

## **Der Eisenbahnverkehr in der EU-Donauraumstrategie**

**Dr. Wolfgang STREITENBERGER, Adviser-Conseiller Generaldirektion "Regionalpolitik und Stadtentwicklung" EU-Kommission Brüssel**

Meine sehr geehrten Damen und Herren,

vielen Dank für die Einladung, zu Ihnen heute über die Rolle des Eisenbahnverkehrs in der EU-Donauraumstrategie sprechen zu dürfen. Es ist mir ein besonderes Vergnügen, denn ich habe nicht nur einen fachlich-beruflichen Bezug zum Donauraum, sondern auch einen besonderen privaten, bin ich doch an der Donau, bei Stromkilometer 1928 geboren worden – also in Wien, womit mich angenehmerweise auch einmal eine Dienstreise in meine Heimatstadt bringt.

Schienenverkehr eignet sich wie kaum ein anderes Beispiel, um die Idee der Kohäsionspolitik und der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit zu illustrieren. Verkehr will keinen Halt vor Grenzen machen, sondern sie überwinden und benötigt schon aus diesem Grund effiziente Verkehrsverbindungen und eine entsprechend moderne Infrastruktur.

Dies gilt ganz besonders für den Eisenbahnverkehr! Auch wir in der Europäischen Kommission erkennen dies an und haben deshalb "nachhaltige Mobilität" und "bessere Erreichbarkeit" als Ziele der europäischen Verkehrspolitik festgeschrieben. Beide sind essentielle Voraussetzungen für die Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit Europas. Genau deshalb wurden sie auch in die alle Politiken der EU und ihrer Mitgliedstaaten verbindlich steuernde Lissabon-Nachfolgestrategie, also in die Europa 2020-Strategie aufgenommen.

Die verkehrspolitischen Ziele gelten besonders auch für den Donauraum, denn er liegt mitten im Herzen der Union und umfasst 14 Staaten. Die Donau selbst ist damit auch der internationalste Fluss in der EU. Der Slogan „Vom Schwarzwald bis zum Schwarzen Meer“ beschreibt zutreffend die Bedeutung der Donau als Bindeglied zwischen 10 EU-Mitgliedstaaten und den westlichen Balkanstaaten sowie Moldawien und der Ukraine. Die Donau ist also eine Hauptschlagader zu den Nachbarn der Europäischen Union.

Der koordinierte Ausbau des Verkehrs nach ganzheitlichen und integrierten Entwicklungskonzepten ist daher unabdingbar für die nachhaltige regionale Entwicklung des Donauraums und seine sozioökonomische Attraktivität.

Nicht nur der Ausbau der Donau als Wasserstraße, sondern auch die Schiene nimmt dabei eine Schlüsselfunktion ein. Ich freue mich daher, dass Sie dem Thema Eisenbahnverkehr im Donauraum ein eigenes Symposium widmen. Die Fortentwicklung und auch der Ausbau des Bahnverkehrs sind von größter Bedeutung für die Makroregion Donauraum!

Lassen Sie mich dies, bevor ich auf das Thema Finanzierung und die Rolle der Strukturfonds eingehe, durch ein paar Fakten belegen! Die genauere Betrachtung der Verkehrsverbindungen, die diesen Raum durchqueren, macht seine zentrale Funktion noch deutlicher. Ich möchte dies am Beispiel des Güterverkehrs belegen. Folgende vier Bahnfrachtkorridore haben eine direkte Anbindung an den Donauraum:

- Der **Orientkorridor** verbindet Prag über Wien und Bratislava mit Bukarest und Constanta am Schwarzen Meer sowie mit Sofia, Thessaloniki und Athen.
- Der **Ostsee-Mittelmeer-Korridor** verbindet Danzig an der Ostseeküste über das südliche Polen, die Slowakei und die Tschechische Republik mit Wien und Bratislava und führt weiter nach Slowenien, Norditalien und an die Adriaküste.
- Der **mittlere Nord-Süd-Korridor** verbindet Schweden über Hamburg, Süddeutschland und Innsbruck mit Italien und endet in Palermo.
- Der **Mittelmeer-Korridor** verbindet Spanien und Südfrankreich entlang der Mittelmeerküste mit Norditalien, Slowenien und Budapest und erreicht bei Zahony die Grenze zur Ukraine.

Der jahrzehntelang vernachlässigte Ausbau dieser Bahnverbindungen ist ein überfälliges Muss, spielen diese Korridore doch als Teil des gesamteuropäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr eine entscheidende Rolle! Darüber hinaus tragen verbesserte Schienenverkehrsverbindungen auch zur engeren politischen sowie sozio-ökonomischen Integration der "neuen" Mitgliedstaaten in die EU bei. Der Donauraum steht mit der Notwendigkeit zum Ausbau des Schienenverkehrs allerdings vor großen Herausforderungen.

Die Straßen- und Schieneninfrastruktur ist vielfach ineffizient oder überhaupt nicht vorhanden. Das betrifft vor allem die grenzüberschreitenden Verbindungen, die bei den nationalen Behörden leider noch immer keine hohe Priorität zu haben scheinen. In grenzüberschreitende Verbindungen wird nicht ausreichend investiert. Das liegt teilweise auch daran, dass sich einige Staatsgrenzen im Donauraum in der jüngeren Vergangenheit erheblich verschoben haben und Verbindungen gekappt worden sind. Straßen wurden aufgehoben, Brücken zerstört und Bahnlinien stillgelegt. Infolgedessen verfügen urbane Zentren, die ein großes Kooperationspotenzial in der erweiterten EU haben, immer noch nicht über die notwendigen guten Verbindungen, und an vielen Stellen gelten wegen der veralteten Infrastruktur Kapazitäts- und Geschwindigkeitsbeschränkungen. Als Beispiel für die überfällige Schließung von Netzlücken zitiere ich die Strecke Maribor-Zagreb, die für das Entstehen eines flachen Schienengüterverkehrs-Korridors zwischen Deutschland und Südosteuropa entscheidend ist. Der Korridor X (zehn) ist mit seiner 3%-Steigung auf der Tauernbahn keine geeignete Alternative dazu und wir hoffen daher sehr, dass Slowenien dem Ausbau der Strecke Maribor-Zagreb bald hohe Priorität einräumt.

Ein weiteres wichtiges Thema sind die multimodalen Knoten. Sie sollten eine wichtigere Rolle als bisher spielen und dies nicht nur im Hinblick auf Erreichbarkeit, sondern auch als optimale Orte für eine Konzentration von Wirtschaft und Industrie – als Wachstumspole. Die multimodalen TEN-T Kernnetzkorridore, die die Schienengüterverkehrs-Korridore weitgehend einschließen, sind die "Hülle" der bi- bis trimodalen Schnittstellen wie See- und Binnenhäfen, Road-Rail-Terminals und auch Flughäfen. Hier handelt es sich um logistische Zentren im Donauraum, in die investiert werden muss!

Probleme bei der Modernisierung des transnationalen Schienenverkehrs entstehen vor allem dann, wenn die Koordination der Planung, Finanzierung und Umsetzung unzureichend ist. Die zwischenstaatlichen Gremien, so es sie gibt, benötigen Unterstützung, um konkrete Ergebnisse zu erzielen. Da Mobilität und Erreichbarkeit teure Investitionen erfordern, müssen sie langfristig und sorgfältig geplant werden, um ihr Potenzial voll ausschöpfen zu können. Das kann nur gemeinsam gehen: Investitionen erfordern die Planung auf transnationaler Ebene, mit geteilten Kosten und geteiltem Nutzen.

Und weil Mobilität und Erreichbarkeit in Wechselwirkung mit anderen Politikfeldern wie Umwelt und sozioökonomischer Entwicklung stehen, ist nach wie vor ein integrierter, sektor- und länderübergreifender – kurzum ein makroregionaler Ansatz erforderlich! Für den Donaauraum heisst die Schlussfolgerung, die die EU daraus gezogen hat, die EU-Makroregionale Strategie für den Donaauraum zu entwerfen. Lassen Sie mich auf diese relativ neue Politikentwicklung etwas näher eingehen.

Im Jahr 2011 hat der Europäische Rat die von der EU-Kommission ausgearbeitete "Europäische Strategie für den Donaauraum" verabschiedet. Dies war ein wichtiger Impuls für die Kooperation zwischen den Donaustaaten. In den letzten beiden Jahren ist bereits sehr viel in die Wege geleitet worden. Wir haben zunächst einmal die Grundlage für die zwischenstaatliche Zusammenarbeit geschaffen und einen stabilen Umsetzungsrahmen für die elf Schwerpunktbereiche etabliert. Die Koordinierung des „Priority Area“ **1 b** – Verkehr – Straße, Schiene, Luftverkehr - haben Slowenien und Serbien gemeinsam übernommen. Für Binnenschifffahrt sind Österreich und Rumänien zuständig –. Übrigens erfolgt die Koordination aller "Priority Areas" immer von zwei Staaten gemeinsam.

Damit soll das in Schwung kommen, an dem es als Folge von vierzig Jahren Sowjetherrschaft im Ostblock und auch als Folge von falsch verstandenem Nationalismus so oft mangelt: Genügende grenzüberschreitende Zusammenarbeit der Verwaltungen und insbesondere der Planungsbehörden.

Seit dem Start der Donaauraumstrategie wurden von unterschiedlichsten Akteuren über 400 neue Projektvorschläge an die Donaauraumstrategie herangetragen. 151 finden sich davon derzeit bereits in der Umsetzung, 225 in der Vorbereitungsphase. Der gesamte Finanzierungsbedarf beträgt 49 Milliarden €. Unter den Projekten finden sich viele aus dem Bereich Bahnverkehr, aber darauf werden die Koordinatoren des Schwerpunktbereichs 1 „Verkehr“ im nachfolgenden Beitrag noch genauer eingehen.

Ich möchte nur ein Beispiel anführen: der von uns favorisierte kooperative Ansatz hat einen entscheidenden Beitrag dazu geleistet, dass die Vidin-Calafat-Brücke zwischen Bulgarien und Rumänien fertiggestellt werden konnte.

Dass sie erst die zweite Brücke über die 630 km lange Donau-Grenze zwischen zwei der jüngsten Mitgliedsstaaten ist, zeigt, welch unentbehrliches Bindeglied sie auf einer der wichtigsten Routen des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN) ist, aber auch, wieviele Brücken – physisch wie immateriell – in Zukunft noch zwischen Bulgarien und Rumänien zu bauen sind.

Obwohl die Donaoraumstrategie erst seit zwei Jahren umgesetzt wird, wissen wir bereits heute, dass sich der makroregionale Ansatz klar bewährt hat. Zeitgleich mit dem Beitritt Kroatiens zur EU haben wir, die EU-Kommission, am 1. Juli 2013 die erste Evaluierung des Mehrwerts unserer beiden makroregionalen Strategien für den Ostsee- und Donaoraum vorgelegt. Dieser Mehrwert wird durch folgendes ersichtlich:

1. Die Verabschiedung beider makroregionaler Strategien stellt eine Pionierleistung auf dem Gebiet der Zusammenarbeit in Europa dar. Einerseits werden nunmehr gemeinsame Herausforderungen gemeinsam angegangen, andererseits der Einsatz der vorhandenen Mittel gemeinsam geplant. Die Vorteile dieser Vorgangsweise haben sich bereits manifestiert.
2. Durch Schaffung eines strukturierten Kooperationsrahmens wird die der Zusammenarbeit aller beteiligten Akteure erheblich gestärkt.
3. Der integrierte Ansatz gewährleistet eine bessere Politikentwicklung und erleichtert die Umsetzung von EU-Politiken auf grenzüberschreitender, makroregionaler Ebene.
4. Ich habe bereits erwähnt, dass durch die Intensivierung der Kooperation sowohl im Donau- wie auch im Ostseeraum Hunderte neuer Projekte sowie neue Netzwerke entstanden sind. Sie hat aber auch zu einer wesentlichen Verbesserung der Zusammenarbeit mit Nicht-EU Mitgliedsstaaten geführt – hier begegnen einander alle Beteiligten nun auf Augenhöhe.

Zugleich beinhaltet die Evaluierung der makroregionalen Strategien aber auch Forderungen an alle beteiligten Akteure, denen nachgekommen werden sollte, um auch in Zukunft eine erfolgreiche Umsetzung der EU-Donaoraumstrategie zu gewährleisten.

Von großer Bedeutung dafür ist die Einbettung der Donaoraumstrategie in sektorspezifische Ministerräte, wie z.B. jüngst das Thema "Hochwasserprävention und -schutz" deutlich gemacht hat.

Es gibt wohl kaum einen anderen Problembereich, der die interregionale und makroregionale Zusammenarbeit dringender zur Lösung erfordert als dieser. Schließlich machen Fluten nicht vor Ländergrenzen Halt. Zukünftig müssen deshalb die gemeinsamen Anstrengungen intensiviert und entsprechende Mittel für bessere Präventionsmaßnahmen bereitgestellt werden.

Eine weitere zentrale Forderung ist die nach der "Ownership" der Strategie selbst. Um eine umfassende Zielerreichung zu garantieren, muss eine nachhaltige Führung und strategische Planung für die Strategie eingerichtet und dauerhaft sichergestellt werden. Hier wird die Europäische Kommission Unterstützung leisten, so dass die teilnehmenden Länder und Regionen ihre Pflichten voll und ganz erfüllen können. Diese "Ownership"-Frage soll bis Mitte 2014 gelöst werden.

Meine sehr geehrten Damen und Herren, all die Investitionsvorhaben zum Ausbau des Schienenverkehrs benötigen beträchtliche Finanzmittel, lassen Sie mich daher nun zum Geld kommen! Dabei spielt auf europäischer Ebene keine andere Geldquelle eine derart wichtige Rolle wie die Strukturfonds, die rund ein Drittel des EU-Haushaltes umfassen. In der laufenden Förderperiode 2007-

2013 haben wir 24,8 Milliarden Euro in den Ausbau der Verkehrsnetze investiert, 8,5 Milliarden Euro davon ins europäische Schienennetz.

Im Dezember dieses Jahres endet die jetzige Förderperiode, die abschließenden Vorbereitungen für 2014-2020 laufen derzeit auf Hochtouren. Ein wichtiges Etappenziel wurde dabei schon erreicht: Beim Europäischen Rat im Juni 2013 erzielten Rat, Kommission und Europäisches Parlament eine politische Einigung zum Mehrjährigen Finanzrahmen 2014-2020. 960 Milliarden Euro stehen für die verschiedenen Politikbereiche zur Verfügung, davon mehr als 30% für Kohäsionspolitik.

Neu ist die Einrichtung der Fazilität „Connecting Europe“- mit ihr soll die Finanzierung des transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-T) und vor allem des Kernnetzes unterstützt werden. Dieses umfasst mit zehn Korridoren die wichtigsten Verkehrsadern der EU und ist Hauptelement des Verkehrssystems im Binnenmarkt. Dafür werden rund 23,2 Milliarden Euro als Anschubfinanzierung bereitgestellt. Es sollen vor allem grenzüberschreitende Verbindungen geschaffen und Engpässe beseitigt werden, um so das Netz insgesamt effizienter zu gestalten.

Ferner stehen zur Finanzierung von Verkehrsprojekten weitere substantielle Mittel aus den europäischen Struktur- und Kohäsionsfonds zur Verfügung. Das entsprechende Gesetzespaket, das auch die Connecting Europe Facility beinhaltet, wird voraussichtlich im November verabschiedet.

Im Rahmen der thematischen Konzentration, mit der wir sicherstellen wollen, dass die Mitgliedsstaaten ihre vorhandenen Mittel effizient und zielgerichtet einsetzen, wird wohl für die meisten Operationellen Programme der weniger entwickelten Regionen auch das Ziel „Förderung von Nachhaltigkeit im Verkehr und Beseitigung von Engpässen in wichtigen Netzinfrastrukturen“ ausgewählt werden. Unter diesem Titel werden die konkreten Prioritäten festgelegt, welche aus dem EFRE und dem Kohäsionsfonds finanziert werden sollen, beispielsweise Projekte zur *Unterstützung eines multimodalen einheitlichen europäischen Verkehrsraums durch Investitionen in das transeuropäische Verkehrsnetz TEN-T; eine weitere Priorität unserer Fördermaßnahmen ist der Ausbau der regionalen Mobilität durch Anbindung sekundärer und tertiärer Knotenpunkte an die TEN-T-Infrastruktur; und nicht zuletzt wird explizit die Entwicklung umfassender, hochwertiger und interoperabler Eisenbahnsysteme festgelegt.* Die Strukturfonds-Mittel müssen ab 2014 zusammen mit der Einreichung von Projektvorschlägen bei den entsprechenden nationalen Behörden beantragt werden. Im Kohäsionsfonds sind übrigens 24 Mrd Euro für Projekte zum Ausbau des TEN-T reserviert worden.

Und noch etwas ist neu in dieser nächsten Förderperiode: unter dem Dach der Europäischen Territorialen Zusammenarbeit wird es zusätzlich zu den bereits existierenden Programmen für grenzüberschreitende Zusammenarbeit ein eigenes transnationales Programm für den Donauraum geben. Aus diesem sollen Projekte mit makroregionalem und interregionalem Charakter gefördert werden. Die Vorbereitungen für das Operationelle Programm laufen auch hier auf Hochtouren, als eine der Prioritäten ist das Thema Verkehr im Gespräch!

Wie Sie wissen, hat die EU-Donauraumstrategie kein eigenes Budget, sie soll jedoch sicherstellen, dass die verschiedenen regionalen, nationalen und europäischen Budgets koordiniert genutzt werden.

Wien, 17. Oktober 2013

Damit stehen aber Mitgliedstaaten wie EU vor der Herausforderung, die Finanzierung der angestoßenen Donaoraumprojekte gemeinsam zu gewährleisten und langfristig sicherzustellen. Die EU Programme der nächsten Förderperiode jedenfalls werden die Finanzierung von Projekten der Donaoraumstrategie ermöglichen.

Voraussetzung allerdings ist, dass in den Partnerschaftsabkommen der Mitgliedstaaten mit der EU Kommission und in den Operationellen Programmen festgelegt und zwischen uns vereinbart ist, wie die regionalpolitischen Mittel konkret zur Verwirklichung der makroregionalen Strategien beitragen sollen. Derzeit liegt hier der Ball bei den nationalen Regierungen, einige Mitgliedstaaten haben bereits Entwürfe für PA und OP vorgelegt und wir diskutieren sie informell mit ihnen.

Das Thema Finanzierung von Projekten der Donaoraumstrategie und die damit verbundene Verknüpfung mit den Strukturfonds-Programmen war bereits Gegenstand verschiedener Meetings und soll auch Hauptthema des nächsten "Annual Forum" der Donaoraumstrategie-Mitgliedstaaten am 28./29. Oktober 2013 in Bukarest, Rumänien sein. Dieses Jahresforum wird in Verbindung mit einem Außenministertreffen organisiert, zeitgleich finden Workshops statt, von denen eines auch dem Thema Verkehr gewidmet ist. Ich bin sicher, dass Sie sich auch in diese Diskussionen aktiv einbringen werden. Und ich bin auch sicher, dass der EU-Donaoraumstrategie Erfolg beschieden sein wird – wenn wir alle, EU-Institutionen, Mitgliedstaaten, Regionen, Verkehrsträger und alle anderen involvierten Akteure an einem Strang ziehen. Ich habe persönlich keine Zweifel, dass dies der Fall sein wird!

Denn wie heißt es so schön: "Zusammenkunft ist ein Anfang. Zusammenhalt ist ein Fortschritt. Zusammenarbeit ist der Erfolg." (Henry Ford)

Vielen Dank für ihre Aufmerksamkeit!