

An die

Europäische Kommission

PUBLIC CONSULTATION

Consultation on the Future Trans-European Transport Network

Klagenfurt, 14. Sept. 2010

Stellungnahme der Industriellenvereinigungen Kärnten zur Konsultation über die zukünftige Politik für das transeuropäische Verkehrsnetz, KOMM (2010) 212

Sehr geehrte Damen und Herren!

Die Industrievertretungen der beiden Regionen Kärnten und Steiermark im Süden Österreichs begrüßen den neuen **methodischen Ansatz** der Europäischen Kommission in Form eines Basisnetzwerks (comprehensive network) und eines Kernnetzes (core network). Das gilt auch für die umweltpolitische Vorgabe, das Kernnetz so zu gestalten, dass das europäische Verkehrssystem in Zukunft deutlich weniger kohlenstoffintensiv sein wird.

Eisenbahnverbindungen werden darin auch insofern eine deutlich größere Rolle spielen, als die Kosten für den von fossilen Brennstoffen dominierten Straßenverkehr in den nächsten Jahren und Jahrzehnten deutlich steigen werden. Die Prosperität vieler Regionen in Europa wird daher auch und vor allem im Transportverkehr wieder mehr von der Schiene abhängen. Jedoch nicht nur von der Schiene allein, sondern auch von den ebenfalls im neuen Konzept der Europäischen Kommission in ihrer Bedeutung aufgewerteten „**intermodalen Knoten**“ als Drehscheiben der Verkehrssysteme (Straße, Schiene, Luft).

In diesem Sinne ist für die Bundesländer Kärnten und Steiermark bzw. die dort ansässige sehr stark exportorientierte Industrie der weitere **Ausbau der Baltisch-Adriatischen Achse** mit all ihren Knoten und Verbindungen vor allem nach Osten von enormer Wichtigkeit. Zur Erinnerung der Streckenverlauf: Danzig – Warschau – Katowice – Zilina – Bratislava – Brunn – Breclav – Wien – Semmering Basistunnel – Graz – Koralmbahn und -tunnel – Klagenfurt – Villach – Udine (Triest) – Venedig – Bologna/Ravenna. Entlang dieser Strecke leben über 40 Mio. Menschen und die wirtschaftlichen Wachstumspotenziale sind vor allem in den mittel- und osteuropäischen Ländern sehr hoch.

Dazu kommt, dass die **nordadriatischen Häfen** (Venedig, Koper, Triest und Ravenna, dazu der Tiefseehafen Rijeka) eine Kooperation eingegangen sind und in den nächsten Jahren 3,4 Mrd. Euro in den Ausbau ihrer Infrastruktur investieren werden. Hier entsteht ein neuer wichtiger Warenumsschlagplatz zwischen der nördlichsten Auffahrt auf die „**Motorways of the Sea**“ ausgehend vom Mittelmeer (insbesondere zu den Märkten in Asien und Afrika) und dem boomenden Wirtschaftsraum in Mittel- und Osteuropa. Im Vergleich zu den bisher dominierenden Nordseerouten verkürzen sich die Verkehrswege hier dramatisch, was enorme Einsparungen von Treibhausgasen bringen würde.

Die Baltisch-Adriatische Achse ist derzeit allerdings als „Priority-Project 23“ nur von Danzig bis Wien Bestandteil der Transeuropäischen Netze. Die Fortsetzung über Graz – Klagenfurt – Villach – Udine (Triest) – Venedig – Bologna (Ravenna) gehört noch nicht dazu. **Der fehlende Streckenteil müsste dringend ins EU-Kernnetz aufgenommen werden.** In Österreich befinden sich derzeit die relevantesten „Engstellen“: die alte Semmering-Bergstrecke zwischen Wien und Graz und die noch nicht existierende Verbindung zwischen Graz und Klagenfurt. In beiden Fällen wurden hier bereits mit aufwändigen Projektplanungen und Bauarbeiten große Vorleistungen erbracht. Die Fertigstellung einer durchgehenden Eisenbahnstrecke auf Hochleistungsniveau ist ab dem Jahr 2020 vorgesehen und realistisch. **Eine Aufwertung durch Aufnahme in das Kernnetz der EU würde die Fertigstellung sicher beschleunigen.**

Die Industriellenvereinigungen von Steiermark und Kärnten haben gemeinsam mit ihren Schwesterverbänden im Veneto, in Friuli Venezia Giulia, Slowenien und Kroatien die Initiative „**Metaregione**“ gegründet und ihr gemeinsames Interesse an der Verbesserung dieser neuen europäischen Wohlstandsachse bereits dokumentiert.

Wir ersuchen daher abschließend noch einmal dringend um Aufnahme der Baltisch-Adriatischen Achse in das Kernnetz der EU.



Mag. Otmar Petschnig
Präsident der IV Kärnten