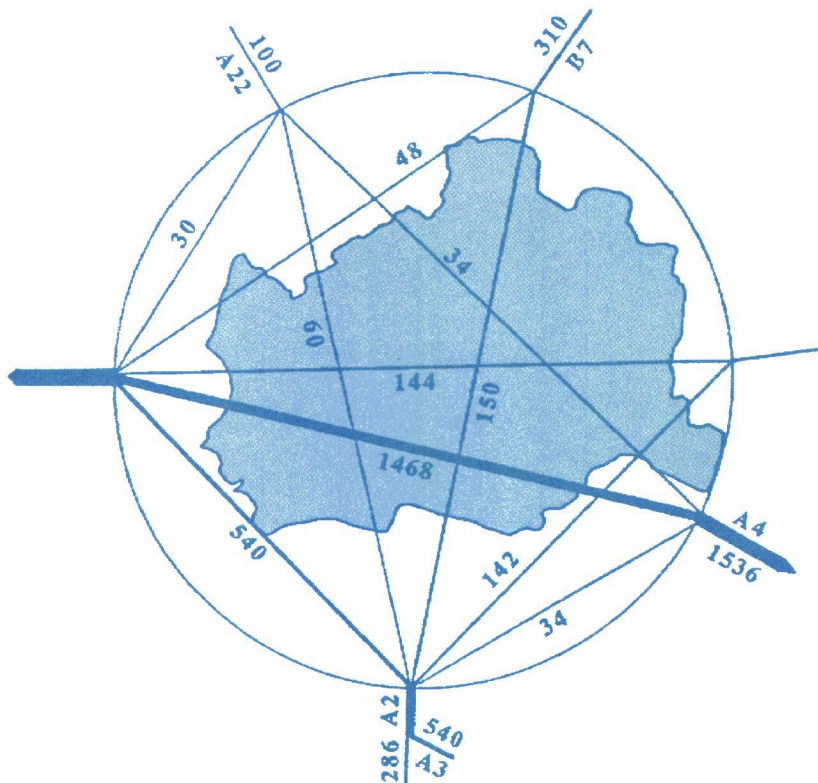


Nr. 16

# Das Transeuropäische Verkehrsnetz – TEN



Impressum

**Eigentümer und Herausgeber**

Stadtplanung Wien,  
Magistratsabteilung 18

**Autoren**

Helmuth Adelsberger  
Eugen Antalovsky  
Wolfgang Gobiet  
Leonhard Höfler  
Arnold Klotz  
Helmuth Koch  
Egon Martin  
Kurt Puchinger  
Klaus Rießberger  
Werner Rosinak  
Stefan Winkelbauer  
Friedrich Zibuschka

**Fachliche Betreuung**

Adolf Fauland, MA 18

**Koordination**

Susanne Debelak, MA 18  
Gruppe Öffentlichkeitsarbeit

**Gestaltung**

Atelier Unterkircher Jankoschek

**Produktion/Druck**

MA 54/MA 21B

Wien 1997, Alle Rechte vorbehalten

ISBN 3-901210-80-6

# Das Transeuropäische Verkehrsnetz – TEN

Teil 1 – Studienergebnisse  
Teil 2 – Fachtagungsdiskussion

Wien, im Jänner 1997

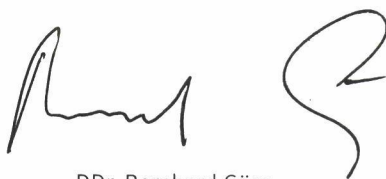
# Wien nach der Jahrtausendwende: Verkehrsknotenpunkt und Kompetenzzentrum

Durch den Beitritt Österreichs zur Europäischen Union hat Wien als östlichste Metropole die historische Chance bekommen, sich verkehrspolitisch als Knotenpunkt, als Ost-West-Drehscheibe sowie als Kompetenzzentrum zu positionieren.

Da die Europäische Union seit der Unterzeichnung des Maastricht-Vertrages im Jahr 1992 im Bereich des Wirtschaftsverkehrs als zentrales Anliegen die Schaffung eines Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN) zur Verbesserung der europäischen Wettbewerbsfähigkeit und raumstrukturellen Ausgeglichenheit verfolgt, steht Wien – speziell nach der „Ostöffnung“ – durch seine EU-Randlage und eine mögliche Osterweiterung der EU im Zentrum trans- und paneuropäischer Verkehrsnetze.

In einem Memorandum, das die Stadt Wien im Jänner 1996 der Europäischen Kommission vorlegte, wurde mit 14 Verkehrs großprojekten erneut auf Österreichs Bemühen einer Anbindung an internationale Verkehrswege und Hochleistungsstrecken hingewiesen. Auf die Notwendigkeit des Ausbaus des Ost-West-Korridors: Budapest – Wien – München – Stuttgart – Straßburg – Paris, also die „Magistrale für Europa“, wurde angesichts des wachsenden Ostverkehrs besonders hingewiesen. Eine im Frühjahr '96 von der Stadt Wien in Auftrag gegebene Studie bestätigt diese Notwendigkeit, weist aber deutlich darauf hin, daß Wien Gefahr laufe, seine verkehrslogistische Knotenpunkt-Kompetenz an Städte wie Bratislava und Budapest wieder abgeben zu müssen. Fazit der Studie: Für einen intermodalen Knotenpunkt Wien gibt es verkehrsgeographisch keine Alternative. Wien müsse daher alles daran setzen, sich als intermodaler Knoten zu positionieren, die Ost-West- bzw. Nord-Süd-Verbindungen über Wien zu verbessern und sich darum zu bemühen, daß der zentrale bahnorientierte Knoten Wien für den Güterverkehr als wichtiges strategisches Projekt der Transeuropäischen Netze aufgenommen wird.

Als verantwortlicher Stadtrat werde ich alles daran setzen, Wien in seiner verkehrslogistischen Knotenpunkt-Kompetenz zu forcieren und die Arbeit meiner Vorgänger zur Anbindung an die Transeuropäischen Netze fortzusetzen.



DDr. Bernhard Görg  
Stadtrat für Planung und Zukunft  
Vizebürgermeister

# Inhalt

## Teil 1 – Studienergebnisse

Kurt Puchinger/Werner Rosinak	6	Das Transeuropäische Verkehrsnetz aus der Sicht Wiens
	6	1. Aufgabenstellung
	7	2. Rahmenbedingungen und Ziele der Raumentwicklung
	17	3. TEN-Lagebericht
	39	4. Die Region Wien
	58	5. Das TEN und die Region Wien
Werner Rosinak	71	Zusammenfassung/Summary
	77	Quellenverzeichnis
Anhang 1	79	Vorrangige Projekte (1995): Kosten und Realisierung
Anhang 2	80	Gemeinsame Erklärung der Bürgermeister von Berlin, Prag und Wien zur Bahnverbindung Berlin - Prag - Brünn - Wien - (Triest)
Anhang 3	82	Memorandum über die Verkehrssituation Wiens in der Region

## Teil 2 – Fachtagungsdokumentation

Eugen Antalovsky	86	Fachtagung „Verkehrsknoten Wien – TENDenzen in der Region“
Egon Martin	87	Magistrale für Europa
Klaus Rießberger	93	Verkehrsknoten: Attraktivität durch Konzentration und Durchgängigkeit
Stefan Winkelbauer	99	Struktureffekte der TEN
Helmut Adelsberger	103	Europa, Österreich, Wien – TENDenzen in Einklang bringen
Wolfgang Gobiet	109	Stellungnahme zur Studie der Regional-Consult aus der Sicht der Steiermark
Leonhard Höfler	112	Die Transeuropäischen Netze – Versuch einer konstruktiven Kritik
Arnold Klotz	116	„TENDenzen in der Region“ – Ein Veranstaltungstitel mit bewußt suggestivem Charakter
Helmuth Koch	119	Länderübergreifend kooperieren
Friedrich Zibuschka	121	Verkehrspolitische Ziele des Landes Niederösterreich im Zusammenhang mit den TEN-Netzen
	124	Kurzbiographien

## **Teil 1 – Studienergebnisse**

# Das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN) aus der Sicht Wiens

# Das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN) aus der Sicht Wiens

## 1. Aufgabenstellung

Seit dem "Maastricht-Vertrag" verfolgt die Europäische Union als wichtigen Bestandteil einer gemeinsamen Politik die Schaffung eines Transeuropäischen Verkehrsnetzes. Dem liegen folgende Ziele zugrunde:

- Stärkung des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhaltes, insbesondere der Verbindungen zwischen peripheren und zentralen Gebieten sowie von städtischen Ballungsgebieten mit anderen Regionen ("Kohäsion"),
- Bereitstellung eines hochwertigen Verkehrsangebotes zu möglichst wirtschaftlichen Bedingungen, ebenso aber größtmögliche Eigenwirtschaftlichkeit des Verkehrssektors,
- optimale Nutzung der Kapazitäten, u. a. durch Intermodalität und Interoperabilität.

Insgesamt soll „in einem Raum ohne Binnengrenzen ein auf Dauer tragbarer Personen- und Güterverkehr unter möglichst sozialverträglichen und sicherheitsorientierten Bedingungen sichergestellt sein und gleichzeitig den Zielen der Gemeinschaft, insbesondere im Bereich des Umweltschutzes“ Rechnung getragen werden. Ebenso sind Verbindungen des TEN mit den Staaten außerhalb der EU (EFTA, MOEL, MML<sup>1)</sup>) vorgesehen. Die Realisierung des Netzes soll im Jahr 2010 abgeschlossen sein (Gemeinsamer Standpunkt [EG] Nr. 22/95). Zu diesen Zielsetzungen im Maastricht-Vertrag sind angesichts allgemein steigender Arbeitslosigkeit beschäftigungspolitische Argumente hinzugetreten.

Neben dem Transeuropäischen Verkehrsnetz soll die Schaffung „fairer und effizienter Preise im Verkehr“ (Grünbuch) – womit die Einbeziehung externer Effekte bei den Transportkosten gemeint ist – ein zweites Standbein der europäischen Verkehrspolitik sein.

Gewinnt das Transeuropäische Verkehrsnetz an Konturen, verändern sich die Erreichbarkeiten für Länder, Regionen und Städte. Es ist deshalb ebenso legitim wie zweckmäßig, daß die Stadt Wien zu diesem Transeuropäischen Verkehrsnetz Stellung nimmt. Die vorliegende Arbeit soll zur Entwicklung dieses Standpunktes beitragen, sie dient

- als Diskussionsgrundlage für Veranstaltungen über das Transeuropäische Verkehrsnetz, wie sie etwa vom „Europa-Forum“ vorgesehen sind,
- als fachliche Untermauerung verkehrspolitischer Aussagen. Ein entsprechendes „Memorandum über die Verkehrssituation Wiens in der Region“ wurde im Jänner 1996 der Europäischen Kommission übergeben.

Insgesamt befinden sich Wien und seine Region in einer besonderen Situation: Als Randstadt vorerst an der EU-Peripherie, gleichzeitig aber – vor allem nach einer Osterweiterung der Europäischen Union – im Zentrum Europas. Verkehrlich betrachtet liegt Wien auf absehbare Zeit aber auch an der Schnittstelle von Verkehrsnetzen mit signifikant unterschiedlicher Betriebsqualität – sowohl was die Straße, als auch was die Schiene betrifft. Daraus leitet sich eine spezifische Sichtweise hinsichtlich eines Transeuropäischen Verkehrsnetzes ab.

Die Arbeit gliedert sich in

- eine Zusammenstellung der Rahmenbedingungen und Zielvorstellungen (Kap. 2),
- einen „TEN-Lagebericht“ über den Werdegang des Netzes, seine absehbaren Entwicklungstendenzen, die Finanzierung sowie das Spektrum der Meinungen zum TEN (Kap. 3),
- besondere Aspekte der Wiener Stadtregion, etwa der strukturellen und verkehrlichen Entwicklungsdynamik (Kap. 4), wobei auf die sogenannte Ostöffnung und die EU-Osterweiterung besonders eingegangen wird,
- zusammenfassende Schlußfolgerungen und Hypothesen (Kap. 5).

# Das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN) aus der Sicht Wiens

Das Transeuropäische Verkehrsnetz ist ein Hauptthema der Unionspolitik. Es ist deshalb selbstverständlich, daß mit diesem Begriff eine Fülle von hochgesteckten Erwartungen, von Meinungen über Chancen und Risiken, von Schlagworten und Dogmen verbunden ist. Und schließlich fällt die Diskussion und Entscheidungsfindung in eine Zeit, in der sich die Europäische Union selbst im Umbruch befindet.

Blickt man auf die Fülle der Dokumente und Publikationen über das TEN, erscheint eine zusätzliche Stellungnahme entbehrlich. Andererseits ist es zweckmäßig, zu einem Zeitpunkt der Ernüchterung Überblick und Klarheit zu gewinnen, was den bisherigen Planungs- und Entscheidungsprozeß betrifft, und was realistischerweise in absehbarer Zeit umgesetzt werden könnte. Diese Zusammenschau soll letztlich auch den innerösterreichischen Diskussionsprozeß von Schlagworten und Illusionen befreien helfen und damit den Blick für das Machbare schärfen.

## 2. Rahmenbedingungen und Ziele der Raumentwicklung

Der Zusammenhang zwischen der Raumstruktur und dem Verkehrssystem ist evident: Jedes neue Verkehrsmittel hat ein spezifisches raumstrukturelles Allokationsmuster. Verbesserungen der Verkehrsinfrastruktur sind deshalb auch nur vor dem Hintergrund raumstruktureller Rahmenbedingungen und Zielvorstellungen beurteilbar. Für das Transeuropäische Verkehrsnetz und die Position Wiens sind in diesem Zusammenhang folgende Aspekte relevant:

- Die raumstrukturellen Ziele der Europäischen Union auf überregionaler und regionaler Ebene, sowie die bislang beobachtbaren Effekte den Zusammenhang zwischen Verkehr und Raumstruktur betreffend,
- die besondere Rolle der Städte als Knotenpunkte des Verkehrsnetzes, und
- die raumstrukturellen Absichten in der „Region Wien“, wobei die Konsequenzen der Ostöffnung und ein EU-Beitritt der östlichen Nachbarstaaten eine besondere Rolle spielen.

Dargestellt werden die jeweiligen Zielvorstellungen, eine Einschätzung der tatsächlichen Entwicklungen und mögliche Handlungsstrategien.

### 2.1 Raumstrukturelle TEN-Zielsetzungen

#### 2.1.1 Wettbewerb und Gleichgewicht

Der Politik für die Weiterentwicklung von Verkehrsnetzen in der Europäischen Gemeinschaft liegen folgende Ziele zugrunde:

- räumliche Wettbewerbsfähigkeit: die Erfordernis eines schnelleren, sichereren und billigeren Verkehrs, um die Wettbewerbsfähigkeit auf globaler Ebene zu verbessern, indem ein Niveau an Infrastruktur erreicht wird, das zumindest dem konkurrierender Industrieländer bzw. Interessenzonen entspricht;
- räumliches Gleichgewicht: eine derartige Entwicklung des europäischen Raumes, sodaß eine Konzentration von Wohlstand und Bevölkerung vermieden wird, insbesondere durch eine Stärkung der Verbindungen zentraler Regionen mit den abgelegenen Regionen und durch eine Erhöhung der Erreichbarkeit dünn besiedelter ländlicher Gebiete;
- räumliche Qualität: die Schaffung einer optimalen Kombination von bestehenden Verkehrsmitteln (Multimodalität, Interoperabilität), um ihre Systemleistung bei gleichzeitiger Senkung der schädigenden Wirkungen auf die Umwelt zu verbessern;



# Das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN) aus der Sicht Wiens

- attraktive Verbindungen mit dem Mittelmeerraum und mit Mittel- und Osteuropa, einerseits zur Verminderung der wirtschaftlichen Probleme in diesen Regionen, andererseits zur Förderung transnationaler Partnerschaften und Handelsbeziehungen. (Quelle: Europa 2000+)

Die Problematik dieser Zielvorstellungen liegt in der bereits vielfach empirisch nachgewiesenen Inkonsistenz bei der gleichzeitigen Verfolgung des „Wettbewerbszieles“ und des „Gleichgewichtszieles“. Die Verfasser von Europa „2000+“ sind sich dieses Sachverhalts durchaus bewußt und formulieren dementsprechend vage, was die erwarteten Wirkungen der transeuropäischen Netze anbelangt: „Der Ausbau großer transeuropäischer Verkehrsnetze kann dazu beitragen, die räumliche Verteilung von Bevölkerung und Wirtschaftstätigkeit in Europa zu verbessern, indem die potentielle Wettbewerbsfähigkeit peripherer Regionen über ihre verbesserte Erreichbarkeit im Vergleich zu zentralen Regionen erhöht wird. Dies kann jedoch auch zu größeren Problemen führen, die ergänzende Maßnahmen erforderlich machen.“ (S. 64)

Der überwiegenden Zahl der Experten ist aber klar, (vgl. z. B.: „High Level Group“, „The European High Speed Train Network“, 02/95), daß von diesem Verkehrssystem eindeutig „die Großstadtbewohner“ profitieren, insbesondere die der Metropolen. Die Lösung des vorliegenden Zielkonflikts wird in der Forderung gesucht, gleichzeitig zu den TEN die Nebennetze und Zugangspunkte zu den Hauptnetzen auszubauen: „Das Problem der Nebennetze und ihrer Anbindung an die Hauptnetze, vor allem die transeuropäischen, ist daher eine grundlegende Frage der Raumplanung“ (Europa 2000+, S. 67). Da es für die Nebennetze keine europäischen Ziele gibt und die Verfolgung des Gleichgewichtszieles somit vollständig den nationalen Raumplanungspolitiken überantwortet wird, reduzieren sich die raumstrukturellen TEN-Zielsetzungen auf den Aspekt der „europäischen Wettbewerbsfähigkeit“ und damit auf eine verbesserte verkehrliche Verbindung zwischen den verschiedenen europäischen Zentralräumen und Stadtregionen.

Geht man von der gesamteuropäischen Zielebene zur Realisierungsebene über, stellt sich die naheliegende Frage, welche Zentralräume zu welchem Zeitpunkt in welchem Ausmaß die Chance der Teilnahme an einer verbesserten Wettbewerbsfähigkeit bekommen sollen.

## 2.1.2 Europäische Zentrenstruktur

Die europäische Zentrenstruktur ist vielschichtig und in traditioneller analytischer Sichtweise „hierarchisch“. Dies spiegelt sich deutlich in der laufenden und sehr rege geführten politisch-fachlichen Diskussion über europäische Städtesysteme wider, die auf zwei Ebenen geführt wird:

- Symbolhafte Entwicklungszonen  
Hier ist die Abgrenzung von europäischen Wachstumszonen („Entwicklungs-Banane“) gemeint, mit den Metropolen und Städten
- Rankings  
Auf dieser „Klassifizierungs-Ebene“ werden die europäischen Städte nach unterschiedlichen Gesichtspunkten („harten“ und „weichen“ Kriterien) gereiht.

Beide Ebenen gewinnen durch ihre Symbolik ein hohes Ausmaß an Eigendynamik, manchmal auch abseits realer Entwicklungen. Über die Entwicklung eines von Komplementarität und Synergien und nicht von Konkurrenz dominierten europäischen Städtesystems gibt es keine vergleichbare Diskussion und auch kein explizites europäisches Zielsystem. Ein solches wäre aber eine notwendige Ergänzung, wenn im Zusammenhang mit den TEN die Erhöhung der gesamteuropäischen Wettbewerbsfähigkeit als Ziel verfolgt wird. Nur durch eine Reduzierung der bei Konkurrenz zwangsläufig entstehenden „falschen Kosten“ mittels strategischer Kooperationsallianzen und damit geplanter „Funktionsteilung“ zwischen Stadtregionen ließe sich der Weg zum gesamteuropäischen Wachstumsziel optimieren.

# Das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN) aus der Sicht Wiens

Es besteht also eine sehr konkrete, enge Verbindung zwischen der Entwicklung der europäischen Zentrenstruktur und der Entwicklung der TEN. Ein expliziter Zusammenhang auf Ebene der jeweiligen Zieldiskussion hat sich aber bislang nicht herauskristallisiert. Plausibel erscheint die folgende gemeinsame Einschätzung von ARL und DATAR: „Die Grundzüge der Hochgeschwindigkeitsverbindungen zwischen den wichtigsten Zentren des Wachstumsringes werden nicht vor dem Jahr 2010 fertiggestellt sein. Neun von zehn fehlenden Verbindungen, die nach dem Plan der Europäischen Kommission gebaut oder ausgebaut werden sollen, liegen innerhalb des Wachstumsringes. Die vorrangige Ausmerzung „schwarzer Flecken“ im europäischen Netz wird das Gros der finanziellen Mittel binden und den Wachstumsring noch effizienter machen“ (Aufbruch zu einem neuen Europäischen Raum, Hannover 1995).

## **2.1.3 Approximation und Überwindung von „Wohlstandskanten“**

Die Ausweitung des TEN nach Osten und Südosten steht in engem Zusammenhang mit der Annäherung der betroffenen Staaten an die europäische Union („Approximation“).

Auf der Zielebene hat Österreich bereits eine differenzierte Position bezogen. Ausgehend von der Einschätzung, daß durch die Situation der letzten Jahrzehnte zwischen Ost- und Westeuropa ein enormes wirtschaftliches Gefälle entstanden ist – sozusagen eine europäische „Wohlstandskante“ – heißt es in den österreichischen Vorschlägen: „Die Wiederaufnahme engerer Wirtschaftsbeziehungen mit den mittel- und osteuropäischen Reformstaaten sowie eine allfällige Erweiterung der EU eröffnet einerseits neue Entwicklungsperspektiven, wobei die Möglichkeit für Österreich, an frühere enge wirtschaftliche und kulturelle Verflechtungen anzuknüpfen, einen wertvollen Startvorteil gegenüber konkurrierenden Regionen darstellt. Andererseits führt das extreme Einkommensgefälle für einzelne, weniger wettbewerbsstarke Wirtschaftszweige in Österreich sowie für den Arbeitsmarkt zu einem erheblichen Risikopotential. Ohne regulierende Begleitmaßnahmen könnte dies die wirtschaftliche und soziale Kohäsion Österreichs destabilisieren“ (ÖROK 1996, S. 63). In Übereinstimmung mit den in Leipzig formulierten „Grundlagen einer Europäischen Raumentwicklungspolitik“ wird der Entwicklung städtischer Aktivitätszentren strategische Bedeutung für die regionale Wirtschaftsentwicklung zuerkannt: Das polyzentrische Städtesystem Europas soll gesichert und gestärkt werden und die Entwicklung von städtischen und ländlichen Regionen nicht losgelöst voneinander oder als Gegensatz, sondern vielmehr in ihrer funktionalen Verflechtung gesehen werden.

Diese raumordnungspolitischen Zielsetzungen Österreichs bieten für eine Positionierung der Stadt Wien einen ausreichenden Spielraum.

## **2.2 Das internationale Städtenetzwerk**

### **2.2.1 Neue Ungleichheiten der Städte**

Städte konkurrieren um Investoren. Jene Städte, denen es gelingt die stärksten und zukunftsreichsten Investitionen an sich zu binden, werden die „Nase vorne“ haben. Diese Konkurrenz treibt letztlich die Entwicklung voran und führt langfristig zu immer neuen Positionsverhältnissen im europäischen Städtesystem. In organisatorischer wie in räumlicher Hinsicht wirken sich die neueren wirtschaftlichen Entwicklungen auf die verschiedenen Ebenen des Städtesystems höchst unterschiedlich aus. Manche Städte werden an transnationale Netze angebunden und damit für „höherwertige“ Investitionen interessant, während andere von den Hauptzentren des Wirtschaftswachstums in ihrer Region oder ihrem Land abgekoppelt werden und an relativer Bedeutung verlieren:

„Die traditionellen nationalen Städtesysteme wandeln sich. Städte, die in ihrem Land einst eine beherrschende Rolle spielten, rücken in den Hintergrund, während andere Städte, die in den Grenzregionen

# Das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN) aus der Sicht Wiens

angesiedelt sind oder als Verkehrsknotenpunkte fungieren, zu neuer Bedeutung gelangen. Darüber hinaus ziehen die neuen 'Global Cities' Europas mitunter einen Teil der Geschäfts- und Investitionstätigkeit sowie der Nachfrage nach spezialisierten Dienstleistungen, von der zuvor die Hauptstädte oder regionale Zentren profitierten, an sich. Städte an der Peripherie hingegen bekommen zu spüren, was es bedeutet, nicht zum Zentrum der neuen Raumordnung zu gehören“ (Saskia Sassen, Metropolen des Weltmarktes, Campus 1996, S. 60).

Diese Entwicklung von „neuen Ungleichheiten“ in der standörtlichen Chancenverteilung wird von den TEN zusätzlich akzentuiert. Für die Städte im Netz entstehen neue Konkurrenzverhältnisse, manche alte Konkurrenten steigen in eine „untere Liga“ ab, neue Konkurrenten mit gegebenenfalls deutlichen Lage- oder Entwicklungsvorteilen tauchen auf.

Die Attraktivität eines Standorts, sowohl für zukunftssträchtige Direktinvestitionen als auch als Niederlassungsstandort für „headquarters“ hängt aber nicht nur von seiner internationalen Lage ab, sondern auch von der örtlich vorhandenen Infrastrukturqualität. Deshalb aktualisiert sich mehr noch als bisher für jeden Standort im Netz die Frage nach der Investitionsstrategie in die eigene Infrastruktur. Nur wer über eine hochrangige örtliche Infrastruktur verfügt, kann die neuen Chancen, die durch die TEN eröffnet werden, im Wettbewerb um Investoren nutzen.

Gleichsam als Antwort auf diese Situation, aber ohne expliziten Zusammenhang mit den TEN, hat sich innerhalb der EU eine Politik der Forcierung urbaner Netzwerke entwickelt, um die wachsende Intensität der Konkurrenzierung zu begrenzen. Diesen Netzwerken werden drei wesentliche Merkmale zugeordnet (vgl.: *Urbanisation and the Functions of Cities in the European Community*, Brussels 1992):

- Sie funktionieren als ein Forum für den Austausch von Wissen und Erfahrung in einem breiten Themenkreis urbaner und regionaler Probleme und sollen Politik, Projekte und technische Innovationen stimulieren,
- sie funktionieren als Katalysator für die Entwicklung von interurbanen ökonomischen Kooperationen,
- sie dienen als Lobbying-Instrument auf nationaler und auf EU-Ebene.

Bei diesen Netzwerken geht es also im Idealfall darum, die Märkte so aufzuteilen, daß im Rahmen „strategischer Allianzen“ die einzelnen Städte jeweils nur in bestimmten Nachfragesegmenten aktiv werden und in anderen nicht – je nachdem, wo für jeden Standort die besten Chancen liegen. Solche strategischen Allianzen betreffen auch die Schaffung einer komplementären – und nicht konkurrierenden – Verkehrsinfrastruktur. Damit wird es aber auch für Wien notwendig zu prüfen, unter welchen Bedingungen der öffentliche (politische) Kooperationswille mit den privaten Anleger- und Investoreninteressen zusammenpaßt. Die Beantwortung dieser Frage ist deshalb wichtig, weil die Stadtwirtschaft heute unverhältnismäßig mehr als früher vom Kapitalexport abhängig ist und der Warenexport an Bedeutung zurückgegangen ist.

Politische Städtekooperation gibt also nur dann einen ökonomischen Sinn, wenn damit für die heimischen Unternehmen Chancen auf Kapitalexport eröffnet werden. Dasselbe Interesse treibt aber auch alle anderen Städte im politischen Kooperationsnetz. Anzunehmen ist, daß Netzwerkstrategien dort am besten funktionieren werden, wo Ungleichzeitigkeiten in der wirtschaftlichen Entwicklung bestehen, weil dadurch die Hauptinteressen der jeweiligen Kooperationspartner von vornherein in unterschiedlichen Teilmärkten angesiedelt sind. Wer zum Beispiel Straßenbahnen bereits hat, kann gut mit jemandem kooperieren, der sie braucht.

# Das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN) aus der Sicht Wiens

## 2.2.2 Gleichzeitigkeit als Konkurrenzbedingung

Wer über Kapital verfügt, überlegt, ob er es kurzfristig oder langfristig, durchschnittlich profitabel, höchstprofitabel oder spekulativ anlegen soll. Tatsache ist jedenfalls, daß in jenen Bereichen, wo relativ kurzfristig Extraprofile mit kalkulierbarem Risiko möglich scheinen, ein großes Gedränge herrscht. Bei langfristigen Infrastrukturinvestitionen ist ein solches Gedränge kaum gegeben, und private Anleger investieren zumeist nur mit öffentlichen Garantien im Hintergrund.

Eine Stadt ist nicht nur als Ansammlung von Gebäuden zu verstehen, sondern auch als Konzentration von unterschiedlich angelegtem Kapital. Je mehr Kapital schon in langfristigen (infrastrukturellen) Anlagen steckt, desto besser sind die Voraussetzungen für kurzfristige Anleger, desto mehr flüssiges Kapital ist – stadtwirtschaftlich gesehen – verfügbar. Von diesem Verhältnis zwischen langfristig gebundenem und für kurzfristige Investitionen verfügbarem Kapital hängt die Flexibilität einer Stadtwirtschaft, ihr Potential zum Kapitalexport und damit ihre Gesamtdynamik ab.

Im Lichte dessen besehen, bedürfen die kurzfristig bindenden Anlagesphären eines soliden Grundstocks an langfristig in Infrastruktur gebundenem Kapital, um überhaupt wirksam zu werden. Städte, als Standorte definiert, konkurrieren somit auf zweierlei Ebenen: auf jener der infrastrukturellen Rahmenbedingungen und auf jener der kurzfristig bindenden und damit mobilen Anlagesphären von Kapital. Je mehr flexibles Kapital in einer Stadt zur Verfügung steht, desto besser werden sich die Wirtschaft, der Handel, die Dienstleistungen auf die sich rasch verändernden Marktbedingungen einstellen können, desto mehr Kapital kann exportiert werden, desto mehr Einnahmen fließen zurück.

Betrachtet man das europäische Städtesystem, so kann man die einzelnen Städte nach dem bestehenden Niveau ihrer langfristig bindenden, infrastrukturellen Anlagesphären unterscheiden. Überall dort, wo eine relative Gleichzeitigkeit, ein relativ gleiches Niveau in der Anpassung der Infrastrukturen an die neuen, globalen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen besteht, konkurriert das mobile Kapital in sehr ähnlichen Märkten.

So gesehen ist etwa eine generelle, auf ökonomischen Bedingungen basierende Kooperation zwischen den Städten München und Wien kaum vorstellbar. Beide Städte stehen vor dem Problem, laufend den Kapitalexport zu forcieren und Stadtmarketing in ähnlichen Anlegermärkten betreiben zu müssen. Dazu gehört auch, die Verkehrsinfrastruktur laufend nachzuziehen, um zumindest mit vergleichbaren Städten konkurrenzfähig zu bleiben. Es ist in diesem Zusammenhang nicht unwesentlich, welcher dieser konkurrierenden Standorte früher in ein Transeuropäisches Verkehrsnetz integriert wird.

Anders freilich sieht die Situation dort aus, wo diese Gleichzeitigkeit in der Anpassung an die aktuellen Marktbedingungen weniger ausgeprägt ist.

## 2.2.3 Ungleichzeitigkeit als Komplementaritätsbedingung

Städte, die deutliche Engpässe in den langfristig bindenden Anlagesphären aufweisen und dazu über sehr wenig mobiles Kapital an ihrem Standort verfügen, bieten sich als „Anlageobjekte“ für Städte an, die sich bereits in einem anderem wirtschaftlichen Entwicklungsstadium befinden. Es gibt auch unter den „Engpaß“-Städten Konkurrenz, vorrangig um international gesponsertes Langfristkapital, um den Standort, z. B. auf ein durchschnittliches europäisches Niveau zu bringen. Die „Engpaßstädte“ sind also insofern komplementär, als sie als Zielstandorte für „Hauptquartierstädte“ im Netz interessant sind.

Diese wirtschaftliche Komplementarität kann als Grundlage einer über die öffentliche Kooperation hinausgehenden Städtekooperation interpretiert werden, wobei es der einen Stadt darum geht, mög-

# Das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN) aus der Sicht Wiens

lichst günstige Anlagesphären für ihr mobiles Kapital zu finden und der anderen, durch diesen massiven Kapitalimport einen Niveausprung in der Kapitalausstattung zu erreichen. Damit kann ein neues Marktsegment, etwa die eigene Möglichkeit des Kapitalexports, erschlossen werden. Das Hauptproblem dieser Komplementärstädte liegt bei einem solchen Prozeß vor allem darin, daß sie Gefahr laufen, in ein Ungleichgewicht von langfristig bindenden und kurzfristig bindenden Kapitalanlagesphären zu „taumeln“, weil kaum ein Anleger bereit ist, die extraprofitablen, kurzbindenden Anlagesphären zugunsten von bestenfalls durchschnittsprofitablen langfristig bindenden Anlagesphären aufzugeben.

## 2.3 Regionale Interessenzonen

Geht man davon aus, daß Anleger unabhängig davon, ob sich ihr Interesse auf das Geldanlagegeschäft oder auf Investitionen konzentriert, ständig dem Druck ausgesetzt sind, extraprofitable Anlagechancen zu suchen und zu finden, lassen sich unterschiedliche regionale Interessenzonen für Anlageaktivitäten definieren. Diese Interessenzonen haben im allgemeinen „Hauptquartierstädte“ und entsprechende Komplementärstandorte (Komplementärstädte) – durch unterschiedliche Netze erschlossen – als Aktionsräume.

### 2.3.1 Infrastrukturelle Reichweiten

Interessenzonen leiten sich aus unterschiedlich ausgestatteten Infrastrukturnetzen ab. Das Spektrum reicht von den leitungsfreien Netzen (z. B. Satellitenkommunikation) bis zu den traditionellen Verkehrsinfrastrukturen, die den Transport von Personen und Gütern bewältigen. Je nach Anlageinteresse kommt den Infrastrukturnetzen unterschiedliche Bedeutung zu: Im internationalen Börsenhandel z. B. spielt der Realtransport von Personen und Gütern de facto überhaupt keine Rolle, Verkehrsinfrastruktursysteme sind dabei bestenfalls Anlageobjekte. Je informationsorientierter ein Netz, desto mehr ist es von hochgradig zentralisierten „Terminals“ abhängig, die als Zentren von Information fungieren.

Die Chance einer Stadt, sich etwa als Hauptquartierstadt in einem Informationsnetz des Finanzsektors zu positionieren, ist also von der entsprechenden standörtlichen Struktur des Sektors selbst, z. B. von der Qualität der eigenen Börse und der Qualität der diesbezüglichen Sekundärnetze abhängig, weniger aber von jenen Netzen, deren Reichweiten global und deren technische Knoten quasi ubiquitär sind.

Anders sieht die Situation da aus, wo sich das Anlageinteresse vorrangig auf die materielle Güterproduktion konzentriert. Hier kommen die Standortfaktoren „Zulieferbeziehungen“ und „Marktnähe“ voll zum Tragen und rücken die Qualität sämtlicher Infrastrukturnetze in das Zentrum der Aufmerksamkeit. Städte, die sich als Hauptquartier für bestimmte Anlageaktivitäten am nationalen und internationalen Markt anbieten, bedürfen daher nicht einer allumfassenden Knotenqualität, sondern einer sehr spezifischen, die dem abschätzbaren Teilmarktsektor der Nachfrage entspricht und genau für jenen Teilmarktsektor die relevanten infrastrukturellen Reichweiten bietet.

Für die Region Wien kann das bedeuten, daß nicht so sehr die derzeitigen Reichweiten der Verkehrsnetze – sieht man vom Gütertransport auf der Schiene ab – einen Engpaß darstellen, sondern

- die Qualität und Reichweite der informationsorientierten Netze und „Terminals“,
- die eigene Fähigkeit zum Kapitalexport vor dem Hintergrund einer starken Binnenorientierung in der Vergangenheit und
- die Netzqualitäten zwischen den Standorten in den potentiellen Aktionsräumen der Wiener Interessenzone.

# Das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN) aus der Sicht Wiens

## 2.3.2 Städte als TEN-Knoten

Die infrastrukturelle Ausstattung in und zwischen den Investitionsstandorten muß – wenn man an Zulieferpyramiden denkt – derart beschaffen sein, daß die Transportzeiten gering gehalten werden können. Geringe Transportzeiten und stabile Transportverhältnisse sind eine wesentliche Voraussetzung für eine rentable Produktion (just in time, just in sequence). Andererseits muß es möglich sein, von den Hauptquartierstädten aus rasch technische Hilfe in Management- und Controllingfragen zu leisten. Einfach ausgedrückt heißt das, zwischen den Produktionsstandorten muß der Transport gut funktionieren, zwischen dem Hauptquartier und den dezentralen Produktionsstädten muß die Kommunikation gut funktionieren. Deshalb müssen „Hauptquartierstädte“ zwei grundsätzliche Interessen verfolgen: eine hohe Knotenpunktintensität für den eigenen Standort und eine hohe Netzdichte in der regionalen Interessenzone.

Die hohe Knotenpunktintensität eröffnet die Chance, sich als Ausgangs- und Rückflußknoten für Kapitalanlagen und deren Steuerung anbieten zu können. Die hohe Netzdichte in der regionalen Interessenzone ist aber dafür gleichsam eine unbedingte Randbedingung, weil damit die Güterzirkulationszeiten in der Anlageregion nachhaltig beeinflusst werden.

Das Risiko als „Hauptquartierstadt“ liegt allerdings darin, daß diese Position gegenüber einer Reihe von anderen Anbietern in der regionalen Interessenzone laufend verteidigt werden muß. Letztlich ist die Entwicklung und die Qualität sämtlicher harten und weichen Standortfaktoren entscheidend dafür, welche Position eine Stadt im europäischen Städte- und Verkehrsnetz über die Jahre hin einnehmen kann.

Faßt man diese Überlegungen aus der Sicht einer Wiener Strategie zusammen, kann man grundsätzlich empfehlen, in bezug auf die Infrastrukturnetze eine Knotenpunktstrategie zu verfolgen. Um die Bedingungen der Ungleichzeitigkeit im Verhältnis zwischen „westlichem“ und „östlichem“ europäischen Städtensystem für Wien als „Hauptquartierstadt“ optimal nutzen zu können, kommt dem Ausbau der leitungsgebundenen Kommunikationsnetze (z. B. Lichtwellenleiter) in der Interessenzone des Standorts Wien eine hohe Bedeutung zu. Ebenso wichtig ist der Ausbau der Flugverbindungen und die Verbesserung der Transportlogistik. In diesem Sinne muß die Stadt Wien vor allem die Qualität jener Infrastrukturen zu verbessern, die ein laufendes Management und Controlling des Kapitalexports in den entsprechenden Anlageregionen ermöglicht.

Die Verbesserungen der Infrastruktur für den Personenverkehr sind dem gegenüber optional zu sehen, etwa in Form von Trassenfreihaltungen oder Systemoptimierungen in der Region Wien selbst. Sie werden erst dann für Wien strategisch interessant, wenn sich für die östlichen Nachbarländer die Chance abzeichnet, tatsächlich einen Qualitätssprung ihrer nationalen Transportnetze zu realisieren.

## 2.4 Die Region Wien

Für die „Region Wien“ – wenn man den gebräuchlichen Begriff „Ostregion“ abwandelt – liegen aktuelle raumordnungspolitische Zielvorstellungen vor, die bereits unter dem Eindruck der Ostöffnung entwickelt wurden. Dazu zählen:

- Stadtentwicklungsplan Wien (STEP 94) und Verkehrskonzept Wien (Generelles Maßnahmenprogramm 1994), jeweils im Jahr 1996 aktualisiert
- Siedlungspolitisches Konzept Ostregion (1994), das eine Dezentralisierungsstrategie im Umland von Wien verfolgt
- Landesentwicklungsprogramm Burgenland (1994)
- NÖ-Landesverkehrskonzept (1991), Aktualisierung 1996

# Das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN) aus der Sicht Wiens

Auf Grundlage dieser politisch beschlossenen Konzepte wurden von der Planungsgemeinschaft Ost (PGO) für das nördliche und südliche Umland Wiens regionale Konzepte ausgearbeitet. Die strukturellen und verkehrlichen Eckdaten für die Region Wien lassen sich derzeit so zusammenfassen:

- Als Grundlage für die Entwicklung der Region Wien wurden mehrere wirtschaftspolitische Rahmenszenarios (1991) untersucht und im Rahmen der Aktualisierung des Stadtentwicklungsplanes (STEP 94) weiter konkretisiert.
- Nachdem die raumstrukturelle Entwicklung in der Region zu einer flächenhaften Suburbanisierung tendiert, bedarf es rigider raumordnungspolitischer Festlegungen, um die Siedlungsentwicklung und Betriebsansiedlung entlang der ÖPNV-Achsen und auf die Entwicklungszentren im Umland zu konzentrieren. Das Siedlungspolitische Konzept Ostregion (SKO) mit den Entwicklungszentren Tulln, Stockerau, Hollabrunn, Gänserndorf, Mistelbach und Bruck/Leitha trägt dem Rechnung. In diesen Entwicklungszentren sollen mindestens 60.000 EW und damit 35% des Einwohnerzuwachses in der Region Wien Platz finden.
- Verkehrlich soll dieses Konzept der Dezentralisierung durch den Ausbau eines radialen Regionalschnellbahnsystems (RSB) unterstützt werden, das die Entwicklungszentren mit einer Fahrzeit von max. 30 Minuten an das Zentrum Wiens anbindet.
- Verkehrliche Anreize zu einer ringförmigen Siedlungsentwicklung im Wiener Umland sollen überhaupt vermieden bzw. durch ordnungspolitische Festlegungen (u. a.: Grüngürtel) abgeschwächt werden.

Im Südosten der Region Wien liegt das Burgenland, das nicht zuletzt durch seinen Status als Ziel 1-Gebiet besondere Entwicklungsschwerpunkte setzt, etwa für die Region „Burgenland Nord“, die sich im wesentlichen nördlich der A4 bis zur österreichisch-ungarischen bzw. slowakischen Grenze erstreckt und als wesentliche Standorte die Gemeinden Parndorf und Kittsee einschließt. In dieser Region ist insbesondere die Förderung von Industrie- und Gewerbebezonen geplant, die grenzüberschreitende Kooperation spielt dabei eine bedeutende Rolle. Im Verkehrsprogramm Burgenland (1994) sind für diese Region zwei wesentliche, neue Verbindungen vorgesehen: die Schnellzugverbindung Parndorf-Kittsee-Bratislava und die Straßenverbindung von der Ost-Autobahn (A4) im Bereich Parndorf nach Kittsee und Bratislava. Im Landesentwicklungsprogramm für das Burgenland (1994) sind die Entwicklungsziele für die Region auch rechtlich abgesichert, indem die Gemeinden Parndorf, Kittsee und Nickelsdorf als Industrie- und Gewerbebestandorte der höchsten Stufe festgelegt wurden. Die Definition dieser Standortkategorie lautet folgendermaßen:

**Abb. 1:** Region Wien: Wirtschaftspolitische Rahmenszenarios 1991 (auf 10.000 gerundet)

Bestand 1991 / Scenarios 2010	Wohnbevölkerung			Arbeitsplätze		
	Wien	Umland	Summe	Wien	Umland	Summe
Bestand 1991	1,550.000	540.000	2,090.000	840.000	180.000	1,020.000
<b>Internationale</b>						
<b>Dynamik</b>	<b>1,620.000</b>	<b>640.000</b>	<b>2,260.000</b>	<b>860.000</b>	<b>220.000</b>	<b>1,080.000</b>
West-Ost-Metropole	1,740.000	650.000	2,390.000	910.000	230.000	1,140.000
Internationales						
Krisenmanagement	1,900.000	660.000	2,560.000	920.000	220.000	1,140.000
EG-Randstadt	1,710.000	650.000	2,360.000	810.000	190.000	1,000.000

Anm.: Nach allgemeiner Einschätzung ist das Szenario „Internationale Dynamik“ am wahrscheinlichsten, es geht für die Region Wien von einem Einwohnerzuwachs von ca. 8% und von ca. 6% mehr Arbeitsplätzen bis zum Jahr 2010 aus.

# Das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN) aus der Sicht Wiens

„Standorte für Gewerbe und Industrie sind Standorte für hochwertige Arbeitsplätze der Industrie und des produzierenden Gewerbes von regionaler und überregionaler Bedeutung, die aufgrund ihrer Eignung den diesbezüglichen vorrangigen Einsatz öffentlicher Mittel rechtfertigen.“ Für diese angestrebte Entwicklung stehen in der Region rd. 250 ha gewidmet und zum Großteil zu entwickelnder Betriebsflächen zur Verfügung.

Unmittelbar südlich an diese Industrie- und Gewerberegion grenzt die Region „Neusiedler See“ mit ihrem hochwertigen Erholungsangebot. Die Kombination von Betriebsstandort-, Wohn- und Erholungsqualität innerhalb relativ kurzer Distanzen stellt ein Angebot attraktiver Standortfaktoren dar, welches bei professioneller Vermarktung mittelfristig eine hohe Ansiedlungsintensität von Unternehmen erwarten lässt.

Westlich der Region Wien befindet sich die neue Landeshauptstadt Niederösterreichs, St. Pölten, deren regionale Erreichbarkeit als Verwaltungszentrum erheblich verbessert werden soll.

Eine Positionierung der Region Wien innerhalb der österreichischen Stadtregionen (u.: Graz, Linz) wird derzeit im Rahmen der ÖROK diskutiert.

## 2.5 Regionales Städtenetzwerk

Abgesehen vom Netzwerk der europäischen Metropolen ist Wien u. a. im Rahmen der Cross-Border-Programme INTERREG und PHARE um eine transnationale Zusammenarbeit mit den Städten Bratislava, Brno und Győr, die weniger als 120 km entfernt liegen, bemüht.

**Abb. 2:** Regionales Städtenetzwerk: Strukturdaten

Gebiet	Einwohner (Mio.)
Länderregion Ost (Wien, NÖ, Bgld.)	3,30
Westslowakei mit Bratislava	1,80
Kreis Brno	2,10
Komitat Győr	0,43
Summe	7,63

Die Stadt Bratislava mit 430.000 Einwohnern liegt weniger als 60 km von Wien entfernt. In den Städten Wien, Bratislava, Brno und Győr leben insgesamt ca. 2,5 Mio. Einwohner.

Ziel dieser Städtekooperation ist eine Stärkung der Position Wiens als Dienstleistungszentrum für alle administrativ und stadtwirtschaftlich relevanten Bereiche sowie die Einbindung der Partnerstädte in übergeordnete Netze der Europäischen Union. Eine Erweiterung dieser Kooperationszone um die Region Eisenstadt (Ziel 1) und Sopron wäre anzustreben.



# Das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN) aus der Sicht Wiens

## 2.6 Zusammenfassung

Das gesamteuropäische Interesse, die TEN zu einer Stärkung der globalen Wettbewerbsfähigkeit des Kontinents zu nutzen, wirft für Österreich und insbesondere für Wien sowohl strategische Fragen der Regionalentwicklung und der Systemprioritäten als auch operative Fragen der zeitlichen/räumlichen Realisierung auf (vgl. auch Kap. 5). Auf strategischer Ebene wird es erforderlich sein, folgende Fragen zu beantworten:

- Von welchem österreichischen Knoten auf der Ost-West-Achse sind die maximalen synergetischen Effekte für die Binnen- und Außenwirtschaftsentwicklung zu erwarten, die eine bundesweite Forcierung dieses Knotens im System der diskutierten Nord-Süd TEN-Routen rechtfertigen?
- Welche komplementären organisatorischen und infrastrukturellen Maßnahmen sind erforderlich, daß dieser Knoten seine Rolle als „Verteiler“ von positiven externen Effekten im System der österreichischen Städte und Regionen in optimaler Weise wahrnehmen kann?
- Welchem der beiden Netztypen (Schienentransport oder Telekommunikation) ist im Interesse einer Stärkung der österreichischen Wirtschaftskraft, der rascheren Intensivierung der wirtschaftlichen Kooperation an der Außenspanne der Gemeinschaft und im Interesse einer ebensolchen Intensivierung der Annäherung der östlichen Nachbarstaaten an die EU kurzfristige Ausbaupriorität zuzuweisen?

Dazu wird die Auffassung vertreten, daß es gelingen sollte, einen Konsens darüber herzustellen, daß

- Österreich mit dem Knoten Wien über einen konkurrenzfähigen Standort verfügt,
- es erforderlich ist, die Synergiepotentiale innerhalb des österreichischen Städtesystems systematisch zu aktivieren und
- dem Ausbau der Telekomnetze eine gewisse Priorität vor dem Ausbau der konventionellen Transportnetze zukommt.

Folgt man dieser Auffassung, so ergeben sich für die Region Wien auf operativer Ebene folgende Handlungsschwerpunkte:

- Verringerung der infrastrukturellen und administrativorganisatorischen Engpässe, die einer optimalen Nutzung sowohl des standörtlichen Potentials als auch des Bevölkerungspotentials von mehr als 2,5 Mio. Einwohnern der Region entgegenstehen.
- Schaffung jener Voraussetzungen und Verfolgung jener Optionen, die erforderlich sind, damit der Standort Wien als intermodaler Ost-West- und Nord-Süd-Knoten im TEN-System schrittweise attraktiviert werden kann.
- Konzentration auf die positive Veränderung jener Rahmenbedingungen, die dafür maßgeblich sind, daß der Wirtschaft der Region Wien der Zugriff auf die für den internationalen Wettbewerb und die Expansion nach außen erforderlichen technologischen und organisatorischen Innovationen erleichtert wird.

Von dieser strategischen Orientierung und von diesen operativen Handlungsschwerpunkten wird erwartet, daß sie sich als Grundlage für eine wirkungsvolle Mitsprache Österreichs bei den Beratungen über die künftige Gestaltung der TEN auf EU-Ebene eignen.

# Das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN) aus der Sicht Wiens

## 3. TEN-Lagebericht

### 3.1 Verkehrspolitische Vorgeschichte

Es ist bemerkenswert, daß die Entwicklung einer gemeinsamen europäischen Verkehrspolitik erst fast 30 Jahre nach Gründung der Union ernsthaft angegangen wurde. So wurden etwa in Frankreich und der BRD unabhängig voneinander Eisenbahn-Hochgeschwindigkeitssysteme entwickelt und realisiert. Dennoch ging von den Eisenbahnen (GEB) die Initiative zum Ausbau eines Gesamteuropäischen Netzes aus: Der Leitplan der GEB (1989) sieht ca. 30.000 km Eisenbahnstrecken vor, davon fast ein Drittel Neubaustrecken. Dieser Vorschlag wurde mit ca. 25.000 km in reduzierter Form von der EU aufgegriffen („Leitschema des Europäischen Hochgeschwindigkeitsbahnnetzes, 1990“) und auch vom Rat befürwortet. Die im Leitschema enthaltenen Eisenbahnstrecken wurden in der Studie „Verkehrsprognose und Bewertung für ein Hochgeschwindigkeitsnetz in Westeuropa“ verkehrswirtschaftlich untersucht (INRETS/ INTRAPLAN), die Kosten für den Ausbau der Infrastruktur mit ca. 150 Mrd. ECU abgeschätzt.

Die sogenannte „Ostöffnung“ brachte auch für die Verkehrsnetze gänzlich neue Bedingungen. So wurde im Rahmen der UIC ein gesamteuropäischer Leitplan für ein Hochgeschwindigkeitsnetz konzipiert (1992). Dieser Leitplan sieht in den Reformländern (außer Ex-UDSSR) ein Netz von 12.000 km vor, mit 8.000 km Neubaustrecken.

Abb. 3: Europas Eisenbahnnetz – Leitplan der UIC (1992)

Bereich	Gesamtnetz (km)	Neubaustrecken (km)
Westeuropa	23.000	12.000
Reformstaaten	12.000	8.000
Summe	35.000	20.000

Die Entwicklung eines „Transeuropäischen Verkehrsnetzes“ (TEN), das sämtliche Verkehrsträger umfaßt, rückte nach 1990 ins Zentrum der EU-Politik. Im Jahr 1992 wurde von der Kommission „Die zukünftige Entwicklung der Gemeinsamen Verkehrspolitik (GVP)“ vorgelegt, 1993 wurde das Leitschema für das Straßennetz erarbeitet.

Abb. 4: Europas Straßennetz – Leitschema (1993)

Bereich	Gesamtnetz	Neubauabschnitte
Westeuropa	49.000	11.000
Osteuropa (TEM) <sup>1)</sup>	12.000	8.000
Summe	60.000	20.000

<sup>1)</sup> Trans European Motorways

Ebenso wurden Projekte definiert, die den Ausbau von Verkehrsknoten (Flughäfen, Seehäfen) betreffen. Die Fülle der TEN-Projekte machte es erforderlich, Prioritäten festzulegen. Dazu wurde von der Kommission die sogenannte Christophersen-Gruppe eingesetzt, die insgesamt 11 prioritäre Projekte vorschlug. Österreich ist dabei nur vom Projekt der Eisenbahnverbindung Berlin – Brenner – Verona (Hochgeschwindigkeitsverbindung / kombinierter Verkehr Nord-Süd) betroffen. Auf dem EU-Gipfel in Essen wurde der Christophersen-Vorschlag modifiziert, es wurden insgesamt 14 vorrangige Verkehrsvorhaben festgelegt:

# Das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN) aus der Sicht Wiens

- 1) **Hochgeschwindigkeitszug Kombiniertes Verkehr Nord-Süd**  
Nürnberg – Erfurt – Halle/Leipzig – Berlin  
Brenner – Achse: Verona – München
- 2) **Hochgeschwindigkeitszug (Paris) – Brüssel – Köln – Amsterdam – London**  
Belgien: franz./belg. Grenze Brüssel – Lüttich – belg./deut. Grenze  
Brüssel – belg./niederl. Grenze  
Vereinigtes Königreich: London – Ärmelkanaltunnel  
Niederlande: belg./niederl. Grenze – Rotterdam – Amsterdam  
Deutschland: (Aachen –) G27 Köln – Rhein/Main
- 3) **Hochgeschwindigkeitszug Süd**  
Madrid – Barcelona – Perpignan – Montpellier  
Madrid – Vitoria – Dax
- 4) **Hochgeschwindigkeitszug Ost**  
Paris – Metz – Straßburg – Appenweier (– Karlsruhe) einschließlich der Abschnitte  
Metz – Saarbrücken – Mannheim und Metz – Luxemburg
- 5) **Kombiniertes Verkehr konventionelle Bahnstrecke: Betuwe-Strecke**  
Rotterdam – niederl./deut. Grenze (– Rhein/Ruhr)
- 6) **Hochgeschwindigkeitszug Kombiniertes Verkehr Frankreich – Italien**  
Lyon – Turin  
Turin – Mailand – Venedig – Triest
- 7) **Griechische Autobahnen: Patras: Rio/Antirio, Patras – Athen – Saloniki – Prohamon (griechisch-bulgarische Grenze) und Via Egnatia: Igumenitsa – Saloniki – Alexandroupolis – Ormenio (griechisch-bulgarische Grenze) – Kipi (griechisch-türkische Grenze)**
- 8) **Autobahn Lissabon – Valladolid**
- 9) **Zugverbindung Cork – Dublin – Belfast – Larne – Stranraer**
- 10) **Flughafen Malpensa (Mailand)**
- 11) **Feste Verbindung Øresund Schiene/Straße zwischen Dänemark und Schweden einschließlich Zufahrtsstrecken (Straße, Schiene, Luft)**
- 12) **Nordisches Dreieck (Schiene/Straße)**
- 13) **Straßenverbindung IRL – UK – Benelux**
- 14) **Hauptstrecke Westküste (Schiene)**

Für diese Vorhaben wird ein Investitionsvolumen von 91 Mrd. ECU veranschlagt, wovon 40 Mrd. ECU bis 1999 investiert werden sollen. Darüber hinaus wurden weitere 23 Projekte, 37 Verbindungen für den kombinierten Verkehr und europaweite Vorhaben im Bereich des Verkehrsmanagements definiert (Stand 1996).

Alle diese Projekte sind gemeinsam mit den Zielvorstellungen und Grundsätzen im Gemeinsamen Standpunkt (EG) Nr. 22/95 vom 28. September 1995 über „gemeinschaftliche Leitlinien für den Ausbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes“ enthalten.

Gemäß Artikel 189b des EU-Vertrages (Mitentscheidungsverfahren) bedürfen diese „TEN-Leitlinien“ der Zustimmung des Europäischen Parlaments, das in der Sitzung vom Dezember 1995 insgesamt 111 Änderungsvorschläge eingebracht hat. Im Rahmen des Vermittlungsverfahrens konnte im Juni 1996 letztlich ein Konsens – unter anderem durch eine stärkere Verankerung des Umweltschutzes – erzielt werden, der akkordierte Vorschlag wurde der Ratskonferenz in Florenz (Juni 1996) vorgelegt. Ein dort präsentierter Finanzierungsvorschlag unter Umwidmung von Budgetmitteln aus der Landwirtschaft wurde vom Rat allerdings nicht weiter verfolgt, womit die wichtige Frage der TEN-Finanzierung weiterhin offen ist.

# Das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN) aus der Sicht Wiens

Mit Fortdauer der TEN-Diskussion wurden die Überlegungen auf die Länder Mittel- und Osteuropas (MOEL) ausgedehnt. Auf der zweiten paneuropäischen Konferenz der Verkehrsminister in Kreta (März 1994) legte man in diesem Zusammenhang neun prioritäre Verkehrskorridore fest, wobei zwischenzeitlich eine Modifizierung durch die Kommission und das Europäische Parlament erfolgt ist:

- I) Helsinki – Warsaw (St/Sch)
- II) Berlin – Moskwa (St/Sch)
- III) Berlin – Kiev (St/Sch)
- IV) Dresden – Istanbul (St/Sch)
- V) Trieste – Lwow (St/Sch)
- VI) Gdansk – Zilina (St/Sch)
- VII) Donauverbindung (Wasser)
- VIII) Durres – Varna (St/Sch)
- IX) Helsinki – Alexandropolis (St/Sch)

Auf politischer Ebene lassen sich zusammengefaßt folgende Aktivitäten anführen:

- 1) Gesamteuropäische Verkehrskonferenz in Prag (Oktober 1991) mit Annahme der „Prager Erklärung“ über die gemeinsame Fortentwicklung einer gesamteuropäischen Verkehrspolitik.
- 2) Regionalkonferenzen (März 1993 – Dezember 1993) für folgende Regionen: Ostsee, Barent, Mitteleuropa, Schwarzmeer, Mittelmeer.
- 3) Zweite paneuropäische Verkehrskonferenz in Kreta (März 1994) mit einer gemeinsamen Erklärung über Grundsätze und Ziele einer gesamteuropäischen Verkehrspolitik. Auf der Kreta-Konferenz wurde auch die Ausdehnung des TEN auf Mittel- und Osteuropa behandelt.
- 4) Weißbuch der Kommission zur künftigen Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik.
- 5) Aktionsprogramm der Kommission zur gemeinsamen Verkehrspolitik 1995 – 2000.
- 6) Das Bürgernetz (Grünbuch 1996).
- 7) Eine Strategie zur Revitalisierung der Eisenbahn in der Gemeinschaft (Weißbuch 1996).

Nach der im November 1995 (Barcelona) abgehaltenen Mittelmeerkonferenz sind bis 1997 weitere regionale bzw. verkehrsträgerbezogene Konferenzen vorgesehen, im Sommer 1997 ist die nächste Gesamteuropäische Verkehrskonferenz vorgesehen.

## **Schlußfolgerungen:**

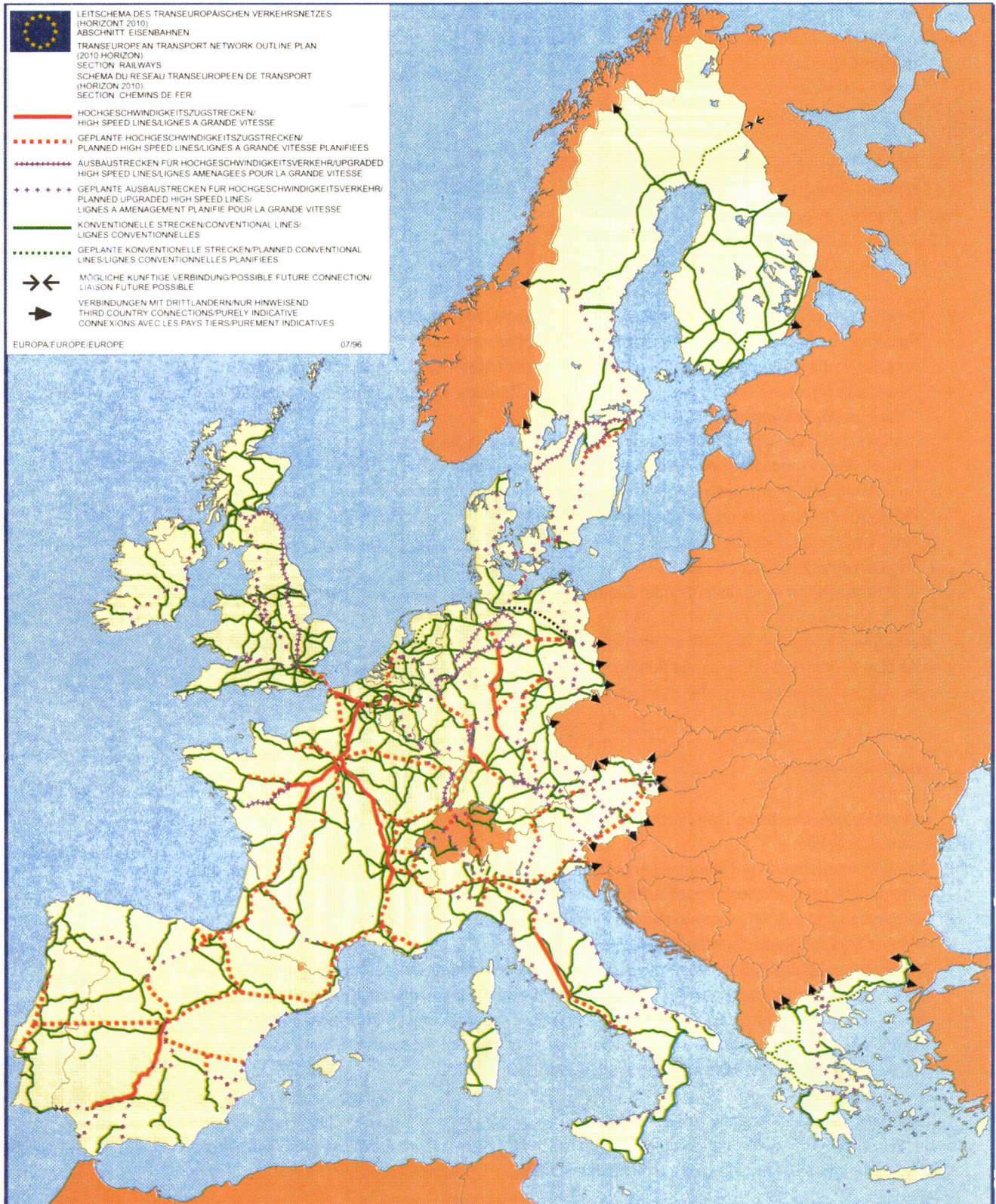
Betrachtet man den bisherigen Prozeß der Diskussion und Entscheidungsfindung, lassen sich folgende Schlüsse ziehen:

- Die Zielvorstellungen über die Realisierungshorizonte des TEN sind offensichtlich überzogen, die Widerstände sind auf allen Ebenen größer als angenommen.
- Die Standpunkte von Rat, Kommission und Parlament differierten bislang in wichtigen Punkten, was den Entscheidungsprozeß wesentlich verzögert hat.
- Die Finanzierung des TEN ist weiterhin ungelöst, d. h. den nationalen Bemühungen überlassen. Die Anstrengungen in Richtung privater Beteiligungen blieben bislang im wesentlichen erfolglos.
- Die Netzentwicklung im MOEL-Bereich erscheint weder strategisch noch projektbezogen mit dem westeuropäischen TEN-Standard vergleichbar, was nicht zuletzt im Bereich der Schnittstelle Ost-West, an der auch die Region Wien liegt, deutlich wird.

Unabhängig von den allgemeinen und projektbezogenen Problemen wird das TEN-Thema im Rahmen der EU-Politik größere Bedeutung gewinnen. Das schließt nicht aus, daß auf Ziel- und Maßnahmen-ebene Modifikationen bzw. Ergänzungen stattfinden werden.

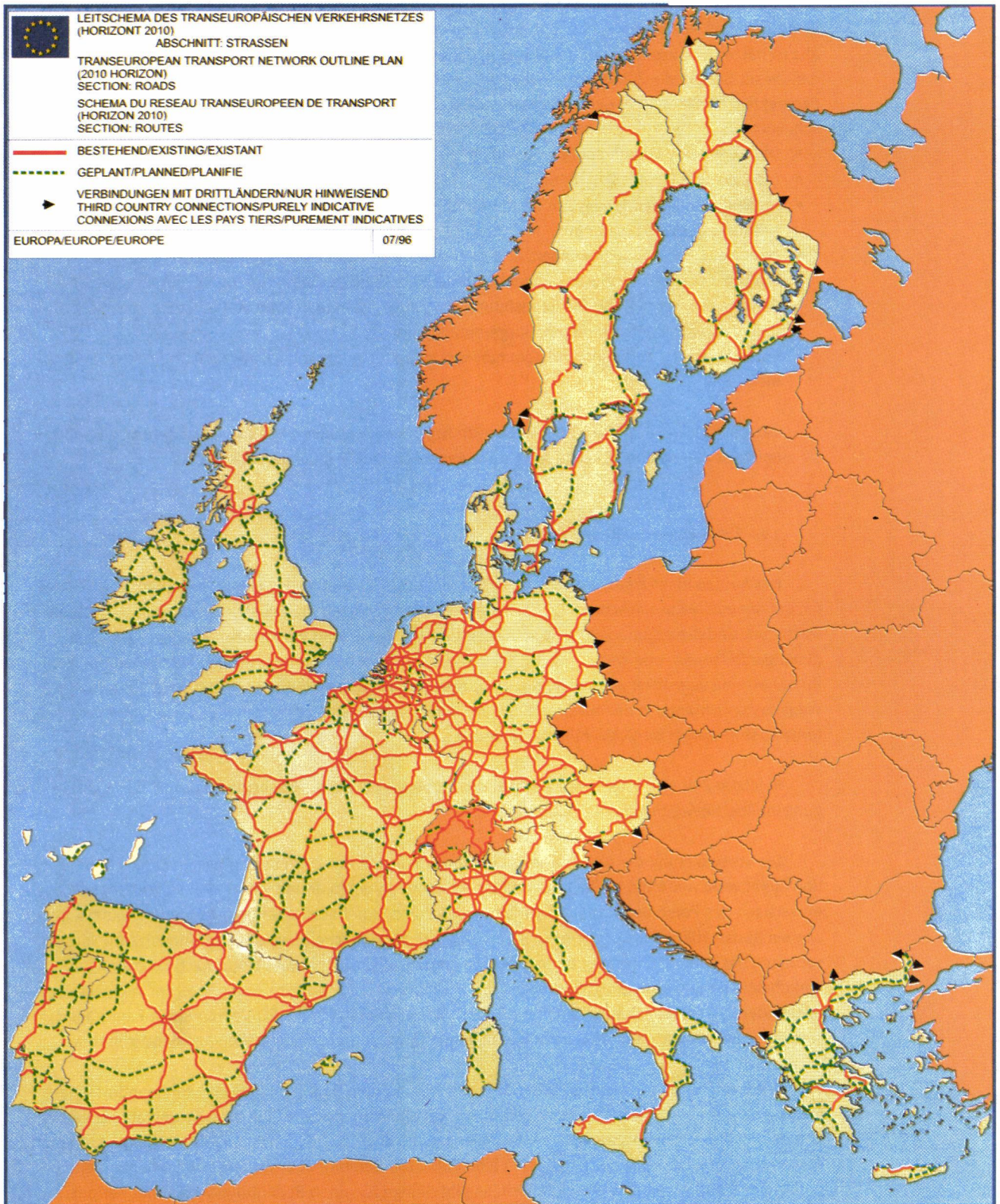
# Das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN) aus der Sicht Wiens

Abbildung 5



# Das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN) aus der Sicht Wiens

Abbildung 6



# Das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN) aus der Sicht Wiens

## 3.2 Entwicklungstendenzen

Das transeuropäische Verkehrsnetz ist ein ebenso anspruchsvolles wie komplexes Vorhaben mit längerfristigem Realisierungshorizont. Es ist deshalb notwendig, das künftige Umfeld dieses Vorhabens abzuschätzen – ungeachtet der damit verbundenen Unsicherheiten. Unvermeidlich ist darüber hinaus, daß dieser Blick in die Zukunft mit individuellen Werthaltungen behaftet ist, eine gleichsam „objektive“ Perspektive ist schon angesichts der vorhandenen Spannweite der Auffassungen zum TEN nicht möglich. Folgende Entwicklungstendenzen werden behandelt:

- Die allgemeine Verkehrspolitik der Union, als Rahmenbedingung für die Infrastruktur
- Die Ziele und Grundsätze für ein TEN
- Maßnahmensseitige Tendenzen (Bau, Betrieb, Logistik), insbesondere unter dem Gesichtspunkt schrittweiser Verbesserungen
- Finanzielle Rahmenbedingungen, und zwar sowohl einnahmenseitig (Wegekosten), als auch ausgabenseitig (Finanzierungsmodelle für die Schaffung der Infrastruktur, Betrieb der Netze)
- Rahmenbedingungen für die Realisierung (operative Aspekte in Form von Umsetzungswiderständen, Verträglichkeitsprüfungen, Bürgerbeteiligung)
- Entwicklung der Verkehrs- und Kommunikationssysteme im Hinblick auf Konkurrenz und Komplementarität

Das „Schicksal“ des TEN ist mit diesen künftigen Entwicklungen fraglos verbunden, also bedürfen sie zumindest der gleichen Beachtung wie die gegenwärtigen Rahmenbedingungen.

### 3.2.1 Entwicklung der EU-Verkehrspolitik

Der Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes ist letztlich logische Konsequenz der Eckpfeiler, auf denen die Europäische Union steht: Wettbewerbsfähigkeit im globalen Maßstab und Wirtschaftswachstum sind die zugehörigen europolitischen Ziele. Daraus folgt ein ebenso freizügiger wie kostengünstiger Personen- und Warenverkehr, für den nach und nach umweltpolitische Rahmenbedingungen formuliert und verschärft wurden. Endpunkt dieser Entwicklung ist die beabsichtigte Neufassung der Wegekostenrichtlinie, in der auf Grundlage des Grünbuches „Faire und effiziente Preise im Verkehr“ externe Kosten stärker berücksichtigt werden sollen.

In letzter Zeit sind angesichts wachsender Probleme mit dem „Arbeitsplatz Europa“ beschäftigungspolitische Argumente hinzugetreten.

Die Verbesserung der ökonomischen Leistungsfähigkeit der EU in ihrer globalen Konkurrenzsituation bleibt wohl weiterhin im Zentrum politischer Anstrengungen. Damit verbunden ist ein erhebliches Anwachsen des Personen- und Güterverkehrs, das durch eine Osterweiterung besondere Dynamik gewinnen dürfte. Hält man sich die bereits vorhandenen verkehrlichen Engpässe vor Augen, sind Verbesserungen der Verkehrsinfrastruktur in jedem Fall notwendig. Auch wenn der Ruf nach Eingriffen in die Verkehrsnachfrage, nach „Regulierungen“ des Verkehrssystems stärker werden, besteht mangels unzureichender Systemkapazitäten Handlungsbedarf. Wie schon jetzt in der EU-Verkehrspolitik formuliert, sind diese Systemverbesserungen auf allen Ebenen (Bau, Betrieb, Logistik, Management) geboten.

Unter räumlichen Gesichtspunkten wird das TEN mit dem Begriff „Kohäsion“ argumentiert – das meint eine verbesserte Erreichbarkeit peripherer Regionen ebenso wie eine bessere und attraktivere Vernetzung der zentralen (Stadt-)Regionen. Hier spielen auch die Tendenzen in Richtung einer stärkeren Regionalisierung („Europa der Regionen“) eine Rolle. Die Befunde über verbesserte Erreichbarkeiten peripherer Standorte sind widersprüchlich, es gibt Belege für einen Bedeutungsverlust der Peripherie,

# Das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN) aus der Sicht Wiens

aber auch für eine Stärkung solcher Standorte. Vieles spricht dafür, daß Peripherie als Phänomen begriffen werden sollte, das nicht technisch beseitigt werden kann.

Insgesamt dürften angesichts der schon vorhandenen Engpässe (eines system- und strukturimmanenten Verkehrszuwachses im Güterverkehr – wie er im übrigen nur durch einen weltweiten ökonomischen Paradigmenwechsel verhindert werden könnte) Aspekte der Gesamtleistungsfähigkeit im Verkehrssystem mehr an Bedeutung gewinnen, was von der isolierten Betrachtung von Strecken, Knoten, Betriebsbedingungen und rechtlichen Restriktionen zu einer das Gesamtverkehrsmanagement stärker beachtenden Sichtweise führen muß.

In diese Richtung geht auch das im Juni 1996 vorgelegte Weißbuch, in dem eine neue Strategie für den Eisenbahnsektor vorgeschlagen wird: Vor dem Hintergrund ernüchternder Befunde – Rückgänge im Personen- und Güterverkehr, der auf Europas Schienennetz mit einer durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit von 14 km/h unterwegs ist – wird ein Vier-Stufen-Plan zur Revitalisierung der Eisenbahnen in der EU vorgeschlagen:

- Klare Trennung der finanziellen Verantwortlichkeit von Staat und Eisenbahngesellschaft zur Erleichterung der Schuldenlast der Eisenbahnen und zur Ermöglichung eines unabhängigen Finanzmanagements. Längerfristig bedeutet dies die Anwendung der Vorschriften über staatliche Beihilfen auf die Eisenbahnen.
- Gewährleistung gemeinwohrelevanter Leistungen durch den Abschluß öffentlicher Dienstleistungsverträge.
- Engere Zusammenarbeit zur Integration der Infrastrukturen, Koordination von Forschung und Entwicklung sowie Harmonisierung technischer Normen.
- Schaffung eines Netzes von Eisenbahngüterfreeway-Korridoren, auf denen ein offener Fahrwegzugang für den Schienengüterverkehr und mithin in der Regel Vorrang vor anderem Schienenverkehr besteht – in Zusammenarbeit mit den Mitgliedsstaaten und den Eisenbahngesellschaften.

Es ist offensichtlich, daß diese Maßnahmen eine Voraussetzung für die Realisierung des Schienen-TEN sind: Jede Investition in Netzverbesserungen bei Tradierung der vorhandenen und gravierenden organisatorischen und betrieblichen Mängel wäre gesamtwirtschaftlich unvertretbar.

### 3.2.2 Das Paradigma Hochgeschwindigkeit

Die Entwicklung des Transeuropäischen Verkehrsnetzes war und ist stark vom Eisenbahn-Hochgeschwindigkeitsnetz geprägt. Im folgenden wird versucht, die Fülle der Aspekte, wie sie unter anderem in den entscheidungsbildenden Verkehrsuntersuchungen enthalten sind, stringent zusammenzufassen.

Auffallend ist insgesamt, daß Chancen und Risiken, Aufgaben und Probleme bislang weitgehend unabhängig voneinander betrachtet wurden, eine Logik der Argumente fehlt. Im weiteren werden unabhängig von den gesamteuropäischen politischen Zielsetzungen die zentralen verkehrlichen und verkehrswirtschaftlichen Aspekte untersucht und verknüpft.

#### Verkehrsfunktion

Das Hochgeschwindigkeitsnetz (ab 250 km/h) wird mit dem Personenfernverkehr begründet, für andere Verkehre, wie den Personennahverkehr und den Güterverkehr wird lediglich auf einen Zusatznutzen hingewiesen. Es zeigt sich allerdings immer deutlicher, daß die künftigen Aufgaben und Chancen der Bahn überwiegend im Güterverkehr und im Personennahverkehr liegen. Allerdings weitet ein Hochgeschwindigkeitsnetz den Einzugsbereich des werktäglichen Nahverkehrs – wie das Beispiel Paris – Lyon zeigt – entsprechend aus.



# Das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN) aus der Sicht Wiens

Überdies dürfte bei den künftigen Rahmenbedingungen im Personenfernverkehr die Konkurrenzsituation mit dem Flugzeug zu optimistisch für die Bahn eingeschätzt worden sein: Man sollte nicht übersehen, daß die technologischen, vor allem aber die logistisch-organisatorischen Möglichkeiten des Flugverkehrs einen nahezu immanenten Vorsprung gegenüber der Bahn mit sich bringen, der auch mit Umweltargumenten kaum wettzumachen sein dürfte. Wenn aber – nicht zuletzt durch die Preisentwicklung im Flugverkehr – die Bahn diesen Wettbewerb nicht gewinnen kann, sollte der Flugverkehr stärker in die Netzüberlegungen eingebunden werden. Dies gilt im besonderen für periphere Regionen mit geringerem Nachfragepotential, wo schnelle Bahnverbindungen schon wegen des außerordentlichen Investitionsaufwandes verkehrswirtschaftlich kaum vertretbar erscheinen.

## Verkehrsnachfrage

Die vorliegenden Nachfrageabschätzungen für den Eisenbahn-Hochgeschwindigkeitsverkehr sind von einem markanten Nachfragegefälle zwischen Zentrum und Peripherie geprägt. Aus verkehrswirtschaftlicher Sicht ergibt sich daraus eine Allokationstendenz in Zentraleuropa. Auch bei stärkerer Beachtung der europolitischen Argumente („Kohäsion“) dürften die Erreichbarkeiten tendenziell im Zentrum verbessert werden. Zusätzlich legt es eine geringere Verkehrsnachfrage abseits Zentraleuropas nahe, an der Peripherie eingeschränkte und damit kostengünstigere Ausbaustandards (160 km/h) zu verfolgen, und dies unabhängig von den topografischen Gegebenheiten.

Insgesamt stärkere Beachtung verdient der Güterverkehr, alle Nachfrageprognosen weisen vor allem in Ost-West-Richtung zweistellige Zuwachsraten auf, die im übrigen bei weitem über jenen des Personenfernverkehrs liegen. Allerdings zeigt sich beim Güterverkehr deutlich, wie unterschiedlich bisher die nationalen verkehrspolitischen Zielsetzungen waren.

**Abb. 7:** Güterfernverkehr – Schienenanteil (tkm) in Prozent

	1970	1980	1990	1993
Belgium	28,2	23,6	17,8	15,8
Denmark	19,2	17,2	15,6	17,0
Germany – west länder	33,2	25,2	20,4	17,0
– east länder	71,2	66,7	69,2	29,1
Spain	16,4	10,9	6,9	4,6
France	38,9	31,5	26,5	24,0
Greece	9,0	8,2	5,1	4,2
Italy	21,0	12,2	10,2	9,6
Ireland	12,0	11,1	10,3	10,1
Luxembourg	63,4	52,2	54,9	40,6
Netherlands	7,3	5,7	4,2	4,0
Portugal	10,4	7,8	12,7	14,6
UK	21,8	15,0	9,3	8,7
Austria	55,9	39,9	47,6	45,8
Finland	27,2	26,1	22,1	25,2
Sweden	49,3	48,8	42,5	41,9
EU (15)	31,7	24,9	19,1	15,4

Quelle: Faire und effiziente Preise im Verkehr (Grünbuch)

Schließlich erfordern die Verkehrsprobleme in den Ballungsräumen den Ausbau des ÖPNV zwingend, hierzu gibt es offensichtlich keine Alternative. Die Nachfrageentwicklung legt somit bei einer Verbesserung der Eisenbahnen folgende verkehrspolitische Prioritätenreihung nahe: Güterfernverkehr – Personennahverkehr – Personenfernverkehr.

# Das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN) aus der Sicht Wiens

## Trassierung

Die These, Europa wäre „für ein Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnnetz geschaffen“ muß abgesehen vom Nachfrageaspekt auch aus topografischen Gründen relativiert werden. Viele noch dazu nachfragegeschwache Netzteile haben topografische Gegebenheiten, die Hochgeschwindigkeit (250 km/h) verkehrswirtschaftlich, aber auch umweltmäßig ausschließen.

## Leistungsfähigkeit und Auslastung

Hier verdienen zwei Aspekte besondere Beachtung:

- Die Auslastung des Schienennetzes erreicht auf wichtigen Abschnitten, insbesondere dort, wo sich mehrere Verkehrsfunktionen überlagern, die vorhandene Leistungsfähigkeitsgrenze, die durch den Schnellverkehr zusätzlich herabgesetzt wird: Das Eisenbahnnetz ist immer mehr mit Engpässen konfrontiert.
- Andererseits aber sind die Möglichkeiten zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit keinesfalls ausgeschöpft. Dies betrifft Knoten, Systemübergänge (Interoperabilität), und das Sicherungssystem. Es ist naheliegend, vorerst einmal diese Reserven zu aktivieren.

Diese Gesichtspunkte haben dazu geführt, daß unabhängig von der Paradigmendiskussion über „schnell“ und „langsam“ der Begriff „Hochleistungsnetz“ gegenüber dem „Hochgeschwindigkeitsnetz“ zunehmend an Bedeutung gewinnt.

## Betriebskosten

In der Argumentation zu einem reinen Hochgeschwindigkeitsnetz nehmen Überlegungen zu den laufenden Kosten eines erweiterten Eisenbahnnetzes eine untergeordnete Rolle ein. Befunde über vorhandene Hochgeschwindigkeitsstrecken lassen einen betriebswirtschaftlichen Erfolg nur auf nachfragegestärkten Strecken erwarten. Dies zeigt sich sehr deutlich am Beispiel des französischen TGV: dem betriebswirtschaftlichen Erfolg der Strecke Paris – Lyon stehen starke Abgänge auf den übrigen bisher gebauten Strecken gegenüber. Dies hat bereits zu einer Zurücknahme bzw. zu einer zeitlichen Verschiebung des weiteren Streckenausbaues geführt. Daran dürfte auch eine allgemeine Erhöhung der Verkehrskosten, die unvermeidlich ist, nicht allzuviel ändern. Dies gilt im besonderen für artreine Strecken, d. h. getrennte Netze für den Fernverkehr und den übrigen Schienenverkehr bzw. für den Güterverkehr und den Personenverkehr. Unabhängig vom Investitionsrisiko ist ein Hochgeschwindigkeitsnetz somit mit einem betriebswirtschaftlichen Risiko konfrontiert, das die angestrebte private Betreiberschaft grundsätzlich in Frage stellt.

## Zusammenfassende Hypothesen

Viele Anzeichen deuten darauf hin, daß die anspruchsvolle Zielsetzung eines europaweiten Eisenbahn-Hochgeschwindigkeitsnetzes in absehbarem Zeitraum nicht erfüllbar ist. Folgende Aspekte werden stärkere Bedeutung gewinnen:

- Erhöhung der Systemleistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes
- Die Konzentration der Kräfte angesichts insgesamt begrenzter Ressourcen, was die Finanzierung, Durchsetzbarkeit und den Interessenausgleich betrifft
- Stärkere Beachtung des Güterverkehrs, für den die höchsten Zuwachsraten vorausgesagt werden, u. a. auch durch erheblich höhere Transportgeschwindigkeiten
- Schrittweise Verbesserungen unter Verwendung der vorhandenen Infrastruktur
- Verkehrsträgerübergreifendes Systemmanagement entlang der wichtigsten Korridore

# Das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN) aus der Sicht Wiens

Die Relativierung des Geschwindigkeits-Paradigmas sollte die Idee eines transeuropäischen Netzes aber insgesamt fördern, weil sich dadurch eine gleichmäßigere, regional weniger differenzierte Verbesserung der Erreichbarkeit ergibt, was nicht zuletzt kooperative Strategien fördern sollte. Schon jetzt zeigt sich, daß der Wettlauf um Hochgeschwindigkeitsstrecken eher zu politischen Differenzen denn zu Allianzen führt.

### 3.2.3 Neue Verkehrstechnologien

#### Rückblick

Nach ihrer räumlichen Wirksamkeit lassen sich folgende historische Entwicklungen anführen:

**Abb. 8:** Geschichte der Verkehrsmittel nach räumlicher Wirksamkeit

Verkehrsträger	Raumwirkung	Transportgeschwindigkeit (km/h)	System- Höchstgeschwindigkeit
Zu Fuß	Fläche	3 km/h	4 km/h
Pferdegespann	Fläche	5 – 10 km/h	15 km/h
Eisenbahn	Linie	50 – 100 km/h	400 km/h
Kraftfahrzeug	Fläche	50 – 100 km/h	150 km/h
Flugzeug	Knoten	200 – 800 km/h	1000 km/h
Telekom	Fläche/Linie	<sup>1)</sup>	<sup>2)</sup>

<sup>1)</sup> netzabhängig, <sup>2)</sup> kein materieller Transport

Die konkurrierenden Verkehrsträger Bahn und Straße unterscheiden sich weniger durch Kosten und Transportgeschwindigkeiten, als durch ihre Erschließungswirkung als Linien- oder Flächenverkehrsmittel. An diesem grundsätzlichen Systemunterschied, der durch die Ausdünnung der Eisenbahnnetze tendenziell größer wird, vermögen wohl auch „faire“ Wegekosten nichts zu ändern. Personen- und Gütertransport sind damit auf den „kombinierten“ Verkehr angewiesen, wodurch die Knoteneigenschaften immer wichtiger werden.

Mit dem Flugzeug kam ein Verkehrsmittel, das aufgrund seines Mediums linienunabhängig ist, wobei Wirtschaftlichkeit und Knotenanforderungen gewisse Grenzen in der flächenhaften Erschließungswirkung setzen. Für die Einsatzgrenzen des Flugzeuges spielen alternative Verkehrsangebote eine besondere Rolle. Die Erfolge des Regionalflugverkehrs in einigen Ländern sind deshalb auch ein Befund für unzureichende Angebote im Schienenverkehr.

Generell ist die Festlegung von Verkehrsaffinitäten auf Zielebene fragwürdig. Alle Überlegungen zur Aufwertung des Eisenbahnverkehrs aufgrund verkehrsmittelspezifischer, „idealer“ Reiseweiten gingen bislang ins Leere, sie werden durch das Marktverhalten widerlegt. Nachdem eine ordnungspolitische „Zuweisung“ von Nachfragesegmenten im Fernverkehr bislang nicht erfolgreich war, sollten die Zukunftschancen der Verkehrsmittel stärker aus den Systemeigenschaften und dem Marktverhalten entwickelt werden. „Erfolgreiche“ Verkehrsmittel sollten dann auch stärker in kooperative Strategien einbezogen werden, anstatt sie mit unzureichenden Mitteln zu konkurrenzieren.

#### Telematik als Teil des Verkehrssystems

In der Diskussion über die Zukunft der Verkehrssysteme spielt die Telematik eine immer größere Rolle. Informations- und Kommunikationstechniken und -technologien werden unter anderem danach

# Das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN) aus der Sicht Wiens

beurteilt, inwieweit sie physischen Verkehr ersetzen und damit die vorhandenen Verkehrssysteme ergänzen und entlasten können.

**Abb. 9:** Telematik und Verkehr: Mögliche Aufgaben

- Optimierung der Verkehrsströme und Verkehrssysteme durch Informations-, Steuerungs- und Kontrollsysteme
- Effektivierung der Verkehrsmittel durch Information und Kommunikation
- Verlagerung von Verkehrsströmen auf ressourcenschonende Verkehrssysteme und Verkehrsmittel durch Nutzung von Informations- und Kommunikationstechnologien
- Verminderung von materiellem Verkehr: Substitution physischer Verkehrsflüsse durch Informationsflüsse
- Vermeidung von materiellem Verkehr: Telematische Unterstützung neuer Raum-, Siedlungs-, Produktions-, Unternehmens- und Verwaltungsstrukturen mit reduzierten Mobilitätsanforderungen

Die ersten drei Bereiche zielen auf Verbesserungen innerhalb vorhandener Verkehrssysteme ab, wie sie im Rahmen der EU-Verkehrspolitik auch enthalten sind.

**Abb. 10:** Telematikvorhaben im Rahmen der EU

Europaweite Projekte	Kosten bis 1999 (MECU)	Kosten bis 2010 (MECU)
Straßenverkehrsmanagement und Informationsdienste für Straßen- und Intermodalverkehr	2.600	31.000
Flugverkehrsmanagement und Mehrwertdienste	6.500	16.000
Seeschiffsverkehrsmanagement und Informationsdienste (VTMIS)	800	1.100–1.500
Schienenverkehrsmanagement und Informationsdienste	350	700
Satellitenortungssysteme	200	900
<b>Summe</b>	<b>10.450</b>	<b>49.700</b>

Durch den Einsatz der Telematik erwartet man sich – allerdings sehr optimistisch – folgende Auswirkungen:

- 7% weniger Emissionen durch Verkehrssteuerung,
- 10% weniger Energieverbrauch durch Verkehrsinformationssysteme,
- 30% weniger Kollisionen auf Autobahnen durch Geschwindigkeits- und Wetterinformationssysteme,
- 12% höhere Überlebensraten durch Frühwarnsysteme (Antikollisionssysteme),
- 20% weniger Reisezeit für öffentliche Verkehrsmittel,
- 9% kürzere Fahrtlänge durch Zielführung.

Diese erwarteten positiven Auswirkungen müssen allerdings vor dem Hintergrund allgemeiner Verkehrszunahmen gesehen werden. Anzumerken ist überdies, daß nicht alle Telematik-Anwendungen zielkonform sind, etwa eine Optimierung des Kfz-Verkehrs in Ballungsräumen.

Abgesehen von Verbesserungen innerhalb vorhandener Verkehrssysteme ist die Telematik auch ein neues „Verkehrsmittel“ für Informationsflüsse. Über die Zukunft dieses neuen Verkehrsmittels herrscht große Unsicherheit. Je nach Werthaltung werden „Global Villages“ oder „Virtual Cities“ vorausgesagt. Längerfristig dürften die gesellschaftlichen und sozialen Veränderungen durch Telematik beträchtlich sein.

# Das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN) aus der Sicht Wiens

Angesichts dessen ist auch die zukünftige Rolle der Telematik innerhalb des Verkehrs ungewiß. Konkurriert sie mit den vorhandenen Systemen oder ergänzt sie diese? Dazu kommt, daß der Weg in die Informationsgesellschaft offensichtlich mit mehreren Geschwindigkeiten beschriftet wird, d. h. über „Datenhighways“ mit hohem Durchsatz und „Landstraßen“ für weniger anspruchsvolle Kommunikation. Mit Sicherheit ist das neue Verkehrsmittel bei der Herstellung der Infrastruktur und im Betrieb um Größenordnungen billiger als alle anderen Verkehrsträger. Bislang zeichnen sich folgende Einsatzfelder ab:

- Telearbeit
- Fernbezug von Waren und Dienstleistungen
- Fernlernen
- Fernkonferenzen und -meetings als Ersatz für Geschäftsreisen
- Ferndiagnostik und -service

Es ist offensichtlich, daß diese Anwendungen nur den Beginn der Ära der Telematik darstellen. Die verkehrlichen Auswirkungen der Substitution materiellen Verkehrs beziehen sich derzeit auf theoretische Berechnungen sowie auf wenige Fallbeispiele und sind entsprechend vage, es werden Abnahmen bei der Verkehrsleistung von 5 – 30% geschätzt. Dem steht allerdings jener generierte Verkehr gegenüber, der durch eine Umorganisation der Aktivitäten entsteht. Überdies sind nur bestimmte Dienstleistungen telematikfähig, sodaß mittelfristig und für den Berufspendelverkehr von einem Reduktionspotential im materiellen Verkehr unter 5% ausgegangen werden kann – damit liegt das Potential des nichtmateriellen Verkehrs innerhalb der Prognoseunsicherheit des Gesamtverkehrs. Bezogen auf das Transeuropäische Verkehrsnetz ergeben sich folgende Gesichtspunkte:

- Wichtige TEN-Knoten dürften als Telematik-Knoten zusätzlich an Bedeutung gewinnen. Zwischen diesen Knoten wird eine berufliche und private virtuelle Präsenz möglich sein. Diese „Knotenvorteile“ werden mit ergänzen den Dienstleistungen auch regional wirksam.
- Es entsteht eine rasant wachsende und Informationsqualität gewinnende flächige Erschließung, die eine weniger anspruchsvolle Kommunikation – wie sie bei den Knoten möglich sein wird – sicherstellt. Inwieweit dieses neue flächige „Verkehrsmittel“ auf Unternehmensebene und privat genutzt wird, ist offen.

Damit lassen sich zwei verkehrliche Wirkungen grob skizzieren: Entfall materieller Transporte zwischen den TEN-Knoten aufgrund virtueller persönlicher Kommunikationsmöglichkeiten, gleichzeitig aber tendenziell mehr Verkehr in der Fläche sowie zwischen den Knoten und dem „telematischen Umland“, der von einem zusätzlichen persönlichen Kommunikationsbedürfnis, etwa zwischen den „Internet-Partnern“ geprägt ist.

Insgesamt dürfte die Telematik zu einer Umorganisation des Verkehrs insgesamt führen, aber zu keiner Abnahme des physischen Verkehrsaufkommens, geschweige denn der Verkehrsleistungen.

Die regionalen Aspekte der Telematik werden an anderer Stelle behandelt (Kap. 2.3).

### 3.3 Finanzierung und Kosten

Kosten bezeichnen die jährlichen Aufwendungen für die Errichtung (Annuitäten) sowie die jährlichen Aufwendungen für den Betrieb der Verkehrssysteme. Als Finanzierung wird die (einmalige) Bereitstellung des Investitionsbedarfs verstanden.

Seit längerem schon ist die Finanzierung das zentrale Problem bei der Schaffung der Verkehrsinfrastruktur – und zwar auf allen administrativen Ebenen. Der öffentliche Personenverkehr in den Städten, nationale Investitionsprogramme für Autobahnen und Eisenbahnen bis hin zum Transeuropäischen Verkehrsnetz – überall werden finanzielle Engpässe immer deutlicher und nicht zuletzt durch nationale Spar-

# Das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN) aus der Sicht Wiens

programme zur Erfüllung der Maastricht-Kriterien noch verschärft. Vergleichsweise unbeachtet bleiben dagegen die Betriebskostenabgänge, die durch die insgesamt geringen Verkehrseinnahmen, eine zu geringe Verkehrsnachfrage sowie eine oftmals ineffiziente Organisation der Verkehrsunternehmen begründet sind.

Die Verkehrskosten stellen jedenfalls die wesentlichste Rahmenbedingung für Errichtung und Betrieb von Verkehrssystemen dar, aber auch für eine umweltgerechte Lenkung des Verkehrsverhaltens.

### 3.3.1 TEN-Finanzierung

Die Schaffung des Transeuropäischen Verkehrsnetzes erfordert nach aktuellen Schätzungen folgende Aufwendungen:

**Abb. 11:** Investitionsbedarf des Transeuropäischen Netzes (Stand 1996)

Vorhaben	Investitionsbedarf (Mrd. ECU) ca.	
	Gesamtsumme	Vorgesehene Investitionen 1994 – 1999
Prioritäre Vorhaben (14 Projekte)	100	40
Weitere wichtige Vorhaben in den Mitgliedsstaaten	49	23
Europaweite Vorhaben (Technologie, Management, etc.)	50	10
MOEL-Vorhaben	15	–
Summe	214	73
TEN-Haushaltlinie 1995		0,24

Neben der bescheidenen TEN-Haushaltlinie gibt es allerdings noch andere TEN-Finanzierungen, wobei die strukturell begründeten Zuschüsse aus dem Struktur- und Kohäsionsfonds tendenziell abnehmen dürften.

**Abb. 12:** Finanzielle Beteiligung der Europäischen Gemeinschaft am TEN (Mio. ECU)

Art	Instrument	Zeitraum	
		1993–1994	1995
Darlehen	EIB	4.342	2.075
Bürgschaften	EIF	76	85
Zuschüsse	Strukturfonds	884	115
	Kohäsionsfonds	2.383	1.027
	TEN-Haushaltlinie	385	240
	(davon 14 prioritäre Vorhaben)	180	183
Summe		8.069	3.542

Generell wird die Finanzierung des TEN offensichtlich als nationale Aufgabe der Mitgliedsstaaten aufgefaßt, die Beteiligung der EU beschränkt sich – abgesehen von den Vorhaben zur „Kohäsion“ – auf die Finanzierung von Machbarkeitsstudien. Diese Haltung spiegelt die bisherige verkehrspolitische Strategie wider, das TEN-Vorhaben durch Initialzündungen zu fördern. Diese Unterstützungen der EU ändern nichts daran, daß die Mitgliedsstaaten die Hauptlast zu tragen haben – und dies vor dem Hintergrund abnehmender Handlungsspielräume bei den nationalen Budgets.

# Das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN) aus der Sicht Wiens

Angesichts dessen ist eine Fülle von Vorschlägen in die Finanzierungsdiskussion eingebracht worden, wobei große Hoffnung auf private Beteiligungen gesetzt wird. Aus heutiger Sicht läßt sich diese Diskussion so zusammenfassen:

- Investitionen in große Infrastrukturprojekte „rechnen“ sich bei Würdigung ihrer direkten Effekte nur selten. Indirekte, langfristige Effekte, die aufgrund dessen ins Treffen geführt werden, neigen dazu, überschätzt zu werden. Die Hypothese, daß Verkehrsinfrastruktur Wachstum nach sich zieht, ist weniger wahrscheinlich als der Umkehrschluß: Wachstum dürfte die Schaffung von Verkehrsinfrastruktur erst ermöglichen und auch erfordern.
- Die Errichtung eines Transeuropäischen Netzes durch die öffentliche Hand und als Wachstumsmotor ist generell umstritten: Öffentliche Investitionen sind per se weniger effektiv als private, und möglicherweise behindern übermäßige öffentliche Ausgaben, die höhere Steuern und die umfassende Bindung von Ressourcen (Kapital, Personal, etc.) – das heißt den Entfall privater Möglichkeiten – nach sich ziehen, sogar das Wachstum.
- Für eine antizyklische Strategie zur Beschäftigung sind Verkehrsinvestitionen ohnehin wenig geeignet – durch die langen Vorbereitungszeiten, den fehlenden Zusammenhang zwischen lokalen Beschäftigungsproblemen und TEN-Ausbauerfordernissen und schließlich durch den vergleichsweise geringen spezifischen Beschäftigungseffekt im Verkehrswegebau. Das Strukturproblem „Langzeitarbeitslosigkeit“ ist durch den TEN-Ausbau nicht lösbar.
- Für private Finanzierungsformen fehlen derzeit noch entscheidende Rahmenbedingungen, wie sie etwa im Grünbuch „Faire und effiziente Preise im Verkehr“ angedacht sind. Erst erheblich höhere Wegekosten schaffen Verkehrseinnahmen, die zumindest auf nachfragestarken Korridoren ernsthaftes privates Engagement entstehen lassen können. Dies gilt in besonderem Maß für den Schienenverkehr.

Zwar gibt es ermutigende Beispiele für eine „Public-Private-Partnership“. Die Straßburger Straßenbahn, die U-Bahn in Toulouse, Autobahnen in Ungarn werden beispielsweise unter privater Beteiligung finanziert. Allerdings hat der ökonomische Mißerfolg des zur Gänze privat finanzierten „Chunnel“-Projektes das Privatinteresse erheblich gedämpft. Dieses Projekt ist Beleg dafür, daß wichtige Rahmenbedingungen für die Wirtschaftlichkeit von Verkehrsprojekten (Herstellungskosten, Nachfrageentwicklung, Konkurrenzsituation) oftmals viel zu optimistisch eingeschätzt werden.

Aufgrund all dessen herrscht die Auffassung vor, daß vorerst die einnahmenwirksamen Rahmenbedingungen („Kostenwahrheit“) verbessert werden müssen, um private Investitionsanreize zu schaffen. Gleichzeitig müssen an öffentliche Verkehrsinfrastrukturinvestitionen rigorosen Kriterien der Effizienz angelegt werden. Zumindest muß über den Preis außerwirtschaftlich erwünschter Effekte – wie das Zusammenwachsen Europas durch verbesserte Kommunikationsmöglichkeiten – Klarheit bestehen.

### 3.3.2 Wegekosten

Die derzeitigen Rahmenbedingungen für Errichtung und Betrieb des gesamten Verkehrssystems sind unzureichend. Die Transportkosten sind generell zu gering, was erhebliche unerwünschte und weitgehend irreversible Konsequenzen bei der Raum- und Verkehrsentwicklung mit sich gebracht hat. Sogenannte externe Kosten für Überlastungen, Lärm, Schadstoffe und Unfallfolgen werden von den einzelnen Verkehrsträgern nur teilweise oder gar nicht getragen, was dem Kfz-Verkehr (Lkw und Pkw) zu unerwünschten Marktvorteilen gegenüber umweltfreundlichen und sicheren Verkehrsträgern verhilft. Unterschiedliche gesetzliche Bestimmungen verzerren zusätzlich den „Verkehrsmarkt“ zwischen den Mitgliedsstaaten der EU und den Nachbarstaaten. In dieser Situation sind zwei Strategien möglich, die sich in Teilen auch verbinden lassen:

- **Kostenwahrheit und Liberalisierung**  
„Faire und effiziente Preise im Verkehr“ (Grünbuch), bei gleichzeitiger Harmonisierung, Liberalisie-

# Das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN) aus der Sicht Wiens

rung und Deregulierung zur Schaffung eines besser funktionierenden Marktes, schrittweise Privatisierung von Verkehrsleistungen.

- **Regulierung**

Markteingriffe durch stärkere gesetzliche Regulierung, Erbringung von Verkehrsleistungen als öffentliche Aufgabe.

Die Verkehrspolitik der Union geht eindeutig in Richtung von Liberalisierung und Deregulierung, seit kurzem ist durch die notwendige Neufassung der Wegekosten-Richtlinie auch eine schrittweise Anpassung der Verkehrskosten an die tatsächlich verursachten Kosten auf der Tagesordnung. Damit ist die Zielrichtung für künftige Rahmenbedingungen vorgegeben, wodurch regulierende Maßnahmen nur als Ergänzung in jenen Bereichen zum Tragen kommen werden, die durch Kostenanpassungen nicht gelöst werden können.

## (1) Wegekostenrechnungen

Die Schaffung „fairer und effizienter Preise im Verkehr“, wie sie im Grünbuch der EU-Kommission (KOM [95] 691) dargelegt ist, hat die Internalisierung externer Kosten zum Ziel. Dieses Grünbuch steht am Ende einer Reihe von Beiträgen zur „Kostenwahrheit“, die seit langem unter dem Aspekt der Verkehrslenkung, aber auch der Verkehrsfinanzierung gefordert wird. Grundlage einer solchen kostenbewußteren Verkehrspolitik sind Wegekostenrechnungen, bei denen interne und externe Verkehrskosten bestimmt bzw. abgeschätzt werden. Die Teile der Wegekosten, die von den Benutzern getragen werden, nennt man interne Kosten. Dazu gehören die Mineralölsteuer, Kfz-Steuern, Straßenbenutzungsgebühren, Parkgebühren und dergleichen. Die externen Kosten des Verkehrs sind jene, die ein Benutzer infolge der in Anspruch genommenen Verkehrsleistung entweder nicht selbst bezahlt oder nicht in den Genuß des vollständigen Nutzens kommt.

Es gibt eine erhebliche Bandbreite bei der Zurechnung der externen Kosten.

**Abb. 13:** Interne und externe Kosten des Verkehrs

Kostenarten	interne Kosten	externe Kosten
Infrastrukturkosten	Kraftfahrzeugsteuern Mineralölsteuern Benutzungsgebühren	von den Verkehrsteilnehmern nicht gedeckte Infrastrukturkosten (wie z. B. von anderen getragene Kosten, unentgeltliche Bereitstellung von Parkplätzen usw.)
Staukosten	eigene Kosten, die durch den Stau entstehen	Kosten Dritter, die durch Stau entstehen (wie z. B. Produktions- oder Zeitverluste Dritter)
Unfallkosten	von der Versicherung getragene Kosten eigene Unfallkosten	nicht gedeckte Unfallkosten (wie z. B. Versicherungskosten, die durch die Beitragszahlungen nicht gedeckt sind, Schmerzen und Leid Dritter, Produktionsausfälle, die nicht durch Versicherungsleistungen abgedeckt sind u. a.)
Umweltkosten	eigene Kosten, die aus der Umweltbeeinträchtigung entstehen	nicht gedeckte Umweltkosten (z. B. Lärmbelastung Dritter, Gesundheitsschäden Dritter in Form von Lärm- bzw. Schadstoffbelästigung, Gebäudeschäden u. a.)

Der Verkehr verursacht neben Kosten auch einen hohen Nutzen, der die Summe aller volkswirtschaftlichen Vorteile, die sich aus dem Bau und Betrieb der Verkehrsinfrastruktur ergeben, bezeichnet. Auch der Nutzen des Verkehrs setzt sich aus den internen sowie den externen Nutzen zusammen und Nutzen von Verkehrsleistungen besteht in der Verbesserung der wirtschaftlichen Verhältnisse, welche durch räumliche Veränderung von Personen, Gütern und Nachrichten herbeigeführt wird. Verlässlich funktionierende Verkehrsverbindungen sind eine Grundvoraussetzung jedes Wirtschaftssystems, welches auf räumlicher Arbeitsteilung aufbaut.



# Das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN) aus der Sicht Wiens

Abb. 14: Interne und externe Nutzen des Verkehrs

NUTZEN		
intern	extern	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• verringerte Transportkosten</li> <li>• Produktionsgewinne</li> <li>• Wachstumseffekte</li> <li>• Erschließungseffekte</li> <li>• Reduktion von externen Kosten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gewinne bei Nichtbenützern aus:               <ul style="list-style-type: none"> <li>– Wachstumseffekten</li> <li>– größerem Absatz und Arbeitskräftepotential</li> <li>– verbilligten Transportkosten</li> </ul> </li> <li>• Gewinne aus Wertsteigerungen von Grundstücken</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einkommens- und Beschäftigungseffekte</li> <li>• Benutzerkostensparnisse im ÖV</li> </ul>

Der größte Teil des Verkehrs erzeugt internen Nutzen, der dem Verkehrsteilnehmer selbst zufällt. Dazu gehört z. B. die Einsparung von Zeitkosten aufgrund einer neuen Verkehrsverbindung oder die Reduktion der Unfallhäufigkeit wegen des Ausbaus einer bestehenden Straße. Der externe Nutzen ist jener Teil des sozialen Nutzens, der zwar durch den Bau und Betrieb der Verkehrsinfrastruktur entsteht, aber nicht bei den Verkehrsteilnehmern anfällt. Externe Nutzen können pekuniärer und technologischer Natur sein. Generell werden unter marktwirtschaftlichen Bedingungen Kosten externalisiert und Nutzen internalisiert.

Nicht zuletzt deshalb gibt es auch keinen nennenswerten externen Nutzen des Verkehrs, die Vorteile der Verkehrsinfrastruktur werden von den Verkehrsteilnehmern im Sinne der Marktgesetze wahrgenommen.

## (2) Externe Kosten

Eine Abschätzung der durch Unfälle und Umweltbelastungen (Lärm, Schadstoffe) verursachten Kosten sowie jener für die Verkehrsüberlastung ergibt für die Mitgliedsstaaten einschließlich der Schweiz insgesamt mehr als 200 Mio. ECU/Jahr.

Abb. 15: Grobschätzung der externen Kosten des Verkehrs in der EU (1995)

Effekt	Kosten (Mio. ECU/Jahr)	Prozent des BIP
Verkehrsüberlastung	110	2,0%
Unfälle	82	1,5%
Luftverschmutzung <sup>1)</sup>	22	0,4%
Lärm	11	0,2%
Summe	225	4,1%

<sup>1)</sup>ohne Treibhauseffekte (ca. 0,4% des BIP)

Rechnet man die Treibhauseffekte hinzu, erreichen die externen Kosten des Verkehrs ca. 4,5% des Brutto-Inlandsproduktes der Union. Der Straßenverkehr ist davon mit mehr als 90% beteiligt. Dem gegenüber stehen geschätzte Straßenkosten von 1% des BIP und Straßeneinnahmen (Steuern, Gebühren) von ca. 2% des BIP. Geht man von diesen Eckdaten aus, müßten einem kostendeckenden Straßenverkehr durchschnittlich die 2,5-fachen Kosten angelastet werden – ungeachtet der notwendigen Differenzierungen nach Verkehrsträgern (Pkw, Lkw) und Gebieten.

# Das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN) aus der Sicht Wiens

**Abb. 16:** Externe Verkehrskosten nach Effekten für die EU'96 + Schweiz (Bezugsjahr 1991)

Effekt	Straße				Bahn		Luftfahrt		Schiff	Gesamt	
	Pkw	Busse	MR	Güter	Pers.	Güter	Pers.	Güter	Güter	Pers.	Güter
Millionen ECU/a											
Unfälle	106.170	4.207	15.558	21.387	526	218	-	-	-	126.461	21.606
Lärm	14.630	1.885	4.398	12.205	864	1.168	2.094	710	-	23.871	14.083
Luftverschm.	21.785	1.830	594	12.522	569	174	3.475	1.128	458	28.252	14.282
Klima	21.585	1.223	329	10.340	826	274	6.798	2.167	206	30.760	12.987
Gesamt	164.169	9.145	20.879	56.453	2.784	1.835	12.367	4.005	665	209.344	62.958

Eine Unterscheidung nach den Mitgliedsstaaten ergibt eine Bandbreite der externen Kosten von etwa 3 - 10% des jeweiligen BIP.

Diese Grobschätzung der externen Kosten dürfte an der Untergrenze liegen, eine differenziertere Betrachtung ergibt höhere Werte.

**Abb. 17:** Externe Verkehrskosten in den Mitgliedsstaaten (+Schweiz) für das Bezugsjahr 1991

	Straße				Bahn		Luftfahrt		Schiff	Gesamt		Total	Anteil am BIP
	Pkw	Busse	MR	Güter	Pers.	Güter	Pers.	Güter	Güter	Pers.	Güter		
Mio. ECU/a													
Österreich	4.884	220	518	1.043	69	43	102	10	8	5.794	1.103	6.897	5,2%
Belgien	6.519	214	640	1.307	70	56	289	124	33	7.733	1.520	9.253	5,8%
Dänemark	2.188	164	70	1.002	101	19	207	36	0	2.730	1.057	3.787	3,6%
Finnland	2.156	173	181	698	40	54	148	22	6	2.699	781	3.479	3,5%
Frankreich	22.829	1.229	1.765	15.028	260	142	1.676	667	33	27.759	15.870	43.629	4,5%
Deutschland	45.793	1.660	4.995	9.398	754	691	2.011	1.049	351	55.212	11.489	66.701	4,9%
Griechenland	1.687	337	217	999	21	8	148	16	0	2.410	1.023	3.433	6,0%
Irland	990	50	58	474	19	16	78	11	0	1.194	501	1.695	4,8%
Italien	19.741	1.571	6.818	6.665	482	350	875	276	1	29.486	7.291	36.777	4,0%
Luxemburg	237	14	21	68	4	5	8	0	1	285	74	359.000	4,8%
Niederlande	5.264	191	506	1.868	117	22	1.425	604	229	7.502	2.724	10.226	4,3%
Norwegen	1.627	103	161	446	15	9	185	25	0	2.091	481	2.572	3,0%
Portugal	4.241	275	531	398	89	29	139	18	0	5.275	446	5.721	10,3%
Spanien	11.794	1.166	1.428	6.314	156	137	837	140	0	15.380	6.591	21.972	5,2%
Schweden	3.783	226	558	960	28	41	228	30	1	4.823	1.032	5.855	3,1%
Schweiz	3.815	68	976	818	123	111	581	197	0	5.562	1.126	6.688	3,6%
Großbrit.	26.621	1.485	1.436	8.966	436	102	3.430	779	2	33.407	9.850	43.257	5,3%
<b>EUR 17</b>	<b>164.169</b>	<b>9.145</b>	<b>20.879</b>	<b>56.453</b>	<b>2.784</b>	<b>1.835</b>	<b>12.367</b>	<b>4.005</b>	<b>665</b>	<b>209.344</b>	<b>62.958</b>	<b>272.302</b>	<b>4,6%</b>
Anteil an den													
Gesamtkosten	60,3%	3,4%	7,7%	20,7%	1,0%	0,7%	4,5%	1,5%	0,2%	76,9%	23,1%	100,0%	

Hauptverursacher der externen Kosten (ohne Staukosten) sind der

- Pkw-Verkehr .....ca. 60%
- Lkw-Verkehr .....ca. 20%
- Motorradverkehr .....ca. 8%
- Flugverkehr .....ca. 5%

Diese Verursacher sind für mehr als 90% der externen Kosten verantwortlich.

# Das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN) aus der Sicht Wiens

Zu den externen Kosten werden darüber hinaus die Staukosten (Überlastungskosten) hinzugerechnet. Dabei darf man allerdings nicht übersehen, daß die Verkehrsteilnehmer durch die Verkehrsmittelwahl (bei mehreren Alternativen) „Marktverhalten“ zeigen, sodaß die überlastungsbedingten Effekte internalisiert sind. Anders ist es bei jenen Überlastungskosten, die von der Allgemeinheit getragen werden bzw. die durch Behinderungen anderer Verkehrsträger (ÖPNV) entstehen.

**Abb. 18:** Kosten von Straßenüberlastungen in Großbritannien (1993)

Bereich	Anteil an Überlastungskosten (%)
Autobahnen	1
Landstraßen	1
Großstadt – Zentrum	40
– Peripherie	43
Kleinstadt	15

Überlastungskosten treten räumlich differenziert auf, der Hauptanteil fällt in den Ballungsräumen an. Der Abbau von Verkehrsüberlastungen, u. a. durch differenzierte Preise, aber auch durch betriebliche und organisatorische Verbesserungen (Telematik, Verkehrsverhaltensänderungen, etc.) ist eine wichtige Aufgabe für ein effizienteres Verkehrssystem, ungeachtet dessen, ob es sich dabei um eine Internalisierung von externen Kosten handelt.

### 3.3.3 Kostendeckungsgrade

Die Kostendeckungsgrade bezeichnen das Verhältnis von Einnahmen durch die Wegennutzer, wie Kraftfahrzeug- und Mineralölsteuer, Benutzungsgebühren u. ä., zu den Wegekosten. Man unterscheidet den betriebswirtschaftlichen Kostendeckungsgrad (BWK) ohne externe Kosten und den „globalen“ Kostendeckungsgrad (GK) unter Einrechnung der externen Kosten (ohne Überlastungskosten).

In Österreich wurden in jüngster Zeit für Straße und Schiene mehrere Berechnungen der Kostendeckungsgrade angestellt, und zwar bundesweit für Straße und Schiene, für den Brenner-Korridor und die Stadt Wien.

**Abb. 19:** Kostendeckungsgrade

Bereich	Straße <sup>2)</sup>		Schiene	
	BWK	GK	BWK	GK
Österreich	132% <sup>1)</sup>	43% <sup>1)</sup>	–	42%
Brenner-Korridor	–	78%	–	70%
Stadt Wien	–	34% <sup>1)</sup>	–	29% <sup>1)</sup>

<sup>1)</sup> Zinsen 3%, <sup>2)</sup> Bundesstraßen

Man kann davon ausgehen, daß die globalen Kostendeckungsgrade für Straße und Schiene etwa 40% betragen, sieht man von ausgewählten Korridoren mit hoher und gebündelter Verkehrsleistung ab. Die geringen Kostendeckungsgrade entstehen bei der Straße durch die externen Kosten, bei deren Vernachlässigung der Straßenverkehr global „kostendeckend“ wäre. Bei der Schiene sind die mangelnde Effizienz, die verkehrspolitischen Regulierungen, aber auch systemimmanente Eigenschaften (Fahrplanzwang, etc.) für den geringen Kostendeckungsgrad verantwortlich.

# Das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN) aus der Sicht Wiens

## 3.3.4 Schlußfolgerungen

Verkehrskosten müssen nach und nach den tatsächlich verursachten Kosten angepaßt werden, u. a. durch Internalisierung externer Kosten beim Straßenverkehr. Geht man aber davon aus, daß Effizienzsteigerungen im Schienenverkehr begrenzt sind, werden auch dessen Kosten nach und nach angepaßt werden müssen. Der angestrebte Lenkungseffekt durch „Kostenwahrheit“ geht somit zweifach verloren:

- Transportkosten werden bei zunehmender Wertdichte im Güterverkehr weniger entscheidungsrelevant für die Verkehrsmittelwahl, im Personenverkehr gehen Technologie (3-Liter-Auto) und Deregulierung (Flugverkehr) tendenziell in Richtung unerwünschter Verkehrsverlagerungen.
- Die Kosten der umweltfreundlichen Verkehrsmittel (Schiene, Schiff) werden unter dem Diktat der Eigenwirtschaftlichkeit so angepaßt werden müssen, daß allfällige Kostenvorteile gegenüber dem Straßenverkehr, bei dem zwar die externen Kosten internalisiert werden, wieder verloren gehen.

Die Zielrichtung der Verkehrskostendebatte dürfte sich angesichts dieser Sachverhalte bzw. Entwicklungstendenzen von der Verkehrslenkung durch Preisbildung weitgehend abwenden und der Hauptaufgabe zuwenden: Der Finanzierung und dem Betrieb von Verkehrsanlagen – und dies soweit als möglich ohne Zuwendungen von staatlichen Mitteln außerhalb des Verkehrssektors.

## 3.4 Umweltaspekte beim TEN

Die Umweltdiskussion beim Transeuropäischen Verkehrsnetz wird auf mehreren Ebenen geführt, kontroverielle Standpunkte sind dabei schon wegen der unterschiedlichen Werthaltungen unvermeidlich. Es geht um

- die Systemeigenschaften der Verkehrsmittel im Hinblick auf ihre globale Verträglichkeit,
- die Umweltverträglichkeit des Transeuropäischen Verkehrsnetzes,
- die lokalen und regionalen Umweltauswirkungen von TEN-Trassen im Hinblick auf Lärm, Erschütterungen, Flächenverbrauch, Trennwirkung, Landschaftseingriffe, usw.,
- die Verfahren bis zur Umsetzung, wobei die Umweltverträglichkeitsprüfung und die Mitwirkung der BürgerInnen im Vordergrund stehen.

Diese Aspekte werden im folgenden kurz behandelt.

### 3.4.1 Umweltverträglichkeit der Verkehrsträger

Ein umweltorientierter Systemvergleich von Verkehrsträgern ist an sich problematisch, sowohl was die Art der Auswirkungen als auch was die Mittelbildungen (Toxizität, Verkehrsarten, etc.) betrifft. Dennoch erkennt man, daß die Bahn das mit Abstand umweltfreundlichste Verkehrsmittel ist, und zwar sowohl im Güterverkehr, (d. h. auch im Vergleich mit der Schifffahrt), als auch im Personenverkehr. Das gilt für den konventionellen Bahnverkehr, bei Hochgeschwindigkeitssystemen verdoppeln sich die Belastungsfaktoren.

**Abb. 20:** Umwelt-Belastungsfaktoren nach Verkehrsträgern

Kriterium	Belastungsfaktoren nach Verkehrsträgern			
	Bahn	Straße	Flugzeug	Binnenschifffahrt
Flächenverbrauch	1	3,5	0,5	6 <sup>1)</sup>
Lärmbelästigung	1	10	1	0,2
Luftschadstoffe	1	50	15	10
Energieverbrauch	1	8 (3)	15	(1,5)

(<sup>1)</sup> Güterverkehr, <sup>3)</sup> Kanäle, Quelle: eigene Erhebungen

# Das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN) aus der Sicht Wiens

Im Vergleich der Verkehrsträger können sich allerdings in Teilräumen und Korridoren auch andere Prioritäten ergeben, etwa durch besondere Rahmenbedingungen und verkehrliche Affinitäten.

## 3.4.2 Umweltverträglichkeit des TEN

Die Umweltbelange des Transeuropäischen Verkehrsnetzes werden bei den Verkehrsträgern unterschiedlich behandelt. Während beim Schienennetz die Vorteile herausgestrichen werden, beschränken sich die Umweltaussagen beim Straßennetz auf allgemeine Hinweise zur Eindämmung negativer Umweltauswirkungen und auf die reduzierte Schadstoffbelastung durch Verminderung von Verkehrsbehinderungen bei Ausbaumaßnahmen. Generell sind beim TEN die Schaffung neuer Infrastruktur und die Verkehrsnachfrage argumentativ entkoppelt, die Steuerung der Nachfrage wird dem Markt und seinen fiskalischen Rahmenbedingungen überlassen. Damit ist das TEN mit der grundsätzlichen Kritik konfrontiert, es wäre ein Impuls zur Nachfrageresteigerung und gegen eine nachhaltige und tragbare Verkehrsentwicklung.

Für das Hochgeschwindigkeits-Schienennetz werden folgende Umwelteffekte im gesamten Verkehrssystem für das Bezugsjahr 2010 abgeschätzt:

- 4% Energieeinsparung trotz höherer Mobilität,
- 7% bis 15% weniger Luftschadstoffemissionen,
- 5% mehr Lärm-Belästigte entlang von Hochgeschwindigkeitsnetzen.

Diese Globalaussagen zum Gesamtverkehrsnetz stellen sich aus lokaler und regionaler Sicht erheblich differenzierter dar.

## 3.4.3 Hochgeschwindigkeitsstrecken

Die Ausweitung der Verkehrsinfrastruktur ist allein flächenmäßig ein starker Umwelteingriff. So wird der direkte Flächenbedarf der neuen Hochgeschwindigkeitsstrecken in der EU auf ca. 400.000 ha geschätzt. Dazu kommt der indirekte Flächenbedarf in Bereichen mit erheblicher Nutzungsbeeinträchtigung. Hochgeschwindigkeitsverkehr erzeugt Lärm und Erschütterungen, die durch aufwendige – und teilweise wiederum andere Beeinträchtigungen hervorrufende – Maßnahmen in Grenzen gehalten werden müssen. Es gibt aber auch Störungen des Landschaftsbildes und -haushaltes, sowie funktionelle und ökologische Trennwirkungen.

## 3.4.4 Verfahrensaspekte

Die Schaffung des TEN steht vor einem zentralen operativen Dilemma: Werden die Vorhaben streng auf ihre Umweltverträglichkeit geprüft und im Konsens mit den Betroffenen entwickelt, wie das etwa von der Grünbewegung und den Verfechtern einer „nachhaltigen Mobilität“ gefordert wird, sind erhebliche Verzögerungen und Umsetzungsrisiken unvermeidlich, die den derzeitigen Zielvorstellungen zuwiderlaufen. Ist dagegen eine zügige Umsetzung vorrangig, können die umweltorientierten Ansprüche nicht erfüllt werden.

Eine einheitliche Vorgangsweise bei der Berücksichtigung der Umweltbelange ist schon aufgrund der unterschiedlichen Werthaltungen auf nationaler Ebene unwahrscheinlich. Vielmehr ist anzunehmen, daß periphere Vorhaben mit weniger Umweltauflagen und -kosten, mit geringeren gesellschaftspolitisch motivierten Realisierungswiderständen einfacher und kostengünstiger umsetzbar sind. Unter dem Gesichtspunkt des Umweltschutzes zeichnet sich damit eine der Verkehrsnachfrage und den Netzerforder-

# Das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN) aus der Sicht Wiens

nissen entgegengesetzte Handlungsdynamik ab: Während in Zentraleuropa der Realisierungswiderstand bei Verkehrsprojekten wächst, sind Verkehrsprojekte an Europas Peripherie vielfach noch eine konsensuale nationale Aufgabe.

## **3.5 Netzbeurteilung**

### **3.5.1 Netzentwicklung**

Würde man an die Entwicklung des Transeuropäischen Verkehrsnetzes raum- und verkehrswissenschaftliche Anforderungen stellen, so müßte ein Verfahren entwickelt werden, das auf europäischer Ebene zur Ermittlung von Korridoren höchster räumlich/verkehrlicher Bedeutung führt. Eine vergleichbare Untersuchung auf nationaler Ebene war z. B. die funktionale Bewertung des österreichischen Straßennetzes zum Bundesstraßengesetz 1971.

In der angesprochenen methodisch begründeten Vorgangsweise müßte nach Festlegung der Korridore in einem weiteren Schritt die Bedeutung der einzelnen Verkehrsträger in jedem Korridor in einer verkehrspolitisch orientierten Betrachtungsweise ermittelt werden.

Tatsächlich ist das Transeuropäische Verkehrsnetz nicht das Ergebnis einer systematischen und fachlich fundierten Netzentwicklung, sondern die im Verhandlungswege abgestimmte Summe nationaler Interessen auf der Basis unterschiedlichster Entwicklungspläne bzw. Entwicklungsvorstellungen zur höchstrangigen Verkehrsinfrastruktur. Die unterschiedliche Dichte der TEN in den EU-Ländern sowie die Differenzen in den Netzkonfigurationen zwischen Schiene und Straße der einzelnen Ländern bestätigen den gravierenden Einfluß der nationalen Verkehrspolitik auf deren Gestaltung.

Bei der Weiterentwicklung der TEN in Richtung Osteuropa sollte jedoch dieser pragmatische Weg verlassen und versucht werden, die Festlegung und Bewertung insbesondere von neu zu schaffenden Korridoren auf eine fachlich begründete Basis zu stellen. Für die Region Wien ist diese Anforderung von großer Bedeutung, gilt es doch, die gegenwärtig noch nicht vollständig definierten vorhandenen Korridore Richtung Tschechien, Slowakei und Ungarn für alle Verkehrsträger entsprechend ihrer Bedeutung festzulegen.

### **3.5.2 Projektbeurteilung**

Die Beurteilung der im Rahmen der TEN an die EU herangetragenen Projekte orientiert sich derzeit im wesentlichen am Stand der Planung und Finanzierung des jeweiligen Projektes. Der Nachweis der Zweckmäßigkeit bzw. Wirtschaftlichkeit wird meist in einem vorgelagerten, auf nationaler Ebene ablaufenden Entscheidungsprozeß geführt. Die hierfür eingesetzten Verfahren entsprechen dem Stand und den Gebräuchen der Entscheidungsvorbereitung in den jeweiligen Staaten. Größtenteils kommen Verfahren der systemanalytischen Entscheidungshilfen (Nutzen-Kosten-Untersuchungen) zur Anwendung, deren vielfältige methodische Palette kaum eine Vergleichbarkeit der Ergebnisse ermöglicht. Dies gilt im übrigen auch für das bei Projekten mit hohen Investitionssummen häufig angewandte Verfahren der Kosten-Nutzen-Analyse, das eine vollständige Monetarisierung der Wirkung und eine weitreichende Formalisierung der Entscheidungsfindung enthält. Hierbei muß auf Erfahrungen hingewiesen werden, nach denen die Festlegung bzw. Vorschreibung eines bestimmten Verfahrens sowie deren Elemente, z. B. der Kosten-Nutzen-Analyse samt Kriterien, Monetarisierungsvorschriften und Entscheidungskalkül, als nicht zielführend anzusehen ist. Als vorbildlich können in diesem Zusammenhang die österreichischen Richtlinien zum Einsatz von Entscheidungshilfen / Nutzen-Kosten-Untersuchungen im Verkehrswesen (RVS 2.2.), die z. B. im Bundesstraßenbereich bindend vorgeschrieben sind, angesehen werden. Sie geben den notwendigen methodischen Rahmen, der jedoch anwendungsspezifisch mit dem konkreten Verfahren und dessen Elementen zu füllen ist.

# Das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN) aus der Sicht Wiens

Grundsätzlich können und sollten die in dieser Richtlinie enthaltenen methodischen und verfahrensspezifischen Festlegungen bei der Beurteilung von TEN-Projekten Anwendung finden.

### 3.5.3 Systemabgrenzung

Als besonderes Problem stellt sich bei den TEN-Projekten eine ausreichende und richtige Systemabgrenzung dar. Bei der bisher üblichen Bewertung auf nationaler Ebene wird der für die EU bedeutsame transnationale Nutzen nicht oder nur ungenügend beschrieben. In einer Untersuchung zum Hochgeschwindigkeitsbahnprojekt Paris – Brüssel – Köln – Amsterdam – London (PBKAL)<sup>1)</sup> wurde erstmals der Versuch unternommen, den transnationalen Nutzen rechnerisch zu erfassen. Der so ermittelte Gemeinschaftsanteil an der Wirtschaftlichkeit des Projektes betrug rund ein Viertel. Aus der Sicht der methodisch seriösen Vorgangsweise bei der Anwendung eines Beurteilungsverfahrens erscheint die räumliche Abgrenzung entsprechend den zu erwartenden Projektwirkungen – im Fall eines TEN-Projektes länderübergreifend – selbstverständlich.

Ein weiterer bisher offensichtlich weniger beachteter Aspekt der Systemabgrenzung ist die verkehrsträgerübergreifende Beurteilung, die von einem Korridor ausgeht und das Zusammenwirken der unterschiedlichen Verkehrsträger mit in die Betrachtung einbezieht. Ebenso muß in die Gestaltung und Beurteilung von TEN-Projekten der regionale Aspekt und damit das System des Nah- und Regionalverkehrs einbezogen werden. Bleibt die Verknüpfung mit dem Nah- und Regionalverkehr außer Betracht, gehen wesentliche Projektwirkungen (z. B. Engpässe) aber auch Nutzen („Der Baum braucht Äste“) verloren. Die beiden letztgenannten Anforderungen der verkehrsträger- und systemübergreifenden Beurteilung sind gerade für die Region Wien von besonderer Bedeutung, stellt doch die Überlagerung und Verknüpfung von Schiene und Straße bzw. Fern- und Nahverkehr ein nicht unwesentliches Problem der Raum- und Verkehrsstruktur dar.

### 3.5.4 Beurteilungskriterien

Als Mindestanforderung an das Beurteilungssystem wird die Betrachtung der Aspekte Verkehr, Raum, Sicherheit, Umwelt und Kosten gesehen, die jedenfalls im Rahmen einer Wirkungsanalyse anhand von relevanten Kriterien zu beschreiben sind. Die folgende Tabelle enthält beispielhaft einen derartigen Beurteilungsrahmen.

Abb. 21: TEN-Beurteilungskriterien (Vorschlag)

Verkehr	Verringerung des Verkehrsaufwandes Netzwerk national, international
Raum	Verbesserung der Erreichbarkeit Regionalwirtschaftliche Effekte
Sicherheit	Erhöhung der Verkehrssicherheit
Umwelt	Energieeinsparung Verringerung von Emissionen/Immissionen Sparsamer Flächenbedarf Natur- und Landschaftsschutz
Kosten	Sparsamer Öffentlicher Mitteleinsatz (Infrastruktur/Betrieb)

Zu ergänzen ist diese umfassende Betrachtungsweise durch eine **Kosten-Nutzen-Analyse**, in der die dafür geeigneten Kriterien monetarisiert werden und durch eine **betriebswirtschaftliche Bewertung** unter Einbeziehung von Investitions- und Unterhaltskosten der Infrastruktur, Betriebskosten und Erlösen.

<sup>1)</sup> Roy, R.: Lost and Found; The community component of the economic return on the investment in PBKAL, ECIS, Rotterdam, 1995

# Das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN) aus der Sicht Wiens

## 3.5.5 Schlußfolgerungen

Es zeigt sich, daß sowohl bei der Netzerstellung als auch bei der Beurteilung neuer Netzelemente eine korrekte methodische Vorgangsweise in raum- und verkehrswissenschaftlicher Hinsicht kaum eine Rolle gespielt hat und auch gegenwärtig nur marginale Bedeutung hat. Grundsätzlich wäre daraus der Schluß zu ziehen, daß Versuche unternommen werden sollten, das Methodendefizit hin zur Nachvollziehbarkeit und Begründung der Entscheidungen auszugleichen. Gerade hinsichtlich der aktuellen Netzerweiterung Richtung Osten kämen dadurch raum- und verkehrsbezogen fundierte Lösungen zustande.

Auch für die Region Wien geht es um eine Positionierung in einem weit fortgeschrittenen Entwicklungsprozeß, in dem komplexe Interessenlagen offenbar einen höheren Stellenwert einnehmen als der objektivierte Nachweis von Angebotsstrategien und Wirkungen im Verkehrsbereich. Dennoch sollte in die Stellungnahme der Region Wien zu den TEN die Forderung nach einer ausreichend weitgefaßten Systembetrachtung bei der Ergänzung bzw. Erweiterung der Verkehrsnetze einfließen:

- Berücksichtigung des transnationalen Nutzens
- Beachtung des Zusammenwirkens der Verkehrsträger
- Einbeziehen des Nahverkehrs und Berücksichtigung der Überlagerung der Verkehrsarten  
Personen- / Güterverkehr / Fern- / Regional- / Nahverkehr
- Optimierung der Ausbaustufen

In den nunmehr akkordierten TEN-Leitlinien wird die Ausarbeitung von Beurteilungskriterien und -methoden sowohl auf Konzeptebene als auch für Projektevaluierungen angekündigt – hier sollte Österreich maßgebend mitwirken.

## 4. Die Region Wien

### 4.1 Regionalentwicklung

#### 4.1.1 Struktur und funktionelle Ausgangssituation

Seit der Öffnung der Ostgrenzen im Jahre 1991 und dem Beginn der Vorbereitung auf den EU-Beitritt 1995 wurde in Wien auf den verschiedensten fachlichen Ebenen eine intensive Auseinandersetzung mit der neuen regionalen Situation geführt. Diese Diskussion führte folgerichtig auch zu einer Aktualisierung des Stadtentwicklungsplanes im Jahr 1994. Ausgehend von diesen umfassenden Vorarbeiten läßt sich die wirtschaftliche und regionale Struktur sowie die neue Position der Bundeshauptstadt relativ prägnant zusammenfassen.

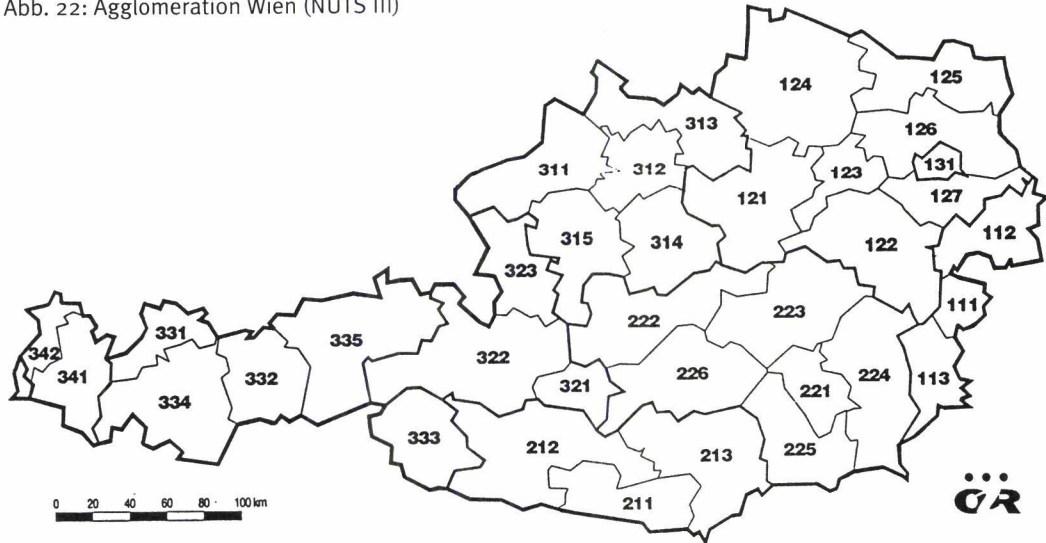
Die Planungsgemeinschaft Ost (PGO) enthält die Bundesländer Wien, Niederösterreich und Burgenland. Diese politische Interessengemeinschaft eignet sich aber nur sehr bedingt für eine funktionelle Analyse der Agglomeration Wien, umfaßt sie doch sowohl Ziel 1-, als auch Ziel 2- und 5b-Gebiete mit dementsprechend heterogenen Ausgangs- und Interessenlagen. Unter dem Gesichtspunkt der TEN-Entwicklung wären damit sowohl „Gewinner“- als auch „Verliererregionen“ zusammengefaßt. Im Zusammenhang mit dem vorliegenden Thema eignet sich vielmehr eine funktionelle Agglomerationsabgrenzung wie sie dem „Regionalen Wirtschaftskonzept“ (ÖROK, 118 op.cit) zugrundeliegt. Die Agglomeration Wien umfaßt aus dieser Sicht die NUTS III-Regionen Wien (RD 131), Wiener Umland Nordteil (RD 126) und Wiener Umland Südteil (RD 127) (vgl. Abb. 22).

Auf einer Fläche von nur 8,5% des Bundesgebietes umfaßt die Agglomeration Wien (1991) rund 46% der Einwohner und 28% der Berufstätigen Österreichs, mit 826.759 Mill. (1988) wird hier mehr als



# Das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN) aus der Sicht Wiens

Abb. 22: Agglomeration Wien (NUTS III)



ein Drittel (35%) der Brutto-Wertschöpfung des Landes erwirtschaftet. Diese Zahlen zeigen die Bedeutung der Stadtregion sowohl für die österreichische als auch für die regionale Wirtschaft. Alle internationalen Erfahrungen weisen darauf hin, daß auch künftig die wesentlichen Impulse für wirtschaftliche Innovation und Entwicklung von den städtischen Ballungsräumen ausgehen.

Dieses Potential der Agglomeration Wien als Standort technologieorientierter Fertigung ist aber bislang nicht ausreichend aktiviert. Das zeigt sich darin, daß die Ballung von Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten bisher die Innovationsfähigkeit der Wiener Industrie nicht erhöhte. Trotz günstiger Standortbedingungen für Produktionen in den frühen Phasen des Produktionszyklus übt die Stadt ihre Funktion als Inkubator solcher Entwicklungen nicht hinreichend aus.

So liegt der Anteil jener Betriebe, die Innovationstätigkeiten meldeten (Technologie- und Innovationstest WIFO, Palme 1992) in Wien mit 55% sogar unter dem Österreich-Durchschnitt (61,3%).

Diese geringe Innovationsausnutzung der Wiener Industrie ist eine deutliche Schwäche im internationalen Städtewettbewerb und läßt sich vor allem auf Probleme im Technologietransfer zwischen F + E-Einrichtungen in der Stadt und dem produzierendem Sektor zurückführen.

Die Bewertung der Agglomeration Wien als Standort von Kontroll- und Entscheidungsfunktionen – große nationale Bedeutung bei deutlichen Defiziten nach internationalen Standards – trifft im wesentlichen auch auf den Bereich der produktionsnahen Dienstleistungen zu. Im Finanzbereich entfallen rund 67,5% der gesamten Bilanzsumme (Moslechner 1993) des österreichischen Bankwesens auf in Wien ansässige Institute. Noch stärker ist die Stellung Wiens im Versicherungssektor. Von 70 in Österreich tätigen Versicherungsunternehmen sind 57 am Standort Wien ansässig.

Allerdings lassen diese Ballungsvorteile auf nationaler Ebene keinen Rückschluß auf die internationale Wettbewerbsfähigkeit produktionsnaher Dienste zu. Mit 1,2% ist der Marktanteil am OECD-Handel mit hochwertigen Diensten sehr klein und zudem in den letzten zwei Dekaden deutlich rückläufig. Österreich nimmt damit den vorletzten Rang vor Portugal ein.

Zusammenfassend läßt sich sagen, daß Wien zwar als Kontroll- und Entscheidungszentrum eine große nationale aber eine noch geringe internationale Bedeutung hat. Deutliche internationale Defizite an produktionsnahen Dienstleistungen bieten einer modernen Industrie zu wenig Standortvorteile. Weil

# Das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN) aus der Sicht Wiens

die Industrie als Produktionssystem noch nicht ausreichend auf eine flexible Spezialisierung umgestellt hat, sind Arbeitsplätze für Massenproduktionen massiv auf Standorte mit niedrigen Faktorkosten abgewandert. Dazu kommt ein wirtschaftspolitischer Wettbewerb um Ansiedlungsbetriebe zwischen Kernstadt und Umland. Die Suburbanisierung ließ mittlerweile im südlichen Umland Ballungsprobleme entstehen. Die stillgelegten Arbeitsplätze wurden nicht ersetzt, weil in der Wiener Industrie zu wenig neue Produkte entwickelt und Unternehmen gegründet wurden. Durch die verhältnismäßig geringe Innovationsneigung und eine schwache Gründungsdynamik befinden sich mehr Produkte der Wiener Sachgüterproduktion in der Stagnations- und Schrumpfungsphase des Produktlebenszyklus als im Österreich-Durchschnitt. Im äußeren Umland ist die Industrie wegen abnehmender Agglomerationsvorteile überwiegend auf die Fertigung preiselastischer Güter für den nahen Absatzmarkt der Agglomeration spezialisiert. Sie gerät mit der Liberalisierung für Versorgungsgüter unter Verdrängungsdruck (vgl. ÖROK 118).

Der Standort Wien hat durch die Systemveränderungen in Osteuropa sein Hinterland gleichsam über Nacht wiedergewonnen. Die siedlungspolitischen Entwicklungsperspektiven der Region Wien haben sich dadurch nachhaltig verändert. War die frühere Orientierung in Ermangelung einer Ausdehnungsmöglichkeit nach Westen im wesentlichen auf den Süden und teilweise auf den Norden konzentriert, so ist durch die neue Situation ein neues räumliches Entwicklungspotential in östlicher Richtung (Schwechat, Bruck/Leitha) eröffnet worden. Gleichzeitig haben diese relative standörtliche Lageveränderung der Region Wien und die damit verbundenen wirtschaftlichen Chancen zu einer intensiven Befassung mit der Entwicklung von innerstädtischen, zentrumsnahen Gebieten und der Schaffung von neuem Bauland in den attraktiven Zonen des Donaubeereiches geführt.

Wien verfügt im Vergleich zu anderen europäischen Städten über ein großes Entwicklungspotential an hochzentralen Standorten in Form von City-Erweiterungszonen, die sich in besonderer Weise für die Ansiedlung von modernen Dienstleistungsunternehmen eignen. Als die wesentlichen Standorte in diesem Zusammenhang zu nennen sind: Wien-Mitte, die Lassallestraße einschließlich des Nordbahnhofgeländes, Teile des Handelskais, das Areal der Donaucity und die Wagramer Straße. Alle diese Standorte liegen in einer Entfernung zum Zentrum, die mit der U-Bahn in weniger als 15 Minuten überwindbar ist. Damit sind in der Region gute flächenmäßige Voraussetzungen für die Restrukturierung der Wiener Stadtwirtschaft und die standörtliche Differenzierung von zentrenabhängigen und back-office-Funktionen vorhanden. Es besteht allerdings die Gefahr, daß durch allzu kurzfristige Verwertungsinteressen bzw. Verwertungsnotwendigkeiten ein Teil dieser Standorte suboptimalen Nutzungen zugeführt wird und damit mittelfristige Optionen blockiert werden. Weiters bestehen auch Engpässe in der Verknüpfung der durch die Donau getrennten Siedlungsgebiete, was mit Sicherheit eine wirtschaftlich optimale Nutzung der linksseitig gelegenen Standorte und Entwicklungsgebiete behindert. Diese Engpässe für die gesamtstädtische Integration behindern auch bis zu einem gewissen Grad die Entwicklung regionaler Strukturen, die der neuen internationalen Situation und den neuen Interaktionsmöglichkeiten adäquat sind, insbesondere im Nordosten und Osten der Agglomeration.

## 4.1.2 Siedlungsstrukturelle Entwicklung

Ausgehend vom neuen Stadtentwicklungsplan für Wien (STEP 94), der im wesentlichen das Achsenkonzept der Stadtentwicklung beibehält und weiterentwickelt und vom Konzept der dezentralen Konzentration, welches vor allem in der niederösterreichischen Regionalpolitik verfolgt wird, wurde für die Region ein neues siedlungspolitisches Konzept (SKO) entwickelt. Der Anstoß für das Konzept liegt in folgender Entwicklung der Wiener Agglomeration:

- Verstädterung der wiennahen Gemeinden,
- zunehmende Belastung der Stadt Wien und der wiennahen Gemeinden durch den motorisierten Individualverkehr,

# Das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN) aus der Sicht Wiens

- zunehmende Verlagerung der Wohnfunktion in den Außenbereich der Region Wien, ohne daß bisher Arbeitsplätze im gleichen Maß mitgewandert wären,
- mangelnde Entwicklungsimpulse für die Außenbereiche der Region Wien und der angrenzenden peripheren Teilräume.

Die entwickelte Dezentralisierungsstrategie setzt an Wachstumsgrenzen im Innenbereich und der Tendenz zur Verlagerung der Wohnfunktion in den Außenbereichen der Region an. Als Standorträume für die künftige Dezentralisierung werden bereits bestehende Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte mit einer gewissen zentralörtlichen Bedeutung vorgesehen.

Durch die Ansiedlung zusätzlicher Bevölkerung in diesen Standorträumen werden Impulse für die Wirtschaft erwartet. Langfristig soll in den ausgewählten Zentren ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Arbeitsplätzen und wohnhaft Berufstätigen erzielt bzw. wiederhergestellt werden, damit erstens die Wohnbevölkerung die Option eines Arbeitsplatzes am Wohnort erhält und zweitens die Bedeutung der Zentren als Pendlerrelais aufrecht erhalten bzw. gestärkt wird. Die Analyse der Industriestruktur des Wiener Umlandes zeigt allerdings ein relativ inhomogenes Bild der regionalen Verteilung, was darauf hinweist, daß für die Arbeitsplatzentwicklung in den dezentralen Standorten auch noch andere, wesentliche Standortfaktoren maßgebend sind als die der Bevölkerungszunahme. Als beispielhafter Indikator für die regionale Verteilung dispositiver Funktionen mag die Angestelltenquote herangezogen werden.

Die Angestelltenquote beträgt in Wien 42,7% (1990), im „inneren Umland“ (Bezirke Mödling, Wien Umgebung sowie Korneuburg) 37,4% und im „äußeren Umland“ (Bezirke Tulln, Gänserndorf und Bruck an der Leitha) 26,9%. Ebenso zeigt die Entwicklung der Lohnsätze zwischen 1983 und 1990 (Wien + 5,9% p.a., inneres Umland + 5,1% p.a. und äußeres Umland + 4,8% p.a.), daß vermutlich bisher jene Industriebetriebe ausgefiltert und in das Umland gewandert sind, die mit niedrigen Lohnsätzen und geringer Qualifikation fertigen.

Diese empirischen Sachverhalte und die Entwicklungstendenzen, die bei TEN-Knoten zu erwarten sind, weisen auf eine gewisse „Zentralisierung“ in der Region Wien hin, die allerdings zu dem Siedlungspolitischen Konzept für die Ostregion nicht im Gegensatz stehen muß. Dennoch bedarf die Perspektive der Region Wien in einer verstärkten, international orientierten Vernetzung mit konkurrierenden Agglomerationen und einer darin notwendigen Positionierung als spezialisierte Dienstleistungsregion mit zunehmend dispositiven Funktionen eher einer siedlungsstrukturell zentralisierenden als einer dezentralisierenden Absicherung.

Aufbauend auf die Diskussion über das Siedlungspolitische Konzept sollten die TEN-relevanten Aspekte bei den raumstrukturellen Zielsetzungen angemessen berücksichtigt werden.

## 4.1.3 Regionale Interessenzonen für Wien

Regionale Interessenzonen sind jene komplementären Standorte der Region Wien, die im Interesse einer stadtwirtschaftlichen Dynamisierung in unterschiedlicher Ausprägung und in unterschiedlichem Maßstab Kooperationspotentiale und/oder Konkurrenzbedingungen definieren.

Die inneren, d. h. die innerösterreichischen Interessenzonen der Wiener Agglomeration umfassen einerseits das Umland der Region (im Abschnitt 4.1.2 bereits erläutert), andererseits im wesentlichen die Landeshauptstädte des Bundesgebietes. Als äußere Interessenzone werden die relevanten Städte außerhalb und innerhalb der EU gesehen.

Die Städte spielen in der Gemeinschaft eine wesentliche regionalwirtschaftliche Rolle. Rund 82% der Gesamtbevölkerung in der EU leben in Städten unterschiedlicher Größe (Österreich knapp 60%).

# Das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN) aus der Sicht Wiens

Ganz im Gegensatz dazu steht aber der äußerst geringe Stellenwert der Städte in der europäischen Regionalpolitik. Die Strukturfonds sind überwiegend auf Maßnahmen außerhalb von städtischen Gebieten konzentriert und bieten, von kleineren Initiativen wie URBAN abgesehen, keine Basis für die Finanzierung städterelevanter Politik. Wenn aber die Städte auch künftig ihre Funktionen in der Union wahrnehmen sollen, um ihre Interessenzonen und Synergiesysteme entwickeln und ihre Positionen als Knoten innerhalb der TEN einnehmen zu können, wird diesbezüglich ein Paradigmenwechsel unumgänglich sein.

Die Perspektive einer verstärkten Internationalisierung der Region Wien zwingt zu einer Positionierung sowohl innerhalb des nationalen als auch des internationalen Städtesystems. Daraus läßt sich ein Interesse der Region Wien ableiten, ein Maximum an Kooperation und Synergie im inneren Netz zu suchen, um in Zukunft ein Maximum an Außenwirkung, u. a. durch die Formulierung von internationalen Kooperationsangeboten zu erzielen.

In Österreich gibt es bislang kein bundesweites Konzept zur Ausformung von Städtenetzwerken und auch keine systematischen Analysen über den potentiellen Gewinn, der auf dieser vernachlässigten Kooperationsebene vorhanden sein kann. Dessen ungeachtet werden aber für österreichische Städte zunehmend die Fragen der Positionierung innerhalb von realen und virtuellen Netzen, sowie unterschiedlichste Kooperationsanforderungen aktualisiert.

Die Region Wien wird ihre Chancen im System der Städte der Gemeinschaft und der relevanten Nachbarländer u. a. dann besser wahren können, wenn sie ihre Rolle als Motor der Ankoppelung des österreichischen Städtesystems an das internationale Netz verstärkt wahrnimmt und innerösterreichische Allianzen aufbaut. Von besonderem Interesse erscheint dabei die Überprüfung von Synergiepotentialen zwischen der Region Wien und den Regionen Linz, Graz und Klagenfurt. Diese Relationen sind auch solche, die im Rahmen der TEN-Diskussionen einen wesentlichen Stellenwert einnehmen und als unmittelbare innere Interessenzone bezeichnet werden können.

Zwischen diesen inneren Interessenzonen und den äußeren besteht ein enger funktioneller Zusammenhang. Wien und Linz können starke Partner für Prag, Berlin und Warschau sein. Wien, Graz und Klagenfurt können dieselbe Funktion für Bratislava, Budapest, Zagreb, Belgrad, Ljubljana und Triest wahrnehmen.

Auch die jüngsten Zahlen (1995) über die Anteile der österreichischen Direktinvestitionen in den Nachbarländern, die wesentlich vom Investitionsverhalten der österreichischen Banken beeinflußt werden, weisen auf diese Kooperationsmöglichkeiten hin.

**Abb. 23:** Österr. Marktanteil an den gesamten ausländischen Investitionen (1995; BMfWA)

Staat	Ö-Anteil
Slowakei	21,6%
Slowenien	18,7%
Ungarn	16,9%
Kroatien	15,6%
Mazedonien	9,4%
Tschechien	5,4%
GUS	5,0%
Bulgarien	5,0%
Polen	3,6%
Baltikum	3,0%

Das mit Abstand wichtigste Zielland österreichischer Direktinvestitionen war Ungarn mit 2,9 Mrd. Schilling, deutlich dahinter Polen 0,88 Mrd. Schilling und Tschechien 0,87 Mrd. Schilling.

# Das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN) aus der Sicht Wiens

Wie bereits im Kap. 2 angeführt, wird sich eine Strategie der Region Wien vorrangig darauf orientieren, innerhalb dieser Interessenzonen einerseits eine Knotenpunktsfunktion einzunehmen, andererseits aber zu trachten, die Vernetzung der Kooperationspartner untereinander zu betreiben und zu organisieren („Kooperationsmanagement“).

## 4.2 Verkehrsentwicklung

Durch die Lage an der Grenze des Eisernen Vorhanges waren grenzüberschreitende internationale Verkehrsströme in der Ostregion mit Wien als städtischem Zentrum ohne quantitative Bedeutung. Die innere Entwicklung bestimmte Umfang und Art der Verkehrsentwicklung – Verkehrsprobleme waren „hausgemacht“.

Seit den gesellschaftspolitischen und ökonomischen Umwälzungen in Osteuropa hat sich diese Situation im Personenverkehr, aber bereits auch im Güterverkehr, sowohl quantitativ (Verkehrsaufkommen) als auch qualitativ (Verkehrsmittelwahl), rasch geändert. Aufgrund der vergleichsweise niedrigen Motorisierung in den osteuropäischen Ländern, den enormen Kaufkraftunterschieden zu Westeuropa, der noch bei weitem nicht abgeschlossenen Transformation der Wirtschaftsstrukturen in eine funktionierende Marktwirtschaft auf westliche technologische Standards und der sich verstärkenden Reintegration des Außenhandels zwischen West- und Osteuropa ist auch mittel- bis längerfristig mit anhaltenden dynamischen Wachstumsprozessen in der Entwicklung internationaler grenzüberschreitender Verkehrsströme in der österreichischen Ostregion zu rechnen. Im folgenden wird ein kurzer Abriß der bisherigen und künftigen Verkehrsentwicklung im Raum Wien versucht, wobei allerdings aufgrund der unterschiedlichen Datenlage in den einzelnen Verkehrssegmenten Qualitätsunterschiede in der quantitativen Darstellung in Kauf genommen werden müssen.

### 4.2.1 Personenverkehr

Im Personenverkehr liegen derzeit relativ umfangreiche Daten und Prognosen für den Kfz-Verkehr und den Luftverkehr vor, während hingegen für den Bahnverkehr nur unzureichende Grundlagen zur Verfügung stehen. Es ist daher nicht möglich, den gesamten Personenverkehr nach Relationen, Modal split und Entwicklungstendenzen konsistent darzustellen.

#### 4.2.1.1 Straßenpersonenverkehr

Im folgenden werden die für die transeuropäischen Netze relevanten grenzüberschreitenden Transitverkehrsströme, die auch den Raum Wien betreffen, dargestellt. Diese Verkehrsströme werden anschließend in Relation zu den bestehenden Gesamtbelastungen im übergeordneten Straßennetz gesetzt.

**Abb. 24:** Pkw-Transitverkehrsströme (Transit bezogen auf Österreich) durch den Raum Wien (DTV in Kfz/24 h) an einem Werktag im Sommer

	1978 <sup>1)</sup>	1995 <sup>1)</sup>	2010
Ost - West	2.170	9.055	12.800 – 18.000
Nord - Süd	386	1.462	4.200 – 8.300
Insgesamt	2.556	10.517	17.000 - 26.300

<sup>1)</sup> Erhebungszeitpunkt: Werktag im Juli

Quellen: Dorfwirth, J., Verkehrserhebung Verkehrsspinnen; i. A. d. BM für Bauten und Technik, Wien, 1980; Regional Consulting, Straßenverkehrserhebung Ostregion; i. A. d. PGO, Wien, 1995; Regional Consulting, Verkehrsentwicklung in der Ostregion – Grenzüberschreitender Verkehr, Band 1: Entwicklungsspielräume Personenverkehr; i. A. d. PGO, Wien, 1996

# Das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN) aus der Sicht Wiens

Der grenzüberschreitende Ost-West-Personentransitverkehr durch den Raum Wien wuchs von 1978 bis 1995 um das 4,2-fache, der Nord-Süd Transit um das 3,8-fache. Im gleichen Zeitraum nahm der Transitverkehr auf anderen Routen durch Österreich deutlich weniger zu: am Brenner (A13) und bei der A1 (Walserberg) um das 1,5-fache, bei der Tauernroute um das 2,6-fache. Auch künftig ist mit einer Fortsetzung der dynamischen Entwicklung im Raum Wien zu rechnen, sofern es zu keiner grundlegenden Veränderung der ökonomischen und verkehrspolitischen Rahmenbedingungen kommt (Road pricing, Bahnangebot, etc.).

**Abb. 25:** Gesamtverkehrsaufkommen auf den wichtigsten Transitverkehrsrouten im Raum Wien im Vergleich zu anderen österreichischen Transitrouten (DTV in Kfz/24 h)

Zählquerschnitt	Gesamt	1995		2010	
		Pkw - Transit		abs	
		abs	%		
A4 – Fischamend	51.452	7.690	15,0	13.400 – 19.200	
A23 – Laaerberg	104.514	8.500	8,1	14.440 – 22.300	
A22 – Korneuburg	38.066	530	1,4	1.860 – 2.820	
A21 – Alland	27.010	9.055	33,5	12.760 – 18.000	
B7 – Eibesbrunn	18.380	750	2,5	1.770 – 2.570	
A1 – Walserberg	30.532	6.400	21,0	K.A.	
A13 – Brenner	22.365	13.490	60,3	K.A.	
A10 – Katschberg	11.048	K.A.	K.A.	K.A.	

Quelle: BM für wirtschaftliche Angelegenheiten, Automatische Straßenverkehrszählung 1995  
Regional Consulting, Straßenverkehrserhebung Ostregion, i. A. d. PGO, Wien, 1995

Im Vergleich zu den anderen Hauptrouten des Transitverkehrs durch Österreich ist die absolute Belastung auf den wichtigsten Ost-West-Routen im Raum Wien bereits heute mit Ausnahme der Brennerroute höher. Der Anteil des Transitverkehrs liegt zwar unter dem der anderen österreichischen Transitrouten, die absolute Gesamtbelastung liegt durch die Überlagerung mit regionalem und städtischem Verkehr teilweise deutlich darüber (A23, A4, A22). Diese Situation wird durch die künftig zu erwartende Entwicklung noch weiter verstärkt werden. (siehe Abbildung 27)

**Abb. 26:** Grenzüberschreitender Ziel- und Quellverkehr Wiens (Straßenpersonenverkehr) (DTV)

Relation	1978	1995	2010
Osteuropa <sup>1)</sup>	2.400	15.300	21.100 – 31.800
Westeuropa	3.200	7.800	8.500
Insgesamt	5.600	23.100	28.900 – 39.600

<sup>1)</sup> inklusive Ex-Jugoslawien

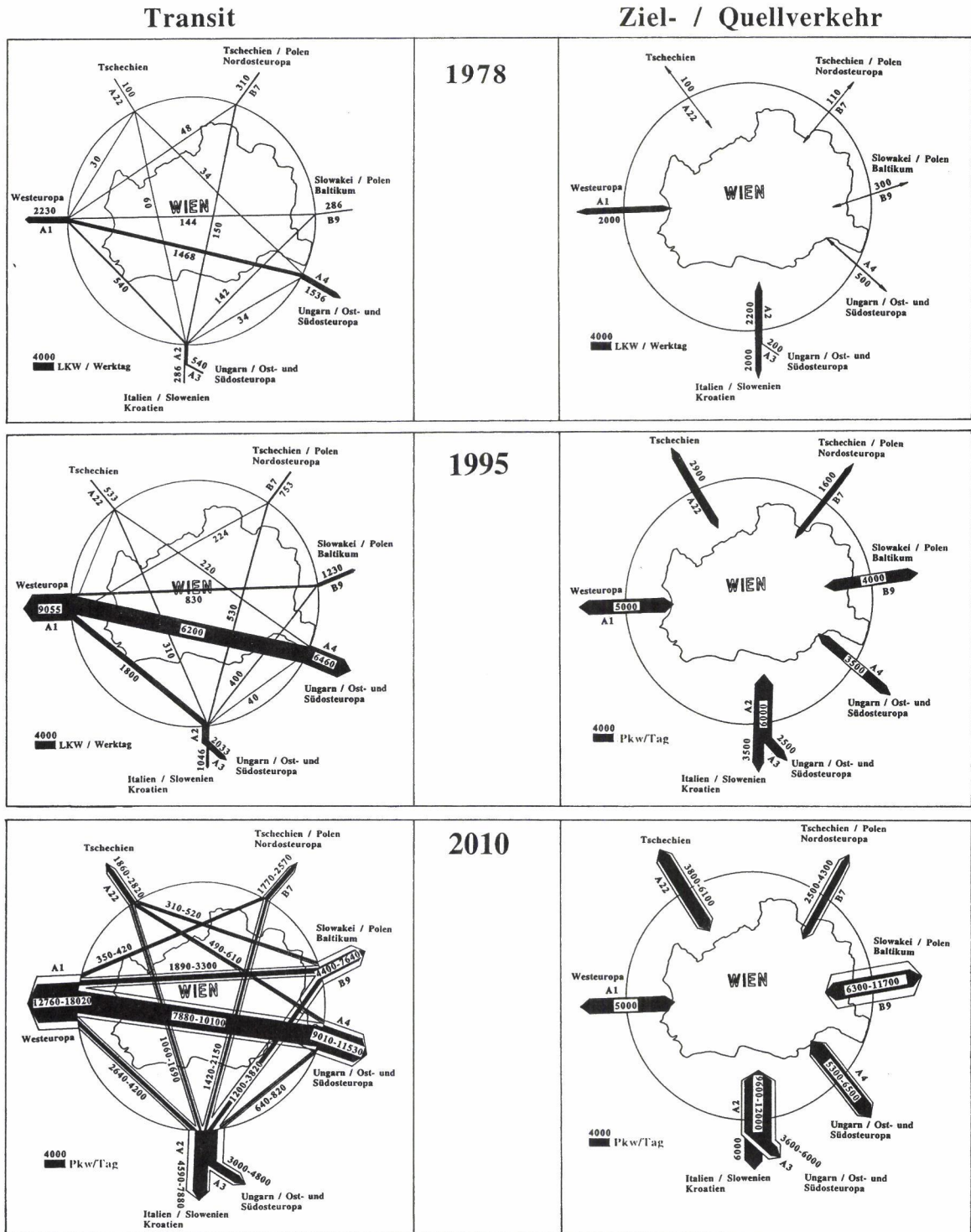
Quellen: Dorfwirth, J., Verkehrserhebung Verkehrsspinnen; i. A. d. BM für Bauten und Technik, Wien, 1980;  
Regional Consulting, Straßenverkehrserhebung Ostregion, i. A. d. PGO, Wien, 1995; Regional Consulting,  
Verkehrsentwicklung in der Ostregion – Grenzüberschreitender Verkehr, Band 1: Entwicklungsspielräume Personenverkehr;  
i. A. d. PGO, Wien, 1996

Im grenzüberschreitenden Ziel- und Quellverkehr zeigt sich die Öffnung der Grenzen zu Osteuropa noch deutlicher:

- Der Ziel- und Quellverkehr mit Osteuropa nahm um mehr als das 6-fache zu, jener mit Westeuropa nur um das 2,4-fache.
- Der Anteil des Ziel- und Quellverkehrs mit Westeuropa sank von 57% auf 34% des gesamten grenzüberschreitenden Ziel- und Quellverkehrs von Wien. Bis 2010 wird der Anteil des Westverkehrs weiter auf nur mehr ca. 25% absinken.

# Das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN) aus der Sicht Wiens

Abb. 27: Entwicklung des grenzüberschreitenden Straßenpersonenverkehrs im Raum Wien  
(DTVw-Sommer)



Quelle: Regional Consulting, Verkehrsentwicklung in der Ostregion – Grenzüberschreitender Verkehr, Band 1: Entwicklungsspielräume  
Personenverkehr; i. A. d. PGO, Wien, 1996

# Das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN) aus der Sicht Wiens

Für das Straßennetz hat diese Entwicklung folgende Auswirkungen:

**Abb. 28:** Grenzüberschreitender Straßenpersonenverkehr <sup>1)</sup> im übergeordneten Straßennetz im Raum Wien (DTV)

Querschnitte	1995			2010	
	Gesamt	Grenzüberschreitender Pkw-Verkehr		Grenzüberschreitender Pkw-Verkehr	
		abs	%	abs	% <sup>2)</sup>
A4 – Fischamend	51.452	15.190	29,5	25.000 – 37.400	40 – 50
A23 – Laaerberg	104.514	8.500	8,1	14.400 – 22.300	13 – 19
A22 – Korneuburg	38.066	3.430	9,0	5.660– 8.900	14 – 20
B7 – Eibesbrunn	18.380	2.350	12,8	4.300– 6.900	21 – 30

<sup>1)</sup> Transitverkehr, Durchgangsverkehr (grenzüberschreitender Verkehr durch Wien mit Ziel/Quelle in Österreich) Ziel- und Quellverkehr

<sup>2)</sup> Bei gleichbleibendem Binnenverkehr

Quellen: BM f. wirtschaftliche Angelegenheiten, Automatische Straßenverkehrszählung, Jahresauswertung 1995; Regional Consulting, Verkehrsentwicklung in der Ostregion – Grenzüberschreitender Verkehr, Band 1: Entwicklungsspielräume Personenverkehr; i. A. d. PGO, Wien 1995.

Bei gleichbleibendem innerösterreichischen Binnenverkehr wird sich der Anteil des grenzüberschreitenden Verkehrs spürbar erhöhen. Obwohl die Spitzen des grenzüberschreitenden Verkehrs meist antizyklisch (Urlaub) zu den Spitzenbelastungen des „hausgemachten“ Verkehrs (Berufsverkehr) auftreten, ist auf bereits an der Kapazitätsgrenze befindlichen Straßenzügen (A23, A4) – vor allem bei einem weiteren Anstieg des „hausgemachten“ Verkehrs – künftig verstärkt mit Engpässen zu rechnen.

#### 4.2.1.2 Schienenpersonenverkehr

Der transnationale Personenverkehr in der Region Wien ist vergleichsweise unbedeutend. Mangels aktueller Prognosen wird auf das ADL-Gutachten zum „HL-Netz Österreich“ zurückgegriffen, wobei sich für alle Transitrelationen ein Prognose-Verkehrsaufkommen (2000) von max. 2.000 Personen/Tag ableiten läßt. Auch der Ziel- und Quellverkehr (Fernverkehr) ist mit ca. 5.000 Personen/Tag gering.

#### 4.2.2 Güterverkehr

Bis 1989 existierten in Europa zwei voneinander getrennte Wirtschaftssysteme, die – abgesehen vom Austausch einiger Massengüter (Kohle, Öl, Erdgas) – kaum in wirtschaftlicher Verbindung standen. Durch die Veränderungen in Osteuropa wurde ein wirtschaftlicher Reintegrationsprozeß der europäischen Wirtschaft eingeleitet. Diese Entwicklung wird zusätzlich überlagert durch die Vollendung des EU-Binnenmarktes und die weitere Liberalisierung des Welthandels. Vor diesem Hintergrund ist mit einer tiefgreifenden Veränderung der Warenströme und damit des Güterverkehrs zu rechnen. Fünf bis sechs Jahre nach der Öffnung der Grenzen zwischen West- und Osteuropa, dem Zusammenbruch der planwirtschaftlichen Ökonomie und dem Beginn der Transformation zu marktwirtschaftlichen Verhältnissen, läßt sich folgende Zwischenbilanz ziehen:

- 1) Der **politische und ökonomische Transformationsprozess** verläuft **räumlich und zeitlich differenziert**.
- 2) Die **wirtschaftliche Integration zwischen West- und Osteuropa** verläuft mit **unterschiedlichen Geschwindigkeiten** zwischen Ostmitteleuropa, GUS-Staaten und Südosteuropa (ehemaliges Jugoslawien mit Ausnahme von Slowenien und Kroatien).
- 3) Während die ostmitteleuropäischen Staaten **Tschechien, Slowakei, Ungarn, Polen, Slowenien, Bulgarien und Rumänien** die Talsohle der Transformationskrise bereits durchschritten haben, ist die Entwicklung in den **GUS-Staaten** noch durch politische und wirtschaftliche Instabilität in Verbindung mit rückläufigen Sozialprodukten und hoher Inflation gekennzeichnet. In Südosteuropa



# Das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN) aus der Sicht Wiens

ist trotz der Befriedung im ehemaligen Jugoslawien und der damit verbundenen Aufhebung des Wirtschaftsembargos gegen Restjugoslawien die politische Lage instabil und eine Erholung der wirtschaftlichen Produktion mit Ausnahme von Kroatien nicht absehbar.

- 4) Die wirtschaftliche Integration ist bei den Staaten, die unmittelbar an westeuropäische Länder angrenzen, am weitesten fortgeschritten (mehr als 50% des Außenhandels erfolgt bereits mit EU-Ländern). Allerdings zeigt sich mittlerweile auch, daß die wirtschaftliche Entwicklung nicht mehr unabhängig von der konjunkturellen Lage in Westeuropa stattfinden kann (WIFO, Monatsberichte 5/96).
- 5) Wie die aktuellen Entwicklungen zeigen, ist die wirtschaftliche Entwicklung in diesen Ländern auch vor selbst verursachten Rückschlägen nicht gefeit: Sparpaket in Ungarn, Bankenkrise in Bulgarien (WIIW, 7/96).

Es ist also zu erwarten, daß sich nach der nahezu abgeschlossenen Umbruchsphase der politischen und wirtschaftlichen Strukturen und der damit verbundenen Neuorientierung der wirtschaftlichen Verflechtung eine „Normalisierung“ der wirtschaftlichen Entwicklung im Rahmen europäischer und globaler Wirtschaftszyklen herausbilden wird. In diesem Zusammenhang ist auch zu erwarten, daß sich die Außenhandelsbeziehungen nicht unabhängig von dieser allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklung gestalten werden. Einen zusätzlichen Bruch könnte ein Beitritt von mehreren osteuropäischen Staaten zur EU darstellen. Es ist allerdings davon auszugehen, daß diesbezügliche Entscheidungen erst nach der Jahrtausendwende erfolgen werden. Die damit verbundenen Auswirkungen bedürften zusätzlicher umfangreicher wirtschaftswissenschaftlicher und darauf aufbauender verkehrlicher Untersuchungen. Vor dem Hintergrund dieser allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklungen wurden die für das Verkehrsaufkommen in Österreich relevanten Außenhandelsbeziehungen analysiert.

**Abb. 29:** Entwicklung des Warenaustausches mit Bedeutung für das Ziel- / Quell- und Transitverkehrsaufkommen in Österreich in Mio. Tonnen

	Ziel- und Quellbeziehungen		Transitbeziehungen <sup>1)</sup>		Insgesamt
	EU + EFTA	Osteuropa	Ost – West	West – Ost	
1980	21,94	15,73	45,9	9,9	55,8
1987	28,55	18,38	53,7	8,7	62,4
1994	36,97	24,90	54,7	6,8	61,0

<sup>1)</sup> Für den Transitverkehr potentiell relevante Austauschbeziehungen

Quellen: ÖSTAT, Außenhandelsstatistik 1980 – 1994, Wien, 1995; UNO, COMTRADE Welthandelsdatenbank

Der mengenmäßige Warenaustausch Österreichs mit den EU- und EFTA-Ländern hat sich von 1987 – 1994 um ca. 30% erhöht, der Austausch mit Osteuropa um 35%. Die potentiellen Transitbeziehungen stagnieren hingegen. Eine detaillierte Analyse zeigt vor allem für die Ost-West-Austauschbeziehungen ein differenziertes Bild:

- 1) Die Entwicklung des Warenaustausches entspricht einer ringförmigen räumlich-zeitlichen Differenzierung der wirtschaftlichen Entwicklung: einer dynamischen Entwicklung mit den Nachbarländern stehen Stagnation bzw. Rückgänge mit einem zweiten (HR, BG, RO) und dritten (GUS, restl. YU) Ring gegenüber. Polen stellt einen Sonderfall durch die Substitution von Kohleimporten zu Gunsten von Tschechien dar.
- 2) Der Warenaustausch mit den Nachbarländern (Länder des 1. Ringes) ist durch einen ausgeprägten Strukturwandel gekennzeichnet: Sowohl bei den Importen als auch bei den Exporten Österreichs ist eine dynamische Entwicklung hochwertiger Produkte zu verzeichnen, während der traditionelle rohstofforientierte Warenaustausch eher stagniert.
- 3) Bei rohstofforientierten Warengruppen sind teilweise erhebliche räumliche Substitutionsprozesse innerhalb der osteuropäischen Partnerländer, aber auch zwischen west- und osteuropäischen Ländern festzustellen.

# Das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN) aus der Sicht Wiens

Hinsichtlich der Ost-West-Warenaustauschbeziehungen, die den österreichischen Transitverkehr betreffen, lassen sich folgende Entwicklungen erkennen:

- 1) Der mengenmäßige Warenaustausch in den Transitrelationen **stagniert**.
- 2) Die Entwicklung des Warenaustausches erfolgt **räumlich deutlich differenziert**:
  - die Länder an der Ost-West-Schnittstelle intensivieren ihre wirtschaftlichen Beziehungen deutlich schneller als die entfernter liegenden Länder
  - die Orientierung konzentriert sich in hohem Maß auf die Nachbarländer Deutschland und Österreich
  - Polen orientiert sich in hohem Maße nach Deutschland, Tschechien / Slowakei und Ungarn nach Deutschland und Österreich.

Parallel zur handelsmäßigen Reintegration eines Teiles der osteuropäischen Länder und zur noch nicht abgeschlossenen Transformationskrise in einem anderen Teil osteuropäischer Länder setzte sich die Entwicklung des Warenhandels innerhalb Westeuropas und auch zwischen Österreich und den EU- und EFTA-Ländern weiterhin dynamisch fort, wobei mögliche Verstärkungseffekte durch die Vollendung des EU-Binnenmarktes und den EU-Beitritt Österreichs aufgrund des zu kurzen Analysezeitraumes noch nicht abgeschätzt werden können.

Die Entwicklung des Transportaufkommens im Zeitraum 1987 – 1993 deckt sich im wesentlichen mit der Entwicklung des Außenhandels.

**Abb. 30:** Entwicklung des grenzüberschreitenden Güterverkehrs auf den für den Raum Wien relevanten Transit- und Ziel- / Quellverkehrsrelationen 1987 – 1993 in Mio. t.

	Transitverkehr				Ziel-/Quellverkehr <sup>1)</sup>							
	1987		1993		Osteuropa				Westeuropa			
	abs	%	abs	%	abs	%	abs	%	abs	%	abs	%
Bahn	2,81	57	2,16	45	12,19	64	14,26	69	1,4	42	1,52	38
Straße	0,82	17	1,30	27	1,92	10	3,19	15	1,93	57	2,43	61
Schiff	1,3	26	1,38	28	5,0	26	3,27	16	0,04	1	0,03	1
Insgesamt	4,93	100	4,84	100	19,11	100	20,72	100	3,37	100	3,98	100

<sup>1)</sup> Alle Relationen, die den Raum Wien queren (Durchgangsverkehr in andere Bundesländer) oder auch nach Wien gehen.  
Quelle: ÖSTAT, Güterverkehrsstatistik für Österreich, 1987 – 1993

- Der Transitverkehr durch Österreich, der den Raum Wien quert, ist leicht zurückgegangen (ca. -2%).
- Der Ziel- und Quellverkehr Österreichs, der den Raum Wien durchfährt (Durchgangsverkehr in andere Bundesländer) oder Quelle/Ziel in Wien hat, ist sowohl mit Westeuropa (+ 18%) als auch mit Osteuropa (+ 8%) gestiegen.
- Der gesamte internationale grenzüberschreitende Güterverkehr im Raum Wien (ohne Luftfracht und Rohrleitungen) hat um ca. 8% zugenommen.

Die Analyse der Entwicklung der Marktanteile der einzelnen Verkehrsträger ergibt folgendes Bild:

**Abb. 31:** Modal split Entwicklung des grenzüberschreitenden Güterverkehrs im Raum Wien

	Transit		Ziel-/Quellverkehr		Insgesamt	
	1987	1993	1987	1993	1987	1993
Bahn	57	45	60	64	61	61
Straße	17	27	17	23	17	23
Schiff	26	28	23	13	23	16

- 1) Trotz Rückgangs des gesamten Transitverkehrsaufkommens im Raum Wien ist der Straßengütertransit um fast 60% gestiegen. Der Zuwachs des grenzüberschreitenden Straßengütertransitverkehrs im Raum Wien ist daher ausschließlich auf die Veränderung des Modal splits auf Kosten der

# Das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN) aus der Sicht Wiens

anderen Verkehrsträger zurückzuführen. Da der Schiffsanteil etwa konstant blieb, ging der Zuwachs des LKW-Marktanteils ausschließlich zu Lasten der Bahn. Der Modal split Bahn / Straße veränderte sich dabei von 78/22 auf 63/37.

- 2) Beim Ziel- und Quellverkehr nach/von Wien und durch Wien (in die übrigen Bundesländer) wuchs nicht nur der Verkehr mit Westeuropa (+ 18%), sondern auch jener mit Osteuropa (+ 8,4%).
  - Im Ziel- und Quellverkehr mit Osteuropa konnten Schiene und Straße ihre Marktanteile auf Kosten des Schiffsverkehrs ausbauen. Es ist anzunehmen, daß die Bahn vor allem Marktanteile des Schiffs übernommen hat (Behinderung des Donauverkehrs durch den Balkankrieg) und die Zuwächse vom Lkw lukriert wurden. Die Marktanteile von Bahn + Schiff nahmen von 90% auf 85% ab.
  - Im Ziel- und Quellverkehr mit Westeuropa ging der Marktanteil der Bahn trotz Zunahme des Gesamtaufkommens (+ 8,5%) zurück, da das Lkw-Aufkommen überdurchschnittlich (+ 25%) gewachsen ist.

Die Entwicklung des grenzüberschreitenden Güterverkehrs im Raum Wien in den letzten Jahren läßt sich somit folgendermaßen zusammenfassen:

- 1) Im Ostverkehr (Transit + Ziel-/Quellverkehr) ist das mengenmäßige Verkehrsaufkommen im Untersuchungszeitraum 1987 – 1993 nur schwach gewachsen (+ 6%), im Westverkehr (Ziel-/Quellverkehr) hingegen deutlich dynamischer (+ 18%).
- 2) Besonders im Transitverkehr zeichnet sich eine dramatische Verlagerung von Marktanteilen zum Lkw ab, sodaß trotz Rückgang des Gesamtaufkommens das Lkw-Aufkommen um 66% wuchs.
- 3) Im Ziel- und Quellverkehr mit Osteuropa gewann die Bahn Marktanteile vom Schiff, während die Zuwächse vom Lkw aufgenommen wurden.
- 4) Im Ziel- und Quellverkehr mit Westeuropa konnte der Lkw weitere Marktanteile von der Bahn übernehmen.

Während also der grenzüberschreitende Verkehr mit Osteuropa insgesamt noch keine große Dynamik aufweist, sind teilweise dramatische Veränderungen in der Verkehrsmittelwahl zu konstatieren. Vor diesem Hintergrund sind auch die künftige Entwicklung des grenzüberschreitenden Güterverkehrs zu sehen und bisher vorliegende Prognosen zu beurteilen.

**Abb. 32:** Vorliegende Prognosen zur Güterverkehrsentwicklung in der Ostregion

Prognoseersteller/Titel	Durchführung	Prognosehorizont	Räumliches Bezugssystem	Verkehrsträger	Mengen-gerüst	Ergebnis
ROSINAK/SNIZEK Grenzüberschreitender Güterverkehr in der Ostregion	1991	2010	Österreich Ostregion	Bahn Lkw Schiff	Güterzüge Lkw-Fahrten	Umlegung Schiene Straße
PROGNOS Güterverkehrsmarkt Europa	1988	2000	EU + EFTA	Bahn Lkw Schiff	Warenhandel Modal split	Verkehrsaufkommen
PROGNOS Ost-West-Güterverkehr	1992	2000	Europa	Bahn Lkw Schiff	Warenhandel Modal split	Verkehrsaufkommen
HERRY/PLATZER Evaluierung Südbahn	1993	2010	Südbahn	Bahn Lkw	Lkw-Fahrten Güterzüge	Belastungen
FISCHER Mengenpotentiale der Binnenschifffahrt	1992	2015	RMD-Staaten	Schiff	Transportmengen	Transportmengen
REGIONAL CONSULTING Güterverkehrsnachfrage 1994/2010	1996	2010	Österreich	Bahn Straße Schiff	Verkehrsaufkommen	Tonnenbelastungen Schiene
REGIONAL CONSULTING Verkehrsentwicklung Ostregion	1996	2010	Ostregion	Straße	Lkw-Fahrten	Umlegung Straße

# Das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN) aus der Sicht Wiens

Die für den Raum Wien umfassendste Prognose stammt von ROSINAK/SNIZEK aus dem Jahr 1991. Die anderen Prognosen weisen entweder nicht den räumlichen Feinheitsgrad (PROGNOS), denselben Bezugsraum (HERRY/PLATZER), die vollständige verkehrsmittelübergreifende Darstellung (FISCHER) oder den Konkretisierungsgrad bis hin zur Umlegung auf Straßen- und Schienennetz auf (REGIONAL CONSULTING).

Die Analyse der bisherigen Entwicklung und der vorliegenden Prognosen läßt den Schluß zu, daß das Prognosemodell von ROSINAK/SNIZEK im wesentlichen unverändert als brauchbar angesehen werden kann:

- Die Prognosen von PROGNOS (1992) für den grenzüberschreitenden Ost-Westverkehr und von FISCHER für den Verkehr der RMD-Anrainerstaaten sind bezogen auf einen Prognosehorizont 2015 als zu hoch anzusehen (jährliches Wachstum des transitrelevanten Warenaustausches zwischen den RMD-Staaten: FISCHER 15%, PROGNOS 12,5%, ROSINAK/SNIZEK 7,5%).
- Die Prognose für den Teilraum Südbahn/SO-Achse von (HERRY/PLATZER) deckt sich im wesentlichen mit der Prognose von ROSINAK/SNIZEK für diese Achse.
- Die Prognose der Güterverkehrsnachfrage 1994/2010 von Regional Consulting aus 1996 weist ebenfalls in einigen Varianten hohe Übereinstimmung mit ROSINAK/SNIZEK auf.
- Die bisherige Modal split Entwicklung läßt die Annahme bei ROSINAK/SNIZEK (1991), daß der Bahnanteil im Ostverkehr von fast 90% auf 50% absinken wird, als durchaus realistisch erscheinen (Annahme: weitergehende verkehrspolitische Liberalisierung und Strukturwandel der Güterströme).

Es wird also davon ausgegangen, daß das von ROSINAK/SNIZEK 1989 entwickelte Szenario „Integration“ und die daraus abgeleiteten Verkehrsumlegungen für Straße und Schiene unverändert als Grundlage für die Abschätzung der künftigen Entwicklung des grenzüberschreitenden Güterverkehrs angesehen werden können.

Allerdings hat die Analyse der wirtschaftlichen Entwicklung der osteuropäischen Transformationsländer und die Analyse der Entwicklung des Ost-West-Handels sehr deutlich eine räumlich-zeitliche Differenzierung gezeigt. Es wurde daher ergänzend zum Szenario Integration '89 ein adaptiertes Szenario Integration '96 entwickelt, das diese räumlich-zeitliche Differenzierung berücksichtigt (Regional Consulting, 1996).

Im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr sind bei den angenommenen Rahmenbedingungen der wirtschaftlichen Entwicklung, der Außenhandelsverflechtung und einer verkehrspolitischen Liberalisierung insgesamt erhebliche Zunahmen zu erwarten. (siehe Abb. 34 und Abb. 35)

**Abb. 33** : Grenzüberschreitender Straßengüterverkehr im Raum Wien (DTLw in Kfz/24h)

Querschnitt	1987	1994	Szenario Integration 2010	
			Prognose '89	Prognose '96
A4 – Fischamend	500	1.000	4.650	4.250
A23 – Laaerberg	400	950	4.900	4.600
A21 – Alland	750	850	3.260	2.860
A1 – Steinhäusl	650	850	800	800
A22 – Korneuburg	220	250	750	1.000
B7 – Eibesbrunn	100	230	300	300
A2 – Traiskirchen	500	750	2.000	1.950
A3 – Eisenstadt	100	300	650	630

Quellen: ÖSTAT, Güterverkehrszählung 1994; Regional Consulting, Verkehrsentwicklung in der Ostregion, Grenzüberschreitender Verkehr, Band 2: Entwicklungsspielräume; Güterverkehr, i. A. d. PGO, Wien, 1996

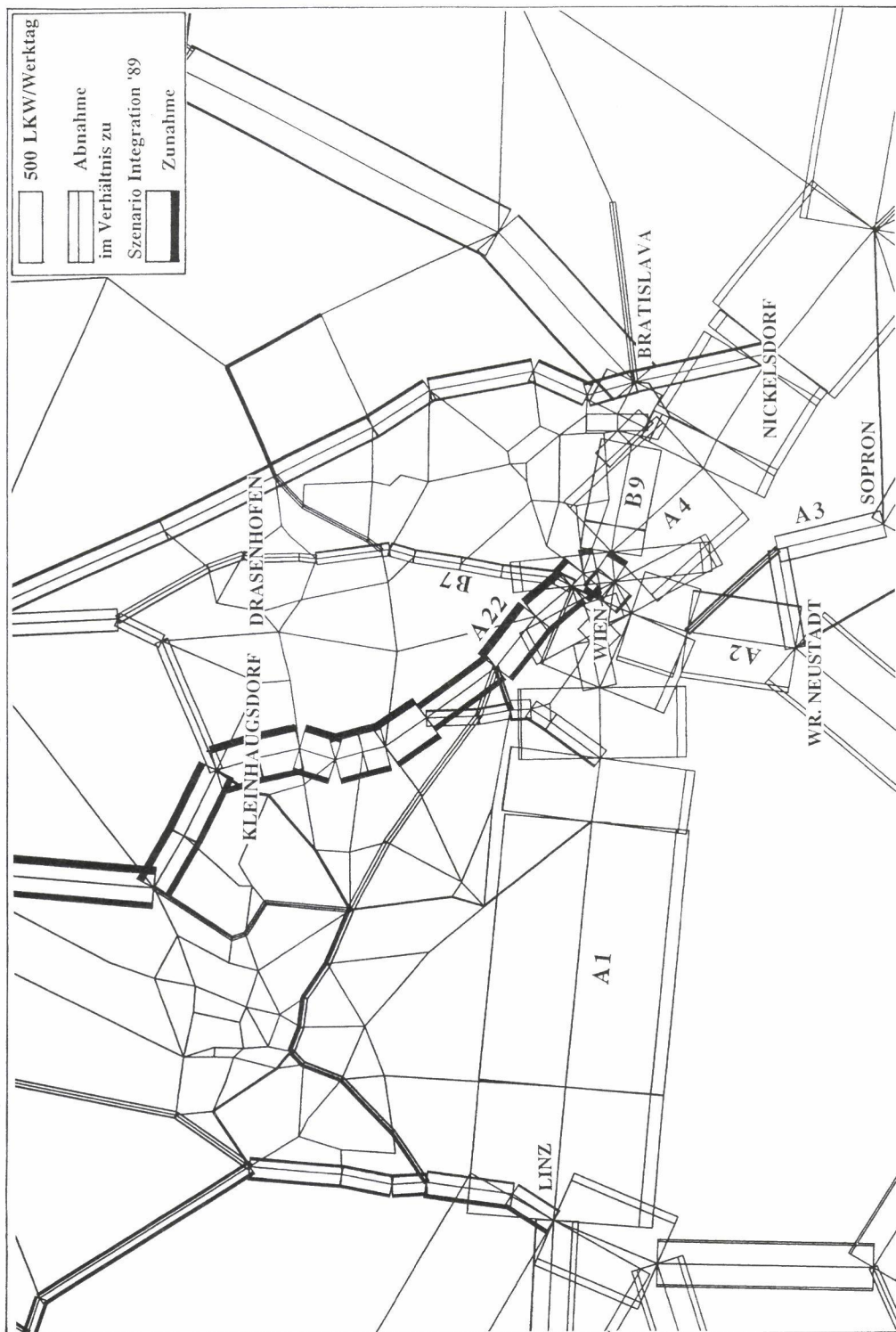
# Das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN) aus der Sicht Wiens

Abb. 34: Grenzüberschreitender Lkw-Verkehr 1987 - 2010, DTLw  
Szenario Integration '96, Modal split Schiene/Straße 50/50



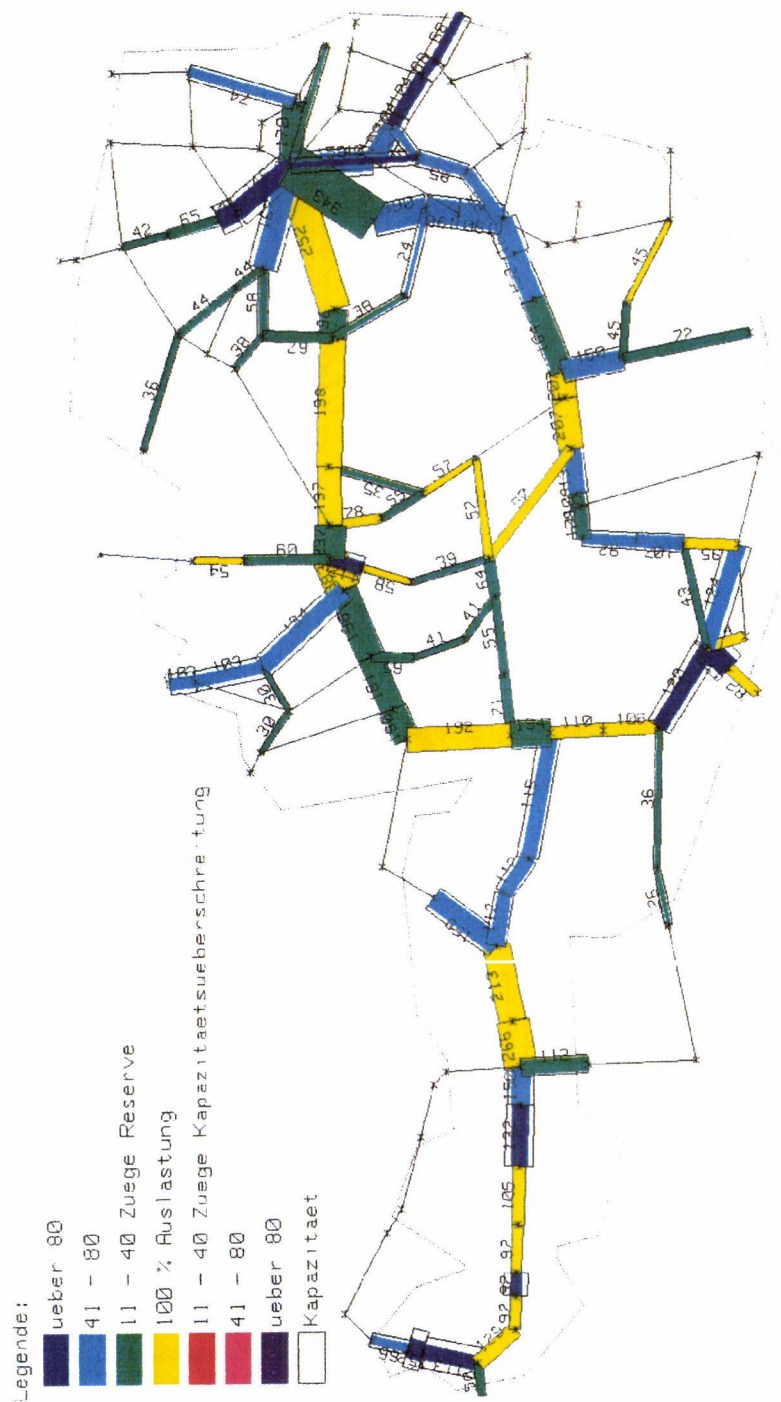
# Das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN) aus der Sicht Wiens

Abb. 35: Grenzüberschreitender Lkw-Verkehr 2010, Durchschnittlicher täglicher Werksverkehr  
Modifiziertes Szenario Integration '96, Modal split Schiene/Straße 50/50



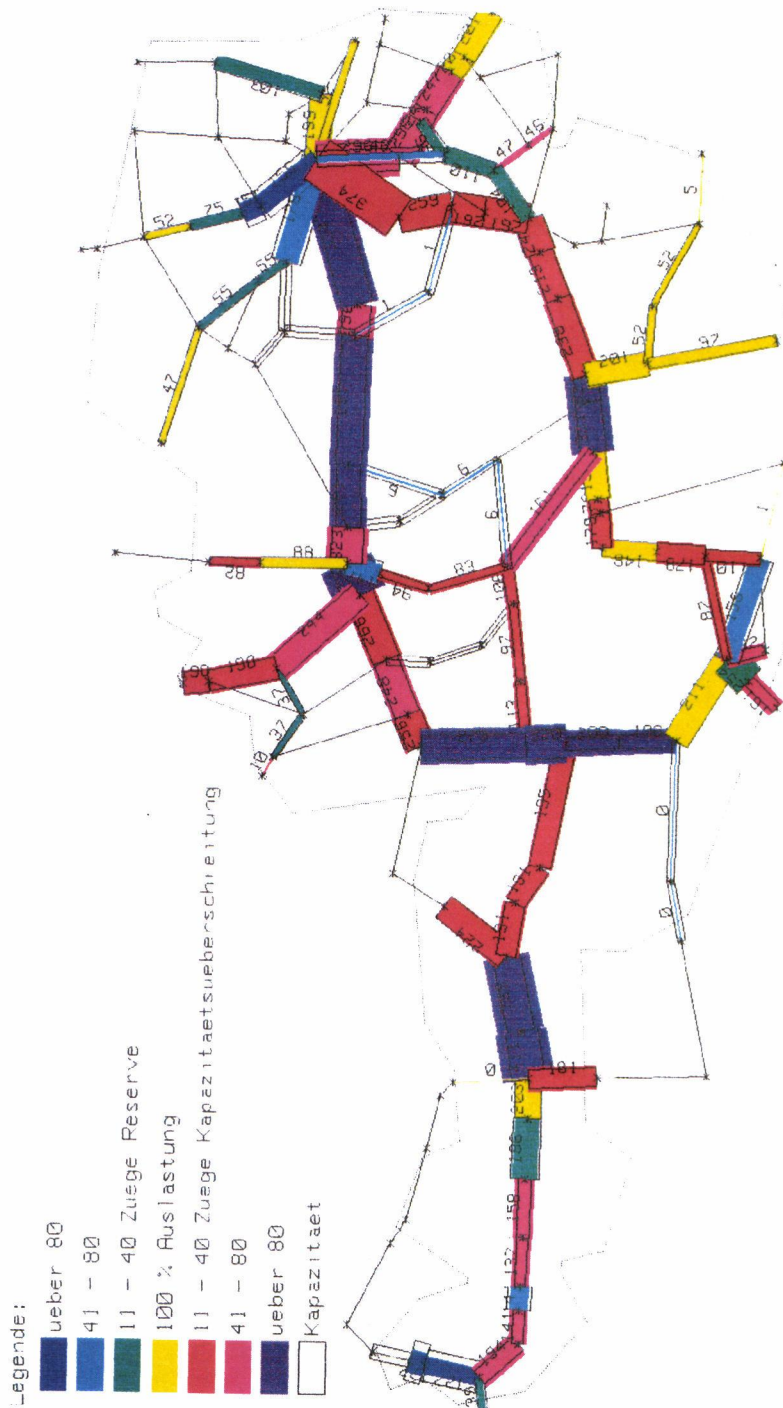
# Das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN) aus der Sicht Wiens

Abb. 36: Streckenbelastung der österreichischen Eisenbahnlinien in Zügen/Werktag Bestand



# Das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN) aus der Sicht Wiens

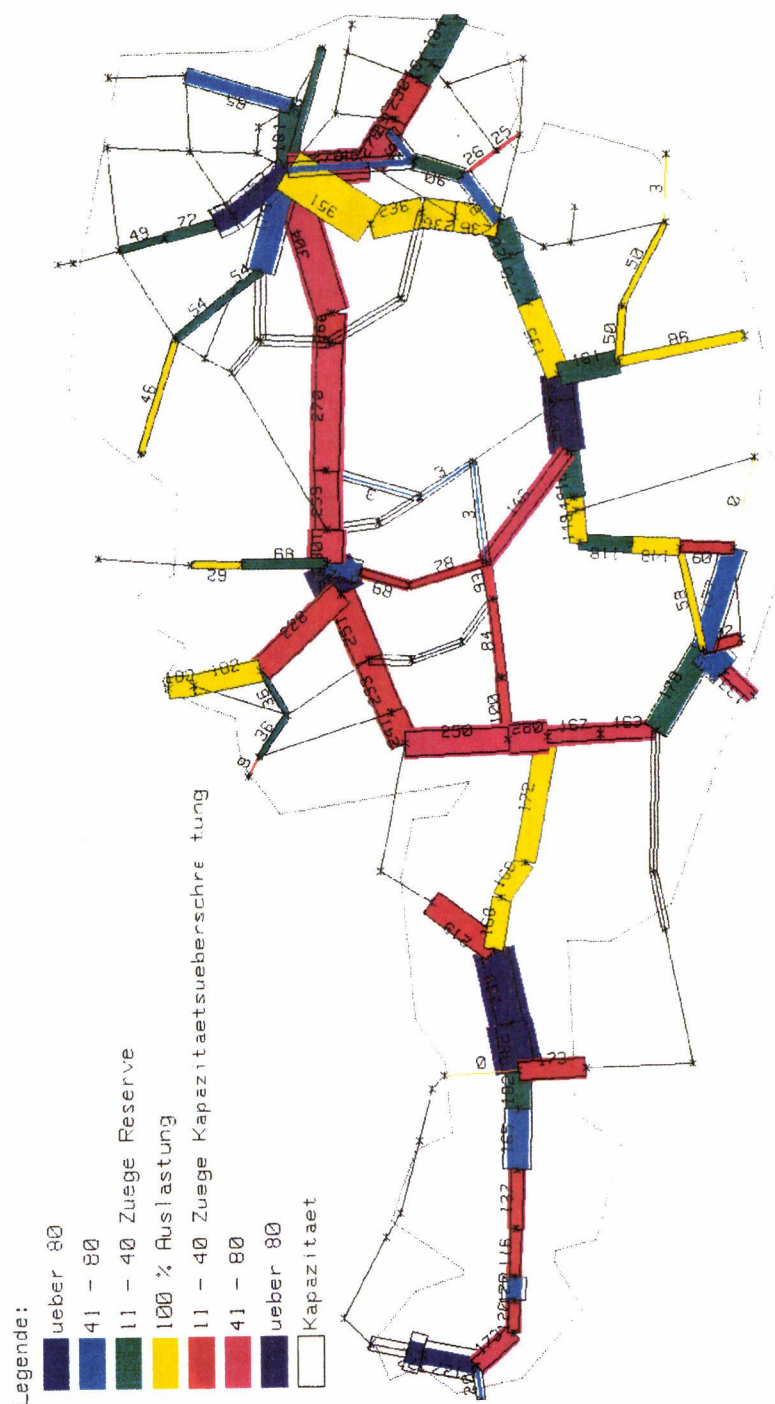
Abb. 37: Streckenbelastung der österreichischen Eisenbahnlinien in Zügen/Werktag  
Nat91 + Güterverkehr 2010/Szenario Integration + RMD-Kanaleffekt





# Das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN) aus der Sicht Wiens

Abb. 38: Streckenbelastung der österreichischen Eisenbahnlinien in Zügen/Werktag  
Nat91 + Güterverkehr 2010/Szenario Integration  
Modal Split 30/70 + RMD-Kanaleffekt



# Das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN) aus der Sicht Wiens

In Österreich entsteht neben der derzeit dominanten Nord-Süd-Straßengüterverkehrsachse (Brennerachse) eine starke Ost-West-Achse im Donauraum. Wien wird darüber hinaus zu einem Knoten mehrerer Ost-West- und Nord-Süd-Güterverkehrsströme werden. Die realen Belastungen erreichen beim Ausbleiben gezielter verkehrspolitischer Steuerungsmaßnahmen insbesondere im Raum Wien (A4, A23) Größenordnungen, die den derzeitigen Belastungen durch den grenzüberschreitenden Lkw-Verkehr auf dem Brennerkorridor entsprechen.

Im Bahngüterverkehr zeigt sich, daß selbst bei einem deutlichen Marktanteilsverlust der Bahn im grenzüberschreitenden Verkehr mit Osteuropa von 85% auf 50% gegenüber dem Lkw, erhebliche Kapazitätsprobleme auf den meisten Hauptstrecken des österreichischen Bahnnetzes zu erwarten wären. Erst bei einer Reduktion des Marktanteils der Bahn auf 30% im grenzüberschreitenden Ost-West-Verkehr erscheint die Kapazität ausreichend.

## 4.2.3 Gesamtverkehrsentwicklung – Zusammenfassung

### 1) Schienenverkehr

Die Probleme im Raum Wien resultieren aus

- den Anforderungen des Personennahverkehrs und den daraus entstehenden Netzbelastungen und Kapazitätsproblemen,
- Kapazitätsproblemen, die durch die künftigen Anforderungen des grenzüberschreitenden Güterverkehrs entstehen, sofern die nationalen verkehrspolitischen Zielsetzungen auch nur einigermaßen erreicht werden sollen.

Es handelt sich also in erster Linie um **Kapazitätsprobleme**, die aufgrund der Überlagerung von Personennahverkehr und Güterfernverkehr entstehen. Im Personenfernverkehr bestehen ausreichende Kapazitäten, allerdings bei teilweise nicht konkurrenzfähigen Reisezeiten (Wien – Prag, Wien – München, Wien – Mailand).

### 2) Straßenverkehr

Im Straßenverkehr sind erhebliche Zunahmen des grenzüberschreitenden Verkehrs, sowohl bei Personen, als auch bei Gütern zu erwarten. Diese Zunahmen können außerhalb der Stadtgrenzen Wiens im bestehenden Netz weitgehend problemlos bewältigt werden. Probleme sind nur durch die Überlagerung von lokalen, regionalen und internationalen Verkehrsströmen im Bereich der A4 und A23 zu erwarten. Als besonderes Problem ist die Verbindung Wien – Bratislava anzusehen.

Im Straßenverkehr stehen im Stadtbereich den auch durch den grenzüberschreitenden Verkehr mitverursachten Kapazitätsproblemen verkehrspolitische und umweltpolitische Zielsetzungen gegenüber, was einen weiteren Ausbau des Angebotes an hochrangigen Straßen betrifft. Vor diesem Hintergrund wäre es auch aus transnationalem Interesse zweckmäßig, den öffentlichen Verkehr in der Stadtregion auszubauen und den Marktanteil von Bahn und Schiff im grenzüberschreitenden Güterverkehr verkehrspolitisch und durch entsprechende verkehrsorganisatorische und infrastrukturelle Maßnahmen abzusichern.

### 3) Kombiniertes Verkehr

Die größten Verkehrszunahmen im transnationalen Straßengüterverkehr drohen durch die Veränderung des Modal split zu Lasten der Bahn. Abgesehen von Maßnahmen in den Ursprungsländern sollte ein leistungsfähiger Umschlagknoten an der Schnittstelle Ost-West auch von EU-weitem Interesse sein.

# Das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN) aus der Sicht Wiens

## 5. Das TEN und die Region Wien

Vor dem Hintergrund einer schrittweisen Entwicklung eines Transeuropäischen Verkehrsnetzes sowie der Ausgangslage, den Entwicklungstendenzen und Zielsetzungen für die Region Wien, hat die Stadt Wien vorerst eine verkehrspolitische Position in Form eines „Memorandums über die Verkehrssituation Wiens in der Region“ (Anhang 1) entwickelt. Dieses Memorandum enthält folgende vier Schwerpunkte:

- 1) Ausbau der Schienenverbindung Budapest – Wien – München – Paris, die sogenannte „Magistrale für Europa“. Aus der Sicht Wiens hat dieses Vorhaben u. a. wegen des wachsenden Ostverkehrs höchste Priorität.
- 2) Intermodaler Verkehrsknoten Wien  
Der Ausbau eines intermodalen Verkehrsknotens an der Schnittstelle zweier „Verkehrswelten“ sollte unabhängig von regionalen Interessenlagen auch im EU-Interesse sein. Verkehrsgeografisch hat ein solcher intermodaler Knoten Wien keine Alternative, weder östlich noch westlich der Region Wien. Wesentliche Bestandteile eines solchen Verkehrsknotens sind:
  - Umschlagzentren für Schiene und Straße, Schiff- und Luftfahrt
  - Entflechtung Güterverkehr – ÖPNV
  - Durchgangsbahnhof Wien für den Personenverkehr

Ein wesentliches und wohl auch transnational unbestrittenes Ziel bei der Schaffung dieses intermodalen Verkehrsknotens ist, den Übergang auf ökologische Verkehrsmittel möglichst weitreichend sicherzustellen.

- 3) Konkretisierung und Festlegung weiterer Schienenverbindungen, die für Wien relevant sind:
  - Warschau – Wien – Mailand
  - Berlin – Prag – Wien – Südosteuropa
  - Regionale Verknüpfung Brno / Bratislava / GyőrFür diese Netzabschnitte bietet Wien unter anderem seine Mitwirkung an den Planungen an.
- 4) Rahmenbedingungen  
Standardisierung und Harmonisierung umweltbezogener Vorschriften und der Verkehrskosten.

Im Memorandum sind die „Magistrale für Europa“ und „der intermodale, bahnorientierte Knoten Wien“ besonders hervorgehoben. Im folgenden werden die Aussagen des Memorandums in Form eines Motivenberichtes fachlich begründet und untermauert bzw. weitergehende Aussagen und Vorschläge unterbreitet.

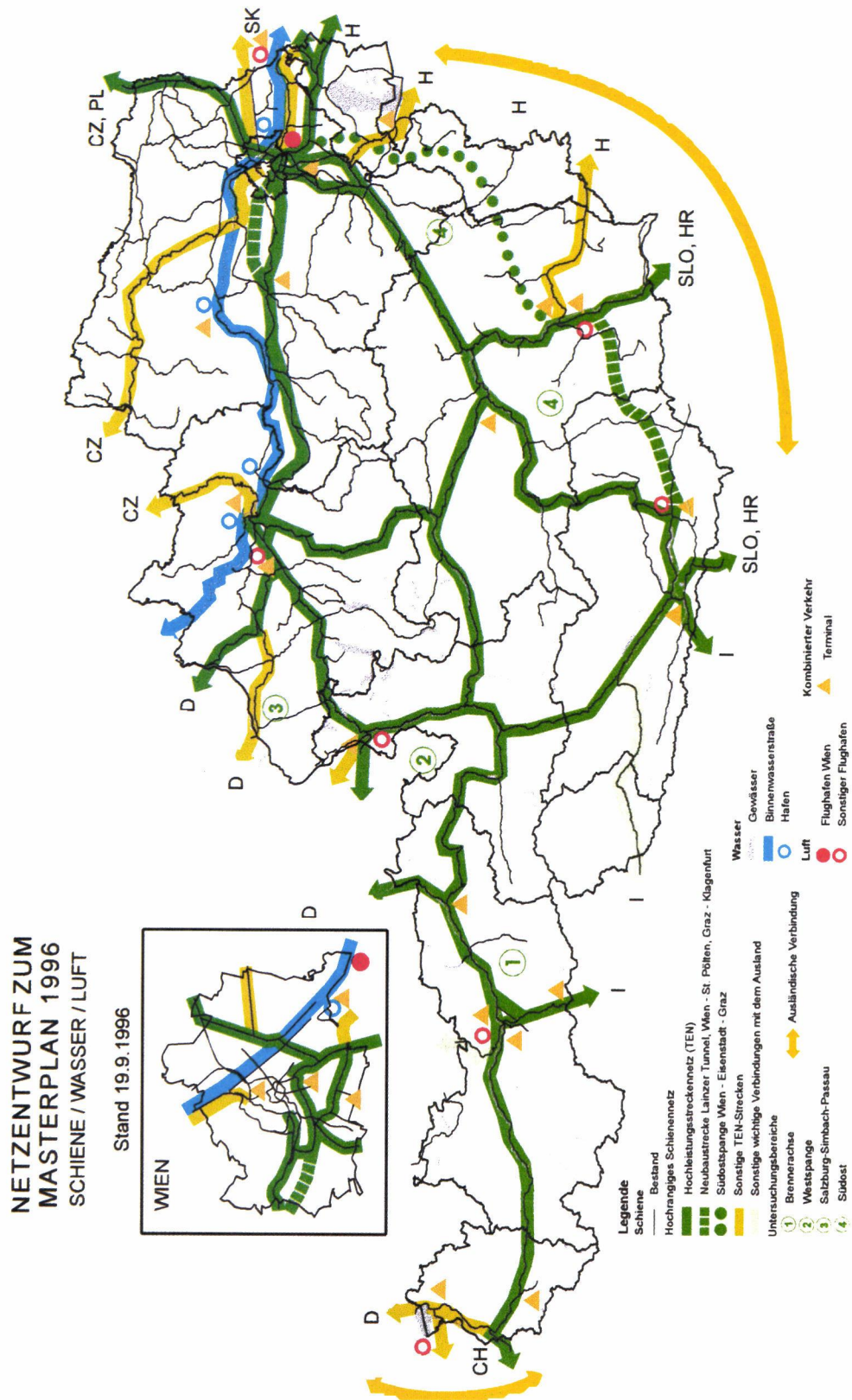
### 5.1 Netzüberlegungen

Für eine vollständige Darstellung wäre eine Differenzierung nach Bezugsräumen (überregional, regional, städtisch) und Verkehrsträgern notwendig. Diese Differenzierung wird nur für das Eisenbahnnetz vorgenommen. Dazu werden die vorliegenden Verkehrskonzepte der Bundesländer sowie die für den Südraum und Nordostraum Wiens herangezogen, ebenso die aktuellen Überlegungen zum österreichischen Bundesverkehrswegeplan.

Im Bundesministerium für Wissenschaft, Verkehr und Kunst wird gegenwärtig an der Erstellung eines **Bundesverkehrswegeplans** gearbeitet. Es handelt sich hierbei um grundsätzliche Aussagen zur Netzgestaltung in der Form eines **Masterplanes**, um eine Prioritätenreihung baureifer Verkehrsinfrastrukturprojekte sowie um Aussagen zu Verbindungs- und Erschließungserfordernissen der österreichischen Regionen. Gemäß den verkehrspolitischen Zielen des Bundes soll der Masterplan darüber hinaus Aussagen zur Bedeutung einzelner Verkehrsträger innerhalb bestimmter Verkehrskorridore enthalten.

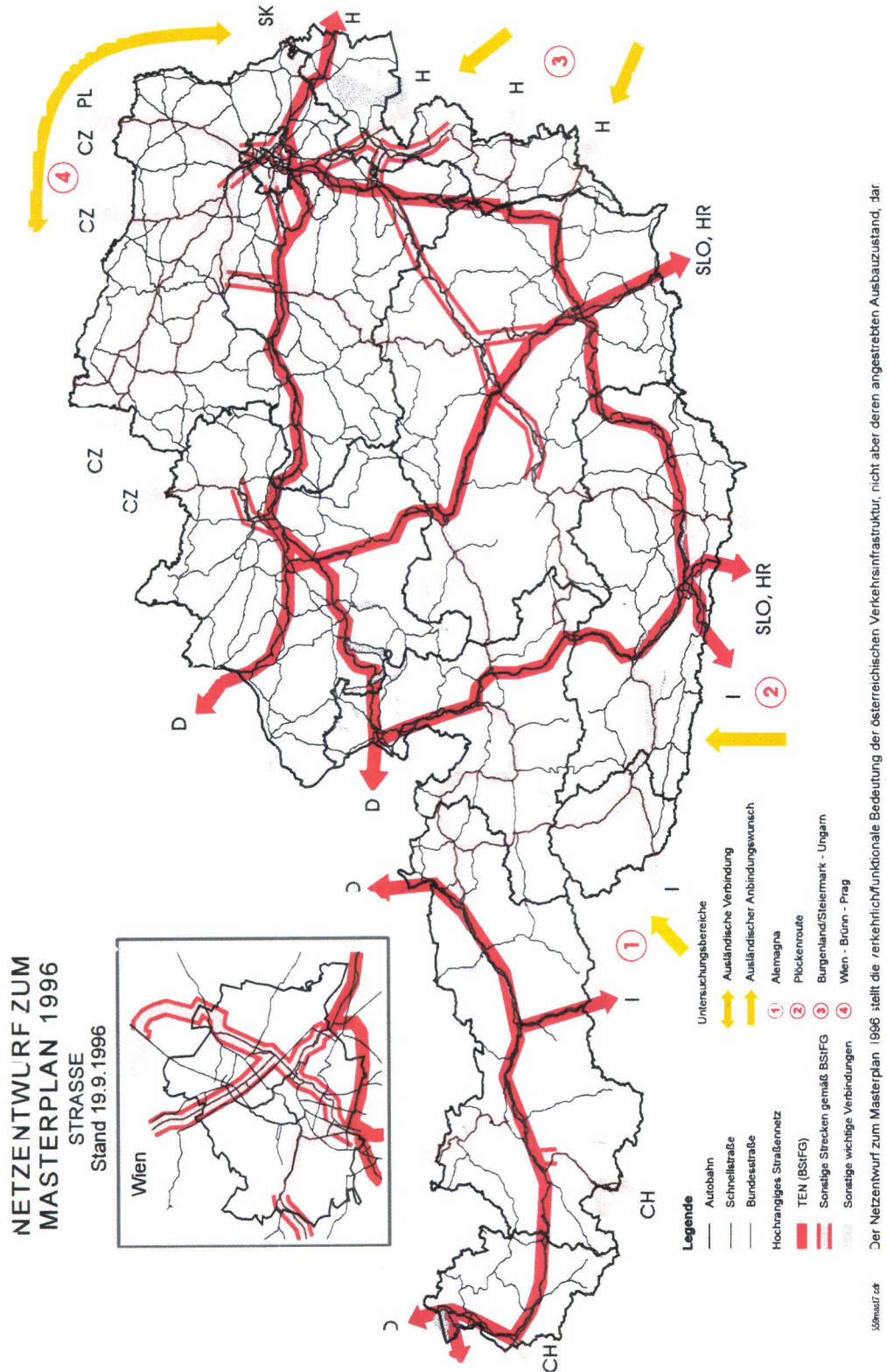
# Das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN) aus der Sicht Wiens

Abb. 39: Netzentwurf zum Masterplan 1996  
Schiene/Wasser/Luft



# Das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN) aus der Sicht Wiens

Abb. 40: Netzentwurf zum Masterplan 1996  
Straße



# Das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN) aus der Sicht Wiens

Ein Entwurf zum Masterplan wurde ausgearbeitet und im Rahmen eines Kontaktkomitees aus Bundesländer- und Ressortvertretern zur Diskussion gestellt. Der gegenwärtige Bearbeitungsstand ist in den folgenden Abbildungen dargestellt. Er umfaßt für den Verkehrsträger Schiene mit dem „Hochrangigen Schienennetz“ das Transeuropäische Schienennetz bzw. geht geringfügig darüber hinaus (Verbindung Spittal/D. – Lienz – Sillian und Mittenwaldbahn). Zusätzlich sind mögliche Netzergänzungen und Alternativen sowie konkurrierende ausländische Verbindungen enthalten, die noch einer Untersuchung unterzogen werden sollen.

Für den Verkehrsträger Straße enthält der Entwurf zum Masterplan ebenfalls ein „Hochrangiges Straßennetz“, das die Streckenabschnitte des Transeuropäischen Straßennetzes und sonstige wichtige Verbindungen umfaßt.

Eine Abstimmung zwischen TEN-Überlegungen und dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) erscheint jedenfalls erforderlich und betrifft insbesondere die Region Wien, die im BVWP gegenwärtig keine direkte TEN-Straßenverbindung Richtung Tschechien/Polen/Slowakei aufweist.

Jedenfalls muß Wien bestrebt sein, seine Anforderungen an die Gestaltung der Transeuropäischen Verkehrsnetze in den Bundesverkehrswegeplan einzubringen, wofür das bestehende Kontaktkomitee beim Bundesministerium für Wissenschaft, Verkehr und Kunst eine Plattform bilden kann.

## 5.1.1 Straße

Das Straßennetz ist im verkehrlichen Einzugsbereich der Region Wien mit Ausnahme einer Südostumfahrung Wien (B301) vollständig und in ausreichender Verkehrsqualität ausgebaut. Die geplante Bundesstraße B301 hat überwiegend regionale Verkehrsfunktion, sie dient vorrangig der Entlastung der Gemeinden im Südraum Wiens. Die B301 ist überdies für den kombinierten Güterverkehr eines intermodalen Verkehrsknotens (Güterterminal Inzersdorf, Hafen Wien, Flughafen) bedeutsam. Für diese Straße wird derzeit ein UVP durchgeführt, eine Realisierung ist nicht vor dem Jahr 2003 zu erwarten.

Eine zusätzliche Straßendonauquerung, wie sie als längerfristige Option diskutiert wird, dient vor allem dem städtischen und regionalen Verkehr. Eine Autobahnverbindung nach Norden (Brno) ist nicht vorgesehen und auch verkehrlich nicht erforderlich (Verkehrskonzept Nordostraum Wien). Eine adäquate Straßenverbindung Wien – Bratislava soll durch eine Verbindung von Bruck/Leitha (A4) nach Petrzalka/Kittsee (E65) geschaffen werden, eine Machbarkeitsstudie liegt vor. Diese Verbindung kann auch die TEN-Anbindung nach Norden erfüllen.

## 5.1.2 Schiff

Die Binnenschifffahrt mußte strukturbedingt, aber auch durch die Ereignisse in Ex-Jugoslawien in den letzten Jahren beträchtliche Einbußen hinnehmen. Im Bereich der Region Wien sind folgenden Maßnahmen vorgesehen:

- Verbesserung der Umschlagsfunktionen der Wiener Häfen (Straße–Schiff, Bahn–Schiff), ggf. auch in Kooperation mit Bratislava
- Verbesserung der Schiffbarkeit unterhalb von Wien

Für das Projekt eines Donau–Oder–Elbe Kanals liegen Entscheidungsgrundlagen vor, die keinen unmittelbaren planerischen bzw. verkehrspolitischen Handlungsbedarf ergeben. Ein Teilausbau innerhalb Österreichs ist gesamtwirtschaftlich und verkehrswirtschaftlich keinesfalls vertretbar, das Projekt bedarf vorerst zwischenstaatlicher Vereinbarungen zur Vorgangsweise und einer gesamtheitlichen ökonomischen Beurteilung unter Berücksichtigung aller Systemalternativen.

# Das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN) aus der Sicht Wiens

## 5.1.3 Flugverkehr

Der Aufwärtstrend des Flughafens Wien–Schwechat (VIE) hält ungebrochen an, Wien liegt mit 8,5 Mio. Passagieren pro Jahr (1995) im europäischen Mittelfeld. Die Zuwachsraten werden mittelfristig mit über 8% pro Jahr angenommen. Ende 1996 wird ein neuer Masterplan vorliegen. Ein drittes Terminal ist funktionell möglich, eine dritte Piste wäre bei ungebrochenem Wachstum und gleichbleibenden betrieblichen Rahmenbedingungen etwa ab dem Jahr 2015 erforderlich. Eine Verbesserung der Anbindung im Landverkehr ist besonders dringlich, und zwar sowohl regional im Schnellbahnverkehr als auch überregional. Derzeit benutzen fast 50% aller Passagiere das Auto, nur 7% die Bahn.

## 5.1.4 Eisenbahn

### 1) Überregionale Aspekte

Im Rahmen des österreichischen Bundesverkehrswegeplanes und der ÖBB-Leitplanungen ergeben sich folgende überregionale Prioritäten im Schienenverkehr, die für die Region Wien relevant sind:

- Selektiv viergleisiger Ausbau der Westbahn zwischen Wien und Wels
- Leistungsfähigkeitssteigerung auf der Südachse (Ausbau der Pottendorfer Linie, Semmeringtunnel)

Als längerfristiges zusätzliches Netzelement ist eine Hochgeschwindigkeitsverbindung Wien – Eisenstadt – Graz – Klagenfurt (Südostspange) vorgesehen, wobei der Abschnitt Graz – Klagenfurt (Koralmbahn) höhere Priorität hat und derzeit planerisch vorangetrieben wird. Der Nordabschnitt Wien – Graz konkurriert mit der Südbahn sowie mit Netzüberlegungen, die Österreich über Ungarn und Slowenien umfahren. Dazu kommt eine auffallend hohe Netzdichte, die sich bei Realisierung dieses Abschnittes im TEN ergeben würde, und dies bei vergleichsweise geringerem Verkehrsaufkommen auf diesem Korridor.

Für die Bahnverbindung Berlin – Prag – Wien gibt es eine trilaterale Vereinbarung auf staatlicher Ebene sowie eine gemeinsame Erklärung der Bürgermeister von Berlin, Prag und Wien.

### 2) Regionale Aspekte

Die Verbesserung des ÖPNV-Angebots in der Region Wien ist eine der zentralen politischen Aufgaben. Es gibt ein Schnellbahnkonzept 2000 der ÖBB, das derzeit in einem kooperativen Verfahren mit den betroffenen Ländern überarbeitet und konkretisiert wird. Folgende Zielvorstellungen bzw. Rahmenbedingungen liegen dabei vor:

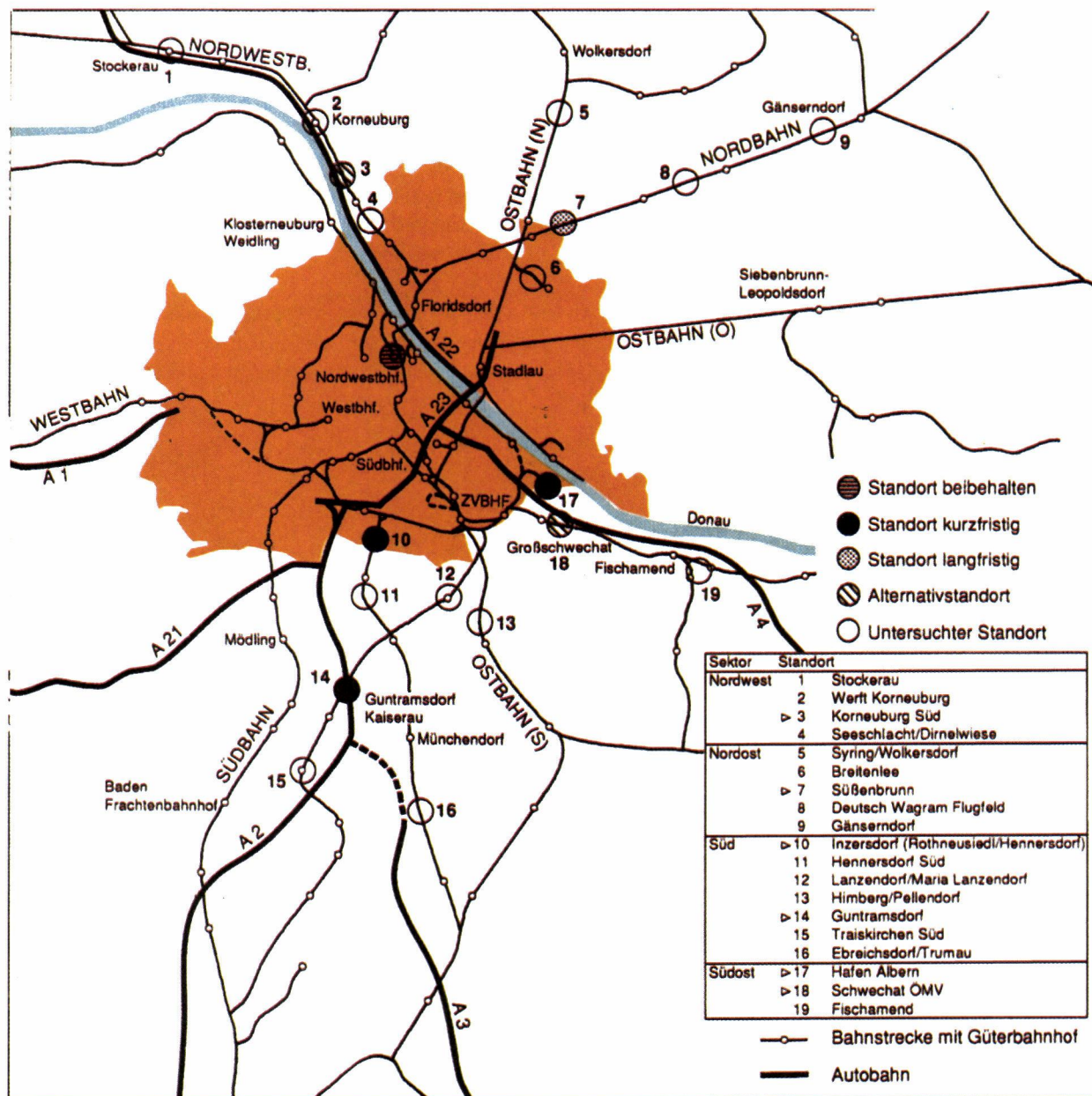
- Ausgleich zwischen regionalen und städtischen Anforderungen an die Verkehrsqualität, d. h. zwischen dichtem Intervall (Stadt) und schnellen Verbindungen zwischen den Hauptzentren des Umlandes und der Stadt Wien
- Schrittweise betriebliche Verbesserungen in Abstimmung auf bauliche Maßnahmen
- Bestmögliche Verknüpfung mit dem städtischen ÖPNV-Netz

Das Wiener Schnellbahnnetz ist radial ausgerichtet, von den TEN-Abschnitten sind die Westbahn („Magistrale für Europa“), die Südbahn und die Ostbahn (östlicher und nördlicher Ast) betroffen. Für West- und Südbahn ist bei Intensivierung des ÖPNV eine Entflechtung von Fern- und Nahverkehr vorgesehen (Wienerwaldtunnel, Pottendorfer Linie).

Mit Hinweis auf den intermodalen Verkehrsknoten Wien sollen in der Region Umschlagzentren für den Güterverkehr geschaffen werden, wobei ein Konzept der „funktionellen Dekonzentration“ verfolgt wird.

# Das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN) aus der Sicht Wiens

Abb. 41: Güterterminalkonzept für die Region Wien  
Empfohlener Planfall der „Funktionalen Dekonzentration“



Quelle: Regional Consulting, Güterterminalkonzept Wien-Umland,  
i. A. d. Planungsgemeinschaft Ost, Wien, 1993



# Das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN) aus der Sicht Wiens

## 3) Das städtische Bahnnetz

Das städtische Eisenbahnnetz bedarf angesichts der künftigen Anforderungen folgender grundsätzlicher Ausbaumaßnahmen, die u. a. auch im Wiener Verkehrskonzept dargelegt sind:

- Entflechtung des ÖPNV und des Güterverkehrs im Bereich der S-Bahn-Stammstrecke (Floridsdorfer Schleife - Ostbahn)
- Güterzugumfahrung Süd (Lainzer Tunnel – Donauländebahn)
- Durchgangsbahnhof Wien für den Personen-Fernverkehr

Darüber hinaus wäre anzustreben, den Flughafen Wien-Schwechat (VIE) in das TEN einzubeziehen, sowie eine Schienenverbindung zum Hafen Wien zu schaffen, die eine zweckmäßige Verbindung zum Zentralverschiebebahnhof und den übrigen Güterterminals herstellt.

Nach den aktuellen Vorschlägen der ÖBB sollte das Bahnkonzept Wien innerhalb von zehn Jahren umgesetzt sein. Wie schon im regionalen Zusammenhang erwähnt, wird es dabei auf operative Qualitäten – eine schrittweise Entwicklung bei möglichst hoher Verkehrswirksamkeit in den einzelnen Betriebsstufen – besonders ankommen.

## 5.2 Handlungsrahmen

Die Stadt Wien hat hinsichtlich der Entwicklung des TEN einen begrenzten Handlungsspielraum, der im wesentlichen drei Bereiche betrifft:

- Informelle Thematisierung zur Meinungsbildung und zur verkehrspolitischen Positionierung unter Würdigung der eigenen Zielvorstellungen (Veranstaltungen, Veröffentlichungen, etc.)
- Bildung strategischer Allianzen mit möglichen Partnern und Konkurrenten
- Umsetzung von Maßnahmen im eigenen Wirkungsbereich, und zwar mittelbar durch Verankerung der eigenen Ziele im Zuge bundesweiter und regionaler Konzepte und Handlungen, sowie unmittelbar durch Realisierung von Vorhaben in ausschließlich eigener Kompetenz.

Insgesamt muß beachtet werden, daß der grundsätzliche TEN-Standpunkt Wiens – die Lage an einer wichtigen Route und die Knotenfunktion – keinesfalls einzigartig ist und in starker Konkurrenz zu anderen Stadtregionen steht. Nachdem das TEN stark auf nationales und regionales Engagement setzt, werden jene Regionen einen Vorsprung haben, die möglichst frühzeitig einen über politische Grenzen hinaus wirksamen Konsens zum TEN zustande bringen und daraus auch ein kooperatives finanzielles Engagement entwickeln. Es sei nur am Rande erwähnt, daß der Streit um den Semmering-Tunnel das genaue Gegenteil einer solchen konsensualen Qualität ist.

Dennoch erscheinen die Handlungsmöglichkeiten in der Region Wien vergleichsweise günstig: Für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur gibt es politische Beschlüsse in Form von „Finanzierungspaketen“. Dazu zählen in bezug auf das TEN:

- Ministerielle Vereinbarung über ein fünfjähriges Bahn-Investitionsprogramm mit einem Volumen von öS 60 Mrd. An erster Stelle der Vorhaben steht der viergleisige Ausbau der Westbahn, mit Linienverbesserungen zwischen Linz und St. Pölten, die Neubaustrecke zwischen St. Pölten und Wien (Wienerwald-Tunnel) und der Lainzer-Tunnel. Die „Magistrale für Europa“ wird damit im Abschnitt Wien – Wels sowohl hinsichtlich der Leistungsfähigkeit als auch der Streckenhöchstgeschwindigkeit (200 km/h) zukunftsweisend ausgebaut sein. Die Vorhaben auf der Südachse betreffen den Ausbau der Pottendorfer Linie, und den Semmering-tunnel, der allerdings seitens der Länder Wien und Niederösterreich keine Priorität hat.

# Das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN) aus der Sicht Wiens

- Vereinbarung zwischen der Bundesregierung und der Stadt Wien („30-Mrd. S-Paket“), das u. a. den Ausbau der Wiener Schnellbahn (S45, S80), die Schaffung von Park & Ride-Anlagen und die Bundesstraße B301 (Südost-Umfahrung) enthält.

Für diese Rahmenfinanzierungen fehlt allerdings ein stufenweises Ausbauprogramm, andererseits ist für wichtige Vorhaben (u. a.: Bahnhof Wien) keine Finanzierung in Sicht. Ebenso fehlen die bei der TEN-Konzeption angesprochenen privaten Beteiligungen.

Als wesentlichstes Hemmnis einer zielorientierten Verkehrsinfrastrukturentwicklung stellt sich jedoch die mangelnde regionale Kooperation zwischen den betroffenen Bundesländern, aber auch zwischen diesen und den Österreichischen Bundesbahnen dar. Derzeit werden vorwiegend kurzfristige, bilaterale Vorhaben verfolgt, es fehlt eine ebenso langfristige wie regional optimale Strategie. Soll Wien als TEN-Knoten Bedeutung gewinnen, was fraglos zur Aufwertung der gesamten Region beiträgt, bedarf es vorerst eines Quantensprunges der Kooperation.

## **5.3 Handlungsgrundsätze**

### **5.3.1 Thematisierung**

Das TEN-Thema spielt derzeit innerhalb der verkehrspolitischen Diskussion in Österreich fast keine Rolle, jedenfalls nicht auf städtischer und regionaler Ebene. In einem ersten Schritt sollte sich die Stadt Wien als fachliche und politische Diskussionsplattform zur Verfügung stellen. Die Bedeutung der Verbesserung des Verkehrsknotens muß dabei fachlich und verkehrspolitisch besonders hervorgehoben werden. Wien kann schon aus entwicklungspolitischen Gründen am Symbolthema „TEN“ nicht vorbeigehen.

### **5.3.2 Abstimmung**

Zumindest auf Zielebene, aber auch im Sinne einer Gesamtstrategie ist nach Verbreiterung der Informationsbasis eine Abstimmung auf allen Ebenen, insbesondere zwischen dem Bund, den Ländern und den Stadtregionen erforderlich. Das betrifft nicht nur konkrete Vorhaben, sondern auch die grundsätzliche Positionierung gegenüber der TEN-Politik der Gemeinschaft.

### **5.3.3 Mitwirkung**

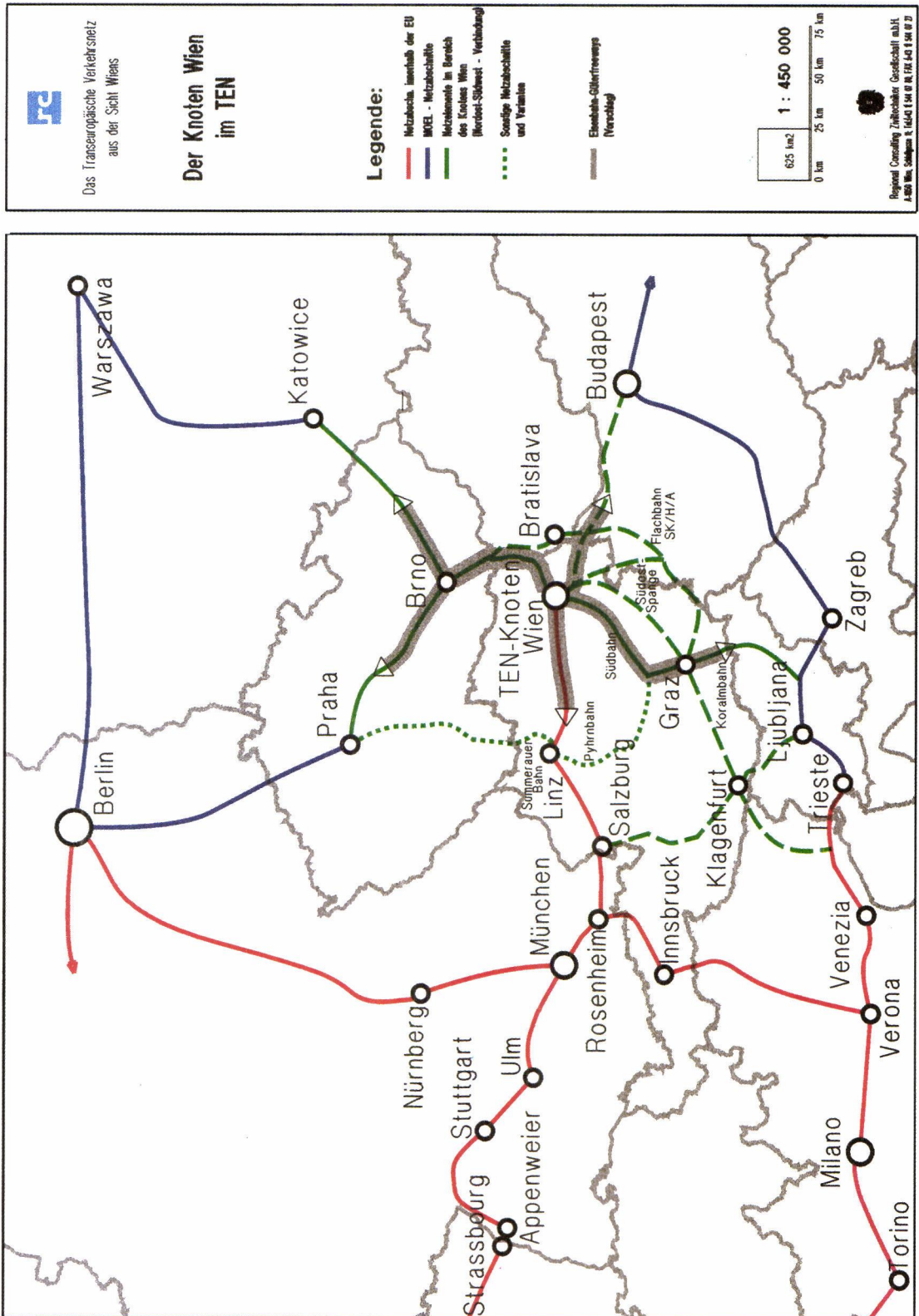
Nicht zuletzt die besondere Lage Wiens hat eine europolitische Kompetenz hervorgebracht, die bei der Entwicklung des TEN hilfreich sein könnte. Dies betrifft die

- grundsätzliche Orientierung des TEN im Spannungsfeld von Interessen, abnehmenden Ressourcen, hochgesteckten Erwartungen und notorischen Unterlassungen,
- besonderen Erfahrungen, die sich an der Schnittstelle zwischen Ost und West angehäuft haben, insbesondere was die Entwicklung der Netze in Mittel- und Osteuropa betrifft,
- Konsensfindungskapazitäten bei unterschiedlichen, in diesem Falle verkehrspolitischen Interessenlagen,
- konzeptionellen und verkehrspolitischen Qualitäten, die sich etwa an der Lebensqualität in der Region Wien deutlich ablesen lassen.

In all diesen Bereichen sollte Wien „Flagge zeigen“, und Kompetenz vermitteln. Dazu gehören auch entsprechende Vorleistungen in personeller und finanzieller Hinsicht.

# Das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN) aus der Sicht Wiens

Abb. 42: Der Knoten Wien im TEN



# Das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN) aus der Sicht Wiens

In all diesen Bereichen sollte Wien „Flagge zeigen“, und Kompetenz vermitteln. Dazu gehören auch entsprechende Vorleistungen in personeller und finanzieller Hinsicht.

## 5.3.4 Allianzen

Die Wiener Position gegenüber dem TEN, im „Memorandum“ dargelegt, ist nicht konfliktfrei. Um eine europäische Ost-West-Verkehrsachse konkurrieren nördliche und südliche Korridore, in der Knotenfunktion sind zumindest München, Bratislava und Budapest Konkurrenten, aber auch – wenn auch auf niedrigerem Niveau – Graz und Linz. Bei der Nordost-Südwest-Verbindung in Mitteleuropa gibt es zumindest zwei Varianten, die nicht über Wien führen. Auch auf regionaler Ebene ist die TEN-Position Wiens nicht unbestritten.

Aus all dem folgt, daß sich Wien um strategische Allianzen bemühen muß, und zwar auf transnationaler Ebene ebenso wie im regionalen Zusammenhang. Dabei sollte ein ausreichender Handlungsspielraum für Kompromißangebote, etwa was komplementäre verkehrliche Funktionen betrifft, vorhanden sein. Das Zustandekommen solcher Allianzen dürfte bereits eine der zentralen TEN-Kompetenzen bzw. – Impulse sein.

## 5.3.5 Verkehrspolitische Standfestigkeit

Verkehrspolitische Allianzen dürfen nicht im luftleeren Raum, d. h. ohne eigene Zielvorstellungen geschlossen werden. Neben der Allianzkompetenz muß deshalb gleichermaßen Grundsatztreue vermittelt werden, was die umweltschonende Verkehrsabwicklung, die Sicherstellung ausgewogener Erreichbarkeiten und was die gesamtökonomische Tragfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur betrifft. In diesem Sinne könnte ein „Wiener Verkehrspolitischer Kongreß“ einige Symbolkraft erlangen.

## 5.4 Schwerpunkte

Es wird vorgeschlagen, über das „Memorandum“ hinaus auf mehreren Ebenen inhaltlich Stellung zu beziehen.

### 5.4.1 Der Weg zum TEN

Das TEN-Konzept ist ein langfristiges Vorhaben. Es fehlen „Konzepte der nächsten Schritte“, wie sie etwa im jüngsten Weißbuch zur Rettung der Europäischen Eisenbahnen enthalten sind (souveräne Eisenbahnunternehmen, Leistungsverträge für gemeinwohlrelevante Aufgaben, Kooperation und Harmonisierung, Korridor-Management). Es wäre aus Wiener Sicht überlegenswert, an den Vorarbeiten für einen Pilot-Korridor maßgeblich mitzuwirken.

### 5.4.2 TEN-Knoten

Nach einer rezenten Untersuchung sind die Verkehrsknoten der zentrale Engpaß der Netze, hier überlagern sich Güter- und Personenverkehr, Fern- und Nahverkehr. Die TEN-Qualität wird unter diesem Gesichtspunkt vor allem von den Knotenqualitäten geprägt und weniger von den Strecken. Wien muß, vorerst und vor allem auf nationaler und regionaler Ebene (BVWP, Region Wien), aber auch auf EU-Ebene auf diesen Umstand konsequent hinweisen.

# Das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN) aus der Sicht Wiens

## 5.4.3 Paradigmen und Schlagworte

Das TEN sollte nicht nur informell, sondern dezidiert und offen einem Paradigmenwechsel ausgesetzt werden:

- Leistungsfähigkeit geht vor Höchstgeschwindigkeit
- Güterverkehr und Personennahverkehr gehen vor Personenfernverkehr

Es ist mittlerweile offensichtlich, daß ein besonders „schneller“ Personenfernverkehr weder finanzierbar noch europaweit sinnvoll ist, dagegen treten Engpässe im Güterfernverkehr, im Personennahverkehr und bei den Umschlagknoten immer stärker zutage. Dazu kommt die Dynamik des Güterverkehrs bei einer EU-Erweiterung nach Osten.

Im übrigen muß bei den zentralen Schlagworten im TEN-Diskurs mehr inhaltliche Substanz gewonnen werden. Dies betrifft die Themenbereiche:

- TEN und Kohäsion
- TEN und Arbeitsplatzsicherung
- TEN und Umweltverträglichkeit

Der vorliegende Bericht enthält Ansätze in Richtung begrifflicher Klarheit. Die Stadt Wien könnte versuchen, in diesen Bereichen eine Wissensbasis zu schaffen – weniger um die TEN-Skepsis zu fördern, als die Sicht für das Zweckmäßige und das Machbare zu schärfen.

## 5.5 Strategische Aspekte

Für die Beurteilung und Bewertung konkreter Maßnahmenstrategien und Handlungsvorschläge sowie daraus abgeleiteter inhaltlicher Positionierungen zu einzelnen Vorhaben des TEN erscheint es zweckmäßig, potentielle Kooperationspartner und Konfliktgegner zu identifizieren und die mögliche Rolle Wiens konkreter zu definieren.

Grundlage dafür ist eine Einschätzung der Interessen der potentiellen Kooperationspartner und Konfliktgegner in bezug auf das TEN. Dies läßt sich zweckmäßig nur anhand der konkreten Inhalte (Projekte) diskutieren.

Als potentielle Akteure für Kooperationen bzw. bei Interessenkonflikten werden vorerst die österreichischen Bundesländer, die Landeshauptstädte, das BMWVK (Bundesverkehrswegeplan), das BKA (Raumordnungskompetenz auf EU-Ebene), die Ostländer (SK, CZ, H, SLO, HR, PL und ihre Hauptstädte Bratislava, Prag, Budapest, Warschau), ausgewählte westeuropäische Länder, Regionen und Städte (Bayern, Oberitalien, München, Nürnberg, Berlin), sowie die EU-Verkehrspolitik insgesamt festgelegt.

Folgende TEN-relevante Vorhaben, gegenüber denen die genannten Akteure unterschiedliche Positionen beziehen, stehen zur Disposition:

# Das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN) aus der Sicht Wiens

## 1) Strecken

### (a) Bahn:

- Donaukorridor:  
Ost-/Westbahn
- Pontebbana: Süd-  
bahn/ Semmering  
SO-Spange
- Nordbahn
- Franz Josefs-Bahn
- Pyhrnbahn
- Tauernbahn
- Brenner
- Flachbahn  
Bratislava –  
Szombathely –  
Slowenien

### (b) Straße:

- Nordautobahn
- Verbindung  
Wien – Bratislava
- B301
- Pyhrnautobahn

### (c) Wasser:

- Donau
- Donau-Oder-Elbe-  
Kanal (DOEK)

### (d) Telekom-

munikation

## 2) Knoten:

- Bahnstrecken in Wien (Lainzer Tunnel, S80, Flughafenschnellbahn)
- Bahnhöfe in Wien
- Intermodale Schnittstellen in Wien: GVZ Inzersdorf, Hafen
- Flughafen Wien Schwechat
- Hafen Bratislava
- Flughafen Bratislava
- Intermodaler Knoten Bratislava

## 3) Logistik

- Korridormanagement
- Intermodale Schnittstellen
- Planung

Aus den Akteuren und Vorhaben kann eine „Konsens- und Konfliktmatrix“ erstellt werden.

Ausgehend von der Einschätzung potentieller Kooperationspartner und Konfliktgegner ist die Positionierung Wiens zu den TEN-Projekten zu überdenken. Es zeichnen sich mehrere Konfliktlinien und Kooperationsachsen ab:

### • Kooperationen

Die Achse Budapest – Wien – Linz – München (Nürnberg) wird kaum durch Konflikte gestört. Eine Erweiterung der Kooperation wäre durch eine deutlichere Positionierung für moderate Verbesserungen entlang der Nord-Süd-Achse Summerau – Linz – Graz erzielbar. Dadurch könnte auch die Steiermark als Partner gewonnen werden.

### • Konflikte

Die Skepsis der Länder Wien und Niederösterreich gegenüber dem Semmering-Tunnel führt zu erheblichen Konflikten mit der Steiermark und Kärnten und eröffnet Bratislava, Ungarn und Slowenien die Chance der Entwicklung einer Alternativroute. Auch transnationale Partnerschaften (Warschau, Berlin, Mailand) werden durch diese Haltung nicht gefördert.

Zu Tirol und Vorarlberg steht Wien in Konkurrenz vor allem hinsichtlich der Mittel zum Netzausbau (hohe Kosten des Brennerbasistunnels). Bezüglich der Knotenfunktion ist Bratislava jedenfalls Konkurrent. Eine klare Positionierung ist auch von Bundesseite notwendig.

Grundsätzlich sollte eine spezifische Wiener Positionierung Kooperationsfelder ausbauen, sofern die entsprechenden Projekte verkehrswirtschaftlich vertretbar sind, und erst in weiterer Folge Konfliktfelder bearbeiten. Unter diesen Gesichtspunkten ist eine Präzisierung der Haltung Wiens zu den einzelnen TEN-relevanten Projekten erforderlich. Folgende strategische Überlegungen werden zur Diskussion gestellt:

# Das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN) aus der Sicht Wiens

- Eine flexible Haltung zu Strecken (Bahn) im Osten von Österreich. Strecken sind als Kooperationsprojekte mit den Bundesländern OÖ, NÖ, Bgld., Stmk., Kärnten anzusehen. Ungarn, Slowakei, Bayern sollte man miteinbeziehen. Regionale Teilkonflikte (Semmering) müssen durch internationale Partnerschaften (Berlin / Warschau / Mailand) mit Hinweis auf Konkurrenzinteressen (Bratislava, Ungarn, Slowenien) von regionaler auf internationale Bedeutungsebene gehoben werden.
- Konkurrenz- bzw. Konflikthaltung zu Brennerbasistunnel hinsichtlich Priorität: Ost-West-Achse und östliche Nord-Süd-Achsen gleichrangig behandeln.
- Klare Positionierung der Knoteninteressen auf österreichischer und EU-Ebene. Konkurrenz zu Bratislava, neutrale Haltung bei Bundesländern erreichen. Gesamtösterreichische Interessen betonen.
- Eigene Anstrengungen hinsichtlich Korridor- und Knotenmanagement sowie planerisches und konzeptionelles Schnittstellenmanagement Ost-West.

Die Stadt Wien sollte darüber hinaus auf organisatorischer Ebene versuchen, mehrere Rollenbilder auszufüllen:

- Vertretung österreichischer Nationalinteressen als zentraler städtischer Standortraum im internationalen Wettbewerb in Kooperation mit NÖ, dem Burgenland, sowie den Stadtregionen Linz und Graz.
- Sprecherrolle und treibende Kraft für Österreich östlich von Salzburg.
- Mentor und Partner zu den östlichen Nachbarländern in bezug auf die EU-Integration.

Diese Rollen werden ansatzweise bereits mehr oder weniger eingenommen. Eine Konkretisierung sowie zielgerichtete Aktionen wären aber erforderlich.

## 5.6 Konkrete Aktivitäten

Mit Hinweis auf die inhaltlichen und strategischen Überlegungen werden die folgenden Aktivitäten (Abb. 43) zur Diskussion gestellt.

**Abb. 43:** Aktivitäten Wiens auf unterschiedlichen Handlungsebenen – Diskussionsvorschlag

EUROPA	ÖSTERREICH	REGION WIEN	STADT WIEN
Eintreten für eine realistische EU-Verkehrspolitik, u. a.: Optimierung der intermodalen Verkehrsabwicklung Initiative zur Definition prioritärer intermodaler Korridore als TEN-Vorstufe (PRETEND)	Förderung einer strategischen Verkehrspolitik im Rahmen des BVWP Positionierung der Schwerpunktprojekte des „Memorandums“ als Prioritätsvorhaben der österr. Verkehrspolitik im BVWP	Abstimmung der knotenorientierten Vorhaben mit NÖ und dem Bgld.; Interessenausgleich bei TEN-Vorhaben (Prioritäten), gemeinsame Initiative Regionales Verkehrsforum	„Neue Kooperation“ mit den ÖBB Förderung von PPP für Knotenvorhaben • GVZ • Bf Wien • Hafen Wien als „Best Practice“-Projekte Intensivierung der Diskussion auf fachlicher und politischer Ebene
Mitarbeit an der MOEL-Netzentwicklung ggf. auch durch Vorleistungen (TINA)	Verankerung der Knotenattraktivierung als zentrale Aufgabe innerhalb des BVWP		
Positionierung im Rahmen der CROSS-BORDER-Programme Bildung von TEN-Allianzen, u. a. auf politischer und fachlicher Ebene (Konferenzen, etc.)	Abstimmung mit den Stadtregionen, insbesondere Linz und Graz in TEN-Fragen		

Die Entwicklung des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN) ist einer der wichtigsten Schwerpunkte der Unionspolitik: Der Zusammenhalt der EU („Kohäsion“), die wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit durch attraktive Verkehrsverbindungen bei optimaler Nutzung der vorhandenen Kapazitäten und die Schaffung von Arbeitsplätzen sind die Zielsetzungen einer gemeinsamen Verkehrspolitik, die mit den Leitlinien für den Ausbau eines Transeuropäischen Verkehrsnetzes am 23. Juli 1996 als Entscheidung des Europäischen Parlaments und des Rates auf EU-Ebene beschlossen wurde.

Neben dem Transeuropäischen Verkehrsnetz soll die Anlastung „fairer und effizienter Preise im Verkehr“ (Grünbuch) durch die Berücksichtigung externer Effekte des Verkehrs bei den Transportkosten ein zweites Standbein der europäischen Verkehrspolitik sein.

Wien ist verkehrsgeografisch in einer besonderen Situation: Vor einer EU-Osterweiterung ist Wien eine Randstadt der Union und liegt an der Schnittstelle von Verkehrsnetzen unterschiedlichster Betriebsqualität. Allein deshalb sollte Wien eine Position zum TEN entwickeln.

Das Transeuropäische Netz ist bestimmend für die Attraktivität und Prosperität von Regionen, wichtige TEN-Knoten werden erhebliche Standortvorteile haben. Auch deshalb darf die TEN-Diskussion an Wien nicht vorbei gehen. Die vorliegende Arbeit stellt Grundlagen für diese Diskussion bereit, die die Meinungsbildung erleichtern.

Faßt man den aktuellen Diskussionsstand zum Transeuropäischen Verkehrsnetz zusammen, lassen sich folgende Aussagen formulieren:

### **Raumstruktur und Verkehr**

Das Transeuropäische Verkehrsnetz soll die globale Wettbewerbsfähigkeit verbessern, gleichzeitig aber auch einen raumstrukturellen Ausgleich auf europäischer Ebene bewirken. Die TEN-Zielsetzungen hinsichtlich der „Wettbewerbsfähigkeit“ und des „Gleichgewichtes“ sind nicht widerspruchsfrei: Die Aufgabe einer verbesserten Wettbewerbsfähigkeit wird auf EU-Ebene verfolgt, für das Gleichgewicht der Regionen aber ist die nationale Raumordnungspolitik verantwortlich.

The development of a trans-European network (TEN) is one of the most important points of focus in the EU's policy: Cohesion among the countries of the EU, efficient competitiveness through attractive transport connections with optimum utilisation of existing capacities and the creation of jobs are the objectives of a joint traffic policy, which were ratified as a Decision by the European Parliament and the EU Council on 23 July 1996 together with the Directives for the development of a trans-European transport network.

Next to the trans-European traffic network, a second pillar of European traffic policy will be "fairer and more efficient transport pricing" (Green Book) and taking into consideration external effects of traffic on transport costs.

From the point of view of geography Vienna's traffic situation is very special: Before the EU expands into Eastern Europe Vienna is a city on the union's borders, situated on an interface of transport networks of varying quality. That is a reason why Vienna should develop a position concerning TEN.

The trans-European network is decisive for the attractiveness and prosperity of regions, important TEN-centres will have considerable advantages through their location. That is another reason why discussions about TEN must not pass by Vienna. The paper on hand prepares the basis for these discussions and helps in forming opinions.

In summing up current discussions on the trans-European network the following statements can be made:

### **Regional Structures and Traffic**

The trans-European network is to improve global competitiveness, at the same time achieving a harmonisation of regional structures on a European level. TEN-objectives concerning "competitiveness" and "equilibrium" are sometimes contradictory: an improvement of competitiveness is being pursued on a EU-level, national regional structures, however, are responsible for the equilibrium among the regions.



# Zusammenfassung

## Summary

Die Stadtregionen des „Wachstumsringes“ dürften vom Ausbau des TEN am meisten profitieren und auch untereinander um den Status als wichtige TEN-Knoten konkurrieren. Ergänzend zur Funktion als TEN-Knoten werden sich diese Städte um eine hohe Netzdichte innerhalb ihrer regionalen Interessenzonen bemühen. Auch Wien muß angesichts dessen versuchen, ein wichtiger Terminal- und TEN-Knoten zu werden.

Die raumstrukturellen Voraussetzungen in der „Region Wien“ sind für eine solche Strategie günstig, die Zielsetzungen und Maßnahmen der betroffenen Bundesländer stehen damit grundsätzlich im Einklang. Auch die Bemühungen zum Aufbau eines transnationalen regionalen Städteternetzwerkes mit Bratislava, Brno und Győr gehen in diese Richtung.

### TEN-Lagebericht

Mit dem akkordierten Beschluß der Leitlinien im Juni 1996 über eine gemeinsame EU-Verkehrspolitik ist ein Meilenstein bei der TEN-Entwicklung gesetzt. Als prioritäre Vorhaben wurden vorerst 14 Projekte innerhalb der EU und zusätzliche Vorhaben außerhalb der EU festgelegt. Die TEN-Entwicklung ist damit keinesfalls abgeschlossen, vielmehr soll eine laufende Weiterentwicklung auf allen Ebenen (Ziele, Maßnahmen) erfolgen. Daraus folgt, daß neue Erkenntnisse und Wertungen entsprechend berücksichtigt werden können, wie etwa die zunehmenden Engpässe bei den Verkehrsnetzen.

Mit der Telematik tritt ein neuer „Verkehrsträger“ auf den Plan, der zu einer gravierenden Umorganisation der Mobilität beitragen dürfte, ohne allerdings diese insgesamt zu verringern. Es darf angenommen werden, daß diese Kommunikationstechnologie die wichtigen Stadtregionen und damit die TEN-Knoten weiter stärkt.

Die 14 prioritären TEN-Vorhaben ergeben einen Investitionsbedarf von ca. 100 Mrd. ECU, die EU stellte im Jahr 1995 etwa 3,5 Mrd. ECU zur Verfügung, wobei der Großteil davon auf Vorhaben zur Kohäsion entfiel. Nicht zuletzt daraus folgt, daß die Realisierung des TEN als Aufgabe der Nationalstaaten gesehen wird, die finanzielle

Urban regions of the "growth ring" will draw the greatest advantages from a development of TEN and compete amongst each other for a status of most significant TEN-centre. In addition to their function as TEN-centres these cities will make an effort to achieve a dense network within their regional spheres of interest. In the light of these developments Vienna must also try to become an important terminal and TEN-centre.

The prerequisites in the field of regional structures in the "Vienna region" are excellent, and are basically compatible with the objectives and measures of the regional provinces concerned. Efforts for the development of a transnational, regional urban network with Bratislava, Brno and Győr are also going into that direction.

### TEN-Assessment

With the agreed resolution of the Directives in June 1996 on a joint EU-transport policy a milestone has been set for the development of TEN. As a preliminary step 14 projects within the EU and additional plans outside of the EU have been laid down. TEN-development is by no means terminated, on the contrary, constant development on all levels (objectives, measures) is to be continued. Consequently, new findings and evaluations like increasing bottle-necks in transport networks for instance, can be included accordingly.

Telematics represent a new "transport carrier", which will probably contribute towards a far-reaching re-organisation of mobility, without however, causing an overall decrease in mobility. It may be assumed that this communications technology will continue to strengthen important urban regions and consequently TEN-centres as well.

The 14 priority TEN-projects will require investments of approximately 100 billion ECU, in 1995 the EU provided 3.5 billion ECU, the majority of the money was used for projects in the field of cohesion. Consequently, the implementation of TEN is seen as a task of national states, financial participation of EU should not go beyond 10% of investments required. In the light of this procedure private means of financing are put forward,

Beteiligung der EU dürfte 10% des Investitionsbedarfs nicht übersteigen. Angesichts dessen werden Privatfinanzierungen ins Spiel gebracht, die allerdings aus makroökonomischen Gründen nicht unbestritten sind und sich beim vorhandenen Verkehrskostengefüge nicht „rechnen“. Erst „faire und effiziente Preise im Verkehr“ (Grünbuch) könnten Rahmenbedingungen für Privatbeteiligungen schaffen.

Derzeit kann von einem durchschnittlichen Kostendeckungsgrad von unter 40% für Straße und Schiene ausgegangen werden, sofern man externe Kosten für Unfälle und Umwelteinwirkungen berücksichtigt. Diese externen Kosten des Verkehrs werden EU-weit mit jährlich 120 Mrd. ECU geschätzt.

Eine systematische Beurteilung des TEN unter Würdigung der Umweltaspekte steht bislang aus, es ist allerdings in den TEN-Leitlinien vorgesehen, geeignete Beurteilungsinstrumente zu entwickeln.

### **Region Wien:**

#### **Raum- und Verkehrsentwicklung**

Aus den raumstrukturellen und verkehrlichen Grundlagen auf EU-Ebene läßt sich eine Positionierung Wiens gegenüber dem TEN entwickeln, wobei vorerst auf die Raum- und Verkehrsentwicklung in der Region einzugehen ist.

Der Standort Wien hat durch die Systemveränderungen in Osteuropa sein Hinterland gleichsam über Nacht wiedergewonnen. Die siedlungspolitischen Entwicklungsperspektiven der Region Wien haben sich dadurch nachhaltig verändert. War die frühere Orientierung in Ermangelung einer Ausdehnungsmöglichkeit nach Westen im wesentlichen auf den Süden und teilweise auf den Norden konzentriert, so ist durch die neue Situation ein neues räumliches Entwicklungspotential in östlicher Richtung (Schwechat, Bruck/Leitha) eröffnet worden.

Gleichzeitig haben diese relative standörtliche Lageveränderung der Region Wien und die damit verbundenen wirtschaftlichen Chancen zu einer intensiven Befassung mit der Entwicklung

which are not wholly unopposed, however, for macro-economic reasons and because they are uneconomic within the existing structure of transport costs. Only "fair and efficient transport pricing" (Green Book) could create the outline conditions for private investments. Currently the average of covered costs are calculated at below 40% for roads and rail, taking into consideration the external costs related to accidents and the effects on the environment. These external transport-related costs are estimated at ECU 120 billion per year throughout the EU.

A systematic evaluation of TEN, taking into consideration environmental aspects, is still missing, there are provisions in the TEN-directives, however, for the development of the appropriate instruments for an analysis.

#### **Vienna Region: Urban and Transport Developments**

Based on the regional structures and transport foundations on the EU-level Vienna is able to develop a position towards TEN, the primary focus, however, will be structural and transport developments in the region.

Caused by the political changes in Eastern Europe, Vienna's location has regained its hinterland, practically overnight. The perspectives of the Vienna region's settlement policy have been substantially changed by these developments. Formerly Vienna was oriented towards the West, the South and partly the North, for lack of opportunities for expansion, while now, caused by the new situation, a potential of development towards the East (Schwechat, Bruck/Leitha) has been opened.

At the same time this relative change of location for the Vienna region and, consequently, the economic opportunities have led to an intensive development of areas in and around the city centre and the creation of new construction grounds around the attractive zones of the Danube Area. Compared to other European cities, Vienna has a great potential for development on central locations, in the form of City-expansion

# Zusammenfassung

## Summary

von innerstädtischen, zentrumsnahen Gebieten und der Schaffung von neuem Bauland in den attraktiven Zonen des Donaubereiches geführt. Wien verfügt im Vergleich zu anderen europäischen Städten über ein großes Entwicklungspotential an zentralen Standorten in Form von City-Erweiterungszonen, die sich in besonderer Weise für die Ansiedlung von modernen Dienstleistungsunternehmen eignen.

Ausgehend vom neuen Stadtentwicklungsplan für Wien (STEP 94), der im wesentlichen das Achsenkonzept der Stadtentwicklung beibehält und weiterentwickelt und vom Konzept der dezentralen Konzentration, welches vor allem in der niederösterreichischen Regionalpolitik verfolgt wird, wurde für die Region ein neues siedlungspolitisches Konzept (SKO) entwickelt.

Die letztlich von den betroffenen Bundesländern beschlossene Dezentralisierungsstrategie setzt an Wachstumsgrenzen im Innenbereich und an der Tendenz zur Verlagerung der Wohnfunktion in die Außenbereiche der Region an. Als Standorträume für die künftige Dezentralisierung werden bereits bestehende Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte mit einer gewissen zentralörtlichen Bedeutung vorgesehen. Diese raumordnerischen Festlegungen können bei geringfügiger Modifizierung als Grundlage einer „Knotenpunktstrategie“ der Region Wien herangezogen werden.

Angesichts der besonderen verkehrsgeografischen Lage Wiens sind schon mittelfristig erhebliche Verkehrszunahmen zu erwarten: Der transnationale Personenverkehr könnte sich gegenüber 1995 in der Region Wien mittelfristig verdoppeln. Beim Güterverkehr ergibt sich ein differenziertes Bild, der Ost-Westverkehr wächst derzeit noch schwach. Hier drohen allerdings spektakuläre Zuwächse im Straßengüterverkehr durch Veränderung des Modal split, was für die Donau-Achse transnationale LKW-Verkehrsstärken ergibt, die der Brennerroute entsprechen.

Daraus erwachsen erhebliche kapazitive Verkehrsprobleme im Straßennetz (A4, A23) und auf jenen radialen Schienenstrecken, die mehrere Verkehrsfunktionen (ÖPNV, Güterfernverkehr) zu tragen haben.

areas, which are particularly suited for location of modern service undertakings.

In the light of Vienna's new city development plan (STEP '94), which basically adheres to and expands upon the concept of urban development axes and the concept of decentralised concentration, which is mainly pursued in Lower Austria's regional policy, a new settlement policy (SKO) was developed for this region.

The decentralisation strategy, decided upon by the federal provinces concerned, starts with the limitations of growth in the internal areas and the tendencies towards shifting residential locations towards the region's external areas. Already existing residential and working place areas are provided with the importance of a central location, as sites for future trends towards decentralisation. With a few modifications these regional planning directives may be used as a foundation for certain "junction strategies" in the Vienna region.

Considering Vienna's special geographic location, considerable increases in traffic flow may be expected on a medium-term basis: Within the same time range trans-national passenger traffic in the Vienna region could double, compared to 1995. The situation is more complex in the case of goods traffic, East-West traffic is currently growing rather slowly. There is, however, a threat of spectacular growth in road goods traffic, caused by changes of the modal split, which will result in a trans-national traffic density for the Danube axis, similar to the Brenner-route.

As a result there will be considerable traffic problems concerning the road network's capacity (A4, A3), and on the radial rail routes, which combine several transport functions (ÖPNV, long distance goods traffic).

### Das TEN und die Region Wien

Die Stadt Wien hat im Jänner 1996 ein „Memorandum über die Verkehrssituation Wiens in der Region“ (Anhang) vorgelegt, das folgende Schwerpunkte enthält:

- Ausbau der Schienenverbindung Budapest – Wien – München – Paris, die sogenannte „Magistrale für Europa“,
- intermodaler Verkehrsknoten Wien,
- hochrangige Nordost-Südwest-Schienenverbindung,
- Verbesserung der verkehrspolitischen Rahmenbedingungen (Umweltschutz, Verkehrskosten).

Für den Ausbau der Bahnverbindung Berlin – Prag – Wien gibt es eine verkehrspolitische Vereinbarung auf staatlicher Ebene.

In Konkretisierung dieses Memorandums und angesichts der relevanten und beschlossenen Zielsetzungen und Maßnahmen auf nationaler, regionaler und städtischer Ebene erscheinen aus der Sicht Wiens folgende Handlungsschwerpunkte zweckmäßig:

- Auf europäischer Ebene sollte Wien für eine realistische und operative Verkehrspolitik eintreten. Dazu gehören Initiativen bei der Einrichtung intermodaler Verkehrskorridore, die als TEN-Vorstufe gelten können. Ebenso muß Wien bei der MOEL-Netzentwicklung maßgebend mitwirken.
- Auf nationaler Ebene sollte Wien um eine strategische Bundesverkehrspolitik bemüht sein, die u. a. den Verkehrsknoten stärker Rechnung tragen muß. Eine Kooperation mit den Stadtregionen von Graz und Linz ist dabei jedenfalls erforderlich, auch aufgrund strittiger Projekte (Semmering-Tunnel).
- Innerhalb der Region muß ein breiter Konsens über die Zielsetzung und Maßnahmen in Richtung eines TEN-Knotens gefunden werden.
- Die Stadt Wien selbst kann im eigenen Wirkungsbereich dafür sorgen, daß Vorhaben, die den Standort als TEN-Knoten stärken, entschlossen umgesetzt werden. Dazu gehören Güterumschlageneinrichtungen, die Erhöhung der Leistungsfähigkeit im Schienen-

### TEN and the Vienna Region

In January 1996 a "Memorandum on the Transport Situation of the Vienna Region" (attachment) was presented, which contained the following items:

- Development of a railway connection between Budapest - Vienna - Munich - Paris, the so-called "Main Railway Line for Europe",
- intermodal transport junction Vienna,
- high-grade Northeast - Southwest - railway connection,
- improvement of outline conditions for transport policy (environmental protection, transport costs).

For the development of a railway connection Berlin - Prague - Vienna there has been an agreement about transport policy on the governmental level.

In order to make this memorandum definite and in the light of relevant, resolved objectives and measures on a national, regional and community level, the following fields of action seem appropriate from the city of Vienna's point of view:

- On a European level Vienna should stand for a realistic and operative transport policy. This includes initiatives for the development of inter-modal transport corridors, which could serve as a preliminary step for TEN. Similarly, Vienna must play a decisive role in the development of the MOEL-network.
- On a national level Vienna ought to strive after a strategic federal transport policy, which, among other topics, must take traffic junctions into account more strongly. Cooperation with the urban regions Graz and Linz will be required, including controversial projects like the Semmering tunnel.
- Within the region general agreement must be reached about the objectives and measures in the direction of a TEN-junction.
- The city of Vienna, in its own sphere of action, can ensure that projects supporting the location as a TEN-junction, are put into practice with a certain degree of determina-

# Zusammenfassung

## Summary

netz zur Bewältigung künftiger transnationaler Verkehre, usw. Eine intensive Kooperation mit den ÖBB ist dabei unabdingbar.

Insgesamt müssen die Bemühungen um die schrittweise Entwicklung eines TEN-Knotens als umfassende wirtschaftspolitische Strategie zur Schaffung spezifischer Standortvorteile der Region Wien gesehen werden, etwa durch den Aufbau logistischer, organisatorischer und betrieblicher Kompetenzen zur Bewältigung des Verkehrs an der Schnittstelle signifikant unterschiedlicher Verkehrsnetze. In diesem Sinne sollte die Stadt Wien das TEN-Thema systematisch aufgreifen und als umfassend wirksames Mittel zur Aufwertung der Stadtregion erkennen.

tion. This includes facilities for the handling of goods, increased efficiency of the railway network for the management of future, trans-national transports, etc. Intensive co-operation with the Austrian Federal Railways is a prerequisite.

Generally, the efforts for a step-by-step development of a TEN-junction must be seen as a comprehensive, economic policy strategy for the creation of specific advantages for the location of the Vienna region, as for example through the development of competencies in the fields of logistics, organisation and enterprises in order to cope with traffic at the junction of significantly differing transport networks. For this reason the city of Vienna ought to systematically deal with the subject of TEN and accept it as a comprehensive, effective means for the revaluation of an urban region.

- Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 1996 über gemeinschaftliche Leitlinien für den Ausbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (Nr. L228)
- Vorschlag für eine Entscheidung des Europäischen Parlaments und des Rates über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes KOM (96) 16
- Regierungskonferenz 1996 – Bericht der Kommission an die Reflexionsgruppe
- Regierungskonferenz 1996 – Stellungnahme der Kommission zur Stärkung der Politischen Union und Vorbereitung der Erweiterung
- The Common Transport Policy, Action Programme 1995 - 2000, COM (95) 302
- Communication from the Commission on the development of the Community's Railways COM (95) 337
- The Citizens' Network, Fulfilling the potential of public passenger transport in Europe (Green Paper), COM (95) 601
- Faire und effiziente Preise im Verkehr, Grünbuch, KOM (95) 691
- Transeuropäische Netze - Jahresbericht 1995, COM (95) 571
- Fortschritte bei transeuropäischen Netzen – Bericht an den Europäischen Rat in Madrid, CSE (95) 571
- Geänderter Vorschlag für eine Entscheidung des Europäischen Parlaments und des Rates über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes KOM (95) 48
- Geänderter Vorschlag für eine Verordnung (EG) des Rates über allgemeine Regeln für das Verfahren zur Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen für transeuropäische Netze, KOM (95) 32
- Stellungnahme zum Thema „Weißbuch: Wachstum, Wettbewerbsfähigkeit, Beschäftigung - Herausforderungen der Gegenwart und Wege ins 21. Jahrhundert“, Ausschuß der Regionen (95/C210/01)
- European Commission: Trans-European networks, The Group of Personal Representatives of the Heads of State or Government Report Luxembourg 1995
- PACT – Pilot Actions of Combined Transport, DG VII
- Eine Strategie zur Revitalisierung der Eisenbahn in der Gemeinschaft (Weißbuch) Brüssel, 29.07.1996
- The Trans-European Network, DG VII/1994
- Bowers, C., Ten questions on TEN's, T&E 95/19
- Rietveld, P., Bruinsma, F., Road Infrastructure, productivity, employment and social cohesion in Europe, T&E, 1995
- Mc Kinnon, A., The Contribution of road construction to economic development, T & E, 1995
- Bröcker, J., An evaluation of economic effects of road investments, T & E, 1995
- Strategic Environmental Assessment and Corridor Analysis of Trans-European Networks: A position paper Birdlife, Greenpeace, T & E, 1996
- Hyman, M., The impact of accessibility to the road network on the economy of peripheral regions of the European Union, T & E, 1995
- Green Urban transport: a survey, Preliminary report, T & E, 94/2
- Getting the Prices Right, A European scheme for making transport pay its true costs, T & E 93/7
- External Costs of Air Pollution, The Case of European Transport, T & E 92/7
- Bukold, S., European Combined Transport: Passe-partout or placebo, ECIS, 6/1995
- Roy, R., Lost and Found: The community component of the economic return on the investment in PBKAL ECIS-Report 11/1995
- Making it happen: Building and Financing TEN's, ECIS Expert Group on Privat Finance, ECIS, 12/1994
- Roy, R., Investment in Transport Infrastructure: The recovery in Europe, ECIS, 11/1994
- The Future of High-Speed Traffic in Europe, UIC
- Reducing the external costs of transport, UIC 1995
- High High-Level Group „The European High-Speed Train Network“, High-Speed Europe, 2/1995
- European transport trends and infrastructural needs, ECMT, 1995
- High-Speed Rail, Mobility on the right track, UIC, 1995
- Transeuropäische Netze – Auf dem Weg zu einem Leitschema für das Straßennetz und den Straßenverkehr DG VII, 1993
- Die künftige Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik DG VII/580/92
- Leitschema des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (Horizon 2010)
- Ameil, C., European Highways - which standards?, European Parliament, DG for Research, Brüssel, W-18, 2-1995
- TEN – Transeuropäische Netze als Antwort auf die Europäischen Verkehrsproblem Maastricht II - Chance für ein ökologisches Europa, Ökobüro - Koordinationsstelle österr. Umweltorganisationen Wien, 10/1995
- Healey, N., Baker, N., European Real Estate Monitor 1992
- Hahn, O., Die Transeuropäischen Netze unter besonderer Berücksichtigung der Staaten Mittel- und Osteuropas CA-Symposium (TEN), Wien, 21.2.1995
- Messner, M., Die Rolle der EIB bei der Finanzierung von TEN in Österreich und in den mittel- und osteuropäischen Ländern, CA-Symposium (TEN), Wien, 21.2.1995
- Keller, P., Ersetzen Datenautobahnen reale Autobahnen?, Bulletin Magazin ETH-Zürich, 1996
- Missing Greenlinks, Examination of the Commission's Guidelines for a decision about TEN and proposal for an ecologie restructuring, Greenpeace, Wien & Zürich, 1995
- Teufel, D., Bauer, P., Umweltwirkungen von Finanzinstrumenten im Verkehrsbereich VIP-Bericht Nr. 21, Wien, 1991
- Czerny, M., Kramer, H., et al. Gesamtwirtschaftliche Bedeutung der Infrastruktur für Österr., WIFO-Monatsberichte 10/95
- Kotrba, F., Zukunft Flughafen Wien, ÖZV, Heft 1/96
- Neue Europaregion - Neue Dynamik, PGO-Fachtagung 10.-11.10.1995, Rathaus, Wien
- Potucek, W., Die Modernisierung der europäischen Eisenbahninfrastruktur Vortrag, 1995
- Fischer, M., Rammer, Ch., Zur Entwicklung des grenzüberschreitenden Warenverkehrs im Einzugsbereich der RMD-Wasserstraße und Mengenpotentiale der Binnenschifffahrt, Wien, 1993
- PROGNOS, Ost-West-Güterverkehr, Basel, 1992
- Regional Consulting, Straßenverkehrserhebungen Ostregion 1995, i.A.d. PGO, Wien, 1996
- Rosinak, W., Snizek, S., Verkehrsentwicklung in der Ostregion und die Konsequenzen für das hochrangige Straßennetz, Wien, 1989
- Rosinak, W., Snizek, S., Grenzüberschreitender Güterverkehr in der Ostregion, Rahmenbedingungen und Handlungsbedarf, Wien, 1991
- Rosinak, W., Hiess, H., NÖ-Landesverkehrskonzept, Detaillierung des EG- und Ostverkehrs, Wien, 1991
- Steierwald, G., Auswertung der händischen Straßenverkehrszählung 1995 auf Wiener Bundes- und Gemeindestraßen, i.A.d. MA 18 Wien, 1996
- Urbahn, W., Podkaminer, L., et al., Kräftiges Wachstum in Ost-Mitteuropa, weiterhin Rezession in der GUS; In: WIFO-Monatsberichte 5/1996
- Zon, H.v., Alternative scenarios for central Europe, in: Futures Volume 24, Number 5, June, 1992
- ÖSTAT, Güterverkehrsstatistik 1993-1994
- ÖSTAT, Außenhandelsstatistik 1978 - 1994
- Amt der NÖ-Landesregierung, Straßenverkehrszählung 1990 - Bundesstraßen, Wien, 1991
- BM für wirtschaftliche Angelegenheiten, Automatische Straßenverkehrszählungen 1970 - 1995
- Vienna Paper for inland transport infrastructure development in the central european region, BMWVK, 1994

# Quellenverzeichnis

## Abbildungsverzeichnis

Position Österreichs im Rahmen der Europäischen Raumordnungspolitik, ÖROK-Schriftenreihe Nr. 125/1996  
Stadtentwicklungsplan 1994  
Landesentwicklungsprogramm Burgenland 1993  
Verkehrskonzept Wien 1994  
Verkehrskonzept Südraum, PGO, 1995  
Verkehrskonzepte Nordraum PGO, 1996  
Landesverkehrskonzept Niederösterreich (1994)  
Siedlungspolitisches Konzept Ostregion (1994)  
Girard, J., Gruber, H., Hurst, Ch., A discussion of the role of public investment in economic growth European Investment Bank Nr. 23/1994  
Gruber, H., a brief survey of growth theory, European Investment Bank Nr. 23/1994  
Girard, J., Hurst, C., Investment and growth: quality versus quantity, European Investment Bank Nr. 23/1994  
Hurst, C., Infrastructure and growth: A Literature Review, European Investment Bank Nr. 23/1994  
Gillibert, P.L., Steinherr, A., Private finance for public infrastructures: in search of a new framework European Investment Bank Nr. 23/1994

### Abbildungsverzeichnis

- Abb. 1: Region Wien: Wirtschaftspolitische Rahmenscenarios 1991
- Abb. 2: Regionales Städtenetzwerk: Strukturdaten
- Abb. 3: Europas Eisenbahnnetz
- Abb. 4: Europas Straßennetz
- Abb. 5: TEN-Bahnnetz
- Abb. 6: TEN-Straßennetz
- Abb. 7: Güterfernverkehr: Schienenanteil
- Abb. 8: Geschichte der Verkehrsmittel nach räumlicher Wirksamkeit
- Abb. 9: Telematik und Verkehr: Mögliche Aufgaben
- Abb. 10: Telematikvorhaben im Rahmen der EU
- Abb. 11: Investitionsbedarf des TEN (1996)
- Abb. 12: Finanzielle Beteiligung der EU am TEN
- Abb. 13: Interne und externe Kosten des Verkehrs
- Abb. 14: Interne und externe Nutzen des Verkehrs
- Abb. 15: Grobschätzung der externen Kosten des Verkehrs (EU 1995)
- Abb. 16: Externe Verkehrskosten nach Effekten (1991)
- Abb. 17: Externe Verkehrskosten in den Mitgliedsstaaten
- Abb. 18: Kosten von Straßenüberlastungen in Großbritannien (1993)
- Abb. 19: Kostendeckungsgrade
- Abb. 20: Umwelt-Belastungsfaktoren nach Verkehrsträgern
- Abb. 21: TEN-Beurteilungskriterien (Vorschlag)
- Abb. 22: Agglomeration Wien (NUTS III)
- Abb. 23: Österr. Marktanteil an den gesamten ausländischen Investitionen (1995)
- Abb. 24: Pkw-Transitverkehrsströme durch den Raum Wien
- Abb. 25: Gesamtverkehrsaufkommen auf den wichtigsten Transitverkehrsrouten im Raum Wien
- Abb. 26: Entwicklung des grenzüberschreitenden Straßenpersonenverkehrs im Raum Wien
- Abb. 27: Grenzüberschreitender Ziel- und Quellverkehr Wiens (Straßenpersonenverkehr)
- Abb. 28: Grenzüberschreitender Straßenpersonenverkehr im übergeordneten Straßennetz im Raum Wien
- Abb. 29: Entwicklung des Warenaustausches mit Bedeutung für das Ziel- / Quell- und Transitverkehrsaufkommen in Österreich
- Abb. 30: Entwicklung des grenzüberschreitenden Güterverkehrs auf den für den Raum Wien relevanten Transit- und Ziel- / Quellverkehrsrelationen
- Abb. 31: Modal split Entwicklung des grenzüberschreitenden Güterverkehrs im Raum Wien
- Abb. 32: Vorliegende Prognosen zur Güterverkehrsentwicklung in der Ostregion
- Abb. 33: Grenzüberschreitender Lkw-Verkehr 1987 - 2010 (Scenario Integration '96)
- Abb. 34: Grenzüberschreitender Lkw-Verkehr 2010 (Modifiziertes Scenario Integration '96)
- Abb. 35: Grenzüberschreitender Straßengüterverkehr im Raum Wien
- Abb. 36: Streckenbelastung der Österr. Eisenbahnlinien (Bestand)
- Abb. 37: Streckenbelastung der Österr. Eisenbahnlinien (Scenario Integration)
- Abb. 38: Streckenbelastungen der Österr. Eisenbahnlinien (Scenario Integration, Modal Split 30/70)
- Abb. 39: Netzentwurf zum Masterplan 1996 (Schiene / Wasser / Luft)
- Abb. 40: Netzentwurf zum Masterplan 1996 (Straße)
- Abb. 41: Güterterminalkonzept für die Region Wien
- Abb. 42: Der Knoten Wien im TEN
- Abb. 43: Aktivitäten Wiens auf unterschiedlichen Handlungsebenen - Diskussionsvorschlag

**Vorrangige Projekte (1995): Kosten und Realisierung**

Projekt	Mrd.ECU	Realisierung
<b>A. Mitgliedsstaaten</b>		
1 HGV/KV Nord-Süd (Brenner)	21,9	1)
2 HGV-PBKAL	15,8	2005
3 HGV-Süd	14,2	1)
4 HGV-Ost (Paris-Appenweiler)	5,1	ca. 2003
5 Betuwe-Linie	4,0	2005
6 HGV/KV-F/I	ca. 14,0	ca. 2010
7 Griechische Autobahnen	6,4	1)
8 Autobahnen Lissabon - Valladolid	1,0	2004
9 Bahn Cork-Dublin	0,2	1999
10 Flughafen Malpensa	1,0	2000
11 Öresund-Verbindung	2,6	2000
12 Nordisches Dreieck	8,8	2010
13 Straßenverbindung Irland - GB - Benelux	2,2	1)
14 Westküste GB (Schiene)	2,2	2007
Telematik	10,5	bis 1999
Summe Mitgliedstaaten	109,9	
<b>B. MOE-Länder</b>		
15 Helsinki - Warsaw (St/Sch)	0,4	2005
16 Berlin - Moskwa (St/Sch)	2,7	2010
17 Berlin - Kiev (St/Sch)	3,4	2010
18 Dresden - Istanbul (St/Sch)	9,8	2010
19 Trieste - Lwow (St/Sch)	6,3	2010
20 Gdansk - Zilina (St/Sch)	3,3	2010
21 Donauverbindung (Wasser)	1)	2010
22 Durres - Varna (St/Sch)	1,3 2)	2010
23 Helsinki - Alexandropolis (St/Sch)	4,0	2010
Summe MOE-Länder	31,2	
Gesamtsumme	141,1	



## **Gemeinsame Erklärung der Bürgermeister von Berlin, Prag und Wien zur Bahnverbindung Berlin-Prag-Brünn-Wien-(Triest)**

### **1. Präambel**

Der europäische Rat hat mit der Auswahl von 14 Verkehrsprojekten die Prioritäten der Ausbaupolitik der transeuropäischen Netze (TEN) für die europäische Union festgelegt. Im Nord-Süd-Verkehr ist der östlichste Korridor das Vorhaben der Brennerroute. Östlich dieses Korridors ist keines der vorrangigen Kernprojekte vorgesehen, die Vorhaben konzentrieren sich im Wesentlichen auf die westeuropäischen Ballungsräume.

Der grenzüberschreitende Güterverkehr zu den östlichen Nachbarstaaten der Europäischen Union wurde bislang vor allem über die Schiene abgewickelt. Durch den seit der Ostöffnung eingetretenen organisatorischen und betrieblichen Verfall des Schienenverkehrs in den Reformstaaten sind bereits Verlagerungen des internationalen Ost-West- sowie des Nord-Süd-Güterverkehrs auf die Strasse erfolgt. Weitere Verlagerungen sind zu befürchten, wenn nicht außerordentliche Anstrengungen, vor allem im Schienenverkehr, unternommen werden.

Die derzeitigen Konzepte der transeuropäischen Netze berücksichtigen jedoch zu wenig

- die Erweiterung der Europäischen Union in Richtung Osten,
- die Verhinderung ökologischer Katastrophenszenarien an den Schnittstellen zwischen Ost und West und
- den Güterverkehr.

### **2. Die Bahnverbindung Berlin-Prag-Brünn-Wien**

Die Bürgermeister von Berlin, Prag und Wien fordern im Lichte der derzeitigen Festlegungen für die transeuropäischen Netze eine stärkere Zukunftsorientierung bei Verkehrsplanungen. Es geht nicht nur um die bessere Abwicklung des gegenwärtigen Verkehrs auf den bestehenden Netzen, sondern um eine zukunftsorientierte Bewältigung des wachsenden Verkehrsaufkommens der nächsten Jahre. Die transeuropäischen Netze müssen die Vision eines umweltgerechten gesamteuropäischen Verkehrsnetzes beinhalten.

Es sollen dabei allerdings nicht nur geschwindigkeitsorientierte Zielsetzungen im Vordergrund stehen, sondern auch verstärkt ökologische und leistungssteigernde Aspekte unter dem Prinzip der Kompatibilität mit dem klassischen Streckennetz Berücksichtigung finden.

In diesem Sinne erklären die Bürgermeister von Berlin, Prag und Wien:

1. Die Verbesserung der Nord-Süd-Achse im Bahnverkehr in Mitteleuropa soll innerhalb und außerhalb der Europäischen Union durch den Ausbau der Strecke Berlin-Prag-Brünn-Wien sichergestellt werden.
2. Eine leistungsfähige Verbindung mit dem Ost-West-Korridor München-Wien-Budapest „Magistrale für Europa“ ist herzustellen.
3. Der Nord-Süd-Korridor Berlin-Prag-Brünn-Wien soll als leistungsfähige Verbindung in gegenwärtiger oder neuer Technologie die erforderliche Mobilität zwischen den mitteleuropäischen Zentren sowie deren Anbindung an die südosteuropäischen Räume herstellen.
4. Die Führung der Verbindung Berlin-Prag-Brünn-Wien über Wien hat den Vorteil, daß von Wien aufwärts der gesamte osteuropäische Raum angebunden wird.
5. In einer ersten Stufe sollte durch die Verknüpfung bestehender Anschlußzüge ein direkter Waggondurchlauf von Nordeuropa nach Wien hergestellt werden.

6. Durchgehende Kurswagen von Nordeuropa bis nach Italien sollten bereits jetzt durch entsprechende Verknüpfungen mit den von Wien ausgehenden Zügen hergestellt werden.
7. Der von der Tschechischen Republik geplante Ankauf von zehn Pendolino-Zügen die auf allen drei Stromsystemen zwischen Berlin, Prag und Wien verkehren können, wird begrüßt.
8. Die Aufnahme der Strecke Brunn-Wien in das Interreg IIA-Programm der Europäischen Union sowie die Aufnahme der TEN für den mittel- und südosteuropäischen Raum in das Programm Interreg IIC wird begrüßt.

### 3. Zusammenfassung

Berlin, Prag und Wien werden auch in Zusammenarbeit mit den regionalen Partnern aktiv an der Neuorientierung der europäischen Verkehrspolitik mitwirken. Dies betrifft nicht nur die Durchsetzung der umweltorientierten Verkehrspolitik, die eine wesentliche Verlagerung von der Straße auf die Schiene, insbesondere im Güterverkehr zum Ziel hat.

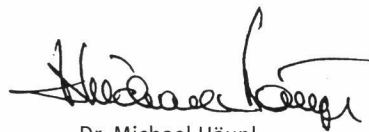
In diesem Sinne unterstreichen die Bürgermeister der vorgenannten Städte die Notwendigkeit, die Bahnverbindung Berlin-Prag-Brunn-Wien als wichtiges strategisches Projekt der transeuropäischen Netze bei Fortschreibung der TEN gegebenenfalls im Zusammenhang mit einer Erweiterung der EU in die Liste der prioritären Projekte aufzunehmen.



Eberhard Diepgen  
Regierender Bürgermeister  
von Berlin



Dr. Jan Koukal  
Primator der Stadt Prag



Dr. Michael Häupl  
Bürgermeister und Landeshauptmann  
von Wien

# Anhang 3

## Memorandum über die Verkehrssituation Wiens in der Region

### Präambel

Wien hat mit dem Verkehrskonzept 1994 Ziele und Maßnahmen beschlossen, die den Entwicklungen in Europa – Westintegration und Ostöffnung – Rechnung tragen. Durch eine umweltorientierte Verkehrspolitik liegt Wien mit einem Anteil des öffentlichen Verkehrs von 37% am Gesamtverkehr europaweit im Spitzenfeld. Dennoch hat Wien weitere Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs eingeleitet.

In diesem Sinne stimmen das Wiener Verkehrskonzept und die Wiener Verkehrspolitik mit den verkehrspolitischen Grundsätzen der EU, wie sie zuletzt auch im Grünbuch „The Citizens' Network“ skizziert wurden, völlig überein. Wien wird aktiv an der Durchsetzung einer umweltorientierten Verkehrspolitik in Europa mitwirken.

Alle Bemühungen der Verkehrspolitik in Wien und in der Region würden jedoch zunichte gemacht werden, wenn es zu einer unkontrollierten und den Grundsätzen der Umweltpolitik widersprechenden Verkehrsentwicklung im Herzen Europas kommen würde.

### Entwicklung der Verkehrsprobleme

Wien wird in den nächsten Jahren insbesondere im Zuge der zu erwartenden Osterweiterung von einer Randstadt zu einem Mittelpunkt Europas werden.

Ein negativer Aspekt dieser grundsätzlich begrüßenswerten Entwicklung ist die damit verbundene dramatische Zunahme des Verkehrs. So wird bis zum Jahr 2010 im Ostverkehr beim Gesamtgüterverkehr ein Zuwachs um das 4,5fache prognostiziert. Besorgniserregend ist dabei, daß sich gemäß den Prognosen in diesem Zeitraum der modal split Schiene/Straße von 70:30 auf 30% Schiene und 70% Straße umkehren wird. Ohne Gegenmaßnahmen im Sinne einer umweltorientierten Verkehrspolitik bedeutet das beim Straßengüterverkehr eine Steigerung um das 8 bis 10fache.

Wien liegt an einem Schnittpunkt maßgebender europäischer Verkehrskorridore, auf denen nach der Ostöffnung entsprechend aller Prognosen dramatische Verkehrszuwächse zu erwarten sind:

- Der Donau-Korridor von Südosteuropa über Ungarn in die BRD
- Ein Nord-Süd-Korridor von Warschau/Prag nach Norditalien, der längerfristig vor allem im Güterverkehr stark an Bedeutung gewinnen dürfte.

Diese Korridore kreuzen sich in der Region Wien und stellen besondere Anforderungen an den Schienen- und Straßenknoten Wien. Dazu kommt, daß der grenzüberschreitende Güterverkehr zu den östlichen Nachbarstaaten bislang vor allem über die Schiene abgewickelt wurde. Durch den organisatorischen und betrieblichen Verfall des Schienenverkehrs in diesen Ländern sind bereits Verlagerungen des internationalen Ost/Westgüterverkehrs erfolgt. Weitere Verlagerungen auf die Straße sind zu befürchten, wenn nicht außerordentliche Anstrengungen, unter anderem im kombinierten Verkehr und im Binnenschiffverkehrsverkehr unternommen werden. Die Region Wien braucht daher zur Abwehr dieses Katastrophenszenarios einen massiven Investitionsschub.

Zu betonen ist schließlich, daß auch der Regionalverkehr stark zugenommen und durch die nahe Lage von Bratislava auch eine internationale Dimension hat. Die Vorhaben im Rahmen des INTERREG II zielen nicht zuletzt deshalb auch auf eine Lösung dieser transnationalen sowie regionalen Verkehrsprobleme.

Generell weisen wir darauf hin, daß die hochrangigen Verkehrsnetze bereits derzeit an ihre Kapazitätsgrenzen gelangt ist. Ausgenommen davon ist nur die Binnenschifffahrt, die vor allem auf der Donau noch gewaltige Reserven aufweist (derzeitiger Nutzungsgrad nur 10%). Die Engpässe der Netze an Strecken und Knoten (Modal und Intermodal) werden aber immer dramatischer.

### **Wie im derzeitigen transeuropäischen Netz**

Der Europäische Rat hat mit der Festlegung von 14 Verkehrsprojekten die Prioritäten der Ausbaupolitik der TEN für die EU festgelegt. Österreich betrifft lediglich das Vorhaben eines Nord-Süd-Schienenkorridors über die Brennerroute. Östlich dieses Korridors ist keines der vorrangigen TEN-Projekte vorgesehen, die Vorhaben konzentrieren sich offensichtlich auf die westeuropäischen Ballungsräume.

In diesem Zusammenhang muß verdeutlicht werden, daß schon derzeit auf der Wiener Südosttangente eine Verkehrslawine von ca. 13.000 Schwerkraftfahrzeugen täglich durch das Wiener Stadtgebiet unterwegs ist. Im Vergleich dazu sind es im „offiziellen“ österreichischen Transitproblemgebiet Inntal rund 8.500 LKWs. Diese Situation wird sich im Zuge des wirtschaftlichen Wachstums des Ostens insbesondere aufgrund des politischen und wirtschaftlichen Erholungsprozesses des ehemaligen Jugoslawiens weiter dramatisch zu Lasten Ostösterreichs verändern.

### **Zur Auswahl der TEN-Projekte**

Der Entwurf und die Festlegung der bestehenden transeuropäischen Netze orientiert sich im Wesentlichen am europäischen Status quo mit seinen westeuropäischen Schwerpunkten. Zu wenig Berücksichtigung finden jedoch:

- die Erweiterung der EU in Richtung Osten
- die Verhinderung ökologischer Katastrophenszenarien an den Schnittstellen zwischen Ost und West
- der Güterverkehr

Diesbezüglich fordert Wien eine stärkere Zukunftsorientierung der transeuropäischen Netze. Es geht nicht nur um die bessere Abwicklung des gegenwärtigen Verkehrs auf den bestehenden Netzen, sondern um eine zukunftsorientierte Bewältigung des wachsenden Verkehrsaufkommens der nächsten Jahre. Die transeuropäischen Netze müssen die Vision eines umweltgerechten gesamteuropäischen Verkehrsnetzes beibehalten.

Es sollen dabei allerdings nicht nur geschwindigkeitsorientierte Zielsetzungen im Vordergrund stehen, sondern auch verstärkt ökologische und leistungssteigernde Aspekte unter dem Prinzip der Kompatibilität mit dem klassischen Streckennetz Berücksichtigung finden.

### **TEN Schwerpunkte aus Wiener Sicht**

#### **1. Ost-West-Korridor: Budapest-Wien-München**

Dieser Korridor ist für alle Verkehrsträger (Straße, Schiene, Binnenschifffahrt) bedeutsam. Vorrangig ist der Ausbau der Schienenstrecke, die sogenannte „Magistrale für Europa“.

Die „Magistrale für Europa“ ist eine Initiative der Städte Budapest, Wien, Salzburg, München, Augsburg, Ulm, Stuttgart, Karlsruhe, Straßburg und Nancy sowie der betroffenen Regionalverbände und der Industrie und Handelskammern in der BRD.

Ziel der Initiative ist, die gesamte Bahnverbindung Paris-Straßburg-Stuttgart-München-Wien-Budapest als Hochleistungsstrecke ehestmöglich auszubauen.

# Anhang 3

Die bereits in Betrieb befindlichen Hochgeschwindigkeitsstrecken bestätigen eindrucksvoll die Vorteile dieses Verkehrssystems bei der Verbindung großer westeuropäischer Ballungszentren.

Die vorgesehene Ausdehnung des Systems der Hochgeschwindigkeitsbahnen in den mitteleuropäischen Raum ist zweifellos ein wichtiges Ziel, um die erforderliche Mobilität zwischen den mitteleuropäischen Zentren sowie deren Anbindung an die westeuropäischen Ballungsräume im nötigen Ausmaß sicherstellen zu können.

## **Von besonderer Bedeutung ist in diesem Zusammenhang die Achse Paris-Straßburg-Stuttgart-München-Wien-Budapest mit ihren Fortsetzungen nach Ost- und Südeuropa.**

Der Ausbau des „historischen Verkehrsweges“ ist zweifellos für die wirtschaftliche Entwicklung im mitteleuropäischen Raum von strategischer Bedeutung. Im Vordergrund steht dabei nicht so sehr die maximale Geschwindigkeit, als eine hohe Leistungsfähigkeit insbesondere angesichts der vielfach problematischen Überlagerung von Personen- und Güterverkehr!

In der Projektliste der Christophersen-Gruppe (1. Dringlichkeit) ist jedoch nur der Abschnitt Paris-Straßburg-Appenweier enthalten. Der östliche Teilbereich der Hochgeschwindigkeitsstrecke von Appenweier über Karlsruhe, Stuttgart, München, Salzburg, Wien nach Budapest fehlt gänzlich (das EU-Parlament im Straßburg hat die Aufnahme dieser Streckenerweiterung in 2. Lesung beschlossen).

Durch den Beitritt der Republik Österreich zur EU sowie der geplanten EU-Osterweiterung gewinnt der östliche Teil der Hochgeschwindigkeitsstrecke eine noch größere Bedeutung.

Der Korridor Stuttgart-München-Wien-Budapest ist jedenfalls dem heutigen Hauptkorridor in der Ost-West-Achse Köln-Hannover-Berlin-Warschau gleichzusetzen.

Die Stadt Wien fordert daher von der Europäischen Union die Einstufung der Magistrale Paris-Wien-Budapest als europäisches Großprojekt und ihr Engagement bezüglich der Finanzierung und Realisierung. Dieses – von der Stadt Wien gesehen – großrangige Projekt stellt für den prognostizierten (wachsenden) Ostverkehr ein lebenswichtiges Rückgrat dar.

Alternative Überlegungen der Südumfahrung Österreichs und des Wiener Raums via Frankreich-Oberitalien-Slowenien parallel zum geplanten Ausbau einer Ost-West-Verbindung aus Deutschland Richtung Moskau und Kiew würden eine krasse Benachteiligung darstellen. Wien und seine Region würden unter dieser zweifachen Umfahrung unseres Landes besonders leiden.

Aus transnationaler Sicht kann dieser Ost-West-Korridor jedenfalls auch das Rückgrat für Nichtsüdrouten (teilweise Überlagerungen) sein, die selbständig in absehbarer Zeit nicht realisierbar sind (Polen-Oberitalien, Deutschland-Südeuropa).

## **2. Weitere Korridore**

Erst nach Realisierung dieser verkehrspolitischen Schwerpunkte sind folgende TEN-Verbindungen für Wien relevant, wobei Wien seine Mitwirkung an der Konkretisierung der Planungen anbietet:

- **Warschau-Milano**  
Diese Verbindung könnte über Wien verlaufen. Funktionell ist vor allem der Güterverkehr betroffen. Überregional wäre damit die Anbindung von Brunn/Prag und Graz/Maribor verbessert.
- **Berlin-Prag-Wien-Südeuropa**  
Die Führung dieser Verbindung über Wien hat den Vorteil, daß von Wien auffächernd der gesamte südeuropäische Raum angebunden werden kann.
- **Regionale Verknüpfung Brunn/Bratislava/Györ**  
Die alten kulturellen, strukturellen und wirtschaftlichen Beziehungen dieses Städte-Vierecks

könnten durch die Ostöffnung neue Impulse erfahren. So ist eine europäische Großregion mit diesen Städten denkbar, mit besonderer Betonung der zentralen Lage Wiens, von wo aus die notwendige Anbindung an den Ost-West-Korridor gegeben ist.

### **3. Intermodaler Verkehrsknoten Wien**

Auch hinsichtlich des Straßenverkehrs ist eine stärkere gesamteuropäische Orientierung notwendig. Das bezieht sich insbesondere auf die stärkere Verknüpfung der einzelnen Verkehrssysteme und Verkehrsarten.

Mit Hinweis auf die Task-Force „Intermodalität“ soll der Verkehrsknoten Wien als intermodaler Knoten sowohl im Güterverkehr als auch im Personenverkehr entscheidend attraktiviert werden.

Zur Realisierung dieses Zieles sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Durchgangsbahnhof Wien
- Umschlagzentren für Schiene, Straße (z.B. B 301/Wiener Südumfahrung), Schiff- und Luftfahrt
- Entflechtung Güterverkehr – öffentlicher Personennahverkehr

Da der wachsende Güterverkehr auf der Straße das ökologische Gleichgewicht nicht nur in Mitteleuropa gefährdet, sind planerische und finanzielle Unterstützung durch die Europäische Union für den Ausbau Wiens zu einem bahnorientierten Güterverkehrsknoten unbedingt erforderlich.

### **4. Weitere notwendige Aktivitäten**

1. Im Hinblick auf die Verbesserung der Umweltqualität ist eine Standardisierung der Abgasvorschriften im Personen- und Güterverkehr in den und vom Osten notwendig.

2. Hinsichtlich der Kostenbelastung, insbesondere auch der Bemannung von Straßen, sind gesamteuropäische Vorstellungen, Methoden und Techniken zu entwickeln, um nicht neue einzelstaatliche und regionale Barrieren durch unterschiedliche technische Systeme entstehen zu lassen.

### **Zusammenfassung**

Wien wird als Stadt und in Zusammenarbeit mit seinen Partnern aktiv an der Neuorientierung der europäischen Verkehrspolitik teilnehmen. Dies betrifft sowohl die Durchsetzung einer umweltorientierten Verkehrspolitik innerhalb der Städte, als auch eine gesamteuropäische Verkehrspolitik, die eine wesentliche Verlagerung von der Straße auf die Schiene, insbesondere im Güterverkehr, zum Ziel hat.

Wien ist sich seiner Bedeutung als Verkehrsknotenpunkt in der Mitte eines größer werdenden Europas bewußt. Aber Wien wird auch alles unternehmen, um seine europäischen Partner zu überzeugen, daß die Schiene und die Wasserstraße den wesentlichen Anteil der Verkehrsabwicklung in Europa übernehmen müssen.

### **In diesem Sinne werden unsere Hauptforderungen unterstrichen**

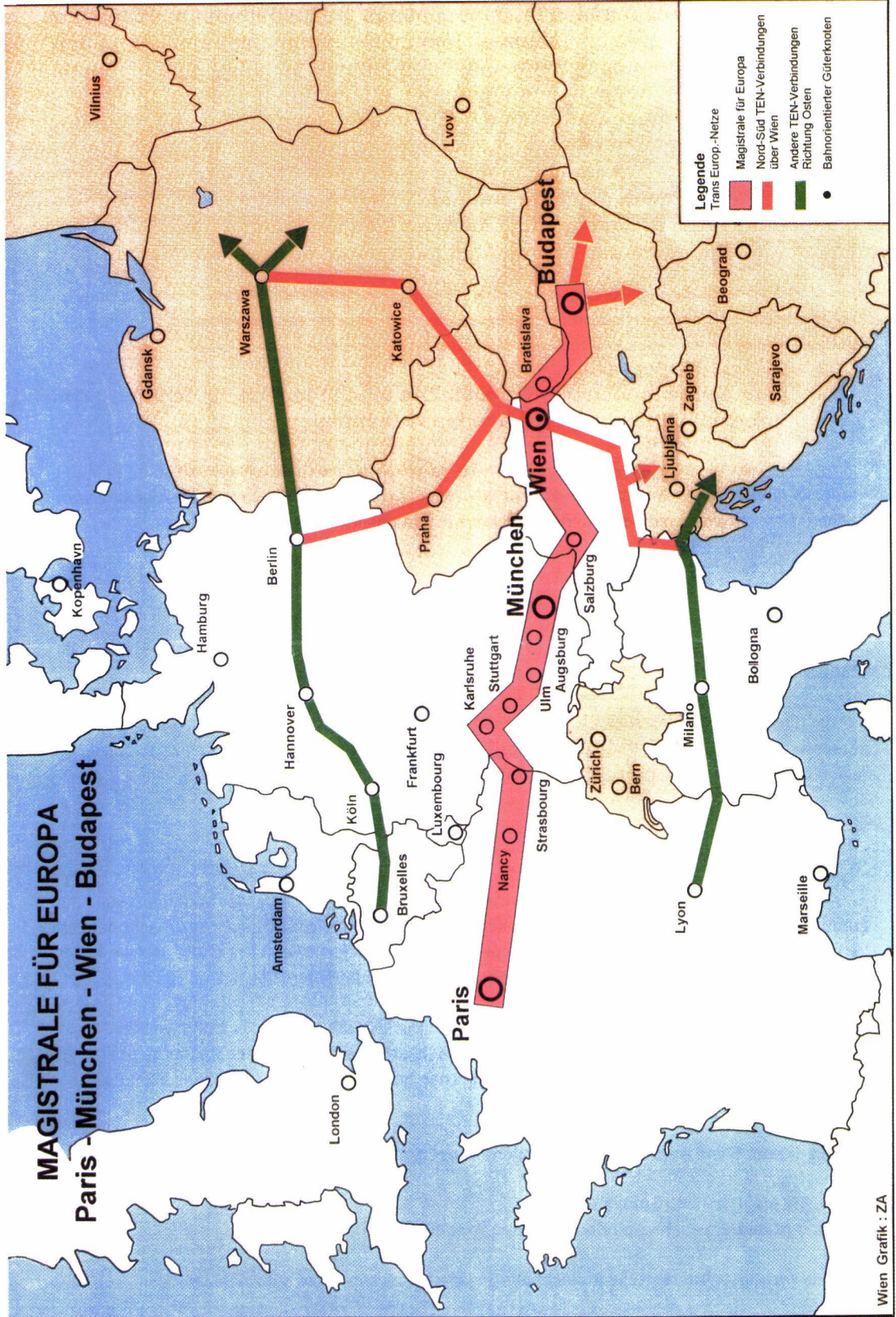
**1. die Magistrale für Europa und**

**2. den zentralen bahnorientierten Knoten Wien für den Güterverkehr**

**als wichtigste strategische Projekte der transeuropäischen Netze aufzunehmen.**

# MAGISTRALE FÜR EUROPA

## Paris - München - Wien - Budapest



**Teil 2 – Fachtagungsdokumentation**

Verkehrsknoten Wien –  
TENdenzen in der Region



# Fachtagung „Verkehrsknoten Wien – TENdenzen in der Region“

Seitens der Stadt Wien war von Beginn an geplant, die Ergebnisse der Untersuchung „Das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN) aus der Sicht Wiens“ zur Grundlage für einen intensiven Diskurs auf Fach- und Politikebene in Wien und Österreich, und in weiterer Folge auch mit den unmittelbar benachbarten osteuropäischen Nachbarregionen zu verwenden. Ziel dieses Diskurses ist es, die fachliche und politische Akkordierung notwendiger Strategien und Maßnahmen möglichst differenziert für die Entscheidungsträger vorzubereiten. Das Europaforum Wien war in allen Phasen des Projektes entsprechend eingebunden und hat den Auftrag, die fachliche und öffentliche Diskussion bzw. den Kommunikationsprozeß zu entwickeln und durchzuführen. Im September 1996 fand der erste magistratsinterne Workshop statt, am 10. Dezember 1996 wurde die erste öffentliche Veranstaltung im Wiener Rathaus realisiert, bei der die Studie der Öffentlichkeit vorgestellt und einer kritischen Prüfung unterzogen wurde.

Verkehrsexperten aus Wissenschaft, Ministerium und den Bundesländern Niederösterreich, Burgenland, Steiermark, Oberösterreich und Wien waren eingeladen, um die Konsequenzen der in der Studie entworfenen Optionen und Strategien zu diskutieren. Im Zentrum der Fachtagung standen die Fragen, unter welchen verkehrspolitischen und infrastrukturellen Bedingungen sich die Region Wien zu einem zentral-europäischen, intermodalen „Verkehrsknoten“ und damit zu einer konkurrenzfähigen Ost-West-Drehscheibe entwickeln kann und wie diese Orientierung in Einklang mit der regionalen und gesamt-österreichischen Verkehrspolitik umsetzbar ist. Besonderes Interesse galt daher dem Thema der Vorgangsweise zur Abstimmung unterschiedlicher regionaler Interessen und verkehrspolitisch wie regionalpolitisch notwendiger strategischer Allianzen in Bezug auf das TEN.

Die Vorträge und Impulsreferate der Tagung liegen nun in überarbeiteter Fassung in dieser Publikation vor und sind ein weiterer Beitrag zur zukünftigen Diskussion. Als unmittelbar nächster Schritt ist für 1997 die Veranstaltung einer internationalen Fachtagung mit den osteuropäischen Nachbarländern sowie ExpertInnen der EU geplant, um die Interessen Wiens den Vorhaben und Orientierungen dieser Staaten gegenüberzustellen.

Wien hat soeben gemeinsam mit einem französischen Partner die europaweite Ausschreibung für die Durchführung von TINA (Transport Infrastructure Needs Assessment) gewonnen und ist somit in den nächsten Jahren dafür zuständig, die osteuropäischen EU-Beitrittskandidatenländer im Auftrag der EU bei der Planung der Verkehrsnetze und -infrastruktur zu beraten und zu koordinieren. Der begonnene Diskussionsprozeß kann vor diesem Hintergrund nun auf einer sehr soliden Basis weitergeführt und vertieft werden und bietet die Chance für eine qualitativ hochstehende Auseinandersetzung und den Aufbau langfristiger Kooperationen.

Vor sieben Jahren haben sich die Großstädte<sup>1)</sup> entlang der Eisenbahnstrecke Paris–Budapest zu einer Städteinitiative verbunden mit dem Ziel, mitzuhelfen, möglichst bald die wichtige europäische Ost-West-Eisenbahnverbindung als schnelle Bahnstrecke zur Verfügung zu haben. Die Städteinitiative stellt sich zwei Aufgaben:

- die für die Planung und die Realisierung zuständigen Institutionen zu erinnern (besser aufzufordern), die notwendigen Schritte zur Hochgeschwindigkeitsbahn Paris – Budapest zu unternehmen und
- als Aufgabe für die Mitglieder, selbst mitzuhelfen, die oft schwierigen Entscheidungen in den eigenen Zuständigkeitsbereichen voranzutreiben bzw. die Projekte innerhalb der Stadt für den Fernverkehr durchzuführen.

Dieser Initiative schlossen sich in Deutschland die Regionalverbände und die Industrie- und Handelskammern des Einzugsbereichs an.

Warum sah man die Notwendigkeit zu dieser Initiative?

In Kenntnis der Tatsache, daß die TEN für die Entwicklung der Städte und Regionen von existentieller Bedeutung sind (darüber sind sich alle Experten einig) und wegen erheblicher Verzögerungen in der Planung sowie Schwierigkeiten in der Finanzierung der Magistrale, kam es zum Schulterschluß. Konkurrenztrassen und Konkurrenzprojekte verhindern in der heutigen allgemeinen Finanznot die zügige Realisierung.

Das Engagement der Mitgliedstädte in der Städteinitiative, den gesteckten Zielen zu entsprechen, ist leider recht gering. Deshalb begrüßt die Städteinitiative die Aktion der Stadt Wien, über ein Gutachten die Bedeutung der TEN für die Stadt darstellen und den eventuell erforderlichen Handlungsbedarf für die Entscheidungsträger ausloten zu lassen. Es wäre zu begrüßen, wenn die übrigen Mitgliedstädte ähnliche Aktivitäten entwickeln würden. Die Realisierung der Magistrale kommt leider nicht von selbst in Gang.

Das Gutachten ist breitgefächert aufgebaut, die Analyse der Situation erfolgt gründlich, die daraus entwickelten Folgerungen empfehlen der Stadt Wien ein engagiertes Tun für die TEN.

Meine Anmerkungen zum Gutachten schließen eine Beurteilung der raumspezifischen Komponenten verständlicherweise aus. Ich beschränke auch meine Hinweise auf den Schienenverkehr, klammere also die übrigen Verkehrsarten aus.

Die gutachterlichen Aussagen finden durchweg die Zustimmung der Initiative :

- Wien ist heute schon ein Gelenk im internationalen Verkehrsnetz, ist Tor zum Südosten Europas und wird durch die TEN ein hochkarätiger Knotenpunkt, der für die Entwicklung des Raumes sehr gute Grundlagen bietet.
- Wir sind der Meinung, die österreichischen und im speziellen die Wiener Interessen werden durch die Ziele und vor allem die planerischen Aussagen der TEN nicht negativ beeinflusst, dann, wenn man diese richtig interpretiert und auch richtig umsetzt.
- Wir heben besonders hervor, daß die Städte in zunehmendem Maße miteinander in Konkurrenz treten. Dabei ist es vorteilhaft, wenn eine Stadt früher als die andere die Chance auf eine Eingliederung in die neuen Infrastrukturnetze der Union bekommt.
- Wir vertreten die Auffassung, daß neue Ungleichheiten zwischen den Städten durch die TEN entstehen können – was eigentlich durch die TEN abgebaut werden sollte –, vor allem dann, wenn nur wenige Netzelemente durch Finanzknappheit realisiert werden.

<sup>1)</sup> Städte-Initiative Budapest – Wien – St. Pölten – Salzburg – München – Augsburg – Ulm – Stuttgart – Karlsruhe – Straßburg – Nancy

# Magistrale für Europa

- Wir empfehlen, nicht von Hochgeschwindigkeits-, sondern von Hochleistungsstrassen zu sprechen und diese entsprechend zu planen und zu realisieren. Ob unsere Partner in Frankreich mit ihrem Festhalten an der hohen Geschwindigkeit zum Ziele kommen, wage ich zu bezweifeln.
- Wir vertreten die Auffassung, die TEN müssen für Personen- und Gütertransport ausgelegt werden. Will man das weitere Wachsen des Gütertransportes auf der Straße verhindern, dann bedarf es leistungsfähiger und schneller Transportwege auf der Schiene für die Güter, ausreichender und leistungsfähiger Umschlagstellen (Terminals), aber auch konsequenter einheitlicher verkehrspolitischer Strategien in den Staaten Europas.

Eine Randbemerkung: Für ein qualifiziertes Bahnangebot im Personenverkehr ist neben dem schnellen Transport auch ein kundenfreundlicher Fahrplan mit optimalem Umsteigeangebot – wie bei „Bahn 2000“ in der Schweiz – Voraussetzung.

Nur eine Aussage im Gutachten kann ich nicht gutheißen, sie ist sogar strategisch gefährlich. Auf Seite 105 steht: Güterverkehr und Personennahverkehr gehen vor Personenfernverkehr. Ich meine, man sollte keiner Verkehrsart Priorität einräumen, sondern „sowohl als auch“ formulieren. Die Städte müssen Güterverkehr, Personennahverkehr und Personenfernverkehr zu Schwerpunkten ihres Handelns machen und sich für alle drei Verkehrsarten mit gleicher Intensität einsetzen. Beide Verkehrsarten, Personennah- und Fernverkehr, dienen unterschiedlicher Zielsetzung, wobei beide Aufgaben gleiches Gewicht haben. Im übrigen scheinen mir die Verhältnisse in Wien besonders eindeutig, da Fern- und regionale Verkehrsadern derart miteinander verflochten sind, daß gar keine getrennte Ausbaustufen möglich sind.

Neben den erforderlichen Planungsleistungen und Investitionen für den regionalen Verkehr müssen wir dem Personenfernverkehr auf zwei Ebenen größtmögliche Aufmerksamkeit widmen:

- in eigener Verantwortung und Zuständigkeit innerhalb der Gemarkung
- Veränderungen am Haltepunkt (man kann doch nicht glauben, daß die über 100jährigen Anlagen alle den Zukunftsansprüchen gerecht werden?), Leistungssteigerungen für die Züge, kurzer Aufenthalt, beste Umsteigemöglichkeit auf regionale Bahnen, Taxi und Pkw.
- Beseitigung von Geschwindigkeitsbremsen innerhalb des Weichbildes der Stadt.
- Aktivitäten in Richtung Europa-Union, aber auch in Richtung der für die Finanzierung zuständigen Nationalstaaten bzw. Bahnen. Die Aufgaben und Wege stehen im Gutachten.

Zurück zur Aufgabenstellung „Personenfernverkehr – Stadt“: Die Bahnhöfe und ihr Umfeld erleben eine neue Renaissance, aber nur, wenn die Städte dies erkennen und reagieren. Besonders wichtig ist, dem Bahnhof im Netz des Öffentlichen Nahverkehrs eine vorrangige Bedeutung zu geben. Dann wird die Bahnnutzung für die Bewohner der Kernstadt und des Umlandes wieder attraktiv. Beispiel Stuttgart, wo 6,5 Milliarden investiert werden für eine Generalbereinigung Fern- und Regionalverkehr. Man erkennt die große Stadtentwicklungschance durch das Projekt Stuttgart 21. Eine Machbarkeitsstudie sowie das Vorprojekt führten zu einem positiven Ergebnis. Politik (Bund, Land und Stadt) sowie die Bahn AG haben bereits eine Finanzierungsvereinbarung unterzeichnet.

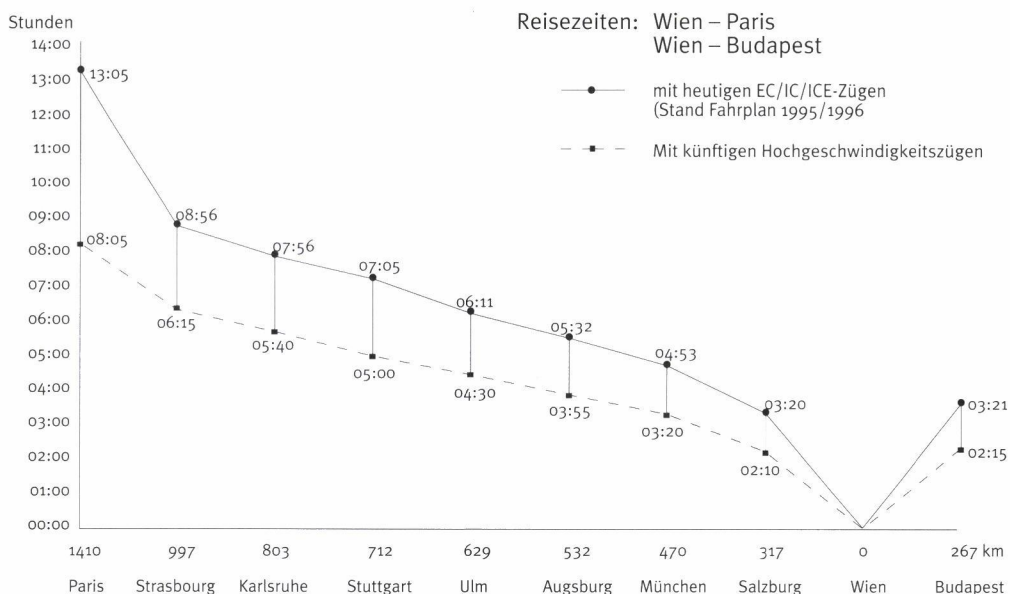
## **Wie sehe ich die Hochleistungsstrecken am Beispiel unserer Magistrale?**

Die Hochleistungsstrecke ist ein Korridor mit leistungsfähigen, schnellen, auch schnellsten Schienen. Auf diesen Korridoren werden Personen und Güter transportiert.

Sie nehmen im Personenverkehr durchgehende schnelle Züge auf, aber auch Linien kürzerer Reichweite und stehen Teilstrecken tangierender oder einschleifender Linien zur Verfügung. Sie dienen also beileibe nicht nur der Fernstrecke Paris – Budapest.

Die Reisenden der Hochgeschwindigkeitszüge legen schwerpunktmäßig mittlere Wegelängen zurück. Man beziffert die Obergrenze mit 350 km, neue Prognosen liegen höher, weil mit der Hochgeschwindigkeitsbahn die Fahrzeiten gegenüber heute beträchtlich abnehmen (Abb.1).

**Abb.1:** Reisezeiten heute im Vergleich mit künftigen Hochgeschwindigkeitszügen



Quelle: Stadtplanungsamt Stuttgart, Abt.: 61-3 Lau, Dezember 1996

Mit dieser Infrastrukturschiene werden Städte und Regionen verbunden. Sie dient außerdem dem Flugverkehr, weil die Flughäfen Haltepunkte der Hochgeschwindigkeitsbahn werden. Die Hochgeschwindigkeitsbahn ist somit Bestandteil des integrierten Verkehrsverbundes.

Magistrale für Europa – Impuls für Stadt und Region – lautete der diesjährige Kongreß der Städteinitiative in Stuttgart. Dies setzt aber voraus, daß der Übergang am Haltepunkt von Fernverkehr und Regionaler Bahn funktioniert. Damit wird der neue Zug besser akzeptiert und es kommt nicht zu der befürchteten weiteren Zentralitätssteigerung an den Haltepunkten. Die entlasteten Altstrecken dienen dem regionalen Erschließungsnetz und dem wichtigen Gütertransport.

## Sachstandsbericht „Magistrale für Europa“, um die Notwendigkeit der Aktivitäten zu begründen

Von allen Ebenen – Europäische Union, Bundesregierung Deutschland, Frankreich, Österreich, allen Ländern und Städten – wird die Bedeutung der „Magistrale für Europa“ anerkannt. Die Trasse ist deshalb auch aufgenommen in

- Leitschema des Europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes,
- Paneuropäisches Hochgeschwindigkeitsbahnnetz,

# Magistrale für Europa

- Priority corridors in Central and Eastern Europe,
- Bundesverkehrswegeplan Deutschlands (unter vorrangiger Bedeutung),
- Konzepte der österreichischen Bahnen.

Die „Magistrale“ wird von keiner politischen Partei in Frage gestellt. Trotzdem sind die bisherigen Ergebnisse gering.

## Sachstand Frankreich

Es gab vor Jahren schon Verlautbarungen der SNCF, nach denen der TGV/Est zur Jahrtausendwende Straßburg erreichen sollte. Im Herbst dieses Jahres verkündete die Staatssekretärin im Verkehrsministerium Paris, die Realisierung des TGV/Est habe keine vorrangige Bedeutung mehr und die Realisierung könne vorläufig nicht erfolgen. Daraufhin organisierte und mobilisierte unsere Schwesterorganisation „Association TGV/Est“ alle Abgeordneten und Institutionen des Interessenbereichs. Der Minister und der Staatspräsident wurden unter Druck gesetzt. Begleitend hierzu schrieb der geschäftsführende Oberbürgermeister der Städteinitiative, Prof. Dr. Seiler, Bundeskanzler Kohl und den Verkehrsminister Deutschlands an und erinnerte an die vertragliche Vereinbarung in La Rochelle, in der man übereinkam, sofort die Schnellbahnstrecken Paris–Frankfurt und Paris–Straßburg zu bauen.

Ergebnis: Unter Druck änderte die französische Regierung ihre Strategie TGV/Est. Mitte 1998 soll mit dem Bau begonnen werden.

## Sachstand Deutschland

Auch in Deutschland fehlt das Geld. Im derzeitigen Dreijahresfinanzplan Schiene (1995–1997) findet man für die Magistrale nur Planungsraten. Die 30 Milliarden des Dreijahresbudgets fließen schwerpunktmäßig in die „Projekte Deutsche Einheit“, also für den Ausbau der Verbindungen nach Berlin und in die neuen Bundesländer. Dafür hat man Verständnis, doch die Städteinitiative ist aktiv und erwartet von der Bundesregierung, daß die süddeutschen Länder nicht vernachlässigt werden dürfen, um nicht in den Verkehrsschatten zu geraten.

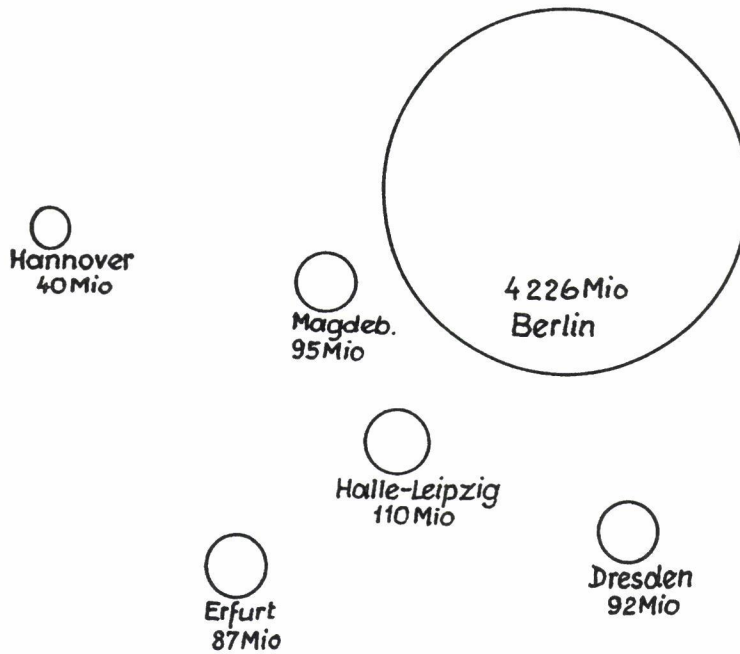
Diese Befürchtung ist berechtigt, da die begonnenen Projekte nur anfinanziert sind und deshalb in den nachfolgenden Haushaltsplänen weiter verankert werden müssen. Bei den heutigen Finanzproblemen läßt sich leicht folgern, daß damit unser Großprojekt keine Berücksichtigung erfährt, jedenfalls nicht kurzfristig.

Interessant sind auch die augenblicklich starken Investitionen für Bahn-Projekte in Berlin (über 4,2 Milliarden) und in den Städten der ehemaligen DDR (Abb.2).

Zusätzlich fehlen östlich München noch Planungsentscheidungen. Von der Landesregierung Bayern werden wir auf noch anstehende notwendige Dispositionen in Verbindung mit der Brenner-Bahn verwiesen und vertröstet.

Wie geht es in Deutschland weiter? Kein neuer Finanzplan ist in Sicht. Die Streckung der notwendigen Bahnprojekte ist zu erwarten! Was nützt uns aber eine schnelle Trasse im Jahre 2020?

Abb.2: Investitionen für Bahnhofsanlagen in Deutschland 1995–97



## Sachstand Österreich

Anscheinend wird hier die Hochleistungsstrecke „Magistrale für Europa“ ernst genommen. Dies brachte der Vertreter der ÖBB in Stuttgart beim diesjährigen Kongreß zum Ausdruck. Wien als Hauptstadt muß nicht befürchten, innerhalb der Projektbewertung im Staat oder der ÖBB ins Hintertreffen zu geraten.

Leider hören wir aber immer wieder von Schwierigkeiten östlich Salzburg, wo die langsamste Strecke der Magistrale liegt.

Aus Ungarn gibt es wenig Positives zu berichten. Man plant die Magistrale für eine Geschwindigkeit von 160 km/h, was zu verantworten ist. Aber wann die Strecke ausgebaut wird, steht nicht fest. Genau so schwerfällig werden Anregungen in Budapest aufgenommen, wenigstens innerhalb der Stadt ein neues Bahnkonzept zu entwickeln und im Flächennutzungsplan zu verankern, um die Fahrzeit für den Fernverkehr innerhalb der Gemarkung nennenswert zu reduzieren. Man denkt zur Zeit vorrangig an den Individualverkehr.

# Magistrale für Europa

## **Zusammenfassung**

Wir müssen europäisch denken und die Gesamttrasse im Auge behalten, das heißt: wachsam sein, alle Hebel in Bewegung setzen, die Magistrale im Blickpunkt haben und um die Finanzierung des Projektes werben. Die Konkurrenztrassen sind nicht nur eine Nasenlänge voraus:

- im Norden die Schiene „Brüssel – Köln – Berlin– Warschau – Moskau, ein Selbstläufer aufgrund der politischen Prioritäten in Deutschland und der Schwerpunkte in der Bevölkerungsverteilung.
- im Süden der Alpendurchstich „Lyon – Turin – Mailand“, der unter den 14 vorrangigen TEN-Projekten läuft, in den Nationalstaaten Frankreich und Italien als Projekt erster Stufe verfolgt und mit einem millionenschweren Werbeetat gefördert wird.

Die Regionen und Städte der Mittelschiene, der „Magistrale für Europa“ sind der Gefahr ausgesetzt, bei der Realisierung ihrer Hochleistungsstrecke ins Hintertreffen zu geraten! Wir sollten wachsam sein und handeln.

# Verkehrsknoten: Attraktivität durch Konzentration und Durchgängigkeit

Es ist nicht ganz einfach, in wenigen Worten das Verkehrsgeschehen zu umreißen und eine hierzu vorgelegte Studie zu bewerten. Die geforderte Kürze muß zu scharf formulierten Aussagen führen, die sicherlich vertiefende Erläuterungen und Diskussionen erfordern.

Die Transeuropäischen Netze, wie sie einmal gedacht waren, sind eine Empfehlung für nationale Investitionen. Es ist nicht zu erwarten, daß wesentliche Teile den Infrastrukturinvestitionen aus dem gemeinsamen Topf kommen. Nach dem in Bild 1 gezeigten Schema sollen sich im Raum Wien/Bratislava drei europäische Achsen schneiden. In diesem Bereich wird sich also ein Kreuzungspunkt europäischer Verkehrswege befinden. Es wird an uns liegen, diesen Kreuzungspunkt auszugestalten.

Zur Schärfung der Sicht auf die Probleme überregionaler Zusammenhänge und Bedeutungen ist die vorgelegte Studie "Das Transeuropäische Netz (TEN) aus der Sicht Wien, Regional Consulting Ziviltechnikergesellschaft, 1996" nicht nur wichtig, sondern sie ist auch sehr gut gemacht. Es sind viele Interdependenzen dargelegt und es ist den Entscheidungsstrukturen nachgespürt worden. Die "Hauptquartier-Stadt" ist z.B. in diesem Sinne ein wichtiger Begriff. Man muß sich natürlich auch fragen, ob Bank und Versicherungen tatsächlich unmittelbar mit dem Güterverkehr zusammenhängen. Aber nichtsdestoweniger ist das insgesamt die Konkurrenz zwischen den hochrangigen Städten in Europa. Wenn diese Studie nichts anderes bewirkt, als den Blick darauf zu fokussieren, dann hat sie ihren Zweck erreicht.

Eisenbahnverbindungen in Form von Hochgeschwindigkeitsstrecken sind in Österreich nie ernstlich in Betracht gezogen worden. Dazu haben wir zu große Entfernungen und zu dünne Besiedlung. Und es ist bereits langjährige Praxis der ÖBB, auf Hochleistungstrecken zu setzen, d.h. den Planungsüberlegungen die Vorstellung von großer Leistungsfähigkeit im Güterverkehr und einem erhöhten, aber noch kompatiblen Geschwindigkeitsniveau im Personenfernverkehr, zu Grunde zu legen. Dieses Thema braucht nicht weiter vertieft werden. Wenn man die betriebswirtschaftliche Optimierung allein für die österreichischen Bahnen zum Maßstab des Ausbaues macht, reicht eine Ausbaugeschwindigkeit von 160 km/h aus. Alles, was darüber ist, führt zu einer Reduktion der betriebswirtschaftlichen Erfolge. Durchgehend 160 ist deutlich besser als an manchen Strecken 200 km/h.

Die Frage, ob Wien in dem künftigen Netzwerk von modernen Schienen- und Straßenverbindungen eine Masche oder ein Knoten werden soll, ist eindeutig zu beantworten. Es muß ein Knoten werden. Aber bevor ein Knoten entstehen kann, muß zuerst die Masche da sein. Die Bestrebungen, zunächst einmal eine europäische Magistrale zu errichten, um daran weitere Verbindungen "anhängen" zu können, sind höchst wichtig.

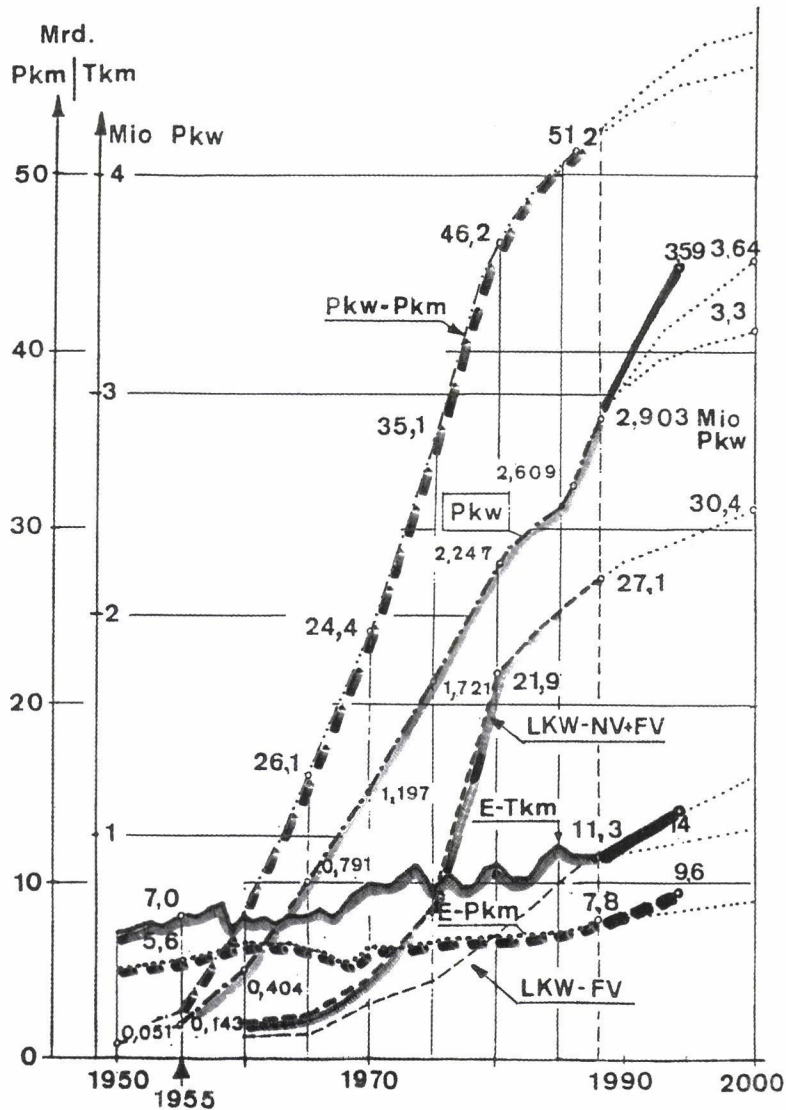
Wien ist die einzige große Ballung in Österreich. Wenn man Wien von außen sieht, dann stellt man fest, daß dort über Bratislava und Brno und die Nähe zu diesen Zentren sehr intensiv gesprochen wird. Es soll daran erinnert werden, daß Wien seit einiger Zeit auch die Hauptstadt Österreichs ist. Und man sollte nicht vergessen, daß es in Österreich auch noch Leute gibt, die Wien als ihre Hauptstadt sehen und erwarten, daß sie dort angebunden werden.

Die Ost-West-Achse ist schon heute die massive Achse der ÖBB, und es ist keine Frage, daß deren Ausbau notwendig ist. Und es ist auch keine Frage, daß dadurch automatisch Niederösterreich, Oberösterreich, Salzburg in eine bevorzugte – auch wirtschaftlich bevorzugte – Lage kommen. In Österreich existiert eine große Zahl von Arbeitsplätzen, die nur von der Logistik, nur von der Fähigkeit unseres Verkehrswesens leben, daß zur richtigen Zeit die richtigen Teile an den richtigen Ort kommen, und solche Orte sollte es in Österreich viele geben.





# Verkehrsknoten: Attraktivität durch Konzentration und Durchgängigkeit



Quelle: R. Jaworski „Von den Eisenbahnen des Reformzeitalters zum System ‚neue Bahn 2000‘ in Österreich“

Mit dieser Betrachtung soll unterstrichen werden, daß Steiermark und Kärnten nicht automatisch in die Gunst der Ost-West-Achse kommen.

Wenn Wien eine neue, verbesserte Funktion als europäischer Knoten anstrebt, dann sollte es sich auch bewußt sein, daß es hierzu nicht nur die Konzentration von zentralen Dienstleistungen anbieten, sondern auch Durchgängigkeit aufweisen muß. Ein Knoten bietet nur Attraktivität, wenn er vielen Seiten als Oberzentrum dient und diese verschiedenen Seiten auch verbindet, also durchgängig ist. Es darf angezweifelt werden, daß Wien auf diese Rolle ausreichend vorbereitet ist. Wenn die erwähnte Studie ausweist, daß in Wien gute Standorte für Ansiedlungen aller Art vorhanden sind, Standorte, die ausbaubar sind, dann soll kritisch darauf hingewiesen werden, daß das größere Problem darin liegen wird, auch gute Trassen durch den Ballungsraum zu finden, Trassen, die sich mit einigermaßen modernen Trassierungsparametern, ob Bahn oder Straße, realisieren lassen.

# Verkehrsknoten: Attraktivität durch Konzentration und Durchgängigkeit

Es sei ein Kommentar zur vorgelegten Studie erlaubt, indem die laufende Verkehrsentwicklung und unsere heutige Situation beleuchtet werden. In Bild 2 sind die Verkehrsleistungen von Schiene und Straße über den Jahren seit 1955 aufgetragen, getrennt in Personen- und Güterverkehr und im Straßen-güterverkehr in Nah- und Fernverkehr. Es ist absolut nicht so, daß die Bahn weniger transportiert als in früheren Jahren, sondern auf der nicht vermehrten Infrastruktur sind bedeutende Leistungssteigerungen erzielt worden.

Der Modal-Split, das Aufteilungsverhältnis der Verkehrsleistungen, ist dennoch durch die explosionsartige Entwicklung des Straßenverkehrs massiv zurückgegangen. Es ist vielleicht ganz interessant zu wissen, daß sich die Zugzahlen auf fast allen Strecken der ÖBB zwischen 1972 und 1992 verdoppelt haben! Ich gehe völlig konform mit der Studie, daß der Güterverkehr und der Personennahverkehr die Domänen der Bahn in der Zukunft sein werden. Ich glaube aber auch, daß der Personenfernverkehr bis Entfernungen von drei Stunden Fahrzeit und vielleicht darüber hinaus eine gute Zukunft hat, denn die Entfernungen, die damit zu erreichen sind, werden mit dem Flugzeug in keiner Weise besser erreicht werden, und auf der Straße wird es sowieso nicht mehr gehen.

Wenn über Verkehrsprobleme gesprochen wird, hört man oft die Meinung, na ja, verlagern wir den Verkehr der Straße zukünftig auf die Schiene. Ich möchte nachdrücklich darauf hinweisen, daß diese Vorstellung völlig in die Irre führt. Es können nur gewisse Sektoren des Verkehrsgeschehens auf die Schiene verlegt werden, von der Straße, wo sie derzeit möglicherweise sind. Und wir müssen diese Verkehrssektoren und ihre Verlagerungsmöglichkeiten sehr deutlich unterscheiden.

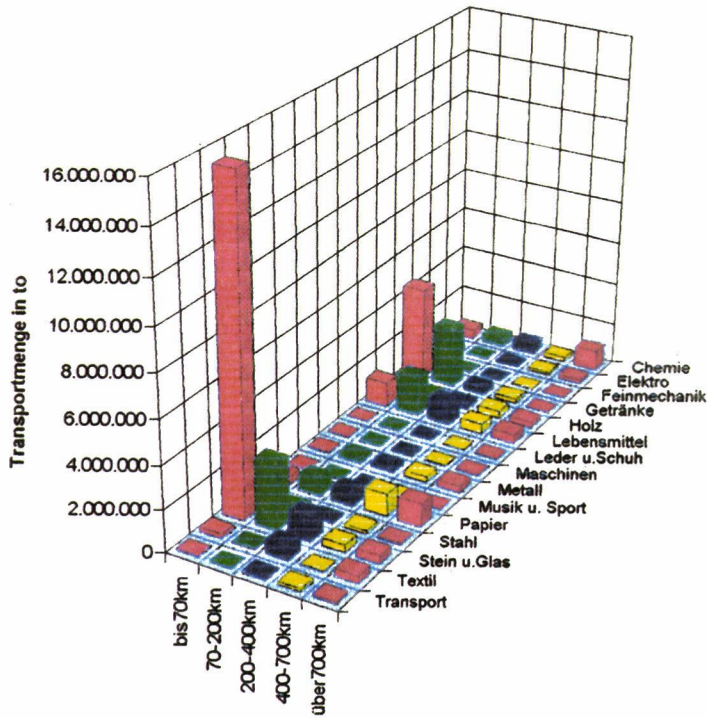
Wir sprechen immer vom Gesamtbegriff "Güterverkehr". Wenn die Güter einmal auf der Bahn sind, ist das Problem eigentlich schon gelaufen. Da mögen sie mit 14 oder mit 16 oder mit 60 km/h fahren, im Mittel 200 km auf österreichischen Gleisen. Dies weist nach, daß Eisenbahn-Güterverkehr in der Regel unsere Staatsgrenzen überschreitet. Der Knackpunkt ist nicht der eigentliche Transport, sondern die Verladung, das Terminal. Wir bauen aus meiner Sicht immer noch die falschen Terminals. Wir bauen Terminals mit Primitivtechnik. Die Ideen über Hochleistungsterminals sind steckengeblieben. Natürlich sind dies größere Investitionen. Aber es muß einfach das Interface mit der Bahn deutlich verbessert werden!

In Bild 3 wird gezeigt, welche Tonnagen in Österreich verführt werden, aufgeschlüsselt nach Entfernungen und nach Gütertypen. Eine Stange steigt da heraus. Sie zeigt, daß mehr als 50% aller verladenen Güter Steine und Erden sind. Das sind die Schotterfuhren unserer Baumeister. Wie soll denn das auf die Bahn verlagern werden? Keine Rede, daß das möglich ist. Es wird sich auch der Straßenverkehr damit abfinden müssen, daß er das Toronto-Ziel zu erreichen hat und nicht davon schwärmen kann, daß man irgendwann einmal den Verkehr auf die Bahn verlagern wird können.

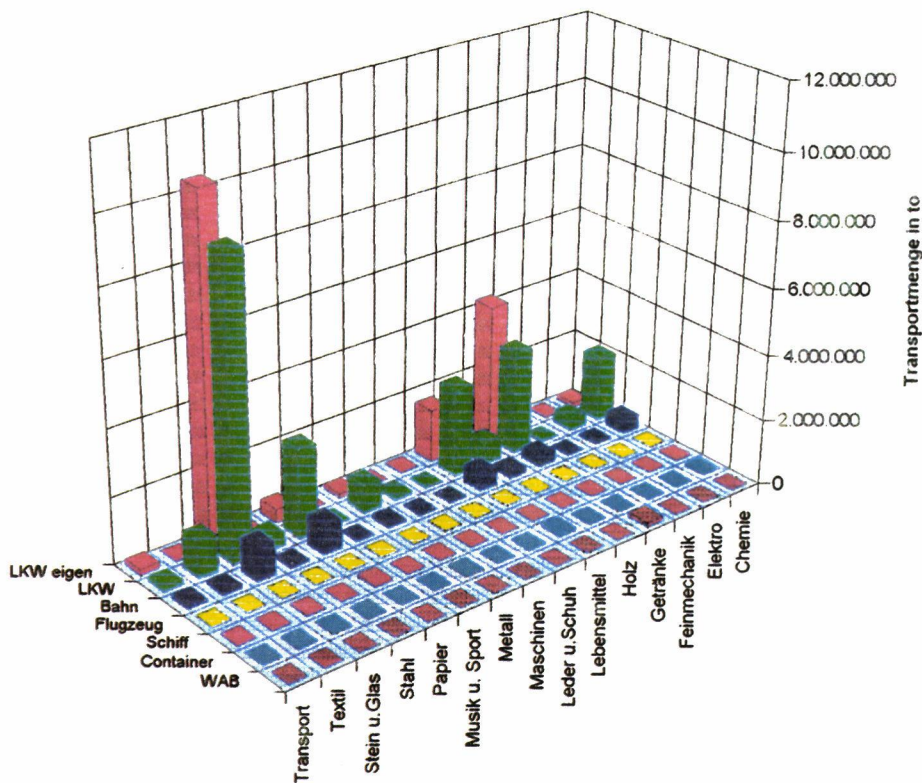
Aus steirischer Sicht möchte ich anmerken, daß der Großraum Graz auch 500.000 Personen umfaßt, also fast so groß wie Bratislava ist und in seinen Wirtschaftsbeziehungen auf die laufende Überwindung der Berglandschaften angewiesen. Das Schema in Bild 4 wurde einmal das steirische 3-Loch-Problem genannt, denn es sind einfach die Berge, die im Weg stehen. Wenn ein bevorzugter Knoten wie z.B. Wien angefahren werden soll, dann ist es einfach notwendig, den Semmeringübergang zu modernisieren. Wie steht denn eigentlich der Brenner zum Semmering? Der Brenner ist bekanntermaßen das erste prioritäre, internationale, europäische Problem, und er hat etwa 2/3 des Verkehrs des Semmering. Der Semmering ist also seit Jahren und auch jetzt in seiner Verkehrsbelastung (ausgedrückt in Zugzahlen) deutlich höher. Es ist unverständlich, daß man dies von den Verantwortlichen nicht hört. Erwähnt man diese Tatsache, wird man von den Bürgerinitiativen angepöbelt. Sind wir wirklich so kurzsichtig, dieses gesamteuropäische Problem als Thema für eine peinliche niederösterreichische Polit-Profilierung zu akzeptieren?

# Verkehrsknoten: Attraktivität durch Konzentration und Durchgängigkeit

Entfernungsklassen und Branchen



Verkehrsmittelwahl und Branchen



Quelle: Dissertation Klaus M. Schneider, Güterversand österreichischer Unternehmen

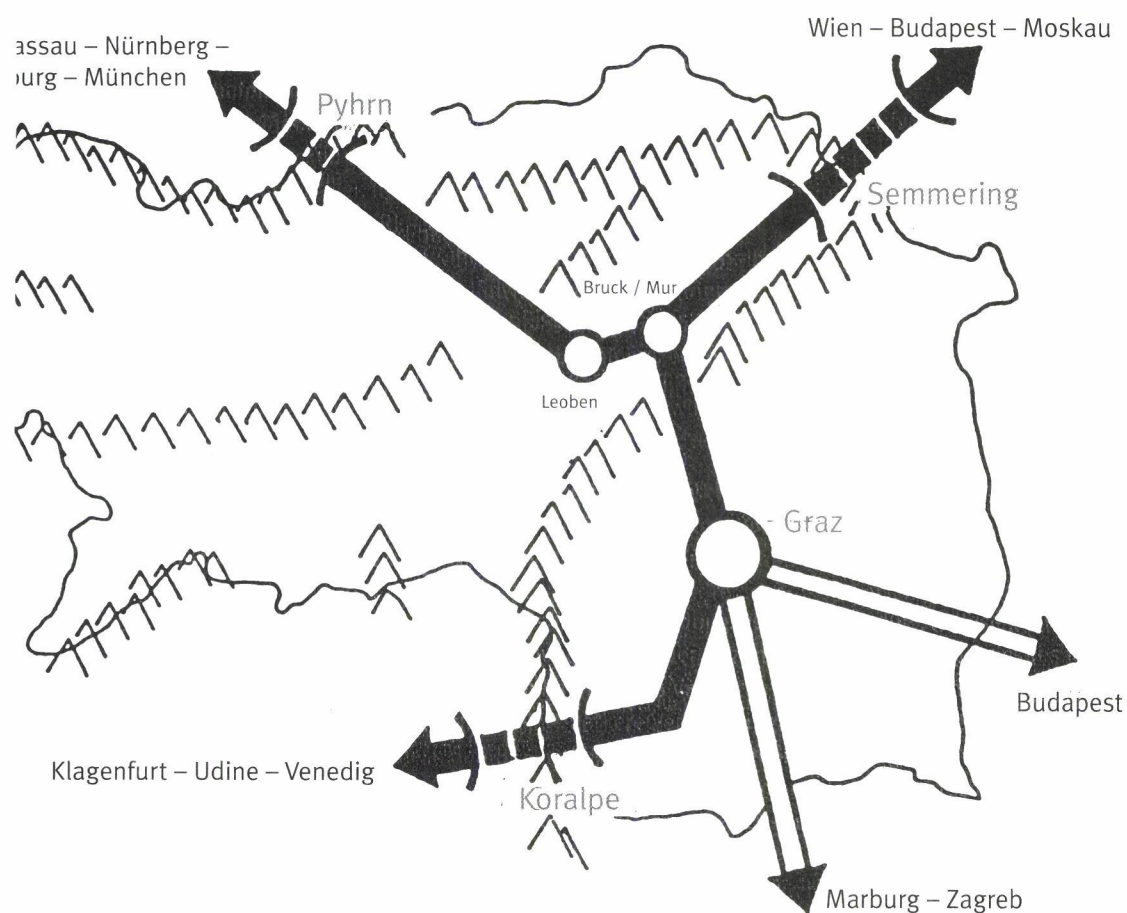
## Verkehrsknoten: Attraktivität durch Konzentration und Durchgängigkeit

Das gesellschaftspolitische Umfeld ist für Bemühungen, wie sie heute zur Diskussion stehen, ausschlaggebend. Ich meine, daß wir im Moment keinen gesellschaftlichen Konsens für den Ausbau der Verkehrswege haben. Die Bahn ist nur entstanden, weil alle das so wollten, das Straßennetz ist auch nur entstanden, weil alle das so wollten. Derzeit scheint mir die gesellschaftliche Hoffnung auf die Telekommunikation gerichtet. Welche Mühsal es heute ist, eine Planung in Infrastruktur durchzubringen, brauche ich nicht besonders zu erwähnen.

Die gesetzlichen Rahmenbedingungen, die in der Studie angeführt sind, sind in Österreich sehr schwach. Unsere Raumordnungsgesetzgebung ist zahnlos, und ich bin daher auch der Meinung, daß hier Veränderungen geschehen müssen, ich fürchte nur, daß sie zu spät kommen. Wenn eine 400 km lange Neubaustrecke durch Österreich zu trassieren ist, dann stellt man fest, daß eigentlich schon jetzt nichts mehr geht.

„Planung necesse est“ – Planung ist nötig. Die Zukunft wird sich ohne sorgfältige Vorausschau und den daraus als notwendig erkannten Vorkehrungen für unsere Nachkommen extrem schwierig gestalten. Ich meine, daß wir genau dem Begriff "Planung" in den letzten Jahrzehnten zu wenig Stellenwert und zu wenig Interesse entgegengebracht haben.

Bild 4



# Struktureffekte der TEN

Die folgenden Bemerkungen aus finanzwissenschaftlicher Sicht sollen die vorgestellte Studie von Regional Consulting ergänzen. Sie sind vier Stichworten zugeordnet:

1. Beschäftigungseffekte in der Bauphase
2. regionalwirtschaftliche Auswirkungen in der Betriebsphase
3. Aspekte der Finanzierung
4. Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen.

Ein direkter Bezug zur heute vorgestellten Studie besteht darin, daß auch ich betonen möchte, daß es notwendig ist, "auf Klarheit zu gehen": Die wirtschaftlichen Fragen im Zusammenhang mit Transeuropäischen Netzen sind keineswegs geklärt.

## 1. Beschäftigungseffekte in der Bauphase

In der Phase der Errichtung beeinflussen Investitionen z.B. in Verkehrsnetze bei Unterauslastung der Produktionskapazitäten auf mehrere Arten Wertschöpfung, Beschäftigung und Steueraufkommen.

**Abb. 1:** Arten von Wertschöpfungs-, Beschäftigungs- und Steueraufkommenseffekten bei Unterauslastung der Produktionskapazitäten.

Primäre Effekte	direkte Effekte	bei beauftragten Unternehmen
	indirekte Effekte	Vorleistungen
Sekundäre Effekte		zusätzliche Konsumausgaben

Quelle: Eigene Darstellung

Inländische Baufirmen bewirken im Zuge des Einsatzes ihrer Produktionsfaktoren (Arbeit, Kapital) Steigerungen von Wertschöpfung, Beschäftigung und Steueraufkommen, die sogenannten direkten Effekte. Zur Produktion werden Vormaterialien (Vorleistungen) benötigt, deren Herstellung (im Inland) zu analogen Effekten, den sog. indirekten Effekten, führt. Beide zusammen werden auch primäre Effekte genannt. Durch die im Zuge der Wertschöpfungserhöhung entstehenden höheren Einkommen (Löhne, Gewinne) der privaten Haushalte werden auch höhere Konsumausgaben möglich, die bei anhaltender Unterauslastung wieder zu einer Erhöhung von Wertschöpfung, Beschäftigung und Steueraufkommen, den sog. sekundären Effekten, führen. Diese Effekte können mit Hilfe von Input-Output-Tabellen und weiteren Daten der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung, unter bestimmten Annahmen, quantifiziert werden (Abb. 1).

Aus nationaler Sicht weisen Infrastrukturinvestitionen einen höheren Beschäftigungsmultiplikator und höhere Steuerrückflüsse auf als Ausrüstungsinvestitionen, privater Konsum oder Exporte. Ursachen dafür sind der unterdurchschnittliche Importbedarf für Vorleistungen und die überdurchschnittliche Arbeitsintensität der Bauwirtschaft. Da die direkte Arbeitsintensität im Tiefbau geringer ist als im Hochbau, weist letzterer eine noch höhere Beschäftigungswirkung auf. Eine der neueren Studien zu diesem Thema (Czerny et al., 1995) weist die in Abbildung 2 dargestellten Beschäftigungseffekte aus.

# Struktureffekte der TEN

**Abb. 2:** Inländische Beschäftigungswirkung ausgewählter Nachfragekategorien (1992, in Beschäftigten je 1 Mrd. Ausgaben, zu Preisen von 1983)

Nachfragekategorie	Beschäftigte/Mrd. S
Bauinvestitionen, davon:	1.690
Straßenbau	1.420
Sonstiger Tiefbau	1.450
Wohnbau	1.810
Sonstiger Hochbau	1.660
Ausrüstungsinvestitionen	800
Privater Konsum	1.120
Exporte	1.390

Quelle: Czerny et al., 1995.

Die regionalen Beschäftigungs- und Steuereffekte hängen davon ab, in welchem Ausmaß

1. ortsansässige Bauunternehmen und Bauarbeiter beschäftigt werden,
2. Vorleistungen in der Region bezogen werden (können) und
3. die erzielten Einkommen wieder in der Region ausgegeben werden (können).

Da es, zumindest im Vorhinein, schwer ist, die Entzugseffekte im privaten Sektor durch die Bindung von Ressourcen z. B. für Infrastrukturinvestitionen abzuschätzen, sind die genannten Zahlen vor allem für den Vergleich verschiedener Ausgabenprogramme mit ähnlicher Finanzierungsstruktur geeignet.

## 2. Regionalwirtschaftliche Auswirkungen in der Betriebsphase

In der Betriebsphase bewirken bessere Verkehrsnetze tendenziell eine Verringerung der Verkehrskosten im weiteren Sinn. Damit können Vorteile der Arbeitsteilung und des Handels besser genutzt und die wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit verbessert werden. Die regionale Verteilung der Auswirkungen interregionaler Verkehrsinvestitionen, also der Verbesserung der Verbindung zu anderen Regionen, ist schwieriger abzuschätzen (Abb. 3).

**Abb. 3:** Regionale Auswirkungen interregionaler Verkehrsverbesserungen

### tendenziell positiv (wenn nachfragegerecht):

- größerer Absatzmarkt
- größere Auswahl beim Bezug von Vorleistungen
- raschere Managementkontakte
- erweiterte Konsummöglichkeiten

### tendenziell negativ (für weniger produktive Sektoren):

- stärkere Konkurrenz aus anderen Regionen

Quelle: Eigene Darstellung

Einerseits sind (falls die Verbesserungen dem Bedarf entsprechen) positive Auswirkungen für eine Region durch den größeren Absatzmarkt, die größere Auswahl beim Bezug von Vorleistungen, raschere Managementkontakte etc. zu erwarten. Auch die eher theoretisch orientierte Literatur weist in diesem Zusammenhang, so wie die Studie von Regional Consulting, besonders auf die potentiellen Standortvorteile von Verkehrsknoten hin.

Andererseits sind auch negative Auswirkungen durch den intensiveren Wettbewerb mit anderen Regionen zu erwarten. Geringere Transportkosten erhöhen die Bedeutung von Produktionskostenunterschieden i. w. S. zwischen verschiedenen Regionen. Wirtschaftssektoren mit Wettbewerbsvorteilen gegenüber anderen Regionen werden tendenziell profitieren, andere werden tendenziell verlieren.

Der Ausbau von Transportsystemen muß daher von weiteren Maßnahmen zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der regionalen Wirtschaft begleitet werden, um das Risiko zu verringern, das Gegenteil der eigentlich angestrebten Wirkung zu erzielen. Solche Maßnahmen können sehr unterschiedlicher Art sein; erwähnt seien die Verfügbarkeit geeigneter Standorte, zum Beispiel in einem Technologiepark oder auch einfach in Gewerbehöfen, und eine entsprechende Qualifikation der Arbeitskräfte (Stichworte: Lehre, Fachhochschulen).

### 3. Aspekte der Finanzierung

Die Finanzierung von Infrastrukturnetzen ist mit besonderen Problemen behaftet (hohe Investitionssummen, lange Bau- und Lebensdauer, Unsicherheiten). Bei Transeuropäischen Netzen werden diese Probleme durch die Abhängigkeit von verschiedenen Entscheidungs- und Rechtssystemen in den beteiligten Staaten noch verschärft: Die Verfahren bis zum Abschluß aller Verträge werden (noch) länger dauern, die Gefahr, daß das Projekt nicht (vollständig) realisiert wird, weil ein Partner nicht mitmacht, steigt.

Öffentlich-Private Partnerschaften können tendenziell kostengünstigere und marktgerechtere Lösungen begünstigen. Andererseits verursachen sie zusätzliche Schwierigkeiten durch die Behinderung eines "Infrastrukturausgleichs" zwischen unterschiedlich ausgelasteten Netzteilen, durch die Notwendigkeit einer klaren Risikoverteilung im Vorhinein und durch potentielle Zielkonflikte zwischen öffentlichen und privaten Partnern. Diese Vor- und Nachteile sind bei konkreten Projekten im Einzelfall abzuwägen.

#### Abb. 4: Aspekte der Infrastrukturfinanzierung in Public-Private Partnerships

- Lebensdauer von Infrastruktureinrichtungen übersteigt gewöhnlich Finanzierungshorizont
- Infrastrukturausgleich erschwert? Sind Überschüsse in anderen Netzteilen nutzbar?
- Aufteilung der Risiken muß geklärt werden
- bestimmte Risiken müssen beim Staat bleiben
- Aufteilung der Risiken muß von vornherein vertraglich geregelt werden
- Mögliche Gegensätze zwischen Zielen der Partner: Der Staat muß selbst Konformität mit seinen Zielen überprüfen. Dies verursacht „Transaktionskosten der ÖPP“.

Quelle: Eigene Darstellung.

### 4. Wirtschaftlichkeitsanalysen

Voraussetzung für die nachvollziehbare Beurteilung von komplexen Projekten wie den TEN (keine Routine-Entscheidungen; Rechenschaft gegenüber Parlament und Wählern bzw., bei Public-Private Partnerships, auch gegenüber Aufsichtsrat und Eigentümern), sind entsprechende Kosten-Nutzen-Untersuchungen. Diese haben insbesondere auf die unterschiedlichen Ziele der beteiligten Entscheidungsträger Bedacht zu nehmen. Weiters sind, als Basis für die Vereinbarung von Risikoverteilungen im Vorhinein, die Risiken unterschiedlicher Entwicklungen von Einflußfaktoren zu berücksichtigen.



# Struktureffekte der TEN

Hier wird ausdrücklich die Anwendung einer "Hierarchischen Wirtschaftlichkeitsanalyse" (siehe Schönbäck et al., 1990; Kosz et al., 1996), die betriebs-, regional- und volkswirtschaftliche Wirkungen umfaßt und Beschäftigungseffekte und fiskalische Effekte berücksichtigt, empfohlen. Ein Bewertungsrahmen für Verkehrsprojekte ist in Abbildung 5 dargestellt.

**Abb. 5:** Bewertungsrahmen für Verkehrsprojekte

## **Ebene 1: Verkehrliches Mengengerüst**

- Umfang des betroffenen Verkehrs
- Veränderung der Verkehrsverhältnisse

## **Ebene 2: Mengengerüst der Auswirkungen**

- Betreiber: Investitions- und Finanzierungskosten  
Betriebs- und Instandhaltungskosten
- Reisende Fahrzeugbetriebskosten (beim Individualverkehr)  
Reisezeit  
Verkehrssicherheit etc.
- Sonstige Lärmbelastung, Abgasemissionen  
Wasserverunreinigung, Landschaftsbild  
Auswirkungen auf die Regionalentwicklung

## **Ebene 3: Betriebswirtschaftliche Investitionsrechnung**

- Ebene 3a: Preisgerüst der BWI  
Gliederung wie unter Ebene 2, aber nur für betriebsinterne Effekte
- Ebene 3b: Ein- u. Auszahlungen der BWI wie unter Ebene 3a
- Ebene 3c: Entscheidungskriterien im engeren Sinn der BWI  
Kapitalwert, Kapitalwertrate, Annuität, interner Zinssatz  
Hauptergebnisse der Risiko- und Sensitivitätsanalyse

## **Ebene 4: Kosten-Nutzen-Analyse**

- Ebene 4a: Wertgerüst der KNA  
Gliederung wie unter Ebene 2, aber nur monetarisierbare Effekte
- Ebene 4b: Monetäre Kosten- und Nutzenkomponenten  
wie unter Ebene 4a
- Ebene 4c: Entscheidungskriterien im engeren Sinn der KNA  
Kapitalwert, Kapitalwertrate, Annuität, interner Zinssatz  
Hauptergebnisse der Risiko- und Sensitivitätsanalyse

## **Ebene 5: Einkommens- und Beschäftigungsrechnung**

- Einkommens- u. Beschäftigungserhöhung in Volkswirtschaft

## **Ebene 6: Fiskalische Analyse**

- Budgeteffekte für den Bund und sonstige öffentliche Körperschaften

Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an Winkelbauer (1996)

## **Quellen**

- Czerny, M. (Koordination), H. Kramer, K. Kratena, G. Lehner, W. Puwein, F. Schebeck, Gesamtwirtschaftliche Bedeutung der Infrastruktur für Österreich, Studie des Österreichischen Instituts für Wirtschaftsforschung im Auftrag des Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten, Wien, 1995.
- Kosz, M., T. Madreiter, W. Schönbäck, Wärmedämmung: Rentabilität, Beschäftigungseffekte, Klimaschutz, Springer: Wien, New York, 1996.
- Regional Consulting, Das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN) aus der Sicht Wiens, Studie im Auftrag des Magistrats der Stadt Wien, Vorabzug, November 1996.
- Schönbäck, W., A. Hlava, S. Winkelbauer, Hierarchische Wirtschaftlichkeitsanalyse einer Fertigstellung der A 9 Pyhrnautobahn, in: Internationales Verkehrswesen, 42. Jg., 3. Heft, 1990.
- Winkelbauer, S., Kosten-Nutzen-Analyse in der Verkehrspolitik: Maßnahmenbewertung durch Schattenpreise oder Zahlungsbereitschaft, Österreichischer Kunst- und Kulturverlag: Wien, 1996.

# Europa, Österreich, Wien – TENdenzen in Einklang bringen

Das Thema der heutigen Veranstaltung, sinngemäß „Die Transeuropäischen Netze und Wien“ erzeugt spontan zwei Assoziationen:

- „Wien als der Nabel der Welt“ und
- „Die Transithölle Wien“

Es wäre ein Erfolg, wenn die heutige Diskussion auf der Grundlage der Studie von Regional Consulting zu einer einigermaßen objektiven Positionierung zwischen diesen Polen beitragen könnte.

Dazu möchte ich einige grundsätzliche, fast triviale Überlegungen zur Rolle der Verkehrswege im Rahmen der Verkehrspolitik vorausschicken.

## 1. Grundsätzliches

Das ökologisch orientierte Zielsystem der österreichischen Verkehrspolitik ist im Gesamtverkehrskonzept 1991 (GVK-Ö 91) zusammengefaßt. Die im Zusammenhang mit der gegebenen Fragestellung wesentlichsten Ziele lauten demnach:

- Vermeidung unnötigen Verkehrs,
- Verlagerung des Verkehrs auf umweltfreundliche Verkehrsträger.

Weiters ist im genannten Konzept auch die Sicherstellung der Erreichbarkeit von Wohn- und Arbeitsstätten, zentralen Orten und peripheren Orten etc. an prominenter Stelle erwähnt, womit auf den eigentlichen Zweck von Verkehrswegen und Verkehr hingewiesen wird.

Vermeidung von Verkehr darf aber nicht als Verhinderung von Verkehrsinfrastruktur verstanden werden. Schließlich gehen – abgesehen von Trennwirkungen und optischen Beeinträchtigungen – die Belastungen von Umwelt und Anrainern nicht von den Straßen und Bahnlinien, sondern von dem darauf fließenden Verkehr aus. Es gilt daher Wege zu finden, wie der Verkehr auf Dauer tragbar abgewickelt werden kann. Eine an den Wurzeln angreifende Problemlösung muß auf die tatsächlichen Einflußgrößen von Verkehrsnachfrage und Verkehrsmittelwahl beziehen.

Unter der wohl zulässigen Annahme, daß Verkehrsinfrastruktur im Grunde verfügbar ist, lassen sich folgende Hauptdeterminanten erkennen:

Für die Verkehrsnachfrage

- die räumliche Verteilung der Aktivitäten der Bürger,
- die wirtschaftlichen Verflechtungen,
- die dem Nutzer entstehenden Kosten.

Für die Verkehrsmittelwahl

- die Verfügbarkeit des Verkehrsmittels,
- der Komfort,
- die Fahrzeit,
- die dem Nutzer entstehenden Kosten,
- ordnungspolitische Beschränkungen.

In beiden Fällen bewirken Änderungen der Verkehrsinfrastruktur, also der Fahrzeit, eher geringe Verhaltensänderungen, wenngleich Verbesserungen des Verkehrsangebots gegebenenfalls größere Fahrtweiten oder zusätzliche Fahrten ermöglichen. Unbestritten deutlich ist der Einfluß von Fahrzeitänderungen hingegen im Bereich der Verkehrsmittel- und der Routenwahl.

# Europa, Österreich, Wien – TENdenzen in Einklang bringen

Die größte Wirkung auf das Verkehrsverhalten scheint aber der vom Nutzer zu entrichtende Preis je gefahrenen Kilometer zu haben. Wie allgemein bekannt ist, sind damit derzeit die Kosten für Umweltbelastung und Unfallfolgen, die der Verkehr im Sozial- und Umweltbereich verursacht, bei weitem nicht gedeckt. Die Internalisierung dieser externen Kosten im Rahmen konsistenter Maßnahmenbündel ist somit wohl der wesentliche Schlüssel zur Steuerung der Verkehrsnachfrage im Sinne einer umwelt- und bürgerfreundlichen Verkehrspolitik.

Verkehrsinfrastruktur hat aber nicht nur den Zweck, Verkehrsmengen zu „bewältigen“. Das Angebot trägt über die Erschließung beziehungsweise die Erreichbarkeit eines Ortes oder einer Region auch entscheidend zu dessen Standortqualität bei. Nicht von ungefähr haben sich seit vorgeschichtlicher Zeit an den Schnittpunkten der Verkehrswege, wo Waren, Information und Kultur ausgetauscht wurden, die Keimzellen der Siedhaftigkeit und so letztendlich unsere heutigen Städte gebildet.

Auch heute ist die Lage in den Verkehrsnetzen ein entscheidender, wenn auch nicht der einzige Standortfaktor und damit für die wirtschaftliche und kulturelle Prosperität von Städten und Regionen von höchster Bedeutung. Das wachsende Informationsbedürfnis erfordert auch ein entsprechendes Angebot an Netzen für die Telekommunikation. Im „Global Village“ kommt diesen Informationsnetzen eine Schlüsselfunktion zu, während aber gleichzeitig das Bedürfnis nach materieller Mobilität keineswegs abnimmt. Eine Aussage, ob Verkehrs- oder Telematiknetze wichtiger sind, erscheint gewagt; sicher ist wohl, daß es ohne beide nicht geht. Meine weiteren Betrachtungen beziehen sich auf die Verkehrsinfrastruktur.

Im Rahmen des Österreichischen Bundesverkehrswegeplans wird der Ambivalenz der Verkehrsinfrastruktur – einerseits Motor wirtschaftlicher Aktivität, andererseits Ort der Emission von Lärm und Schadstoffen – in der folgenden Weise begegnet:

- In einer übergeordneten Ebene wird versucht, mit Hilfe allgemeiner verkehrspolitischer Maßnahmen, allen voran der Internalisierung der externen Kosten, die Verkehrsnachfrage auf ein auf Dauer tragbares Maß zu beschränken und die Konkurrenzfähigkeit umweltfreundlicher Verkehrsträger zu stärken. Das Bemessungsszenarium des Bundesverkehrswegeplans muß den verkehrs- und umweltpolitischen Zielen entsprechen, die entsprechenden Maßnahmen müssen aber auch durchsetzbar sein.
- In der hierarchisch nächsttieferen Ebene werden die Verkehrsnetze entsprechend den Erfordernissen einer – soweit erwünscht und möglich – gleichmäßigen Erschließungsqualität konfiguriert und verkehrsträgerübergreifend abgestimmt. Die Dimensionierung der Netzelemente – Kanten und Knoten – erfolgt gemäß der im Rahmen des Bemessungsszenariums zu erwartenden Belastung. In einer Art Rückkoppelung werden aber sehr wohl auch die Auswirkungen der Verkehrsinfrastruktur, also induzierter Verkehr, auf die Verkehrsnachfrage berücksichtigt.
- Erst daraus werden ein allfälliger Ausbaubedarf abgeleitet, dessen Gliederung in Einzelprojekte vorgenommen, letztere im Hinblick auf ihre Verträglichkeit optimiert und schließlich nach Kosten-Nutzen-Kriterien gereiht.

Bevor ich zum eigentlichen Thema übergehe, fasse ich zusammen: Eine verkehrsträgerübergreifende Planung muß unbedingt auch die Marktmechanismen der Verkehrsnachfrage einbeziehen. Oder: Ein Ausbau der Eisenbahninfrastruktur führt nur dann zu der gewünschten Verlagerung von Verkehr auf die Schiene, wenn auch die Rahmenbedingungen deren Konkurrenzfähigkeit spürbar erhöhen. Sollten wir es politisch nicht schaffen, diese Rahmenbedingungen herzustellen, wäre es besser, auch in Zukunft Straßen zu bauen und wie bisher mit der Kapazitätserhöhung der Staubildung hinterherzulaufen.

# Europa, Österreich, Wien – TENdenzen in Einklang bringen

## 2. Die Transeuropäischen Netze

Der Definition der Transeuropäischen Verkehrsnetze, wie sie aufgrund der Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 1996-07-23 im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften L228 vom 1996-09-09 festgehalten ist, liegt vor allem der Gedanke zugrunde, die wirtschaftlichen Beziehungen zwischen den Ländern und Regionen der EU zu stärken, den Standort Europa zu attraktivieren und in den Randgebieten zur Kohäsion beizutragen.

Auch hier spielt die Sicherung einer „Sustainable Mobility“ – also einer auf Dauer tragbaren Mobilität – eine wachsende Rolle. Und in letzter Zeit wird auch zunehmend der Aspekt der Arbeitsbeschaffung ins Treffen gebracht. Wobei wohl auch hier der Dimension der Nachhaltigkeit, das heißt Schaffung langfristiger Arbeitsplätze durch Verbesserung der Standortqualität, vor kurzfristigen Beschäftigungseffekten durch den Bau der Vorrang einzuräumen wäre.

Im zitierten Amtsblatt L228 heißt es dazu in der Präambel unter anderem:

- „Der Auf- und Ausbau der Transeuropäischen Netze dient wichtigen Gemeinschaftszielen wie dem reibungslosen Funktionieren des Binnenmarkts und der Stärkung des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts.“
- „Mit dem Auf- und Ausbau der Transeuropäischen Netze im gesamten Gebiet der Gemeinschaft wird insbesondere auch bezweckt, einen auf Dauer tragbaren Personen- und Güterverkehr unter möglichst sozial- und umweltverträglichen sowie sicherheitsorientierten Bedingungen zu gewährleisten und alle Verkehrsträger unter Berücksichtigung ihrer komparativen Vorteile zu integrieren. Die Schaffung von Arbeitsplätzen ist eine der möglichen Auswirkungen des Transeuropäischen Netzes.“

Die Bedeutung der TEN-Netze ist allerdings insofern zu relativieren, als:

- die Ausbildung dieser Netze weniger einen zentralen Gestaltungswillen, sondern überwiegend die Summe nationaler Vorstellungen und Wünsche wiedergibt. Eine Bewertung des Netzes oder der Netzelemente, wie sie in der Studie von Regional Consulting vorgeschlagen wird und sie auch der Bundesverkehrswegeplan enthält, wurde nicht durchgeführt.
- Ferner ist eine Beteiligung der EU bei der Finanzierung konkreter Projekte im Zuge der TEN eher vernachlässigbar. Wesentliche Beiträge werden im allgemeinen nur zu den Planungskosten geleistet, nur in den Randgebieten Europas sind namhafte Beiträge, und zwar aus dem Kohäsionsfonds, möglich.
- Letztendlich ist – zumindest in Österreich und vielen anderen Ländern – mit und ohne die Bezeichnung TEN die maßgebende Infrastruktur weitgehend vorhanden und – vor allem für den heimischen Verkehr – wirksam.

In den nächsten Jahren ist mit der Erweiterung der EU in Richtung Osten und Südosten zu rechnen. Schon jetzt laufen die Vorbereitungen für eine entsprechende Ergänzung der TEN-Netze. Bei der 2. Paneuropäischen Verkehrsministerkonferenz in Kreta 1994 wurde ein System von neun Korridoren beschlossen, welches derzeit überarbeitet wird und voraussichtlich bei der 3. Paneuropäischen Verkehrsministerkonferenz in Helsinki 1997 ergänzt werden soll. Das Projekt TINA hat die Aufgabe, die Arbeiten bis zur Festlegung konkreter Netze weiterzuführen, wobei in diesem Fall – wohl auch im Hinblick auf die noch knapper werdenden Finanzmittel – eine Bewertung und Prioritätenreihung vorgesehen ist.

# Europa, Österreich, Wien – TENdenzen in Einklang bringen

## 3. Die Transeuropäischen Netze und Österreich

Aufgrund entsprechender Anmeldungen wurden die folgenden Teile des hochrangigen österreichischen Straßen- und Schienennetzes in die TEN aufgenommen:

### 3.1 Straße

Das Netz besteht aus den Autobahnen und Schnellstraßen A1+A8+A25+A21+A4, A2, A9, A10+A11, A12+A13, S16+A14. In Wien erfolgt derzeit die Verknüpfung über die A23, später wird die B301 als Verbindung von West-, Süd- und Ostautobahn fungieren. Es fällt auf, daß es derzeit in den TEN keine Straßenverbindungen in die Tschechische Republik gibt. Der Verkehr wird im wesentlichen auf den Bundesstraßen B125, B303, B2 und B4 abgewickelt, wobei der grenzüberschreitende Verkehr wenige Tausend Fahrzeuge pro Tag nicht übersteigt und daher ein zweistreifiger Querschnitt noch lange ausreichen wird.

### 3.2 Schiene

Das TEN-Netz für den Hochgeschwindigkeitsverkehr umfaßt den Ausbau der Westbahn mit Neubauabschnitten zwischen Wien und St. Pölten, Attnang-Puchheim und Salzburg, der Ostbahn mit dem Ast Parndorf-Petrzalka, der Nordbahn, der Pontebbana-Achse, der Tauern-Achse, der Pyhrn-Schober-Achse sowie der Abschnitte Wels – Passau und Graz – Spielfeld. Als Neubauabschnitte scheinen der gesamte Abschnitt der Brenner-Achse Kufstein – Brenner sowie die Südostspange Wien – Eisenstadt – Graz – Klagenfurt – Tarvis auf. Als „konventionelle Strecken“ wurde im wesentlichen das restliche Hauptbahnnetz aufgenommen. Ein offensichtlicher Fehler, der erst anlässlich der nächsten Revision der TEN-Netze 1999 korrigiert werden kann, ist die im Quervergleich unlogische Einstufung der Strecke Bruck a.d. Mur – Graz als „konventionelle Strecke“.

Die Bezeichnung „Hochgeschwindigkeitsstrecke“ ist im österreichischen Sinne eher als Hochleistungsstrecke zu interpretieren, die vor allem auch dem Güterverkehr mehr Attraktivität verleiht. Geschwindigkeiten jenseits der 160 km/h-Marke werden im Hinblick auf die topographische und demographische Gliederung unseres Landes auch in der Zukunft eher die Ausnahme darstellen.

Die Donau bildet einen wichtigen Korridor des europäischen Binnenwasserstraßennetzes. Sie hält ein noch weitgehend ungenutztes Potential für die Abwicklung von Ost-West-Verkehr durch Österreich vor. Die Donauhäfen stellen die Verknüpfung mit dem Landverkehr her. Die Errichtung des Donau-Oder-Elbe-Kanals scheint zwar als Planung auf, ist aber höchstens als langfristige Vision zu betrachten.

Von hoher Bedeutung im Rahmen der TEN sind weiters die Flughäfen, allen voran Wien-Schwechat als internationaler Flughafen.

Und schließlich kommt im Sinne der verkehrspolitischen Ziele Österreichs, aber auch der Zielsetzungen der Transeuropäischen Netze, den Knoten des kombinierten Verkehrs, also den Terminals, eine Schlüsselfunktion zu.

Es ist die Aufgabe des Verkehrsministeriums, eine ausgewogene Verkehrs- und Infrastrukturpolitik für die ganze Republik zu machen und sich in diesem Sinne auch der Anliegen der Bundesländer und Regionen anzunehmen. Linz, Salzburg, Innsbruck sowie der Kärntner Zentralraum und auch die Obersteiermark haben schon im bestehenden Netz strategisch günstige Positionen, wenngleich mancherorts die Erreichbarkeiten auf der Schiene infolge eines unzureichenden Ausbauszustands verbesserungswürdig sind.

# Europa, Österreich, Wien – TENdenzen in Einklang bringen

Deutlich benachteiligt durch die Konfiguration des Schienennetzes sind hingegen der südoststeirische Raum um Graz und weite Teile des Burgenlands. Hier handelt es sich um Randregionen, die überdies von den wesentlichen Zentren der Republik weg orientiert sind. Eine innere Integration unseres Landes mit einer Südostspange ist daher weit über betriebswirtschaftliche Erfordernisse der ÖBB hinausgehend eine staatspolitische Aufgabe von höchster Bedeutung und sollte trotz laufender Bestandsverbesserungen auf der Pontebbanaachse nicht in Vergessenheit geraten. Vor allem Abschnitten, die bereits gemeinsam mit dem bestehenden Netz ihre volle Wirksamkeit entfalten würden, kommt – zumindest aus der Sicht der Bundesverkehrswegeplanung – große Bedeutung zu. Die bereits in Planung befindliche Koralmbahn Graz – Klagenfurt hat höchste Priorität, die Strecke Wien – Eisenstadt könnte sowohl im Nahverkehr als auch als Element einer neuen internationalen Verbindung Wien – Budapest über Eisenstadt, Sopron und Győr Bedeutung erlangen und den Standort Eisenstadt entscheidend aufwerten. Rasches Handeln wäre erforderlich, um die Trassen freizuhalten.

#### 4. Die Transeuropäischen Netze im Raum Wien

Vor allem im Bereich der Schiene bildet Wien einen Hauptknoten von TEN-Strecken, indem schon vor der Erweiterung im Rahmen von TINA die Drehscheibenfunktion Wiens zum Ausdruck kommt. Initiativen wie die „Magistrale für Europa“ oder die trilaterale Vereinbarung der Bürgermeister von Berlin, Prag und Wien unterstreichen das.

Wenn man davon ausgeht, daß es für die Bedeutung der Stadt und ihre künftigen Entwicklungschancen wesentlich ist, gleichsam „wie die Spinne im Netz zu sitzen“, so ist in diesem Zusammenhang wohl eine kritische Anmerkung fällig: Infolge der relativ niedrigen Einstufung der Franz-Josefs-Bahn, die sich auch in der Art der geplanten Verknüpfung mit der Westbahn im Tullner Feld ausdrückt, wird sich der vielgerühmte Korridor Berlin – Prag – Wien – Budapest wohl nicht so ausprägen, sondern eher über Bratislava an Wien vorbeilaufen. Daß gerade diese letztgenannten Städte sich in einem Konkurrenzverhältnis befinden, braucht wohl nicht eigens betont zu werden.

Die Knotenfunktion, die Wien zukommt, ist nicht allein durch die Zulaufstrecken bestimmt. Entscheidend für die Attraktivität als Knoten ist auch die Art der Verknüpfung, die infrastruktur- und betriebsmäßig herzustellen ist. Nachdem Wien zweifellos nicht der Nabel der Welt oder Ziel einer jeden Reise ist, bedarf es eines zentralen Durchbindungs- und Umsteigeknotens, einer Schnittstelle der großräumigen Korridore miteinander wie auch mit regionalem und lokalem Verkehr. Dadurch kann die gesamte Region bis hin zu den benachbarten Landeshauptstädten an den Erreichbarkeitsvorteilen des Knotens teilhaben.

Im Bereich der Straße bilden derzeit die Zulaufstrecken im TEN ein T, bestehend aus A1 und A4 in West-Ost-Richtung und der aus südlicher Richtung einmündenden A2. Die aktuellen Verkehrsbeziehungen laufen aber auch in nördlicher Richtung, wenngleich – wie schon erwähnt – in Richtung zur Tschechischen Republik ein geringeres Verkehrsaufkommen herrscht. Das ist allerdings in eher geringem Maße darauf zurückzuführen, daß das TEN-Netz oder auch das Autobahnnetz nach Norden keine Fortsetzung findet.

Auf keinen Fall darf man übersehen, daß trotz des TEN-Knotens der allergrößte Teil der in der Ostregion erbrachten Verkehrsleistung hausgemacht ist und bei täglich 150.000 und mehr Fahrzeugen auf der Südosttangente man allenfalls von einer „Verkehrshölle“, jedoch sicher nicht von einer „Transithölle“ sprechen kann. Die Anteile des Durchzugsverkehrs liegen auf der Südosttangente im Bereich unter 10%. Maximal um diese Größenordnung kann sie durch die B301 entlastet werden, die ihrerseits aber eine vielfältige Mischung anderer – vorwiegend lokaler – Verkehrsfunktionen übernehmen wird und dadurch insgesamt ein mittleres Tagesverkehrsaufkommen von 40.000 Fahrzeugen erwarten läßt.

# Europa, Österreich, Wien – TENdenzen in Einklang bringen

Die zukünftige Entwicklung des Verkehrs in der Ostregion wird auch in Zukunft vor allem von der Entwicklung des Mobilitätsverhaltens der einheimischen Bevölkerung geprägt sein. Gerade hier liegt aber auch das größte Potential für steuernde Eingriffe der allgemeinen Verkehrspolitik. Was den Anteil des grenzüberschreitenden Verkehrs betrifft, ist der gesellschaftliche und wirtschaftliche Umbau in den Reformländern mit seinen grundlegenden strukturellen Veränderungen im Personen- und Güterverkehrsaufkommen maßgebend, auf die auch die Studie von Regional Consulting Bezug nimmt.

Bahnseitig, insbesondere im Personenverkehr, bildet Wien derzeit sehr wohl auch infrastrukturell eine Barriere für den durchgehenden Bahnverkehr. Erst der Bau des Lainzer Tunnels und des Bahnhofs Wien kann hier echte Abhilfe schaffen und die Durchbindung und Verknüpfung von Zügen attraktivieren. Die Problematik der Einbindung der Franz-Josefs-Bahn wurde bereits an anderer Stelle angesprochen.

Auf die Wichtigkeit der Verknüpfung des Nahverkehrs mit dem Fernverkehr, den Kapazitätserfordernissen, die sich aus der Überlagerung von Fern-, Regional- und Nahverkehr im Ballungsraum ergeben und auf die erforderliche Entflechtung von Personen- und Güterverkehr wird auch in der Studie von Regional Consulting hingewiesen.

Von höchster Bedeutung für eine umweltfreundliche Verkehrsabwicklung sind auch die inter-modalen Verknüpfungen. Im Personenverkehr reicht die Palette von optimal situierten Park&Ride-Anlagen bis hin zur Flughafenschnellbahn.

Für den Güterumschlag im kombinierten Verkehr im Wiener Raum gibt es ein richtungsweisendes Konzept, das auch die Wasserstraße Donau einbindet. Eine Dezentralisierung kommt einer umweltfreundlichen Distribution der Güter im lokalen Straßennetz entgegen, Grenzen ergeben sich dadurch, daß auch schienenseitig ein attraktives Angebot mit wirtschaftlichem Aufwand bereitstellbar sein muß.

## 5. **Schlußfolgerungen**

- Österreich und Wien müssen trachten, ihre zentrale Position im Schnittbereich wichtiger kontinentaler Verkehrskorridore zu wahren, zu nutzen und auszubauen, um sich im Konkurrenzkampf der Regionen und Metropolen Mitteleuropas behaupten zu können.
- Die im Sinne einer sozial- und umweltverträglichen Verkehrspolitik erforderliche Beschränkung von Verkehrsmengen muß im wesentlichen über Marktmechanismen erfolgen.
- Die relative Stärkung umweltfreundlicher Verkehrsträger ist durch ein Zusammenwirken allgemeiner verkehrspolitischer Maßnahmen mit gezielten Infrastrukturverbesserungen möglich und muß auch die Möglichkeiten des kombinierten Verkehrs einbeziehen.
- Der Ausbau der Verkehrswege – sei es unter dem Titel TEN oder ohne diesen – muß nicht zwangsweise zu einer Erhöhung der Verkehrsleistung und weiterer Zerstörung der Umwelt führen. Er trägt aber sicher zu einer Stärkung unseres Standorts bei.
- Umgekehrt kann uns auch ohne weiteren Ausbau der Infrastruktur eine Verkehrslawine überrollen, wenn dem nicht durch geeignete verkehrspolitische Maßnahmen im Sinne einer auf Dauer tragbaren Mobilität entgegengewirkt wird.
- Maßgebend für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur werden auch in Zukunft überwiegend lokale, regionale und nationale Bedürfnisse sein.
- Oberste Maxime muß das Funktionieren des Systems sein, auch wenn Lösungen davon abweichen, „was immer schon so war“. Visionen sind ausdrücklich willkommen!

# Stellungnahme zur Studie der Regional-Consult aus der Sicht der Steiermark

Positionierung der Steiermark zu den TEN-Netz

## 1. Stellungnahme zur Studie

Aus der Sicht der Steiermark wird zur interessanten inhaltsreichen Studie gratuliert, wenngleich auch einige wenige Ausführungen nicht nach dem Geschmack der Steiermark sind. Die Aussagen zu Kooperation, flexibler Haltung und Finden von strategischen Allianzen geben doch zur Hoffnung Anlaß, daß es auch diesbezüglich möglich sein wird, Kompromisse zu finden. Für den Raum Wien ist die Donauachse natürlich von besonderer Bedeutung. Eine im Verhältnis gleiche Bedeutung für die Steiermark stellt die angeführte Verbindung Wien – Mittelmeerraum dar. Daß Leistungsfähigkeitssteigerungen für diese Südachse und der Semmeringtunnel notwendig sind, zeigt die Studie. Positiv hervorgehoben werden darf auch der angeführte Paradigmenwechsel von Hochgeschwindigkeits- zu Hochleistungsnetzen und die Aussagen zum Ausbau der Bahnlinie Summerau-Linz-Graz.

Schwer verständlich sind die Aussagen im angeführten Entwurf des niederösterreichischen Verkehrskonzeptes zu den Prioritäten von Semmering-Basistunnel und dem östlichen Teil der Süd-Ost-Spange. (Stufe 2; Stufe 1b).

Das Ziel der Europäischen Union, die Transeuropäischen Netze bis zum Jahr 2010 einigermaßen fertigzustellen, wird zum einen an der zunehmenden Auseinandersetzung mit Bürgerinitiativen und zum anderen am Problem der Finanzierung scheitern, wobei Österreich die Finanzierung seiner Netze im wesentlichen selbst bestreiten muß.

Eine Ursache in der Zunahme der Verkehrsfrequenzen des Donaukorridors liegt auch in der Verlagerung des Verkehrs von der ehemaligen Gastarbeiterroute zur Donauachse aufgrund des Krieges in Südost-Europa.

Das Wiener Memorandum mit der Magistrale für Europa und die gemeinsame Erklärung der Bürgermeister von Berlin, Prag und Wien über die Bahnverbindung Berlin-Wien zeigen den Stellenwert der Politik für die Umsetzung der Verkehrsinfrastruktur.

Die Sorge Wiens zu alternativen Überlegungen einer Südumfahrung Österreichs und des Wiener Raums via Frankreich, Oberitalien, Slowenien Richtung Kiew wird auch von der Steiermark geteilt und würde für dieses Bundesland ebenfalls ein großer Nachteil sein.

Bei der Entstehung des Knotens Wien hofft die Steiermark mit dem Wirtschaftsdreieck Wien – Graz – Linz auch was den Ausbau der hierfür notwendigen Verkehrsinfrastruktur betrifft, miteinbezogen zu werden.

## 2. Positionierung der Steiermark zu den Transeuropäischen Netzen

Das Leitschema zum Transeuropäischen Schienennetz weist für die Steiermark die wesentlichen Bahnstrecken aus und ist ident mit dem Entwurf zum Masterplan des Bundesverkehrswegeplans Österreichs.

Das Leitschema für das Transeuropäische Netz der Straße weist für die Steiermark die A 2 Süd Autobahn und A 9 Pyhrn-Autobahn aus. Der Entwurf zum Masterplan für die Straße des österreichischen Bundesverkehrswegeplans zeigt darüber hinaus noch weitere wichtige Straßenverbindungen wie z.B. durch das Mürz- und Murtal, aber auch durch das Ennstal und die Verbindung von Bruck Richtung St. Pölten.



# Stellungnahme zur Studie der Regional-Consult aus der Sicht der Steiermark

## Positionierung der Steiermark zu den TEN-Netz

Was der Steiermark fehlt, sind Wasserstraßen. Deshalb ist die Verbindung zur Donauachse und in den Adriatischen Raum zu den Häfen Koper, Triest von besonderer Bedeutung.

Diese dargestellten Netze geben der Steiermark durchaus die Chance, die bestehenden Wirtschaftsbetriebe zu erhalten und sich auch für neue Investoren zu öffnen. Es ist damit eine Wettbewerbsfähigkeit, aber auch ein räumliches Gleichgewicht gegeben. In der Realität müssen aber noch sehr viele Bauvorhaben umgesetzt werden, um den nötigen Standard zu erreichen.

Wie die Abbildung 1 zeigt, liegen die Schwachpunkte der Verkehrsinfrastruktur vielfach außerhalb des Bundeslandes bzw. an den Grenzen:

- In Oberösterreich der Lückenschluß der A 9 Pyhrn-Autobahn und der selektive Ausbau der Pyhrn-Bahn.
- In Kärnten der Lückenschluß der A 2 Südautobahn zwischen Völkermarkt und Klagenfurt und die leistungsfähige Anbindung der Bahn im Raum Villach an die Pontebbana-Achse Norditaliens.
- Im niederösterreichischsteirischen Grenzgebiet der Ausbau des Semmering-Basistunnels der Bahn und der Lückenschluß der S 6 Semmering-Schnellstraße zwischen Maria Schutz und Grautschenhof.
- In der Steiermark die eingleisige Strecke von Graz nach Spielfeld, die eingleisige Bahnlinie Graz – Fehring und der Terminal Graz, aber auch Ausbaumaßnahmen im Ennstal. Abgesehen von Vollausbauten im hochrangigen Straßennetz.

Die Transeuropäischen Netze sollen auch dazu dienen, daß die Ziele des Gesamtverkehrsprogrammes der Steiermark erreicht werden:

- Sicherung der Lebensqualität durch eine ausreichende erträgliche kostengerechte Verfügbarkeit der Verkehrssysteme
- gute Erreichbarkeit der Steiermark innerhalb Europas und gute Erreichbarkeit von Standorten in der Steiermark
- verkehrsverträgliche Raumplanung im Rahmen regionaler Entwicklungskonzepte
- Schaffung der notwendigen Verkehrsinfrastruktur zur Umsetzung des steirischen Wirtschaftsprogrammes
- breites und verstärktes Mobilitätsangebot durch den öffentlichen Verkehr und
- intensiven Einstieg in die Telekommunikation.

Bis diese Ziele erreicht sein werden, ist noch viel an Planung nötig. Trotzdem werden wir in Zukunft an dem gemessen werden, was wir umsetzen und nicht an der Zahl der Projekte und Studien.



# Die Transeuropäischen Netze

## Versuch einer konstruktiven Kritik

Die Stadt Wien hat im Rahmen des Europaforum zu einer Veranstaltung über die Transeuropäischen Netze eingeladen. Erfahrungsgemäß überwiegen bei derartigen Veranstaltungen zustimmende Aussagen. Im folgenden soll der Versuch einer konstruktiven Kritik gemacht werden. Naturgemäß drängen sich dabei viele Fragen auf.

Nach dem Vertrag von Maastricht beschäftigen die Transeuropäischen Netze (TEN) die Gemüter. Jeder Wirtschaftsraum, jede größere Stadt will an diese großräumigen Verbindungen angeschlossen sein. Dynamisierende Einflüsse auf Wirtschaft, Raumentwicklung, Arbeitsmarkt werden erwartet; längerfristig soll ein Beitrag zur Sicherung des Wohlstandes und der Arbeitsplätze geleistet werden. Natürlich sind damit auch Fragen des Wettbewerbes oder der Konkurrenz zwischen Regionen und Städten angesprochen.

Die Begründung für die Transeuropäischen Netze leitet sich aus der europäischen Verkehrspolitik der Vergangenheit ab. Entsprechend der Dichte der Verkehrsströme und der funktionellen Verflechtungen überwog der Bedarf nach nationalen Infrastrukturen im Vergleich zu grenzüberschreitenden Verbindungen. Durch die Aktivitäten der europäischen Einigung, der im Binnenmarkt vorgesehenen freien Beweglichkeit von Personen und Gütern droht offensichtlich der Mangel an großräumigen Netzstrukturen zum Engpaß für den europäischen Einigungsprozeß zu werden.

Mit dem ambitionierten Projekt Transeuropäische Netze verbinden sich unterschiedliche Erwartungen. Das derzeitige Konzept geht im wesentlichen von bestehenden Raum- und Netzstrukturen aus. Bestehende nationale Verbindungen sollen in ihrer Qualität verbessert und um grenzüberschreitende Verbindungen ergänzt werden. Die Transeuropäischen Netze beruhen in ihrer Grundkonzeption auf den Wünschen der Mitgliedstaaten. Eine darüber hinausgehende Systemlogik einer europäischen Infrastrukturplanung ist in den Netzkonzeptionen nur ansatzweise zu erkennen.

Im Zusammenhang mit den TEN werden derzeit vorwiegend, wenn nicht ausschließlich positive und zustimmende Positionen eingenommen. Relativierende oder gar kritische Meinungen sind äußerst selten; man könnte sogar von einer TEN-Euphorie oder einem TEN-Optimismus sprechen; diese weitgehend positive Grundeinstellung ist verwunderlich, denn manche Aussagen könnte man auch anders sehen.

Die Stadt Wien hat eine Studie zur Positionierung innerhalb dieses europaweiten "Seilziehens" erstellen lassen. Das Gutachten der Fa. Regional-Consulting soll Wege aufzeigen, um der Stadt Wien einen entsprechenden Platz in diesem beabsichtigten europäischen Netzwerk zu sichern. Dabei sind auch Konkurrenzsituationen zu anderen Wirtschaftsräumen und österreichischen Landeshauptstädten möglich.

Zusammenfassend ist zu dieser Arbeit zu sagen, daß die Fragen nach den Modellansätzen der klassischen Wachstumstheorie beantwortet werden. Nach diesem Denkansatz induzieren Infrastruktur-Investitionen automatisch regionalwirtschaftliches Wachstum. Ob und in welchem Ausmaß dieses Ziel erreicht werden kann, wird weder im Gutachten noch in öffentlichen Auseinandersetzungen zur Diskussion gestellt oder gar problematisiert. Jeder, der sich in der regionalökonomischen Literatur auskennt, weiß, daß diese Frage bei weitem nicht so eindeutig zu beantworten ist, sondern daß Verkehrsinfrastrukturen zwar eine Voraussetzung für regionalwirtschaftliches Wachstum bilden, daß jedoch ergänzend dazu eine Reihe anderer Faktoren Berücksichtigung finden muß. In diesem Zusammenhang drängt sich zwangsläufig die Frage auf, ob die für die TEN erforderlichen Investitionsmittel im Bereich der Verkehrsnetze optimal Einsatz finden würden, wenn sie zur Verfügung stünden.

Vielleicht ist die TEN-Euphorie mit folgendem Denkansatz zu erklären: Es gibt in Brüssel jemand, der in unsere Infrastruktur investiert; nur so ist es zu verstehen, daß nahezu alle Städte, Länder, Regionen gewissermaßen einen Wettlauf nach Brüssel beginnen, um auch in diese Karte der Transeuropä-

# Die Transeuropäischen Netze

## Versuch einer konstruktiven Kritik

ischen Netze aufgenommen zu werden. Es soll eine entsprechende Verbindung gefunden werden, um die Regionen an die hochrangigen Transeuropäischen Netze anzuschließen. Dabei sollten doch die bisherigen Erfahrungen lehren, daß die Beiträge der EU eher bescheiden ausfallen und offensichtlich an lange administrative Prozeduren gebunden sind.

Betrachtet man den bisherigen Planungsvorlauf von Infrastrukturen, so geht die Realisierung der Transeuropäischen Netze von einem ambitionierten Zeithorizont aus, der euphorisch, wenn gar nicht utopisch erscheint. Mittlerweile liegen ja europaweit Erfahrungen mit der Durchsetzbarkeit von Infrastrukturen für den großräumigen Verkehr vor. Die Transeuropäischen Netze dienen nahezu ausschließlich dem großräumigen Verkehr. Damit verbinden sich bestimmte Assoziationen in den Köpfen der Bevölkerung: großräumige Netze, grenzüberschreitende Verkehre, Transitverkehr etc.; damit sind wir beim Feindbild Nummer eins in Österreich, natürlich dem Transitverkehr. Andererseits kommt der erwartete Nutzen erst dann voll zur Geltung, wenn neue Infrastrukturen mit einer Netzwirksamkeit realisiert werden können.

Dabei werden mit den TEN große Erwartungen und Hoffnungen verbunden. Wenn man sich die Mühe macht, das Weißbuch "Wachstum, Wettbewerb und Beschäftigung" zu lesen, ergeben sich einige interessante Erkenntnisse und Schlußfolgerungen. Die Transeuropäischen Netze nehmen dabei eine Schlüsselstellung im Hinblick auf die operative Umsetzung dieser Zielvorstellungen der EU ein. Es ist zu hoffen, daß Zielsetzungen nicht Utopien bleiben und daß die Transeuropäischen Netze tatsächlich dazu beitragen, Wettbewerb, Vollbeschäftigung und Wachstum zu erreichen.

Es ist allerdings fraglich, ob die Überzeugung im Hinblick auf Umsetzung und Durchsetzbarkeit so groß ist, wie dies verschiedene offizielle EUDokumente erwarten lassen. Wahrscheinlich findet sich in den Köpfen mancher, die diese Auffassungen vertreten, auch eine gewisse Skepsis mit dieser Vorstellung von Wohlstand und Wachstum. Vielleicht ist das ergänzend ins Gespräch gebrachte Planungskonzept der "Städte-Netze" auf diese Weise zu erklären. Die Idee der Städte-Netze erinnert irgendwie an die Theorie der zentralen Orte der Regionalanalyse. Mittlerweile wurde erkannt, daß diese Theorie zwar deskriptiv verwendbar ist, im Hinblick auf die operative Einsetzbarkeit aber eher in den Bereich der schöngeistigen Literatur anzusiedeln ist. Vielleicht ist regionale Wirksamkeit und planerische Relevanz der "Städte-Netze" ähnlich zu beurteilen. In einigen Jahren/Jahrzehnten werden wir darüber mehr wissen.

Natürlich sind bei einem Großprojekt wie den Transeuropäischen Netzen neben sachlichen auch emotionale Aspekte im Spiel. Zu den beabsichtigten Zielsetzungen der Transeuropäischen Netze wird auch der Terminus der "Symbolpolitik" ins Gespräch gebracht. Vielleicht ist das überhaupt der Punkt, um den sich in der Phase der weiteren Konkretisierung ein Gutteil der Diskussion mit den Transeuropäischen Netzen schwerpunktmäßig drehen wird. In diesem Zusammenhang ist natürlich auch die Frage nach der Kosten-Nutzen-Relation des Gesamtprojektes zu stellen.

Damit ist die Thematik der mit dem Netzausbau beabsichtigten Nutzen angesprochen. Der Vollständigkeit halber sollen die ins Gespräch gebrachten Nutzenwirkungen kritisch hinterfragt werden. Vor allem: Welche Nutzen ergeben sich eigentlich für die Regionen und auch für die sozialen Gruppen? Es ist durchaus vorstellbar, daß durch derartige Investitionen reale Umverteilungsprozesse in verschiedenster Form induziert werden, die bislang nie evaluiert wurden. Die bisherigen Überlegungen gingen von einer positiven Gesamtbilanz aus.

Wie stellen sich die einzelnen Regionen/Länder zu diesen neuen Perspektiven? Natürlich hat auch das Land Oberösterreich Interesse – wie in anderen Ländern auch –, bei der Festlegung und bei den Planungen der Transeuropäischen Netze in angemessener Weise Berücksichtigung zu finden. Oberösterreich hat aufgrund der geographischen Lage eine relativ gute Position. Fast könnte man sagen, daß

# Die Transeuropäischen Netze

## Versuch einer konstruktiven Kritik

Oberösterreich bis zu einem gewissen Grad "Trittbrett-Nutznießer" ist, denn was immer auf der Achse München-Wien-Budapest geschieht, es wird nicht allzu weit an Oberösterreich und Linz vorbeiführen können. Oberösterreich wird somit am Nutzen partizipieren

Die Wünsche des Landes Oberösterreich sind:

- Kapazitäts- und qualitätsmäßige Anpassungen der Westbahn-Achse an den künftigen Bedarf, d.h. viergleisiger Ausbau,
- Beseitigung von Engpässen auf der Donau, Schaffung von Voraussetzungen für verstärkte Inanspruchnahme der Binnenschifffahrt,
- natürlich auch die verbesserte Anbindung nach Norden über die Summerauer Bahn,
- die Verbindung über Braunau-Simbach nach München als Kapazitätserweiterung der Westbahnstrecke,
- Kapazitätsanpassung der Strecke Wels-Passau als Teil der Nordwest-Südost-Magistrale.

Durch diese Netzkomplettierungen ergäbe sich für Oberösterreich eine Aufwertung der guten verkehrsgeographischen Lage, die als Voraussetzung für die Aufrechterhaltung der wirtschaftlichen Dynamik gilt.

Natürlich sollte in diesem Zusammenhang auch Fragen der Kohärenz der EU-Verkehrspolitik beantwortet werden. Wenn wir in EU-Dokumenten blättern ist offensichtlich, daß die EU-Verkehrspolitik nicht frei von Widersprüchen ist. Einerseits hören und reden wir sehr viel von Kostenwahrheit und andererseits stehen großräumige Infrastrukturen im Mittelpunkt der Diskussion; in der EU-Diktion und auch in den Nationalstaaten haben dabei die großräumigen Netzverbindungen eher Priorität. Es müßte jedoch zumindest gedanklich zulässig sein, auch eine andere Prioritätenreihung vorzunehmen, beispielsweise zuerst die Frage der Kostenwahrheit anzusprechen und zumindest perspektivisch zu erreichen versuchen, und dann zu fragen, welche Netze dann noch gebraucht werden. Wenn es tatsächlich so ist, daß Infrastrukturen in irgendeiner Weise Verkehr erzeugen, könnte damit gerechnet werden, daß sich bei verursachergerechter Kostenanlastung (inkl. externer Kosten) zumindest die großräumigen Verkehre langfristig auf ein geringeres Wachstumsniveau einpendeln würden.

Welche Nutzen sind mit diesen Infrastrukturen eigentlich verbunden? In den Unterlagen findet man diese Frage bedauerlicherweise nicht oder nur ansatzweise und oberflächlich beantwortet. Und zwar die Frage: Nutzen für wen? Ob Gewinner oder Verlierer in regionaler Hinsicht und/oder im Hinblick auf soziale Gruppen überwiegen, dürfte sich bei der Umsetzung und der lokalen Akzeptanz des Konzeptes als fundamental herausstellen. Ungeprüft sollte man nicht annehmen, daß es sich hier um ein Nullsummenspiel handelt.

Wenn man die Finanzierungssituation berücksichtigt und die Planungsvorläufe in Erwägung zieht, kann so manche euphorische Einschätzung nicht oder nur schwer nachvollzogen werden. Wie ist die Umsetzung in Österreich einzuschätzen? Es ist bekannt, daß bei den Ländern eine gewisse Skepsis gegenüber Verkehrsplanungen in Wien, insbesondere gegenüber Planungen beim Bund herrscht. Eine Generation von Dringlichkeitsreihungen der Straßen, ein Gesamtverkehrskonzept des Bundes oder der Bundesverkehrswegeplan begründen diese Skepsis hinreichend. Trotz dieser Bedenken ist im Gutachten ein sehr guter und nachvollziehbarer Ansatz aufgezeigt; zur Lösung wird eine Kooperationsstrategie vorgeschlagen, die Wege zur Harmonisierung oder Beseitigung der unterschiedlichen Interessensgegensätze, die auf dieser Ebene bestehen, aufgezeigt. Die angesprochene Kooperationsstrategie ist ein durchaus sinnvoller Ansatz, der im Interesse aller Beteiligten weiterverfolgt werden sollte.

Im wesentlichen wird es sich bei der Umsetzung auf nationaler Ebene um die Überwindung von Koordinationsdefiziten handeln. Diese Problemstellung ist natürlich nicht neu. Ganz im Gegenteil, diese

# Die Transeuropäischen Netze

## Versuch einer konstruktiven Kritik

Schwierigkeiten sind in der Regionalanalyse und Regionalpolitik altbekannt. Ich erwähne als Beispiel die Stadt-Umland-Problematik; die Situation ist beispielsweise in Linz, in Graz, in Wien durchaus vergleichbar. Da gab es lange Zeit und gibt es immer noch ein Konkurrenzdenken zwischen Stadt und Umlandgemeinden; es gibt aber auch andere Denkansätze, die davon ausgehen, daß durch eine Kooperation und durch die Nutzung von Synergie-Effekten allen Beteiligten ein größerer Nutzen zukommt, als dies bei Einzelstrategien der Fall sein kann. Dieses Denkmodell ist anwendbar auf die Wettbewerbs-/Konkurrenzsituation Wien-Bundesländer-Landeshauptstädte; Österreich ist innerhalb von Europa ein relativ kleiner Standortraum, sodaß es gerechtfertigt ist, koordinierte und aufeinander abgestimmte Anstrengungen zu unternehmen, um die Nutzen für alle Landeshauptstädte zu realisieren.

Die Transeuropäischen Netze sollte man auch dahingehend hinterfragen, wie weit diese Infrastrukturen in der Lage sind, die zentralen Zukunftsfragen zu beantworten. Zu diesen zentralen Zukunftsfragen gehört meiner Einschätzung nach in erster Linie die Vollbeschäftigung. Das Weißbuch gibt mit dem technologieorientierten Ansatz – so glaube ich – keine überzeugende Antwort; was dort nachzulesen ist, könnte man vielleicht auch anders interpretieren und anders beantworten.

Die zweite Frage, die bereits kurzfristig relevant ist, mittelfristig aber an Bedeutung gewinnen wird, ist die Berücksichtigung der Umwelt. Umweltpolitik wird in Zukunft einen größeren Stellenwert bekommen. Und diese Forderung geht nahtlos zur „Nachhaltigkeit“ über. Das Thema der Nachhaltigkeit wird derzeit sehr breit diskutiert. Es gibt dazu Literatur, deren Umfang sich nur mehr in Metern Regalfläche messen läßt. Es ist nicht eindeutig und widerspruchsfrei beantwortet, wie die Errichtung von großräumigen Infrastrukturen zu nachhaltigen Verkehrssystemen führen soll, wenn die Verkehrspolitik nicht einmal in der Lage ist, die Frage der Kostenwahrheit zumindest tendenziell zu lösen.

Die Evaluierung der Nutzen halte ich für eine Basisfrage im Hinblick auf die erforderliche breite soziale Akzeptanz. Zur Abschätzung der Nutzen stelle ich mir vor, daß man genau so, wie der Nutzen des Binnenmarktes im voluminösen Cecchini-Report untersucht wurde, auch Nutzen der Transeuropäischen Netze in einer umfangreichen wissenschaftlichen Analyse im Hinblick auf die Verteilungswirkung regional und nach sozialen Gruppen einer Analyse unterziehen könnte. Dies würde es den Regionen und auch den Staaten erleichtern, sich eindeutig zu positionieren.

Die Transeuropäischen Netze sind natürlich Ausfluß eines Denkmodells, das derzeit aktuellen Trends der Globalisierung entgegenkommt. Transeuropäische Netze sind Teil des auf Wachstum angelegten Wirtschaftsdenkens, wobei Verkehrsinfrastrukturen die Aufgabe zukommt, europaweiten Güteraustausch zu günstigen Preisen zu ermöglichen. Ob und in welchem Ausmaß dieses Denkmodell zukunftsfähig ist, wird in offiziellen Positionen nicht problematisiert. Mittlerweile gibt es eine umfangreiche, wissenschaftlich abgesicherte Literatur, die Argumente für alternative Denkansätze, beispielsweise Verstärkung von regionalen Netzwerken, aufzeigt. Ein Bekenntnis zu den Transeuropäischen Netzen beinhaltet implizit eine eindeutige Priorisierung großräumiger Denkstrategien.

Über allen dieser zum Teil kritischen bis relativierenden Bemerkungen steht natürlich die Grundfrage, die selten berührt wird: Wie ist eigentlich der reale Gehalt dieser Transeuropäischen Netze einzuschätzen? Auch hier gibt es unterschiedliche Auffassungen. Ist es tatsächlich so, daß wir bis zum Jahr 2010 mit europaweiten, neuen, zusätzlichen Infrastrukturen rechnen müssen, oder sind diese Aktivitäten eher im Bereich der Wunschvorstellungen und der Symbolpolitik anzusiedeln? Diese Frage ist nicht eindeutig zu beantworten, weil wir keine Information über die Finanzierungssituation haben. Dies ist deshalb wichtig, da bei den Ländern die Frage der Verkehrsinfrastrukturen immer im Zusammenhang mit den verfügbaren Finanzmitteln gesehen wird. Die bisher gemachten Fortschritte lassen eine gewisse Skepsis berechtigt erscheinen.

# „TENdenzen in der Region“ - ein Veranstaltungstitel mit bewußt suggestivem Charakter.

„Verkehrsknoten Wien“ - ein programmatischer Ansatz.

Worin begründet sich diese Initiative der Stadt Wien?

Vorbei sind die Zeiten, da die Stadt Wien geopolitisch abseits der europäischen Agglomerationen am Rande des Eisernen Vorhanges lag. Innerhalb weniger Jahre hat sich die Stellung Österreichs und im Besonderen der Ostregion in Europa dramatisch verändert: Mit Vehemenz drängen die vormals „osteuropäischen“ Länder auf wirtschaftliche und gesellschaftliche Integration in ein geeintes Europa. Geboten wird ein riesiges Potential an billigen Arbeitskräften und ein breiter Markt für „westliche“ Konsumgüter. West- und mitteleuropäische Unternehmen nehmen dieses Angebot mit Eifer an. Die Europäische Union fördert diese Entwicklung durch eine Reihe von Initiativen und Programmen.

Die Zentren der Europäischen Union, aber auch der Reformländer sind vor diesem Hintergrund in einen Konkurrenzkampf um die beste Ausgangslage in diesem neu definierten Wirtschaftsraum eingetreten. Wie eh und je steht dabei die Verbesserung der „harten“ Standortfaktoren, insbesondere der Qualität der verkehrlichen Infrastruktur und der Telekommunikation im Vordergrund. „Weiche“ Standortfaktoren spielen im Entscheidungsprozeß von Unternehmen eine eher untergeordnete Rolle.

Seit dem „Maastricht-Vertrag“ verfolgt daher die Europäische Union als wichtigsten Bestandteil der gemeinsamen Politik die Schaffung eines Transeuropäischen Verkehrsnetzes. „Stärkung des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhaltes“, „Bereitstellung eines hochwertigen Verkehrsangebotes zu möglichst wirtschaftlichen Bedingungen“ und „optimale Nutzung der Kapazitäten“ lauten die zugehörigen Ziele.

Wenn auch derzeit noch die nötigen Mittel fehlen, so ist doch zu erwarten, daß es in den nächsten Jahren zu massiven Investitionen in den Ausbau des hochrangigen, europäischen Verkehrsnetzes kommen wird. Länder, Regionen und Städte, die abseits der Hauptstränge dieser Netze liegen, werden früher oder später zu wirtschaftlichen Problemzonen werden, auch wenn sich die Europäische Union den Abbau von Disparitäten zwischen zentralen und peripheren Gebieten auf die Fahnen geheftet hat.

Eine Positionierung der Stadt Wien als zentraler Verkehrsknoten in den Transeuropäischen Netzen erscheint daher aus regionaler, aber auch nationaler Sicht dringend notwendig.

Die Stadt Wien hat einen ersten Schritt in diese Richtung mit der Übergabe eines „Memorandums über die Verkehrssituation Wiens in der Region“ an die Europäische Kommission bereits getan.

Darin wurde vor allem auf die mangelnden Ansätze zur zukunftsorientierten Bewältigung des bedrohlich steigenden Verkehrsaufkommens - insbesondere im Straßenverkehr - zwischen Ost und West hingewiesen. Als zentrale Aufgabe wurde die Bereitstellung der notwendigen Infrastruktur für den bahnorientierten Güterverkehr postuliert.

Seitens der Stadt Wien besteht demnach ein vorrangiges Interesse an der Realisierung einer „Ost-West-Magistrale“ als transnationale Eisenbahnverbindung Paris-Stuttgart-München-Salzburg-Linz-Wien-Budapest. Da diese Verbindung primär der Abwicklung des rasant steigenden Gütertransitverkehrs dienen soll, ist sie besonders leistungsfähig zu gestalten; die Prämisse „Hochgeschwindigkeit“ muß demgegenüber - schon aus topographischen Gründen - in den Hintergrund treten. Die Ost-West-Magistrale wäre angesichts des bereits begonnenen bzw. in Planung befindlichen Ausbaus der Westbahn in einem überschaubaren Zeithorizont möglich. Die Stadt Wien hat durch die Unterstützung der Vorhaben „Lainzer Tunnel“ und „Bahnhof Wien“ bereits das ihre zur Realisierung dieser Hochleistungsstrecke beigetragen.

Die Ost-West-Magistrale kann jedoch nur als Rückgrat für einen intermodalen Verkehrsknoten Wien gesehen werden, reicht sie doch für die angestrebte Sicherung und Aufwertung des Wirtschaftsstand-

# „TENdenzen in der Region“ - ein Veranstaltungstitel mit bewußt suggestivem Charakter. „Verkehrsknoten Wien“ - ein programmatischer Ansatz.

ortes bei weitem nicht aus. Die Region Wien läuft insbesondere Gefahr, durch konkurrierende Projekte für leistungsfähige Nord-Süd-Verbindungen (Verbindungen Berlin-Prag-Linz-Graz-Norditalien bzw. Warschau-Brünn-Bratislava-Graz-Norditalien) ins Abseits gedrängt zu werden. Zudem ist zu erwarten, daß im Zuge der Osterweiterung der Europäischen Union dieser Nord-Süd-Korridor zunehmend an Bedeutung gewinnen wird. Im Memorandum wurde daher zusätzlich die Forderung nach Ausbau der Bahnverbindung Berlin-Prag-Brünn-Wien erhoben; diese Forderung wurde inzwischen auch durch eine gemeinsame Erklärung der Bürgermeister dieser Städte bestärkt.

Auch dem Ausbau der Eisenbahnstrecken nach Süden (Südbahn, Pottendorfer Linie), insbesondere zwecks Entflechtung des Güter- und Personenverkehrs, kommt in Hinblick auf eine leistungsfähige Nord-Süd-Verbindung besondere Bedeutung zu. Hier gilt es auch, die zur Diskussion stehenden Projekte „Semmeringbasistunnel“ und „Südostspange“ unter dem Gesichtspunkt einer TEN-Strategie zu sehen und zu bewerten.

Der Ausbau und die Verknüpfung der Ost-West-Magistrale und der genannten Nord-Süd-Verbindung in Wien würden nicht nur einer weiteren, dramatischen Zunahme des Straßengütertransitverkehrs entgegenwirken, sondern auch zu einer deutlichen Verbesserung der Zugänglichkeit mittel- und osteuropäischer Märkte für in der Region Wien ansässige Betriebe führen. Voraussetzung dafür ist jedoch die effiziente Abwicklung des Güterumschlages. Der Ausbau bzw. Neubau von Rangieranlagen, die Beseitigung von Leistungsengpässen im Schienennetz von Wien und vor allem die Bereitstellung modernster Logistikeinrichtungen ist daher vordringlich. Um das Umland von Wien an den Vorteilen eines TEN-Knotens teilhaben zu lassen, ist ein adäquater Ausbau der Verkehrsinfrastruktur in der gesamten Region erforderlich.

Unter der Zielsetzung „Schaffung eines intermodalen Verkehrsknotens“ gewinnt die forcierte Umsetzung des Güterterminalkonzeptes Wien-Umland besondere Bedeutung. Die Stadt Wien unterstützt daher die Errichtung der Terminals Hafen Albern (Containerumschlag Schiff/Schiene/Straße) und Inzersdorf-Metzgerwerke (Speditionen, Bahn-Expreß-Knoten). Ein weiterer Standort muß im Nordosten von Wien freigehalten werden. Auf niederösterreichischem Gebiet ist die Errichtung eines Güterterminals bei Guntramsdorf zur Entlastung des Knotens Wien notwendig.

Viele dieser Maßnahmen sind in den diversen Verkehrskonzepten, Investitions- und Bauprogrammen der Länder, des Bundes und der ÖBB enthalten. Bilaterale Übereinkommen betreffen vor allem kurzfristige Vorhaben. Es fehlt jedoch ein akkordiertes, zielorientiertes, stufenweises Ausbauprogramm für die gesamte Region. Das Symbolthema „TEN“ scheint geeignet, als „virtuelle Trägerrakete“ einer dringend notwendigen, gemeinsamen Strategie zum Durchbruch zu verhelfen.

Die von Regional Consulting vorgeschlagenen Handlungsgrundsätze erscheinen vor diesem Hintergrund durchaus zielführend.

Die Stadt Wien stellt sich als fachliche und politische Plattform zur Verfügung und wird ihre Teilnahme an zahlreichen europäischen Städtenetzwerken für eine breite Thematisierung des TEN-Knotens „Region Wien“ nützen. Die Bildung strategischer Allianzen mit möglichen Partnern und Konkurrenten ist hier von zentraler Bedeutung. Es sollte jedenfalls gelingen, Wien als Kompetenzzentrum und Drehkreuz für die umweltgerechte Abwicklung des Ost-West- und Nord-Süd-Transitverkehrs im mitteleuropäischen Raum zu etablieren.

Es ist nicht zu erwarten, daß die Europäische Union von sich aus die notwendigen Maßnahmen zur Stärkung des Knotens Wien treffen oder zumindest fördern wird. Es gilt daher, durch entschlossene Umsetzung von Maßnahmen im eigenen Wirkungsbereich für die Schaffung der notwendigen Voraussetzun-



# „TENdenzen in der Region“ - ein Veranstaltungstitel mit bewußt suggestivem Charakter. „Verkehrsknoten Wien“ - ein programmatischer Ansatz.

gen zu sorgen. Gerade weil sich die regionalen Ziele nicht immer mit den übergeordneten Interessen der Europäischen Union decken, wird es dabei notwendig sein, verkehrspolitische Standfestigkeit zu vermitteln.

Gehen wir gemeinsam zur Sache.

Die Stadt Wien hat einen ersten Schritt in diese Richtung mit der Übergabe eines „Memorandums über die Verkehrssituation Wiens in der Region“ an die Europäische Kommission bereits getan.

Darin wurde vor allem auf die mangelnden Ansätze zur zukunftsorientierten Bewältigung des bedrohlich steigenden Verkehrsaufkommens - insbesondere im Straßenverkehr - zwischen Ost und West hingewiesen. Als zentrale Aufgabe wurde die Bereitstellung der notwendigen Infrastruktur für den bahnorientierten Güterverkehr postuliert.

Seitens der Stadt Wien besteht demnach ein vorrangiges Interesse an der Realisierung einer „Ost-West-Magistrale“ als transnationale Eisenbahnverbindung Paris-Stuttgart-München-Salzburg-Linz-Wien-Budapest. Da diese Verbindung primär der Abwicklung des rasant steigenden Gütertransitverkehrs dienen soll, ist sie besonders leistungsfähig zu gestalten; die Prämisse „Hochgeschwindigkeit“ muß demgegenüber - schon aus topographischen Gründen - in den Hintergrund treten. Die Ost-West-Magistrale wäre angesichts des bereits begonnenen bzw. in Planung befindlichen Ausbaus der Westbahn in einem überschaubaren Zeithorizont möglich. Die Stadt Wien hat durch die Unterstützung der Vorhaben „Lainzer Tunnel“ und „Bahnhof Wien“ bereits das ihre zur Realisierung dieser Hochleistungsstrecke beigetragen.

Die Ost-West-Magistrale kann jedoch nur als Rückgrat für einen intermodalen Verkehrsknoten Wien gesehen werden, reicht sie doch für die angestrebte Sicherung und Aufwertung des Wirtschaftsstandortes bei weitem nicht aus. Die Region Wien läuft insbesondere Gefahr, durch konkurrierende Projekte für leistungsfähige Nord-Süd-Verbindungen (Verbindungen Berlin-Prag-Linz-Graz-Norditalien bzw. Warschau-Brünn-Bratislava-Graz-Norditalien) ins Abseits gedrängt zu werden. Zudem ist zu erwarten, daß im Zuge der Osterweiterung der Europäischen Union dieser Nord-Süd-Korridor zunehmend an Bedeutung gewinnen wird. Im Memorandum wurde daher zusätzlich die Forderung nach Ausbau der Bahnverbindung Berlin-Prag-Brünn-Wien erhoben; diese Forderung wurde inzwischen auch durch eine gemeinsame Erklärung der Bürgermeister dieser Städte bestärkt.

Auch dem Ausbau der Eisenbahnstrecken nach Süden (Südbahn, Pottendorfer Linie), insbesondere zwecks Entflechtung des Güter- und Personenverkehrs, kommt in Hinblick auf eine leistungsfähige Nord-Süd-Verbindung besondere Bedeutung zu. Hier gilt es auch, die zur Diskussion stehenden Projekte „Semmeringbasistunnel“ und „Südostspange“ unter Gesichtspunkt einer TEN-Strategie zu sehen und zu bewerten.

# Länderübergreifend kooperieren

Wien und seine Region liegt derzeit am Rande des EU-Europa. Durch die Ostöffnung erfolgte eine neue Positionierung der Ost-Region in gesellschafts-, wirtschafts- und verkehrspolitischer Hinsicht. Durch die angestrebte Osterweiterung der EU rückt Wien und seine Region von der Randlage in das Zentrum von Europa. Dies eröffnet neue Entwicklungsperspektiven, die zeitgerecht zu nützen sind. Die ehemalige Grenzregion soll sich zu einer zentraleuropäischen Region entwickeln, das Burgenland ist Teil dieser Region.

Wien und seine Region liegt an der Schnittstelle von nationalen und internationalen Verkehrsnetzen, an wichtigen europäischen Wirtschaftsachsen. Und die Stärkung dieser Verbindungen der zentralen Regionen der EU mit den peripheren Regionen – z.B. das Burgenland als Ziel-1-Gebiet, aber auch die östlichen Nachbarstaaten – ist sicherlich prioritäre Aufgabe der EU-Verkehrspolitik. Mit diesen Zielsetzungen der EU geht das Burgenland konform.

Im Schnittpunkt dieser Ost-West- und Nord-Süd-Achse kann der Knoten Wien entstehen, diese Position sollte nicht an das Ausland abgegeben werden. Die internationalen und nationalen Erreichbarkeiten werden fortlaufend verbessert, damit wird auch die Attraktivität des Burgenlandes als südöstlicher Teil der Region Wien wesentlich gesteigert. In einem Vergleich west- und osteuropäischer Produktionsstandorte, die bestimmte Basisvoraussetzungen erfüllen, wie z.B. Erreichbarkeit und Umweltqualität usw. wird das Burgenland, besonders das nördliche Burgenland, als einer der besten und kostengünstigsten Standorte ausgewiesen. Hier ist ein Entwicklungsraum für die Schaffung von neuen Arbeitsplätzen existent, den Unternehmen können westliche Standards bei deutlichen Kostenvorteilen und besonderen Marktzugängen geboten werden.

Diese Region ist damit entsprechend international zu positionieren, in Abstimmung mit Wien, Niederösterreich, dem Burgenland und der EU unter Wahrung der Vorteile der Transeuropäischen Netze, aber auch im Bewußtsein der möglichen Nachteile Transeuropäischer Netze. Die Nachteile sollten im Zuge der Untersuchung wesentlich besser herausgearbeitet werden, um diesen auch entsprechend entgegen zu können. Die Vorteile sollten optimal genützt, Gemeinsamkeiten gefördert und der damit verbundene regionale Erschließungseffekt berücksichtigt werden.

Das Programm-Planungsdokument des Burgenlandes für die Positionierung als Ziel-1-Gebiet, das Landesentwicklungsprogramm und das Gesamtverkehrskonzept aus den Jahren '94/'95 lieferten und liefern aktuelle Ansätze für weitere raumordnungspolitische und verkehrspolitische Umsetzungen, die zum Teil im Gange sind. Die Abstimmung mit den Nachbarstaaten ist ein wichtiger Faktor. Die EU müßte sich dieser Frage besonders annehmen.

Das Standort-Dreieck Wien-Bratislava-Budapest bedarf transnationaler Zusammenarbeit. Das Dreieck sollte besser aufgespannt werden, es sollte eine größere Basis bekommen durch die Einbeziehung der Räume Wiener Neustadt, Eisenstadt als Landeshauptstadt, Sopron und Győr.

Dieser Raum ist Träger intensiver Infrastrukturmaßnahmen, eine neue Ordnung, eine neue Prioritätenreihung, gemeinsam mit den östlichen Nachbarstaaten, erscheint unbedingt erforderlich.

In der gegenständlichen Untersuchung ist die Einbeziehung der slowakischen Autobahn D2 und die Verbindung zur ungarische Autobahn M1 erforderlich, da hier bereits Entwicklungen im Gange sind, die einerseits Verkehr in die Ostregion bringen, andererseits eine Umfahrung von Österreich bewirken könnten. Hier muß die Region Wien eine eindeutige Stellung beziehen.

Verschiedene Karten der Transeuropäischen Netze zeigen Budapest als Verkehrsknoten. Von Wien und seiner Region wäre etwas entgegen zu setzen, als ein Raum mit hoher Produktivität, Stabilität, Sicherheit, auch politischer Sicherheit und mit erstklassiger Lebensqualität in einer noch intakten Umwelt.

# Länderübergreifend kooperieren

Das Burgenland setzt auf wesentliche Erweiterung der Schieneninfrastruktur Richtung Osten. Östlich von Wien existieren vier Bahnlinien nach Bratislava, man sollte einer Bahnlinie den Vorzug geben und sie dementsprechend in ein Transeuropäisches Netzwerk einbetten. Eine volkswirtschaftliche Bewertung dieser vier Bahnlinien könnte hier dienlich sein. Eine bessere Abstimmung mit Bratislava scheint auch auf höchster Ebene erforderlich. Der Bund und die ÖBB müssen sich auch zu dieser Achse bekennen. Es ist für diese Region nicht tragbar, daß bei Betriebsaufnahme Ende 1998 für diese Bahnlinie Parndorf-Kittsee-Petrzalka lediglich ein Zug für die internationale Verbindung zwischen Bratislava und Wien zur Verfügung steht.

Die nationalen und internationalen Verbindungen der Region Wien mit den beiden Großstädten Graz und Klagenfurt müssen ebenfalls hervorgehoben werden. Über dieses Netz verläuft die Verbindung zur Adria, zu den drei Mittelmeerhäfen. Auch im Memorandum über die Verkehrssituation in Wien wird der Korridor Warschau-Wien-Mailand als wichtige Verbindung nach Italien erwähnt. In diesem Korridor verläuft die Hochleistungsbahnstrecke der Südost-Spange, zum Teil über das Burgenland.

Der Flughafen Wien-Schwechat, zweifelsohne ein Verkehrserreger ersten Ranges, ist der zweitgrößte Verkehrsinvestor Österreichs. Für den weiteren Ausbau des Flughafens sind Verkehrsnetze mit internationaler Dimension erforderlich. Ein Teil dieser internationalen Anbindungen kann der erste Teil der Südost-Spange sein, von Wien bis nach Eisenstadt. Die Südost-Spange ist im TEN-Netz der EU und im Bundesverkehrswegeplan enthalten, auch im Vienna Paper. Die Südost-Spange ist somit kein regionales Thema des Burgenlandes, wie es leider immer wieder dargestellt wird, sondern ein internationales Thema im Zuge der TEN-Diskussion mit Bedeutung für Wien und seiner Region als Nordost-Südwest-Achse über Wien.

Auf Grund der Darstellung der Südost-Spange über ungarisches Staatsgebiet sieht das Burgenland eine gewisse Gefahr einer Umfahrung von Österreich im internationalen Personen- und Güterverkehr. Eine Antwort sollte im Zuge des TEN-Knotens Wien dazu gefunden werden. Hier gilt es, eine gemeinsame Sprachregelung zu finden.

Mittelfristig und langfristig wird mit einem Wachstum der grenzüberschreitenden Verkehre in der Ost-Region zu rechnen sein. Teile des künftigen Verkehrsaufkommens müssen auf die Schiene und die Wasserstraße verlagert werden. Angebots- und nachfrageseitige Förderungen gemeinsam mit begleitenden Restriktionen für den LKW-Verkehr erscheinen unerlässlich – ob die EU will oder nicht. Europaweit sollte hier eine Lösung gefunden werden, Österreich alleine wäre zu schwach.

Können die TEN ein teilweiser Ersatz für den Kurzstrecken-Flugverkehr werden? Gibt es Untersuchungen, die einen Absaugeffekt der TEN in bezug auf die Verlagerung von Wirtschaftsbetrieben bzw. Produktionsstätten in die östlichen Billiglohnländer bzw. Förderung des Transfers von Billigarbeitskräften nach Westen belegen? Beispiele gibt es bereits genug.

Zur Beantwortung dieser Fragen könnte gerade Wien und seine Region eine Vorreiterrolle in Europa übernehmen und einen gemeinsamen Weg zu einem gemeinsamen Ziel entwerfen. Die heutige Tagung zeigt Probleme und Konflikte auf, die Lösungen müssen länder- und staatenübergreifend gefunden werden.

Die Region Wien muß Mut zu progressiven Lösungen haben und klare Strukturen für die künftige Verkehrs- und Raumentwicklung für verschiedene Fristigkeiten anbieten.

# Verkehrspolitische Ziele des Landes Niederösterreich im Zusammenhang mit den TEN-Netzen

Der verkehrspolitische Handlungsrahmen des Landes Niederösterreich wurde mit dem von der Niederösterreichischen Landesregierung 1991 beschlossenen Niederösterreichischen Landesverkehrskonzept vorgegeben. Es wird derzeit einer periodischen Überarbeitung zugeführt und liegt als neu erarbeiteter Entwurf 1996 vor.

Diesem Konzept liegen im Zusammenhang mit den TEN-Netzen zwei wesentliche verkehrspolitische Ziele zugrunde:

1. Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs mit dem westlichen Schwerpunkt im Großraum Wien
2. Verlagerung des überregionalen Güterverkehrs auf Schiene und Schiff.

## **Ad 1 Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs im Großraum Wien.**

Die Ausbaupläne in der Ost-Region (Wien, Niederösterreich und Burgenland) sind im Rahmen der Planungsgemeinschaft Ost akkordiert. Zu den wesentlichen Schwerpunkten an Nahverkehrsausbauprojekten zählen:

- Südbahn als Nahverkehrsachse
- Pottendorfer Linie
- S 7, Flughafenschnellbahn
- S 2, Wien-Wolkersdorf-Mistelbach-Laa/Thaya
- Westbahn als Nahverkehrsachse

Den Zusammenhang zu den Transeuropäischen Netzen erkennt man daran, daß wesentliche Teile der geplanten Nahverkehrsausbauten mit diesem Netz identisch sind.

## **Ad 2 Überregionaler Güterverkehr auf Schiene und Schiff**

Für den Bereich der notwendigen Schieneninfrastrukturmaßnahmen wurde unter Federführung der Planungsgemeinschaft Ost Anfang des Jahres 1990 ein Arbeitskreis mit dem Titel „Bahnausbau in der Länderregion Ost“ gegründet, dem Vertreter der betroffenen Länder Wien, Niederösterreich und Burgenland, des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr, der ÖBB, der HL-AG, des Verkehrsverbundes Ost-Region (VOR), des Flughafen Wien sowie beratende Experten angehörten.

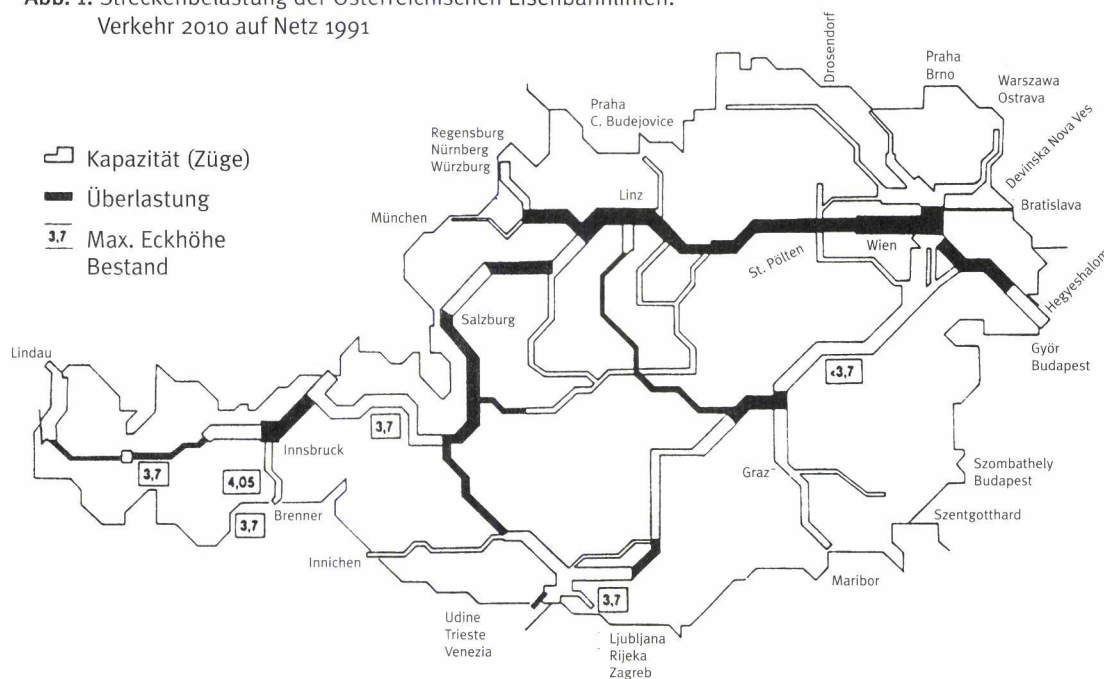
Die Ergebnisse wurden in den Berichten und Veröffentlichungen der Planungsgemeinschaft Ost Heft 1, 1991, umfassend dargestellt.

Abbildung 1 zeigt die dieser Zusammenfassung entnommene Streckenbelastung der Österreichischen Eisenbahnen, Verkehr 2010 auf dem Netz von 1991. Dem Verkehr 2010 liegen umfassende Prognosen im Personen- und Güterverkehr unter Berücksichtigung der Fertigstellung des Rhein-Main-Donau-Kanals zugrunde. Demnach zeigt sich, daß es im vorhandenen Schienennetz zu beachtlichen Überlastungen kommen wird. Für die Ost-Region ist dies die Ost-West-Verbindung. Hier besteht daher umgehender Handlungsbedarf. Dies führte auch dazu, daß der 4-gleisige Ausbau der Westbahn sowie der Ausbau der Ostbahn im NÖ Landesverkehrskonzept in Prioritätsstufe 1 gereiht wurde.

Der Abbildung 1 ist aber auch zu entnehmen, daß auf der Südbahn im Bereich des Semmerings mit der Verkehrsbelastung des Jahres 2010 keine Kapazitätsprobleme verbunden sind. Aufgrund dieser Ergebnisse wurde daher das Projekt des SemmeringBasistunnels im NÖ Landesverkehrskonzept in Prioritätsstufe 2 gereiht.

# Verkehrspolitische Ziele des Landes Niederösterreich im Zusammenhang mit den TEN-Netzen

Abb. 1: Streckenbelastung der Österreichischen Eisenbahnlinien. Verkehr 2010 auf Netz 1991



Bleibt auf die in Abbildung 1 angegebene maximale Eckhöhe von 3,7 Meter im Bereich der bestehenden Bergstrecke hinzuweisen, was allenfalls Auswirkungen auf einen möglichen Betrieb der Rollenden Landstraße hat. Nach Auskunft der Österreichischen Gesellschaft für den kombinierten Verkehr (ÖKOMB) wird auf der Südbahn die Rollende Landstraße auch nicht nachgefragt, und es ist mittelfristig aufgrund umfassender Kontakte mit den östlichen und südöstlichen Nachbarländern nicht mit einer Nachfrage in einem wirtschaftlichen vertretbaren Ausmaß zu rechnen. Eine im Jahr 1993 auf einer der Südbahnstrecke ähnlich gelagerten Relation Budapest-Slovenien-Sernetti (Triest) neu eingerichtete Rollende Landstraße mußte trotz einem gegenüber Österreich um 50 % reduzierten Preisniveau mangels Nachfrage aufgelassen werden.

Diese Aussagen untermauern auch Untersuchungen des alpenquerenden Straßengüterverkehrs aus dem Jahr 1994, erstellt von Univ.-Prof. Dr. Steierwald im Auftrag des Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten (siehe Tabelle 1). Demnach zeigt sich, daß der Straßengüterverkehr im Bereich des Semmering wie des Wechsels zu rund 85% Binnenverkehr ist und der Anteil des Transitverkehrs 2-3% beträgt. Ganz anders ist die Situation am Brenner, dort haben wir 80% Transitverkehr und nur einen ganz geringen Anteil an Ziel- und Quellverkehr.

Geht man davon aus, daß Verkehrsverlagerungen von der Straße auf die Schiene sinnvollerweise erst bei Fahrtweiten ab 400 Kilometer realistisch sind, dann ist im Bereich des Semmering durch den Bau des Eisenbahnbasistunnels mit keiner Verlagerung von der Straße auf die Schiene zu rechnen.

Zu diesem Ergebnis kommt auch eine im Auftrag der Autobahnen- und Schnellstraßen-AG erstellte Studie, wonach es zu keinen signifikanten Verlagerung

- durch den Bau des Semmeringstraßentunnels von der Schiene auf die Straße und
- durch den Bau des Semmering-Eisenbahn-Basistunnels von der Straße auf die Schiene kommen wird.

Aufgrund dieser Untersuchungsergebnisse überrascht es mich daher nicht, daß die ursprünglich als rein privatwirtschaftlich gedachte Finanzierung des Eisenbahnbasistunnels nicht zustande kommen wird und von den Vertretern des Verkehrsministeriums in zunehmendem Maße von öffentlichen Mitteln bei der Finanzierung dieses Projektes gesprochen wird.

# Verkehrspolitische Ziele des Landes Niederösterreich im Zusammenhang mit den TEN-Netzen

**Tabelle 1:** Alpenquerender Straßengüterverkehr 1994

	Binnenverkehr			Quelle/Zielverkehr			Transitverkehr			Summe
	LKW/T	%	Fahrtw. km	LKW/T	%	Fahrtw. km	LKW/T	%	Fahrtw. km	
S 6 Semmering (Steinhaus)	1002	86	205	142	12	900	22	2	1100	1166
A 2 Wechsel (Schäffern)	1830	85	192	249	12	770	67	3	2046	2146
A 9 Schoberpass	1271	67	220	468	25	770	151	8	1006	1890
A 13 Brenner (Schönberg)	220	7	50	413	13	506	2541	80	960	3174

Quelle: Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten

Wenn allerdings in hohem Maße öffentliche Mittel eingesetzt werden sollen, dann sollte dies nach Ansicht Niederösterreich dort geschehen, wo konkreter Handlungsbedarf besteht (siehe Abbildung 2).

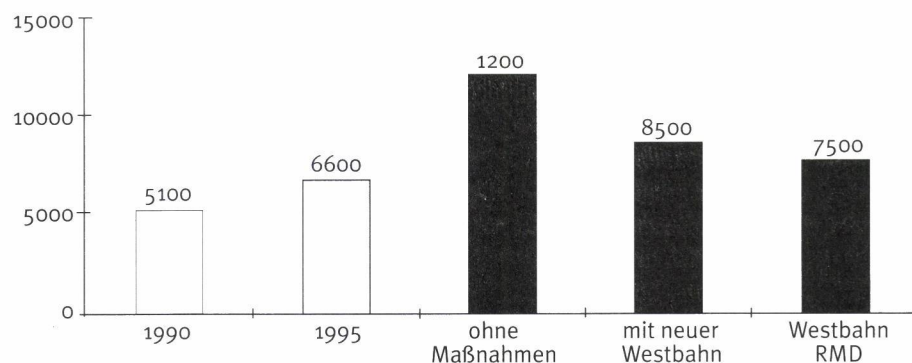
Eine Abschätzung der verkehrlichen Wirkungen durch den Ausbau der Westbahn sowie die verstärkte Inanspruchnahme der Donau als Güterverkehrsstrecke zeigt Abbildung 2. Demnach ist die Westautobahn im Bereich St. Pölten derzeit im Güterverkehr mit rund 6.600 LKW/Tag belastet. Werden keine weiteren Maßnahmen gesetzt, so ist im Jahr 2010 mit einer LKW Verkehrsbelastung in diesem Abschnitt von rund 12.000/Tag zu rechnen. Mit dem 4-gleisigen Ausbau der Westbahn können rund 3.500 LKW/Tag verlagert werden. Auf den Rhein-Main-Donau-Kanal zusätzlich rund 1.000 LKW/Tag. Dies bedeutet, daß trotz Ausbau der Verkehrsträger Schiene und Schiff wir mit nahezu gleichem Verkehrsaufkommen im Straßengüterverkehr wie bisher zu rechnen haben werden und daher auch die Westautobahn abschnittsweise vor allem im Bereich von Steigungsstrecken mit einer dritten Spur versehen werden muß.

Dieses Beispiel zeigt, daß verkehrsträgerübergreifende Systemlösungen zu suchen sind, die sich auch in den Transeuropäischen Netzen niederschlagen.

Ich möchte daher abschließend den Wiener Kollegen zu der Erstellung der gegenständlichen TEN-Studie gratulieren, die, wie ich glaube, eine sehr gute Basis für weitere Entscheidungen darstellt. Ich meine aber, daß wir alle richtig beraten sind, wenn wir in der Ost-Region Prioritäten für den Nahverkehr setzen und im Fernverkehr die Mittel dort einsetzen, wo es auch notwendig ist.

**Abb. 2:** Entwicklung des Straßengüterverkehrs unter Berücksichtigung des Baues der neuen Westbahn und des Rhein-Main-Donaukanals bis zum Jahr 2010.

LKW auf Westautobahn und Rhein-Main-Donau Kanal 2010



# Kurzbiographien

## **Adelsberger Helmut**

Dipl.-Ing. Dr., Bundesministerium für Wissenschaft, Verkehr und Kunst, Koordination Bundesverkehrswegeplan, Chairman TINA/Mitteleuropa, Wien.

## **Antalovsky Eugen**

Dr., Geschäftsführer des Europaforum Wien.

## **Gobiet Wolfgang**

Dipl.-Ing. Dr., Amt der Steiermärkischen Landesregierung, Landesbaudirektion, Vorstand der Fachabteilung IIa, Graz.

## **Görg Bernhard**

DDr., Vizebürgermeister der Stadt Wien, Amtsf. Stadtrat für Planung und Zukunft.

## **Höfler Leonhard**

Dipl.-Ing. Dr., Amt der Oberösterreichischen Landesregierung, Stabstelle für Verkehrsplanung, Linz.

## **Klotz Arnold**

a.o. Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr., Planungsdirektor, Amt der Wiener Landesregierung.

## **Koch Helmuth**

Dipl.-Ing, Amt der Burgenländischen Landesregierung, Abteilung XIII/2, Straßen und Brückenbau, Büro für Gesamtverkehrsplanung, Eisenstadt.

## **Martin Egon**

Prof. Dr. Ing., Koordinator der Städteinitiative „Magistrale für Europa“, Karlsruhe.

## **Puchinger Kurt**

Dipl.-Ing. Dr., Regional Consulting Vienna.

## **Rießberger Klaus**

Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr., Technische Universität, Graz

## **Rosinak Werner**

Dipl.-Ing. Dr., Regional Consulting Vienna.

## **Winkelbauer Stefan**

Dipl.-Ing. Dr., Technische Universität Wien, Institut für Finanzwissenschaft und Infrastrukturpolitik.

## **Zibuschka Friedrich**

Univ. Prof. Dr., Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, Leiter der Abteilung für Gesamtverkehrsangelegenheiten, Wien.