

Bessere Verkehrsverbindungen der EU zu ihren Nachbarländern
Öffentliches Konsultationsverfahren
Stellungnahme Land Burgenland, Österreich

ÖFFENTLICHE ANHÖRUNG
FRAGEN AN DIE INTERESSENVERTRETER

Amt der Burgenländischen Landesregierung, Stabsstelle Europabüro und Statistik

Bitte senden Sie Ihre Antwort bis zum 17. Februar 2006 neu: 10. März 2006

- Per E-Mail an TREN-TENT-extension@cec.eu.int
- oder an die folgende Postanschrift:

Europäische Kommission
Generaldirektion Energie und Verkehr
Abteilung B2 – TEN-Politik und technologische Entwicklung
B – 1049 Brüssel

Die Kommission behält sich die Möglichkeit vor, sämtliche Stellungnahmen zu veröffentlichen, mit Ausnahme ausdrücklicher Gegenanzeigen seitens des Stellungnehmenden.

Fragen

1. Stellen die fünf wichtigsten Verkehrsachsen, die im Bericht der hochrangigen Gruppe (hochrangige Gruppe) hervorgehoben werden, nach Ihrer Ansicht die Hauptachsen für den internationalen Verkehr dar und was würden Sie hinzufügen/streichen, wenn die Gelegenheit gegeben ist, und warum?

Die im Bericht der hochrangigen Gruppe hervorgehobenen Hauptachsen sind zweifelsohne von großer Bedeutung für die Europäische Union und für die an sie angrenzenden Länder.

In Anbetracht der Erweiterung der Europäischen Union im Jahre 2004 und vor allem nach Aufnahme von Beitrittsverhandlungen mit Kroatien ist aber eine Qualitätsverbesserung der Erreichbarkeit des Raumes Wien/Bratislava – auch unter der Bezeichnung Centrope bekannt – in der Nord-Süd-Relation unbedingt erforderlich. Bisher wurde den Erfordernissen der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur durch die Erweiterung nur teilweise Rechnung getragen.

Diese Hauptachse sollte in den Entwurf eingebaut werden und zwar mit folgendem Verlauf:

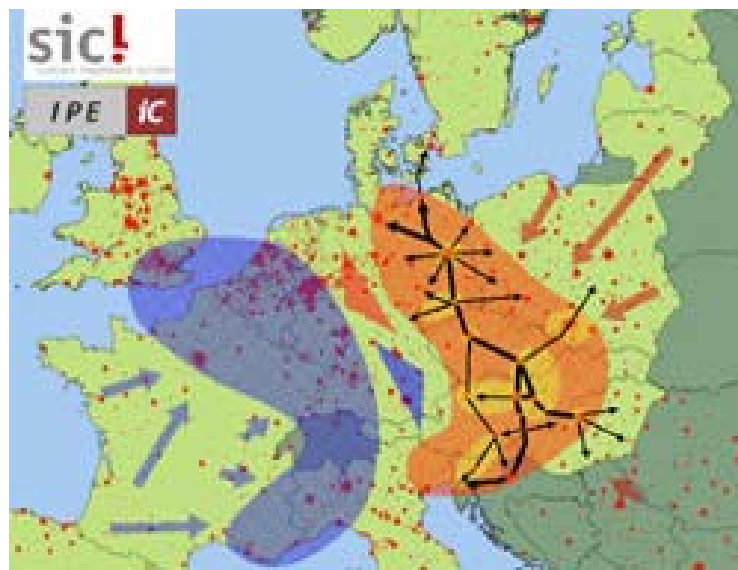
Von der Ostsee nach Berlin, Richtung Süden nach Dresden, von Dresden Richtung Prag, von Prag aus überschneidet sich diese Nord-Süd-Hauptachse mit den im Bericht der hochrangigen Gruppe vorgeschlagenen Hauptachsen im Zentrum Europas in Richtung Brno,

Wien/Bratislava. Im Centrope genannten Zentralraum Europas fehlt im Vorschlag der hochrangigen Gruppe eine Fortsetzung dieser Nord-Süd-Verbindung Richtung Kroatien, unter Einbindung von Zagreb und zu den adriatischen Häfen.

Für die regionalwirtschaftliche Entwicklung dieser gesamten Region ist neben der wichtigen Verbindung mit der Donauachse(Korridor IV) die Fortsetzung Richtung Süden besonders wichtig. In diesem dicht besiedelten Raum mit rund 9 Millionen Einwohnern garantiert diese Achse eine leistungsfähige Anbindung an den Korridor V und Korridor X, die durch diese Nord-Süd-Verbindung ermöglicht wird. Diese Achse ist auch eine wesentliche Voraussetzung für das Zusammenwachsen der Regionen und Staaten, die in der Vergangenheit durch den „Eisernen Vorhang“ getrennt waren.

Die Regionen und die Städte, die an dieser neuen Entwicklungszone im zentraleuropäischen Raum liegen, können nur dann am Wachstumsprozess teilnehmen, wenn diese Hauptachse als Rückgrat zur Verfügung steht, sie setzen sich daher sehr für die Ergänzung der Hauptachsen um diese Nord-Süd-Hauptachse ein.

Die regionalwirtschaftliche Wirkung dieser Nord-Süd-Hauptachse ist zurzeit Gegenstand des Interreg III B Projektes SIC! im CADSES Raum (siehe auch die Homepage des Projektes <http://www.sustrain-ic.net>, Projektende Ende 2006), die folgende Karte zeigt den Untersuchungsraum in Orange. Partner in diesem Projekt sind neben den Regionen entlang der Hauptachse auch die Verkehrsministerien von Deutschland, der Tschechischen Republik und von Österreich.



2. Der Bericht der hochrangigen Gruppe stellt mehrere Maßnahmen zu so genannten horizontalen Fragen vor. Sind diese die wichtigsten und helfen die Empfehlungen der Gruppe, die Probleme zu lösen?

Die horizontalen Maßnahmen, die von der hochrangigen Gruppe vorgeschlagen wurden, sind in vielen Belangen ausreichend, die Implementierung dieser Maßnahmen steht aber in einem engen Zusammenhang mit der oben skizzierten Nord-Süd-Achse. Besonders die kürzesten Verbindungen zwischen den Seehäfen und den Zentren im Hinterland sowie die Interoperabilität und optimale Verknüpfung umweltfreundlicher Verkehrssysteme sind dabei entsprechend zu berücksichtigen. Die Aufnahme dieser Verbindung in den vorgelegten Plan

D:\Verkehr\High Level Group\Öffentliche Anhörung TREN-Erweiterung Stellungnahme Burgenland.doc

der hochrangigen Gruppe von den Adria Häfen Richtung Norden hat einen hohen umweltrelevanten Aspekt, weil dadurch unnötige Umwegverkehre vermieden werden können und die Verlagerung speziell des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene unterstützt wird.

3. Die Finanzierung der Verkehrsinvestitionen bereitet Kopfschmerzen. Wie kann die Umsetzung dieser Achsen und der horizontalen Maßnahmen am besten finanziert werden? Was könnte die Rolle des Privatsektors und der Benutzungsgebühren sein?

Die Umsetzung der PPP Modelle zur Aktivierung des Privatsektors ist nach den bisher vorliegenden Erfahrungen nur in Ausnahmefällen erfolgreich gewesen. Der Privatsektor wäre allerdings dann durchaus zu aktivieren, wenn eine langfristige Garantie über die Rendite abgegeben werden kann. Geeignete Modelle als Gesamtpaket der Finanzierung könnte die Einbeziehung der Erreichung der Kyoto-Zielein sein, wenn Investitionen in den Ausbau der Schieneninfrastruktur entsprechend bewertet und im Rahmen des Zertifikathandels Lösungen dafür entwickelt werden.

Das Projekt SIC! (siehe Punkt 1.) hat in einem seiner Arbeitspakete die Behandlung dieser Frage vorgesehen (Ergebnisse sind Mitte des Jahres 2006 zu erwarten), die vorgeschlagene Nord-Süd-Achse könnte in verkehrswirksame Abschnitte „zerlegt“ und finanziert werden und bei entsprechender Aufbereitung eines „bankable papers“ als Pilotprojekt (unter Einbeziehung der Finanzierung der öffentlichen Hand und der Fördermöglichkeiten der TREN-T) beispielhaft realisiert werden.

4. Für die Durchführung und Koordinierung der empfohlenen Aktionen fordert der Bericht entweder eine gemeinsame Absichtserklärung oder ein internationales Abkommen. Sind diese Maßnahmen hilfreich? Wenn nicht, wie würden Sie die Durchführung und Koordinierung der Aktionen gewährleisten?

Die Durchführung von grenzüberschreitenden Verbindungen zwischen der EU und seinen Nachbarn ist ohne Sicherstellung der Finanzierung und eines abgestimmten Zeitplanes der Implementierung nur leeres Papier. Als Ergänzung dazu ist allerdings ein entsprechendes Lobbying der betroffenen Regionen, Städte und Staaten erforderlich. Die Akzeptanz des Ausbaus der Verkehrsinfrastruktur in der Bevölkerung muss jedenfalls berücksichtigt werden. Auf die positiven Folgen der Investitionen für die Umwelt ist dabei besonders hinzuweisen.

Die nationalen unterschiedlichen Regelungen in der Bereitstellung der Verkehrsinfrastruktur sind zwar durch die Liberalisierung im Verkehrssektor und die Harmonisierungsbemühungen der EU auf einem guten Weg in Richtung Unterstützung umweltgerechter Gestaltung der Verkehrsbedingungen. Ohne eine Fortsetzung dieses Weges wird die Strasse auch weiterhin einen kaum zu überwältigenden Wettbewerbsvorteil gegenüber der Schiene haben. Internationale Abkommen ohne Möglichkeit, die Umsetzung des Inhaltes auch durchzusetzen, sind nicht zielführend.