

Oberösterreich und die Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-T)

1. Der TEN-T Policy Review und die künftigen TEN-T

Der aktuelle TEN-Policy Review befindet sich in seiner Abschlussphase: Am 29. Mai (morgen!) erfolgt die Abstimmung der letzten Details zwischen Rat und Parlament. Am 10. Juni wird der Verkehrsministerrat das Gesetz beschließen, bald danach auch das Parlament, wonach die neue TEN-Verordnung, zusammen mit der Finanzierungsverordnung CEF (Connecting Europe Facility) im Herbst d.J. in Kraft treten wird.

Wie schon bisher werden die TEN-T zweilagig angelegt sein: Aufgrund allgemeiner Vorgaben haben die Mitgliedsstaaten ein verhältnismäßig dichtes Gesamtnetz (comprehensive network) eingebracht, welches die Landverkehrsträger Straße, Schiene, Wasserstraße und deren Verknüpfungspunkte (Flughäfen, Häfen, Terminals) umfasst. Daraus hat die Kommission mit Hilfe einer EU-weit einheitlichen, rationalen und nachvollziehbaren Planungsmethode ein multimodales Kernnetz (core network) der strategisch wichtigsten Verbindungen ausgewählt. Im Zuge der Entscheidungsfindung in Rat und Parlament wurde das Kernnetz im Rahmen der Planungsmethode noch geringfügig ergänzt und nachjustiert.

Diese Planungsmethode folgt einem gemischt geographisch-verkehrsplanerischen Ansatz, wobei im ersten Schritt Städte und urbane Ballungsräume (u.a. alle Hauptstädte der EU-Mitgliedsstaaten) und Seehäfen (nach Größe oder nach Lage), sowie je Verkehrsträger der jeweils wichtigste Grenzübergang eines jeden EU-Mitgliedsstaats zu seinen benachbarten Nicht-EU-Mitgliedern festgelegt wurden. Im zweiten Schritt wurden diese Knoten entlang den Kanten des Gesamtnetzes miteinander gemäß den dominanten Verkehrsflüssen verbunden, vorausgesetzt dass die Fertigstellung der jeweiligen Strecken nach vorgegebenen Mindeststandards bis 2030 glaubhaft zugesichert werden konnte. Für die Schiene ist die Möglichkeit vorgesehen, je nach Anlageverhältnissen und Verkehrsflüssen unterschiedliche Linienführungen für Personen- und Güterverkehr auszuwählen. Zudem wurden alle europäischen Wasserstraßen, die zumindest der AGN-Klasse IV entsprechen, ins TEN-Kernnetz aufgenommen.

Die koordinierte Implementierung des Kernnetzes soll durch zwei Instrumente gesichert werden: erstens durch die Einführung von multimodalen Kernnetzkorridoren, zweitens durch finanzielle Unterstützung.

Die insgesamt neun Kernnetzkorridore umfassen Teile des Kernnetzes mit deutlichem funktionalem Zusammenhang, insbesondere auch grenzüberschreitende Abschnitte mit besonderem Koordinationsbedarf. Bei der Festlegung dieser Kernnetzkorridore wurde auch eine weitgehende Übereinstimmung mit den Schienengüterverkehrskorridoren (Verordnung 913/2010) erzielt. Für eine effiziente Koordination sind besondere Governance-Strukturen vorgesehen, insbesondere die Einbeziehung aller wichtigen Stakeholder unter dem Vorsitz von „Europäischen Koordinatoren“. Dabei werden auch betriebliche Aspekte mit einzubeziehen sein, sodass den Kernnetzkorridoren durch die Integration verkehrspolitischer Ziele auch Pilotfunktion zum „Greening“ der TEN-T zukommt.

Auch die Förderung mittels Zuschüssen aus der Connecting Europe Facility (CEF) wird sich auf das Kernnetz konzentrieren, wobei vor allem Projekte der Schiene und Wasserstraße förderbar sein werden. Ferner sind auch Fördermöglichkeiten für Verkehrsleit- und -informationssysteme auf allen Verkehrsträgern (ERTMS für die Schiene), für die Versorgungsinfrastruktur für CO₂-Emissionen sparende Antriebe und nicht zuletzt auch für innovative Finanzierungsmodelle (PPP, project bonds, etc.) vorgesehen.

2. Zur Position Oberösterreichs in den TEN-T:

Die Lage Oberösterreichs ist vor allem durch das Donautal und den natürlichen West-Ost-Korridor von Paris über München nach Wien und weiter über Budapest in Richtung Ost- und Südosteuropa geprägt. Auch die TEN-Planungsmethode hat die hervorragende Bedeutung dieser geographischen Hauptrelation klar bestätigt. Während der oberösterreichische Zentralraum für sich nicht den Schwellenwert für die Auswahl als eigständiger Kernnetzknotten erreicht, sind die bestimmenden Kernnetzknotten im Osten Wien und im Westen bzw. Nordwesten München und Nürnberg. Demgemäß liegt der oberösterreichische Zentralraum im TEN-Kernnetz, und zwar im strategisch bedeutsamen Verzweigungspunkt des „Rhein-Donau-Korridors“ an der Westbahn Wien – Linz – Wels – Salzburg – München und der Strecke Wels – Passau – Nürnberg und den entsprechenden Autobahnen A1, A25 und A8.

Auch die wichtigsten Wirtschaftsbeziehungen sowohl von als auch durch Oberösterreich entsprechen der geographischen Ausrichtung des „Rhein-Donau-Korridors“, was sich sehr deutlich in den bisherigen und künftigen Ausbauprioritäten sowie den bisherigen EU-Förderschwerpunkten widerspiegelt.

In diesem Zusammenhang nicht zu vergessen ist die hervorragende Bedeutung der Donau als europäische Wasserstraße. Die EU-Infrastrukturpolitik unterstützt die Bestrebungen, gerade auch auf der Wasserstraße Engpässe zu entfernen, wobei natürlich die gesetzlichen Vorgaben hinsichtlich des Umweltschutzes einzuhalten sind. Dem flussbaulichen Gesamtprojekt Wien – Bratislava kommt dabei Vorbildwirkung zu; daher verfolgt man in Brüssel die laufenden Pilotarbeiten mit besonderem Interesse.

Gemäß der TEN-Planungsmethode sind nach Gesprächen mit der regionalen Ebene der in diesem Verzweigungsbereich besonders vorteilhaft gelegene liegende Hafen Enns sowie das Straße-Schiene-Terminal Wels intermodale Verknüpfungspunkte des TEN-Kernnetzes.

Weniger günstige geographische Voraussetzungen bestehen in Nord-Süd-Richtung: Nördlich von Linz liegt der Kernnetzknotten Prag, südlich Ljubljana und neuerdings Zagreb. Diese Knoten sind im Verhältnis zu ihrer gegenseitigen Entfernung zu klein, um Verkehrsströme zu bewirken, die eine Nord-Süd-Verbindung durch Oberösterreich fürs TEN-Kernnetz qualifizieren würden. Deshalb scheinen auch die im bisherigen „Prioritären TEN-Projekt 22“ enthaltene Summerauer Bahn, sowie die S10 und die Pyhrnachse nicht im TEN-Kernnetz auf. Der Pyhrn-Schienenachse fehlt überdies eine direkte Fortsetzung aus dem Raum Maribor nach Südosten. Der große Umweg über Zidani Most ist ein entscheidender Grund, dass diese Achse trotz überwiegend geringer Steigungen so gut wie nicht als durchgehender Güterkorridor verkehrswirksam ist. Parallel dazu ist die Tauernachse – diese aufgrund ihrer steilen Gradienten – nicht für den schweren Güterverkehr (bzw. 750 m lange Züge) geeignet, und das wird sich langfristig nicht ändern. Somit gibt es im Bereich der Ostalpen keine uneingeschränkt personen- und güter-, also kernnetztaugliche Schienenverbindung nach Südosten.

Obwohl der Abschnitt Maribor – Zagreb eindeutig als Netzlücke (formal der Verbindung Wien – Zagreb) identifiziert wurde, konnte im Zuge des TEN-T Policy Reviews kein Konsens über diesen Lückenschluss hergestellt werden. Folglich ist derzeit jegliche Diskussion über Vorschläge obsolet, die damit ergänzte Pyhrnachse als Umleitungsstrecke für den schweren Güterverkehr der Tauernachse an die Seite zu stellen, um letztere für den hochrangigen Personenverkehr zu nutzen. In weiterer Konsequenz ist es aber im Hinblick auf die in der Planungsmethode gebotene modale Ausgewogenheit auch nicht möglich, die Autobahnen A10 und A11 ins TEN-Kernnetz aufzunehmen.

Ein Umdenken hinsichtlich des Missing Links Maribor – Zagreb könnte aber für die nächste Revision der TEN-T eine wichtige Voraussetzung schaffen, dass weitere Strecken Eingang ins TEN-Kernnetz finden könnten: in Verlängerung der für den Güterverkehr wichtigen Strecke Nürnberg – Passau – Wels die Pyhrnachse, die gerade für die oberösterreichische Industrieregion wichtige Verbindung zu den Adria-häfen und nach Südosteuropa, für den Güterverkehr, zusammen mit der Tauernachse für den Personenverkehr – und möglicherweise auch die Summerauer Bahn. Dann könnte der oberösterreichische Zentralraum von einem Verzweigungs- zu einem echten Kreuzungspunkt des TEN-Kernnetzes werden.

Alles in allem aber nimmt Oberösterreich im europäischen Verkehrsnetz schon jetzt eine ganz wichtige Position ein und ist deshalb sehr prominent im kommenden TEN-Kernnetz und im Ensemble der Kernnetzkorridore vertreten. Der fortschreitendem Ausbau des Kernnetzes, insbesondere natürlich des „Rhein-Donau-Korridors“, sowie die zunehmende Anwendung der damit verbundenen innovativen Technologien wird die Wettbewerbsfähigkeit Oberösterreichs weiter stärken, die Beschäftigung nachhaltig sichern, die Lebensqualität spürbar erhöhen und auch effektiv zum globalen Klimaschutz beitragen, wie es den Zielen des EU-Weißbuchs zum Verkehr entspricht.

Dipl.-Ing. Dr. Helmut Adelsberger,