



Europäische Union  
Regionalpolitik

# panorama

inforegio

38

Sommer 2011



# Europa verbinden

Verkehr und Regionalpolitik

de

## EDITORIAL

Dirk Ahner

3

## ÜBERBLICK

Ein wettbewerbsfähiges und nachhaltiges Verkehrssystem für Europa

4-7

8-11

## INTERVIEWS

Matthias Ruete – Luis Valente de Oliveira – Jean-Marc Offner – Horst Sauer

12-13

## DIE TEN-V-POLITIK

Ein multimodales Verkehrsnetz für Europa

14-15

## DER WEG HIN ZU EINEM SAUBEREN, UMWELTFREUNDLICHEREN VERKEHR

### AUS GANZ EUROPA

Bessere Verbindungen zu Südosteuropa schaffen

Scandria – Annäherung zwischen Ostsee und Adriaregion

Portugal – Vessel Traffic System: das neue intelligente System zur Überwachung des Schiffsverkehrs

U-Bahn-Erweiterung in Sofia haucht dem Stadtkern neues Leben ein – Bulgarien

Neuerungen am Hafen von La Rochelle, um einem wachsenden Markt gerecht zu werden

Bessere Autobahn für Slowenien

Modernisierte Bahnlinien bringen internationalen Nutzen – Tschechische Republik

16-22

23

## STADTVERKEHR

Städtische Mobilität neu überdenken: das „Active Travel Network“

24-25

## WIE VERKEHRSVERBINDUNGEN DIE EU GESTALTEN

26

## REGIONALE ANGELEGENHEITEN

Ergebnisse der öffentlichen Konsultation zum Fünften Kohäsionsbericht

27

## TERMINKALENDER

28

## VERLEIHEN SIE IHRER STIMME GEHÖR

Fotos (Seiten):

Fotorechte:

Titelseite: © Europäische Kommission

Im Magazin: Alle Fotos © Europäische Kommission – außer:

Seite 10: © a-urba

Seite 11: © TransBaltic

Seite 17: © Rostocker Hafen/Nordlicht

Seite 18: © CCTMC-Centro de Controlo de Tráfego Marítimo do Continente

Seite 19: © Sofia Metropolitan Company

Seite 21: © DARS, slowenische Autobahngesellschaft

Seite 22: © Filip Hainall, tschechisches Verkehrsministerium

Dieses Magazin ist in gedruckter Form auf Recycling-Papier in englischer, französischer und deutscher Sprache verfügbar.

Die Beiträge in dieser Veröffentlichung geben die Ansichten der Verfasser und nicht notwendigerweise die Meinungen der Europäischen Kommission wider.

Redaktionsschluss für den Inhalt dieses Magazins war im Mai 2011.



Verkehr bedeutet wesentlich mehr als nur von A nach B zu gelangen: Verkehr umfasst die von den EU-Fonds unterstützten und entwickelten Netzwerke, die zur Gestaltung von Wirtschaftswachstum, Nachhaltigkeit und dem Zugang zu wichtigen Dienstleistungen beitragen. In dieser Panorama-Ausgabe werfen wir einen Blick auf das Gesamtbild – von grenzübergreifenden Hochgeschwindigkeits-Bahnverbindungen bis hin zu umweltfreundlichen städtischen Verkehrsmitteln.

Die Maßnahmen auf EU Ebene haben im Verlauf der vergangenen 10 Jahre entscheidend zu den positiven Errungenschaften des europäischen Verkehrssystems beigetragen. Der Strukturfonds und der Kohäsionsfonds waren schon immer eine wichtige Finanzierungsquelle für die Verbesserung der Verkehrsverbindungen in unzureichend erschlossenen Regionen der EU. Die vor kurzem im Ostseeraum und der Donauregion umgesetzten makroregionalen Strategien eröffnen neue Möglichkeiten zur Entwicklung von grenzübergreifenden Verkehrsverbindungen.

Ein Blick in die Zukunft zeigt, dass das vor kurzem veröffentlichte Weißbuch „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum“ ein umfassendes Paket von neuen Politikinitiativen ankündigt. Das Ziel? Ein wettbewerbsfähigeres und integriertes Verkehrssystem, das bis zum Jahr 2050 mehr Mobilität und weniger Emissionen ermöglicht. Die Initiativen decken 40 Bereiche ab, die für die Umwandlung des europäischen Verkehrssystems erforderlich sind, und sollen zur Bewältigung von Herausforderungen wie der Reduzierung unserer Erdölabhängigkeit, Vermeidung von Staus und Verbesserung der Infrastruktur beitragen.

Die Interviewpartner dieser Ausgabe bieten Einblicke in bisherige Lehren, künftige Herausforderungen und in Möglichkeiten zur Steigerung des wirtschaftlichen und territorialen Zusammenhalts durch eine effiziente Verkehrspolitik. Darüber hinaus werfen wir einen Blick auf die letzte Bewertungsrunde zur Regionalpolitik, um zu sehen, was bisher erreicht wurde und was noch getan werden muss, um die Verkehrsnetze in der EU weiter zu verbessern. Zudem bieten wir Einblicke in die Arbeit vor Ort: In „Aus ganz Europa“ sprechen wir über sieben Projekte, die eine breite Vielfalt an Verkehrsmitteln abdecken.

Da sich die Regionalpolitik auf integrierte Ansätze zur Lösung der speziellen Probleme einiger Regionen stützt, kann sie auf die konkreten Bedürfnisse der Gemeinden oder der entsprechenden Region eingehen. Fest steht, dass die regionale Antwort auf die Frage, wie der Verkehr am besten die Kohäsion fördern, das Wachstum ankurbeln und nachhaltiger werden kann, bei der Erreichung der im Weißbuch formulierten Ziele von maßgeblicher Bedeutung sein wird.

Wir wünschen gute Lektüre!

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'Dirk Ahner'.

**Dirk Ahner**

Generaldirektor  
Generaldirektor für Regionalpolitik  
Europäische Kommission



## EIN WETTBEWERBSFÄHIGES UND NACHHALTIGES VERKEHRSSYSTEM FÜR EUROPA

**Verkehr – eine Triebkraft für Wachstum, ein Umweltproblem, ein Thema von internationaler Bedeutung. Mit dem am 28. März 2011 von der Europäischen Kommission verabschiedeten Weißbuch 2011 – „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ – möchte die EU einen Ausgleich zwischen diesen Faktoren schaffen und gewährleisten, dass die europäischen Regionen weiterhin vollständig und wettbewerbsfähig an der Weltwirtschaft teilhaben. Im Weißbuch sind konkrete Maßnahmen angeführt, aber auch Analysen der bisherigen Errungenschaften und künftigen Herausforderungen. Diese Vorschläge sind für die europäischen Regionen und die EU Regionalpolitik von besonderer Bedeutung, da nachhaltige Verkehrsinfrastrukturen die Verbindungen stärken und von Vorteil für den Binnenmarkt sind.**

In dem Maße wie andere Regionen der Welt aber enorme, ehrgeizige Programme zur Verkehrsmodernisierung und für Infrastrukturinvestitionen einleiten, sind Weiterentwicklungen und fortgesetzte Investitionen im Hinblick auf den Verkehr in Europa von ausschlaggebender Bedeutung, um seine Wettbewerbsposition zu halten.

Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem – Weißbuch für einen wettbewerbsfähigen und nachhaltigen Verkehrssektor

Zu den wesentlichen Herausforderungen zählt die Abstimmung eines umfassenden Verkehrssystems mit dem von der Kommission verlautbarten Vorhaben, Treibhausgasemissionen zu verringern. So muss die EU die Emissionen bis zum Jahr 2050 um insgesamt 80-95 % gegenüber dem Jahr 1990 reduzieren. 60 % davon sollen im Verkehrssektor erreicht werden. Obwohl der Verkehr sauberer geworden ist, ist das Verkehrsaufkommen

höher denn je, und 96 % der genutzten Energie stammen immer noch von fossilen Brennstoffen. Werden die Maßnahmen zu spät ergriffen oder nur zögerliche Schritte hin zur Einführung neuer Technologien getan, ist die EU dazu verurteilt, hinter denen herzhinken, die offen für Innovation sind.

Während klar betont wird, dass technologische Innovation zu saubereren, intelligenteren Infrastrukturen und Systemen führt, steht auch der Aufbau von Kapazitäten, um den Menschen die Umsetzung dieser Innovation zu erleichtern, an oberster Stelle.

### Mehr Mobilität – weniger Emissionen

Zweifellos kurbeln Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur Wirtschaftswachstum und Handel an und sorgen letztlich für Wohlstand. Ohne effiziente Netzwerke droht den Bewohnern von abgelegenen Regionen oder geografisch benachteiligten Einschüssen eine Abschottung von Dienstleistungen und Arbeitsplätzen.

Um ein Gleichgewicht zwischen gegensätzlichen Bedürfnissen zu schaffen, definiert der Fahrplan Mittel zur Reduzierung der Abhängigkeit des Verkehrssystems von Erdöl, ohne dass Effizienz oder Mobilität darunter leiden müssen. Dazu zählen:

- Verbesserung der Energieeffizienz aller verfügbarer Fahrzeugtypen oder Verkehrsmodelle
- Entwicklung und Umsetzung neuer, nachhaltiger Kraftstoffe und Antriebssysteme
- Optimierung der Leistung von multimodalen Logistikketten, Konzentration auf deren verstärkte Energieeffizienz, etwa durch bessere Verbindungen zwischen Schiene und Schifffahrt bei Langstrecken-Frachttransporten
- Nutzung innovativer Verkehrsmanagementsysteme und marktbezogener Maßnahmen wie Beseitigung von Barrieren bei Kurztransporten mit dem Schiff



## Ein Maßnahmenfahrplan

Im Verlauf der vergangenen zehn Jahre wurden Luftfahrt, Straßenverkehr und in gewissem Maße auch die Bahn für den Markt geöffnet, und die Sicherheit wurde in allen Bereichen verbessert. Darüber hinaus wurde der Einheitliche Europäische Luftraum (Single European Sky) ins Leben gerufen, der in der Koordination der Struktur und Verwaltung des Luftraums besteht. Passagiere haben nunmehr gesetzlich verankerte Rechte, außerdem wurden neue Regeln für die Arbeitsbedingungen derer verabschiedet, die in diesem Bereich arbeiten.

Das Transeuropäische Verkehrsnetz (Trans-European Transport Networks, TEN V) hat zu mehr territorialem Zusammenhalt beigetragen, und das nicht zuletzt durch die Förderung von Hochgeschwindigkeits-Bahnverbindungen im Rahmen des Programms. Schließlich lag auch ein Schwerpunkt auf der Verbesserung der Umweltleistung im Verkehrsbereich.

Im Rahmen der Strategie Europa 2020 soll der Ausbau der europäischen Verkehrsinfrastrukturnetze auf die Schaffung eines ressourceneffizienten Verkehrssystems ausgerichtet werden, das auf Innovation beruht und den Klimawandel und Umweltprobleme, aber auch den territorialen Zusammenhalt berücksichtigt.

Um Europa in eine Zukunft zu führen, die den Bedürfnissen dieses neuen Jahrzehnts, aber auch der künftigen Jahrzehnte gerecht wird, sind im Weißbuch 2011 erforderliche Maßnahmen aufgelistet, die auf bisherigen Errungenschaften aufbauen. Hier einige der Ideen:

### Ein effizientes und integriertes Mobilitätssystem

- Ein einheitlicher europäischer Verkehrsraum
- Förderung hochwertiger Arbeitsplätze und -bedingungen
- Sicherer Verkehr
- Maßnahmen für mehr Verkehrssicherheit: Tausende Leben retten
- Qualität und Zuverlässigkeit bei Dienstleistungen

### Innovation für die Zukunft: Technologie und Verhalten

- Eine europäische Verkehrsforschungs- und Innovationspolitik
- Förderung nachhaltigerer Verhaltensmuster
- Integrierte städtische Mobilität

### Moderne Infrastruktur und intelligente Finanzierung

- Verkehrsinfrastruktur: territorialer Zusammenhalt und Wirtschaftswachstum
- Ein kohärenter Finanzierungsrahmen
- Preisregulierung und Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen

### Maßnahmen nach außen hin

- Förderung der internationalen Ziele in Bezug auf den Klimawandel und Energieeffizienz
- Entwicklung eines Kooperationsrahmens, um mit unseren Nachbarländern die Verkehrs- und Infrastrukturpolitik zu erweitern.



Elektrofahrzeuge spielen eine Schlüsselrolle bei der Erreichung der Emissionsziele.

### Effiziente Verkehrsnetze stärken den territorialen Zusammenhalt

Die Maßnahmen auf EU-Ebene haben im Verlauf der vergangenen 10 Jahre entscheidend zu den positiven Errungenschaften des europäischen Verkehrssystems beigetragen. Der Strukturfonds und der Kohäsionsfonds waren schon immer eine wichtige Finanzierungsquelle für Investitionen, die zur Verbesserung der Verkehrsverbindungen in unzureichend erschlossenen Regionen der EU benötigt werden.

Die Kohäsionspolitik regt aktiv zu regionalen und nationalen Maßnahmen im Hinblick auf Prioritäten im Verkehrssektor sowie zur grenzüberschreitenden Zusammenarbeit an. Die vor kurzem entworfenen makroregionalen Strategien – die Strategie für die Donauregion und die Strategie für die Ostseeregion – bieten einen soliden Rahmen für die grenzüberschreitende Planung sowie das Potenzial für die Entwicklung eines integrierten Verkehrswesens.

Die Auswirkungen der Wirtschaftskrise machen sich in der EU immer noch bemerkbar – steigende Arbeitslosigkeit und geringere Staatsausgaben machen eine kosteneffiziente Mobilität mehr denn je notwendig, während die Mittel zur Sicherung dieser Mobilität dahin schwinden. Das bedeutet, dass mit weniger Mitteln mehr erreicht werden muss. Bestehende Systeme, die sich bewährt haben, beispielsweise die Kohäsionspolitik, eignen sich perfekt, um die Qualität einer Reihe von Maßnahmen, etwa die Unterstützung des europäischen Bahnsektors, in verschiedenen Regionen und Ländern zu verbessern.

#### Der europäische Bahnsektor

„Als 1986 die Arbeiten an der ersten spanischen Hochgeschwindigkeitsbahnlinie begannen, war Spanien eines der ärmsten Länder der Europäischen Union und Andalusien eine der ärmsten spanischen Regionen. Die spanische Regierung entschied sich dennoch dazu, eine brandneue Hochgeschwindigkeitsverbindung zwischen der Landeshauptstadt Madrid und der wichtigsten Stadt der Region, Sevilla, zu bauen, und das mit der besten verfügbaren Technologie. Seit damals verzeichnet das Land ein enormes Wachstum, und Andalusien ist zu einer deutlich wettbewerbsfähigeren Region geworden. Diese Entwicklung wäre ohne die Kohäsionspolitik und die territoriale Wirkung der Politik nicht möglich gewesen.“

### Was ist TEN-V?

Das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V) stellt die Grundlage für den Güterfluss und das Mittel für den freien Personenverkehr in der ganzen Europäischen Union dar. Somit ist es eine wesentliche politische Komponente bei der Zusammenführung der westlichen und östlichen Teile der EU und der Gestaltung des künftigen einheitlichen europäischen Verkehrsraums.

Eine stärkere Integration angesichts eines größeren Binnenmarktes, Dekarbonisierung des Verkehrs, die Rolle der EU im weltweiten Kampf gegen den Klimawandel – all diese Herausforderungen erfordern eine Revidierung der Politik, die 2009 umgesetzt wurde.

TEN-V wird von der EU über das Programm TEN-V und den Fonds für Regionale Entwicklung sowie den Kohäsionsfonds unterstützt, denn eine bessere Zugänglichkeit ist unabdingbar zur Gewährleistung eines wettbewerbsfähigen Europas, in dem Zusammenhalt herrscht.

#### Welche Bereiche sind abgedeckt?

Insgesamt umfasst der Beitrag der EU für die Programmlaufzeit von 2007 bis 2013 Folgendes:

- TEN-V, nationale, regionale und lokale Straßen – mehr als 41 Milliarden €;
- Bahninfrastruktur, einschließlich TEN-V sowie andere Projekte – rund 24 Milliarden €;
- Städtischer Verkehr – 8,1 Milliarden €;
- Häfen und Binnenwasserwege – 4,3 Milliarden €;
- Multimodaler Verkehr und intelligente Systeme – mehr als 3 Milliarden €;
- Flughäfen – 1,84 Milliarden €.





## Über TEN-V hinaus

Derzeit fließt rund die Hälfte der im Rahmen der Kohäsionspolitik vergebenen Verkehrsförderungen in das Projekt TEN-V. Zu den weiteren Prioritäten zählen nationale, regionale und lokale Netzwerke sowie sauberer städtischer Verkehr. Ein heiß diskutiertes Thema wird die Aufteilung künftiger Fördergelder sein. Fest steht, dass durch den Druck, die Verkehrssysteme zu dekarbonisieren und die EU-Förderungen solchen Investitionen vorzubehalten, die einen klaren Beitrag zu gemeinsamen Prioritäten leisten, das Augenmerk verstärkt auf Infrastruktur-empässen, intelligenten Netzwerken und sauberem öffentlichen Verkehr in Städten liegen wird.

## Städtischer Verkehr

Städte stellen für ihr breiteres Umfeld Wachstumsmotoren dar. Sie bieten ihren Regionen Dienstleistungen, Arbeit und Freizeitaktivitäten. Wichtig ist, dass das städtische Verkehrssystem vollständig in die Verkehrsdienste der Großregion integriert wird. Allerdings leiden die Städte am meisten an Verkehrsstaus, Luftverschmutzung und Lärmbelastung. Ein Viertel der CO<sub>2</sub>-Emissionen im gesamten Verkehrssektor werden durch den motorisierten Verkehr in Klein- und Großstädten verursacht, während 69 % der Unfälle in Städten geschehen. Wenn wir unsere Ziele in Bezug auf Treibhausgasemissionen erreichen und unsere Erdölabhängigkeit reduzieren möchten, ist eine schrittweise Reduzierung der Anzahl „herkömmlicher“ Fahrzeuge in unseren Städten unverzichtbar.

Nutzen mehr Menschen gemeinsame Verkehrssysteme, entsteht ein positiver Kreislauf zugunsten des öffentlichen Verkehrs, der, gemeinsam mit Maßnahmen, um die Fortbewegung mit dem Fahrrad und zu Fuß attraktiver und sicherer zu machen, Menschen zum Umstieg bewegt.

Menschen, die auf das Auto angewiesen sind, werden dazu ermutigt, kleinere, leichtere und speziellere Fahrzeuge zu verwenden. Große Bus- und Taxiflotten sowie kleinere, saubere LKW und Lieferwagen sind die idealen Mittel, um alternative Antriebsmethoden und Kraftstoffe einzuführen und somit eine ideale Ausgangsbasis für Innovation zu schaffen. Der Umstieg auf den öffentlichen Verkehr kann durch Road Pricing und transparente Besteuerung sowie die Einführung neuer Technologien gefördert werden.



**Es gilt zu handeln ohne zu zögern. Für Planung, Bau und Ausrüstung der Infrastruktur sind viele Jahre zu veranschlagen – und Züge, Flugzeuge und Schiffe haben eine Lebensdauer von Jahrzehnten. Die Entscheidungen, die wir heute treffen, sind für den Verkehr im Jahr 2050 ausschlaggebend. Wir müssen auf europäischer Ebene handeln, um zu gewährleisten, dass die Transformation des Verkehrs zusammen mit unseren Partnern festgelegt und nicht irgendwo sonst in der Welt bestimmt wird.**

Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem – Weißbuch für einen wettbewerbsfähigen und nachhaltigen Verkehrssektor

# MATTHIAS RUETE

Interview mit dem Generaldirektor für Verkehr und Mobilität Matthias Ruete

**Vor dem Jahr 2010, als Matthias Ruete sein Amt bei der GD Verkehr und Mobilität übernahm, war dieser Generaldirektor der kombinierten Generaldirektion Energie und Verkehr der Europäischen Kommission.**

*Welche sind die wichtigsten Lehren, die Sie bisher ziehen konnten, und wie sehen die künftigen Herausforderungen bis 2020 im Verkehrssektor aus?*

Die große Herausforderung für uns besteht darin, mit künftigen Problemen im Bereich des Verkehrs umzugehen, und gleichzeitig Effizienzeinbußen zu vermeiden und die Wettbewerbsfähigkeit des Sektors zu erhalten, ja sogar zu verbessern.

Im vergangenen Jahrzehnt hat Europa eine Menge erreicht. Wir konnten neue Märkte im Bereich des Flug- und Straßenverkehrs erschließen, teilweise auch im Bereich des Bahnverkehrs. Zudem ist es uns gelungen, die Sicherheit bei allen Verkehrsmitteln zu erhöhen. Das System ist aber nicht nachhaltig. Künftige Einschränkungen zu ignorieren oder zu unterschätzen und erforderliche Veränderungen aufzuschieben, wäre ein fataler Fehler.

Die Erdölabhängigkeit, Staus sowie die Reduzierung von Treibhausgasemissionen sind unmittelbare Herausforderungen, wobei die letzte die bedeutendste ist. Wir haben uns zur Verringerung von Emissionen um 80 % bis zum Jahr 2050 verpflichtet. Die Emissionen im Bereich des Verkehrs müssen gegenüber dem Jahr 1990 um mindestens 60 % (70 % weniger als heute) verringert werden.



Das am 28. März von der Kommission verabschiedete Weißbuch enthält Überlegungen zu diesen Herausforderungen und legt die Strategie fest, durch die die Union effizient mit diesen umgehen kann.

*Wie kann die EU-Verkehrspolitik Ihrer Ansicht nach zum wirtschaftlichen und territorialen Zusammenhalt der Union beitragen?*

Das Weißbuch schlägt die Entwicklung eines den gesamten Kontinent umspannenden transeuropäischen „Kernnetzes“ von Korridoren vor, innerhalb dessen mit hoher Effizienz und geringen Emissionen eine große, gebündelte Menge an Frachtgut und Passagieren befördert werden kann.

So können multimodale Verbindungen zwischen den EU-Hauptstädten und anderen wichtigen Städten, Wirtschaftszentren, Häfen, Flughäfen und wichtigen Grenzübergängen an Land gewährleistet werden. Das Netz soll das Rückgrat des „Einheitlichen Europäischen Verkehrsraums“ bilden und die Kohäsion zwischen allen Regionen stärken.

*Welche sind die wichtigsten Elemente der EU-Strategie für die künftige Entwicklung des im Weißbuch vorgeschlagenen Verkehrssystems?*

Die vier wichtigsten Schritte sind:

- Ein einheitlicher europäischer Verkehrsraum zur Erleichterung des Verkehrs von Bürgern und Frachtgut, zur Kostensenkung und Verbesserung der Nachhaltigkeit des europäischen Verkehrs
- Bessere Verbindungen zwischen der Entwicklung technologischer Innovation und ihrer Umsetzung durch eine integrierte Forschungspolitik
- Infrastrukturplanung zur Maximierung des Wachstums und zur Minimierung der Umweltauswirkungen, und
- Entwicklung von Infrastrukturverbindungen mit Nachbarländern zur Öffnung von Drittlandsmärkten im Bereich der Verkehrsdienstleistungen, Produkte und Investitionen zur Unterstützung der Handelsentwicklung.

“ Die große Herausforderung für uns besteht darin, mit künftigen Problemen im Bereich des Verkehrs umzugehen, und gleichzeitig Effizienzeinbußen zu vermeiden. ”



# LUIS VALENTE DE OLIVEIRA

Europäischer Koordinator des Projekts „Meeresautobahnen“

**Luis Valente de Oliveira hat sich bisher mit mehr als 400 Akteuren aus den Küstenländern der EU getroffen und drei Jahres-Tätigkeitsberichte präsentiert.**

*Welche sind die wichtigsten Lehren, die Sie bisher ziehen konnten, und wie sehen die künftigen Herausforderungen bis 2020 im Verkehrssektor aus?*

Die größte Herausforderung ist die Koordination verschiedener Verkehrsmittel. Den Kern des Problems bildet die Frage, wie Güter auf schnellste, sparsamste, bequemste und umweltschonendste Art von A nach B befördert werden können. Erwägen wir nur eine bestimmte Methode, so sind die Antworten in Bezug auf die Zweckmäßigkeit sehr eingeschränkt oder irrational, was die Kosten angeht.

Um somit Antworten bieten zu können, müssen wir die Eigenschaften jedes Verkehrsmittels kennen, und multimodale Lösungen müssen an oberster Stelle stehen.

*Wie kann die EU-Verkehrspolitik Ihrer Ansicht nach zum wirtschaftlichen und territorialen Zusammenhalt beitragen?*

Wie intensiv die Wirtschaftstätigkeit in einer bestimmten Region ist, ist maßgeblich für die Sicherung des Wohlergehens ihrer Einwohner: Produktion und Verbrauch machen den Verkehr notwendig. Um Entwicklung und Kohäsion zu fördern, müssen die Verbindungen zwischen sich ergänzenden Regionen gestärkt werden.

Mehr als 90 % der Importe und Exporte der EU werden an europäische Häfen bzw. von dort aus geliefert. Die Bereitstellung der bestmöglichen Häfen und der am besten geeigneten Verbindungen zwischen diesen und innerhalb der Anlagen stellt somit einen unverzichtbaren Schritt dar.

Bei bestimmten Beförderungsmitteln rentiert sich der Transport erst ab einer Mindestfracht. Daher muss jeweils die am besten geeignete Lösung gewählt werden. Durch die Bündelung von Frachtgut auf bestimmten Verkehrsachsen können wirtschaftlich nachhaltige Verbindungen entstehen. Sowohl Kosten als auch Zeit müssen auf einem Minimum gehalten werden, und das kann nur durch die Kombination und Auswahl der besten Methoden erfolgen. Um kohärenter und effizienter zu werden, muss die EU-Verkehrspolitik alle Verkehrsmittel mit einschließen.

*Welche sind die wichtigsten Lehren, die Sie aus Ihren Erfahrungen als europäischer TEN-V-Koordinator für ein Vorrangiges Projekt ziehen konnten?*

Das Vorrangige Projekt „Meeresautobahnen“ ist nun vollständig in Gang: Die acht Projekte, die vor kurzem genehmigt wurden, decken den europäischen Meeresraum ab. Diese sind das Ergebnis von Ideen, die mit Menschen aus ganz Europa diskutiert werden.

Mehrere Länder in ein Projekt einzubeziehen ist eine gute Methode zum Austausch bewährter Verfahrensweisen und Studienergebnisse. Durch den Gruppenaustausch entstehen Lösungen, die sich auf die jeweiligen Gegebenheiten anpassen lassen.

Ich habe auf der Stärkung von Schulungsprogrammen zu Logistik bestanden, sowohl für Mitarbeiter als auch für jene, die in den Unternehmen für den Frachttransport zuständig sind. Dadurch möchten wir den Erfordernissen der komplexen Logistik, mit der wir es zu tun haben, gerecht werden.



“ Mehr als 90 % der Importe und Exporte der EU werden an europäische Häfen bzw. von dort aus geliefert. ”

# JEAN-MARC OFFNER

Generaldirektor des Stadtplanungsbüros Bordeaux Métropole Aquitaine

## Der Stadtplanungsingenieur und politische Analyst Jean-Marc Offner ist Generaldirektor des Stadtplanungsbüros Bordeaux Métropole Aquitaine.

*Welche sind die wichtigsten Lehren, die Sie bisher ziehen konnten, und wie sehen die künftigen Herausforderungen bis 2020 im Verkehrssektor aus?*

Mehrere Jahrzehnte nun war die Reduzierung des Straßenverkehrs in der Stadt und zwischen den Städten eines der wichtigsten Ziele der öffentlichen Verkehrspolitik vieler EU-Länder.

Allerdings ist es nicht gelungen, durch den öffentlichen Verkehr ein steigendes Verkehrsaufkommen zu verhindern. Somit wird eine der wichtigsten Herausforderungen im Verkehrssektor bis 2020 die Umsetzung eines öffentlichen Verkehrsdienstes sein, der auf die im Wandel begriffenen Lebensstile abgestimmt ist: flexiblere Fahrpläne, bequeme und qualitativ hochwertige Dienste sowie der Nutzwert der Fahrtzeit.

*Wie kann die EU-Verkehrspolitik Ihrer Ansicht nach zum wirtschaftlichen und territorialen Zusammenhalt beitragen?*

Jahrzehntelang war die Entwicklung von Hochgeschwindigkeitsnetzen das Mittel der Wahl zur Annäherung der europäischen Gebiete auf beiden Seiten der Grenze, um einen gewissen sozialen und wirtschaftlichen Zusammenhalt zu fördern. Diese Maßnahmen sollten fortgesetzt werden.

Ebenso wichtig ist es aber, nicht auf Investitionen auf regionaler Ebene zu verzichten, die für gut funktionierende Großstadtgebiete erforderlich sind. Oft wurde kritisiert, dass Behörden und Netzwerkverwalter gewinnbringenderen Hochgeschwindigkeitslinien Vorrang vor der regionalen Infrastruktur einräumten. Wir halten beide Ebenen für unverzichtbar.



Angesichts der Umweltprobleme benötigen wir einen guten Kompromiss zwischen dem Bestreben, Netzwerke zu schaffen, die all die verschiedenen Bereiche abdecken, und der Notwendigkeit, Verkehrsströme zu regeln.

*Welche Rolle soll der Verkehr bei der integrierten Stadtentwicklung spielen, wenn es nach Ihnen geht?*

Die verstärkte Koordinierung von Verkehrs- und Stadtplanung ist ebenfalls notwendig. Kompaktere Ballungsgebiete sind vorzuziehen, denn sie ermöglichen kurze Fahrten. Eine Bodenpolitik, die es möglich macht, Bodenflächen stillzulegen, die Wertsteigerung neuer Infrastrukturen abzuschätzen und Sozialwohnungen zu errichten, könnte eine Möglichkeit darstellen.

Verpflichtend sollte die Erhöhung der Dienstleistungsdichte in diesen Gebieten, die sehr gut mit öffentlichem Verkehr versorgt sind, über ein bestimmtes Mindestmaß hinaus sein, gekoppelt mit der Umsetzung strenger Parkraumpolitiken.

Wir müssen erreichen, dass bestehende Stadtstrukturen nachhaltiger funktionieren. Vor allem müssen wir neue Arten der Nutzung von Autos erwägen: Carpooling, Carsharing sowie die Integration von Autos in den öffentlichen Verkehr. Aus dem Blickwinkel des Umweltschutzes würde die Erhöhung der Passagieranzahl in Autos und die Halbierung der Fahrtzeiten einen ebenso hohen Wert bieten wie alle Entwicklungspolitiken im Bereich des öffentlichen Verkehrs!

“ Mehrere Jahrzehnte nun war die Reduzierung des Straßenverkehrs in der Stadt und zwischen den Städten eines der wichtigsten Ziele der öffentlichen Verkehrspolitik vieler EU-Länder.

”

# HORST SAUER

Leiter der Abteilung für europäische Angelegenheiten, Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg

**Als Leiter der Abteilung für europäischen Raumentwicklung der gemeinsamen Landesplanungsabteilung ist Horst Sauer für die Integration der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg in die Raumentwicklung der EU zuständig. Derzeit konzentriert er sich auf die regionalen Auswirkungen der TEN-V-Netze, insbesondere in der Region zwischen Skandinavien und der Adria.**

*Welche sind die wichtigsten Lehren, die Sie bisher ziehen konnten, und wie sehen die künftigen Herausforderungen bis 2020 im Verkehrssektor aus?*

Nach und nach hat sich herausgestellt, dass eine neue Infrastruktur nur umgesetzt werden konnte, wenn der regionale wirtschaftliche Nutzen offensichtlich ist. Wir arbeiten gemeinsam mit mehr als 30 Partnern daran, die Schaffung des SCANDRIA-Korridors voranzutreiben, der Skandinavien über Berlin mit der Adria verbindet. Unser Ziel ist, innovative Zentren besser mit Hauptstadtregionen entlang dieses Korridors zu verbinden. In diesem Teil Europas besteht enormes Potenzial für regionales Wachstum.

Im Wesentlichen konzentrieren wir uns eher auf die verbesserte Nutzung der bestehenden



Infrastruktur und die Schaffung eines saubereren Verkehrs in Bezug auf Emissionen, als darauf, neue, umfassende Infrastrukturinvestitionen zu fordern.

*Wie kann die EU-Verkehrspolitik Ihrer Ansicht nach zum wirtschaftlichen und territorialen Zusammenhalt beitragen?*

Das entstehende Kernnetz als Rückgrat der EU-Verkehrspolitik stützt sich auf die wichtigsten Verkehrsknoten. Diese Knoten, etwa die deutsche Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg, sollten alle Verkehrsmittel umfassen und mit den übrigen Drehscheiben wie Häfen oder starken Wirtschaftszentren verbunden sein.

Eine bessere Zugänglichkeit in Mitteleuropa wird hier zu einer verstärkten Wirtschaftsaktivität führen und dadurch zu territorialem Zusammenhalt beitragen. Ein solides Kernnetz wird auch jene Regionen versorgen, die eine gute Verbindung zu den Hauptverkehrsstrecken aufweisen.

*Wie würden Sie ein gutes Governance-System beschreiben, wenn es um die Planung von Verkehrsinfrastrukturen geht?*

Meiner Meinung nach müssen Regionalplanung/Regionalpolitik eng an die Verkehrsplanung gekoppelt sein. Verkehr ist kein „Selbstzweck“. Vielmehr sollte er den Bedürfnissen der Menschen und Unternehmen gerecht werden.

Wir in Berlin-Brandenburg haben nicht nur bei der grenzüberschreitenden Planung sehr positive Erfahrungen gemacht – durch die Abdeckung der Stadt Berlin sowie des umliegenden Bundeslandes Brandenburg, aber auch durch die Harmonisierung der Raum- und Verkehrsplanung. Dies gilt umso mehr für Dienstleistungen im Bereich des öffentlichen Verkehrs, die seit mehr als einem Jahrzehnt vom Verkehrsverbund Berlin Brandenburg (VBB) in koordinierter Form organisiert werden.

“ Verkehr ist kein „Selbstzweck“. Vielmehr sollte er den Bedürfnissen der Menschen und Unternehmen gerecht werden. ”



# EIN MULTIMODALES VERKEHRSNETZ FÜR EUROPA

**Bereits seit Abschluss des Vertrags von Maastricht im Jahr 1992 setzt sich die Europäische Union für die Schaffung eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) ein. TEN-V fördert die Entwicklung des EU-Binnenmarktes, stärkt den wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalt und verbindet Inseln sowie Binnen- und Randregionen mit den zentralen Regionen der Union. Darüber hinaus soll es die EU an ihre Nachbarstaaten und die Weltmärkte annähern.**

Die ersten Richtlinien zur Unterstützung der Mitgliedstaaten bei der Entwicklung des TEN-V wurden 1996 in einem Beschluss des Europäischen Parlaments und des Rats verabschiedet. Diese Richtlinien wurden im Anschluss an die Erweiterung im Jahr 2004 revidiert und aktualisiert.

|  |                                 |
|--|---------------------------------|
| <b>Bisherige TEN-V-Investitionen insgesamt (1996-2013)</b> | <b>ca. 800<br/>Milliarden €</b> |
| Bisherige EU-Finanzierungsquellen*                         | ca. 230<br>Milliarden €         |
| <b>Künftig erforderliche Investitionen (bis 2020)</b>      | <b>ca. 550<br/>Milliarden €</b> |

\*TEN-V-Programm, Kohäsionsfonds, EFRE, EIB-Kredite und Kreditgarantien

Im Rahmen des TEN-V-Politiknetzes konnten bereits einige nennenswerte Erfolge verbucht werden, etwa die Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnachse Paris-Brüssel-Köln-Amsterdam-London oder die Øresund-Bahn und Straßenverbindung zwischen Dänemark und Schweden. Dazu kommt die Hochgeschwindigkeits-Bahnverbindung Madrid-Barcelona, der Flughafen Malpensa in Mailand, die Cork-Dublin-Belfast-Larne-Stranraer-Bahnverbindung sowie zahlreiche laufende Projekte.

## Ein Feinschliff für die Zukunft

Ausgehend von den Erfahrungen der vergangenen fünfzehn Jahre machte sich die Europäische Kommission an eine umfassende Revision der TEN-V-Politik und schlug neue Richtlinien für die Planung und Umsetzung vor. Diese neuen Richtlinien, die ab der zweiten Hälfte des Jahres 2011 dem Europäischen Parlament und dem Rat zur Verabschiedung vorgelegt werden sollen, bieten einen umfassend revidierten politischen Ansatz, der auf Stärken aufbaut, ermittelte Defizite beseitigen und neue Herausforderungen angehen soll.

Bisher beruhte die Entwicklung des TEN-V auf der schrittweisen Ermittlung und Umsetzung von vorrangigen Projekten durch einzelne Mitgliedstaaten im Rahmen eines stufenweisen, aufbauenden Ansatz. Mit diesem Ansatz konnten, wie aus den vorhergehenden Beispielen ersichtlich, über das TEN-V wichtige Projekte ermittelt und entwickelt werden. Dennoch hat dieser kein vollständig integriertes, multimodales transeuropäisches Netz hervorgebracht.

## Zwei komplementäre Netze

Der neue Planungsrahmen soll aus zwei Ebenen bestehen: einem umfassenden Netzwerk als Grundlage sowie einem Kernnetz, das sich über das umfassende Netz spannt und sich aus den strategisch wichtigsten Teilen des TEN-V zusammensetzt.

Das umfassende Netz wird das Ergebnis einer Aktualisierung und Anpassung des derzeitigen TEN-V sein und die relevante bestehende und geplante Infrastruktur in den Mitgliedstaaten umfassen. Das Kernnetz bilden jene Teile des TEN-V, die die größte Konzentration an transnationalen Verkehrsströmen von Frachtgut und Passagiertransporten aufnehmen und die effiziente Verbindung des östlichen und westlichen Teils der Union sowie ihrer Randregionen mit den zentralen Regionen gewährleisten.

Beide Netze zusammen werden die Infrastrukturbasis eines einheitlichen europäischen Verkehrsraums bilden und das europäische Verkehrssystem durch effiziente multimodale Verbindungen zwischen den EU-Hauptstädten und zu den wichtigsten Wirtschaftszentren der EU sowie zu den Grenzübergangspunkten bereichern.

## Koordinierte Planung und Entwicklung

Die neue TEN-V-Politik wird in erster Linie eine bessere Koordinierung der Netzplanung und -entwicklung auf europäischer Ebene gewährleisten. Sie wird auf einem kohärenten und transparenten europäischen Planungsverfahren beruhen, das von der Kommission überwacht und im Anschluss an eine breite Stakeholder-Konsultation entwickelt werden soll.



## Koordinierte Umsetzung

Dazu kommt, dass die Umsetzung der neuen TEN-V-Politik stärker koordiniert werden soll. Eine Reihe von Korridoren, die an das Kernnetz anknüpfen, soll ermittelt und entsprechend den jeweiligen Bedürfnissen in Bezug auf Kapazitäten entwickelt werden. Die gesamte Realisierung der Korridore wird unter der Federführung eines europäischen Koordinators erfolgen, während im Rahmen mehrjähriger Korridor-Erschließungspläne anhand von Zeitplänen die wichtigsten erforderlichen Investitionen und kleineren, kurzfristigen Verbesserungen ermittelt werden sollen.

Und schließlich sollen bei dem neuen Politikansatz die Koordinierung der finanziellen Beteiligung der EU sowie die Knüpfung dieser an Bedingungen im Vordergrund stehen. Voraussetzung für die Kofinanzierung von Projekten wird es sein, dass diese fehlende Verbindungen und Engpässe im definierten Kernnetz beheben und eine effiziente Ko-Modalität gewährleisten, wobei den Projekten Vorrang eingeräumt wird, die für Europa den besten Mehrwert bieten (z. B. die Errichtung von grenzüberschreitenden Verbindungen). Gleichzeitig soll ein integriertes Finanzierungsnetzwerk für den Verkehr für eine bessere Koordinierung des Kohäsions- und Strukturfondsmitteln TEN-V-Politikzielen sorgen und so eine schnellere und effizientere Umsetzung ermöglichen.

Multimodaler Verkehr ist von grundlegender Bedeutung für Industrieregionen.







## DER WEG HIN ZU EINEM SAUBEREN, UMWELTFREUNDLICHEREN VERKEHR

**Ressourceneffizienz und Nachhaltigkeit müssen gemäß der Strategie Europa 2020 für das Wirtschaftswachstum und einem vor kurzem veröffentlichten Weißbuch der Kommission zum Verkehr den Kern der Verkehrspolitik der Europäischen Union bilden. Die „Dekarbonisierung“ des Verkehrs, die eine drastische Senkung der Treibhausgasemissionen dieses Sektors umfasst, wurde somit zu einer der obersten Prioritäten der wirtschaftlichen und umweltbezogenen Agenden erhoben.**

Europa 2020 legt die Wirtschaftsstrategie der EU für das kommende Jahrzehnt fest. Der Schwerpunkt liegt hierbei auf der Förderung eines intelligenten, nachhaltigen und integrativen Wachstums. Das Ziel besteht in der Schaffung einer CO<sub>2</sub>-armen Wirtschaft, die auf Wissen und Innovation aufbaut, Ressourcen effizienter nutzt und gleichzeitig soziale und territoriale Kohäsion ermöglicht.

Der Verkehrssektor spielt eine wesentliche Rolle für die wirtschaftliche Zukunft Europas und ist somit ein unverzichtbares Element bei der Erreichung der Europa-2020-Ziele. Im Januar 2011 hat die Kommission „Ein ressourceneffizientes Europa“, eine der Flaggschiff-Initiativen von Europa 2020, ins Leben gerufen. Diese macht deutlich, dass Ressourceneffizienz eines der Leitprinzipien der EU-Verkehrspolitik sein muss.

### Nachhaltige Lösungen

Effizienterer Verkehr zur Sicherung des künftigen Wohlstandes in Europa ist ebenfalls ein wesentliches Thema des Weißbuchs „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum“, das am 28. März 2011 von der Kommission verabschiedet wurde.

Das Weißbuch stellt die Vision eines wettbewerbsfähigen, ressourceneffizienten und nachhaltigen Verkehrssystems in Europa vor. Einem saubereren städtischen Verkehr wird darin Priorität eingeräumt, aber auch der Reduzierung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes.

Der Verkehr muss angesichts der neuen und steigenden Herausforderungen nachhaltiger werden. Denn zum einen wird Erdöl in den nächsten Jahrzehnten spärlicher und teurer werden, da es aus zunehmend unsicheren Quellen stammt.

Und zum anderen muss die EU bis 2050 die Treibhausgasemissionen gegenüber dem Niveau von 1990 um 80-95 % senken, um das Ziel der Begrenzung der Klimaerwärmung auf weniger als 2°C zu erreichen. Der Verkehrssektor muss somit eine Verringerung der Treibhausgasemissionen um mindestens 60 % erreichen.



Laukaantie Road – Straßenbau – Jyväskylä, Finnland. Bau einer Unterführung für Radfahrer und Fußgänger.





## Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen

Das Problem ist, dass der Verkehrssektor eine erhebliche und wachsende Quelle für Treibhausgasemissionen darstellt. Aus diesem Grund widmet sich das Weißbuch eingehend dem Thema Dekarbonisierung.

Nachhaltige Kraftstoffe und saubere Fahrzeuge müssen entwickelt und auf den Markt gebracht werden, wenn Europa die Energieeffizienzleistung aller Fahrzeuge verbessern möchte. Europa muss nach und nach fossile Energiequellen, die CO<sub>2</sub> freisetzen, durch umweltfreundlichere Alternativen ersetzen.

Zu diesem Zweck plant die Kommission die Schaffung einer Alternativkraftstoff-Strategie, die den europäischen Verkehrssektor aus der Abhängigkeit von Erdöl und letztlich hin zu einer vollständigen Dekarbonisierung führen.

Was die Erfüllung der EU-Ziele in Bezug auf die Reduzierung von Treibhausgasemissionen angeht, so konzentriert sich die Kommission stark auf den städtischen Verkehr. Viele Groß- und Kleinstädte Europas sind von Verkehrsstaus betroffen und müssen mit schlechter Luftqualität und Lärm leben. Die Autos, Lkw und Busse, die in den Stadtgebieten Europas unterwegs sind, verursachen rund ein Viertel der durch den Verkehrssektor freigesetzten CO<sub>2</sub>-Emissionen.

Die Kommission möchte mit herkömmlichen Kraftstoffen betriebene Fahrzeuge schrittweise aus den Städten verbannen. Dadurch sollen die Emissionen bis zum Jahr 2030 um 50 % und bis zum Jahr 2050 schließlich um 100 % verringert werden. Zudem würde dadurch die Erdölabhängigkeit Europas erheblich verringert und im Verkehrssektor das Ziel der Reduzierung der Treibhausgasemissionen erreicht.

Auch zur Verwendung kleinerer und leichter PKW sollte angeregt werden. Gleichzeitig sind intensivere Bemühungen erforderlich, um Stadtbusse, Taxis und Lieferwagen mit alternativen Kraftstoffen und Motoren auszurüsten, damit durch den städtischen Verkehr bedingte Umweltverschmutzung und Emissionen reduziert werden können.

## Integrierte Ansätze

Die Kommission strebt bis zum Jahr 2030 die Schaffung einer Stadtlogistik an, die eine nahezu vollständige Drosselung der Treibhausgasemissionen ermöglicht. Durch die Nutzung intelligenter Verkehrslösungen können die Stadtzentren effiziente Liefersysteme für die so genannte „letzte Meile“ erzielen.

CO<sub>2</sub>-arme Lieferwagen, die mit Elektro-, Wasserstoff- und Hybridtechnologien angetrieben werden, könnten die Ware in die Geschäfte und Büros der Stadt liefern. Eine Flotte umweltfreundlicher Zustellfahrzeuge würden zudem die Luftverschmutzung und Lärmbelastung reduzieren. Darüber hinaus sollte mehr unternommen werden, um die Menschen zu ermutigen, öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen oder zu Fuß zu gehen bzw. mit dem Fahrrad zu fahren.

Ein integrierter Ansatz ist die beste Möglichkeit, den Herausforderungen des städtischen Verkehrs entgegenzutreten und eine Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsdienstleistungen zu entwickeln. Die Politikgestaltung muss daher den Verkehrssektor mit Bereichen wie Landnutzung, Planung, Umweltschutz, Unterkunft, Zugänglichkeit, Mobilität und den Bedürfnissen der Industrie verknüpfen.

### INFORMIEREN SIE SICH AUSFÜHRLICHER:

[http://ec.europa.eu/transport/urban/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/urban/index_en.htm)



## BESSERE VERBINDUNGEN ZU SÜDOSTEUROPA SCHAFFEN

Das Projekt läuft von 2009 bis 2012

Die EFRE-Förderungen für dieses Projekt belaufen sich auf 1,7 Millionen €

Gesamtbudget: 2,38 Millionen €

**Südosteuropa spielt für die EU eine wesentliche Rolle als Transitregion, aber die Entwicklung dieser Region hinkt aufgrund unzureichender Investitionen und mangelhafter transnationaler Zusammenarbeit hinter dem übrigen Kontinent nach. Probleme wie diese sollen im Rahmen der Zusammenarbeit Verkehrsachse Südosteuropa (South East European Transport Axis Cooperation), eines Dreijahresprojekts, durch Stärkung der Zusammenarbeit zwischen der EU und Nicht-EU-Ländern dieser Region, insbesondere im Verkehrssektor, gelöst werden.**

Das Projekt, das vom Südosteuropa-Programm der EU kofinanziert wird, umfasst 17 Partner (vorwiegend nationale Verkehrsministerien) aus neun Ländern der Region. Dazu kommen vier Beobachter aus Bosnien-Herzegowina, Ungarn, der Slowakischen Republik und der Ukraine.

Die Verkehrsinfrastruktur ist innerhalb der Region sehr unterschiedlich. Im Gegensatz zu vielen ihrer Nachbarn investieren Länder wie Österreich, Slowenien, Ungarn und Kroatien beispielsweise in umfassende und moderne Autobahnen. Die grenzübergreifenden Straßen und Bahnverbindungen zwischen den kleineren Ländern der Region sind größtenteils unzureichend oder nicht vorhanden. Dadurch wird der freie Verkehr von Gütern, Dienstleistungen und Personen und letztlich die nachhaltige Entwicklung der gesamten Region behindert.

### Schwerpunkt von TEN-V

„Unser Projekt bringt auf einzigartige Weise EU-Länder und Nicht-EU-Länder zusammen, um eine verstärkte räumliche Integration sowie bessere Verkehrsverbindungen innerhalb der Region zu schaffen“, so Carlo Fortuna vom Sekretariat der Mitteleuropäischen Initiative in Triest, das die Projektleitung von SEETAC innehat. Dadurch wird die Diskussion über Verkehrsinfrastrukturen für EU-Beitrittskandidaten und mögliche Beitrittsländer sowie über die geplante Erweiterung der Vorrangigen Projekte im Rahmen von TEN-V (Transeuropäisches Verkehrsnetz) auf den westlichen Balkan gespeist. Calo Fortuna ist überzeugt, dass das Projekt auch den Zusammenhalt der EU mit Südosteuropa stärken wird.

Durch eine vor kurzem durchgeführte Sammlung von Daten konnten die Partner eine Datenbank zusammenstellen, um sich ein Bild von Straßen-, Schienen- und Schifffahrtnetzen zu machen. Im Laufe der nächsten Monate wird ein Modell mit Zukunftsszenarien in Verbindung zu vorrangigen Projekten im Verkehrssektor erstellt, beispielsweise eine Autobahn von Ljubljana nach Belgrad.

Im Rahmen einer Projektkonferenz in Tirana, Albanien, im November 2010, bei der hochrangige Vertreter der Ministerien zusammenkamen, wurden diverse wichtige Themen unter die Lupe genommen. Einige davon sind die Bereiche Investitionen, integrierte Entwicklung der Zugänglichkeit der Region sowie Möglichkeiten zur mittelfristigen Schaffung eines integrierten Verkehrssystems in der Region in Einklang mit der EU-Strategie.



Erneuerung der Gleise und Einschnitt in Krizno auf der Strecke zwischen Ljubljana und Maribor.

#### INFORMIEREN SIE SICH AUSFÜHRLICHER:

- SEETAC: [www.seetac.eu](http://www.seetac.eu)
- Programm Südosteuropa (SOE): [www.southeast-europe.net](http://www.southeast-europe.net)
- Mitteleuropäische Initiative: [www.ceinet.org](http://www.ceinet.org)

# SCANDRIA – ANNÄHERUNG ZWISCHEN OSTSEE UND ADRIAREGION

**Der Scandria-Korridor, der Skandinavien und die Adria verbindet, spielt für Regionen entlang dieser Nord-Süd-Achse eine Schlüsselrolle: Abgesehen von der Erleichterung des Verkehrs bieten bessere Verbindungen einen wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und umweltbezogenen Mehrwert.**

„Bei dem Projekt geht es nicht nur um Verkehr“, betont Jürgen Neumüller, Scandria-Projektleiter. „Vielmehr geht es darum, in der gesamten Region eine Wirtschaftsentwicklung zu bewirken. Wir möchten das innovative Potenzial Skandinaviens mit anderen Regionen in Mitteleuropa, etwa Berlin, Prag und Wien verbinden und so das Wachstum ankurbeln.“

Gemäß dem EU-Ziel eines umweltfreundlicheren Verkehrs schließt das Projekt auch Maßnahmen zur Erreichung von Klimawandelzielen mit ein. Ein konkretes Beispiel stellen die Bestrebungen dar, die Nutzung von Biogas für Frachttransporter zu fördern.

Das Projekt läuft von 2009 bis 2012

EFRE-Beitrag: 2,8 Millionen €

Gesamtbudget: 3,8 Millionen €

## Der Schlüssel zum Erfolg: Einbindung aller Seiten

Die 19 Projektpartner aus Österreich, Dänemark, Schweden, Finnland und Norwegen lassen sich in drei Gruppen unterteilen: Forschungseinrichtungen, Regionen und Häfen. Die Projektleitung hat die Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg inne.

Während die Forschungseinrichtungen die erforderliche wissenschaftliche Basis für Entscheidungen bieten, spielen die Regionen eine strategischere Rolle. Ein wesentliches Element ihrer Arbeit ist es, in Zusammenarbeit mit Akteuren wie den nationalen Ministerien die Umsetzung von Infrastrukturprojekten zu erreichen.

Die direkte Zusammenarbeit zwischen den Häfen Halmstad (Schweden) und Rostock (Deutschland) ist auf die Entwicklung neuer Dienstleistungen ausgerichtet. Als Spin-Off bot Scandria auch den Ansporn für die Integration der Fährverbindung zwischen Rostock und Gedser (Dänemark) in das EU Programm „Meeresautobahnen“. So konnten die für die Modernisierung der Hafeninfrastrukturen und den Erwerb neuer Fähren erforderlichen Mittel beschafft werden.

Unternehmen in die Zusammenarbeit einzubeziehen, ist nach wie vor ein wesentliches Ziel: Durch deren kurzfristige Erfordernisse lassen sich diese nur schwer in das langfristige strategische Konzept einbinden. „Es wurde eine Reihe von Workshops und Kommunikationsaktivitäten auf lokaler Ebene organisiert, um auf den wirtschaftlichen Nutzen des Projekts aufmerksam zu machen“, erklärt Neumüller.

Das Projekt Scandria wurde 2009 infolge der Berliner Erklärung von November 2007 ins Leben gerufen und soll die Schaffung attraktiver Verkehrsinfrastrukturen und wettbewerbsfähiger Verkehrsmittel innerhalb des Korridors Skandinavien-Adria fördern. Während Scandria den nördlichen Teil des Gebiets abdeckt, werden im Rahmen des Schwesterprojekts SoNorA ähnliche Maßnahmen für den südlichen Teil umgesetzt.

**INFORMIEREN SIE SICH AUSFÜHRLICHER:**

[www.scandriaproject.eu](http://www.scandriaproject.eu)

Rostocker Hafen.





## PORTUGAL – VESSEL TRAFFIC SYSTEM: DAS NEUE INTELLIGENTE SYSTEM ZUR ÜBERWACHUNG DES SCHIFFSVERKEHRS

Das Projekt wurde 2008 ins Leben gerufen und läuft noch.

EFRE-Beitrag: 53 Millionen €

Nationale Kofinanzierung: 57 Millionen €

**Die langgezogene portugiesische Küste bietet eine Reihe von Herausforderungen im Hinblick auf die Überwachung des Schiffsverkehrs – von der Überwachung der Schifffahrt in stark befahrenen Gewässern bis hin zur Verstärkung der internationalen Sicherheitsstandards. Nun bieten modernste computergestützte Berechnungen den Behörden die Möglichkeit, alle Schiffsbewegungen zu verfolgen und in der nationalen Meeresverkehrsdatenbank (National Maritime Traffic Database) zu sammeln.**

Die über 800 km lange Küstenlinie befindet sich an einer strategischen Achse zwischen den nordeuropäischen Häfen und den Häfen des Mittelmeers und Nordafrikas. Jährlich sind rund 70 000 Schiffe auf diesen Gewässern unterwegs – 250-300 Schiffe und ebenso viele Fischer und Freizeitboote befinden sich ständig auf diesen Schiffsrouten. Das Vessel Traffic System (VTS) stellt eine Lösung für das Problem der Überwachung all dieser Bewegungen dar, wodurch die Küstengewässer sicher und Staus vermieden werden.

### Wie funktioniert es?

Seit Januar 2008 betreibt das Küsten-Meeresverkehrsüberwachungszentrum (Coastal Maritime Traffic Control Centre) ein VTS, um die Schiffsbewegungen zu beobachten. Dadurch können rund 300 Schiffe gleichzeitig identifiziert werden, woraufhin diese Informationen in die nationale Meeresverkehrsdatenbank eingespielt werden.

Zudem umfasst das System zwei Betriebsverfahren zur Verkehrstrennung (Traffic Separation Schemes, TSS), eines davon beim Cap Roca und das andere beim Cap Sao Vicente. Diese helfen, Staus in zwei bekannten Engpässen nahe der Küste zu vermeiden und tragen außerdem zu mehr Sicherheit bei. Bei gefährlichem Frachtgut, bestimmten Arten von Schiffen, Passagier-Sicherheitsmaßnahmen sowie hinsichtlich der Anforderungen für Fischerboote gelten strenge internationale Regeln. Beide TSS sind Teil des verpflichtenden Berichtssystems für die portugiesische Küste (Portugal Mandatory Reporting System, COPREP), das seit 1. Juni 2010 in Kraft ist.

### Beste Systeme bieten nationale Vorteile

Das System besteht aus dem Küsten-VTS und fünf Hafen-VTS, die alle unter der Aufsicht der nationalen Behörde für die Überwachung des Meeresverkehrs stehen.

Sie bieten folgende Vorteile:

- Portugal bleibt stets auf dem neuesten Stand in Bezug auf modernste Schiffstechnologie und -angebote.
- Das kommerzielle Potenzial der portugiesischen Häfen ist künftig gesichert.
- Die Umweltqualität der portugiesischen Gewässer hat oberste Priorität, und über das VTS verfügbare Informationen werden als Grundlage herangezogen.
- Die Küstenüberwachung wird durch den Informationsfluss zwischen den Schiffen und den Küstenbehörden erleichtert. Maßnahmen zur Eindämmung von Schmuggerei und illegaler Einwanderung sind bereits ein wesentlicher Teil der täglichen Arbeit der Küstendienstleister.

Auf internationaler Ebene ist Portugal nun vollständig in das SafeSeaNet, das Überwachungs- und Informationssystem der EU, eingebunden. Die Fülle von Informationen, die durch das Küsten-VTS übermittelt werden, können nun direkt in SafeSeaNet eingespeist werden. Dadurch kann Portugal ähnliche Informationen aus anderen Mitgliedstaaten empfangen.

#### INFORMIEREN SIE SICH AUSFÜHRLICHER:

[http://www.innovative-navigation.de/in\\_htm/Presse/inPRESSRELEASE\\_VTCS\\_Portugal.pdf](http://www.innovative-navigation.de/in_htm/Presse/inPRESSRELEASE_VTCS_Portugal.pdf)

Küsten-Meeresverkehrsüberwachungszentrum.



# U-BAHN-ERWEITERUNG IN **SOFIA** HAUCHT DEM STADTKERN NEUES LEBEN EIN

Dieses Projekt ist Teil des bulgarischen operationellen Verkehrsprogramms 2007-2013

EFRE-Beitrag: 157 Millionen €

Nationale Kofinanzierung: 139 Millionen €

**In Bulgarien krepelt man die Ärmel hoch, um Verkehrsstaus und Umweltverschmutzung zu reduzieren. Dazu wurde ein Gesamtkonzept und vor allem Projekte zur Erweiterung der U-Bahn von Sofia entwickelt. Eines der Projekte umfasst die Errichtung des fehlenden Zentralabschnitts im Stadtkern.**

Mit über 1,5 Millionen Menschen – fast ein Fünftel der nationalen Bevölkerung – ist die Stadt äußerst dicht bevölkert. Die Altstadt weist eine Mischung von dicht gedrängten Wohn- und Geschäftsgebieten auf, und durch die starke Zuwanderung in den vergangenen zehn Jahren haben Verkehrsstaus und Umweltverschmutzung enorm zugenommen. Die Bewohner der Stadt sind stark auf das Auto angewiesen, zusätzlich sind Busse und Straßenbahnen auf den Straßen unterwegs. Ein eingehender Blick auf Verkehrslösungen hat deutlich gezeigt, dass die U-Bahn die beste Option für die vielen Fahrten ins Stadtzentrum darstellt.

## **Das Stadtzentrum atmet auf – durch bessere Verkehrslösungen**

Die derzeit geplante Erweiterung der U-Bahn-Linie von der Nadejda-Straßenkreuzung nördlich des Zentrums zum Cherni Vrah-Boulevard im südlichen Wohngebiet ist ein Flaggschiff-Projekt im Rahmen des bulgarischen operationellen Verkehrsprogramms 2007-2013.

Diese wird eine Strecke von 6,5 km umfassen, auf der sieben U-Bahn-Stationen angefahren werden. Somit werden der fehlenden Abschnitt der Linie II sowie Verbindungspunkte nördlich und südlich des Hauptbahnhofs und dem zentralen Busbahnhof verfügbar sein. Fünf der U-Bahn-Stationen werden völlig neu errichtet, zwei bestehende müssen umfassend modernisiert werden.

## **Mehr Lebensqualität**

Die aktuelle erste Phase stellt einen wesentlichen Schritt zur Verbesserung des Alltags der Bewohner und Pendler dar. Fahrten auf den Straßen dieses Stadtteils sind langsam und frustrierend – die Verkehrsgeschwindigkeit beträgt derzeit nur 8-10 km/h, und auch die damit verbundene Luftverschmutzung gibt Grund zur Sorge.

Nach dem für Anfang 2012 geplanten Abschluss von Phase I könnte der Schienenverkehr bis zu 25 % aller Fahrten abdecken, wodurch wieder ein Verkehr mit einer Fahrtgeschwindigkeit von 40 bis 50 km/h möglich wäre. Dies wiederum würde sich erheblich auf die Luftverschmutzung auswirken, aber auch Lärm- und Schwingungsbelastung reduzieren.

## **Ein stärker integriertes, schnelleres Netzwerk für die Zukunft**

Im Jahr 2020 schließlich soll während Phase II ein deutlich stärker integriertes Verkehrsnetz geschaffen werden. Nach der Verbindung des Hauptbahnhofs mit dem zentralen Busbahnhof wird der nächste Schritt in der Einrichtung einer Verbindung zum Flughafen bestehen, wodurch Passagieren ein Verkehrssystem zur Verfügung stehen soll, das für das 21. Jahrhundert gerüstet ist.

Soweit sind die Fortschritte durchaus ermutigend. Alle Aspekte des Projekts sind bereits durchgeplant und mit einem Budget versehen – ein Beweis für gutes Management im Rahmen des operationellen Verkehrsprogramms. All das wird letztlich zum positiven Wirtschaftsklima beitragen und bietet umfassende Aussichten auf Erneuerung im Herzen der Stadt.

### **INFORMIEREN SIE SICH AUSFÜHRLICHER:**

<http://www.metro.bg/pages/3111.aspx?1&st=10>



**Mehr Lebensqualität für die Bürger und Auftrieb für die Wirtschaft: Die Erweiterung der U-Bahn von Sofia.**

## NEUERUNGEN AM HAFEN VON LA ROCHELLE, UM EINEM WACHSENDEN MARKT GERECHT ZU WERDEN

Diverse Projekte von unterschiedlicher Dauer haben zur Entwicklung des Hafens beigetragen.

Programm für Regionale Investitionen 2007-2013:  
52 Mio €

EFRE-Beitrag: 12,48 Millionen €

Nationale Kofinanzierung: 39,52 Millionen €

**Der Hafen von La Rochelle gilt bei Lloyds in London als „der beste Atlantikhafen mit dem Potenzial, Schiffe mit einem Leergewicht von über 100 000 Tonnen aufzunehmen“. Ausgehend von dieser Vormachtstellung hat La Rochelle noch weiter expandiert, um der steigenden Nachfrage nach Schifffahrt und Handel gerecht zu werden. Der Hafen St. Marc wurde bereits fertig gestellt und in Betrieb genommen, während bei La Repentie ein neuer Damm errichtet wird, um weitere Kapazitäten zu schaffen.**

### Die natürlichen Trümpfe von La Rochelle

La Rochelle ist der einzige Tiefwasserhafen der Atlantikküste und ist durch Inseln natürlich geschützt. Er ist der wichtigste französische Hafen für den Handel mit forst- und landwirtschaftlichen Produkten, vor allem mit Getreide, und die Nachfrage steigt weiter. Das strategische Ziel des Hafens besteht in der Erreichung eines jährlichen Durchsatzes von 10 Millionen Tonnen bis zum Jahr 2015. Die Planung und Erschließung der Hafenerweiterung begann im Jahr 2000 und befindet sich auf dem besten Weg zur Fertigstellung bis zum Jahr 2012, wodurch eine attraktive, moderne Einrichtung entsteht, die den besten Umweltstandards gerecht wird.

### Der Hafen Saint-Marc

Der Hafen St. Marc, der seit März fertig gestellt und in Betrieb ist, wurde speziell für den Transport von Massengütern konzipiert. Durch seine Tiefe besteht kein Risiko, dass selbst die schwersten Schiffe auf Grund laufen, und durch die Möglichkeit, Schiffstransporte dieses Ausmaßes zu bewältigen, verbessern sich die Aussichten im Bereich des Handels für diesen Hafen erheblich.

### La Repentie

Im September 2010 wurden Arbeiten zum Bau eines weiteren Tiefwasserhafens aufgenommen, der sich über 1,4 km erstreckt. Als Ergänzung zur Erschließung von St. Marc wird dieser Hafen La Rochelle dabei unterstützen, die steigende Nachfrage nach Schiffstransporten aller Kategorien zu decken.

Hierbei spielt nachhaltige Entwicklung eine besonders wichtige Rolle: Wenn möglich, wurden ausschließlich lokale Materialien

verwendet, und die dafür erforderlichen enormen Mengen an Packlage werden weitgehend aus anderen Standorten der Region wiederverwertet.

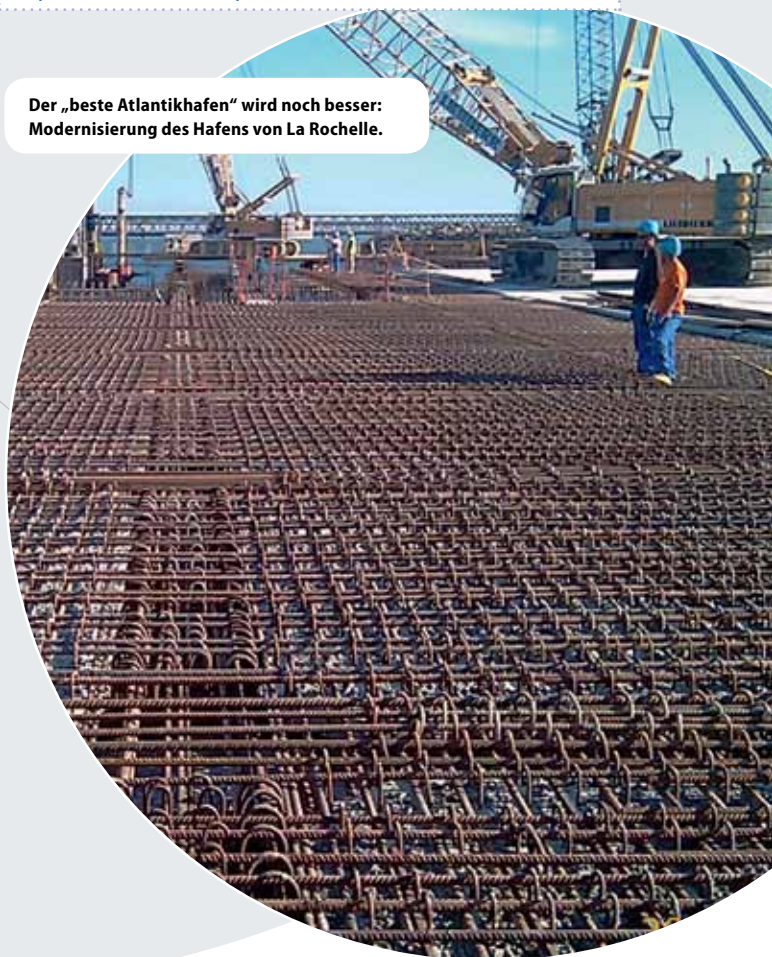
### Zugang über Schiene und die Straße

Ein besserer Zugang über Schiene und Straße sowie eine bessere Ausstattung sind ebenfalls Zweck der aktuellen Investitionen. Derzeit weist der Hafen ein 45 km-Schienennetz auf, das alle Terminals miteinander verbindet. In das Schienennetz wurden 4 Millionen € investiert. Im Vordergrund stand dabei der Transport von Frachtgut. Der Ausbau der Infrastruktur rund um Jeumont, den wichtigsten Hafenzugang, zeigt, wie der Hafen attraktiver und praktischer gestaltet werden kann. Diese massiven Investitionen zur Erhöhung der Kapazität und Vorrichtungen stellen die ideale Basis für Wachstumsperspektiven in der Region Poitou-Charentes dar. Auf lokaler Ebene steigen die Aussichten für Arbeitsplätze in Charentes-Maritime in Verbindung mit dem Hafen weiterhin, und die gesamte Region blickt mit Spannung einer dynamischen Zukunft entgegen.

#### INFORMIEREN SIE SICH AUSFÜHRLICHER:

<http://www.larochelle.port.fr/fr>

**Der „beste Atlantikhafen“ wird noch besser:  
Modernisierung des Hafens von La Rochelle.**





Das Projekt läuft von 2007 bis 2010

Die Förderungen des Kohäsionsfonds für dieses Projekt belaufen sich auf 87,2 Millionen €

Gesamtbudget: 219 Millionen €

**Autofahrten zwischen Slowenien und Kroatien sind seit der Fertigstellung der zwei letzten ausstehenden Abschnitte der Autobahn A2 in der Region Dolenjska wesentlich einfacher. Mit insgesamt fast 15 km bringt diese neue Infrastruktur für den Verkehr auf lokaler, regionaler und internationaler Ebene Vorteile in Bezug auf Geschwindigkeit, Zeit und Sicherheit mit sich.**

Bis 2013 sollen im Rahmen des slowenischen Autobahnbauprogramms rund 600 km an modernen Autobahnen, Schnellstraßen und sonstigen öffentlichen Straßen hinzukommen. Die 175 km lange A2 bildet aufgrund der Durchquerung des Landes vom Karawanken-Grenzübergang zu Österreich über die Hauptstadt Ljubljana bis zum Grenzübergang Obrezje zu Kroatien einen wichtigen Teil dieses Netzes.

## Neue Infrastruktur

Die beiden neuesten Projekte wurden an der A2 bei Novo mesto, von Pluska nach Ponikve (7,6 km), und von Ponikve nach Hrastje (7,2 km) umgesetzt. Diese Abschnitte nehmen den ursprünglich auf einer Schnellstraße geführten Verkehr auf.

Die vom Autobahnunternehmen DARS durchgeführten und teils über den EU-Kohäsionsfonds finanzierten Arbeiten umfassten die Errichtung von 20 Infrastrukturelementen, darunter der zweispurige Leščevje-Tunnel, Viadukte in Dole, Ponikve und Trebnje, neun Unterführungen, eine Überführung für Fußgänger sowie vier Überführungen für Fahrzeuge.

Systemüberwachung durch die Autobahngesellschaft Slowenien.

## Vorteile bereits spürbar

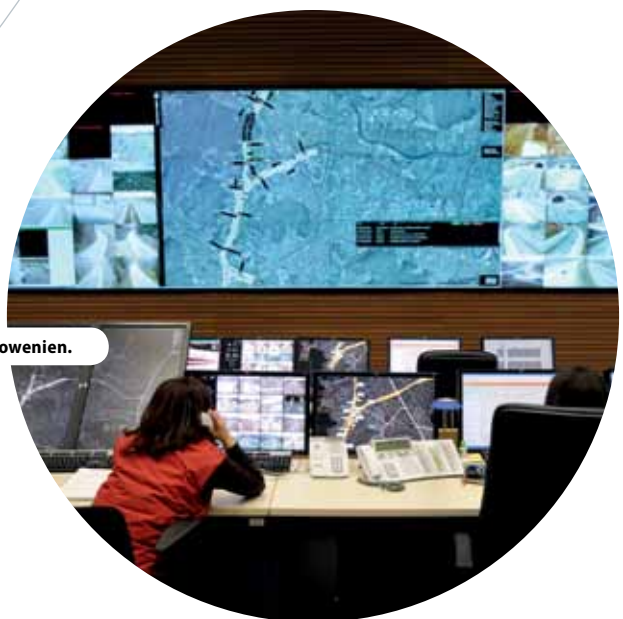
Die neuen Autobahnabschnitte wurden im Juni 2010 eröffnet. Vorrangig sollten diese den Bewohnern Südost-Sloweniens zugute kommen, indem sie den regionalen Handel und Tourismus ankurbeln, aber auch die Fahrzeiten der täglichen Pendler nach Ljubljana verkürzen. Auch die Straßensicherheit und -kapazität wurde verbessert, während Lärmschutzwände und andere neue Infrastrukturelemente die lokale Umgebung verbessern sollen.

Zudem erleichtert die neue Autobahn Verkehrsverbindungen nach Kroatien und trägt gleichzeitig zur Vollendung des gesamteuropäischen Verkehrskorridors 10 von Salzburg in Österreich nach Thessaloniki in Griechenland bei. Somit konnte durch diese Autobahn noch vor der nächsten EU-Erweiterungswelle eine erhebliche Verlängerung des TEN-V-Netzes nach Mittel- und Osteuropa realisiert werden.

Ein weiterer wichtiger Abschnitt (10 km) der Autobahn A2 wurde im September 2008 zwischen Vrba und Peračica in Nordwest-Slowenien eröffnet, und der letzte Abschnitt von 2,4 km Länge zwischen Peračica und Podtabor im Juni 2011. Dieses Projekt wurde ebenfalls von der EU kofinanziert und erleichtert die lokalen, nationalen und Transit-Verkehrsströme in einer Gegend, die bislang für ihre Straßenengpässe bekannt war.

### INFORMIEREN SIE SICH AUSFÜHRLICHER:

[www.dars.si/Dokumenti/About\\_motorways/National\\_motorway\\_construction\\_programme\\_282.aspx](http://www.dars.si/Dokumenti/About_motorways/National_motorway_construction_programme_282.aspx)



## MODERNISIERTE BAHNLINIEN BRINGEN INTERNATIONALEN NUTZEN DIE **TSCHECHISCHE REPUBLIK**

Das Projekt läuft von 2008 bis 2011

Die Förderungen des Kohäsionsfonds für dieses Projekt belaufen sich auf 105 Millionen €

Gesamtbudget: 144,2 Millionen €

**Zugfahrten durch die Tschechische Republik sind von nun an schneller, bequemer und sicherer – dank der umfassenden Modernisierung des dritten nationalen Transit-Bahnkorridors, der Ost und West verbindet. Mit der Fertigstellung eines 32 km langen Schienenstreifens im westlichsten Bereich dieses Korridors wurde ein Meilenstein gesetzt. Darüber hinaus ist dieser Vorboten für die Verbesserung der Bahnverbindungen nach Deutschland und kommt gleichzeitig dem umfangreichen Transeuropäischen Verkehrsnetz (TEN-V) zugute.**

Das Projekt wurde zwischen Stříbro und Planá u Mariánských Lázní umgesetzt. Ziel war es, die Schiene und die damit verbundene Infrastruktur an die europäischen Standards anzugleichen, aber auch die Verbindung zwischen Prag und Pilsen sowie Cheb, einer Stadt nahe der Grenze zwischen Tschechien und Deutschland, zu verbessern. Dieses von der EU teilfinanzierte Projekt ist eines von neun voneinander unabhängigen Modernisierungsprojekten an der Bahnlinie 170.



Lokomotive auf modernisierter Strecke in Stříbro.

### Schnellere, schwerere Züge

Seit Mitte 2008 haben die beauftragten Unternehmen die Schienenoberstruktur der wichtigsten Strecken an eine internationalen Schwerlastnorm angeglichen. Somit können auf diesen Schienen Züge mit 110 km/h und einer Achslast von 22,5 Tonnen fahren. Auch Fahrleitungen, Telekommunikations- und Signalvorrichtungen usw. wurden modernisiert. Acht schienengleiche Bahnübergänge wurden zudem neu errichtet oder modernisiert.

Durch die neue Infrastruktur werden sehr schnelle Neigezüge mit bis zu 140 km/h, d. h. mit 50 km/h mehr, auf dieser Strecke unterwegs sein. Dadurch verkürzen sich durch die Nutzung der Bahnstrecke Prag-Cheb zwischen der Tschechischen Republik und Deutschland die Fahrzeiten im inländischen, internationalen und Transit-Passagier- und Frachtverkehr. „Der Wert der Zeitersparnis im Bahnverkehr auf dieser Strecke wird auf jährlich über 2 Millionen € geschätzt“, so Filip Hainall vom tschechischen Verkehrsministerium.

### Infrastruktur gemäß EU-Norm

Eine höhere Beladungskapazität bedeutet, dass auf den Bahnstrecken Container befördert werden können, die den internationalen Normen entsprechen, während der Frachttransport zuverlässiger wird. Durch die Vorbereitung der Sicherheits- und Kommunikationsausrüstung wurden auf dieser Strecke die Weichen für die Installation des neuesten europäischen Managementsystems für den Eisenbahnverkehr (European Rail Traffic Management System/European Train Control System) gestellt.

Mehr Geschwindigkeit, Sicherheit und Komfort auf dieser Strecke kommen den Menschen in der gesamten Region und darüber hinaus zugute. Zudem soll dadurch der Verkehr und Handel auf der Langstrecken-TEN V-Bahnachse von Athen, Griechenland, bis Nürnberg, Deutschland, gefördert werden, wodurch die gesamte Europäische Union von Investitionen in dieses Projekt profitiert.

#### INFORMIEREN SIE SICH AUSFÜHRLICHER:

Tschechische Bahn-Infrastrukturverwaltung:  
[www.szdc.cz](http://www.szdc.cz)

## STÄDTISCHE MOBILITÄT NEU ÜBERDENKEN: DAS „ACTIVE TRAVEL NETWORK“

**Die Veränderung der städtischen Mobilitätsmuster kann maßgeblich dazu beitragen, Verkehrsprobleme zu lösen und die Abhängigkeit von fossilen Kraftstoffen zu verringern. Angesichts der Wirtschaftskrise und der ständig steigenden Ölpreise gewinnt dieser Aspekt zunehmend an Bedeutung. Das „Active Travel Network“ wurde geschaffen, um den PKW Verkehr in Klein- und Mittelstädten durch die Nutzung des Potenzials für eine umfassende Verkehrsverlagerung zu verringern.**

Als Teil des Programms URBACT II ermutigt das Netzwerk dazu, als echte „Active Travel“-Alternativen die Fortbewegung zu Fuß oder mit dem Fahrrad zu wählen. Der wichtigste Schwerpunkt des Netzwerks liegt auf Mobilitätsmanagement und bewusstem Reisen.

Denn eines der wichtigsten mit dem Projekt verfolgten Anliegen ist die Bewusstseinssteigerung. Da bereits erhebliches Know-how und dokumentiertes Wissen wie Handbücher oder Design-Leitfäden zu Infrastrukturen sowie Planungslösungen verfügbar sind, zielt das Netzwerk bewusst auf den „weichen Aspekt“ des Themas ab:

- Förderung von erwünschtem Verhalten und Eindämmung von unerwünschtem Verhalten durch geeignete „Push & Pull“-Strategien
- Marketing
- Änderung der Denkmuster (Interessengruppen) und des Verhaltens (Bürger)
- Organisation von nicht-motorisierten Fortbewegungsmitteln und deren Anbindung an den öffentlichen Verkehr sowie
- Entwicklung einer diesbezüglichen Ausbildung und Schulung.

### Gemeinsame und spezielle Herausforderungen

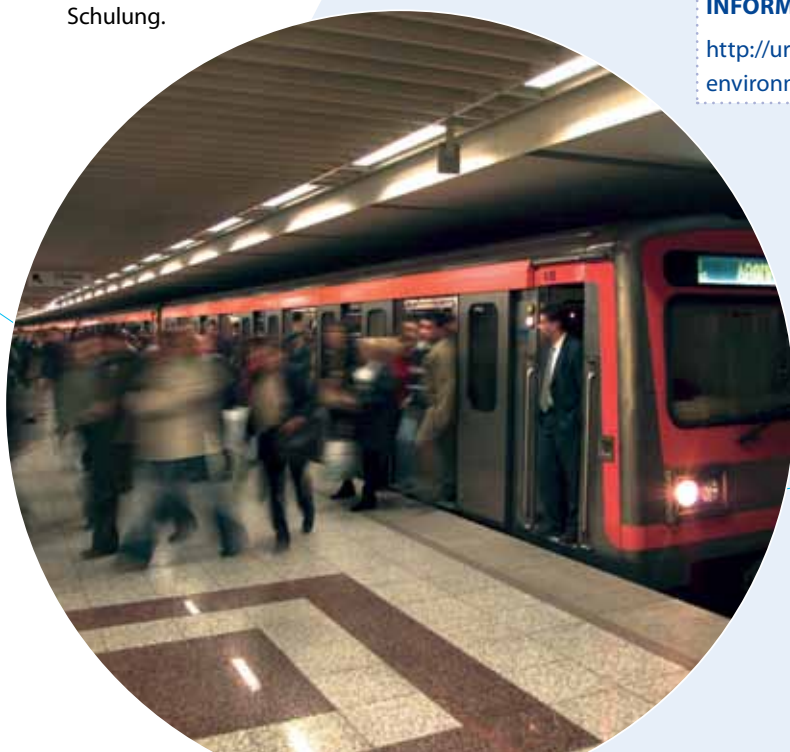
Als ersten Schritt führten die Netzwerkpartner Active-Travel-Prüfungen durch. Diese bauten auf dem Muster des bereits bestehenden Fahrradpolitikaudits (Bicycle Policy Audit, BYPAD) auf und bildeten den Grundstein für Austausch und Lernaktivitäten, Erfahrungsbilanzen und die Entwicklung lokaler Maßnahmenpläne. Im Gegensatz zu anderen, von Experten geleiteten Prüfungen waren hierbei drei Gruppen von Akteuren beteiligt: Politiker, lokale Behörden und Planer sowie Nutzer, die in jeder Partnerstadt als Mitglieder der lokalen Unterstützungsgruppe im Rahmen von URBACT vertreten sind. Gemeinsam haben sie die Eckpfeiler des Aktionsplans mit seinen Prioritäten, wichtigsten Maßnahmen und Umsetzungsbedingungen sowie die Zuständigkeiten der diversen Akteure definiert.

Die Probleme bzw. Themen sind bei allen Partnern gleich, beispielsweise eine unzureichende Politik zur Förderung der Fortbewegung zu Fuß oder mit dem Fahrrad, ein großes Potenzial zur Ersetzung von kurzen Fahrten mit dem Auto durch Gehen oder Fahrradfahren oder das Fehlen einer betroffenen Interessengruppe. Aber auch spezielle Probleme müssen angegangen werden. Aus diesem Grund wird sich jeder lokale Aktionsplan auf ein bestimmtes Thema konzentrieren (z. B. Gesundheitsauswirkungen der Umgebungslärmrichtlinie).

Das Projekt wird von der österreichischen Stadt Weiz geleitet. Die Partner sind Norderstedt (Deutschland), Skanderborg (Dänemark), Serres (Griechenland), Novara und Riccione (Italien), Radzionkow (Polen), Sebes (Rumänien), Lugo (Spanien), Ljutomer (Slowenien) sowie die Universität Graz (Österreich).

#### INFORMIEREN SIE SICH AUSFÜHRLICHER:

<http://urbact.eu/en/projects/low-carbon-urban-environments/active-travel-network/>







**Verkehrsinfrastruktur ist eine wichtige Triebkraft für regionale Entwicklung. Ein effizientes Verkehrsnetz ist unverzichtbar für nachhaltiges Wachstum sowie für ein territoriales Gleichgewicht. Regionen, die hinterherhinken, sind mit einer unzureichenden Wirtschaftsentwicklung konfrontiert, teilweise bedingt durch mangelhafte Verkehrssysteme und Verbindungen zu anderen Regionen in den betreffenden Ländern, aber auch mit anderen Regionen innerhalb der EU. So ist es kein Zufall, dass die meisten Ziel-1-Regionen der EU15 im Randbereich der EU liegen, abseits von nationalen und EU-Wirtschaftszentren.**

Der Strukturfonds und der Kohäsionsfonds waren schon immer eine wichtige Finanzierungsquelle für Investitionen, die zur Reduzierung von Ungleichgewichten der Verkehrsinfrastruktur in unzureichend erschlossenen Regionen der EU benötigt werden. Trotz umfassender Investitionen in den Ziel-1-Regionen im Zuge der vorhergehenden Programmphasen gab es zu Beginn der Phase 2000-2006 innerhalb der EU nach wie vor erhebliche Unterschiede, was schnelle Verkehrsmittel zwischen Regionen und effiziente Verbindungen innerhalb der Regionen angeht.

Noch dringlicher jedoch waren die Verkehrsprobleme in den Ländern der EU12. Diesbezüglich zeigten sich die Mängel weniger in Verbindungslücken innerhalb der Netze, sondern mehr hinsichtlich des Zustands von Straßen und Eisenbahnlinien. Die Fahrtzeiten waren für gewöhnlich verhältnismäßig lang, zum einen, weil viele Straßen und Bahnlinien nach jahrelanger Vernachlässigung einer dringenden Reparatur bedurften und zum anderen, weil diese nicht für das heutige Verkehrsaufkommen konzipiert waren.

## Zielgerichtete Finanzierung für mehr Nachhaltigkeit

Durch die Kohäsionspolitik konnten das Straßennetz der EU und die Qualität der Bahninfrastruktur verbessert werden und Einschränkungen bezüglich Kapazitäten an den wichtigsten Schiffs- und Flughäfen beseitigt werden. Dies wiederum trägt zur Wirtschaftsentwicklung in den geförderten Regionen bei. Die Konzentration auf Straßenbauprojekte in der Zeit von 2000 bis 2006 hat jedoch keine Verkehrsverlagerung bewirkt, wodurch in punkto Umweltschutz noch viel zu tun bleibt. Auch Staus und sonstige durch das zunehmende Verkehrsaufkommen bedingte Probleme bleiben bestehen.

Während für die EU12 die weitere Modernisierung des Straßennetzes gemäß den EU-Standards ansteht, sollten sich die Verkehrsinvestitionen zunehmend auf nachhaltige Verkehrslösungen auf nationaler und regionaler Ebene konzentrieren. Mit den Investitionen müssen wichtige politische Ziele unterstützt werden, etwa CO<sub>2</sub>-Emissionen und sonstige durch den Straßenverkehr verursachte Emissionen, Vermeidung von Staus und Verbesserung der Sicherheit auf den Straßen. Diese Ziele müssen mithilfe von gezielten Investitionen gefördert werden, die zur Verkehrsverlagerung weg von Privatauto und Straßen-Frachtguttransport ermutigen sollen.

Was den Bahnverkehr sowie insbesondere die Hochgeschwindigkeits-Bahnlinien angeht, sollten die EU-Förderungen individuell analysiert und begründet werden, wobei nur in jenen Fällen eine Finanzierung gewährt werden soll, in denen eine regionale Entwicklung über die wichtigsten Verkehrsknotenpunkte hinaus gefördert wird. Für die Entwicklung des strategischen Bahnnetzes der EU sind noch weitere Finanzierungsquellen verfügbar (z. B. TEN-V-Budget). Des Weiteren belegen die Fakten, dass Investitionen in herkömmliche Bahnverbindungen oft vorzuziehen sind, da dadurch mit geringeren Finanzierungsmitteln und in kürzerer Zeit die regionale Entwicklung vorangetrieben werden kann.

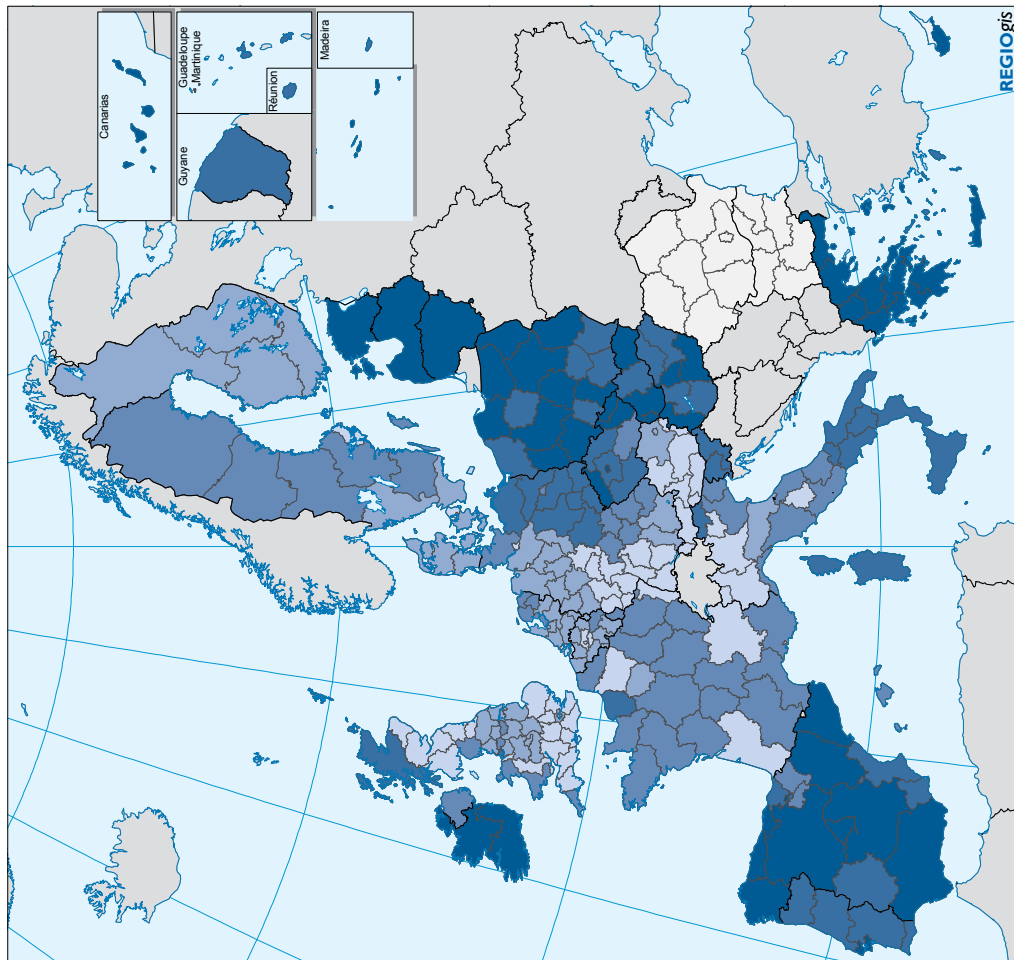
In Bezug auf andere Verkehrsmodelle (Luftfahrt und Meeresschifffahrt), in denen die Ergebnisse weniger eindeutig sind, sollten die Investitionen die regionale Entwicklung fördern. Als Bedingung für die Zuweisung von EU-Geldern sollte die Verfügbarkeit weiterer Finanzierungsquellen für die betreffende Art der Investition gelten. So wäre es beispielsweise vernünftiger, in die Kapazitäten von multimodalen Verbindungen zu investieren als nur in jene eines bestimmten Hafens.

### Fakten aus der nachträglichen Bewertung von 2000-2006

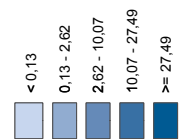
Insgesamt flossen während der gesamten Programmlaufzeit rund 33,8 Milliarden an EFRE-Förderungen in den Verkehrssektor. 17,2 Milliarden € wurden vom Kohäsionsfonds zur Verfügung gestellt.

- Der EFRE kofinanzierte 13 % aller neuen Hochgeschwindigkeits-Bahnlinien und 24 % des Autobahnausbaus.
- Der EFRE kofinanzierte 26 % der 7 734 km Autobahnen, die in der EU15 gebaut wurden, sowie der 3 000 km modernisierten Bahnlinien.
- Der Kohäsionsfonds kofinanzierte 1 281 km neue Straßen und 3 176 km sanierte Straßen (4 457 km Straßen (neu und saniert) insgesamt).
- Der Kohäsionsfonds kofinanzierte 2 010 km neue Bahnlinien und 3 840 km sanierte Bahnlinien (5 850 km Bahnlinien (neu und saniert) insgesamt).

### Investitionen der Regionalpolitik in Verkehrsinfrastruktur 2000-2006



% der gesamten Mittel

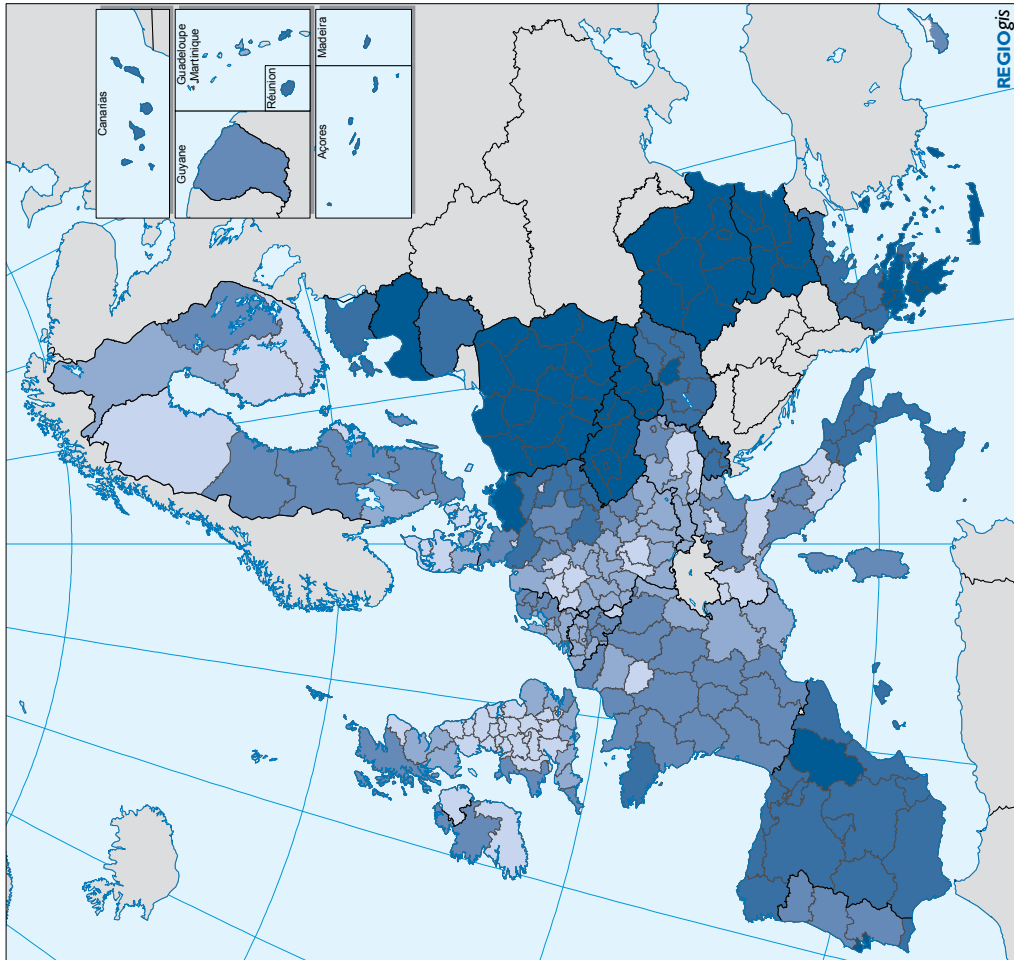


EU-27 = 22,3  
Die Fördermittel für Verkehrsinfrastrukturen betragen etwa 48 Mrd. €.  
Quelle: GD REGIO

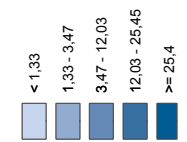


© EuroGeographics Association for the administrative boundaries

### Gepante Investitionen der Regionalpolitik in Verkehrsinfrastruktur 2007-2013



% der gesamten Mittel



EU-27 = 22,0  
Die Fördermittel für Verkehrsinfrastrukturen betragen etwa 76 Mrd. €.  
Quelle: GD REGIO



© EuroGeographics Association for the administrative boundaries

## ERGEBNISSE DER ÖFFENTLICHEN KONSULTATION ZUM FÜNFTEN KOHÄSIONSBERICHT

**Angesichts der mehr als 444 Beiträge, die zwischen dem 12. November 2010 und dem 31. Januar 2011 eingegangen sind, erwies sich die öffentliche Konsultation zu den Schlussfolgerungen des 5. Kohäsionsberichts als echter Erfolg. Zudem bot sie Hunderten von Beteiligten die Möglichkeit, ihre Ansichten zur Zukunft der Kohäsionspolitik zu äußern.**

### WER HAT GEANTWORTET?

- 26 Mitgliedstaaten
- 225 regionale und lokale Behörden
- 66 Wirtschafts- und Sozialpartner
- 37 europäische Interessengruppen zu territorialen Angelegenheiten
- 29 Organisationen der Zivilgesellschaft
- 21 Bürger
- 15 Privatunternehmen
- 8 Wissenschafts- und Forschungseinrichtungen
- 1 EU-Institution
- 9 weitere Interessengruppen

### Steigerung des Mehrwerts der Kohäsionspolitik

Die Rolle der Kohäsionspolitik bei der Förderung der Ziele der Strategie Europa 2020 wurde von den Befragten mit großer Begeisterung begrüßt, wenngleich einige auch darauf hinwiesen, dass mehr Flexibilität erforderlich sei, um speziellen Bedürfnissen und Herausforderungen gerecht zu werden.

Den Befragten war eine bessere Koordinierung zwischen dem EFRE, dem ESF, dem Kohäsionsfonds und dem Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums (ELER) und dem Europäische Fischereifonds (EFF) ein Anliegen.

Trotz des breiten Konsenses über die Notwendigkeit, die Kohäsionspolitik effizienter zu gestalten, wurde die Einführung von Bedingungen, Anreizen oder einer Leistungsreserve zu diesem Zweck heiß diskutiert.

### Stärkung der Regierungsführung

In den Beiträgen zeigt sich ein allgemeiner Konsens in Bezug auf die Notwendigkeit einer ehrgeizigen städtischen Agenda, aber auch für bessere Querverbindungen zwischen städtischen und ländlichen Gebieten und der Entwicklung makroregionaler Strategien. Da viele verschiedene Regierungsebenen und Akteure an der Kohäsionspolitik beteiligt sind, sprachen sich die Beteiligten für die Stärkung des Partnerschaftsprinzips durch die intensivere Einbindung lokaler Partner aus.

### Ein strafferes Umsetzungssystem

Der Grundgedanke, für den sich die meisten Befragten aussprachen, ist die Vereinfachung der Umsetzungsverfahren, wobei für die Umgestaltung des Prüfungsverfahrens sowie eine stärkere Koordination zwischen Fonds plädiert wurde. Allgemeines Einverständnis herrschte in Bezug auf die Erweiterung der N+2 Regeln bezüglich der Mittelfreigabe zumindest im ersten Jahr und die eventuelle Erweiterung auf N+3.

### Die Architektur der Kohäsionspolitik

Der Großteil der Befragten ist der Ansicht, dass der ESF wie gehabt beibehalten werden sollte, Synergien und eine verstärkte Koordination mit dem ERDF wären jedoch willkommen. Zu guter Letzt noch sprachen sich die meisten Beteiligten für die Schaffung einer Kategorie von Zwischenregionen aus, die anstelle des aktuellen Phasing-In- und Phasing-Out-Systems tritt.

Die Ergebnisse der öffentlichen Konsultation werden in die Überlegungen zum Rechtsrahmen für die Zeit nach 2013 einfließen.

#### INFORMIEREN SIE SICH AUSFÜHRLICHER:

[http://ec.europa.eu/regional\\_policy/consultation/5cr/index\\_de.cfm](http://ec.europa.eu/regional_policy/consultation/5cr/index_de.cfm)





| TERMINE 2011      | VERANSTALTUNG  | ORT            |
|-------------------|--|----------------|
| 15.-16. September | Die Vorteile der transnationalen Zusammenarbeit:<br>13 Programme – 1 Ziel: mehr Lebensqualität in den Regionen Europas!        | Kattowitz (PL) |
| 10.-13. Oktober   | Open Days  | Brüssel (BE)   |
| 24.-26. Oktober   | Forum zur Erschließung des Ostseeraums und 2. jährliches<br>Stakeholderforum zur EU-Strategie für den Ostseeraum               | Danzig (PL)    |
| 27.-28. Oktober   | Jeremie-Jessica-Konferenz  | Warschau (PL)  |
| 24. November      | Konferenz: Ein integrierter Entwicklungsansatz – der Schlüssel zu einem<br>intelligenten, nachhaltigen und integrativen Europa | Posen (PL)     |
| 25. November      | Informelles Ministertreffen  | Posen (PL)     |
| 28.-29. November  | ESPON-Woche – Seminar Espon 2012   | Krakau (PL)    |

Sonstige Hinweise zu diesen Veranstaltungen enthält auch die Rubrik „Agenda“ auf unserer Inforegio-Website:  
[http://ec.europa.eu/regional\\_policy/conferences/agenda/](http://ec.europa.eu/regional_policy/conferences/agenda/)



Panorama freut sich  
über Ihre Kommentare und Fragen.  
Wir möchten von Ihnen hören –  
kontaktieren Sie uns also, um uns  
Ihre Erfahrungen mitzuteilen.

Hätten Sie gerne, dass die nächsten Ausgaben  
des Inforegio-Panorama speziellen Themen  
der Regionalpolitik gewidmet sind?  
Bitte lassen Sie es uns wissen:

**[regio-panorama@ec.europa.eu](mailto:regio-panorama@ec.europa.eu)**

KN-LR-11-038-DE-C

1608-3881

© Europäische Union, 2011  
Die Vervielfältigung ist bei Erwähnung der Quelle gestattet.

Europäische Kommission, Generaldirektion für Regionalpolitik, Referat  
Kommunikation, Information, Beziehungen zu den Drittländern,  
Raphaël Goulet  
Avenue de Tervueren 41, B-1040 Brussels  
E-mail: [regio-info@ec.europa.eu](mailto:regio-info@ec.europa.eu)  
Internet: [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/index\\_de.htm](http://ec.europa.eu/regional_policy/index_de.htm)

