

Helmut Hiess

Statement zum Thema Verkehr und Mobilität bei STRAT.AT plus-Forum

- 1) Welche Relevanz hatten die ETZ-Programme für Verkehr und Mobilität in den letzten 15 Jahren?

In den Programmen wurden Probleme und Aufgaben behandelt, die nur grenzüberschreitend lösbar sind. Das betraf an den Grenzen zu den ehemaligen Ostblockstaaten vor allem

- die Suche nach neuen Grenzübergängen, die Prüfung der verkehrlichen und räumlichen Wirkungen,
- die Errichtung grenzüberschreitender Radwege- und -routennetze,
- die Vorbereitung großer Infrastrukturprojekte mit grenzüberschreitender Wirkung,
- die Verbesserung der Güterverkehrslogistik im grenzüberschreitenden Verkehr.

In den Grenzgebieten zu den Nachbarländern Deutschland, Schweiz, Liechtenstein und Italien wurden vor allem auch Fragen des alpenquerenden, aber auch des inneralpinen Verkehrs und die damit verbundenen Umweltprobleme aufgegriffen.

Als problematisch wird aus der Sicht der beteiligten Institutionen angeführt, dass

- durch die Einzelprojektorientierung teilweise Dateninkompatibilitäten entstanden sind,
- die Kontinuität mit Projektende nicht gegeben war, wodurch auch Datenfriedhöfe entstanden sind.

Insgesamt haben die Programme die Verkehrsentwicklung nicht wesentlich beeinflussen können. Die Veränderung der politischen und rechtlichen Rahmenbedingungen haben die grenzüberschreitende Verkehrsentwicklung geprägt: EU-Erweiterung, Abbau von Zöllen / Grenzkontrollen, Wegfall von Güterverkehrskontingenten, Liberalisierung im Schienennetz und im öffentlichen Verkehr.

Aus den Kfz-Verkehrsdaten im Grenzraum können folgende Hypothesen abgeleitet werden:

- Die Verkehrsverflechtung mit den „alten“ Schengenländern (D, I) hat sich „normalisiert“: die Grenze spielt keine wesentliche Rolle bei der Verkehrsentwicklung mehr.
- In den Grenzbereichen zu den „neuen“ Schengenländern ist in jenen Abschnitten ein überdurchschnittliches Wachstum auch noch in Zukunft zu erwarten, in denen beidseits der Grenze starke Zentren bestehen (Raum Wien, Wr. Neustadt, Eisenstadt – Bratislava, Győr, Sopron, Graz – Maribor). In diesen Gebieten könnten sowohl Kapazitätsprobleme als auch Umweltbelastungen verstärkt auftreten.

In den Grenzabschnitten, in denen beidseits der Grenze wenig dynamische Regionen ohne größere Zentren liegen (NÖ – SK nördlich der Donau, NÖ / OÖ – CZ, St / K – SLO) liegt die Intensität der Verkehrsverflechtung unter dem innerösterreichischen Durchschnitt und wird auch in Zukunft unterdurchschnittlich bleiben. In diesen Gebieten stellt das Kfz-Verkehrsaufkommen kein Problem dar (Kapazitätsauslastung oder Umweltbelastung).

Der Abbau verkehrspolitischer Steuerungsinstrumente (LKW-Kontingentierung, Transitvertrag) trug dazu bei, dass der LKW in den letzten 15 Jahren im grenzüberschreitenden Verkehr trotz erheblicher Ausbaumaßnahmen im Schienennetz stark an Marktanteilen gewonnen hat.

2) Was sind die wichtigsten Trends und Herausforderungen in der Zukunft?

In Zukunft werden jene Bestimmungsgründe an Bedeutung gewinnen, die auch für den Binnenverkehr ausschlaggebend sind: Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung, Treibstoffpreisentwicklung, technologische Innovationen, verkehrspolitische Steuerung über Gesetze, Steuern und Förderungen. Daher wird sich der grenzüberschreitende Verkehr in seiner Dynamik weniger vom Binnenverkehr unterscheiden als heute. Folgende Entwicklungen sind zu erwarten:

- Die rückläufige Bevölkerungsentwicklung in den Grenzregionen zu Tschechien, Ungarn, Slowenien und Teilen von Oberitalien wird sich dämpfend auf die grenzüberschreitende Verkehrsentwicklung in diesen Regionen auswirken.
- Die Wirtschaftsräume und die Arbeitsmärkte werden sich durch das Auslaufen der Arbeitsbeschränkungen vor allem in den dynamischer wachsenden grenznahen Zentralräumen noch stärker integrieren. In diesen Regionen ist eine weiter wachsende Verkehrsverflechtung in den Grenzregionen zu erwarten (Großraum Wien – Bratislava – Sopron, Bodenseeregion, Region Salzburg).
- Die Angebotsentwicklung im öffentlichen Verkehr wird entscheidend sein für das Ausmaß des Kfz-Verkehrswachstums.
- Die Verkehrsmittelwahl stark beeinflussen werden auch die Entwicklung der Treibstoffkosten und der Straßenbenutzungsgebühren.
- In den Tourismusregionen wird sich zusätzlich die Tourismusentwicklung auf das Verkehrsaufkommen auswirken.

3) Welche Ansatzpunkte für ETZ-Programme ergeben sich?

Für die Definition von potenziellen Aufgaben in ETZ-Programmen erscheint es zweckmäßig vier Regionstypen zu unterscheiden:

- Grenzüberschreitende Wirtschafts- und Arbeitsmarktregionen mit einem hohen Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum.
- Korridorregionen entlang hochrangiger transnationaler Verkehrsachsen.
- Grenzüberschreitende Tourismusregionen mit starken saisonalen Nachfrageschwankungen.
- Grenzüberschreitende periphere Regionen mit Bevölkerungsverlusten und geringer wirtschaftlicher Dynamik.

Für alle Regionstypen werden folgende Aktivitäten für ETZ-Programme, allerdings mit typenspezifischer Präzisierung vorgeschlagen:

- (1) Ausarbeitung grenzüberschreitender Raumentwicklungs- und Regionalverkehrskonzepte, in denen die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur und der Verkehrsdienstleistungen mit der Entwicklung der Wohn-, Betriebs- und Freizeitstandorte abgestimmt wird.
- (2) Entwicklung von Mobilitätsmanagementkonzepten und -aktivitäten, die nach den Regionstypen unterschiedliche Schwerpunkte aufweisen sollten:
 - Wachstumsregionen: Bewältigung des Verkehrswachstums mit einer Erhöhung der Verkehrsanteile von Bahn, Bus und Fahrrad
 - Korridorregionen: Anbindung der Region an die Hauptachsen des Verkehrs (Kombinierter Verkehr, Anschlussbahnen, Feeder-Systeme)
 - Tourismusregionen: grenzüberschreitende Tourismuskonzepte mit sanfter Mobilität, weiterer Ausbau der Radverkehrsangebote
 - Periphere Regionen: Sicherung und Ausbau von grenzüberschreitender Mobilität für nicht motorisierte Personen und Haushalte
- (3) Aufbereitung von Grundlagen, die für die Erstellung grenzüberschreitender abgestimmter Konzepte erforderlich sind (Daten, Befragungen, Verkehrsmodelle).
- (4) Aufbau bzw. Weiterentwicklung von grenzüberschreitenden Verkehrsverbundsystemen.
- (5) Unterstützung von temporären Organisationen, die grenzüberschreitende Kooperations- und Koordinationsprozesse zur Aufbereitung von Grundlagen und zur Erstellung von Handlungskonzepten organisieren und managen.

Wien, 4.2.2011

Helmut Hiess