

Die Bedeutung der TEN-V für Oberösterreich – aus europäischer und österreichischer Sicht

Dipl.-Ing. Dr. Thomas Spiegel
OVG Jahrestagung
Linz 28.Juni 2013

TEN-T Revision: Rückblick und Entscheidungsprozess

- Vorbereitung (Grünbuch, Expertengruppen)
- Vorschlag der Kommission (Oktober 2011)
- 22. März 2012: allgemeine Ausrichtung im Verkehrsministerrat
- 18. Dezember 2012: Stellungnahme des Parlamentes
- „Triologverfahren“ zur Abstimmung der Standpunkte Parlament / Rat: 4 Sitzungen, Februar bis Mai 2013
- Abschließender Trilog 29.Mai, Verkehrsministerrat 10. Juni, Parlament
Veröffentlichung Herbst, Anwendung 1.1.2014

TEN-V Leitlinien: Grundlagen

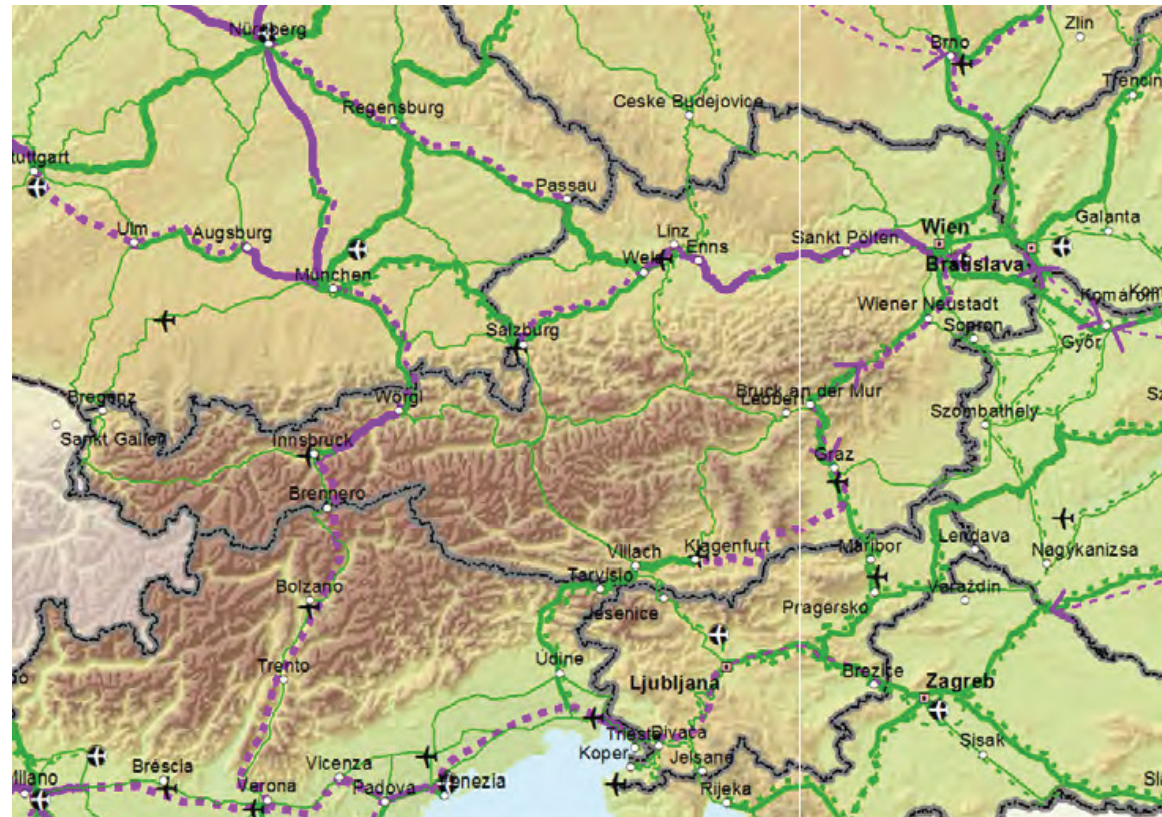
- (TEN-V) Gesamt-Netz
 - Realisierung bis 2050
 - kaum EU-Zuschüsse

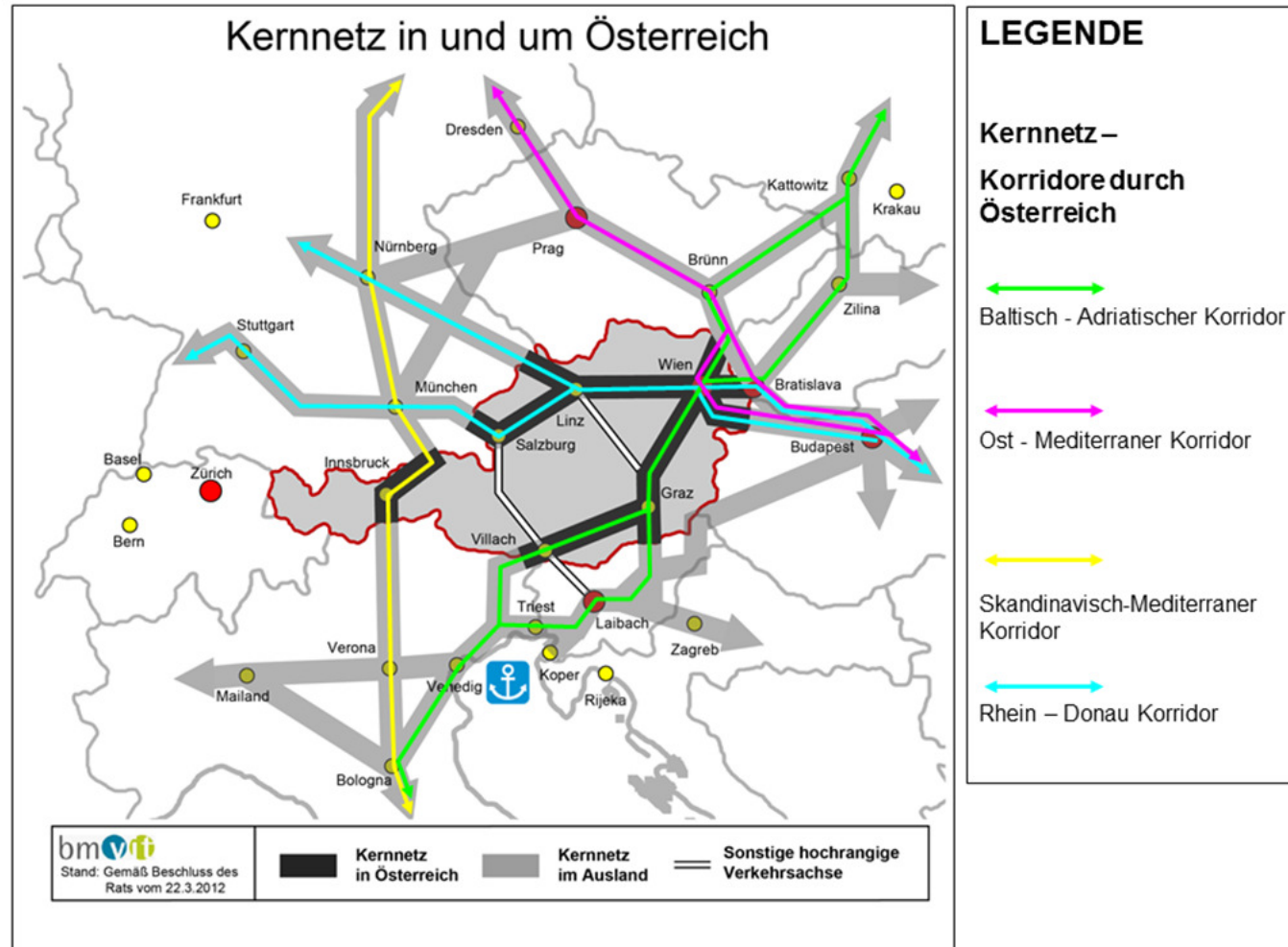
- Kernnetz
 - Realisierung bis 2030
 - Konzentration der EU-Mittel

„2 Ebenen –Ansatz“

- Kernnetzkorridore
 - Werkzeug zur Umsetzung des Kernnetzes

TEN-V Gesamtnetz in Österreich





Technische Anforderungen an das TEN-V

- Kernnetz

- ERTMS
- Elektrifizierung
- 750 m Zuglänge, 22.5 t Achslast, 100km/h für Güterzüge
- Straße A oder S, Parkplätze
- Binnenwasserstraße „Klasse IV“ nach CEMT

Umsetzung und Koordination

- Multimodale Kernnetzkorridore
- Europäischer Koordinator
- Arbeitsplan
- Korridorplattform als beratendes Gremium
- Abstimmung mit Eisenbahngüterverkehrskorridoren (*neu: Donaukorridor*)
- Maßnahmen
- Einbeziehung von Regionen und „Stakeholdern“

Connecting Europe Facility, Finanzrahmen 2014 -2020

- Fördersätze Schiene, Binnenwasserstraße
 - Kernnetz allgemein: bis zu 20%
 - Engpässe: bis zu 30%
 - Grenzüberschreitend: bis zu 40%

- Budgetrahmen
 - Kommission: 21,7 Mrd.; Rat 13,2 Mrd.
 - Zusätzlich 10 Mrd. für Kohäsionsländer
 - Derzeitige Periode (2007-2013) 8 Mrd.

- Mittel werden auf Basis von „Calls“ und Projektanträgen vergeben.

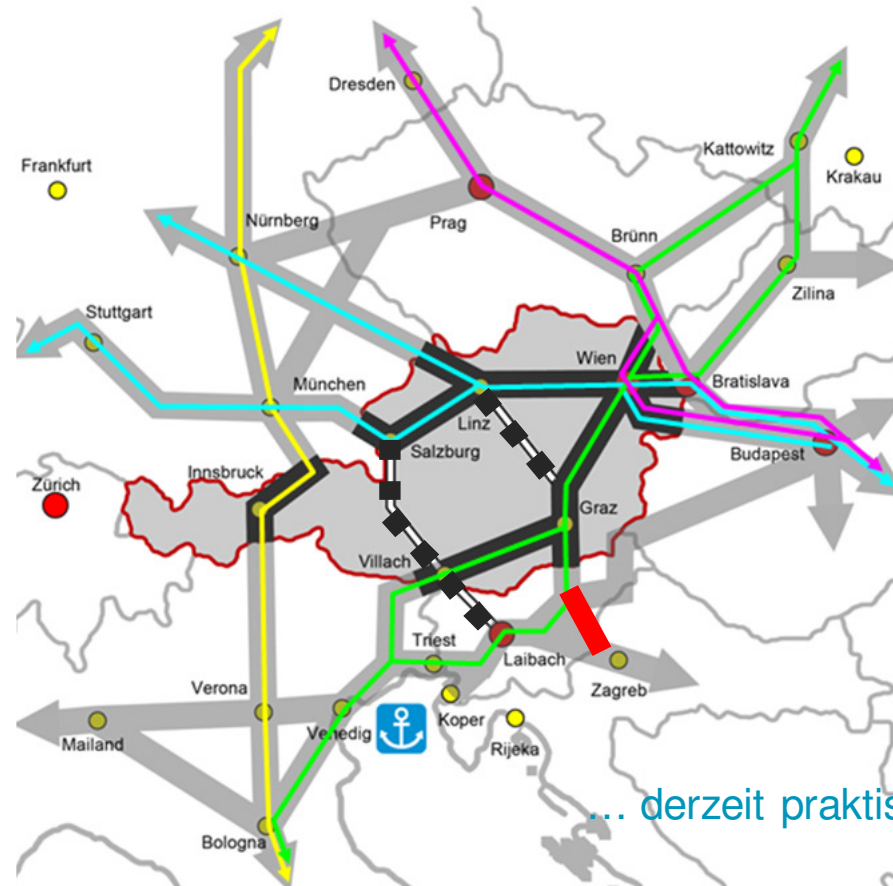
Haltung / Betroffenheit Österreichs

- Innere Dimension: was müssen wir umsetzen
 - Gute Übereinstimmung mit nationalen Vorgaben hinsichtlich Netzdefinition, Infrastrukturanforderungen (Zielnetz 2025+, Bundesstraßengesetz, Donauausbau)
 - EU - Förderungen
- Äußere Dimension: wie profitiert Österreich von TEN-T der anderen Staaten
 - Verbindlichkeit ist vorteilhaft.
 - Realistische Anforderungen
 - Effiziente Koordinationsmechanismen
 - Netzdefinition

Bedeutung TEN-V für Oberösterreich



Option Tauern / Pyhrn / Krapina - Bahn



... derzeit praktisch keine Chance!

Pyhrnachse nicht im Kernnetz / keine Krapina Bahn

Konsequenzen

- Konsequenzen in Österreich

- Laut Zielnetz 2025+: Pyhrnachse erhält in jedem Fall de facto „Kernnetzqualität“ bis 2030.
- Kernnetz formal höheres „Förderpotential“, aber nicht automatisch mehr Förderungen für Österreich
- Auch Kernnetzstatus würde keine nationale Vorreihung bedeuten

- Situation Slowenien

- Krapinabahn bis 2030 wäre in jedem Fall „große Herausforderung“
- Für (Ober-)Österreich auch andere Prioritäten in Slowenien

- Situation gesamter Korridor

- Langfristiges „Potential“ - Bedeutung wächst mit fortschreitender EU-Erweiterung.

Fazit: Standort Oberösterreich

- TEN-V Leitlinien und CEF wichtige Instrumente zur Entwicklung der Europäischen Verkehrsinfrastruktur
- Zentrale Lage und hohe Standortqualität wird mit TEN-V weiter unterstrichen.
- TEN-V: Priorität der Ost- West Achse
- NEU: Eisenbahngüterverkehrskorridor entlang Donau Achse
- Nord – Südachse (Pyhrn, Summerauer- Bahn, S10): Ausbau durch nationale Initiativen

Danke für Ihre Aufmerksamkeit!

Dipl.-Ing. Dr. Thomas Spiegel

Leiter der Abteilung Internationale Netze und Grundlagen der Verkehrsplanung

thomas.spiegel@bmvit.gv.at