



universität
wien

MASTERARBEIT / MASTER'S THESIS

Titel der Masterarbeit / Title of the Master's Thesis

Die Transeuropäischen Netze und ihre Auswirkungen auf die Regionalentwicklung – Chance oder Risiko?

Eine Analyse zu den Effekten der TEN Politik entlang der österreichischen Südbahnstrecke
anhand der Beispiele Semmering-Basistunnel und Koralmbahn

verfasst von / submitted by

Moritz Johann Zehentner, BA

angestrebter akademischer Grad / in partial fulfilment of the requirements for the degree of
Master of Arts (MA)

Wien, 2019 / Vienna 2019

Studienkennzahl lt. Studienblatt /
degree programme code as it appears on
the student record sheet:

A 066 857

Studienrichtung lt. Studienblatt /
degree programme as it appears on
the student record sheet:

Raumforschung und Raumordnung

Betreut von / Supervisor:

ao. Univ.-Prof. Dr. Norbert Weixlbaumer

INHALT

INHALT	I
KURZFASSUNG	III
ABSTRACT	IV
VORWORT	VI
KAPITEL 1: EINLEITUNG.....	VIII
PROBLEMSTELLUNG.....	VIII
ZIELSETZUNG UND FORSCHUNGSFRAGEN	X
AUFBAU UND METHODIK	XI
KAPITEL 2: THEORETISCHER TEIL.....	1
1 EINFÜHRUNG.....	1
1.1 <i>Transeuropäische Netze</i>	2
1.2 <i>Südbahn/Baltic-Adriatic Korridor</i>	5
1.3 <i>Raumordnung in Österreich</i>	8
1.4 <i>Europäische Raumordnung und soft planning</i>	11
1.5 <i>Theorien der Regionalentwicklung</i>	14
2 UNTERSUCHUNGSGEBIETE UND ENTWICKLUNGSTRENDS	17
2.1 <i>Semmering-Basistunnel</i>	17
2.2 <i>Koralmbahn</i>	19
3 VERKEHRSPLANERISCHE GRUNDLAGEN.....	22
3.1 <i>Europäische Ebene</i>	22
3.1.1 TEN	23
3.1.2 Kohäsionsfond	24
3.2 <i>Bundesebene</i>	26
3.2.1 Gesamtverkehrsplan für Österreich	27
3.2.2 ÖBB Rahmenplan.....	29
3.2.3 Österreichisches Raumentwicklungskonzept	30
3.3 <i>Landesebene</i>	33
3.3.1 Mobilitätskonzept NÖ.....	33
3.3.2 Steirisches Gesamtverkehrskonzept.....	35
3.3.3 Mobilitäts-Masterplan Kärnten	37
3.4 <i>Regionale Ebene</i>	39
3.4.1 Niederösterreich Süd.....	39
3.4.2 Obersteiermark-Ost.....	40
3.4.3 Südweststeiermark	42
3.4.4 Unterkärnten	44
4 PLANUNGSTHEORETISCHE ANALYSE.....	45
4.1 <i>EU</i>	47
4.2 <i>Bund</i>	48

4.3	Regionen	50
5	FORSCHUNGSSTAND UND FORSCHUNGSLÜCKEN.....	52
KAPITEL 3: EMPIRISCHER TEIL – QUALITATIVE ANALYSE.....		56
6	ZIEL DER UNTERSUCHUNG	56
7	QUALITATIVES FORSCHUNGSPARADIGMA	58
7.1	Problemzentriertes ExpertInneninterview.....	59
7.2	Auswahl der InterviewpartnerInnen	61
7.3	Aufbau der Interviews.....	63
7.4	Ablauf der Interviews	66
7.5	Auswertung der Interviews	68
8	ERGEBNISSE DER QUALITATIVEN ANALYSE	70
8.1	Allgemeine Aussagen zu den TEN	70
8.2	Interaktion	72
8.3	Zu erwartende Chancen	73
8.4	Konflikte	75
8.5	Zu erwartende Risiken.....	78
8.6	Regionsspezifische Aussagen	80
KAPITEL 4: DISKUSSION UND ZUSAMMENFASSUNG		83
9	DISKUSSION DER ERGEBNISSE.....	83
10	ZUSAMMENFASSUNG UND AUSBLICK	94
KAPITEL 5: VERZEICHNISSE UND ANHANG		95
12	LITERATURVERZEICHNIS	95
13	ABBILDUNGSVERZEICHNIS.....	100
13.1	Abbildungen	100
13.2	Tabellen.....	101
14	ANHANG.....	101
14.1	Abkürzungsverzeichnis	101
14.2	Interviewleitfäden	103
14.2.1	Bundesebene	103
14.2.2	Länder/Verkehrsverbund	104
14.2.3	Regionalebene	105

KURZFASSUNG

Die Vision eines Europäischen Kernnetzes für den Zugverkehr entstand in den 1990er Jahren, es dauerte allerdings bis 2013, diese Idee in eine zielführende TEN-Leitlinie umzusetzen. Im Zuge dessen wurden die österreichischen Bahnprojekte Semmering-Basistunnel und Koralmbahn in das Netz aufgenommen und stellen seither eine Schlüsselfunktion entlang des geplanten baltisch-adriatischen Korridors dar. Ziel der Masterarbeit ist es, die Auswirkungen dieser Infrastrukturmaßnahmen auf die Regionalentwicklung zu untersuchen und mögliche Chancen und Risiken herauszuarbeiten. Dazu wird, basierend auf den Theorien der Regionalentwicklung, ein Grundgerüst aufgestellt, mit dessen Hilfe die Planungsdokumente der involvierten Akteure analysiert werden. Aufbauend darauf stellen neun Experteninterviews den empirischen Forschungsteil dieser Arbeit dar, um eine umfassende Diskussion der Forschungsfrage zu ermöglichen. Die Ergebnisse dieser Masterthesis zeigen, dass sich in den Themenbereichen Verkehr, Wirtschaft und Standortqualität für die Regionen entlang des Korridors etliche Chancen ergeben, abseits gelegene Gebiete allerdings mit negativen Auswirkungen rechnen müssen. Die aus dieser Arbeit gewonnenen Erkenntnisse verdeutlichen, wie wichtig eine Kooperation zwischen den einzelnen Planungsebenen, von der EU über den Bund bis zur Region, ist, damit eine zielführende Raumordnung und Regionalentwicklung erfolgen kann und extern einwirkende Chancen genutzt werden.

ABSTRACT

The idea of a European core network for train traffic dates back to the 1990s but only by 2013 this vision was transformed into the now existing TEN-T Agenda. Based on this guideline the Austrian train projects of Semmering Base-Tunnel and Koralmbahn were implemented into the network and given a key role within the newly formed Baltic Adriatic Corridor. This master thesis will ascertain the effects of these infrastructural investments on regional development, evaluate its possible chances and risks. Based on the theories of regional development an analysis of the current planning documents of the involved planning actors will comprise the core structure of this thesis. The proceeding empirical research, which has been conducted via interviews with nine experts in the field, is built on these theoretical findings. In doing so a comprehensive view of the topic can be displayed in the discussion of the research question. The findings of this thesis show that the regions along the corridor are expected to acquire chances for topics such as transportation, economy and quality of location. Meanwhile regions too far off the corridor are expected to experience negative effects within the same subjects. The results of this master thesis shall point out the importance of cooperation between all involved planning actors - from the highest to the lowest level – in allowing constructive work in regional development and spatial planning happen and to benefit the most from given external chances.

VORWORT

Eingangs möchte ich mich bei Prof. Dr. Norbert Weixlbaumer bedanken, der mich bei der Erstellung dieser Arbeit tatkräftig unterstützt hat und immer ein offenes Ohr für mich hatte. Ich habe von ihm wertvolle Anregungen zu meinem Forschungsthema erhalten und er war von der Konzeption bis zur Fertigstellung der Masterthesis mein wichtigster Ansprechpartner. Darüber hinaus gebührt Herrn Weixlbaumer ein besonderer Dank für seine Hilfestellung im Rahmen der Bewerbung für meinen Erasmus-Aufenthalt in Irland. Ohne dieses Studienjahr im Ausland würden meinem Masterstudium interessante Erfahrungen fehlen.

An dieser Stelle sind auch meine zahlreichen Interviewpartner in Kärnten, der Steiermark, Niederösterreich und Wien zu erwähnen. Die Bereitschaft, mich bei meiner Forschung zu unterstützen, übertraf meine Erwartungen. Die geführten Gespräche lieferten einen wichtigen Beitrag zu meiner Arbeit, die in diesem Umfang so nicht möglich gewesen wäre. Auch hierfür ein herzliches „Dankeschön“, die interessanten Gespräche und Ausflüge in die betroffenen Regionen werden mir in Erinnerung bleiben.

Meine Eltern und meine Familie haben mir nicht nur mein Studium ermöglicht, sondern ich konnte mich stets auf ihren Beistand verlassen. Meine Dankbarkeit dafür kann nicht in Worte gefasst werden.

Nicht vergessen möchte ich auf die Mitglieder der European Geography Association EGEA. Auf den gemeinsamen Veranstaltungen in ganz Europa sind enge Freundschaften entstanden, die, genauso wie die fachlichen Diskurse und die herzliche Atmosphäre bei den diversen Events meine Studienzeit enorm bereichert haben.

KAPITEL 1: EINLEITUNG

Dieses erste von insgesamt vier Kapiteln beschreibt die grundsätzliche Idee der Masterarbeit. Wichtige einleitende Grundlagen wie etwa Problemstellung, Forschungsfrage sowie der Aufbau und eine kurze Beschreibung der Methodik werden auf den folgenden Seiten behandelt.

Problemstellung

Bereits seit den frühen 1990er Jahren und dem Inkrafttreten des Maastricht Vertrages beschäftigt sich die EU Verkehrspolitik mit der Schaffung eines Transeuropäischen Netzes (im Folgenden auch mit TEN abgekürzt), in dem einheitliche Standards den schnellen Güter- und Personenverkehr ermöglichen sollen und dadurch die Verknüpfung der Staaten gefördert wird (vgl. EUROPÄISCHE KOMMISSION 2005, 2f). In der ersten Phase war Österreich nur minimal an diesen Netzen beteiligt und lediglich die Westbahnstrecke Wien-Salzburg und die Verbindung nach Brno (CZ) standen im erweiterten Fokus. In den darauffolgenden Jahren konnte dieser Plan nur teilweise realisiert werden. Um die TEN voranzubringen und rascher zu verwirklichen kam es 2013 zum Erlass einer Novelle. Mit der Verordnung Nr. 1315/2013/EU beschloss das europäische Parlament in einem Zeitrahmen bis 2030 das Kernnetz der EU-Mitgliedsstaaten auf ein hochmodernes Level zu bringen und schuf damit die Grundlage für die heutige europäische Verkehrspolitik. Zusätzlich dazu wurde mit der „Connecting Europe Facility“ ein Fonds geschaffen, der diese Verkehrsprojekte - ergänzend zu den traditionellen Strukturfonds der EU - monetär unterstützt (vgl. BMVIT 2014, 5). Im Zuge dieser Novelle ist ein baltisch-adriatischer Korridor geplant, der nun - neben dem Korridor entlang der Westbahn - auch die österreichische Südbahnstrecke als Teil des europäischen Kernnetzes klassifiziert. Ab 2030 sollen die polnischen Ostseehäfen mit den Häfen an der italienischen und slowenischen Adria verbunden sein. Entlang dieser Strecke wurden der Semmering und die Verbindung Graz-Klagenfurt als Nadelöhre für schnelle Zugverbindungen identifiziert und rückten somit in den Fokus der Planung entlang dieser Achse (vgl. BODEWIG 2018, 37).

Da die alte, unter UNESCO-Weltkulturerbeschutz stehende Semmeringbahn nicht ausbaufähig ist und eine direkte Verbindung zwischen Graz und Klagenfurt fehlt, entstehen an diesen Engstellen und Löchern des Netzes nun der Semmering-Basistunnel sowie die Koralmbahn. Diese beiden Großprojekte, die bis 2026 fertiggestellt werden sollen, ermöglichen einen durchgängigen baltisch-adriatischen Zugverkehr. Darüber hinaus sind weitere Investitionen in die Bahnstrecke südlich von Wien geplant, um einen Zugverkehr mit der geforderten Mindestgeschwindigkeit von 100 km/h zu gewährleisten. Die Verwirklichung dieser Infrastrukturmaßnahmen führt zu erheblichen Streckenänderungen zwischen Wien und Klagenfurt und bietet Österreich die Chance, sich noch stärker in den Weltmarkt einzubinden. Nach der Vollendung des Ausbaus reduziert sich beispielsweise die Fahrzeit auf der Bahnstrecke von Wien zu den Häfen Italiens um 120 Minuten (vgl. ÖBB 2018, 18). Dies gilt sowohl für den Güterverkehr aber auch für den Personenverkehr innerhalb der EU und die TEN-Leitlinien werden so die Verkehrslandschaft Österreichs drastisch verändern.

Für die Verwendung der alten Strecken nach dem erfolgten Ausbau ist von Seiten der EU keine Planung vorgesehen. Weder in den TEN-Protokollen noch in den Kohäsionsplänen der EU wird darauf eingegangen, wie sich der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) in diesen Teilen entwickeln soll. Die Realisierung der TEN wird markante Änderungen im Fahrplan notwendig machen und den Regionalverkehr erheblich beeinflussen. Die jeweiligen Länder und Regionen sowie deren Verkehrsverbände sind daher gefordert, eine Lösung für diese von der EU geschaffene Planungslücke zu finden. An diesem Punkt soll die Masterarbeit ansetzen und untersuchen, wie die betroffenen Gebiete in Österreich von der Implementierung der TEN-Netze profitieren bzw. welche Risiken sich ergeben können, die dem europäischen Ziel der regionalen Kohäsion entgegenstehen.

Zielsetzung und Forschungsfragen

Im Rahmen einer Literaturanalyse und der darauffolgenden empirischen Erhebung sollen die konkreten Auswirkungen der TEN-Politik geklärt werden. Die folgende zentrale Forschungsfrage, die hierbei untersucht wird, lautet wie folgt:

Welche Chancen und Risiken entstehen in den betroffenen Regionen durch die Implementierung des TEN-Korridors entlang der Südbahnstrecke und den Bau des Semmering-Basistunnels und der Koralmbahn?

Die Beantwortung dieser übergeordneten Frage soll Schritt für Schritt im Laufe der vorliegenden Arbeit erörtert werden, um abschließend ein umfassendes Resümee abgeben zu können, welche positiven und negativen Einflüsse die beiden Großprojekte mit sich bringen könnten. Weiters soll im theoretischen Teil der Arbeit auf nachstehende Unterfragen eingegangen werden, um eine Grundlage für den empirischen Teil zu schaffen:

- *Wie stark beeinflusst die EU mittels der Transeuropäischen Netze die nationale Planung?*
- *Welche Entwicklungskonzepte und -strategien verfolgen die einzelnen Planungsebenen?*

Zielsetzung dieser zwei Unterfragen ist es, die Planungspapiere der jeweils zuständigen Institutionen zu untersuchen, um eine Basis für den empirischen Forschungsteil zu schaffen. Es wird erörtert werden, wie und ob die EU die nationale Ebene der Planung übertrifft und durch welche Instrumente dies geschieht. Außerdem soll dabei kritisch hinterfragt werden, ob eine Verbesserung der sozialen Bedürfnisse der EU-Bürger angestrebt werden soll oder es primär um wirtschaftliche Ansätze zur Förderung des internationalen Handels geht.

Nach der Ausarbeitung und Beantwortung der Fragen zum theoretischen Teil soll die Grundlage für die Empirie ausreichend erörtert sein, sodass sich die Interviews auf die Ausarbeitung konkreter, für die Beantwortung der Hauptfragestellung

relevanter Unterfragen konzentrieren können. Die Basis für die Fragestellungen in den Interviews bildet die Beantwortung folgender Forschungsfragen:

- *Ergeben sich durch die TEN größere Nutzen für den Personenverkehr und die Lebensqualität der Bevölkerung oder den Güterverkehr und die Wirtschaft?*
- *Was sind die zu erwartenden Effekte im Nahverkehr entlang bestehender/neuer Strecken nach Inbetriebnahme der Hochleistungsstrecke?*
- *Stellen die TEN-Projekte die internationale Vernetzung der innerregionalen Entwicklung voran?*
- *Wie kann der Infrastrukturausbau als Motor für die Regionalentwicklung bzw. zur Lösung regionaler Probleme genutzt werden?*

Diese letzten Unterfragen sollen dazu dienen, eine weitreichende Analyse zum Thema dieser Masterarbeit zu erlauben. Durch die Verknüpfung von Theorie und Empirie entsteht dann ein umfassendes Bild zur Thematik, das die Beantwortung der zentralen Forschungsfrage in einer zusammenfassenden Stellungnahme zulässt.

Aufbau und Methodik

Nach der Einleitung beschäftigt sich der theoretische Teil mit der grundsätzlichen Einführung in die Thematik. Zuerst wird ein Einblick in die Organisationsstruktur der österreichischen Raumordnung und die für das Thema relevanten Institutionen gewährt. Die Transeuropäische Netze und deren Entstehung sowie die Finanzierung über die „Connecting Europe Facility“ werden näher erläutert. Eine abschließende, kurze Beschreibung der Geschichte der Südbahnstrecke sowie des baltisch-adriatischen Korridors beenden dieses Einführungskapitel.

Der zweite Teil der Theorie zielt auf eine ausführliche Literaturrecherche und Analyse der Planungspolitiken ab, um einen Überblick über die verschiedenen involvierten Ebenen zu erhalten. Danach wird der planungstheoretische Hintergrund dieser Pläne dargestellt, um so besser auf die verfolgten Ziele schließen zu können.

Das dritte Kapitel der Arbeit umfasst eine empirische Untersuchung der betroffenen Institutionen, wo hinterfragt wird, welche Chancen und Risiken durch die TEN in den jeweiligen Planungsebenen zu erwarten sind. Bei der Befragung wird kein standardisierter Fragebogen verwendet, sondern werden auf die betroffene Ebene angepasste, leitfadenbasierte ExpertInneninterviews durchgeführt. Dadurch soll eine möglichst offene Antwortmöglichkeit geschaffen werden, um in der späteren Analyse die verschiedenen Standpunkte bestmöglich darstellen zu können. Angedacht sind Interviews mit Verantwortlichen des Korridormanagements, Bundesministeriums, den ÖBB, VertreterInnen der Verkehrsregionen und Regionalmanagements. So soll die Forschungsfrage auf allen Entscheidungsebenen von der höchsten Institution bis hinunter zur regionalen Ebene diskutiert werden. Hierzu werden drei verschiedene leitfadenbasierte Fragebögen erstellt, damit optimal auf das Arbeits- und Wissensgebiet der heterogenen Interviewgruppen eingegangen werden kann. Die Spanne der Themen soll alle Bereiche von der europäischen Planung bis hin zu den direkten Auswirkungen für die einzelnen Gemeinden umfassen.

Durch dieses Forschungsdesign, gepaart mit einer Analyse der generellen Trends in den betroffenen Regionen, soll das Ableiten von Chancen und Risiken sowie Handlungsempfehlungen ermöglicht werden. Dies geschieht durch eine abschließenden Diskussion und Zusammenfassung der Forschungsergebnisse in Kapitel vier.

KAPITEL 2: THEORETISCHER TEIL

Eingangs wird mit dem theoretischen Hintergrund sowie der Analyse der verschiedenen Planungspapiere die Basis und das Rückgrat für die in Kapitel drei zu behandelnde Empirie geschaffen. Die folgenden Teile liefern, wie bereits erwähnt, zuerst eine thematische Einführung, um den Planungshintergrund der Materie besser verstehen und einordnen zu können. Daraufgehend werden die zu untersuchenden Gebiete verortet und aktuelle Entwicklungstrends erarbeitet. Im Hauptteil, der mit einer umfassenden Analyse abschließt, werden die verschiedenen Planungsebenen mitsamt deren Strategien und Konzepten vorgestellt. Im letzten Teil wird auf den zu dem Zeitpunkt bestehenden Forschungsstand der Arbeit eingegangen.

1 Einführung

Die folgenden Unterpunkte geben nun einen Abriss und eine Einsicht in die wichtigsten Rahmenbedingungen dieser Arbeit. Eine Einführung in die Geschichte der Transeuropäischen Netze sowie deren Ziele und Finanzierung werden in diesem ersten Abschnitt genauso behandelt, wie ein historischer Abriss der Südbahnstrecke. Zusätzlich bedarf es auch einer Erklärung der grundsätzlichen Zuständigkeitsstrukturen in der österreichischen Raumordnung, um im späteren Verlauf der Arbeit die Projekte der richtigen Ebene zuzuordnen. Danach wird ein Einblick in die Forschungsthematik des „soft planning“ und der sogenannten Europäisierung der Raumordnung gewährt. Zuletzt erfolgt ein Abriss über die verschiedenen historischen und aktuellen Theorien der Regionalentwicklung, die für diese Arbeit relevant sind, um im Abschluss die verschiedenen Planungspapiere und deren Intentionen und Visionen planungstheoretisch einordnen zu können. Nach diesem Teil der Arbeit soll also ein grundlegendes Verständnis über die behandelte Thematik vorliegen, damit die verschiedenen Pläne und Politiken ausführlichst analysiert werden können und die ersten Forschungsfragen beantwortet werden können.

1.1 Transeuropäische Netze

Die Geschichte der Transeuropäischen Netze startete bereits vor fast 30 Jahren, als 1990 die europäische Kommission dem Aktionsplan für eine gemeinsame Verkehrs-, Energie- und Telekommunikationspolitik zustimmt. 1993 folgt mit dem Vertrag von Maastricht die gesetzliche Rechtsgrundlage für das Projekt und 1996 wurden die ersten TEN-Leitlinien per Verordnung erlassen. Das damalige Netz sollte in 14 Korridoren 94.000 Schienenkilometer umfassen und bis 2020 fertiggestellt sein (vgl. EUROPÄISCHE KOMMISSION 2005: 6; EUROPÄISCHES PARLAMENT 2010: Art. 2 Abs. 1). Die EU-Erweiterungen in den Jahren bis 2007 veranlassten die Kommission zur ständigen Erneuerung der Leitlinien bis 2010, sodass keine erhebliche Annäherung an die Ziele geschah und 2013 eine überarbeitete Leitlinie beschlossen wurde, die einen Neustart bedeutete.

Viele der bereits 1996 vom europäischen Parlament festgelegten Grundlagen finden sich in den neuen TEN-Leitlinien wieder. Ein wesentlicher Unterschied besteht allerdings im Detailgrad der beiden Beschlüsse. In der aktuell gültigen Fassung werden klare Problemstellungen und Ziele der Netze definiert. Bereits Abschnitt 2 legt fest: *„Die Planung, der Aufbau und der Betrieb Transeuropäischer Netze dienen (...) wichtigen Unionszielen, wie dem reibungslosen Funktionieren des Binnenmarkts und der Stärkung des wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalts. Zu ihren Zielen gehört auch die nahtlose, sichere und nachhaltige Mobilität von Personen und Gütern, die Erreichbarkeit und Anbindung aller Regionen der Union zu gewährleisten und zu weiterem Wirtschaftswachstum und zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit in globalem Maßstab beizutragen“* (EUROPÄISCHES PARLAMENT 2013: Abs. 2, Z. 1-8). Direkt zu Beginn des Beschlusses wird also die Wichtigkeit aller Regionen hervorgehoben. Diese Formulierung wird im weiteren Verlauf dieser Arbeit noch von erheblicher Bedeutung sein.

Um tatsächlich alle Regionen der Union anzubinden, verfolgen die Leitlinien eine Doppelstrategie. Einerseits wird ein sogenanntes Gesamtnetz geschaffen, das alle wichtigen Zugstrecken innerhalb der EU, aber auch über deren Grenzen hinaus, verbindet und bis 2050 fertiggestellt sein soll. Andererseits werden die wirtschaftlich bedeutendsten dieser Strecken im sogenannten Kernnetz zu Korridoren

zusammengefasst, die im Aufbau Vorrang erhalten und 2030 in Betrieb genommen werden sollen (vgl. EUROPÄISCHES PARLAMENT 2013: Abs. 11ff). Jeder dieser neun neu geschaffenen Korridore erhält ein individuelles, separates Konzept als Instrument sowie eine/n eigene/n KorridormanagerIn. Dieser soll mit den involvierten Staaten zusammenarbeiten und auftretende Probleme lösen, damit gewährleistet wird, dass sein/ihr Korridor schnellstmöglich umgesetzt werden kann. Weiters hat der/die KoordinatorIn sowohl einen jährlichen Bericht zum Fortschritt seines Korridors abzugeben und gemeinsam mit den Behörden der Mitgliedstaaten auch einen Arbeitsplan für die konkreten Projekte zu erstellen (EUROPÄISCHES PARLAMENT 2013: Art. 45 Abs. 5)



Abb. 1: TEN-Kernnetz. EUROPÄISCHE KOMMISSION 2013: 4.

Die Infrastrukturanforderungen für jeden einzelnen dieser Korridore umfassen unionsweit einheitliche Richtlinien. Für den Schienenverkehr gelten folgende Anforderungen (vgl. BMVIT 2014: 5):

- vollständige Elektrifizierung der Trasse

- mindestens 22,5 t Achslast
- Mindestgeschwindigkeit 100 km/h
- 740 m Zuglänge möglich
- Ausstattung mit ERTMS (europaweites, digitales Mess- und Managementinstrument für Zugstrecken)
- Spurweite 1.435 mm

Die dadurch entstehenden Kosten in den neun Korridoren werden aus verschiedenen Fördertöpfen der EU mitfinanziert. Ein extra für die Finanzierung von Infrastrukturmaßnahmen geschaffener neuer Fonds unter dem Namen Connecting Europe Facility, kurz CEF, wurde ab 2014 mit 26,25 Milliarden Euro dotiert, um den ehrgeizigen Plan der Verwirklichung des Kernnetzes zu ermöglichen. Somit wurde das Budget von vor 2013 auf das Dreifache für die Förderperiode ab 2014 erhöht. Etwa die Hälfte davon ist zweckgebunden für Mitgliedsstaaten die vom Kohäsionsfonds unterstützt werden und somit zusätzliche Hilfe für Infrastrukturprojekte der TEN bekommen (vgl. EUROPÄISCHE KOMMISSION 2013: 2). Die restlichen Kosten werden von den Staaten und den zugehörigen Verwaltungseinheiten übernommen.

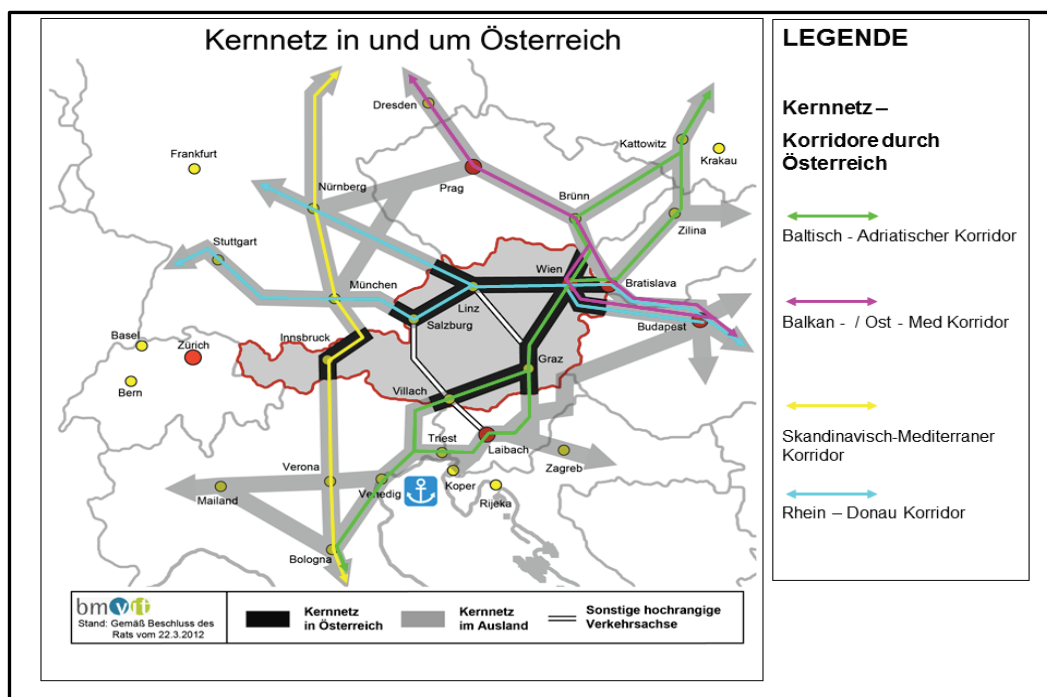


Abb. 2: Kernnetze in Österreich. BMVIT 2014: 6.

Österreich ist Teil von vier Korridoren und damit ein wichtiges Transitland der TEN (vgl. BMVIT 2014: 6). Neben dem Rhein-Donau-Korridor entlang der Westbahnstrecke Salzburg-Wien umfasst der größte Teil der Projekte auf österreichischem Territorium den baltisch-adriatischen Korridor entlang der Südbahn. Die Strecke Kufstein-Innsbruck-Brenner fällt in den skandinavisch-mediterranen Korridor und die Strecke zwischen Wien und Nickelsdorf in den Ost-Med Korridor.

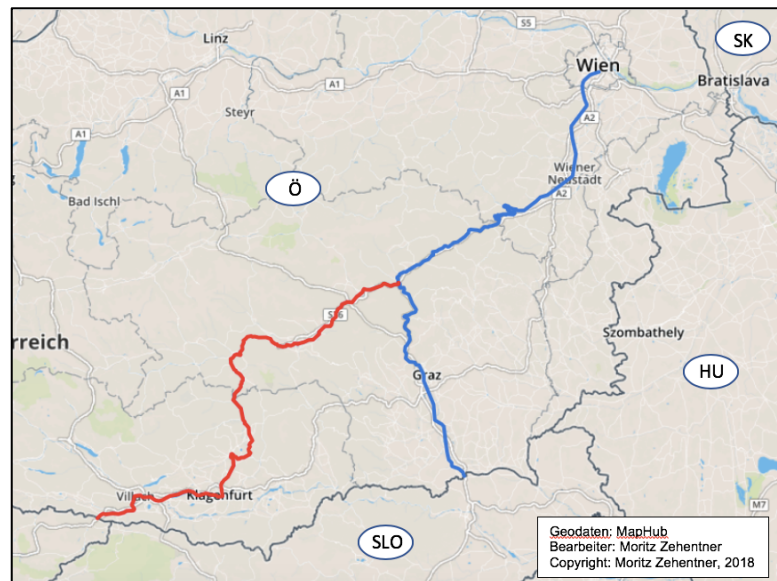
Die aktuell umfangreichsten Bauvorhaben stellen die Errichtung des Brenner-Basistunnels, des Semmering-Basistunnels, der Trasse entlang der neu zu bauenden Koralmbahn und die Elektrifizierung des Abschnittes Wien Stadlau-Marchegg-Bratislava dar. 2014 - 2017 hat Österreich für 39 CEF-förderfähige Projekte rund 750 Millionen Euro für Schienenprojekte erhalten, was einen Anteil von etwa 5% der Gesamtkosten aller notwendigen Projekte entspricht (vgl. EUROPÄISCHE KOMMISSION 2018a: 1f). Der Semmering-Basistunnel wurde trotz der Priorität als Nadelöhr vorerst als nicht förderfähig bewertet. Der Abschnitt der Koralmbahn erhielt statt der beantragten 450 Millionen nur 60 Millionen Euro. Insgesamt wurde vom CEF nur die Hälfte der förderfähigen Projekte in Österreich finanziell unterstützt (vgl. UNGERBÖCK 2015).

Aufgrund der Tatsache, dass drei der genannten Projekte entlang der Südbahnstrecke liegen, ist hier der Einfluss und die regionale Veränderung durch die TEN am spürbarsten, weshalb diese Strecke als Untersuchungsgebiet der Masterarbeit ausgewählt wurde.

1.2 Südbahn/Baltic-Adriatic Korridor

Bereits im 19. Jahrhundert bestand die Intention Polen über Tschechien, Wien und Slowenien mit der italienischen Adria zu verbinden und somit den europäischen Handel anzukurbeln. Im österreichisch-ungarischen Vielvölkerstaat war dies rechtlich leichter umsetzbar, da sich alle Gebiete entlang der Strecke innerhalb des Territoriums der Habsburgermonarchie befanden. Um 1825 sollte die bestehende Nordbahn gemäß den Plänen von Erzherzog Johann ab Wien nach Süden zum Hafen von Triest verlängert werden (vgl. DIENES und SCHMIDT 2007: 7). Das größere

Hindernis stellte dagegen die Alpenüberquerung dar. Der Investor Georg von Sina präsentierte 1836 schließlich seine ausgearbeiteten Pläne zur Realisierung des Projekts, allerdings mit Endstation in Győr statt Triest. Aufgrund des Aufschwungs des Triester Hafens und der ansässigen Werften änderte von Sina seine Pläne und von 1839 bis 1842 wurde der erste Abschnitt bis Gloggnitz fertiggestellt. Bis 1844 arbeitete man an der Verbindung Mürzzuschlag-Graz, während die Überquerung des Semmerings wegen fehlender technischer Mittel noch vermieden wurde. Nach weiteren zehn Jahren konnten unter der Leitung des Architekten Carl Ritter von Ghega 1854 die Bauarbeiten an der Bergetappe abgeschlossen werden (vgl. DIENES und SCHMIDT 2007: 8). Am 27. Juli 1857 nahm die K. & K. Monarchie die neue Südbahnstrecke in Betrieb. Durch diese architektonische Meisterleistung (weltweit erste Eisenbahn, die auf fast 900 m Höhe verkehrt) mit ihren zahlreichen Tunneln und Brücken wurde nicht nur der Handel entlang der Strecke forciert, es erfolgte gleichzeitig auch eine Erschließung für den Tourismus am Semmering. Bis 1918 übertraf der Triester Hafen durch die neue Bahnverbindung sogar den Hamburger Hafen in seiner Transportkapazität. Nach dem Zerfall der Monarchie 1918 ging es mit der Wirtschaft stark bergab und der Name Südbahn wurde nunmehr für die Verbindung Wien – Semmering – Klagenfurt – Villach – Udine verwendet (vgl. DIENES und SCHMIDT



2007: 11). Eine Wiederaufnahme des

Abb. 3: Südbahnstrecke alt (blau) und neu (rot). Eigene Darstellung

Betriebes entlang der alten Strecke über Graz scheiterte 1962 nach kurzer Wiederinbetriebnahme des Kurses allerdings an den komplizierten Zollkontrollen und Visabestimmungen. Bis heute existiert keine Direktverbindung von Wien nach Triest (vgl. DIENES und SCHMIDT 2007: 12). 1998 wurde die Semmeringbahn in das UNESCO-Weltkulturerbe aufgenommen (vgl. DIENES und SCHMIDT 2007: 9f).

2014 wurde die alte klassische Südbahnstrecke, als auch die „neue“, nicht stillgelegte Südbahnroute über Klagenfurt wiederbelebt. Die europäische Staatengemeinschaft erkannte das frühere Potenzial der Strecke und die

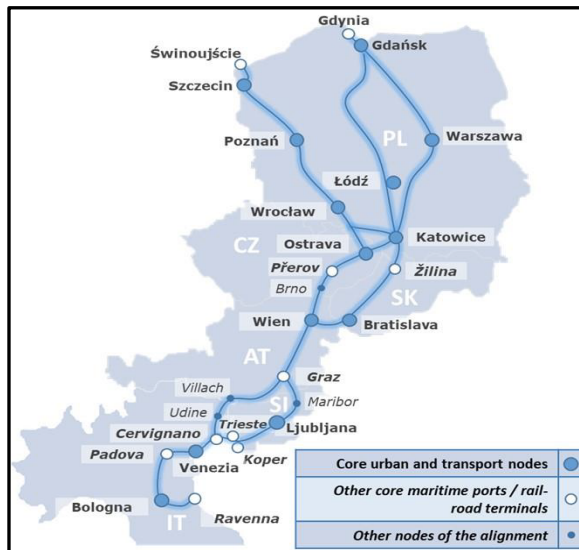


Abb. 4: baltisch adriatischer Korridor.
BODEWIG. 2018: 8.

österreichischen Abschnitte wurden in den neu geschaffenen baltisch-adriatischen Korridor des Kernnetzes der TEN aufgenommen. In den ersten TEN-Leitlinien von 1996 war die Route noch nicht berücksichtigt (vgl. EUROPÄISCHE KOMMISSION 2005). Dieser neu geschaffene baltisch-adriatische Korridor soll die polnischen Häfen Gdynia (bei Danzig/Gdańsk) und Swinoujście nahe Stettin/Szczecin mit den Adria Häfen Ravenna, Koper, Triest,

Cervignano und Padova verbinden. Entlang der Strecke schneidet sich dieser Korridor mit fünf anderen TEN-Strecken und 13 urbane Zonen mit dazugehörigen Flughäfen werden entlang der Trasse passiert (vgl. BODEWIG 2018: 9). Von Norden und Osten gelangen über mehrere verschiedene Streckenverläufe Güter- und Personenverkehrszüge nach Wien, bevor ab dort die Trasse entlang der historischen und neuen Südbahnstrecke bis Ravenna verläuft (siehe Abb. 8). Die Fertigstellung des Gesamtnetzes dieses Korridors soll bis 2030 erfolgen, wenn alle fehlenden Teilstücke befahrbar sind bzw. den Anforderungen der Leitlinien entsprechen. Der Semmering-Basistunnel sowie die Koralmbahn sollen spätestens 2026 ihren Betrieb aufnehmen, wodurch die behindernden Nadelöhre der baltisch-adriatischen Bahnlinie beseitigt werden (vgl. BODEWIG 2018: 37).

Um ein der EU-Verordnung entsprechendes Netz entlang des gesamten Korridors von Nord nach Süd zu schaffen, wurden bis heute 640 Projekte mit einem geschätzten finanziellen Volumen von 84 Mrd. € identifiziert. Bis 2018 wurden davon über 400 Projekte begonnen und 87 bereits abgeschlossen (vgl. BODEWIG 2018: 17). Die Mehrheit der fehlenden Infrastrukturanforderungen entfällt auf die polnischen und slowenischen Abschnitte sowie auf die meisten Grenzpassagen.

Laut drittem Arbeitsbericht des ehemaligen Korridorleiters Kurt Bodewig werden aber auch hier alle wichtigen Projekte mit Ausnahme des ERTMS-Systems bis 2030 fertiggestellt sein (vgl. BODEWIG 2018: 43). An der Südbahnstrecke kommen zu den für diese Arbeit entscheidenden Projekten noch zwei weitere Bauvorhaben hinzu: Der Ausbau des Grenzübergangs zwischen Graz und Maribor (SLO) und die Implementierung des ERTMS auf dem Großteil der Südbahn (vgl. BODEWIG 2018: 36ff). Da es entlang der Trasse Graz-Maribor aber zu keinen Veränderungen der Linienführung kommt, sondern lediglich eine Modernisierung und Erweiterung vorgenommen wird, werden diese letztgenannten Projekte nicht weiter in der Masterarbeit behandelt und fallen aus dem Untersuchungsgebiet der Forschung. In der Folge stellt sich die Frage nach der Zuständigkeit für die Planung und Durchführung derartiger Bahnprojekte in Österreich. Darüber soll eine Einführung in die Organisationsstruktur der Raumordnung des Staates Aufschluss bringen.

1.3 Raumordnung in Österreich

Vorerst ist klarzustellen, dass Raumordnung und Raumplanung von unterschiedlicher Bedeutung sind. Raumordnung wird nach Definition der Österreichischen Raumordnungskonferenz (ÖROK) definiert als *„die Gesamtheit der Maßnahmen öffentlicher Gebietskörperschaften hoheitlicher und privatwirtschaftlicher Art {...}, die darauf abzielen, das gesamte Territorium nach bestimmten politischen Zielvorstellungen zu gestalten“* (ÖROK 1998: 22). Zusammengefasst: all jene Politiken, die raumbezogene Maßnahmen jeglicher Art betreffen. Raumplanung dagegen stellt in Österreich den Begriff der eigentlichen Umsetzung der Raumordnung, also die Planungspraxis dar (vgl. ÖROK 1998: 22). Da die Struktur der Republik Österreich föderal aufgebaut ist, ist die Gesetzgebung im Bereich der Raumordnung in den einzelnen Bundesländern zwar ähnlich, jedoch nicht einheitlich geregelt. Die Grundlage dazu liefern die Artikel 10 bis 12 des Bundesverfassungsgesetzes (B-VG) worin festgelegt ist, dass lediglich Fachmaterien wie etwa Forstwesen, Bergwesen, überregionales Straßennetz und auch Eisenbahnwesen von der sogenannten „Generalklausel zu Gunsten der Länder“ (Art. 15) von der Planung durch die Länder ausgenommen sind (vgl. ÖROK 1998: 23). Somit liegt die Gesetzgebung in Sachen Raumordnung bei den jeweiligen Ländern, die mit Raumordnungsrecht und Baurecht die juristischen

Grundlagen für ihr Territorium schaffen. Artikel 118 des B-VG bestimmt zusätzlich, dass alle Gemeinden innerhalb des jeweiligen Landes per Gesetz dazu verpflichtet sind, die örtliche Raumordnung durchzuführen, sprich Flächenwidmungspläne (und gegebenenfalls auch Bebauungspläne) zu erstellen. Aus dem die Raumordnung betreffenden Artikel des Bundesverfassungsgesetzes geht folgende Organisationsstruktur hervor:

Bund	Land	Gemeinde
Regelt Fachmaterien und jeweilige Gesetze für Forstwesen, Bergwesen, Elektrizität, Eisenbahn u.a. (B-VG Art. 10-12) Kein bundesweites Raumordnungsgesetz, ÖROK als Vermittler	Erlässt Gesetze zur Bau- und Raumordnung (B-VG Art. 15) Betreibt überregionale Raumordnung: Aufsichtsbehörde der Gemeinden	Erstellt Flächenwidmungs- und Bebauungsplan, örtliche Entwicklungskonzepte (B-VG art. 118) Vollzieht die örtliche Raumplanung

Tab. 1: Organisationsstruktur der österreichischen Raumordnung Teil 1. Eigene Darstellung, Quelle: ÖROK 1998:23f

Aus dem Vorangegangenen ergibt sich das Fehlen eines bundesweiten Instruments zur Regelung der gesamtstaatlichen Raumordnung. Um die Kommunikation und Einheitlichkeit der Raumordnung der Länder zu verbessern, wurde deshalb 1971 die österreichische Raumordnungskonferenz gegründet, die bundesweite Abwicklungen erleichtern soll. Die ÖROK stellt zwar keine rechtsgebende Institution dar, regelt seither aber den länderübergreifenden Dialog und fungiert als Beratungsorgan (vgl. ÖROK 1998: 24). Weiters ist die ÖROK befugt, bundesweite Leitlinien (wie etwa das später beschriebene Konzept zur Raumentwicklung) herauszugeben, die den Ländern als Anhaltspunkt für die (regionale) Planung dienen sollen.

Die wenigen Fachplanungen, die in den Kompetenzbereich des Bundes fallen, werden von den jeweiligen Ministerien betreut. Die von dieser Arbeit umfasste, bundesweite Verkehrswegeplanung fällt z.B. in den Bereich des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (vgl. ÖROK 1998: 35). Der Bund legt mittels Verordnung die jeweiligen Verkehrstrassen verbindlich

fest, welche in weiterer Folge von den Ländern und Gemeinden in der Planung berücksichtigt werden müssen. Ministerium und Österreichische Bundesbahnen (im Folgenden als ÖBB abgekürzt) erstellen gemeinsam bundesweite Rahmenkonzepte für den (Schienen-)Verkehr in Österreich. Die Umsetzung übernimmt allerdings nicht das Ministerium, sondern diese geht in den Aufgabenbereich der ÖBB über (vgl. ÖROK 1998: 72).

Der Kompetenzbereich der Länder umfasst sämtliche andere überregionale Planungsinstrumente mit Ausnahme der vorher genannten Fachmaterien. Als überregionale Aufsichtsbehörde fällt den Raumordnungsabteilungen des Landes die Aufgabe zu, die örtlichen Raumplanungen der einzelnen Gemeinden auf ihre Gesetzmäßigkeit zu prüfen und aufeinander abzustimmen. Diese Funktion bezeichnet man in der Raumordnung als Gegenstromprinzip. In einigen Bundesländern wie z.B. in Salzburg wird diese überörtliche Funktion durch die Einführung einer zusätzlichen Planungsebene, der Region, auch örtliche Raumplanung betrieben. In den für diese Arbeit relevanten Bundesländern Kärnten, Steiermark und Niederösterreich gilt eine andere Regelung. In der Steiermark etwa, existieren zwar ebenso Regionalmanagements, diese haben jedoch nur beratenden und keinen planerischen Charakter. In NÖ und Kärnten werden ebenfalls regionale Entwicklungspläne erstellt, die allerdings zentral verwaltet werden (vgl. ÖROK 1998: 25). Die regionale Planungsebene fällt in diesen Bundesländern zur Gänze weg. Teil dieser überregionalen Entwicklungspläne sind sogenannte Mobilitäts- oder Verkehrskonzepte, die im späteren Verlauf erörtert werden.

Durch den EU-Beitritt Österreichs müssen zusätzlich zu der auf Seite 9 gezeigten Tabelle (Tab. 1) auch die Planungsinteressen der Union berücksichtigt werden. Diese verfolgt zwar keine gemeinsame Politik in Sachen Raumordnung, verfügt allerdings über eine Reihe bedeutsamer Instrumente, wie z.B. die Förderung des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts durch die Kohäsionspolitik, die Vergabe der Strukturfonds und die Erstellung von Leitlinien wie etwa dem europäischen Raumordnungskonzept EUREK oder der territorialen Agenda. Die Schaffung der Transeuropäischen Netze samt rechtsgültiger gemeinschaftlicher

Verordnung (vgl. ÖROK 1998: 35) gilt als weiteres Instrument der Planung durch die Staatengemeinschaft und beeinflusst damit die nationale Ebene.

1.4 Europäische Raumordnung und soft planning

Die Geschichte der Europäischen Union beginnt im Jahr 1952 mit der Gründung der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl. Dieser supranationale Körper war so erfolgreich, dass sich die RaumplanerInnen der betroffenen Länder Frankreich, Deutschland, Niederlande und Belgien dazu entschlossen, auch für eine gemeinschaftliche grenzüberschreitende Raumordnung im Kerngebiet der Kohleindustrie zu werben. 1955 entstand daraufhin die eigenständige „Conference of Regions in North-West Europe“, die die Gebiete Nordrhein-Westfalens und die anschließenden belgischen, niederländischen und französischen Gebiete zu einer Planungsgemeinschaft zusammenschloss. Mit der Unterzeichnung der römischen Verträge (1957) wurde schließlich der rechtliche Grundstein der heutigen Union gelegt, allerdings fand kein Aspekt der Raumordnung Aufnahme in diesen Vertrag. (vgl. FALUDI 2014: 159). In diesen ersten Jahren der Union kam es zwar zum Austausch von Ideen in Bezug auf Themen der Raumordnung, eine einheitliche europäische Politik wie z.B. im Bereich des Handels gibt es aber bis heute nicht. Diesen Austausch von Ideen und best practise Beispielen etc. versteht man weithingehend als „Europäisierung der Raumordnung“. Juristische Grundlagen und Gesetze, die top-down vom Europäischen Parlament verordnet werden können und somit in nationales Recht übergehen, sprich eine „EU“ropäisierung der Raumordnung, findet sich bis dato lediglich im wissenschaftlichen Diskurs, ist also noch nicht vollzogen worden (vgl. FALUDI 2014: 155f.). Trotz des Fehlens einer einheitlichen Regelung hat die Europäisierung der Planung die nationalen Systeme bis heute auf unterschiedliche Weise beeinflusst (vgl. GIANNAKOOUROU 2012: 117). Durch die Schaffung von Leitlinien wie z.B. das EUREK und die Territoriale Agenda gibt die EU Rahmenbedingungen vor, die zu einer unionsweiten Raumordnung führen und die Mitglieder beim Erstellen ihrer nationalen Agenden unterstützen sollen (vgl. PURKARTHOFFER 2016: 3ff.). Ein weiterer Weg zur Beeinflussung der Planung konnte durch Fördermittel geschaffen werden. Programme wie INTERREG basieren auf der Bildung von grenzüberschreitenden Regionen, die erst bei Durchführung von gemeinsamen Aktionen Fördermittel erhalten (vgl. FALUDI

2014: 163). Die Kohäsionspolitik, als wichtigstes Mittel der Regionalentwicklung, fällt ebenso in die Strategie der europäischen Förderungen und Fonds. Eine dritte Möglichkeit bildet die Schaffung sogenannter „soft spaces“. Durch gemeinsame kulturelle, geographische oder geschichtliche Assets mehrerer Staaten werden neue Regionen geschaffen, die gemeinsam Fördergelder erhalten, um diese Regionen zu stärken. Als Beispiel kann hier die Donaumaumstrategie (Danube Strategy) genannt werden (vgl. FALUDI 2014: 165).

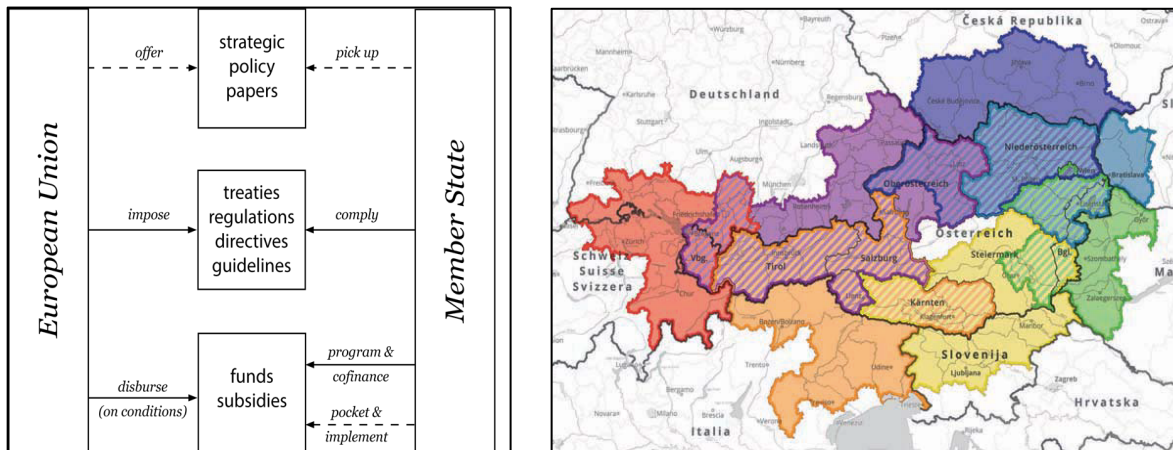


Abb.5: Strategien der Europäischen Raumordnung. PURKARTHOFFER 2016:4.

Abb. 6: Grenzübergreifende Regionen in Österreich. ÖROK 2018a: 36.

Diese drei Wege können für eine EU-geregelten Raumordnung genutzt werden und sind für die Transeuropäischen Netze von Relevanz. Als Grundlage dienen die TEN-Leitlinien und die CEF, durch welche Fördergelder für einzelne Bauprojekte verteilt werden. Durch die Schaffung und Benennung eines baltisch-adriatischen Korridors entsteht ein soft space, der eine zusammenhängende Region entstehen lässt. In der Summe dieser Faktoren spricht man in Bezug auf die TEN von soft planning.

Im Gegensatz zum traditionellen hard planning, bei dem ein ganz klar abgetrennter Raum eines Staates von der Behörde durch Gesetze top-down geplant wird, ist der Ansatz des soft planning eine eher moderne Strategie in der Raumordnung. Stead (2014) erläutert, dass diese soft spaces keinen administrativen Grenzen folgen würden, womit auch die institutionelle und legitimierende Basis fehle. Deshalb könne soft planning nie die Wirkung einer nationalen Planung erreichen. Trotzdem oder gerade wegen dieser fehlenden Formalität stellen soft spaces Chancen für die Regionen dar, in denen eine solche Strategie verfolgt wird. Durch das Fehlen von

politischem oder territorialem Interesse wird den räumlichen Entitäten erlaubt die gewohnte Struktur etwas aufzubrechen, sodass durch die gewonnene Informalität Entscheidungen schneller getroffen werden können. (vgl. PURKARTHOFFER 2016: 6). Bei näherer Betrachtung entstand die EU auf der Basis eines soft spaces und setzt nun durch Leitlinien und Konzepte diese Vorgehensweise weiter fort, was am Beispiel der Korridore der Transeuropäischen Netze erkennbar ist. (vgl. ALLMENDINGER et al. 2014: 2707). Die Strategie des soft planning hat man in der Union (nach dem Scheitern einer gesamteuropäischen Raumordnung) aufgenommen, weil erkannt wurde, dass Probleme wie Klimawandel, globale wirtschaftliche Krisen oder fehlende Infrastruktur innerhalb eines supranationalen Staatenbundes nicht von den Planungsinstrumenten der Mitglieder selbst gelöst werden können (vgl. PURKARTHOFFER 2016: 10). Durch etliche Strategiepapiere und Leitlinien konnte letztendlich doch ein Weg zu einer unionsweiten, gemeinschaftlichen Planung in einigen Sektoren gefunden werden.

Mit dem EU-Beitritt Österreichs am 1.1.1995 mussten viele Verordnungen und Richtlinien in nationales Recht umgewandelt werden. Die ÖROK wurde zum Koordinator für räumliche Belange zwischen der Union und den Bundesländern. Dadurch wurde zum einen eine bessere und zentralstaatlichere Verwaltung von Fördergeldern ermöglicht und zugleich eine Institution beauftragt, welche seine von EU-Agenden beeinflussten Rahmenprogramme in den Ländern umsetzen kann (vgl. PURKARTHOFFER 2016: 14). Gemeinsam mit der europäischen Raumordnungspolitik entsteht also ein abschließendes Bild der Raumordnungsstruktur in Österreich:

Bezugsebene \ Wer erstellt	Europa	Bund	Land	Gemeinde
Europa	EUREK Terr. Agenda			
Bund - gesamtstaatlich		Österr. Raumentwicklungskonzept „ÖREK 2011“		
Land		Materiengesetze Fachplanungen Konzepte	ROGs Landes-RO- Programme & Konzepte	
Region – regionale Ebene			Regionale RO- bzw. Sach- Programme	
Gemeinde – lokale Ebene			div. regionale Konzepte	ÖEK: Örtl. Entw. Konzept FWP: Flächenwidmungspl BBP: Bebauungsplan

Abb. 7: Organisationstruktur der österreichischen Raumordnung Teil 2. ÖROK 2018b.

Mit dieser Abbildung und den vorangegangenen Ausführungen einschließlich der Raumordnung in der EU ist dieser Themenkreis abgeschlossen und es erfolgt im Anschluss ein Einblick in die Planungstheorie.

1.5 Theorien der Regionalentwicklung

Die Konzepte und Rahmenprogramme, die im Hauptteil dieses Kapitels analysiert werden, basieren nicht nur auf dem vorgestellten soft planning, sondern es fließen zusätzlich traditionelle und modernere Ideologien und Ansätze der Regionalentwicklung bzw. der Wirtschaftsgeographie mit ein. Im Folgenden sollen also einige wichtige Konzepte der Regionalentwicklung näher vorgestellt werden, um anschließend die Analyse der Planungspapiere vor einen theoretischen Hintergrund stellen zu können.

Den Anfang aller Entwicklungstheorien in der Wirtschaft bildet die Neoklassik. In der Neoklassik wurde der Fokus auf die Faktoren Kapital und Arbeit gelegt. Trotz der Immobilität der lokalen Güter können Kapital und Arbeit zwischen den Regionen verschoben werden. Wird vergleichsweise in einer Region X sehr kapitalintensiv gearbeitet und in einer benachbarten Region Z arbeitsintensiv, also billiger, kommt es so lange zu einer Verschiebung der Faktoren bis sich Region X und Region Z

aneinander angeglichen haben und mit gleich viel Kapital sowie Arbeitskräften produzieren (siehe Abb.8).

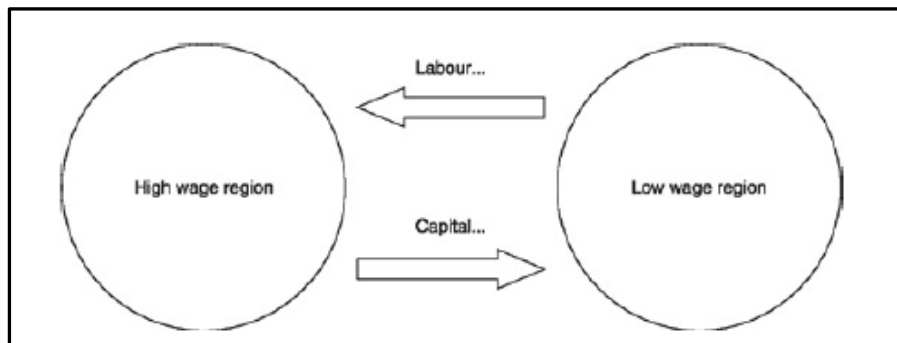


Abb. 8: Ausgleich von Arbeit und Kapital zwischen zwei Regionen. PIKE et al 2016: 64

Die Rolle von Nähe und Distanz und damit verbundene Vor- und Nachteile, die in der Realität entstehen würden, bleiben in dieser Theorie unberücksichtigt, was folglich auch deren größten Kritikpunkt darstellt. An diesem Ansatz muss außerdem die Exogenisierung des technischen Fortschritts kritisiert werden, der hier scheinbar willkürlich vom Himmel fällt. Die Notwendigkeit des technischen Fortschrittes ist jedoch zwingend notwendig, um dauerhaftes Wachstum zu generieren und kann nicht einfach als zufällig angenommen werden. Um dieses Problem zu lösen, wurde später in der „neuen endogenen Wachstumstheorie“ ein Forschungs- und Entwicklungssektor in die mathematische Formel der Neoklassik ($Y = K * L$ oder Output = Kapital * Labour/Arbeit) eingebaut (vgl. PIKE et al. 2016: 60ff).

Die Polarisierungstheorie ist geprägt vom Ansatz der „economies of scale“ und Teil der Gruppe der postkeynesianischen Wirtschaftsmodelle. Je größer der Betrieb umso mehr Umsatz kann generiert werden und desto mehr wächst die Region. Diese Effekte entstehen vor allem durch Spezialisierung und Agglomeration von Betrieben. Agglomeration bestimmter Sektoren wiederum führt zu Disparitäten innerhalb der Region und es entstehen Zentren und Peripherien. Die Nähe zu den Zentren ist in diesem Ansatz besonders wichtig, da dort ein Großteil der Wirtschaft verortet ist. Die Auswirkung der Zentren auf die regionalen Verflechtungen kann hierbei sowohl positiv als auch negativ betrachtet werden. Eine positive Sichtweise wäre z.B., wenn die Zentren über externe Effekte und Multiplikatoreffekte positive Rückkoppelungen in Betrieben der Peripherie auslösen. Durch Sickereffekte würde außerdem das in den Zentren produzierte Wissen in die wirtschaftlich schwächeren

Gebiete transportiert und Disparitäten ausgeglichen. Eine negative Auswirkung und in der Realität öfter beobachtet, wäre die Annahme, dass das Zentrum die Peripherie als billige Produktionsstätte ausnutzt, wodurch die Diskrepanz weiter erhöht wird (vgl. PIKE et al. 2016: 72ff).

Die Grundidee der neuen Wachstumstheorie (New Economic Geography) fußt auf dem Prinzip des Wachstums aus der Region heraus, also eine bottom-up Strategie. Im Hauptfokus steht hierbei der Außenhandel. Sinkende Transportkosten, die als Folge einer guten Infrastruktur entstehen, erleichtern die Erschließung zusätzlicher Märkte. Durch einen so forcierten Handel entstehen einerseits globale Zentren und Peripherien, die mit Fortdauer und Zunehmen dieser Außenhandelsverflechtungen voneinander divergieren, während andererseits die in dieses System integrierten Staaten immer mehr konvergieren. Die regionale Divergenz oder Konvergenz hängt zwar zu einem Großteil von den Transportkosten ab, zusätzlich relevant ist aber noch, ob die betroffene Region Teil dieses vernetzten Handelssystems ist. Die Aufgaben für die Regionalpolitik sind somit eindeutig die Schaffung eines offenen Marktes und die Herstellung einer guten Infrastruktur, die kurze Wege und sinkende Transportkosten zulässt, sodass Akkumulationen entstehen können. Befindet sich ein Standort fernab aller Zentren wird die Integration in das bestehende System und der Aufbau von Akkumulationszentren erschwert sein. Diese Situation kann entweder durch extreme Spezialisierung oder durch die Erschließung etwaiger Marktlücken, die sich aufgrund der geographischen Gegebenheiten speziell an diesem Ort begünstigt anbieten, gelöst werden. Durch Akkumulationseffekte würde sich in der Folge eine über den lokalen Markt hinausreichende Exportmöglichkeit ergeben. Doch selbst bei Vorhandensein der günstigsten Voraussetzungen, scheitert die Umsetzung in den meisten Fällen an der mangelnden Infrastruktur (vgl. PIKE et al. 2016: 124ff).

Zuletzt wird der modernste Ansatz der Entwicklungstheorien vorgestellt: die nachhaltige Regionalentwicklung. Der Grundgedanke dieser Theorie ist die Nachfrage und die Bedürfnisse der aktuellen Generation zu stillen und gleichzeitig eine Entwicklungsmöglichkeit und Wachstum für zukünftige Generationen zu ermöglichen. Eine große Rolle spielt also ressourcen- und energieschonendes Wachstum. Dieses Ziel kann nur erreicht werden, wenn man neue, überterritoriale

Entitäten schafft, die miteinander kollaborieren, anstatt im globalen Wettkampf zu konkurrieren. Nur durch ein intensives Miteinander und die Weiterentwicklung von nachhaltigen Technologien können die notwendigen Einsparungen für globale Herausforderungen ohne Beeinträchtigung des wirtschaftlichen Wachstums kompensiert werden. Zusammenfassend gewinnt der Forschungs- und Entwicklungssektor an Bedeutung und zusätzlich werden starre, historische Räume weiter aufgeweicht (vgl. PIKE et al. 2016: 142ff).

Abschließend muss erwähnt werden, dass neben den hier vorgestellten Konzepten der Regionalentwicklung ein großer Pool an Theorien (z.B. Keynesianismus, marxistische, radikale, endogene Wirtschaftsgeographie etc.) existiert, der für diese Arbeit jedoch nicht primär von Bedeutung ist bzw. keine neuen Aspekte aufzeigt. Die später folgenden Rahmenpläne und Konzepte werden von einer Mischung der oben genannten Strategien ideologisch beeinflusst. Im Anschluss wird allerdings vorerst auf die beiden Untersuchungsgebiete eingegangen.

2 Untersuchungsgebiete und Entwicklungstrends

Die Gebiete, die im Zuge dieser Arbeit empirisch untersucht werden, befinden sich einerseits im Bereich des Semmering-Basistunnels zwischen Niederösterreich und Steiermark und andererseits entlang der Koralmbahn zwischen der Steiermark und Kärnten. Konkret handelt es sich dabei um die Territorien der Landesbezirke Neunkirchen (NÖ) und Bruck/Mürzzuschlag bzw. Deutschlandsberg (beide Stmk), Wolfsberg und Völkermarkt (Kärnten). Um die tatsächlich betroffenen Gegenden dieser Bezirke besser eingrenzen zu können, folgt nun eine genaue Beschreibung der Projekte mit den aktuellen Entwicklungstrends der Regionen.

2.1 Semmering-Basistunnel

Die alte Südbahnstrecke über den Semmering wurde bereits in Punkt 1.2 näher beschrieben. Sie verläuft über eine gewundene Bergtrasse von Gloggnitz über die Haltestellen Payerbach, Reichenau und Semmering nach Mürzzuschlag. Der 2012 begonnene Bau des Basistunnels soll auf einer Strecke von 27 km diese beiden

Seiten verbinden und den Semmering umgehen. Die Reisezeit von Wien nach Graz wird dadurch um 50 Minuten verkürzt (vgl. ÖBB INFRASTRUKTUR AG 2018b). Der Bahnhof Gloggnitz wird anstelle des Bahnhofs Semmering als regionaler Halt fungieren.



Abb. 9: Semmering-Basistunnel. ÖBB INFRASTRUKTUR AG 2018b.

Auf der niederösterreichischen Seite befindet sich der südwestliche Teil des Bezirks Neunkirchen. Entgegen des regionalen Trends der Bevölkerungszunahme hat das Gebiet um den Semmering 13 % seiner Einwohner im Zeitraum 2004-2014 eingebüßt (vgl. LEADER-REGION NIEDERÖSTERREICH SÜD 2015: 5). Gründe dafür sind der Trend zur Überalterung, die Zunahme der Zweitwohnsitze und Verdrängung der Einheimischen durch steigende (Grundstücks-) Preise. Gleichzeitig sank im genannten Zeitraum auch die Zahl der Nächtigungen um 13 % (vgl. LEADER-REGION NIEDERÖSTERREICH SÜD 2015: 6). Trotz dieses Rückgangs zählen die Gemeinden entlang der Semmeringbahn zu den wenigen Orten der Region mit positiven Pendlersaldo, was auf den ersten Blick vermuten lässt, dass diese Tatsache an der guten Anbindung an die Bahn liegt. Tatsächlich verkehren täglich jedoch nur vier Regionalzüge, sodass davon ausgegangen werden kann, dass der Großteil der EinpendlerInnen mit dem eigenen PKW in die Arbeit gelangt. Eine Umfrage der LEADER-Region im Jahre 2014 ergab, dass 40 % der Bevölkerung mit dem Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln zufrieden ist, nur 20 % davon sehr zufrieden (vgl. LEADER-REGION NIEDERÖSTERREICH SÜD 2015: 8). Um diesen Trends, die ein tendenziell negatives Entwicklungsbild zeigen, entgegenzuwirken, wurde eine lokale Entwicklungsstrategie für diese Region entworfen, die im kommenden Punkt 3.4 erläutert wird.

Passiert man die Landesgrenze zur Steiermark, befindet man sich im Bezirk Bruck/Mürzzuschlag. Der Bahnhof Mürzzuschlag, wo derzeit bereits eine Haltestelle für Fernverbindungen besteht, wird nach Beendigung der Bauarbeiten weiterhin als überregionaler Halt fungieren. Von Mürzzuschlag aus bestehen tägliche Verbindungen sowohl nach Graz als auch nach Niederösterreich und Wien. Der Bezirk kann als industriell geprägt bezeichnet werden und wird im Anteil der Anstellung im sekundären Sektor (41,3 %) nur vom oberösterreichischen Traunviertel übertroffen. Im Zuge einer maschinellen Produktivitätssteigerung in den ansässigen Betrieben kam es in den vergangenen Jahrzehnten hier zum Verlust von Arbeitsplätzen und einem Bevölkerungsrückgang von 4,7 % in den letzten 10 Jahren (vgl. HIESS et al. 2014: 8; STATISTIK AUSTRIA 2018). Der Tourismus in der Region spielt nur eine untergeordnete Rolle, obgleich Mürzzuschlag als touristisches Zentrum des steirischen Semmerings gesehen werden kann. Zahlenmäßig kann sich diese Region jedoch bei weitem nicht mit dem benachbarten Niederösterreich messen. Weiterer regionale Trends sind die ländliche Überalterung (2008-2018: Abnahme der unter 14-Jährigen um 10 %, Zunahme der Generation 60+ um 8 %; STATISTIK AUSTRIA 2018) und die Urbanisierung. Außerdem übersteigen die Zahlen der regionalen AuspendlerInnen jene der EinpendlerInnen (vgl. AMT DER STEIERMÄRKISCHEN LANDESREGIERUNG 2017: 21). Durch das Fehlen eines funktionierenden innerregionalen öffentlichen Verkehrsnetzes wird der meiste Verkehr über das gut ausgebaute Straßennetz abgewickelt (vgl. HIESS et al. 2014: 10). Das Leitbild Obersteiermark-Ost, in der der Bezirk liegt, geht unter Einbeziehung der TEN auf Lösungsansätze für die Infrastruktur ein. Welche anderen Chancen von der Region wahrgenommen werden ergibt sich im Punkt 3.4.2.

2.2 Koralmbahn

Die Errichtung der Koralmbahn ist eines der langfristigsten und ambitioniertesten Projekte Österreichs im Schienenverkehr. Pläne für eine derartige Bahn existierten bereits in den frühen 1970ern, wobei die Entscheidung damals auf eine Schnellstraßenverbindung zwischen Graz und Klagenfurt fiel. 1999 begann man mit den Bauarbeiten für die Koralmbahn und diese soll nach über 25-jähriger Bauzeit 2025 fertiggestellt und 2026 endgültig in Betrieb genommen werden. Das

Bauvorhaben umfasst 130 Gleiskilometer, davon 47 km Tunnelstrecke (33 km Koralmtunnel), über 100 Über- und Unterführungen und zwölf neue Bahnhöfe.



Abb. 10: Koralmbahn. ÖBB INFRASTRUKTUR AG 2018b.

Durch diese Verbindung wird die Fahrzeit im ÖV für die Strecke von Graz nach Klagenfurt von aktuell über zwei Stunden Busfahrt auf 50 Minuten Bahnfahrt reduziert. Der Koralmtunnel wird im Zuge dieses Megaprojektes zum längsten Tunnel Österreichs (vgl. ÖBB INFRASTRUKTUR AG 2018). Die beiden neuen Bahnhöfe Weststeiermark und Lavanttal werden an das Schnellzugnetz angeknüpft und stellen damit wichtige regionale Ankerpunkte dar. Von diesem Bauvorhaben sind drei österreichische Bezirke, nämlich das steirische Deutschlandsberg sowie Wolfsberg und Völkermarkt in Kärnten betroffen. Diese Gebiete können aufgrund Ihrer dezentralen Lage und der damit entstandenen Struktur als peripher eingestuft werden.

Der Bezirk Deutschlandsberg profitiert stark von seiner Nähe zu Graz und wächst deshalb in den nordöstlichen Teilen. Die südlichen und westlichen Gemeinden sind dagegen massiv von Abwanderung und demographischen Wandel betroffen. Im Zeitraum von 2008 bis 2018 nahm die Bevölkerung zwar lediglich um 0,85 % ab, dabei verlor man aber 12 % an unter 14-Jährigen bzw. 5,5 % arbeitsfähige EinwohnerInnen zwischen 15 und 60 Jahren. Der Zuwachs der über 60-jährigen hingegen stieg im selben Zeitraum um mehr als 20 % an (vgl. STATISTIK AUSTRIA 2018). Ein Grund für diese Abwanderung liegt im herrschenden Arbeitsplatzmangel

(vgl. REGIONALMANAGEMENT SÜDWESTSTEIERMARK 2014: 11). Trotz der Erschließung durch die Grazer Schnellbahn S6 und den Anstieg der Nutzung um 40 % von 2007 auf 2015, ergab eine Umfrage, dass man in der Region mit dem ÖV-Angebot unzufrieden ist, vor allem an den Wochenenden. Der Kfz-Verkehr wird hingegen für besonders gut funktionierend befunden (vgl. AMT DER STEIERMÄRKISCHEN LANDESREGIERUNG 2016: 32f). Weitere Trends stellen der Fachkräftemangel, wenig Tourismus, fehlende Altenbetreuungsplätze, Geburtenrückgänge etc. dar (vgl. REGIONALMANAGEMENT SÜDWESTSTEIERMARK 2014: 11). Auf regionaler Ebene herrscht die einhellige Meinung, dass durch den Bau der Koralmbahn mitsamt des neuen Bahnhofs Weststeiermark ein Aufschwung für die lokale Wirtschaft und eine Trendumkehr in der Bevölkerungsentwicklung erreicht werden kann (siehe Punkt 8). Die Koralmbahn wird bis Deutschlandsberg auf der S6-Strecke verkehren, bevor sie Richtung Kärnten nach Westen durch den Tunnel geführt wird. Im Zuge dieses Projektes wird die regionale Bahnstrecke an das internationale Verkehrsnetz angebunden. Näheres dazu geht aus der Analyse des regionalen Entwicklungsleitbilds und dem regionalen Mobilitätsplan hervor.

Der Bezirk Wolfsberg ist nur im südlichsten Teil, in der Gemeinde St. Paul, direkt vom Bau der Koralmbahn betroffen, erhält im Zuge des Projektes aber einen Ausbau (Elektrifizierung) und eine bessere Verbindung zwischen Wolfsberg zum neuen Bahnhof Lavanttal. Diese Haltestelle soll die gesamte Region Unterkärnten sowohl mit Klagenfurt als auch mit Graz verbinden. In beiden Bezirken Völkermarkt und Wolfsberg hat die Bevölkerung in den vergangenen 15 Jahren deutlich abgenommen. Wolfsberg verzeichnete ein Minus von 6 %, Völkermarkt ein Minus von 4 %. Ähnlich wie in Deutschlandsberg stieg dabei aber der Bevölkerungsanteil der über 60-Jährigen um 16,4 % bzw. 17,7 % (2008-2018) (vgl. STATISTIK AUSTRIA 2018). Aufgrund des Rückgangs der Arbeitsplätze betrug die Arbeitslosenrate in Völkermarkt fast 10 %, wobei sie mit 7,4 % in Wolfsberg 2012 im österreichischen Durchschnitt lag (vgl. LAG KOOPERATION UNTERKÄRNTEN 2014: 4). Der hohe regionale Pendelverkehr, vor allem Richtung Klagenfurt, entsteht durch fehlende Arbeitsplätze für höher qualifizierte Kräfte. Durch eine Ausdünnung des ÖV-Angebotes in den vergangenen Jahren werden die Arbeitswege hauptsächlich mit dem Kfz zurückgelegt. In allen Gemeinden entlang der Koralmbahn sowie im

nördlicheren Teil Wolfsbergs liegt die Auspendlerquote bei mindestens 30 % bis hin zu teilweise über 80 % (vgl. AMT DER KÄRNTNER LANDESREGIERUNG 2015: 36). Weitere Schwächen Unterkärntens stellen u.a. fehlende Betriebe, Bauernsterben und der kaum vorhandene Tourismus dar (vgl. LAG KOOPERATION UNTERKÄRNTEN 2014: 7). Gemeinsam mit dem Land Kärnten arbeitet die Regionalkooperation Unterkärnten vehement an einer Lösung des Verkehrsproblems. Die regionalen Planungsunterlagen werden im Folgenden untersucht.

Die beiden Projekte sowie die vorwiegend negativen Entwicklungstrends der näheren Umgebung wurden hiermit dargebracht. Nunmehr kann im dritten Teil des Kapitels auf dem bereits vorhandenen Wissen aufgebaut werden, um die Frage nach Chancen und Risiken durch die Transeuropäischen Netze beantworten zu können.

3 Verkehrsplanerische Grundlagen

Die Analyse der Planungspapiere der verschiedenen Raumordnungsebenen stellt den Hauptteil dieses zweiten Kapitels dar. Für jede entscheidende Raumeinheit in der Regionalentwicklung wurden in den vergangenen Jahren unterschiedliche Konzepte und Leitbilder erstellt, die das Voranbringen der Transeuropäischen Netze fördern bzw. davon profitieren. Jedes der nachstehenden Papiere steht also entweder in direktem oder indirektem Zusammenhang mit den Schienenprojekten. Um einen guten Überblick der Planungshierarchie zu gewährleisten, beginnt dieser Teil mit der für die TEN obersten, der europäischen Ebene und geht dann in die Bereiche der österreichischen Raumordnung über.

3.1 Europäische Ebene

Da auf europäischer Ebene, in Bezug auf die Raumordnung, nur Leitbilder, Konzepte, Förderungen und maximal Verordnungen getätigt werden können, beschränkt sich die Auswahl der entscheidenden Strategiepapiere auf zwei Werke. Anhand der TEN-Verordnung sollen die planerischen und gemeinschaftlichen Absichten der EU erläutert werden, bevor ein Blick auf die Ziele der aktuellen

Kohäsionsperiode 2014-2020 geworfen wird. Der Kohäsionsfonds beeinflusst die regionale Entwicklung entscheidend, weil dieser über die CEF eine Rolle in der Vergabe der TEN-Fördergelder spielt.

3.1.1 TEN

Einige Ziele der neuen TEN-Verordnung von 2013 wurden bereits im Einführungsteil erläutert. Mit dieser Analyse soll tiefer in die Leitlinie geblickt werden, um mehr über die Absichten und Hintergründe der Verordnung zu erfahren.

Die Vernetzung des Binnenmarktes und die Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit durch eine bessere Erreichung europäischer Knotenpunkte durch die Bahn gilt als oberstes Ziel (vgl. EUROPÄISCHE KOMMISSION 2005: 2). Diese Verkehrsknoten bestimmen als Schnittstellen der verschiedenen Verkehrsmodi entscheidend das reibungslose Funktionieren der Korridore und erhalten dadurch eine hohe Priorität im Netz (vgl. EUROPÄISCHES PARLAMENT 2013: Abs. 30). Im zweiten Punkt der Agenda wird auf die Zunahme des Verkehrsaufkommens und die Überlastung des Verkehrs hingewiesen. Diesem Trend will die EU mit den TEN entgegenwirken und durch die Erschließung neuer Verkehrswege die alten Trassen entlasten. Dadurch sollen Effizienz sowie Effektivität des Kernnetzes gesteigert werden (vgl. EUROPÄISCHES PARLAMENT 2013: Abs. 3-4). Bezogen auf den Schienenverkehr werden in diesen Zielen durchaus Nachhaltigkeitsgedanken berücksichtigt, wie z.B. eine verpflichtende Umweltverträglichkeitsprüfung für alle Projekte (vgl. EUROPÄISCHES PARLAMENT 2013: Abs. 35). Artikel 5 geht außerdem auf die Grundlagen für den Bau eines ressourcenschonenden Netzes ein.

Die neue Version der TEN nimmt auch auf den Trend der Privatisierung und die Diversifizierung der Stakeholder im Bereich des Verkehrs Rücksicht. Deshalb wird mehrfach erwähnt, dass die Projekte der verschiedenen Korridore mit einem hohen Anteil an Partizipation auf allen Ebenen durchgeführt werden sollen. Die in Artikel 49 festgelegten Förderrichtlinien für die Verbesserung regionaler Mobilität sind hierbei für alle involvierten Akteure von erheblicher Bedeutung. Zusätzlich zu CEF und Kohäsionsfonds können nämlich private und öffentliche Institutionen Fördergelder erhalten, die den Zugang aller Regionen zu den TEN erleichtern (vgl.

EUROPÄISCHES PARLAMENT 2013: Art. 50, Abs. 3a). Die Nutzung der Synergieeffekte, die durch die TEN in allem Politik- und Planungsfeldern entstehen können, insbesondere hinsichtlich Wirtschaft und Tourismus sind ein weiteres wichtiges Ziel (vgl. EUROPÄISCHES PARLAMENT 2013: Abs. 9). Jede Million Euro aus den Töpfen der Union soll durch solche Hebelwirkungen in der Folge Investitionen von 5 - 20 Millionen Euro lukrieren (vgl. EUROPÄISCHE KOMMISSION 2014a: 43).

Absatz 24 der Verordnung spielt eine entscheidende Rolle für die Europäisierung der Raumordnung. Dieser deklariert deutlich, dass die Mitgliedsstaaten dafür zu sorgen haben, dass *„die das Netz betreffenden Vorschriften in ihrem Hoheitsgebiet ordnungsgemäß angewendet werden“* (EUROPÄISCHES PARLAMENT 2013: Abs. 24, Z. 2-3) Die nationalen Umsetzungen sollen sich einheitlich an die Vorschriften dieser Verordnung halten und auch keinen sonstigen einschlägigen Unionsrechten widersprechen. Das Monitoring der Staaten fällt in den Aufgabenbereich des Korridormanagers/der Korridormanagerin, (vgl. EUROPÄISCHES PARLAMENT 2013: Art. 45, Abs. 7,8) mit dessen/deren Hilfe in Zusammenarbeit mit der Kommission und den Staaten ein verbindlicher Korridorarbeitsplan erstellt wird (vgl. BMVIT 2014: 5). Zusätzlich dazu, verpflichten sich die Mitgliedstaaten die EU laufend über den Entwicklungsstand und die Investitionen in die Projekte zu informieren (vgl. EUROPÄISCHES PARLAMENT 2013: Art. 49, Abs. 1). Der Staat überträgt der Kommission weiters einige Rechte zur Änderung der Pläne in Bezug auf Verlegung von Knotenpunkten und Haltestellen der TEN-Korridore (vgl. EUROPÄISCHES PARLAMENT 2013: Art. 49, Abs. 4). Zur Halbzeit 2023 überprüft die Union sämtliche Projekte hinsichtlich Fortschritt, möglichen Veränderungen und vor allem die Einhaltung der verordneten Bestimmungen (vgl. EUROPÄISCHES PARLAMENT 2013: Art. 50 Abs. 1).

3.1.2 Kohäsionsfond

Seit der Einführung des Köhasionsfonds zur Stärkung des wirtschaftlichen Zusammenwachsens der Regionen der EU 1989, wurden in regelmäßigen Zeitabständen Kohäsionsberichte als (Zwischen-)Ergebnisse der Förderperiode erstellt, die Aussagen darüber liefern, in welche Richtung die Förderpolitik geht. Die grundsätzlichen Ziele der Kohäsionspolitik (Kohäsionsfond, Europ. Fond für

regionale Entwicklung EFRE und Europ. Sozialfond ESF) haben sich im Laufe der Zeit nur minimal geändert und fußen auf der Idee der Förderung weniger entwickelter bzw. von wirtschaftlichem Abschwung betroffener Gebiete sowie Regionen mit hohem Anteil an Arbeitssuchenden (vgl. LEONARDI 2005, 1f). Für alle Struktur- und Investitionsfonds der EU wurden für die Periode 2014 bis 2020 elf Aufgaben definiert, wodurch Entwicklung gefördert werden soll. Fünf der Ziele entfallen auf den Kohäsionsfond, dem 63,4 Mrd. Euro zur Verfügung stehen. Gemeinsam mit der nationalen Kofinanzierung der Mitgliedsstaaten erreicht das Gesamtbudget sogar 450 Mrd. Euro. Damit ist der Kohäsionsfonds auch weiterhin der größte Fördertopf der Union (vgl. EUROPÄISCHE KOMMISSION 2014a, xvii). Vier von den fünf definierten Ziele sind:

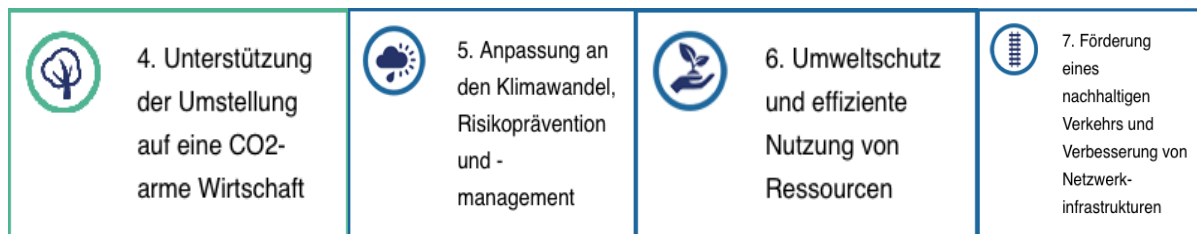


Abb. 11: Förderziele Kohäsionsfonds. EUROPÄISCHE KOMMISSION 2018b.

Das fünfte Ziel, die Verbesserung der öffentlichen Verwaltung ist von geringerer Relevanz für diese Masterarbeit.

Unter Punkt sieben der Aufgabenbereiche „Förderung eines nachhaltigen Verkehrs und Verbesserung von Netzinfrastrukturen“ fallen natürlich auch Projekte der TEN. Vom Kohäsionsfond werden für dieses Ziel über 50 Mrd. Euro bereitgestellt (vgl. EUROPÄISCHE KOMMISSION 2014a: xxiii). Wie die Fördermittel konkret zu verwenden sind, geht nicht aus dem Kohäsionsbericht hervor. Es wird lediglich begründet, wie es zur Entscheidung kam, Projekte dieser Art zu unterstützen. Eine gemeinsame Verkehrspolitik verbessere die Erreichbarkeit und fördere damit Kohäsion und Regionalentwicklung, heißt es im Bericht. Förderungen aus dem Kohäsionsfonds 2014-2020 sollen dazu dienen, wettbewerbsfähige Verkehrsmöglichkeiten für am Rande der EU gelegene Regionen zu schaffen und Lagenachteile zu mindern (vgl. EUROPÄISCHE KOMMISSION 2014a: 43). Zusätzlich zum Kohäsionsfonds stehen auch noch Gelder aus EFRE und ESF, sowie CEF zur Verfügung, um die in der Periode geplanten 8680 Schienenkilometer (davon 4640 km TEN) zu unterstützen (vgl.

EUROPÄISCHE KOMMISSION 2017: 199). Durch diese beträchtlichen Investitionen werden auch die die Umwelt betreffende Aufgabenbereiche mitgefördert, wodurch die Verknüpfung der einzelnen Felder der Kohäsionspolitik als positiver Nebeneffekt entsteht. Dem siebten Kohäsionsbericht aus 2017 (vgl. EUROPÄISCHE KOMMISSION 2017: 199) ist allerdings zu entnehmen, dass auch über 10.000 Straßenkilometer aus dem Topf gefördert wurden, was dem Nachhaltigkeitsziel des Kohäsionsfonds widerspricht. Als weitere Ziele der Förderperiode werden die Stärkung der Städte, KMUs, Forschung und Entwicklung, Förderung hochwertiger Beschäftigung, etc. definiert (vgl. EUROPÄISCHE KOMMISSION 2018b). Diese Themen fanden sich bereits im sechsten Kohäsionsbericht wieder, wo der Fokus auf der Analyse der Bereiche nachhaltige Städte, Chancen und Herausforderungen für Städte, städtische Mobilität, etc. lag (vgl. EUROPÄISCHE KOMMISSION 2014a; EUROPÄISCHE KOMMISSION 2017).

Gemeinsam mit der oben vorgestellten TEN-Verordnung entsteht der Eindruck, dass spätestens ab der Förderperiode 2014 vorwiegend städtische Knoten und Handelpunkte sowie urbane Möglichkeiten und Probleme im Vordergrund der europäischen Förderung stehen. Im nächsten Punkt sollen nun nationale Planungsagenden Österreichs dargestellt werden, um herauszufinden, welche Entwicklungstrends hier angestrebt werden.

3.2 Bundesebene

Aus der Aufgabenverteilung der österreichischen Raumordnung geht hervor, dass alle Planungen bezüglich der Eisenbahn in den Bereich der sektoralen Planung des Staates übergehen, sodass die Bundesebene eine entscheidende Rolle im Schienenverkehr Österreichs einnimmt. Dass die TEN-Verordnung für die Implementierung der Richtlinien in nationale Pläne sorgte, wurde bereits erörtert. Dieser nationale Teil stellt nunmehr alle darüberhinausgehenden Planungen in den Mittelpunkt. Der Gesamtverkehrsplan für Österreich ist das zentrale Instrument des Bundesministeriums für diesen Bereich. Da Teile der direkten Raumplanung allerdings an die Österreichischen Bundesbahnen delegiert wurden, ist deren Rahmenplan ebenso von entscheidender Bedeutung für den Eisenbahnverkehr des

Landes. Darüber hinaus soll das 2011 erschienene österreichische Raumentwicklungskonzept der ÖROK betrachtet werden.

3.2.1 Gesamtverkehrsplan für Österreich

Eingangs muss erwähnt werden, dass die neue TEN-Verordnung nach der Verabschiedung schnellstmöglich in nationale Agenden übergegangen ist und mit der Koordination der Projekte begonnen wurde (vgl. BMVIT 2014: 7). Im aktuell gültigen Gesamtverkehrsplan des Ministeriums von 2012 ist der baltisch-adriatische Korridor bereits enthalten. Sein Planungszeitraum erstreckt sich bis 2025 und damit spielt dieser Plan eine wichtige Rolle für die Entwicklung des zukünftigen Verkehrs in Österreich. Als Grundannahme für diese Richtlinie gelten ein steigendes Bedürfnis nach Mobilität und wachsender Güterverkehr (vgl. BMVIT 2012: 71).

Bereits auf der Titelseite des Papers finden sich die Schlagworte und Leitlinien: sozial, sicher, umweltfreundlich und effizient. Unter Berücksichtigung dieser vier Kriterien will man den österreichischen Verkehr bis 2025 entwickeln. Teil davon ist das Zielnetz 2025+, welches als erster gesamtstaatlicher Masterplan für die Bahninfrastruktur gilt. Die Zielsetzung, eine umweltfreundliche, leistbare und unkomplizierte Mobilität in Österreich zu gewährleisten, wird unter dem Motto „Zukunft Schiene – Infrastruktur für die kommenden Jahrzehnte schaffen“ verdeutlicht. Konkret soll es zu einer Angebotserhöhung im Nahverkehr für PendlerInnen, einer Verbesserung der Fernverbindungen, kürzeren Fahrzeiten und einer Modernisierung Bahnhöfe kommen (vgl. BMVIT 2012: 8). Außerdem rechnet man nach der Umsetzung des Ausbaus und der Verlagerung der Gütertransporte auf die Schiene mit einer Steigerung der Wirtschaftlichkeit des nationalen Schienenverkehrs (vgl. BMVIT 2012: 7).

Ein weiterer Unterpunkt des Gesamtverkehrsplans lautet „Siedlungs- und Raumstruktur – regionale Mobilitätsbedürfnisse berücksichtigen“. Hier wird vor allem dem sozialen Aspekt Rechnung getragen. Die Herausforderung besteht in der richtigen Einschätzung der jeweiligen lokalen Infrastrukturbedürfnisse, die durch starkes Wachstum oder aber Schrumpfungsprozesse entstehen (vgl. BMVIT 2012: 20). Für die peripheren, zersiedelten Regionen dieser Arbeit wird konstatiert,

dass hier der Schienenverkehr als Massentransportmittel an seine Grenzen stößt. Die Verkehrssituation im ländlichen Raum mit negativem Pendlersaldo ist äußerst komplex und erschwert eine sinnvolle und wirtschaftliche Gestaltung der Streckenführung. Für die Wirtschaftlichkeit einer Bahnhaltestelle ist ein Mindestanforderung von 2000 potenziellen Passagieren im Einzugsgebiet notwendig. Trifft dies nicht zu, sieht das Zielnetz 2025+ einen Umstieg auf Busse bzw. Mikro-ÖV Systeme vor (vgl. BMVIT 2012: 21). Unter Berücksichtigung nationaler Trends, wie z.B. generelles Wirtschaftswachstum, Teuerung im Straßenverkehr, unveränderte Werthaltung bezüglich des Verkehrs etc. wurde mithilfe der nebenstehenden Karte das Zielnetz erstellt.

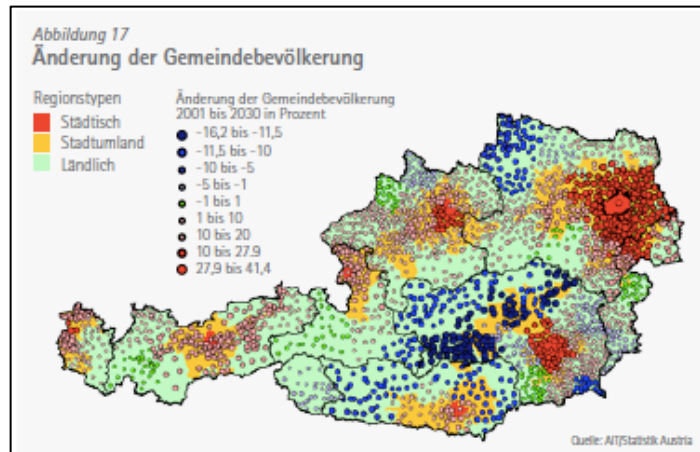


Abb. 12: Änderung der Gemeindebevölkerung.
BMVIT 2012, Abb. 17

Die vorliegenden Zahlen und Trends erlauben die Erstellung einer Strategie für jede Region entsprechend den dort herrschenden Bedürfnissen. Damit will das Bundesministerium eine Grundversorgung im öffentlichen Verkehr garantieren. Gemeinsam mit den Bundesländern werden dazu einheitliche Kriterien festgelegt, um bestimmte Bedienstandards für das ganze Land zu erreichen (vgl. BMVIT 2012: 57). Eine Erläuterung des mit den Vertretern der Länder ausgearbeiteten Modells folgt im Anschluss.

Wenn die oben erwähnte Untergrenze von 2000 potenziellen Nutzern einer möglichen Bahnanbindung nicht erreicht wird, setzt der Bund auf alternative Lösungen. Unter den Schlagworten Multi- und Intermodalität wurde hier eine Strategie entwickelt, die sich der österreichischen Raumstruktur anpassen kann. Zum einen sollen nach Möglichkeit die Bahntrassen ausgebaut werden und Züge modernisiert werden, sodass es im Schienenverkehr zu Zeitersparnissen kommt. Beispielsweise kann durch einen Ausbau die bestehende Kapazität im Zugverkehr um 30 % gesteigert werden (vgl. BMVIT 2012: 53). Andererseits sollen verbesserte Informationssysteme und intelligente, digitale Verkehrssysteme die Stauzeit im

Straßennetz verkürzen (vgl. BMVIT 2012: 49). Für den Zeitrahmen 2013 - 2018 wurden Projektkosten von 2,3 Mrd. Euro im Schienenverkehr sowie 0,9 Mrd. Euro für das Straßennetz mit dem Finanzministerium abgestimmt und budgetiert. (vgl. BMVIT 2012: 54f)

Nachdem der Ausbau entlang der Westbahnstrecke bereits fertiggestellt wurde, richtet sich der Schwerpunkt im Zielnetz auf die Südbahn, da diese das höchste Potenzial für einen Umstieg von der Straße auf die Schiene aufweist. Den Großprojekten entlang der Strecke wird höchste Priorität eingeräumt (vgl. BMVIT 2012: 52).

Zum besseren Verständnis der bundesweiten Verkehrspolitik werden in einem kurzen Abriss die konkreten Ausbauvorhaben des ÖBB Rahmenplans erklärt.

3.2.2 ÖBB Rahmenplan

Die ÖBB erstellt anhand des Gesamtverkehrsplans jährlich einen neuen Rahmenplan für die anstehenden Projekte der kommenden fünf Jahre. Aktuell befindet man sich in der Periode 2019 – 2024 was bedeutet, dass mit deren Abschluss das Zielnetz 2025+ fast erreicht ist. In der nebenstehenden Graphik wird erläutert, wie der Rahmenplan an das Gesamtkonzept anschließt. Aufbauend auf dem erreichten Bestandnetz und den Vorstellungen für das Zielnetz 2025+ werden die Planungsprämissen für den Rahmenplan kontinuierlich fortgeschrieben, sodass auf Basis des Ist-Zustandes gearbeitet werden kann. Sind diese Prämissen festgelegt, werden sie in vier Entwicklungsgruppen geteilt, wonach anschließend konkrete Entwürfe von Rahmenplänen für die einzelnen Bauvorhaben erstellt werden. Ab diesem Zeitpunkt beginnt die Umsetzung der Schieneninfrastruktur samt Planung und Bau.

Die Zielsetzungen für den Plan, wie kürzere Fahrzeiten, Ausbau der TEN, betriebswirtschaftliche Effizienz etc. stammen aus den Vorgaben des BMVIT und sind deshalb mit diesem in Einklang zu bringen. Weiters sollen mit der Bahn Konjunkturimpulse gesetzt werden, die über den Profit durch das Erbauen der Strecken hinausgehen und einen Mehrwert für die Regionen darstellen (vgl. ÖBB INFRASTRUKTUR AG 2018a: 2). Mit all diesen Maßnahmen soll auch eine Änderung

im Modal Split hin zur Bahn gelingen und die Attraktivität des Güter- und Personenverkehrs erhöht werden. Die Modernisierung der Bahnhöfe ist hier von besonders großer Bedeutung für den Personenverkehr. Diese sollen mit Barrierefreiheit, Park & Ride Anlagen, WLAN, optimaler Anknüpfung an lokale Bussysteme, car sharing uvm. punkten (vgl. ÖBB INFRASTRUKTUR AG 2018a: 4). Dafür werden bis 2023 rund 7,5 Mrd. Euro in das Bestandnetz investiert. Weitere 13,9 Mrd. Euro kommen dem Bahnausbau zugute, wobei circa die Hälfte der Investitionen für Projekte entlang des baltisch-adriatischen Korridors aufgewendet wird (vgl. ÖBB INFRASTRUKTUR AG 2018a: 15).



Abb. 13: Aufbau ÖBB Rahmenplan. ÖBB INFRASTRUKTUR AG 2018a, 3

Eines der wichtigsten Bestandteile der ÖBB-Ziele ist die verbesserte Erreichbarkeit und Anbindung an das Bahnstreckennetz in den ländlichen Regionen. Im Folgenden wird der nationale Rahmenplan für ländliche Entwicklung des Bundesministeriums für Nachhaltigkeit und Tourismus daraufhin untersucht, ob und wie die staatlichen Infrastrukturinvestitionen genutzt werden können, um regional bestmöglich davon zu profitieren.

3.2.3 Österreichisches Raumentwicklungskonzept

Das Konzept zur länderübergreifenden Raumentwicklung in Österreich der ÖROK deckt einen Zeitraum von zehn Jahren, in der aktuell gültigen Fassung von 2011-2021 ab. Die Publikation sieht sich als „strategisches Steuerungsinstrument für die gesamtstaatliche Raumordnung und Raumentwicklung ebenso wie für jene der Länder, Städte und Gemeinden“ (ÖROK 2011: 13) und basiert im Wesentlichen auf vier Säulen. Mit diesen vier Säulen baut man vor allem auf die Lösung von Herausforderungen unserer Zeit wie etwa wirtschaftliche Internationalisierung, erhöhter Standortwettbewerb, Alterung, Zuwanderung und ökologischen Problemen wie Ressourcenknappheit und Klimawandel (vgl. ÖROK 2011: 13). Das

ÖREK strebt daher bis 2021 Ziele wie gesteigerte Wettbewerbsfähigkeit, nachhaltige Raumentwicklung, polyzentrische und kompakte Siedlungsstrukturen, leistungsfähige Achsen und funktionelle Verflechtungen für Österreich an (vgl. ÖROK 2011: 18ff). Ein weiteres, räumlich unsichtbares Ziel im Leitbild ist die Steigerung der Planungssolidarität (vgl. ÖROK 2011: 17) unter den einzelnen Ebenen. Da das ÖREK nur ein Leitbild und damit kein rechtlich bindendes Instrument darstellt, verdrängt es keine der oben genannten sektoralen Planungen, sondern verbindet diese, sodass Defizite ausgeglichen und Lücken gefüllt werden können.

Die vier oben genannten Säulen des ÖREK bilden die Handlungsfelder „Regionale und nationale Wettbewerbsfähigkeit“, „Gesellschaftliche Vielfalt und Solidarität“, „Klimawandel, Anpassung und Ressourceneffizienz“ sowie „Kooperative und effiziente Handlungsstrukturen“ (ÖROK 2011: 28f). Zu diesen Säulen wurden 14 konkrete Handlungsfelder mit insgesamt 36 Schwerpunktbereichen erstellt. Für die vorliegende Arbeit sind hierbei die Handlungsfelder 1.1 „Erreichbarkeit“, 1.3 „regionale Innovationspolitik“, 2.2 „Sicherung der lokalen und regionalen Daseinsvorsorge“ und 3.4 „Nachhaltige Mobilität“ von Bedeutung.

Zur Steigerung der Erreichbarkeit sieht das ÖREK eine Erschließung aller Regionen durch leistungsfähige und umweltschonende Verkehrssysteme vor, die besonders auf Intermodalität aufbauen sollen (vgl. ÖROK 2011: 35). Um dies zu erreichen sollten Korridore für hochrangige Infrastrukturen vor anderen Nutzungen gesichert werden, sodass der Weiterentwicklung des Raumes auch zukünftig genug Platz zur Verfügung steht (vgl. ÖROK 2011: 36). Ebenfalls in diesen Bereich fällt der Aufbau von Mindeststandards für den ÖV der im Punkt 2.2.2 des ÖREK einen wichtigen Beitrag zur Sicherung der Daseinsgrundlage bildet und somit Abwanderung eindämmen soll. Darüber hinaus wird darauf aufmerksam gemacht, dass künftige Standort- und Siedlungsentwicklungen nur dort stattfinden sollen, wo diese Standards eingehalten werden können, um Mehrkosten in der Erschließung zu vermeiden (vgl. ÖROK 2011: 52). Eine Verräumlichung dieser Vorschläge zur Standortentlang von gut erschlossenen Achsen ist in Abbildung 13A zu sehen. Betrachtet man diese Graphik genauer, so lässt sich erkennen, dass die Achsen

den wichtigen Bahntrassen Österreichs entsprechen und die meisten davon auch Teil eines TEN-Korridors sind.

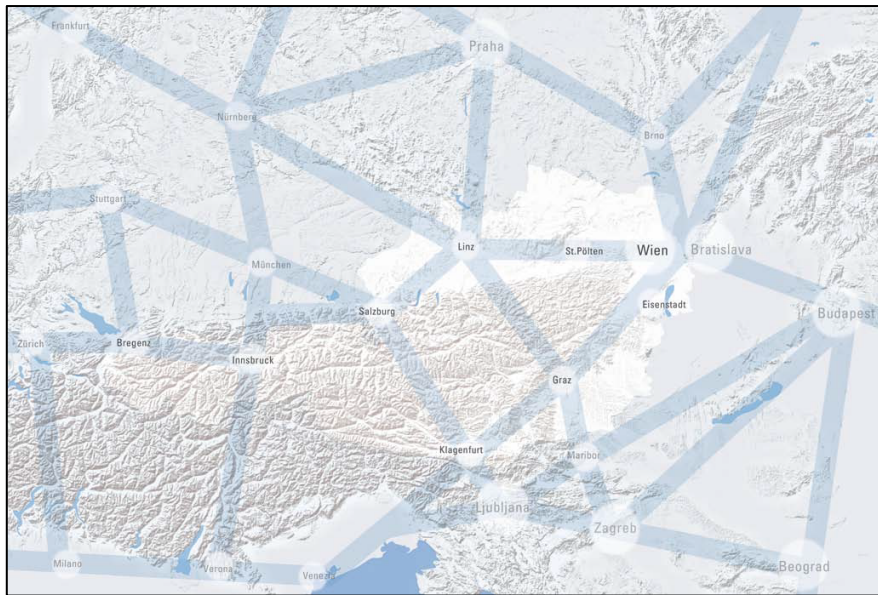


Abb. 13A: Entwicklungssachsen ÖREK. ÖROK 2011: 34.

Die Nachhaltigkeit eines solchen Netzes soll durch den Ausbau intermodaler Schnittstellen (Car sharing, Park & Ride Terminals, etc.) und der mit dem Ausbau des ÖV einhergehenden Steigerung des Anteils an emissionsfreien Verkehrsträgern im Modal Split erreicht werden (vgl. ÖROK 2011: 75f).

In Bezug auf regionale Innovation und Wettbewerbsfähigkeit sieht die ÖROK einen regionalen Vorteil in der Schaffung von regionalen Clustern und Netzwerken zur Spezialisierung des Marktes. Diese Strategie soll der wirtschaftlichen Diversifizierung der Regionen dienen und somit regionales Beschäftigungswachstum und durch Ausbau des Bildungsangebotes eine Erhöhung der hochqualifizierten Arbeitskräfte erzeugen (vgl. ÖROK 2011: 40). Andererseits sollen aber auch bestehende, gut funktionierende Sektoren wie Landwirtschaft und Tourismus in den peripheren Regionen Österreichs gestärkt werden, um auf existierenden und regional verankerten Strukturen aufzubauen und dadurch die Wettbewerbsfähigkeit zu erhöhen (vgl. ÖROK 2011: 42f).

Über das ÖREK hinaus bietet die Österreichische Raumordnungskommission zahlreiche Zusatzpublikationen zu ÖREK-Themen wie „Stärkung der Regionalen

Handlungsebene“ und „Flächenfreihaltung für linienhafte Infrastrukturvorhaben“ an. Eine ausführliche Ausarbeitung dieser lässt der limitierte Umfang dieser Arbeit allerdings nicht zu.

Die Planungspapiere der Bundesebene bzw. deren sehr allgemein gehaltenen Ziele lassen ein Fehlen gewisser Detailschärfe erkennen und so soll im Folgenden auf föderaler Ebene betrachtet werden, wie in deren Mobilitätsplanen und -Konzepten auf die Schieneninfrastruktur eingegangen wird bzw. wie sehr man die TEN als Chance für das Land sieht und diese nutzt.

3.3 Landesebene

Fast alle Hauptbereiche der Raumordnung finden auf Landesebene statt, sodass nunmehr betrachtet werden kann, inwieweit sich die für die Regionalentwicklung entscheidende Ebene der Mobilität annimmt. Wie bereits in Abschnitt 1.3 erläutert, findet in den drei die Südbahn betreffenden Bundesländern Niederösterreich, Steiermark und Kärnten die überregionale Raumordnung zwar in eigenen Gremien statt, wird aber vom Land zentral verwaltet. Bevor jedoch auf die regionale Ebene eingegangen wird, sollen die einzelnen Mobilitätskonzepte der Länder betrachtet werden, um die Bundesebene zu ergänzen.

3.3.1 Mobilitätskonzept NÖ

Das 2015 von der niederösterreichischen Landesregierung Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr herausgegebene Mobilitätskonzept umfasst einen Zeitrahmen von 15 Jahren, bis 2030. Der Leitgedanke hierbei lautet „Mobilität in ihrer Vielfältigkeit sichern, zukunftsfähig gestalten und fördern“ (AMT DER NIEDERÖSTERREICHISCHEN LANDESREGIERUNG 2015: 1). Der öffentliche Verkehr wird als herausforderndstes Feld in der Verkehrsplanung in Niederösterreich bezeichnet und hauptsächlich vom Verkehrsverbund Ost-Region VOR (Wien, NÖ und Burgenland) koordiniert. Die Hauptaugenmerke des VOR, die im Konzept erwähnt

werden, sind die Stärkung der Hauptverkehrsachsen und der Regionen sowie neue und flexible Mobilitätsversorgung im ländlichen Raum (vgl. AMT DER NIEDERÖSTERREICHISCHEN LANDES-REGIERUNG 2015: 77). Um eine höchstmögliche Taktung für sämtliche Regionen zu gewährleisten, soll der im Vorangegangenen

Erreichbarkeit	Angebotsqualität an Werktagen Intervalle in den Hauptverkehrszeiten (HVZ)
innerhalb urbaner Zentren	30' (15')
von den urbanen Zentren nach Wien	30' (15')
auf den Verkehrsachsen	60' (30')
im ländlichen Raum	mind. 4 Kurspaare/Werktag **
ab einer Siedlungskerngröße von 251 EinwohnerInnen, zielunabhängig	mind. 4 Kurspaare/Werktag
ab einer Siedlungskerngröße von 501 EinwohnerInnen, zielunabhängig	mind. 6 Kurspaare/Werktag **
ins nächste regionale Zentrum	
ab einer Siedlungskerngröße von 1.001 bis 2.501 EinwohnerInnen zum nächsten regionalen Zentrum	mind. 6 bis 8 Kurspaare/Tag

Abb. 14: Taktung ÖV Niederösterreich. AMT DER NIEDERÖSTERREICHISCHEN LANDESREGIERUNG 2015, 63

erwähnte bundesweite Angebotsstandard eingeführt werden. Auf Nieder-österreich bezogen stellt die nebenstehende Tabelle die optimalen Takte dar. Entlang der Hauptachsen soll halbstündig bzw. stündlich ein Zug verkehren, während nach Wien oder innerhalb der urbanen Zentren ein Takt von 15-30 Minuten vorgeschlagen wird. Nach Wegfallen der

Hauptverkehrsachse stellt das Untersuchungsgebiet am Semmering einen ländlichen Raum dar, wo die Siedlungsgröße für den Takt entscheidend ist (vgl. AMT DER NIEDER-ÖSTERREICHISCHEN LANDESREGIERUNG 2015: 63). Da der Angebotsstandard die Wahl des Transportmittels offenlässt, kann davon ausgegangen werden, dass dieser von der bundesweiten 2000 Passagiergrenze bestimmt wird.

Weder auf den Ausbau der Semmeringbahn noch auf die Auswirkungen der TEN wird näher eingegangen. Dass aber auch künftig ein Regionalverkehr am Semmering geplant ist, geht aus Abbildung 15 hervor, die das Zielnetz 2025+ für Niederösterreich visualisiert. Der bestehende Regionalexpress soll nur mehr bis Payerbach-Reichenau im halbstündigen Takt geführt werden und von dort aus stündlich in allen anderen Haltestellen bis nach Mürzzuschlag verkehren (vgl. AMT DER NIEDERÖSTERREICHISCHEN LANDESREGIERUNG 2015: 79).

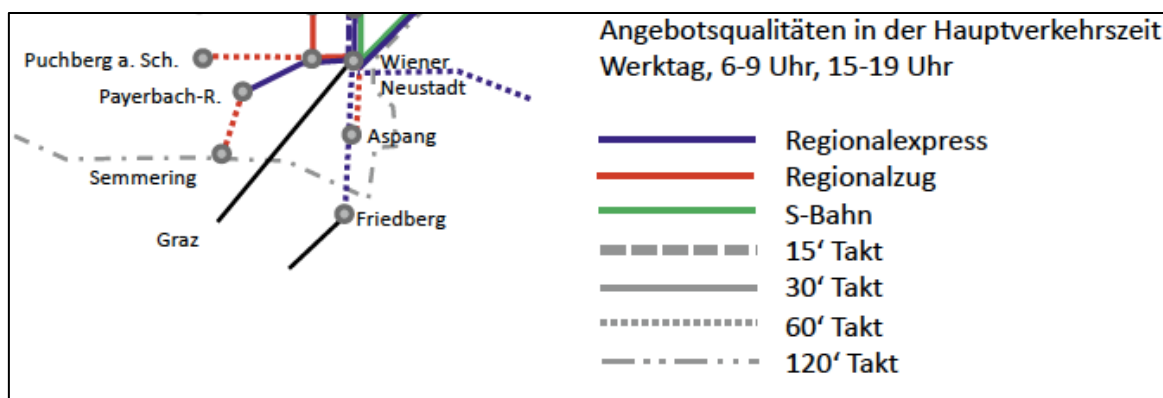


Abb. 15: ÖV-Angebot am Semmering im Zielnetz 2025+. AMT DER NIEDERÖSTERREICHISCHEN LANDESREGIERUNG 2015, 79.

Ab 2026 wird der Schnellzugverkehr von Gloggnitz aus durch den Semmering-Basistunnel nach Mürzzuschlag geführt. Welche konkreten Chancen sich durch die vorliegenden Pläne des Landes und des Verkehrsverbundes in der Region um Semmering ergeben, wird im letzten Unterpunkt dieses Abschnitts der Arbeit erklärt. Zunächst aber knüpft das Gesamtverkehrskonzept der Steiermark planerisch an den weiteren Trassenverlauf der Südbahn auf steirischem Territorium ab Mürzzuschlag an.

3.3.2 Steirisches Gesamtverkehrskonzept

Die steirische Landesregierung konzipierte 2008 das älteste vorgestellte Planungsdokument dieser Arbeit. Ohne Leitfaden einer höherstehenden Behörde hat das Land Steiermark somit sein eigenes Rahmenkonzept noch vor der Überarbeitung der TEN-Leitlinien sowie vor dem österreichischen Gesamtverkehrskonzept erstellt. Der verkehrspolitische Leitgedanke gilt vor allem der Stärkung des überregionalen und ressourcenschonenden Verkehrs sowie die Sicherung der Mobilität aller Menschen in der Steiermark (vgl. AMT DER STEIERMÄRKISCHEN LANDESREGIERUNG 2008: 5).

Das Gesamtverkehrskonzept 2008+ sieht vor, dass neben der Modernisierung der Straßeninfrastruktur vor allem das 2007 in Betrieb genommene S-Bahnsystem weiter forciert werden soll. Ausgangspunkt für alle Linien bildet Graz, um den bestmöglichen Verkehr von den Bezirkshauptstädten in die Landeshauptstadt zu gewährleisten. Weiters gilt aber auch Bruck an der Mur als wichtiger Knotenpunkt

von wo aus S-Bahnen ins obersteirische Gebiet führen. An den nachfragestärksten Verbindungen zu den beiden Städten ist bis 2026 ein Takt von 15 Minuten vorgesehen. Bis zur vollen Entfaltung des Schienensystems muss die Steirische Verkehrsverbund GmbH allerdings die Vollendung der Koralmbahn sowie die Modernisierungen entlang der gesamten Südbahnstrecke abwarten, weshalb kein konkretes Datum zur Fertigstellung des System genannt wird (vgl. AMT DER STEIERMÄRKISCHEN LANDESREGIERUNG 2008: 51). In der Zwischenzeit werden weiterhin neue Linien erschlossen und sukzessive ausgebaut, um frühestmöglich das Zielnetz zu erreichen. Anhand der aktuellen Daten der Fahrgastfrequenz (Beispiel siehe Abb. 16) werden die Takte für die jeweiligen Strecken festgelegt.



Abb. 16: Fahrgastfrequenzen Steiermark 2006 pro Werktag. AMT DER STEIERMÄRKISCHEN LANDESREGIERUNG 2008: 10.

Für das Untersuchungsgebiet Deutschlandsberg würde sich ein halbstündiger Takt ergeben, wohingegen im nördlichen Untersuchungsgebiet Bruck/Mürzzuschlag aufgrund des geringeren Fahrgastpotenzials ein 60-minütiger Takt eingerichtet werden soll (vgl. AMT DER STEIERMÄRKISCHEN LANDESREGIERUNG 2008: 53f). Eine Erhöhung des Taktes ergibt sich einerseits zu den Hauptverkehrszeiten und andererseits durch die Integration in den TEN-Korridor und den Aus- bzw. Neubau der Haltestellen Mürzzuschlag, Bruck an der Mur und Weststeiermark, womit diese Orte einen Anschluss an das internationale Zugnetz erhalten. Da die Südbahn außerdem die wichtigsten steirischen Wirtschaftsstandorte verbindet, soll die Wirtschaft durch den Ausbau der Infrastruktur vom gesteigerten Handel profitieren (vgl. AMT DER STEIERMÄRKISCHEN LANDESREGIERUNG 2008: 26).

Eindeutiges Ziel des Landes Steiermark im Personenverkehr ist eine optimale Anbindung an die Zentren durch Erhöhung der Frequenzen und eine Steigerung des Anteils an nachhaltigen Verkehrsträgern. Auch im Güterverkehr sollen die massiven Zunahmen des Schwerverkehrs entlang der West-Ost Strecke durch die hohen Investitionen auf die Bahn umgeleitet werden. Das Steirische Gesamtverkehrskonzept 2008+ bietet einen visionären Einblick in die möglichen Verkehrsauswirkungen durch die TEN und die geplanten Projekte kommen dem eigenen Infrastrukturausbau zugute. Zusammengefasst: *„Das Steirische Gesamtverkehrskonzept 2008+ umfasst die zukünftigen Herausforderungen, um die Visionen in der Mobilität Realität werden zu lassen, und beschreibt die notwendigen Maßnahmen und Strategien, um dafür gerüstet zu sein“* (AMT DER STEIERMÄRKISCHEN LANDESREGIERUNG 2008: 85).

Wie und ob Kärnten den Bau der Koralmbahn als Motor für den Bahnverkehr auf Landesebene nutzt zeigt der 2016 erschienene Mobilitäts-Masterplan.

3.3.3 Mobilitäts-Masterplan Kärnten

Bereits in der Einführung des Mobilitäts-Masterplan Kärnten, kurz MMK, wird deutlich, dass die zukünftigen Herausforderungen für das Bundesland inhaltlich wesentlich von den beiden vorhergegangenen Planungspapieren abweichen. Noch vor den thematischen Verkehrszielen werden die angespannte finanzielle Situation sowie die fehlende Priorität der Raumordnung seitens des Landes erwähnt, welche eine Verschlechterung der Verkehrssituation bis zum Ende des Planungshorizontes 2035 mit sich bringen können (vgl. AMT DER KÄRNTNER LANDESREGIERUNG 2016; 15, 51). Außerdem handelt es sich bei Kärnten um das einzige Bundesland Österreichs, das in den vergangenen zehn Jahren einen Bevölkerungsrückgang verzeichnete. Der demographische Wandel und der Trend zur Urbanisierung wurden bereits im Punkt 2.2 behandelt. Im MMK wird darüber hinaus sogar der herkömmliche Linienverkehr im Untersuchungsgebiet Unterkärnten in Frage gestellt, da hier keinerlei Wirtschaftlichkeit für die bestehenden Verkehrsarten herrsche. (vgl. AMT DER KÄRNTNER LANDESREGIERUNG 2016: 15). Das Hauptziel des Papers ist deshalb vor allem die effiziente Gestaltung des ÖV im Land. Gemeinsam mit Partnerbetrieben aus Tourismus und Wirtschaft sollen hierbei kreative Lösungen

gefunden werden, um über Mobilitätspartnerschaften den Verkehr zu finanzieren und sicherzustellen. Letztenendes baut man auch auf neue Technologien, die zukünftig etwa durch selbstfahrende Busse Mittel einsparen könnten und das Land gleichzeitig in eine Vorreiterrolle bringen würden. (vgl. AMT DER KÄRNTNER LANDESREGIERUNG 2016: 15).

Trotz fehlender bzw. sehr visionärer Ziele müssen jedoch mittelfristig realistischere Lösungen erarbeitet werden, die lauten: Grundversorgung sichern, Erreichbarkeit der Zentren erhöhen, Verkehrsinfrastruktur schaffen und erhalten (vgl. AMT DER KÄRNTNER LANDESREGIERUNG 2016: 25). Dieser letztgenannte Punkt setzt auf das Ausnutzen des Potenzials der Koralmbahn im Bereich Unterkärntens, die nach der Fertigstellung deutliche Fahrgastzuwächse generieren soll. Ein zu diesem Zweck geplantes Schienenverkehrskonzept wurde bis zum aktuellen Zeitpunkt allerdings noch nicht präsentiert (vgl. AMT DER KÄRNTNER LANDESREGIERUNG 2016: 31). Abbildung 17 zeigt das aktuelle S-Bahnnetz des Landes, welches besonders durch eine Erweiterung der Koralmbahn den regionalen Verkehr aufwerten soll. (vgl. AMT DER KÄRNTNER LANDESREGIERUNG 2016: 36). Für die zukünftige Frequenz der Zugpaare orientiert man sich am bundesweiten ÖV-Mindeststandard (vgl. AMT DER KÄRNTNER LANDESREGIERUNG 2015: 65) (siehe Abbildung 14).

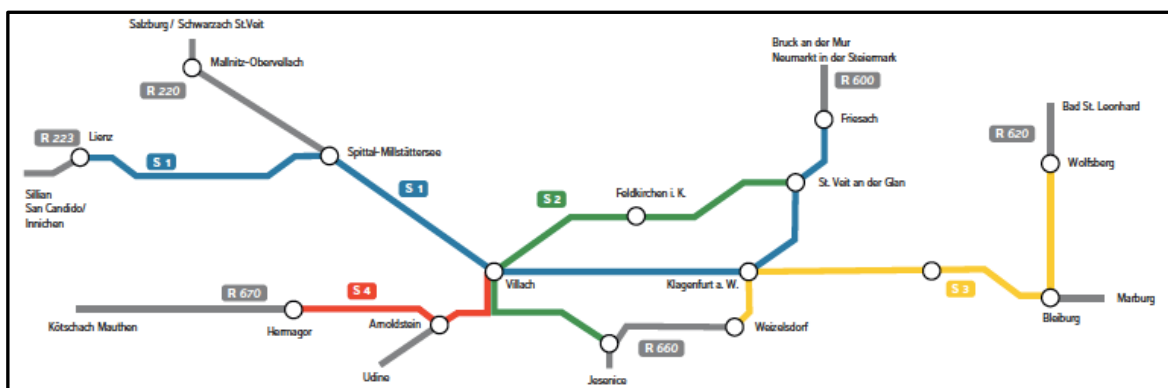


Abb. 17: S-Bahnnetz Kärnten. (vgl. AMT DER KÄRNTNER LANDESREGIERUNG 2016, 31)

Das Entwicklungspotenzial der Koralm wurde im MMK also erkannt, genauere Pläne, wie etwa ein Schienenverkehrskonzept stehen aber noch aus. Im Zuge von Befragungen beim Kärntner Verkehrsverbund und der Überprüfung des regionalen Verkehrskonzeptes der LAG Unterkärnten sollen Chancen für die Region ausgemacht werden.

Zuvor erfolgt noch eine Analyse der Planung auf regionaler Ebene.

3.4 Regionale Ebene

Die Regionalebene hat in den relevanten Bundesländern zwar keine eigene Planungsbefugnis, trotzdem werden teils auf Landesebene, teils durch lokale Aktionsgruppen der LEADER-Regionen, regionale Entwicklungs- und Verkehrskonzepte erstellt, die in diesem Punkt der Arbeit erläutert werden. Meist handelt es sich hierbei um Leitlinien für die Gemeinden der Region, die einem gemeinsamen regionalem Ziel folgen. Die folgenden Unterpunkte vereinen jeweils regionale Entwicklungskonzepte mit den dazugehörigen Verkehrsplänen, um einen ganzheitlichen Überblick zu schaffen. Nach diesem letzten Teil steht genügend Material zur Verfügung, welches eine planungstheoretische Einordnung aller Ebenen zulässt.

3.4.1 Niederösterreich Süd

Aus dem vorherigen Teil zur Mobilität in Niederösterreich kann geschlossen werden, dass der landesweite Taktschlüssel auch in der Südregion Anwendung findet. Die 2014 erschienene lokale Entwicklungsstrategie der LEADER-Gruppe baut in zeitlicher Hinsicht zwar nicht auf dem Landeskonzept auf, sieht aber ebenfalls eine Chance für die Region durch „sanfte Mobilität“, also Multimodalität, um die Schwäche der Region in eine Stärke umzuwandeln. Diese Zielvorgabe ergab sich, nachdem eine SWOT-Analyse (Strengths/Stärken, Weaknesses/Schwächen, Opportunities /Chancen, Risks/Risiken) zum Thema Mobilität einen zu hohen Individualverkehr als große Schwäche des Raumes identifiziert hatte. Das fehlende ÖV-Angebot betrifft vor allem die abgelegeneren Gemeinden (vgl. LAG-MANAGEMENT LEADER-REGION NIEDERÖSTERREICH SÜD 2015: 13). Die SWOT-Analyse sieht im Erhalt und Ausbau der Regionalbahnen eine Chance, der allerdings das Risiko der nicht-kontinuierlichen Förderungsmöglichkeit der Bahnen gegenübersteht (vgl. LAG-MANAGEMENT LEADER-REGION NIEDERÖSTERREICH SÜD 2015: 14). Im Folgenden wird explizit ausgeführt, wie man durch die Strategie der Stärkung des öffentlichen Verkehrs eine weitere Abwanderung eindämmen kann. Eine dieser Regionalbahnen wäre die Semmeringbahn.

In Zusammenarbeit mit Bund und Land widmete sich 2010 der Verein „Freunde der Semmeringbahn“ bereits der zukünftigen Nutzung der Bahn und publizierte einen Managementplan. Der Verein besteht hauptsächlich aus BürgermeisterInnen und Gemeinderäte/Gemeinderätinnen entlang der Trasse, die das übergeordnete Ziel der Sicherstellung der Funktion der Semmeringbahn als Nahverkehrsmittel verfolgen (vgl. VEREIN FREUNDE DER SEMMERINGBAHN 2010: 31). Ähnlich wie in der später erschienen lokalen Entwicklungsstrategie geht aus dem Managementplan hervor, dass durch den Fortbestand des Bahnbetriebs die Zukunftspotenziale der Region bestmöglich ausgenutzt werden können und so eine nachhaltige Entwicklung des Verkehrs garantiert wird. Mit laufenden Instandhaltungs- und Erneuerungsmaßnahmen soll der Betrieb entlang der Bergtrasse gesichert werden. Zusätzlich bauen die Gemeinden auf innovative Lösungen im öffentlichen Verkehr durch Ortsbusse, Sammeltaxis, etc. (vgl. VEREIN FREUNDE DER SEMMERINGBAHN 2010: 53)

Mit den beiden vorliegenden Konzepten sowie durch die Umsetzung des Mobilitätskonzeptes NÖ 2030+, soll ein nachhaltiges ÖV System in der Region entstehen, welches in der Lage ist, die wegfallenden Schnellverbindungen zu kompensieren. Selbiges geht aus der Hauptregionsstrategie Industrieviertel 2024 hervor (vgl. NÖ.REGIONAL.GMBH 2015, 29) Aufschluss über den aktuellen Entwicklungsstand dieser Bestrebungen sollen die Gespräche mit der Region bzw. dem Verkehrsverbund geben, um im Anschluss eine umfassende Analyse der Auswirkungen auf die Region zu ermöglichen.

Eine völlig andere Situation hinsichtlich Stärken und Schwächen bzw. Chancen und Risiken herrscht am Südende der Semmeringbahn in der Region Obersteiermark-Ost.

3.4.2 Obersteiermark-Ost

Gemeinsam mit dem Planungsbüro „Plansinn“ bzw. der Landesfachabteilung für Gesamtverkehr haben die steiermärkische Landesregierung und die Regionalmanagement Obersteiermark-Ost GmbH 2007 ein regionales Verkehrskonzept sowie Ende 2014 ein Leitbild für die Region Mürzzuschlag erstellt.

Wie die Lokale Aktionsgruppe Niederösterreich-Süd hat man beim Leitbild Obersteiermark-Ost auch auf eine Zielfindung mittels SWOT-Analyse zurückgegriffen. Die Stärken und Schwächen wurden bereits in Punkt 2.1 erläutert und basieren einerseits auf guter Erreichbarkeit und wirtschaftlicher Stärke und andererseits auf der Überalterung und dem Fehlen eines öffentlichen Regionalverkehrs (vgl. HIESS et al 2014: 13). In diesem Leitbild wird sowohl das Potenzial des wachsenden S-Bahnnetzes als auch der Bau des Semmering-Basistunnels und Vervollständigung der baltisch-adriatischen Achse als Chance erkannt. Dabei besteht das Risiko, dass die erforderliche Auslastung eines erweiterten Angebots aufgrund einer zu geringen Nachfrage nicht vorhanden ist (vgl. HIESS et al 2014: 14). Aus der SWOT-Analyse gingen im Erstellungsprozess vier Leitthemen für die Regionalentwicklung ab 2014 hervor. Das für den Verkehr relevante Ziel ist hierbei im Überbegriff „Zentralraumentwicklung attraktiv gestalten“ aufgegangen (vgl. HIESS et al 2014: 18). In diesem Querschnittsthema werden in der Region folgende Ziele in Sachen Mobilität verfolgt:

- Einrichtung einer leistungsfähigen interregionalen S-Bahn
- Aufrechterhaltung der Grundversorgung
- Entwicklung neuer Angebote
- Multimodalität

(vgl. HIESS et al 2014: 32)

Die ersten drei dieser ausgewählten Ziele sollen durch das Leitprojekt „S-Bahn Obersteiermark“ umgesetzt werden, das Ziel der Multimodalität über eine Neufassung des regionalen Verkehrskonzeptes (vgl. HIESS et al 2014: 116).

Aus dem alten Verkehrskonzept von 2007 geht hervor, dass im Bereich der Nachfrage des Schienenverkehrs im selben Jahr lediglich die Bahnhöfe Kapfenberg, St. Michael, Mürzzuschlag und Leoben eine Auslastung von über 1000 Passagieren pro Tag erreichten. Das Planungspapier zieht daraus den Schluss, dass der überregionale Verkehr das Rückgrat für den regionalen Verkehr darstelle

(vgl. AMT DER STEIERMÄRKISCHEN LANDES-REGIERUNG 2007: 37f). Um eine Grundversorgung sicherzustellen, wurde anhand einer Funktionsstufentabelle das zukünftige Verkehrsmittel für die jeweilige Ebene festgelegt (siehe Abb. 18). Der Großteil des regionalen Zugverkehrs würde auf die Hauptachsen entfallen, während die Nebenstrecken vorwiegend über Bussysteme bedient werden.

STUFE	BEZEICHNUNG	KATEGORIE STEIERMARK	SYSTEM
6	kontinental	A - überregionale Hauptachsen	Bahn
5	großräumig		Bahn
4	überregional		Bahn
3	regional	B - regionale Hauptachsen	Bus
			Bus
			Bus
			Bahn
2	teilregional	C – regionale Ergänzungslinien	Bus
			Bahn
1	nahräumig	D – bedarfsorient. Verkehr	Bus
	nahräumig		Bus

Abb. 18: Grundversorgung Obersteiermark-Ost. AMT DER STEIERMÄRKISCHEN LANDESREGIERUNG 2007, Tabelle 6.

Welche Vorteile hier die TEN bringen bzw. welche Änderungen es für dieses Modell bedarf geht nicht aus dem Konzept hervor. Aufgrund des Fehlens eines überarbeiteten, neuen regionalen Verkehrskonzepts werden die Fragestellungen in den Interviews besonders auf diesen Aspekt eingehen.

3.4.3 Südweststeiermark

Das in der Region Mürzzuschlag noch fehlende neue Verkehrskonzept hat die Region Südweststeiermark bereits neu aufgesetzt und 2016 publiziert. Gemeinsam mit dem regionalen Entwicklungsleitbild aus 2014 baut man im Regionalmanagement auf fundierte Erkenntnisse aus den vergangenen Jahren. Die bereits beschriebenen Probleme der Region sowie der Ausbau der S-Bahn wurden im Entwicklungsleitbild nochmals als bestehende Schwächen bzw. zukünftige Stärken kategorisiert. Genauso wie in der Obersteiermark erfolgte hier eine Zusammenarbeit mit dem Planungsbüro „Plansinn“ und eine SWOT-Analyse zur Zielfindung wurde erstellt. Als Chance für die künftigen Stärken des Schienen-ÖV im Nahverkehr werden konkret die Koralmbahn und der geplante Bahnhof Weststeiermark genannt. Der Bahnhof soll sowohl als Knotenpunkt für PendlerInnen, aber auch als Katalysator für den Wirtschaftsstandort fungieren. Risiken werden durch das Projekt in der Region nicht erwartet (vgl. REGIONALMANAGEMENT SÜDWESTSTEIERMARK 2014: 15ff). Darüber hinaus plant man die Erstellung des Leitkonzeptes, welches Projekte zur Förderung der

Raumentwicklung entlang hochrangiger Verkehrsinfrastrukturachsen zum Ziel hat (vgl. AMT DER STEIERMÄRKISCHEN LANDESREGIERUNG 2016: 17). Weiters erläutert das regionale Verkehrskonzept detailliert die Pläne der EU- und Bundesebene, bevor es in die eigene Umsetzung übergeht. Aufbauend auf dem bundesweiten Verkehrsschlüssel (siehe Abbildung 14) soll neben dem S-Bahn Ausbau entlang des baltisch-adriatischen Korridors auch ein regionales Bussystem mitsamt angeschlossenen lokalen Mikro-ÖV initiiert werden, sodass zusätzlich auch ein nachfrageunabhängiges Mindestangebot für kleine Orte sichergestellt werden kann (vgl. AMT DER STEIERMÄRKISCHEN LANDESREGIERUNG 2016: 43). Für dieses System wurde eine gesonderte Leitlinie mit folgenden Bedienungsstandards erstellt:

Kategorie	Werktag	Samstag	Feiertags
suburbane Achsen	20	15	8
regionale Hauptachse	10	8	5
regionale Ergänzungsachse	5 + Mikro-ÖV	2 + Mikro-ÖV	Mikro-ÖV
bedarforientierte Verkehr	Schülerkurse + Mikro-ÖV	Mikro-ÖV	Mikro-ÖV

Abb. 19: Schema regionaler Busverkehr Südweststeiermark. AMT DER STEIERMÄRKISCHEN LANDESREGIERUNG 2016, Tabelle 7.

Schlussendlich sollen alle Gemeinden zumindest über ein Mikro-ÖV System (Sammelbusse etc.) verfügen, das an Werktagen mit dem regionalen Busverkehr verbunden ist. Die für das Untersuchungsgebiet relevanten Linien sollen bereits 2020 in Betrieb genommen (vgl. AMT DER STEIERMÄRKISCHEN LANDESREGIERUNG 2016: 59) und nach Bedarf erweitert werden. Das Untersuchungsgebiet rund um Deutschlandsberg wurde in die Kategorien „regionale Hauptachse“ und „Ergänzungsachse“ für die Strecke südlich der TEN-Trasse unterteilt.

Unter Berücksichtigung der supranationalen und nationalen Pläne hat die Region Südweststeiermark erfolgreich Pläne erarbeitet, die mithilfe von Großprojekten die ÖV-Probleme des Gebietes lösen könnten. Dieses Konzept für die Anbindung an die Südbahnstrecke befindet sich noch in der Entwicklungsphase, sodass nähere Informationen über die Regionalentwicklung mit der Befragung mit den zuständigen Behörden eingeholt werden sollen.

Zunächst aber schließt der folgende Punkt die Darstellung der Planungspapiere anhand der Planungsvorhaben in Unterkärnten ab.

3.4.4 Unterkärnten

Wie bereits ausgeführt, existiert in Kärnten keine regionale Ebene für Raumordnungszwecke und damit auch kein spezifischer Entwicklungsplan seitens des Landes. Die lokale LEADER Aktionsgruppe „Regionalkooperation Unterkärnten“ hat sich allerdings mit einer Entwicklungsstrategie für den Zeitrahmen 2014 - 2020 beschäftigt. Mangels eines spezifischeren regionalen Verkehrskonzepts wird auf den Mobilitäts-Masterplan zurückgegriffen. Die Regionalkooperation Unterkärnten bediente sich ebenfalls dem Instrument der SWOT-Analyse und hierbei wurde die Koralmbahn sowie ein grenzüberschreitender Ausbau des Straßennetzes Richtung Slowenien als größte Chance für die Infrastruktur identifiziert. Gleichzeitig hat man erkannt, dass es durch die Steigerung des Hochleistungsverkehrs und der Güterzugverbindungen zu einer Ausdünnung der restlichen lokalen Infrastruktur kommen kann (vgl. LAG KOOPERATION UNTERKÄRNTEN 2014: 9). Die angespannte Finanzlage des Landes erhöht das Risiko einer Ausdünnung des regionalen ÖVs zusätzlich.

Konkret auf die Koralmbahn eingehend, sieht die Regionalkooperation integrierte Mobilitätslösungen vor, die die Region bestmöglich mit dem TEN-Korridor verbinden sollen. Diese neuen Angebote müssten sowohl die Alltagsbedürfnisse der BewohnerInnen zufriedenstellen, als auch den Tourismus fördern (vgl. LAG KOOPERATION UNTERKÄRNTEN 2014: 37f). Um dieses Ziel umzusetzen, verlangt der Aktionsplan bis 2020 eine verstärkte Kooperation der Region mit den öffentlichen Verkehrsträgern. Die neuen Infrastrukturen sollen laut LAG von den Gemeinden und Tourismusverbänden getragen werden und unter Einbeziehung der Bevölkerung soll ein Partizipationsprozess zum Thema stattfinden (vgl. LAG KOOPERATION UNTERKÄRNTEN 2014: 41). Mit diesen Gegenmaßnahmen in Verbindung mit einer intensiven Zusammenarbeit auf allen Ebenen will die Region den aktuellen Trends des Landes und des Untersuchungsgebietes entgegenwirken, um bestmöglich von den Infrastrukturinvestitionen des Bundes zu profitieren. Im Vergleich zu den untersuchten Gebieten in der Steiermark und Niederösterreich ist

deutlich erkennbar, dass Konzepte zur Stärkung des Wirtschaftsstandorts genauso fehlen wie konkrete Pläne für lokale ÖV-Angebote. Dies erklärt sich vor allem durch die fehlende Legitimation der Regionsebene in der Raumordnung Kärntens. Die zu führenden Interviews mit den Verantwortlichen in Unterkärnten sowie mit den Mobilitätsträgern sollen neue Erkenntnisse bringen, die eine Einschätzung der direkten Auswirkungen in der Region ermöglicht.

Vorher erfolgt noch die planungstheoretische Analyse der Planungsinstrumente und -Ziele, um im vierten Kapitel die für die Literaturanalyse entscheidenden Forschungsfragen beantworten zu können.

4 Planungstheoretische Analyse

In diesem Abschnitt werden die behandelten Entwicklungskonzepte mit ihrem planungstheoretischen Hintergrund verknüpft. Hierzu werden die in Punkt 1.5 vorgestellten Konzepte der Regionalentwicklung nach Pike (2016) eingebracht und auf die Leitlinien, Mobilitätskonzepte etc. der verschiedenen Planungsebenen angewendet. Der Verlauf dieser Analyse folgt dem bereits bekannten Schema von der höchsten Ebene der EU absteigend bis zur Regionalebene.

Zur Verdeutlichung der Rechtsverbindlichkeiten und Beziehungen zwischen den Ebenen stellt die untenstehende Graphik (Abb. 20) eine Zusammenfassung und Erweiterung der im Laufe dieser Arbeit hervorgekommenen Erkenntnisse dar.

Hier wird ersichtlich, dass die europäische Stufe für die Mitgliedstaaten in Bezug auf die TEN lediglich eine koordinierende Rolle spielt, ähnlich dem Verhältnis der ÖROK zu den österreichischen Bundesländern. Wie bereits mehrfach erwähnt, beeinflusst die EU mittels europäischer Verordnung trotzdem die Ressortplanung des Bundes in Sachen Verkehr. Das Bundesministerium für Verkehr Innovation und Technologie ist gemäß österreichischem Raumordnungsrecht verpflichtet, einen Entwicklungsplan zu erstellen, dem sich etwaige regionale Planungen unterordnen müssen. Die von Regional- oder LEADER-Managements erstellten Entwicklungspapiere haben weder einen rechtsbindenden Charakter noch müssen sie umgesetzt werden und dienen daher lediglich der strategischen Orientierung

(vgl. KANNONIER und SCHINDELEGGGER 2018: 132). Diese Vorgehensweise gilt gleichermaßen für Pläne auf Landesebenen, wie z.B. überregionale Verkehrskonzepte, welche die gesamtstaatlichen Vorgaben einhalten müssen. Allerdings kann das Land seine Konzepte hinsichtlich territorial maßgeblicher Elemente erweitern.

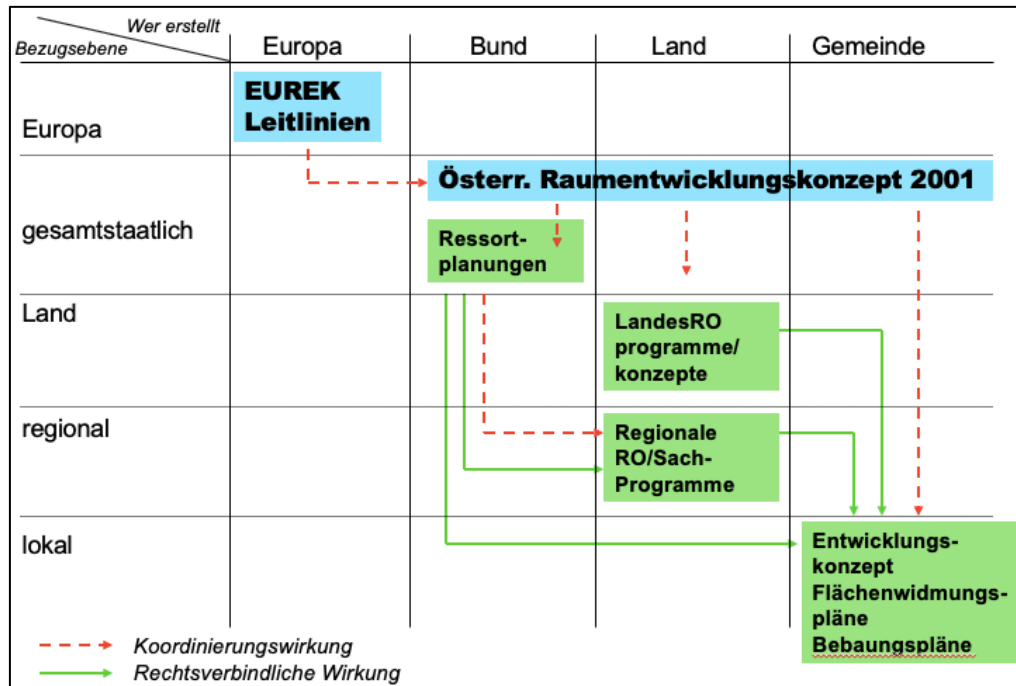


Abb. 20: Verbindlichkeiten der Raumplanungsinstrumente der verschiedenen Ebenen in Österreich. ÖROK 2003.

Vor einer tiefergehenden Analyse ist nochmals festzuhalten: Die EU verordnet die Leitlinie, der Staat setzt diese um und die untergeordneten Ebenen befolgen diese Vorgaben mit raumspezifischen Ergänzungen. Welche Ziele die einzelnen Instrumente der jeweiligen Raumeinheiten verfolgen, wird nun mittels der vorerwähnten Verknüpfung zur Theorie der Regionalentwicklung erläutert. Auch die Verbindlichkeit zur Umsetzung wird nochmals einzeln und auf den jeweiligen Wirkungsbereich der Raumordnung bezogen analysiert.

Die Strategien und Instrumente der in Punkt 3 beschriebenen Planungspapiere, von der TEN-Leitlinie bis hin zu den regionalen Entwicklungs- und Verkehrskonzepten, stellen den letzten Teil der theoretischen Analyse dieses Kapitels dar und bilden somit deren Abschluss. Im Folgenden soll, je nach Ebene, die Frage geklärt werden, welche wirtschaftsgeographischen und regionalpolitischen Strategien die Grundlage für diese Pläne bilden.

4.1 EU

Wie in Punkt 1.4 beschrieben, verfügt die Europäische Union über keine direkte Kompetenz im Bereich der Raumordnung, sodass sie auf Instrumente wie soft planning, finanzielle Anreize und Förderprogramme sowie Leitlinien und Verordnungen zurückgreifen muss. Im Zuge der Arbeit wurden die TEN-Leitlinien und die TEN-Verordnung sowie die europäische Kohäsionspolitik der aktuellen Förderperiode 2014 - 2020 vorgestellt.

Die gemeinsame Wirtschaftspolitik der Union stammt aus ihrer Gründungszeit, einem Abschnitt des 20. Jahrhunderts, in dem die neoklassische Theorie ihre Anwendung fand. Besonders wichtig in der Neoklassik ist die Produktionsmenge einer Region, die mit dem Bruttoinlandsprodukt/Bruttoregionalprodukt pro Kopf dargestellt werden kann. Die Vergabe der EU-Strukturfonds basiert auf der Vergabe der Fördermittel nach BIP des jeweiligen Landes, weshalb der Ansatz der Neoklassik bis heute Einfluss auf die Politik der Union nimmt. Die Geldmittel der CEF werden grundsätzlich nach dem Prinzip der Ausschreibung und Bewerbung ausgeschüttet, wobei davon ein bestimmter Teil für Bauprojekte in Ländern mit unterdurchschnittlichem BIP reserviert ist. Zusätzlich bieten sich durch das Ziel 7 (siehe Abb. 11) der aktuellen Kohäsionsperiode weitere Finanzierungsmöglichkeiten für wirtschaftlich schwächere Mitgliedsstaaten. Mit der Vergabe auf Basis des BIP/Kopf erhielt ein Teil der mittlerweile obsoleten Neoklassik Einzug in die aktuellen Strategien und Planungspapiere der EU. Da Güter im neoklassischen System aber an einen Ort gebunden sind spielt diese Theorie für die TEN im Weiteren nur eine untergeordnete Rolle.

Deutlich leichter erkennbar sind die Strategien, die aus dem Ansatz der Polarisierungstheorie stammen. Die TEN verbinden entlang ihrer Trassen wichtige städtische Knotenpunkte. Die Städte werden durch die schnellere Verbindung noch weiter gestärkt und eine Polarisierung entsteht. Wirtschaftliche Sickereffekte in das Umland sollen die gesamte Region durch neue Infrastruktur und Handel stärken und somit Kohäsion erzeugen. Wesentlich wichtiger ist der gesteigerte Außenhandel als Kernstrategie der TEN. Das Ziel dieses Handelns beruht auf der Neuen Wachstumstheorie und der Annahme, dass die Erschließung neuer Märkte

und die Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit durch ein gutes Infrastruktursystem und damit sinkende Transportkosten erzielt wird. Mit der Schaffung der Kernnetzkorridore verbindet man globale Zentren, Flughäfen, Knotenpunkte und Seehäfen miteinander und baut um sie herum das gesamte System auf. Betrachtet man jeden der neun Korridore, so haben viele an bedeutenden Seehäfen ihren Anfang, durchlaufen städtische Zentren und enden an einem anderen (Flug-)Hafen. Beim baltisch-adriatischen Korridor handelt es sich um eine der bedeutendsten Handelsverbindungen von der Ostsee zum Mittelmeer. Ziel dieser EU-Strategie ist, dass die in das System integrierten Regionen konvergieren. Besonders für die neu geplanten Bahnhöfe wie Weststeiermark und Lavanttal bedeutet dies eine enorme Chance vom entstehenden Handelskorridor zu profitieren. Generell bieten die Großprojekte entlang der Südbahn für urbane und periphere Regionen eine Vielfalt an Möglichkeiten sich am Welthandel zu beteiligen. Die genaue Strategie der jeweiligen Region zur Nutzung dieser einmaligen Gelegenheit wird in den folgenden Unterpunkten analysiert.

Die Hauptaufgabe für die EU ist somit nicht das konkrete Bauvorhaben, sondern die Erstellung des soft spaces sowie die Schaffung von entsprechenden Voraussetzungen für einen offenen Wirtschaftsraum. Gepaart mit der Theorie der nachhaltigen Regionalentwicklung und deren Konzepten zur überregionalen Zusammenarbeit und ressourcen- und energieschonender Entwicklung liefert die Neue Wachstumstheorie also die Grundstrategie der Union für ihre Verkehrspolitik.

4.2 Bund

Für den Erfolg und die direkte Implementierung und Umsetzung dieser überstaatlich festgelegten Strategien sind die Mitgliedstaaten und ihre Planungsebenen selbst zuständig. Hinsichtlich des Schienenverkehrs und der länderübergreifenden Regionalentwicklung wurden im Punkt 3.2 das BMVIT, die ÖBB und die ÖROK als entscheidende Institutionen festgemacht. Wie weit deren vorgestellte (Sektoral-) Pläne und Entwicklungskonzepte auf die transnationale Ebene eingehen bzw. welche eigenen Entwicklungsstrategien und -ziele sie verfolgen soll hier dargestellt werden. Eine Zusammenarbeit dieser beiden höchsten Akteure wäre von erheblicher Bedeutung, damit die TEN ihre volle Wirkung entfalten können.

Der Gesamtverkehrsplan Österreich und der ÖBB Rahmenplan führen die EU-Strategie der nachhaltigen Entwicklung weiter und gehen näher auf diese ein. Im Detail hat diese Vorgehensweise die Herstellung sozialer, umweltfreundlicher und gleichzeitig effizienter Verkehrssysteme zum Ziel. Neben den klassischen Lösungen sucht man nach neuen alternativen Verkehrsträgern, um durch Multimodalität den Schienenverkehr zu attraktiveren und für die gesamte Bevölkerung sicherzustellen. Weiters wird auch auf staatlicher Ebene eine Entwicklungsidee verfolgt, die der New Economic Geography entspricht. Durch den Ausbau und die Modernisierung der Bahn sollen Transportkosten sinken und so ein Konjunkturimpuls in allen Regionen gesetzt werden. Diese beiden Grundideen für die Verkehrsentwicklung werden von der EU und dem Staat gemeinsam verfolgt, wobei der Staat diese Strategie verfeinert und nationale Ziele einbaut. Ein wesentlicher Unterschied ist also, dass die Detailschärfe und die Verbindlichkeit steigen, da die nationalen Sektoralpläne direkte Rechtswirksamkeit besitzen.

Die Leitlinie zur Entwicklung des Raumes der ÖROK entfaltet hingegen keine bindende Wirkung. Trotzdem gilt das ÖREK als wichtiges, Landesgrenzen überschreitendes Rahmenkonzept für die Raumentwicklung in Österreich. Das Sicherstellen infrastruktureller Grundbedürfnisse und Basisdienstleistungen sowie das Wachstum entlang vordefinierter Achsen und die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit durch Spezialisierung soll hier als Leitbild für eine geregelte Raumordnung dienen. Diese Strategie der Herstellung der Infrastruktur durch den Staat und bottom-up Entwicklung in der Region ist wiederum auf Theorien aus der neuen Wachstumstheorie zurückzuführen. Die Idee der Achsenbildung und Schaffung von polyzentrischen Strukturen hingegen fällt eher in die Methodik der Polarisierungstheorie. Mit der dritten Säule zu ressourcenschonendem Wachstum geht das ÖREK außerdem auf die Strategie der nachhaltigen Regionalentwicklung ein. Die ÖROK verbindet in diesem Dokument folglich die wichtigsten Entwicklungskonzepte um ein Leitbild für eine kooperative, wettbewerbsfördernde, nachhaltige und kompakte Raumstruktur in Österreich zu schaffen.

Zusammengefasst kann festgestellt werden, dass sich die Strategien auf nationaler und transnationaler Ebene ähneln und aufeinander abgestimmt sind. Eine

Ausnahme bildet allerdings die rechtswirksame Umsetzung der Agenden durch das Planungssystem des Staates. Trotz deutlich erkennbarer „Europäisierung“ macht der gravierende Unterschied der Rechtsverbindlichkeit den Staat zum finalen Akteur für die Umsetzung der TEN-Richtlinien.

Im nachstehenden letzten Teil der planungstheoretischen Analyse werden die zuvor getrennten Entitäten Länder und Regionen vereint und die regionalen Strategien analysiert, da die nationalen Sektoralplanungen im Bahnverkehr die Landesebene umgehen, wodurch die gemeinsamen Strategien von Bund und Land erst wieder im regionalen Kontext sichtbar werden (siehe Abb. 20).

4.3 Regionen

In der letzten und untersten Verwaltungsebene kommen sämtliche Ideen, Konzepte und Kräfte aus den oberen Hierarchien zusammen und werden die tatsächlichen regionalen Auswirkungen am sichtbarsten. In der Folge besteht zwar aufgrund der unterschiedlichen Verwaltungsstruktur eine gewisse Divergenz zwischen den Bundesländern, im Grunde sind sich die Vorgehensweisen in Sachen Verkehrspolitik auf regionaler Ebene aber sehr ähnlich.

In Niederösterreich wird sowohl auf Landesebene als auch im konkreten Untersuchungsgebiet sehr stark auf die Bundesebene und die Sektoralplanung eingegangen. Der bundesweite Takt für den Nahverkehr wird - wie in allen nach 2012 erschienenen Landesverkehrskonzepten - in die Pläne implementiert und soll schnellstmöglich in der Region umgesetzt werden. Grundsätzlich wurden dieselben Strategien vom staatlichen Verkehrskonzept übernommen. Am Semmering möchte man durch den Betrieb der historischen Eisenbahnstrecke die Grundversorgung im Verkehr sicherstellen. Gleichzeitig soll durch eine Diversifizierung des ÖV-Angebots ein neuer Weg eingeschlagen werden. In der Region Niederösterreich Süd hat man es sich also zur Aufgabe gemacht, einerseits durch den Erhalt und Ausbau der Regionalbahn das historische Kulturgut zu bewahren und andererseits innovative Technologien zu fördern. Zusätzlich zur bundesweiten Strategie werden auf dieser Ebene größtenteils unverbindliche Planungsinstrumente angewendet,

um eine größere Wirksamkeit zu erreichen und mit der Sektoralplanung gemeinsam eine einheitliche Linie zu bilden.

Diese Vorgehensweise wird auch in der Steiermark angewendet. Das Land und die Regionen sehen den Ausbau der Infrastruktur als Chance für eine positive Regionalentwicklung und betreiben deren Umsetzung mit einem hohen Maß an Eigeninitiative. Die landesweite Strategie fußt auf dem weiteren Ausbau des eigenen Schnellbahnnetzes und der raschen Verbindung der peripheren Regionen mit den Ballungszentren. Basierend auf Ansätzen aus dem keynesianistischen Wirtschaftsmodell und der dazugehörigen Polarisierungstheorie sollen die Regionen durch Sickereffekte und spill-overs von den regionalen Zentren profitieren und dadurch wachsen. Hier werden die seitens der EU gewünschten Effekte der TEN erzielt, da durch diese regionalen Multiplikatoren für die Wirtschaft verbesserte Verkehrsanbindungen in den Kernnetzkorridoren entstehen. Das Land Steiermark und die Regionen Obersteiermark-Ost und Südweststeiermark verwerten die von der EU bzw. dem Bund zur Verfügung gestellten Investitionen und Konzepte optimal, sodass die Regionalentwicklung bestmöglich profitiert. Durch regionales Know-How wird den TEN-Leitlinien somit ein lokales Image gegeben und dadurch fehlende Detailschärfe auf europäischer Ebene ausgeglichen.

Bei der Umsetzung der TEN-Leitlinien in Kärnten verhält es sich genau umgekehrt. Die vorliegenden Mobilitätspläne gehen lediglich in einem Mindestmaß auf die nationalen und europäischen Konzepte für die Zuginfrastruktur ein und das Land fokussiert sich dagegen auf den Ausbau des Straßennetzes. Als Strategie für den ÖV existiert hier lediglich die Idee, durch Public-Private Partnerships, also der gemeinsamen Finanzierung durch öffentliche und private Geldgeber, die Grundversorgung sicherzustellen. Es handelt sich dabei zwar um einen modernen Ansatz in der Regionalentwicklung, dieser ist aber mit hohem Risiko verbunden und kann bei Kürzungen der Finanzmittel den regionalen ÖV gefährden. Die TEN werden nicht weiter berücksichtigt und in diesem Fall ist davon auszugehen, dass der Bund das fehlende Interesse seitens des Landes ausgleichen muss und die nationale Verkehrsstrategie angewendet wird. Die Frage, ob zukünftig ein Umdenken stattfindet und mittlerweile Ideen zur Regionalentwicklung durch eine Zusammenarbeit der Ebenen in Kärnten entstanden sind, soll in mehreren

Gesprächen im Untersuchungsgebiet geklärt werden, um so ein eindeutigeres Bild der Mobilitätsstrategien Kärntens zu erhalten.

Betrachtet man nun sämtliche regionalen Leitbilder und landesweiten Politiken zum Thema Verkehr, kann gesagt werden, dass sehr stark auf die übergeordneten Ebenen eingegangen wird und die Strategien der Polarisierungstheorie, neuen Wachstumstheorie und der nachhaltigen Regionalentwicklung die Regionen beeinflussen. Die regionalen Pläne gewinnen daher erst dann an Mehrwert, wenn sie mit den Strategien der obersten Einheit verwoben werden. Die zu Beginn dieses Punktes zur Planungstheorie gezeigte Abbildung 20 kann also als sehr gute Zusammenfassung der Verhältnisse der Kräfte und Instrumente der österreichischen (Verkehrs-)Planung angesehen werden.

Im nächsten Abschnitt wird ein letztes Modell erklärt, welches spezifisch für das Thema Transport entwickelt wurde und das Zusammenspiel der verschiedensten Faktoren in der Verkehrspolitik veranschaulicht. In diesem Teil werden bereits durchgeführte Studien zum Thema der Auswirkung der TEN auf die Regionalentwicklung, somit der aktuelle Forschungsstand der Thematik und eventuell bestehende Forschungslücken behandelt.

5 Forschungsstand und Forschungslücken

Die einschlägige Literatur befasst sich von Beginn an mit den Konsequenzen der Transeuropäischen Netze. Trotz oder vielleicht wegen des Projektumfangs gehen aber nur wenige Forschungen auf die Folgen für die Regionalentwicklung und die kleinere Maßstabsebene ein. Empirische Herangehensweisen fehlen fast zur Gänze, stattdessen dominieren statistische Analysen das Feld. Einerseits beschäftigt sich die Union selbst unter der Leitung des European Spatial Planning Observation Networks ESPON mit den Folgen der TEN, andererseits sind es universitäre Forschungsgruppen aus dem Fachbereich, die sich dieser Aufgabe widmen. Detailreiche Studien einzelner Akteure, die sich auf gewisse Ausschnitte

der TEN konzentrieren, wurden erst in den vergangenen 5 Jahren angestellt. Zwei der oben genannten Forschungsergebnisse sollen nun kurz vorgestellt werden.

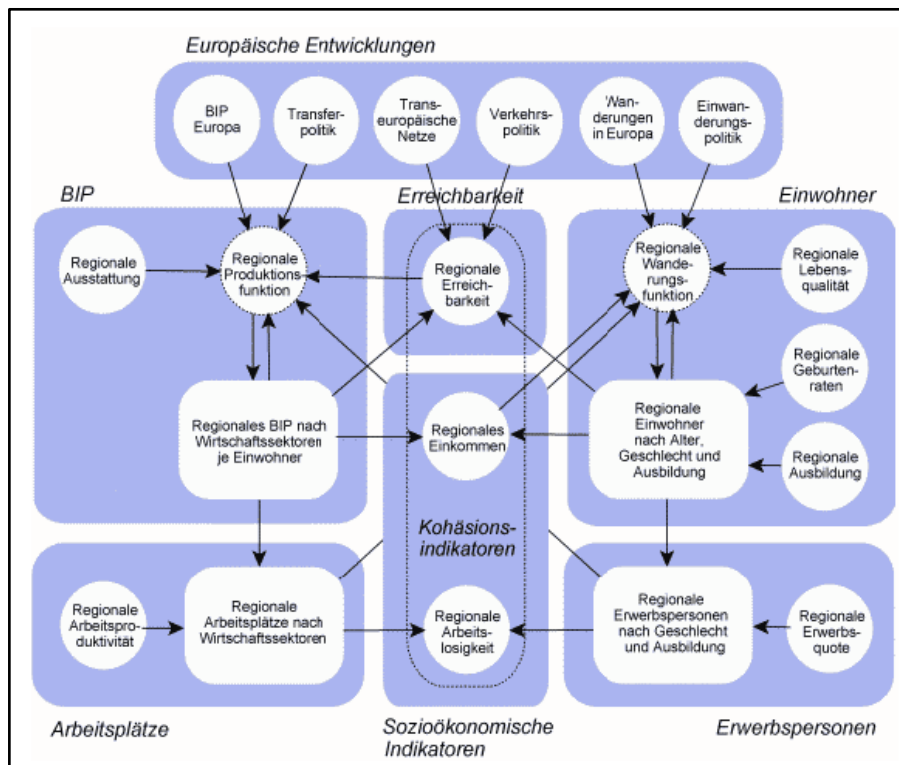


Abb. 21: SASI Modell. WEGENER 2008, Figure 1.

Den bisher größten Beitrag zur Analyse der TEN leistete eine Forschungsgruppe der Universität Dortmund in Zusammenarbeit mit der Technischen Universität Wien. Das Team um Klaus Spiekermann und Michael Wegener stellte 1996 ein neues regionalökonomisches Modell auf, das in wesentlichen Teilen auf Erreichbarkeit und Transport basiert. Das sogenannte SASI-Modell (Socio-Economic and Spatial Impacts of the Trans-European Transport Networks) verbindet wichtige regionale Faktoren für das Zusammenspiel von gesamteuropäischen Politiken und regionalen sozioökonomischen Indikatoren (siehe Abb. 21). Die Transeuropäischen Netze gemeinsam mit der europäischen Verkehrspolitik fördern hierbei die regionale Erreichbarkeit, die in direktem Zusammenhang mit den Kohäsionsindikatoren Einkommen und Arbeitslosigkeit steht.

Das SASI Modell wurde in zahlreichen Forschungen der Forschungsgruppe und in der Folge auch vom ESPON angewendet. Spiekermann und Wegener selbst haben (durch dieses Modell) festgestellt, dass sich trotz der Bestrebungen der EU die TEN als Instrument für regionale Kohäsion anzuwenden, die ökonomischen Differenzen

der Regionen tendenziell auseinanderentwickeln, anstatt sich anzugleichen (vgl. SPIEKERMANN und WEGENER 1996: 41). Grund dafür sei die Doppelgleisigkeit der Ziele der EU. Zum einen soll die Wettbewerbsfähigkeit der gesamten EU durch bessere Vernetzung gestärkt werden, zum anderen gleichzeitig auch die Disparitäten innerhalb der Regionen vermindert werden. Es bestehe also ein immerwährender Konflikt zwischen globalen und innereuropäischen Interessen, der sich nur schwer beseitigen lässt, ohne eines der beiden Ziele zu bevorzugen (vgl. SPIEKERMANN und WEGENER 1996: 36). Bessere Transportmöglichkeiten würden, ohne Rücksicht auf ihre zentrale oder periphere Lage, zweifelsohne jeden Standort stärken. Regionen oder Städte, die zum Zeitpunkt der Implementation bereits einen großen wirtschaftlichen Vorsprung aufweisen, werden ihre Wirtschaftsleistung noch weiter erhöhen und so den Abstand zu wirtschaftlich schwächeren Gebieten vergrößern, was zu einem Missverhältnis führen würde (vgl. SPIEKERMANN und WEGENER 1996: 37). Nach der Logik des SASI Modells befeuern die TEN diesen Prozess. Trotzdem sei die Bedeutung einer verbesserten Erreichbarkeit für periphere Regionen durch die Verkehrspolitik der EU nicht zu unterschätzen (vgl. SPIEKERMANN und WEGENER 1996: 41). Konkrete Beispiele für einen derartigen Aufschwung fehlen allerdings in der Forschung der Arbeitsgruppe.

Um eine Analyse auf kleinerer Maßstabsebene handelt es sich bei der 2018 von Beate Dorothea Caesar publizierten Arbeit an der Technischen Universität Kaiserslautern. Sie geht auf die Annahme von Spiekermann und Wegener (1996: 37) ein, wonach das Beseitigen der sogenannten Bottlenecks (engl. Nadelöhre) entlang der Korridore den größten Fortschritt für die Erreichbarkeit und damit die Wirtschaftsleistung einer Region darstelle. Caesar beschäftigte sich hierbei vor allem mit den grenzüberschreitenden TEN-Projekten. Mit Hilfe qualitativer Interviews fand die Untersuchung heraus, dass besonders bei bilateralen Projekten die Unterstützung der EU im Bereich der Projektbetreuung fehle, was auch durch finanzielle Mittel nicht kompensiert werden könne und damit das Prinzip des soft planning nicht greife (vgl. CAESAR 2018: 482). Als Grund dafür werden die mangelnde europäische Kompetenz in der Raumplanung sowie fehlendes nationales Commitment aufgrund finanzieller Schwierigkeiten genannt (vgl. CAESAR

2018: 480). Ein Konflikt entstehe dadurch, dass sich die Nationalstaaten weigern würden, Planungskompetenzen an die EU abzugeben.

Bei den angeführten Beispielen fehlen Forschungen für innerstaatliche Regionen. Das SASI Modell und dessen Analyse gibt Grund zur Annahme, dass durch die TEN wirtschaftlich starke Regionen begünstigt werden, während eine Forschung zu den Wirkungen in peripheren Lagen nicht existiert. Die vorliegende Masterarbeit versucht diese Forschungslücke zu schließen und die Chancen und Risiken für Österreichs Regionen entlang der Südbahn herauszuarbeiten und eine Analyse der Folgen für die Regionalentwicklung zu erstellen.

Die Hauptfragestellung nach den Auswirkungen der TEN entlang des baltisch-adriatischen Korridors in Österreich kann mit der Theorie alleine nur teilweise beantwortet werden. Die Interviews im letzten Kapitel sollen Aufschluss über diesbezüglich noch offene Forschungslücken und die Umsetzung der Planungspapiere in der Praxis geben, sodass eine endgültige Beantwortung der Problemstellung dieser Arbeit möglich ist.

KAPITEL 3: EMPIRISCHER TEIL – QUALITATIVE ANALYSE

Nach der umfangreichen theoretischen Analyse widmet sich das dritte Kapitel der empirischen Untersuchung des Forschungsthemas. Auf den nächsten Seiten werden zunächst das angewandte Untersuchungsdesign und das Ziel dieses empirischen Kapitels erläutert. Darauf folgt eine Beschreibung der Methodik und der Vorgehensweise in den Interviews. Im weiteren Verlauf werden die verschiedenen InterviewpartnerInnen sowie die dazugehörigen Leitfäden der Gespräche vorgestellt. Durch die anschließende Auswertung der Interviews können erste Ergebnisse der qualitativen Analyse präsentiert werden.

6 Ziel der Untersuchung

Ziel der empirischen Forschung dieser Masterarbeit ist es, die aus der Theorie erhaltenen Erkenntnisse durch fundiertes Fachwissen aus den verschiedenen Planungsebenen zu untermauern. Es werden zusätzlich auch Fragen geklärt, die während der Literaturanalyse aufgetreten sind und eine entscheidende Rolle für die übergeordnete Forschungsfrage nach den Chancen und Risiken spielen. Die Unterfragen zu diesem Kapitel lauten:

- *Ergeben sich durch die TEN größere Nutzen für den Personenverkehr und die Lebensqualität der Bevölkerung oder den Güterverkehr und die Wirtschaft?*
- *Was sind die zu erwartenden Effekte im Nahverkehr entlang bestehender/neuer Strecken nach Inbetriebnahme der Hochleistungsstrecke?*
- *Stellen die TEN-Projekte die internationale Vernetzung der innerregionalen Entwicklung voran?*
- *Wie kann der Infrastrukturausbau als Motor für die Regionalentwicklung bzw. zur Lösung regionaler Probleme genutzt werden?*

Mit der ersten Frage soll geklärt werden, welche Möglichkeiten für die Teilbereiche Güterverkehr und Personenverkehr entlang der neuen Teile der Südbahnstrecke entstehen bzw., ob ein Ungleichgewicht zugunsten eines der beiden Sektoren entsteht. Damit sollen die Absichten der verschiedenen Ebenen herausgefunden

werden und woraus für sie der jeweilig größere Nutzen durch die Transeuropäischen Netze gezogen werden kann.

Die zweite Unterfrage geht ebenfalls auf den Aspekt ein, welche Intentionen die Ebenen in der Praxis unter dem Blickwinkel der internationalen Erreichbarkeit haben und wie sich durch eine verbesserte Verbindung eine positive Entwicklung innerhalb der Regionen Österreichs vollziehen kann. Es geht dabei um die Analyse, welchen Vorteil die einzelnen involvierten Akteure in den TEN sehen und worauf sie in der Folge ihren Planungsfokus richten. Die Auswertung wird zeigen, ob bei der Umsetzung der Projekte mehr Wert auf die Steigerung des internationalen Handels oder auf eine Verbesserung der innerregionalen Erreichbarkeit gelegt wird.

Die dritte Frage beschäftigt sich damit, wie der Verkehr nach Wegfallen der internationalen Fernverkehrsverbindungen entlang der alten Strecken aussieht und soll Aufschluss über die Einbindung der neuen Streckenabschnitte in das regionale ÖV-System bringen. Die Beantwortung dieser Fragestellung dient hauptsächlich der Erhebung der Chancennutzung und Risiken der TEN für die betroffenen Regionen, soll aber auch klären, welche weitreichenden Folgen die Infrastrukturinvestitionen in den Regionen mit sich bringen.

Unterfrage Nummer vier lehnt sich an die Vorherige an und evaluiert den Nutzen der Bahn als Motor für die Regionalentwicklung. Werden durch die regionale Anbindung an den TEN-Korridor Prozesse in Bewegung gesetzt, die ohne den Bau der Bahn nicht zustande gekommen wären? Kann man damit den herrschenden regionalen Problemen entgegenwirken? Diese Detailfragen sollen in den Interviews auf regionaler Ebene geklärt werden, um hier die Effekte für die jeweilige Region noch besser herauszuarbeiten.

Zusätzlich zu den vier vorgestellten Fragen wird das Thema der Beeinflussung der nationalen Planung durch die EU, das bereits im zweiten Kapitel behandelt wurde noch einmal aufgegriffen und um empirische Erkenntnisse erweitert.

Am Ende der Empirie steht im vierten Kapitel die Auswertung aller Unterfragen, sodass die Hauptaufgabe von Kapitel drei ist, den Weg für die Beantwortung der

primären Forschungsfrage zu ebnen. Um dieses Ziel zu erreichen wird zunächst das Forschungsdesign vorgestellt.

7 Qualitatives Forschungsparadigma

Um diesen Abschnitt und das Forschungsdesign besser zu verstehen, bedarf es zuvor einer kurzen Einführung in die Theorie der qualitativen Forschung.

Das Forschungsfeld der qualitativen Analyse existiert neben der quantitativen Forschung bereits seit Beginn des 20. Jahrhunderts, erfuhr aber erst in den 1970er Jahren einen Aufschwung in der angewandten Forschung (vgl. LAMNEK 2010: 4). Aus historischer Sicht bestand stets ein Dualismus zwischen qualitativer und quantitativer Forschung und beide wurden als *„klar voneinander abgegrenzte wissenschaftstheoretische Programme“* (WOLF UND PRIEBE 2000: 1) gesehen. Steht in der quantitativen Forschung das „Erklären“ (vgl. WOLF UND PRIEBE 2000: 1) von Strukturen mittels Zahlen und deskriptiven Statistiken (vgl. MAYRING 2015: 17) im Vordergrund, so ist in der qualitativen Analyse das „Verstehen“ des Kontextes und das „Wie“ (vgl. LAMNEK 2010: 4) von großer Bedeutung. Außerdem beschreibt Lamnek einen weiteren Unterschied, indem er feststellt, *„dass das quantitative Paradigma eher ‚objektbezogen‘ erklärt und sich kaum bemüht, ‚subjektbezogen‘ zu verstehen“* (LAMNEK 1993: 221). Diese Zuständigkeit falle in den Fachbereich der qualitativen Forschung.

Die qualitative Analyse zeichnet sich außerdem durch ihren induktiv theorieentwickelnden Ansatz aus (vgl. WOLF UND PRIEBE 2000: 2), das heißt von Beobachtungen auf Theorien zu schließen. Des Weiteren bestimmen eine kleine Anzahl von Untersuchungspersonen, keine metrischen Variablen und fehlende statistische Auswertung dieser Daten das qualitative Paradigma (vgl. LAMNEK 2010: 3). In den Forschungsmittelpunkt rücken daher Methoden wie unstrukturierte Befragungen, teilnehmende Beobachtungen, qualitative Inhaltsanalysen etc. (vgl. WOLF UND PRIEBE 2000: 3). Anstatt einer Verallgemeinerung und Ausblenden individueller Besonderheiten der Forschung werden diese im qualitativen Ansatz also sehr genau herausgearbeitet und berücksichtigt (vgl. KROMREY 2005: 5). Bei

der Durchführung einer der oben genannten Forschungsmethodiken des qualitativen Ansatzes werden Prinzipien wie Offenheit, Forschung als Kommunikation, Flexibilität, Explikation und Reflexivität (vgl. LAMNEK 2010: 19ff) als Grundsätze der Forschung festgelegt. Diese subjektive Herangehensweise und die dadurch fehlende Kontrollierbarkeit stellt gleichzeitig auch den größten Kritikpunkt des qualitativen Paradigmas dar (vgl. VON SALDERN 1992: 378).

Um eine fehlende Objektivität in der Forschung auszugleichen, kam es seit den 1990er Jahren immer wieder zur Diskussion über die Vereinbarkeit und einer daraus resultierenden Annäherung der zwei Forschungsansätze. Wolf (1995: 319f) etwa konstatiert, dass die Paradigmen im Forschungsalltag gar nicht trennbar seien. Denn trotz der vorgestellten Abgrenzung von qualitativer und quantitativer Forschung kommt es in der Forschung immer wieder zur Kombination beider Ideologien (vgl. KROMREY 2005: 2). Anhand der gewählten Interviewform sowie der Analyse der Befragungen dieser Masterarbeit lässt sich eine solche Verschmelzung erkennen. Wo und wie qualitative bzw. quantitative Ansätze zur Anwendung kommen, wird in den kommenden Unterpunkten erläutert. Zunächst wird die gewählte Interviewform, die Basis dieser empirischen Analyse, dargestellt.

7.1 Problemzentriertes ExpertInneninterview

In der qualitativen Analyse liegt der Methodenschwerpunkt, wie eingangs erwähnt, auf Befragungen, Beobachtungen, qualitativen Inhaltsmethoden, biographischen Methoden und anderen Erhebungstechniken, die sich für kleinere Stichproben eignen (vgl. WOLF UND PRIEBE 2000: 3). Eine Unterform der Befragungen stellt hierbei das problemzentrierte (ExpertInnen-)Interview dar, das für diese Masterarbeit als geeignetes Erhebungstool ausgewählt wurde. Laut Witzel (1985) handelt es sich bei dieser Technik „*um eine Methodenkombination bzw. -integration von qualitativem Interview, Fallanalyse, biographischer Methode, Gruppendiskussion und Inhaltsanalyse*“ (WITZEL 1985: 230). Konkret wird ein Problembereich der gesellschaftlichen Wirklichkeit durch verschiedene Expertenmeinungen analysiert (vgl. LAMNEK 2010: 332). Als ExpertInnen dienen hierbei all jene Personen, die über einen besonderen Wissensstand zum Forschungsthema verfügen (vgl. GLÄSER UND LAUDEL 2009: 11) Dieses Wissen

kann nach Gläser und Laudel (2009: 11) sowohl durch soziale Verknüpfungen als auch durch berufliche Kontexte entstehen und wird im problemzentrierten Interview vom Forscher / von der Forscherin abgefragt.

Der Ablauf eines solchen ExpertInneninterviews zeigt ein ähnliches Muster wie das narrative Interview, bei dem der GesprächspartnerIn darum gebeten wird, frei von seinem/ihrem Wissen zu erzählen und das Interview keinem vorher festgelegten Fragenbogen folgt (vgl. LAMNEK 2010: 330). Anders hingegen verhält sich das problemzentrierte Interview. Der/Die Forschende will zwar einen möglichst offenen Erzählfluss erreichen, greift dabei jedoch auf ein „*bereits bestehendes wissenschaftliches Konzept*“ (LAMNEK 2010: 333) zurück. Es entsteht dadurch eine Verbindung von induktiver, qualitativer Erhebung und deduktiver, quantitativer Forschungsmethodik (vgl. LAMNEK 2010: 333). Durch den vorhergegangenen Forschungsprozess dieser Arbeit in Kapitel zwei gibt es bereits ein solches bestehendes wissenschaftliches Konzept, worauf die ExpertInneninterviews aufbauen, um neue Erkenntnisse zu erlangen. Dieses Vorwissen wird dem/der GesprächspartnerIn allerdings nicht mitgeteilt, da dieser nicht im Voraus beeinflusst werden soll (vgl. LAMNEK 2010: 336). Der restliche Ablauf gleicht dem narrativen Interviewstil sehr: Der/Die InterviewerIn nimmt eine passive Rolle ein und verlegt sich auf das bloße Zuhören. Trotz der passiven Haltung sind Verständnisfragen und Rückfragen erlaubt, wodurch ein gewisser Interaktionsprozess stattfindet, der die Verständniserzeugung unterstützt (vgl. LAMNEK 2010: 334). Zusätzlich wird der Erzählstimulus des Gesprächspartners / der Gesprächspartnerin durch spezifische Zwischenfragen und Anmerkungen angeregt, sodass weiteres und tiefgründigeres Wissen generiert werden kann (vgl. MAYRING 2016: 69).

Wie bereits erwähnt, zeichnet sich das problemzentrierte Interview durch seinen offenen Gesprächsverlauf aus. Nichtsdestotrotz ist es die Eigenheit dieser Befragungsvariante, dass der/die ForscherIn einen Leitfaden für das Interview erstellt und so den Rahmen absteckt (vgl. FLICK 2011: 194ff). Der Leitfaden erlaubt dem/der ForscherIn die vorher überlegten Problemstellungen seiner Arbeit in das Gespräch einzubauen und Antworten auf ungeklärte Fragen zu erlangen (vgl. LAMNEK 2010: 335). Der Fragebogen eines problemzentrierten

ExpertInneninterviews beinhaltet grundsätzlich offene Fragen, sodass die Befragung möglichst viele neue Erkenntnisse bringt. Eine genaue Beschreibung des Aufbaus eines Fragebogens für diese Form der Befragung folgt in Punkt 7.3, wo auch das verwendete Design behandelt wird.

Der vorangegangene Teil hat die Interviewform festgelegt und beschrieben. Für diese Masterarbeit wurden Experten aus dem Bereich Verkehrsplanung und Regionalentwicklung ausgewählt. Der kommende Abschnitt erläutert die Wahl der Gesprächspartnern und stellt diese vor.

7.2 Auswahl der InterviewpartnerInnen

Die Auswahl der geeigneten GesprächspartnerInnen für die ExpertInneninterviews erfolgte nach gewissenhafter Recherche und basiert auf dem in Kapitel zwei angewandten Schema, wonach RepräsentantInnen jeder Entscheidungsebene zur Befragung herangezogen werden sollen. Um eine möglichst hohe Konformität im Sinne der Punkte 3.1 bis 3.4 zu erzielen, wurden die InterviewpartnerInnen aus den für die Planungspapiere verantwortlichen Organisationen ausgewählt. Damit wird auch garantiert, dass die befragten ExpertInnen über theoretisches Vorverständnis verfügen, welches einen zentralen Punkt bei der Auswahl der InterviewpartnerInnen in diesem Interviewstil darstellt (vgl. LAMNEK 2010: 351). Ziel der Befragung war es, pro Ebene zwei bis drei Gespräche zu führen, um ein möglichst hohes Spektrum an Meinungen für die Auswertung und Einschätzung der Chancen und Risiken der TEN zu erhalten.

Unter Anwendung der oben genannten Kriterien ergaben sich eine Auswahl von neun Interviewpartnern, mit denen Gespräche durchgeführt werden konnten.

Auf Bundesebene entspricht die Auswahl exakt den Herausgebern der Planungspapiere aus Punkt 3.2, was zu einem tieferen Einblick in die praktische Herangehensweise des Bundes in Sachen TEN führen soll. Angefangen vom aus rechtlicher Sicht bedeutendsten Akteur für staatliche Schieneninfrastruktur, dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, über dessen ausführendes Organ, die Österreichischen Bundesbahnen bis hin zur Österreichischen Raumordnungskonferenz, konnten mit allen relevanten

Organisationen Interviews geführt werden. Somit wurden die Effekte der TEN sowohl mit Verantwortlichen der staatlichen Sektoralplanung und deren ausführender Stelle, als auch mit der höchsten überregionalen Raumordnungsbehörde diskutiert.

	GesprächspartnerIn	Organisation	Ort	Datum	Dauer/min
Bundesebene					
I.1	Harald Hotz	Österreichische Bundesbahnen, ÖBB	Wien	4.4.2019	48:52
I.2	Mag. Markus Seidl	Österreichische Raumordnungskonferenz, ÖROK	Wien	26.3.2019	22:07
I.3	DI Dr. Thomas Spiegel	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, BMVIT	Wien	11.3.2019	41:22
Landesebene/Verkehrsverbund					
I.4	Mag. Paul Liebhart, MSc	Verkehrsverbund Ost-Region, VOR	Wien	20.3.2019	28:12
I.5	Dr. Alfred Hensle	Verkehrsverbund Steiermark	Graz	19.3.2019	47:20
I.6	Sander Schmidtke, MSc	Kärntner Linien	Telefonat	21.3.2019	45:02
Region					
I.7	Mag. Lasse Kraack	Regionalmanagement Südweststeiermark	Telefonat	4.3.2019	22:32
I.8	Peter Plaimer	LEADER- und Regionalmanagement Unterkärnten	Völkermarkt	7.3.2019	34:54 Bzw. ≈180:00
I.9	DI Martin Rohl	LEADER-Region NÖ Süd	Telefonat	22.3.2019	26:14

Tab. 2: Gesprächspartner der ExpertInneninterviews

Die Länder werden in den Interviews durch ihren jeweiligen Verkehrsverbund repräsentiert. Die vorgenommene Auswahl ergibt sich daraus, dass in den Bundesländern Kärnten und Steiermark eine Zweiteilung in Sachen Verkehrsplanung auf Landesebene herrscht. In den beiden Ländern liegt die strategische Planung bei den Landesreferaten, die Umsetzung allerdings beim Verbund. Für die Gewinnung von Aussagen aus der Planungspraxis wurden deshalb die Verbünde den Landesorganen vorgezogen, da die Strategien des Landes bereits in Punkt 3.3 erklärt wurden. Vor diesem Hintergrund erfolgte die Befragung von Experten der Kärntner Linien sowie des Steiermärkischen Verkehrsverbundes. In Niederösterreich vereint der Verkehrsverbund Ost-Region (Wien, Burgenland, Niederösterreich) die strategische Planung sowie die Umsetzung in einem Organ, wodurch ein Interview mit einem der Geschäftsführer des Verbundes naheliegend war.

Auf der Regionalebene konnten Vertreter aus den Gebieten Niederösterreich-Süd, Südweststeiermark und Unterkärnten als Interviewpartner gewonnen werden. Die Region Obersteiermark-Ost lehnte aus zeitlichen Gründen ein Gespräch ab. Dieses Defizit wurde durch Nachfragen auf anderen Ebenen kompensiert, sodass auch in diesem Teilgebiet die Folgen der Infrastrukturprojekte abgeschätzt werden können.

Die in Tabelle 2 aufgelisteten Experten der neun Organisationen wurden sowohl vor Ort als auch telefonisch befragt. Im Folgenden wird der verwendete Leitfaden dieser problemorientierten ExpertInneninterviews erklärt, welche Fragen konkret gestellt wurden und auf welchen Forschungsteil sich diese beziehen.

7.3 Aufbau der Interviews

Die Notwendigkeit eines Leitfadens für problemzentrierte Interviews wurde bereits im Punkt 7.1 erläutert und stellt fest, dass vorformulierte Fragen im Leitfaden als Hilfsstruktur für das Gespräch dienen sollen. Aufgrund der Planungshierarchie in der Schienenverkehrsplanung wurden in dieser Arbeit drei Leitfäden erstellt (siehe Anhang), um die Struktur und den Detailgrad der Fragen an die jeweilige Ebene anzupassen.

Bei den vorliegenden Fragebögen handelt es sich um offene Fragestellungen ohne vorgegebene Antwortmöglichkeiten, sodass der/die Interviewte frei entscheidet wie er/sie die Antwort formuliert (vgl. ATTESLANDER 2010: 136). Aufgrund der gewünschten Offenheit der Antwort ist bei der Formulierung der Fragen darauf zu achten, dass keine Ja-Nein-Antworten entstehen können und dadurch das Ergebnis beeinflussbar wäre (vgl. ATTESLANDER 2010: 135). Die Methode der offenen Fragestellung hat zur Folge, dass der Fragebogen selbst als „nicht-standardisiert“ eingestuft werden kann. Nach Atteslander (2010) bedeutet ein nicht-standardisierter Fragebogen, dass die Auswertung der Antworten *„entweder auf eine*

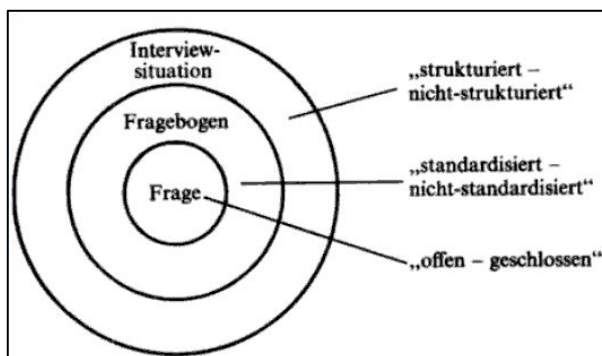


Abb. 22: Bezugspaare des Interviews.
ATTESLANDER 2010: Abbildung 4-6.

Kategorisierung der Antworten verzichtet oder sie wird später vollzogen“ (ATTESLANDER 2010: 134). Diese Vorgehensweise wird in Fällen angewandt, wo die Häufigkeit der Antworten nicht das Untersuchungsziel der Forschung darstellt (vgl. ATTESLANDER 2010: 135), was auf diese Arbeit zutrifft. Zur theoretischen Einordnung des Interviews und der Interviewsituation muss der Vollständigkeit halber noch erwähnt werden, dass es sich um nicht-strukturierte Interviews handelt, die Fragen also keiner bestimmten Reihenfolge unterliegen. Dadurch entsteht ein ungestörter Gesprächsfluss und ein umso exploratives Interview (vgl. ATTESLANDER 2010: 134).

Nach dieser kurzen Einführung zum Interviewaufbau, kann nun die Struktur der Leitfäden erläutert werden. Trotz der Gliederung in drei Ebenen wurden in allen Leitfäden bestimmte Themenblöcke abgefragt, die auf die verschiedenen Aspekte der Forschungsunterfragen eingehen. Diese vier Themenschwerpunkte waren: Einschätzung der Auswirkungen der TEN, Konflikte, Kommunikation und Zusammenarbeit sowie zukünftige Entwicklung. Ein kurzer Abriss der Thematik der Blöcke sowie deren Zielsetzung und Beitrag zu den Forschungsfragen wird im Folgenden dargestellt:

Themenblock A „Einschätzung der Auswirkungen“

Der erste der vier Themenschwerpunkte beschäftigt sich mit der übergeordneten Forschungsfrage. Durch unterschiedlich formulierte Fragestellungen sollen die Interviewpartner zu den erwartbaren Chancen und Risiken der TEN befragt bzw. um ihre Einschätzung gebeten werden. Darüber hinaus soll festgestellt werden, welcher Mehrwert für die Regionen bzw. Institutionen entsteht. Auf Bundesebene wurde die Fragen zu diesem Themenblock so formuliert, dass die Auswirkungen auf die nationale Ebene ersichtlich werden, während auf regionaler Ebene die Frage auf die Region selbst und deren Einbindung in die TEN abzielte. In der Region soll außerdem eruiert werden, ob der Infrastrukturausbau als Motor für die Regionalentwicklung genutzt wird und wie man damit umgeht. Die Formulierung der Frage richtet sich hierbei sowohl auf Güter- und Personenverkehr, Nah- und Fernverkehr sowie Wirtschafts- und Wohnstandort. Bezogen auf die Verkehrsverbände sollen die Auswirkungen auf deren Handlungsspielraum herausgefunden werden.

Themenblock B „Konflikte“

Wurden im ersten Block eher auf die positiven Aspekte hingewiesen, so soll in diesem Themenblock eine kritische Auseinandersetzung mit den TEN erfolgen. Im Fokus stehen Fragen zu den Konflikten zwischen Nah- und Fernverkehr der Hochleistungsstrecke, internationaler oder regionaler Nutzen und zu Problemen der Weiterverwendung entlang der alten, nicht mehr bedienten Trassen. Weiters gilt es herauszufinden, ob die EU dem Güter- oder dem Personenverkehr eine höhere Priorität einräumt. Durch den Schwerpunkt dieser Fragestellungen soll empirisch belegt werden, ob die Herangehensweisen und Ziele der einzelnen Ebenen aufeinander abgestimmt sind oder eher divergieren.

Themenblock C „Kommunikation und Zusammenarbeit“

Ein drittes entscheidendes Thema der Leitfäden ist der Aspekt der Kommunikation und Kooperation zwischen den involvierten Ebenen. Wie funktioniert der Informationsaustausch ausgehend von der transnationalen Ebene der EU bis zur Untersten, der Regionalebene. Um ein Gesamtbild des Planungsprozesses in Bezug auf Partizipation bekommen soll nicht nur die Kooperation in der Gegenwart,

sondern auch die Zusammenarbeit in der Vergangenheit betrachtet werden. Die Interviewpartner sollen dazu motiviert werden, Anekdoten aus ihrem Planungsalltag rund um die TEN zu erzählen. Mit der Beantwortung der Fragen aus diesem Block wird noch einmal erhoben, wie stark die EU durch die transeuropäischen Netze in die nationale Planung eingreift bzw. ob das überhaupt deren Intention ist. Dieser Themenschwerpunkt bietet somit einen Einblick in die praxisbezogene Arbeit der verschiedenen Ebenen.

Themenblock D „zukünftige Entwicklungen“

Der letzte Schwerpunkt widmet sich einer Einschätzung der zu erwartenden Folgen in der Zukunft. Richtete sich der Fokus bisher auf Gegenwart und Vergangenheit, so sollen die Gesprächspartner in diesem Abschlussteil eine Entwicklungsprognose für ihren Handlungsbereich abgeben. Dieser Themenblock befasst sich folglich damit, welche zukünftigen Tendenzen entlang des baltisch-adriatischen Korridors in Österreich zu erwarten sind. Die Fragen beziehen sich hierbei nicht nur auf die positiven und negativen Entwicklungstrends entlang der neu gebauten Streckenabschnitte, sondern sollen auch die Folgen für die alten Trassen ermitteln. Diese Fragestellungen zu den zukünftigen Entwicklungen vervollständigen den Fragebogen, sodass sich zum Abschluss des Interviews ein Gesamtbild über die Auswirkungen der TEN ergibt.

Anhand der vier Themenschwerpunkte und der oben genannten Strategie erfolgte der Aufbau der nicht-standardisierten Leitfäden. Die neun Interviewpartner wurden mit den Themenblöcken konfrontiert und die vorgestellte Struktur der Fragebögen liefert einen wichtigen Beitrag zur empirischen Analyse, die im Punkt 9 dieser Arbeit erfolgt. Zunächst beschreiben die Punkte 7.4 und 7.5 den Teil des Forschungsprozesses über die Durchführung und Auswertung der Interviews.

7.4 Ablauf der Interviews

Nach der Erstellung des Leitfadens bestand die Hauptaufgabe in der Kontaktaufnahme mit den gewünschten Organisationen und InterviewpartnerInnen. Die potenziellen GesprächspartnerInnen wurden direkt per E-Mail oder über deren übergeordnete Stellen angefragt. Erfolgte eine erste Rückmeldung, ging es darum

das Forschungsthema zu präsentieren und einen Termin für ein persönliches Gespräch zu vereinbaren. Durch diese Herangehensweise kann garantiert werden, dass der/die InterviewpartnerIn bereits vor dem Gespräch die Zielsetzung des Interviews erkennbar ist, was die Zustimmung zu einem Gespräch positiv beeinflusst (vgl. GLÄSER UND LAUDEL 2009: 159). Weiters wurden die neun Interviewpartner im Vorfeld über die Nicht-Anonymisierung und den Durchführungszeitraum informiert. Nach Zustimmung des jeweiligen Experten wurde in einem zweiten Schritt der Leitfaden für die zugehörige Ebene übermittelt und Ort und Termin für das Interview fixiert.

Beim Gesprächstermin wurden den Interviewpartnern gemäß den Regeln zur „*informierten Einwilligung*“ (GLÄSER UND LAUDEL 2009: 159) die Rahmenbedingungen des Interviews vorab noch einmal erläutert. Nach Erteilung des Einverständnisses zur Aufzeichnung des Interviews mittels Tonbandes (vgl. LAMNEK 2010: 335) begann das Interview. Aufbauend auf den Ablauf von problemzentrierten Interviews nach Lamnek (2010), erfolgte zu Beginn eine zum Thema führende Einleitung. Daraufhin bekam der Interviewpartner eine erste Möglichkeit frei über die TEN und die Projekte zu sprechen, bevor zur direkten Befragung übergegangen wurde. Ergänzend anzumerken ist, dass auf die Reihenfolge der Fragen im Leitfaden keine Rücksicht genommen wurde, sodass der Gesprächsverlauf flexibel bleiben konnte und ein ununterbrochener Gesprächsfluss des Interviewten sichergestellt war. Im Falle einer unzureichenden Antwortlänge trugen ergänzende Ad-hoc-Fragen zum Erhalt einer ausführlicheren Einsicht bei (vgl. LAMNEK 2010: 334). Am Ende des Fragebogens war Platz für sonstige Anmerkungen zum Thema, um dem Experten die Gelegenheit zu geben über relevante Themen zu reflektieren. Fielen diese Extrainformationen weg, war das Interview nach dem letzten Fragenblock beendet. Die Gesprächsdauer betrug abhängig vom Interviewort und verfügbarer Zeit des Experten zwischen 22 und 49 Minuten (siehe Tab. 2). Eine Ausnahme stellte das Interview in Unterkärnten dar, wo sich zusätzlich die Gelegenheit zur Besichtigung der regionalen Baustellen entlang der Koralmbahn bot.

Nach dem Gespräch wurde ein Postskript angefertigt, um all jene Inhalte zu verschriftlichen, die vor und nach Einschalten des Tonbandes erklärt wurden (vgl. LAMNEK 2010: 335). Eine Transkription des Gespräches (siehe 7.5) fand meist im direkten Anschluss an das Interview statt und wurde ehestmöglich an die Experten zur Korrektur und Bestätigung übermittelt. Erst nach Freigabe der verschriftlichten Gespräche durch die Interviewpartner und Einarbeitung der gewünschten Korrekturen wurden diese gemäß der nachstehenden Vorgangsweise ausgewertet.

7.5 Auswertung der Interviews

Die Grundstruktur der Interviews (nicht-standardisiert, offen) und der Ablauf der Gespräche (problemzentriertes ExpertInneninterview) sind in den vorangegangenen Punkten ausführlich erläutert worden. Nach Abschluss aller Befragungen galt es die Ergebnisse auszuwerten. Wie bereits in Abbildung 22 angedeutet, handelt es sich beim Untersuchungsdesign um ein nicht-strukturiertes Schema. Das heißt, die Antworten werden in der Analyse nicht in Kategorien eingeteilt und können so qualitativer untersucht werden (vgl. ATTESLANDER 2010: 134f.). Eine Möglichkeit zur Auswertung von Daten aus Befragungen stellt das Transkript dar. Eine Transkription ermöglicht eine Interpretation der erfassten Daten, auch wenn die Interviewsituation zeitlich weiter zurückliegt (vgl. LAMNEK 2010: 356). Weiters können durch ein Transkript spätere Fehlinterpretationen vermieden und dadurch die Kritik des quantitativen Forschungszweigs nach zu viel Subjektivität bei qualitativen Analysen minimiert werden (vgl. LAMNEK 2010: 369).

Die Transkripte der Interviews dieser Arbeit wurden in deutscher Standardsprache verschriftlicht, Satzstellungsfehler der Dialekte weitestgehend behoben und der Stil bereinigt (vgl. MAYRING 2002: 91). Irrelevante Themenbereiche fanden in der Verschriftlichung lediglich zusammengefasst als Notiz Berücksichtigung im Postskript.

Nach der Transkription und Bereinigung aller Texte erfolgte eine qualitative Inhaltsanalyse nach dem Analysemodell von Phillip Mayring (2015). Die ersten Schritte dieser Analysemethode, nämlich Ausgangsmaterial (Expertengespräche), Interviewsituation, Aufbereitung (Transkript) und Ziele (vgl. MAYRING 2015: 62) sind

in diesem Kapitel bereits detailliert beschrieben worden. Den nächsten Schritt des Modells stellt die Wahl der Analysetechnik dar. Hierbei wird in der Theorie nach zusammenfassender, explizierender und strukturierender Inhaltsanalyse unterschieden (vgl. MAYRING 2015: 115). Für das vorliegende, nicht strukturierte Forschungsdesign wurde eine zusammenfassende Form gewählt, da bei

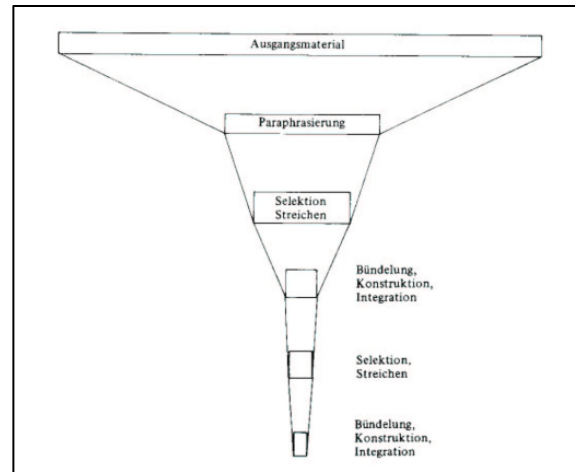


Abb. 23: Verringerung des Materials.
MAYRING 2015: 85, Abb.11

dieser Variante die Reduktion und Komprimierung der Daten im Vordergrund steht (vgl. MAYRING 2015: 67). Eine wichtige Charakteristik der zusammenfassenden Inhaltsanalyse stellt hierbei die Paraphrasierung der Texte dar. Bei der Paraphrasierung eines transkribierten Interviews wird der Inhalt auf seine kleinste beschreibende Form beschränkt und umgeschrieben (vgl. MAYRING 2015: 71). Je weiter die Paraphrasierung und Reduktion voranschreitet, desto abstrakter wird der Darstellungsgrad (vgl. MAYRING 2015: 69) bis zu dem Punkt, an dem nur mehr selektierte Textfetzen des Interviews verbleiben, die anschließend analysiert werden können. Den Ablauf einer solchen Vorgehensweise nach Mayring (2015) stellt die nebenstehende Abbildung (Abb. 23) nochmals graphisch dar. Wie beschrieben steht am Anfang der Volltext als Ausgangsmaterial. Anschließend wird dieser in vereinfachte sinngemäße Textteile paraphrasiert und umformuliert/generalisiert, um danach die zusammengefassten Aussagen zu reduzieren und zu bündeln. Ein Beispiel zu Paraphrasierung und Generalisierung wäre:

Ausgangstext: „Da die Welt nach einem gängigen Schlagwort durch Flugzeuge, Satelliten und Fernsehen kleiner geworden ist...“

Paraphrase: „Die Welt ist durch Flugzeuge, Satelliten und Fernsehen kleiner geworden“

Generalisierung: „Die Welt ist durch Verkehrsmittel und Medien kleiner geworden“ (MAYRING 2015: 45)

Unter Bündelung versteht man die Zusammentragung der übrig gebliebenen verstreuten Textteile, die die einzelnen Aussagen als ein Argument zusammenzufassen (vgl. MAYRING 2015: 45). Die so herausgefilterten Informationen die am Ende der Inhaltsanalyse verbleiben, lassen eine induktive Theoriebildung zu (vgl. Mayring 2015: 85).

Die deduktive Herangehensweise der in Kapitel zwei vorgenommenen Analyse der Planungspapiere wird durch die qualitative Befragungsmethodik und Inhaltsanalyse im dritten Kapitel dieser Arbeit um einem induktiven Forschungsteil ergänzt, sodass neue Theorien zu den Auswirkungen der TEN in den Untersuchungsgebieten aufgestellt werden können.

Nach der Beschreibung der Vorgehensweise des empirischen Kapitels folgt die Präsentation der Interviewergebnisse.

8 Ergebnisse der qualitativen Analyse

Die Ergebnisse der Interviews wurden nach der oben beschriebenen Methodik erfasst und liegen im Folgenden als gebündelte und generalisierte Aussagen vor. Gleichartige Antworten aus den Befragungen werden nachfolgend durch beispielhafte Zitate repräsentiert. Die Unterpunkte widmen sich den Fragen aus den vorgestellten Themenblöcken A-D (siehe 7.3). Bevor es zur Präsentation dieser konkreten Ergebnisse kommt, werden allgemeine Aussagen, die im Laufe der neun Gespräche ebenfalls erwähnt wurden und grundsätzliche, von der Forschungsfrage ausgenommene, Thematiken der TEN behandelt.

8.1 Allgemeine Aussagen zu den TEN

Im Verlauf der Interviews haben die Gesprächspartner diverse Informationen zu den Transeuropäischen Netzen geliefert, die nicht in eine der folgenden Unterpunkte 8.2 bis 8.5 einordenbar sind, jedoch allgemeine Aussagen über die TEN und

derartige Schienengroßprojekte enthalten. Zu Beginn der Darstellung dieser Ergebnisse soll deshalb hervorgehoben werden, dass mit den TEN „*ein einheitliches europäisches Eisenbahnnetz wie wir es von den Autobahnen kennen*“ (I.1:117f) geschaffen wird und dadurch ein großer europäischer Nutzen entsteht (vgl. I.3: 78f). Auf die Südbahnstrecke bezogen wird sogar erwähnt, dass der Ausbau der Trasse „*eine Art Infrastruktur ist, die man nur alle 100 Jahre bekommt*“ (I.7: 120). Darüber hinaus sind sich die Experten einig, dass ein Standort entlang der TEN „*eine ganz starke konzeptive, raumplanerische, raumentwickelnde Planungsarbeit benötigt*“ (I.2: 46f) um bestmöglich von den Investitionen zu profitieren. Die in Kapitel zwei vorgestellten Konzepte bilden eine gute Grundlage, die eine Region als positiven Impuls nutzen kann (vgl. I.9: 101; I.2: 50f).

Eventuelle Bedenken eine Analyse der Effekte für die Südbahnstrecke könnte zu früh erfolgen und daher keine stichhaltigen Ergebnisse liefern, wurden in den Interviews beseitigt. Natürlich steht fest, dass „*viele räumliche Prozesse erst mit Inbetriebnahme einsetzen*“ (I.3: 204f) und die Erfahrungen mit den TEN und deren Folgen erst mit Heranrücken des Projektendes absehbarer werden (vgl. I.4: 107), seitens der Verkehrsplanung wird die Wirkung auf das regionale ÖV-Netz allerdings schon jetzt berücksichtigt (vgl. I.5: 57f; I.4: 40f). Nicht zuletzt ist zu erwarten, dass das Netz bereits vor Fertigstellung der Koralmbahn und Semmering-Basistunnel 2026 dem erwünschten Standard entsprechen wird (vgl. I.5: 57f; I.6: 60f). Da hier schon Pläne vorliegen, können die Effekte für den Nahverkehr und die Entwicklung entlang des Korridors auch besser vorausgesagt werden.

Negativ anzumerken ist, dass periphere Gebiete, die bisher keinen Anschluss haben, noch weiter isoliert werden (I.2: 29f). Ein Grund dafür ist die zu erwartende Verlagerung der Siedlungsräume und Wirtschaftsstandorte hin zu den Hochgeschwindigkeitstrassen (vgl. I.7: 163f). Mit den TEN entsteht laut Expertise durch diese Verlagerung aber auch ein „*unglaublicher Mehrwert*“ (I.8: 19f) für die betroffenen Regionen, der hauptsächlich durch das „*Zusammenrücken der Zentralräume*“ (I.8: 13) hervorgerufen wird. Von dieser Entwicklung kann ein Standort allerdings nur profitieren, wenn gleichzeitig eine Haltestelle geschaffen wird (vgl. I.7: 118f). Die Aussage, dass seit den Anfängen des Schienenverkehrs

der Leitsatz „*Verkehrsachsen sind Wohlstandsachsen*“ (I.1: 41) gelte, untermauert dieses Argument. Bevor konkreter auf diese sich bietenden Chancen eingegangen wird, erfolgt eine Zusammenfassung zum Ablauf des Planungsprozesses und der Interaktionen zwischen den involvierten Ebenen.

8.2 Interaktion

Das Themenfeld des Frageblocks C stellte Fragen zur Kooperation und Kommunikation zwischen den involvierten Planungsebenen dar. Aus den Befragungen ergab sich ein doppelseitiges Bild.

Auf der einen Seite werden von den Experten Bedenken hinsichtlich eines gesteigerten Interesses der EU an einer übernationalen Raumordnung beschwichtigt. Es gäbe „*keinerlei Bestrebungen in diese Richtung*“ (I.2: 90f) und auch im Falle der TEN nehme die Union bzw. die KorridormanagerInnen nur eine koordinierende Funktion ein (vgl. I.3: 187f). Es entstehe für die Raumplanung lediglich eine erhöhte Kontrollfunktion seitens der Union, wenn im Zuge der Bauvorhaben Fördergelder ausgeschüttet werden (vgl. I.3: 196). Verlagerungen der nationalen Kompetenzen fänden hingegen nur an grenzüberschreitenden Abschnitten in Form von Foren statt, in denen nationale Behörden und übernationale Partner zusammengebracht werden (vgl. I.3: 197 und I.1: 82f). Für alle anderen Projekte ist die Kommission der Hauptansprechpartner für die Mitgliedstaaten bezüglich der Umsetzung der TEN (vgl. I.3: 5), die Detailplanung obliegt aber den nationalen Behörden (vgl. I.8: 100). Deswegen hinge die Stärke des Einflusses der Union und der TEN-Leitlinien immer davon ab, wie genau die Vorgaben in nationales Recht implementiert werden (vgl. I.4: 85). Wenig Mitspracherecht gäbe es allerdings bezüglich des Verlaufs der TEN-Korridore, wo zwar nationale und bundesländerspezifische Wünsche eingebracht werden konnten, die Kommission aber den groben Rahmen des Netzes festgelegt habe vgl. I.3: 37ff).

Auf der anderen Seite werden die Regionen von der EU nicht als Planungsebene berücksichtigt (vgl. I.3: 6f) und auch auf nationaler Ebene könnten die Aussagen kaum unterschiedlicher sein. Auf Bundesebene (BMVIT, ÖBB und ÖROK) lobt man die Zusammenarbeit sowohl untereinander (vgl. I.2: 12) als auch mit den

darunterliegenden Ebenen (vgl. I.1: 69f), wohingegen seitens der Regionen festgehalten wird, dass „*die eigentliche Diskussion über unseren Köpfen stattfindet*“ (I.7: 101f) und wenig Einflussmöglichkeit bestehe (vgl. I.8: 66f und I.7: 73f). Bei der Gegenüberstellung dieser Aussagen lässt sich sagen, dass das Bundesland hier offensichtlich eine koordinierende Rolle einnimmt, da die Landesbehörden in den Planungsprozess von EU und Bund einbezogen (vgl. I.3: 156f) und diese laufend über den Stand der Projekte informiert werden (vgl. I.3: 162f). Die Regionen betonen eine „*sehr starke Abstimmung mit der Landesebene*“ (I.7: 61) und heben die gute Koordination untereinander hervor (I.7: 67f). Lediglich bei der Zusammenarbeit der Verkehrsverbünde gäbe es Aufholbedarf, um integrierte Fahrpläne zu verwirklichen und vorherrschende „*Insellösungen*“ (I.6: 82f) verringern zu können. Der direkte Austausch mit dem Bund finde grundsätzlich nur unter Anwendung des Gegenstromprinzips der österreichischen Raumordnung (siehe 1.3) statt (vgl. I.8: 53f), indem untergeordnete regionale Pläne nicht den übergeordneten nationalen widersprechen dürfen. Die Interaktion zwischen der nationalen und regionalen Ebene findet also hauptsächlich über die rechtlichen Rahmenbedingungen statt, wobei den jeweiligen Bundesländern als Bindeglied besondere Bedeutung zukommt.

Nach Darstellung zu den Rahmenbedingungen der Projekte kann nun zu den zu erwartenden Chancen für die Regionen entlang der Südbahnstrecke übergegangen werden.

8.3 Zu erwartende Chancen

Eingangs ist hervorzuheben, dass unter allen Befragten die einhellige Meinung herrscht, dass die zu erwartenden Chancen durch den Ausbau der Infrastruktur entlang der Südbahn wesentlich höher einzuschätzen seien als sämtliche damit verbundene Risiken (vgl. I.8: 103f) und „*dass die Regionen im Korridor für die Länder einen Mehrwert erzeugen*“ (I.8: 98f). Diese zweite Aussage ist freilich mit wirtschaftlichem Nutzen verbunden, weswegen zunächst eine Darstellung der Chancen für die regionale Ökonomie folgt.

Durch den Bau und die Einbindung der Koralmbahn und des Semmering-Basistunnels in den Kernnetzkorridor werde man „*Teil eines Größeren*“ (I.1: 34) und

die internationale Erreichbarkeit der Regionen werden erheblich erhöht. Dieser verbesserte Anschluss an das europäische Schienennetz solle zum einen die regionalen Wirtschaftsstandorte aufwerten (vgl. I.3: 124f), zum anderen die Möglichkeit schaffen, die bestehenden Strukturen besser zu vernetzen (vgl. I.3: 210f). Die Aufwertung der Wirtschaftsstandorte durch neue Bahnhöfe bringe direkte Folgen für diese Knotenpunkte mit sich, wobei auch anschließende Regionen durch spill-over Effekte von diesen Zentren profitieren könnten (vgl. I.2: 25ff). Die ganze Region, entlang und abseits des Korridors erhalte damit einen wirtschaftlichen Mehrwert. Dieser Effekt wäre bereits in den vergangenen Jahren während der Bauphase bemerkt worden, da mit den getätigten Investitionen regionale Betriebe der betroffenen Gebiete unterstützt wurden (vgl. I.1: 73f und I.9: 8f) und einiges an zusätzlicher Wertschöpfung entstand (vgl. I.3: 125f). In Zukunft gelte es die gut angebundenen Standorte weiter zu fokussieren, um hier zusätzliche Arbeitsplätze zu schaffen (vgl. I.7: 40f). Für die Wirtschaft und dazugehörige Logistik ergäbe sich durch eine Verlagerung an den Korridor eine erhöhte Attraktivität der Standorte (vgl. I.2: 24) und ein großes Entwicklungspotenzial der Region.

Die erwähnten Knotenpunkte entlang der Südbahntrasse sind es auch, die weitere Faktoren und in den Regionen beeinflussen. Zum einen garantiere ein Anschluss an die Bahn, dass Daseinsgrundlagen/Lebensperspektiven in peripheren Räumen weiterhin aufrechterhalten werden können (vgl. I.2: 101f und I.2: 120). Zum anderen biete sich daraus die Möglichkeit eine positive Wohnentwicklung zu schaffen und gegenwärtige „Risiken wie Überalterung und Abwanderung vorzubeugen“ (I.7: 32f). Die Expertenbefragung auf regionaler Ebene brachte zusätzlich die Erkenntnis, dass im Zuge des TEN-Ausbaus etliche weitere, davon unabhängige Regionalentwicklungsprojekte entstanden sind, die über die Idee der Verbesserung des Nah- und Fernverkehrs auf der Schiene hinausgehen (vgl. I.7: 53ff) Dazu gehören etwa Angebote zur Erhöhung des persönlichen Nutzens im Freizeitbereich, wie z.B. die Weiterverwendung der alten Trasse als Schnellradweg, aber auch Projekte mit identitätsstiftenden Aspekt, da durch schnellere Verbindungen ein größeres regionales Bewusstsein und verbesserte regionale Verflechtungen entstehen können (vgl. I.7: 3f und I.9: 4). Der Ausbau der Südbahnstrecke würde laut Expertenmeinung großes Raumpotenzial bieten, das

den Anrainern mehr Möglichkeiten im Mobilitätsbereich, der Arbeitsplatzwahl und im Freizeitsektor an ihren Wohnort brächte (vgl. I.4: 93.). Einigkeit herrschte allerdings auch darüber, dass zum bestmöglichen Nutzen auch zukünftig laufend investiert und gefördert werden müsse (vgl. I.9: 102) und für eine positive Entwicklung der Standorte selbst zuständig sei und nicht passiv werden dürfe (vgl. I.7: 59f). Anhand anderer nationaler (Ausbau Westbahnstrecke) und internationaler Beispiele ist für die Experten Tatsache, dass *„sobald ich einen Knoten habe, ist es sicher, dass dort Entwicklung kommt“* (I.2: 69f).

Eine weitere zu erwartende Chance ergibt sich im Bereich der nachhaltigen Mobilität. Auf allen Ebenen ist man sich einig, dass die TEN-Projekte in der Region im *„Modal Split einiges von der Straße auf die Schienen verlagern“* (I.3: 214) können und somit ein wesentlicher Beitrag zur Verringerung des MIV und zur Dekarbonisierung geleistet wird. Konkret geht man von einer merklichen Veränderung der Pendlerbeziehungen aus (vgl. I.7: 159f) und erhofft sich durch gesteigerte Ankünfte mit der Bahn auch einen Mehrwert in der touristischen Vermarktung der Regionen (vgl. I.8: 130).

Die vermutliche größte zu erwartende Chance in den Regionen entsteht im Nah- und Fernverkehr, der, unter anderem, im Punkt 8.4 erläutert wird.

8.4 Konflikte

Themenblock B behandelte in den Interviews einerseits die Partizipation in der Planung, andererseits gegensätzliche Themen wie Internationalität/Regionalität, Nah-/Fernverkehr oder Personen-/Güterverkehr. Dazu hatten die befragten Experten unterschiedliche Meinungen, weswegen diese Konfliktfelder separat behandelt werden, um eine Tendenz entweder zu potenziellen Chance oder doch eher Risiken für die Regionen abschätzen zu können.

Zunächst soll dargestellt werden, ob die regionalen Nutzen eher auf der höheren internationalen Erreichbarkeit oder auf der gesteigerten innerregionalen Vernetzung liegen. Hierzu wurde bereits im vorherigen Teil eine Chance in der besseren Erreichbarkeit durch die beiden Großprojekte gesehen. Dies gilt sowohl aufgrund der gesteigerten internationalen Anbindung, aber auch für die regionalen

Nutzen im öffentlichen Verkehr. Grundsätzlich ist man sich auf Expertenebene einig, dass das Ziel der Bauprojekte und der TEN im Allgemeinen auf die „*internationale Vernetzung der Regionen*“ (I.6: 99) abzielen und dass dies der Leitgedanke der EU sei (vgl. I.6: 99f). Die Verbesserung des ÖV auf regionaler Ebene stehe nicht an erster Stelle für die Union, stelle aber einen positiven Nebeneffekt dar (vgl. I.6: 100f). In mehreren Gesprächen kam heraus, dass durch das Internationale das Innerregionale erst ermöglicht werde (vgl. I.2: 81) und dass das „*sowohl (...) als auch*“ (I.5: 101f) für die meisten Akteure im Mittelpunkt steht. Lediglich ein Experte erkannte für seine Region keinen großen Vorteil durch die europäische Vernetzung (vgl. I.6: 28) und sah: „*keinen mega Vorteil, wenn der Zug ein bisschen schneller in Danzig ist*“ (I.6: 102f). Daraus geht hervor, wie stark die Beteiligten der österreichischen Planungsebenen den regionale Nutzen hinter dem baltisch-adriatischen Korridor sehen. Natürlich ist auch der internationale Effekt seitens der Experten von Bedeutung, die gesteigerte Erreichbarkeit des Südens innerhalb Österreichs stehe aber im Vordergrund (vgl. I.7: 7f) und darin wird eine große Chance insbesondere für die Regionen Steiermarks und Kärntens gesehen.

Eine weitere Frage, die sich aufgrund der höheren Erreichbarkeit durch die TEN ergibt, ist, ob sich dadurch größere Vorteile für den Güter- oder den Personenverkehr ergeben. Für viele Experten stellt in erster Linie der Aspekt der besseren internationalen Anbindung durch die TEN einen Vorteil für den Güterverkehr dar (vgl. I.6: 105). Nach Angaben der österreichischen Bundesebene sei die Hauptintention seitens der Europäischen Kommission zur Schaffung der neuen TEN-Kernnetze „*eine wesentliche Verlagerung vom Güterverkehr auf die Schiene*“ (I.1: 12f) und deshalb ist „*im Kernnetz darauf geachtet worden, dass die TEN-Korridore auf diesen Rail Freight Korridoren liegen*“ (I.1: 20ff). Die neun Rail Freight Korridore bestehen seit 2010 und wurden somit vor der Überarbeitung der TEN-Leitlinie beschlossen (vgl. BMVIT 2015). Im Wesentlichen entsprechen die TEN-Kernnetze dem Verlauf dieser Güterverkehrskorridore. Vor diesem historischen Hintergrund stünde in Bezug auf die TEN für die EU ein wirtschaftlicher Nutzen im Fokus, da sich dadurch „*enorme Vorteile für den Handel*“ (I.1: 42) und günstigere Produktionskosten im Güterverkehr ergeben würden (vgl. I.3: 98). Auch der Leitgedanke der Multimodalität und Interoperabilität der TEN sei stark auf den

Güterverkehr fokussiert (vgl. I.3: 95f und I.1: 25) und nicht für den Personenverkehr optimiert. Trotz dieser Intention der EU mit einem europäischen Netz hauptsächlich den Handel zu stärken profitiere auch der Personenverkehr enorm, da sich dadurch im Fernverkehr die Reisezeiten verkürzen (vgl. I.1: 9ff.) und ein neues Angebot entstehe (vgl. I.1: 47f). Die Auswirkungen im Personenverkehr beim Ausbau der Südbahn seien mit jenem der Westbahnstrecke vergleichbar, wo der ÖV massiv profitiert habe (vgl. I.3: 94). Experten anderer Institutionen sahen den internationalen Nutzen ausgeglichen und waren der Meinung, es sei sekundär, ob dieser im Bereich des Güter- oder Personenverkehrs liege (vgl. I.2.: 23), da nur eine Kombination beider Faktoren (vgl. I.3: 89f) wichtig für die Regionen entlang der Südbahn sei. Zusammengefasst ist festzustellen, dass die verbesserte Erreichbarkeit vor allem eine Chance für einen gesteigerten Handel im Güterverkehr erwartet wird. Die vorangegangenen Argumente gelten jedoch nicht im Regionalverkehr, wo sich ganz andere Chancen ergeben.

Zur Frage nach Chancen für den Verkehr in der Region und darüber hinaus zeigte sich in den Interviews auf allen Ebenen ein klares Bild. Im gesamten Untersuchungsgebiet entlang der Südbahnstrecke (Semmering bis Klagenfurt), wo zur Zeit fünf Millionen Fahrgäste pro Jahr befördert werden, verspricht die Verwirklichung der beiden Bauvorhaben einen Zuwachs von zwei Millionen Fahrgästen (vgl. I.6: 42). Diese Steigerung würde insbesondere durch eine höhere Kapazität und die damit verbundene Erhöhung der Intervalle auf einer Hochgeschwindigkeitstrasse ermöglicht (vgl. I.6: 43f). Durch den schnelleren Fernverkehr werden zusätzliche Kapazitäten im Nahverkehr frei (vgl. I.3: 110f), was eine enorme Chance für die (peripheren) Standorte entlang der Trasse ergäbe. Gleiches gelte für die Region der alten Südbahnstrecke westlich von Bruck an der Mur, wo der Fernverkehr zwar wegfällt, als Kompensation allerdings mehr Regionalzüge und S-Bahnen geplant seien (vgl. I.6: 87ff). Entlang der neuen Trassen würde aber nicht nur der Fernverkehr zeitlich verkürzt (siehe 2.1 und 2.2) sondern auch die Pendlerverbindungen in der Region können schneller abgewickelt werden (vgl. I.4: 90), sodass es zu einer Verbesserung in Nahverkehr käme (vgl. I.5: 82). Eine Verknüpfung beider Faktoren (Nah- und Fernverkehr) ermögliche eine

höhere Vernetzung der Räume entlang des Korridors und eröffne den Regionen neue Möglichkeiten (vgl. I.3: 123f).

Zusammengefasst werden in diesem Unterpunkt sowohl im Fernverkehr/ Güterverkehr als auch im Personen- und Nahverkehr vorwiegend Chancen für die Regionalentwicklung gesehen, sei dies durch erhöhte internationale und innerregionale Erreichbarkeit, Steigerung des Handels und eine Verbesserung der Angebotsqualität.

8.5 Zu erwartende Risiken

In den vorigen Abschnitten wurde auf die zu erwartenden Chancen eingegangen, jedoch birgt der Ausbau der Südbahnstrecke auch gewisse Risiken für die Regionen entlang der Trasse. Manche Experten verneinten zu Beginn der Interviews jegliche Risiken (vgl. I.1: 57), erkannten nach näheren Nachfragen aber doch mögliche Bedrohungen.

Wie Eingangs bereits erwähnt, ist zur vollen Entfaltung der positiven Auswirkungen ein Anschluss an das Schienennetzwerk nötig (vgl. I.2: 65f), denn *„die Bahn alleine bringt nichts“* (I.2: 65). Ohne Haltestellen für Schnell- und Nahverkehrszüge bliebe bis auf mögliche Gewinne während der Bauphase kein Mehrwert in der Region und es wäre mit erheblichen Lärmbelastungen zu rechnen (vgl. I.3: 138; I.1:57; I8: 28), was mit Sicherheit ein Risiko für die Anrainer darstelle (vgl. I.2: 36). Hierzu kann die Erhebung der Haltefrequenzen an den jeweiligen Bahnhöfen erst in einer Testphase erfolgen, wo aktuelle Pläne auf ihre Realitätstauglichkeit geprüft werden (vgl. I.3: 220f). Demgegenüber steht das Risiko der Überbelastung eines Standortes und der *„überhitzten oder zu starken Entwicklung“* (I.2: 38) die zu unkontrolliertem Wachstum führe und Probleme entstehen lasse (vgl. I.2: 37f). Um diese beiden Risiken bestmöglich zu minimieren, bedarf es sorgfältigen Handelns und starker Kooperation zwischen den involvierten Planungsebenen.

Ist ein Gebiet nicht Teil des Netzes oder fällt die (internationale) Schnellzugverbindung zur Gänze weg, wie im Falle der Verbindung Bruck-Klagenfurt, der Bergstrecke über den Semmering oder dreier Gemeinden in Unterkärnten (vgl. I.8: 142), so besehe dort ein hohes Risiko, dass *„die Region zum*

Niemandesland wird“ (I.1: 107). Der Bereich westlich von Bruck an der Mur etwa wird durch die Verlegung der Trasse seinen Magistralcharakter verlieren (vgl. I.5: 78f) und am Semmering kann es, wie im Zuge des Ausbaus der Schnellstraße, dazu führen, dass sich weitere Orte zu Geisterstädten entwickeln (vgl. I.9.: 11ff). Die betroffenen Gemeinden, die sich vom Umbau der Südbahnstrecke benachteiligt fühlen, sehen diese Entwicklung negativ (vgl. I.5: 84) und fordern Konzepte, um diesen Verlust abzumindern. Hierzu bedarf es eines intensiven Lösungsfindungsprozesses, damit die betroffenen Regionen nicht von der Außenwelt abgeschnitten werden und keine negative Entwicklungsspirale einsetzt.

Das vermutlich höchste Risiko verbirgt sich allerdings hinter der größten Chance: Die verbesserte Anbindung der peripheren Lagen. Die schnellere Erreichbarkeit der Städte und Knotenpunkte ermögliche laut Experten nämlich auch, dass Pendler sich noch weiter von der Heimatregion entfernen können (vgl. I.6: 116ff) und somit Wertschöpfung abgezogen wird (vgl. I.8: 29). *„Wenn ich beispielsweise eine reine Wohngemeinde/Schlafort werden würde und alle Anwohner in Graz oder Klagenfurt arbeiten, stellt das eine Gefahr für die Entwicklung der Region dar“* (I.8: 29-31). Um einem solchen Abfluss der Berufstätigen und Verlust von Wertschöpfung entgegenzuwirken, müsse man nach Expertenmeinung die Ansiedelung von Betrieben vor Ort fördern, da die Gemeinden sonst trotz verbesserter Infrastruktur und höherer Attraktivität nicht vom Aufschwung durch die Bahn profitieren könnten (vgl. I.6: 132f) und auf den Kosten für kommunale Infrastruktur sitzen blieben (vgl. I.8: 32f). Eine zukünftige Attraktivität der ländlichen Gebiete durch den Bahnanschluss lasse sich bereits jetzt in steigenden Baugrundkosten erkennen (vgl. I.5: 36). Im Falle des Verlustes der Bahnverbindung ist man mit dem umgekehrten Problem konfrontiert, wo in den betroffenen Gebieten die Immobilienpreise stark sinken.

Ein letztes mehrfach erwähntes Risiko besteht im Bereich der Nutzung der neuen Bahnstrecken durch Drittunternehmen im Fernverkehr (vgl. I.3: 134). Dieser eigenwirtschaftliche, mit der nationalen Bahn konkurrierende Fernverkehr würde bei fehlender Regulierung sehr viel an Nahverkehrstrassen kosten (vgl. I.4: 109f), sodass der positive Effekt für die Regionen abgeschwächt wird. Um dies zu

verhindern und die Chance den erhaltenen infrastrukturellen Mehrwert für den Nahverkehr zu nutzen, müsse man aus den Fehlern der Vergangenheit z.B. entlang der Westbahnstrecke lernen.

Seitens der Gesprächspartner in den Regionen wurde öfters erwähnt, dass auch ein Risiko bestehe, das Momentum der Chance durch den Infrastrukturausbau zu verpassen (vgl. I.6: 127) und dadurch als Region in eine Art „*Dornröschenschlaf*“ (I.9: 106f) zu verfallen. Hierzu müsse die Region aktiv werben (vgl. I.6: 126), damit die Vorstellung eine solche Entwicklung komme von alleine (vgl. I.9: 75) aus den Köpfen der handelnden Akteure verschwindet.

In diesem Unterpunkt wurden nunmehr ausführlich die genannten möglichen Risiken dargestellt und bereits vorhandene Lösungsansätze zur Vermeidung dieser Effekte erläutert. Der letzte Abschnitt der qualitativen Ergebnisanalyse behandelt kurz die erwähnten Folgen des Infrastrukturausbaus für gewisse Teilabschnitte der Untersuchungsgebiete, um die Risiken und Chancen für die jeweilige Region darzustellen.

8.6 Regionsspezifische Aussagen

Die regionsspezifischen Aussagen basieren ausschließlich auf den Interviews mit den Regionalmanagern und Verkehrsverbänden, da - wie bereits erwähnt - der Bund nicht für diese Maßstabsebene verantwortlich ist. Die Struktur der vorliegenden Arbeit beibehaltend, werden die Untersuchungsgebiete wiederum im Streckenverlauf von Nord nach Süd beschrieben, beginnend mit den beiden Seiten der Semmeringbahn.

Für die Experten (VOR- und LEADER-Management und Verkehrsverbund Steiermark) erstreckt sich das Gebiet mit den größten Auswirkungen des Baus des Semmering-Basistunnels von Wiener Neustadt bis Bruck an der Mur. Hinsichtlich der Chancen herrschte Einigkeit darüber, dass besonders Gloggnitz und Mürzzuschlag vom Tunnelbau profitieren werden und dort die Auswirkungen am stärksten spürbar seien (vgl. I.9:109f), da sie über eine Schnellzughalt verfügen. Die Veränderung im Fernverkehr werden dafür genutzt, den Nahverkehr in und aus den Regionen neu zu konzipieren und zu beschleunigen (vgl. I.4: 17f). Für die

bestehende Strecke im VOR sollen nach heutigem Stand Regionalzüge entlang der alten Strecke im Halbstundentakt (derzeit stündlich) ab Payerbach nach Wien verkehren (vgl. I.4: 62). Von Payerbach nach Mürzzuschlag ist eine stündliche Nahverkehrsverbindung vorgesehen (vgl. I.4: 70f). Die alte Bergstrecke verliert durch den Tunnelbau zwar ihren internationalen Charakter, soll aber in Zukunft im Fall einer Sperre als Ausweichstrecke genutzt werden (vgl. I.4: 76f). Ein positiver Nebeneffekt für die historische, zum Kulturerbe zählende Strecke ist eine deutliche Verkehrsentlastung (vgl. I.9: 10). Wirtschaftlich wird der Ort Semmering und seine Nachbargemeinden damit aber noch peripherer werden (vgl. I.9: 109ff). Zusammengefasst überwiegen im Kerngebiet der Semmeringbahn durch den Tunnelbau somit die Risiken. Die Randlagen der Strecke, wie etwa Gloggnitz, Payerbach und Mürzzuschlag könnten hingegen die Chance einer verbesserten Standortqualität nützen.

Für den weststeirische Bereich der Koralmbahn südlich von Graz werden positivere Aussichten gestellt. Einerseits würden die beiden TEN-Projekte Standortprobleme der südlichen Steiermark lösen (vgl. I.5: 116), andererseits entstehe mit dem geplanten Bahnhof nahe Deutschlandsberg ein neues Wirtschaftszentrum für die Region (vgl. I.5: 108f). Die Entwicklung des Raumes zwischen Graz und Deutschlandsberg soll sich zunehmend zur Bahnachse hin verlagern, sodass man mit Fortdauer „*in der Struktur des Stadtumlandes (Anm.: von Graz) angekommen*“ sei (I.7: 154). Besonders hervorgehoben wird auch, dass durch den Tunnel neue Arbeitsmärkte erschlossen würden und dadurch eine bessere Vernetzung von Ostkärnten und der Weststeiermark möglich werde (vgl. I.7: 25ff). In den Interviews wurden weiters eine Begünstigung des Nahverkehrs besonders entlang der „letzten Meile“ erwähnt, Risiken wurden keine prognostiziert. Die Region ist sich bewusst, dass die Chancen aktiv angegangen werden müssen (vgl. I.7: 53f) und arbeite konsequent an der Umsetzung und Planung zum größtmöglichen Nutzen.

Ähnlich ist die Sicht auf der Kärntner Seite der Koralmbahn. Für die handelnden Akteure sowie deren Partner stehe fest, dass besonders das Lavanttal massiv profitieren könne (vgl. I.6.: 17). Auch für alle anderen Regionen habe die schnellere Verbindung nach Klagenfurt, Graz und Wien nur Vorteile (vgl. I.6: 17). Einerseits

würden durch einen Aufschwung im Tourismus mehr Gäste in die Region gebracht, andererseits können auch die Kärntner selbst schneller sowohl in die Zentralräume (vgl. I.6: 23f) als auch in andere Regionen des Landes befördert werden (vgl. I.6: 29f). Probleme sieht man in der Kommunikation mit der Bundesebene, da noch nicht feststehe, ob die Schnellzüge auch in der Region halten werden (vgl. I.3: 220f). Nichtsdestotrotz besteht durch die Trasse die Möglichkeit eines neuen Nahverkehrs auf und neben der Koralmbahn. Ein Risiko verbirgt sich hierbei allerdings in der zukünftigen Umsetzung, da die budgetären Engpässe des Landes keine hohen Frequenzen im Nahverkehr zulasse (vgl. I.6: 9). Gleiches gilt für den ÖV entlang der alten Strecke, wo man allerdings nach Wegfallen des Fernverkehrs einen Halbstundentakt der S-Bahn nach St. Veit bzw. eine Regionalzugverbindung nach Bruck an der Mur garantieren will, um den Verlust abzumindern (vgl. I.6: 87ff). Zusammengefasst kann für diese Region festgestellt werden, dass zwar dieselben Chancen bestehen wie auf steirischer Seite, mangels einer konkreter Umsetzungsplanung hier die potenziellen Risiken durch den Bau der Koralmbahn überwiegen.

Mit diesem regionalen Schwerpunkt der Untersuchungsergebnisse ist das Kapitel der empirischen Forschung abgeschlossen. Im letzten Kapitel der Masterthesis folgt eine Diskussion zu den Ergebnissen aus Theorie und Empirie, um die Forschungsfragen dieser Arbeit zu beantworten.

KAPITEL 4: DISKUSSION UND ZUSAMMENFASSUNG

Dieses letzte Kapitel fasst in einer Gesamtübersicht die Erkenntnisse aus den vorigen Abschnitten zusammen und dient der Beantwortung der übergeordneten Forschungsfrage. Punkt 9 beinhaltet die Diskussion der Ergebnisse und antwortet auf die Forschungsunterfragen. Der abschließende Punkt 10 dieser Arbeit bildet ein Fazit über die zu erwartenden Chancen und Risiken der TEN entlang der Südbahnstrecke.

9 Diskussion der Ergebnisse

Im folgenden Diskussionsteil werden die Argumente aus dem theoretischen Kapitel mit den Ergebnissen der empirischen Forschung verbunden. Nachstehend wird jede untergeordnete Forschungsfrage unter Berücksichtigung aller Gesichtspunkte dieser Masterarbeit beantwortet:

Wie stark beeinflusst die EU mittels der Transeuropäischen Netze die nationale Planung?

Diese Fragestellung wurde bereits am Anfang des Kapitels B mit einem historischen Abriss der Raumordnung in der EU sowie einer Einstufung der nationalen Planungskompetenzen begonnen. Daraus folgt, dass die Europäische Union nicht direkt in die nationalen Planungssysteme eingreifen kann. De Jure obliegt dem Staat also völlige Planungshoheit. De facto hat sich im geschichtlichen Verlauf der EU allerdings ein Netzwerk aus Instrumenten entwickelt, wie nationale Planungssysteme von außen beeinflusst werden können. Hierbei spielen einerseits finanzielle Anreize und Förderungen eine Rolle, andererseits sind es transnationale Leitlinien und Konzepte, die den Mitgliedsländern dabei helfen sollen, miteinander einheitliche Lösungen in der Raumordnung zu finden. Zusammengefasst werden kann diese Methodik unter dem Begriff soft planning, welches den Ideen der EU-weiten Agenden zugrunde liegt. Dass die Union über diese informelle Planung hinaus keine weiteren Bestrebungen hinsichtlich gemeinschaftlicher Raumordnung verfolgt, wurde in den problemzentrierten Interviews dargestellt. Hierbei wurde

ebenfalls dargestellt, dass im Falle der TEN, die Union zwar den Rahmen durch die Leitlinien vorgibt und auch die Kernnetzkorridore stark von der Kommission beeinflusst worden sind, die eigentliche Implementierung und Detailplanung aber bei den Staaten liegt. Somit könnte ohne ein Zusammenspiel der betroffenen Mitgliedstaaten kein Korridor verwirklicht werden. Direkter eingegriffen wird im Falle von grenzüberschreitenden Projekten, wo es einer höherliegenden Kooperation durch den/die KorridorsmanagerIn bedarf. Die Korridorforen und der laufende Austausch (Förderung, Evaluierung, etc.) zwischen der EU und den Mitgliedstaaten belegen diese koordinierende und unterstützende Rolle seitens des Staatenbundes.

Eine Beantwortung der ersten Forschungsfrage zieht als Ergebnis nach sich, dass die Union keineswegs stark und aktiv in die nationale Planung der Staaten eingreift und das auch nicht kann. Durch etwaige Instrumente und Hilfestellungen liefert die EU allerdings eine gute Basis für das Erreichen der Ziele und gibt die Leitlinien dafür vor. Die TEN sind hierbei ein sehr beispielhaftes Vorhaben: Ziele und Rahmenbedingungen werden von der EU vorgegeben und von den Staaten ratifiziert, durchlaufen dann aber die souveränen Planungssysteme der einzelnen Mitgliedsländer. Durch den Austausch der innerhalb der Korridore, etwa bei grenzüberschreitenden Projekten oder den Korridorforen entsteht, wird eine zukünftige Annäherung der Raumordnungspraxen innerhalb der Mitgliedsstaaten gefördert, sodass die in Kapitel zwei besprochene Europäisierung stattfinden kann.

Welche Ziele die einzelnen Planungsebenen in Bezug auf Regionalentwicklung und Verkehr im Zuge der TEN verfolgen, sollte durch die zweite Unterfrage geklärt werden.

Welche Entwicklungskonzepte und -strategien verfolgen die einzelnen Planungsebenen?

Diese untergeordnete Forschungsfrage befasst sich mit den Raumordnungszielen der verschiedenen Raumeinheiten der Planungshierarchie. Hier wurde in Punkt 4 festgestellt, dass die transnationalen, nationalen, überregionalen sowie regionalen Leitbilder und Programme nicht sehr weit voneinander abweichen. Zwar nimmt die Detailschärfe mit geringerer Relevanz der Ebene zu, die Verbindlichkeit sinkt

hingegen. Diese Feststellung trifft allerdings nur deshalb zu, weil es sich bei der Schieneninfrastrukturplanung um eine der wenigen nationalen Planungskompetenzen handelt. Ginge es um eine andere Materie, hätten die Länder und Gemeinden laut Art. 15 B-VG weit mehr Kompetenzen. Im konkreten Fall der TEN zieht sich also eine gewisse Grundstrategie wie ein roter Faden durch die verschiedenen Planungsebenen, die wenig Spielraum für die Ebenen unterhalb des Bund zulässt. Die klar erkennbaren Strategien zielen seitens der EU auf eine Öffnung des europäischen Marktes ab, während die nationalen Agenden die bessere Erreichbarkeit und die Erschließung peripherer Gebiete zum Ziel haben. Diese Ziele können unter dem Begriff der nachhaltigen Regionalentwicklung subsummiert werden. Damit dient diese als Grundlage für alle Strategien der einzelnen Ebenen und propagiert ein ressourcenschonendes Wachstum. Zusätzlich sind durch die entstehende Verlagerung der Siedlungsräume zu den TEN-Achsen Ansätze aus der Polarisierungstheorie zu erkennen. Gemeinsam mit den systemtheoretischen Ideen des SASI Modells bildet die New Economic Geography und die Theorie der nachhaltigen Regionalentwicklung den restlichen planungstheoretischen Rahmen für die einzelnen Entwicklungskonzepte.

Die direkten Folgen dieses theoretischen Rahmens in den Ländern und Regionen soll durch Beantwortung der restlichen Unterfragen dargestellt werden.

Ergeben sich durch die TEN größere Nutzen für den Personenverkehr und die Lebensqualität der Bevölkerung oder den Güterverkehr und die Wirtschaft?

Ginge man bei der Beantwortung dieser Frage lediglich auf die vorliegenden Planungspapiere der Ebenen ein, so ergäbe sich ein kontroverses Bild: Für den Bund und die EU liegt der größere Nutzen in Wirtschaft und Handel, während die Strategien und Konzepte der Bundesländer und Regionen hauptsächlich Vorteile im Personennahverkehr und der Sicherung der Daseinsgrundlage sehen. Dieser Eindruck relativierte sich jedoch während der Gespräche, in denen die Planungsabsichten detaillierter und konkreter dargestellt wurden. Durch die Verbindung von Ostsee und Adria wird ein neuer, bisher unerschlossener, Markt geöffnet, sodass nachvollziehbar ist, dass für die überregionalen Ebenen wirtschaftliche Vorteile überwiegen. Die Chancen liegen darin, dass sie ihre

Produkte und Dienstleistungen durch die entstehende Verbindung auf den neuen Märkten anbieten können. Stellt der Korridor für die nationale und transnationale Ebene also eine erhöhte Möglichkeit im globalen Handel dar, so ergeben sich entlang der Strecke Chancen zur Ansiedelung von neuen Betrieben, die der Region wirtschaftliches Wachstum bescheren und Trends wie Arbeitslosigkeit, Arbeitsplatzmangel und Abwanderung in peripheren Lagen vorbeugen. Durch die entstehenden Knotenpunkte und Hubs entlang der Bahn können auch spill-over-Effekte für die restliche Regionalwirtschaft entstehen. Zusätzlich fördert der erhöhte Güter- und Personenverkehr den Wissensaustausch innerhalb Europas, wodurch die Regionen vermehrt voneinander lernen und profitieren können. Die Lebensqualität wird durch die verbesserte Infrastruktur nicht nur erhalten, sondern kann durch die genannten Chancen noch gesteigert werden, weshalb die beiden Faktoren Güter- und Personenverkehr einen Mehrwert für die Daseinsgrundlage in den Regionen bedeuten.

Weiters ergibt sich auf der europäischen Ebene auch ein über den gesteigerten internationalen Handel hinausgehender Vorteil. Durch den Bau der Korridore und die bessere Vernetzung im Personenverkehr, besteht die Möglichkeit den europäischen Gedanken und die Verbundenheit der Mitgliedsstaaten untereinander zu forcieren. Der neukonzipierte Schienenverkehr bringt außerdem eine Entlastung der Straßen und leistet einen wichtigen Beitrag zur Dekarbonisierung der europäischen Staaten, was auch einen Mehrwert für die einzelnen Nationen bedeutet. Zusammenfassend profitieren alle involvierten Ebenen von beiden Faktoren, Personen und Güterverkehr, auch wenn diese in den primären Agenden nicht immer als gemeinsames Ganzes berücksichtigt werden.

Eine ähnliche Konstellation findet sich in der vierten Unterfrage wieder, weshalb deren Beantwortung kürzer ausfällt.

*Stellen die TEN-Projekte die internationale Vernetzung der innerregionalen
Entwicklung voran?*

Aus den Interviews ging eindeutig hervor, dass auf EU-Ebene die internationale Vernetzung die primäre Zielsetzung darstellt, deren Vorteile im vorausgegangenen

Teil beschrieben wurden. Im Gegensatz zum Güter- und Personenverkehr sind die Experten bei dieser Forschungsfrage der Meinung, dass durch die nationale und innerregionale Entwicklung die südösterreichischen Standorte durch den Korridor erheblich profitieren. Aufgrund der kürzeren Fahrtdauer zwischen Klagenfurt und Wien (von momentan 3h 55min auf 2:40) wird die Verbindung in den Süden deutlich attraktiviert. Mit einem erwarteten Zuwachs von zwei Millionen Fahrgästen pro Jahr erreicht die Südbahn ein ähnliches Verkehrsaufkommen wie die Westbahnstrecke. Eine wesentliche Verbesserung wird vor allem mit der Verwirklichung des Koralmtunnels auf der Strecke Graz-Klagenfurt erreicht. Durch die Reduktion der Fahrzeit auf circa 45 Minuten ergeben sich für die BewohnerInnen der Untersuchungsgebiete im Lavanttal und der Südweststeiermark neue regionale Vernetzungsmöglichkeiten. Im Tourismus versprechen diese Verbindungen zwischen den österreichischen Ballungsräumen und Erholungsgebieten eine Chance zur Modernisierung und Weiterentwicklung. Die sich ergebende Verbindung in Fremdenverkehrsdestinationen an der Ostsee und besonders der italienischen Adria stellt für die Regionen Österreichs hingegen nur einen geringen Mehrwert dar. Den auf EU-Ebene gesteuerten Impuls zur Zunahme der internationalen Verbindungen nutzt Österreich also vorwiegend für nationale Projekte und den Tourismus, wobei das internationale Netz die innerregionalen Vernetzungen stärkt. Welche Konsequenzen dies für den Nahverkehr in den Untersuchungsgebieten bedeutet, klärt die Diskussion zur nächsten Unterfrage:

Was sind die zu erwartenden Effekte im Nahverkehr entlang bestehender/neuer Strecken nach Inbetriebnahme der Hochleistungsstrecke?

Sowohl in den Planungspapieren als auch in den Interviews wurde verdeutlicht, dass die freiwerdenden Kapazitäten im Fernverkehr für den Ausbau des Nahverkehrs verwendet werden sollen. In den Untersuchungsgebieten, in denen neue Abschnitte entstehen, wird verstärkt auf S-Bahn Strukturen zwischen den städtischen Zentren gesetzt, sodass besonders periphere Lagen eine Aufwertung des Standortes erfahren. Im Zuge der Koralmstrecke wird auch ein Ausbau samt Elektrifizierung der Bestandsstrecke Richtung Wolfsberg realisiert, womit der Nahverkehr in einer Region abseits der Trasse gestärkt wird. Auch die abgelegenen Teile südlich der Strecke in Deutschlandsberg sollen durch eine höhere Frequenz

bei den Verbindungen nach Graz vom Korridorausbau profitieren. Der Bau der neuen Hochleistungsstrecke bringt somit positive Nebeneffekte mit sich, die weit über deren Verlauf hinausgehen. Zusätzlich plant man seitens der Verkehrsverbände länderübergreifende Regionalzüge, um Insellösungen in den Tarifsystemen abzubauen und die Interoperabilität zu erhöhen. Dies gilt insbesondere für die Verbindung zwischen Niederösterreich und der Obersteiermark, wo auch der Nahverkehr künftig durch den Semmering-Basistunnel geführt wird. Entlang der neuen Strecken wird ein modernes Nahverkehrsmanagement geschaffen, das ohne die beiden TEN-Projekte nicht möglich wäre.

Bei den alten Strecken, die vom TEN Korridor abgelöst werden, muss hinsichtlich der Effekte klar zwischen der Semmeringbahn und dem obersteirischen Teil der Rudolfsbahn unterschieden werden. Über den Semmering kommt es zwar zu einer Takterhöhung im Nahverkehr nach Payerbach und Mürzzuschlag, die eigentliche Verbesserung des ÖV beginnt allerdings erst an diesen Endpunkten, sodass ab Eröffnung des Tunnels ein Umstieg nötig wird. Durch einen integrierten Fahrplan, der in allen Verkehrskonzepten propagiert wird, soll sich die Wartezeit allerdings auf ein Minimum beschränken. Diese beiden Maßnahmen ermöglichen den Fahrgästen trotz Wegfalls der Fernverbindung schneller in den Zentren sein. Obwohl die Trasse weiterhin als Ausweichstrecke fungieren wird, kann der internationale Bedeutungsverlust nicht abgestritten werden.

Komplett vom internationalen Netz gestrichen wird die Bestandsstrecke zwischen Bruck an der Mur und Klagenfurt. Sowohl die steirische als auch die kärntner Verkehrsplanung sucht intensiv nach einer Lösung, um hier keine Nachteile entstehen zu lassen, ein gesamtheitliches Konzept für diese Region fehlt aber. Die steirischen Planungspapieren sehen vor, das Gebiet in das obersteirische S-Bahnsystem zu integrieren. Nach Angaben der Experten der kärntner Verkehrsplanung soll eine S-Bahn und Regionalzugverbindungen aus Klagenfurt dazukommen, sodass insgesamt mehr Züge auf der alten Strecke verkehren als zuvor. Ob diese Pläne in der Realität auch verwirklicht werden ist unklar, sodass nicht absehbar ist wie sich der Nahverkehr nach Wegfallen der Fernverbindung

entwickelt, was ein potenzielles Risiko und eine Verschlechterung für den ÖPNV entlang dieses Abschnittes darstellt

Zusammenfassend ist festzustellen, dass im Großteil der Gebiete entlang des Korridors und sogar darüber hinaus eine Verbesserung der Infrastruktur erreicht wird. Im Anschluss werden die sich daraus entstehenden Chancen für die Regionalentwicklung diskutiert.

Wie kann der Infrastrukturausbau als Motor für die Regionalentwicklung bzw. zur Lösung regionaler Probleme genutzt werden?

Vorweg ist zu dieser Unterfrage anzumerken, dass weder aus den Interviews noch aus den Planungspapieren genug Material für eine umfangreichere Analyse vorhanden war, sodass die nachstehenden Ausführungen möglicherweise Forschungslücken aufweisen. Legt man die Planungskonzepte der regionalen Ebenen zugrunde, ergeben sich zunächst eher Vorteile für den regionalen Nahverkehr. Darüber hinausgehende Informationen mussten aus der Verknüpfung der vorherrschenden Trends und den vorhandenen Antworten der interviewten Experten gewonnen werden.

Zunächst muss wiederholt erwähnt werden, dass positive Effekte nur entstehen können, wenn eine Region/Gemeinde einen Knoten/Anschlusspunkt innerhalb des Systems erhält. In den Untersuchungsgebieten sind die Bahnhöfe Gloggnitz, Mürzzuschlag, Deutschlandsberg, Lavanttal und Völkermarkt betroffen, wo die größte Entwicklung zu erwarten ist.

Das bereits erschlossene Gebiet um Mürzzuschlag hat neben einem verbesserten Nahverkehr vor allem die Chance auf Erhaltung oder Ausbau seiner historischen Industriestandorte. Durch die erhöhte Erreichbarkeit erfährt die Region einen Aufschwung, der Trends wie Überalterung und Arbeitsplatzmangel abfängt und die Attraktivität steigert. Ab Gloggnitz Richtung Semmering wird die Verlegung des internationalen Verkehrs gemäß den Planungspapieren zu einem erhöhten Schutz der Weltkulturerbebahn führen, was wesentlich zur Attraktivierung des stagnierenden Tourismusstandortes beiträgt und Arbeitsplätze in diesem Sektor erhält.

Die neuen Bahnhöfe entlang der Koralmbahn liegen allesamt in ländlich geprägten Regionen, weshalb hier große Auswirkungen zu erwarten sind. Um den Bahnhof Weststeiermark entsteht nicht nur ein Drehkreuz für den regionalen ÖV, sondern auch ein moderner, intermodaler Umschlagplatz für die Wirtschaft inklusive Neuansiedelung von Betrieben. Diese Planungsmaßnahmen bringen eine Aufwertung des innerregionalen Zentrums und einen erhöhten Stellenwert innerhalb des Landes. Durch den Ausbau der kleinen Bahnhöfe und die verbesserte Nahverkehrsverbindung sollen Strukturen geschaffen werden, die dem nahen Stadtumland von Graz entsprechen, sodass vorstädtische Bedingungen entstehen und die Peripherie näher an das Zentrum rückt. Im Zuge der verbesserten Pendlerverbindungen kann die Bevölkerung am Standort bleiben und wandert nicht in die städtischen Zentren ab. Die gleichen Auswirkungen in der Regionalentwicklung gelten für die Regionen um die Bahnhöfe Lavanttal und Völkermarkt-Kühnsdorf, die sich neben der besseren Anbindung sowohl nach Klagenfurt als auch nach Graz orientieren können. Wie bereits erwähnt ergibt sich für beide Regionen weiters die Chance auf einen Aufschwung im Tourismus- und Freizeitsektor (Radwegenetz). Festgestellt werden kann, dass in den drei genannten Teilen des Untersuchungsgebietes Koralmbahn seitens der handelnden Akteure in der Regionalentwicklung auf jeden Fall ein gesteigertes Interesse besteht bestmöglich vom Bau der Trasse zu profitieren, damit alle Bereiche der Lebensqualität für die Bevölkerung gestärkt werden.

Da sich für die Strecke westlich von Bruck an der Mur keinerlei Möglichkeiten zur Stärkung der Region ergeben, sondern sich die TEN vorwiegend negativ auf die Regionalentwicklung auswirken, wird in der Folge die Hauptfragestellung beantwortet, um eine Übersicht über alle zu erwartenden Chancen und Risiken zu erhalten.

Welche Chancen und Risiken entstehen in den betroffenen Regionen durch die Implementierung des TEN-Korridors entlang der Südbahnstrecke und den Bau des Semmering-Basistunnels und der Koralmbahn?

Im empirischen Teil sowie in der vorangegangenen Beantwortung der untergeordneten Forschungsfragen wurden die möglichen Chancen und Risiken im

Allgemeinen dargestellt. Hier sollen diese mit den Zielen der Planungspapiere abgeglichen und auf das jeweilige Untersuchungsgebiet angewandt werden.

Im Bereich des Semmerings von Gloggnitz bis Mürzzuschlag ergeben sich für die Region an den äußeren Rändern der bisherigen Bahnstrecke Chancen. In beiden Orten besteht durch den Ausbau der Bahnhöfe ein hohes Potenzial zur Verlagerung der Entwicklung an/auf die Schiene. Dies betrifft sowohl den Güterverkehr, aber auch die Standortentwicklung, da besonders Mürzzuschlag von der schnelleren Verbindung nach Wien profitiert. Mit dem Semmering-Basistunnel erfolgt für die Bevölkerung dieser Region eine spürbare Annäherung an Wien. Die stagnierenden Wirtschaftsstandorte werden aufgebessert und die Transportkosten Richtung Norden reduzieren sich. Dadurch bietet sich für die von Überalterung und Abwanderung betroffene Region die Möglichkeit, durch Vernetzung dem gegenwärtigen Trend entgegenzuwirken. Ähnliches passiert zwischen Payerbach und Gloggnitz, wo sich ebenfalls durch die bessere Anbindung an den Zentralraum von Wien neue Arbeitsmarktchancen ergeben.

Diese Polarisierung hin zu den großen Städten birgt in den peripheren Lagen des Semmerings allerdings das Risiko, dass durch den Verlust des Fernverkehrs die Abwanderung weiter voranschreitet. Einerseits bietet die entstehende Ruhe zwar die Chance, den Tourismus in der Region zu beleben, andererseits treibt diese Abgeschiedenheit die Bewohner aus der Umgebung in die Städte. Durch den Wegfall der internationalen und nationalen Verbindung überwiegen auf der Stammstrecke am Semmering zwischen Payerbach und der Gemeinde Semmering die Risiken, im Gegensatz zu den Gemeinden an beiden Tunnelenden, wo sich Chancen für den Nahverkehr, eine konzentrierte Siedlungsentwicklung, eine Stärkung des Wirtschaftsstandortes und eine Erweiterung des Aktionsraumes für PendlerInnen Richtung Wien und Graz ergeben. Wie im SASI Modell beschrieben, liefert das Beispiel des Semmerings den Beweis, dass die TEN tendenziell bereits bestehende Standorte weiter verbessern als die peripheren Lagen zu stärken. Folglich kann für den Bau des Semmering-Basistunnels zusammengefasst werden, dass das Projekt die Gemeinden entlang der Strecke eher divergieren lässt und es

durch die Verlagerung zu einer Entwicklung an den Knotenpunkten der Bahn im Sinne der Polarisierungstheorie kommt.

Bei der Koralmbahn verhält es sich ähnlich, wenn man das Projekt mit dem Wegfallen der internationalen Verbindung entlang der Bestandsstrecke kombiniert. Zum einen überwiegen für die Regionen entlang der neuen Hochleistungsstrecke zwischen Graz und Klagenfurt die Chancen und lassen die Gemeinden dort prosperieren, zum anderen wird das Murtal westlich von Bruck an der Mur zum Niemandsland.

Betrachtet man ausschließlich die neugebaute Strecke entlang der Koralmbahn, so trifft die Aussage bezüglich der Divergenz nicht zu. Wie bereits beschrieben, ergeben sich besonders für den Raum südlich von Graz Richtung Deutschlandsberg und darüber hinaus Chancen strukturell näher an die Stadt zu rücken. Durch den Knotenpunkt am Bahnhof Weststeiermark erhält die ländliche Gegend ein Wirtschaftszentrum, das die Ansiedelung von neuen Betrieben fördert und damit Arbeitsplätze schafft. In Kombination mit dem Ausbau des ÖPNV erhöht sich sukzessive die Standort- und Lebensqualität in den betroffenen Gemeinden, sodass die Bevölkerung weiterhin im naturnahen Stadtumland wohnhaft bleiben kann. Anders als am Semmering trägt hier die Nähe zu Graz und der bestehende ÖV dazu bei, dass es zu keiner verstärkten Abwanderung kommt, sodass die Experten an diesen Standorten bereits vor dem Risiko der überhitzten Entwicklung warnen. Gleiches gilt für die zwei neuen Bahnhöfe auf der kärntner Seite der Koralmbahn vom Lavanttal bis Klagenfurt. Die dort entstehenden Bahnhöfe werden fernab der Bestandsstrasse errichtet und in bis dato strukturell schwache Gegenden eingebettet. Dabei kommt es zu einer Stärkung des Wirtschaftsstandortes ganz Unterkärntens, wobei hier große Vorsicht an den Tag gelegt werden muss, da ansonsten die Gefahr des unkontrollierten Wachstums besteht.

Die größte Chance für die Bezirke Wolfsberg und Völkermarkt ergibt sich aus der Modernisierung und der Taktverdichtung im Nahverkehr. Die Koralmbahn und deren Seitenarm ermöglichen der Region ein modernes, schnelles S-Bahnsystem nach Klagenfurt aufzubauen und somit den Modal Split nachhaltig zu verändern. Gleichzeitig besteht die Möglichkeit sich nach Graz zu orientieren und

Dienstleistungen in diesem Ballungsraum wahrzunehmen. Umgekehrt birgt diese positive Entwicklung für die östlichen Gemeinden Kärntens das große Risiko einen Wertschöpfungsverlust zu erleiden. Genauso wie in Deutschlandsberg und am Semmering stellt die gesteigerte Nähe zu den Ballungszentren inklusive dem dort herrschenden Arbeitsplatzangebot die Gefahr dar, sodass es in den peripheren Gemeinden zur Bildung von sogenannten Schlaforten kommt. Die erhöhte Erreichbarkeit führt dann zwar zu einem Bevölkerungswachstum und einer damit verbundenen Verbesserung der Daseinsgrundfunktionen der Gemeinden, der Ort würde aufgrund fehlender Steuerabgaben aber auf den gestiegenen Kosten für Infrastruktur sitzen bleiben. Um dieser Tendenz entgegenzuwirken, wird sowohl in den Planungspapieren als auch von den Experten eine Ansiedelung von Betrieben in diesen Abschnitten empfohlen, damit die Gemeinden auch finanziell vom TEN-Korridor profitieren können und so die gegebenen Risiken hintangehalten werden. Hinsichtlich der Chancen für die Gemeinden im westlichen Murtal kann lediglich darauf verwiesen werden, dass der einheitliche Wille besteht, die freiwerdenden Kapazitäten für einen besseren Nahverkehr zu nutzen. In dieser Region gestaltet es sich aufgrund des Fehlens klarer Entwicklungspläne äußerst schwierig positiv zu resümieren, da Risiken wie Abwanderung, Schwächung des Wirtschaftsstandortes, Verlust der Zentralität etc. zu einer negativen Abwärtsspirale führen können.

Über die Untersuchungsgebiete hinaus bietet sich im Hinblick auf die Raumordnung und Regionalentwicklung Südoesterreichs die Chance zur Neugestaltung bestehender Strukturen, um entlang des Korridors eine geordnetere, polyzentrale und linienhafte Raumstruktur entstehen zu lassen, die von der vorhandenen flächenhaften Struktur abweicht und dem Raumbild des ÖREK entspricht.

Die Beantwortung der Hauptforschungsfrage, schließt den Diskussionsteil dieser Masterarbeit ab, sodass im folgenden Punkt 10 eine Zusammenfassung der Forschungsthematik erfolgt und ein Ausblick in die Zukunft erfolgen kann.

10 Zusammenfassung und Ausblick

Im Laufe dieser Thesis wurde festgestellt, dass die Implementierung der TEN-Leitlinien von 2013 und der Bau des Semmering-Basistunnels sowie der Koralmbahn zahlreiche Auswirkungen auf die umliegenden Regionen der Südbahnstrecke zur Folge haben. Durch den internationalen Nutzen des Korridors erhöht der Ausbau der Trasse die Erreichbarkeit des Südens Österreichs innerhalb der Union, insbesondere aber im nationalen Gefüge. Davon profitieren der überregionale Handel und der Fernverkehr, während gleichzeitig eine Verlagerung des Gesamtverkehrs auf die Schiene vonstatten geht, sodass die TEN über ihre eigentlichen Ziele hinaus EU- und österreichweit einen wichtigen Beitrag zu den Klimaschutzzielen leisten. Innerregionale Mehrwerte entstehen durch einen verbesserten Nahverkehr, die Stärkung regionaler Standorte und die Möglichkeit zur demographischen Trendumkehr in peripheren Lagen.

Um einen maximalen Nutzen aus den TEN zu ziehen und bestmöglich von der neuen Südbahn zu profitieren, wird bis zur Fertigstellung, vor allem in den ersten Jahren nach Inbetriebnahme, viel proaktive Arbeit in den betroffenen Regionen notwendig sein. In diesem Punkt wird einerseits eine Kooperation sämtlicher Planungsebenen erforderlich sein, andererseits die Forschung den Prozess begleiten müssen, damit sich ähnliche Projekte zukünftig an diesem Beispiel anlehnen können. Dabei sollte die zukünftige Forschung in diesem Bereich evaluieren, wie viele der zu erwartenden Chancen und Risiken eingetroffen sind bzw. welche Änderungen sich im Vergleich zur Prognose ergeben haben.

Fazit dieser Arbeit ist, dass der baltisch-adriatische Korridor den Regionen Südösterreichs eine historisch einmalige infrastrukturelle Chance bietet, die Lebensqualität nicht nur aufrechtzuerhalten, sondern auszubauen. In den nächsten Jahren wird eine gute Kommunikation und Kooperation zwischen allen Planungsakteuren unerlässlich sein, um das hohe Potenzial der Südbahnstrecke optimal zu nutzen.

KAPITEL 5: VERZEICHNISSE UND ANHANG

12 Literaturverzeichnis

ALLMENDINGER, P., CHILLA, T. & SIELKER, F. (2014) Europeanizing territoriality – towards soft spaces? In: *Environment and Planning A*, 46, 2703-2717.

AMT DER KÄRNTNER LANDESREGIERUNG (HRSG.) (2015): *Mobilitäts Masterplan Kärnten 2035. Teil 1: Analyse.* – Wien.

AMT DER KÄRNTNER LANDESREGIERUNG (HRSG.) (2016): *Mobilitäts Masterplan Kärnten 2035.* – Klagenfurt.

AMT DER NIEDERÖSTERREICHISCHEN LANDESREGIERUNG (HRSG.) (2015): *Mobilitätskonzept Niederösterreich 2030+. Mobilität in ihrer Vielfalt sichern, zukunftsfähig gestalten und fördern.* – St. Pölten.

AMT DER STEIERMÄRKISCHEN LANDESREGIERUNG (HRSG.) (2008): *Das Steirische Gesamtverkehrskonzept 2008+. Wege in die Zukunft.*

AMT DER STEIERMÄRKISCHEN LANDESREGIERUNG (HRSG.) (2007): *Regionales Verkehrskonzept Obersteiermark-Ost. Politische Bezirke: Bruck an der Mur, Leoben, Mürzzuschlag.* – Graz.

AMT DER STEIERMÄRKISCHEN LANDESREGIERUNG (HRSG.) (2016): *Regionaler Mobilitätsplan RMP Südweststeiermark.* – Graz.

AMT DER STEIERMÄRKISCHEN LANDESREGIERUNG (HRSG.) (2017): *Obersteiermark Ost in Zahlen.* – Graz.

ATTESLANDER, P. (2010¹³): *Methoden der empirischen Sozialforschung.* – Erich Schmidt Verlag. – Berlin.

BODEWIG, K. (2018): *Baltic Adriatic. Third Work Plan of the Coordinator.* – Brüssel.

BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, INNOVATION UND TECHNOLOGIE - BMVIT (HRSG.) (2012): *Gesamtverkehrsplan für Österreich.* – Wien.

BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, INNOVATION UND TECHNOLOGIE - BMVIT (HRSG.) (2014): *Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V).* – Wien.

BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, INNOVATION UND TECHNOLOGIE - BMVIT (HRSG.) (2015): *The EU Rail Freight Corridors.* – Wien.

DER STANDARD (HRSG.) (2018): *Von Wien bis Gmünd: Wo die Arbeitslosenquote hoch, wo sie niedrig ist.* Online 26.7.2018,

<https://derstandard.at/2000084165866/Regionale-Arbeitslosenquote-in-Wien-im-Halbjaar-am-hoechsten> (26.11.2018)

CAESAR, B. D. (2018): The Influence of the Trans-European Transport Network and European Territorial Cooperation on Cross-Border Transport. – Kaiserslautern.

DIENES, M. G. UND SCHMIDT, B. (2007): Einmal Wien Triest. Das Südbahn-Lesebuch. – Leykam. – Graz.

EUROPÄISCHE KOMMISSION (2005): TEN-V – vorrangige Achsen und Projekte 2005. – Brüssel.

EUROPÄISCHE KOMMISSION (2013): TEN-T projects in figures. – Brüssel.

EUROPÄISCHE KOMMISSION (HRSG.) (2014a): Investitionen in Beschäftigung und Wachstum. Förderung von Entwicklung und guter Governance in den Regionen und Städten der EU. Sechster Bericht über den wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalt. – Brüssel.

EUROPÄISCHE KOMMISSION (HRSG.) (2014b): Mitteilung der Kommission: Aufbau des Verkehrskernetzes: Kernnetzkorridore und die Fazilität „Connecting Europe“. – Brüssel.

EUROPÄISCHE KOMMISSION (HRSG.) (2017): Meine Region, mein Europa, unsere Zukunft. Siebter Bericht über den wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalt. – Brüssel.

EUROPÄISCHE KOMMISSION (HRSG.) (2018a): EU investment in transport in Austria. – Brüssel.

EUROPÄISCHE KOMMISSION (HRSG.) (2018b): Prioritäten im Zeitraum 2014-2020, Online, https://ec.europa.eu/regional_policy/de/policy/how/priorities.

EUROPÄISCHES PARLAMENT (HRSG.) (2010): Decision No 661/2010/ EU on Union guidelines for the development of the trans-European network (recast). – Brüssel.

EUROPÄISCHES PARLAMENT (HRSG.) (2013): Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines europäischen Verkehrsnetzes und zur Aufhebung des Beschlusses Nr. 661/2010/EU. – Brüssel.

FALUDI, A. (2014) Europeanisation or Europeanisation of spatial planning? In: Planning Theory & Practice, 15(2), 155-169.

FLICK, U. (2011): Qualitative Forschung. Eine Einführung. – Reinbek bei Hamburg.

GIANNAKOUROU, G. (2012) The Europeanization of National Planning: Explaining the Causes and Potentials of Change. In: Planning Practice and Research, 27(1), 117-135.

GLÄSER, J. UND LAUDEL, G. (2009³): Experteninterviews und qualitative Inhaltsanalyse. – Wiesbaden.

HIESS, H., PFEFFERKORN, W., GRUBER, M., DORINGER, E. (2014): Leitbild der Großregion Obersteiermark Ost 2014+. – Wien.

KANNONIER, A. UND SCHINDELEGGGER A. (2018): Raumplanungsverfahren und Prozesse. In: ÖSTERREICHISCHE RAUMORDNUNGSKONFERENZ – ÖROK (HRSG.) (2018): Raumordnung in Österreich und Bezüge zur Raumentwicklung und Regionalpolitik; 126-138. – Wien.

KROMEY, H. (2005): "Qualitativ" versus "quantitativ" – Ideologie oder Realität? Symposium: Qualitative und quantitative Methoden in der Sozialforschung: Differenz und/oder Einheit? 1. Berliner Methodentreffen Qualitative Forschung, 24.-25. Juni 2005. Online: <http://www.berliner-methodentreffen.de/material/2005/kromrey.pdf> (31.3.2019)

LAG KOOPERATION UNTERKÄRNTEN (HRSG.) (2014): Lokale Entwicklungsstrategie der LAG Regionalkooperation Unterkärnten 2014 – 2020.

LAG-MANAGEMENT LEADER-REGION NIEDERÖSTERREICH SÜD (HRSG.) (2015): Lokale Entwicklungsstrategie Niederösterreich Süd 2014-2020. – Neunkirchen.

LAMNEK, S. (1993): Qualitative Sozialforschung. – Beltz.

LAMNEK, S. (2010⁵): Qualitative Sozialforschung. – Beltz.

LEONARDI, R. (2005): Cohesion policy in the European Union. The Building of Europe.

MAYRING, P. (2002): Einführung in die qualitative Sozialforschung. Eine Anleitung zu qualitativem Denken – Weinheim und Basel.

MAYRING, P. (2015¹²): Qualitative Inhaltsanalyse. Grundlagen und Techniken. – Weinheim und Basel.

MAYRING, P. (2016): Einführung in die qualitative Sozialforschung – Weinheim.

NÖ.REGIONAL.GMBH (HRSG.) (2015): Hauptregionsstrategie Industrieviertel 2024. – Sankt Pölten.

ÖBB INFRASTRUKTUR AG, BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, INNOVATION UND TECHNOLOGIE (HRSG.) (2018A): Rahmenplan 2018-2023. – Wien

ÖBB INFRASTRUKTUR AG (HRSG.) (2018b): Südstrecke. Online, https://www.oebb.at/infrastruktur/de/5_0_fuer_Generationen/5_4_Wir_bauen_fuer_Generationen/5_4_1_Schieneninfrastruktur/Suedstrecke/suedstreckeonline/

ÖBERG, M., CASE STUDIES ON TRANSPORT POLICY (2018): Complementary governance for sustainable development in transport: The European TEN-T Core network corridors. – Elsevier.

ÖSTERREICHISCHE RAUMORDNUNGSKONFERENZ – ÖROK (HRSG.) (1998): Raumordnung in Österreich. – Wien.

ÖSTERREICHISCHE RAUMORDNUNGSKONFERENZ – ÖROK (HRSG.) (2003): Raumordnung und Regionalentwicklung in Österreich und das ÖREK 2001 als gemeinsamer Rahmen.

ÖSTERREICHISCHE RAUMORDNUNGSKONFERENZ – ÖROK (HRSG.) (2018a): Raumordnung in Österreich und Bezüge zur Raumentwicklung und Regionalpolitik. – Wien.

ÖSTERREICHISCHE RAUMORDNUNGSKONFERENZ – ÖROK (HRSG.) (2018b): ÖROK-Atlas, Online, www.oerok-atlas.at.

REGIONALMANAGEMENT SÜDWESTSTEIERMARK (HRSG.) (2014): Regionales Entwicklungsleitbild der Südweststeiermark.

PIKE, A., RODRIGUEZ-POSE, A., TOMANEY, J. (2016): Local and Regional Development. – Routledge. – London.

PURKARTHOFFER, E. (2016) When soft planning and hard planning meet: Conceptualising the encounter of European, national and sub-national planning. In: European Journal of Spatial Development, 61.

VON SALDERN, S. (1992): Qualitative Forschung – quantitative Forschung: Nekrolog auf einen Gegensatz. In: Empirische Pädagogik, 6, 377-399.

SPIEKERMANN, K. und WEGENER, M. (1996): Trans-European networks and unequal accessibility in Europe. In: European Journal of Regional Development (EUREG) 4/96, 35-42.

STATISTIK AUSTRIA (Hrsg.) (2018): STATcube - Statistische Datenbank von Statistik Austria. Online 25.5.2018, <http://statcube.at/statistik.at/ext/statcube/jsf/dataCatalogueExplorer.xhtml> (25.11.2018)

STEAD, D. (2014): Rescaling Environmental Governance – the Influence of European Transnational Cooperation Initiatives. In: Environmental Policy and Governance, 337, 324-337.

UNGERBÖCK, L. (2015): Mini-Förderung für Koralm, Semmering fällt bei EU durch. In: Der Standard, online 10.6.2015, <https://derstandard.at/2000018931198/Semmering-durchgefallen-Koralm-abgeraeumt> (28.11.2018)

VEREIN FREUNDE DER SEMMERINGBAHN (HRSG.) (2010): Managementplan Welterbe Semmeringbahn.

WEGENER, M. (2008): SASI Model Description. – Dortmund.

WITZEL, A. (1985): Das problemzentrierte Interview. – In: Jüttemann, G. (Hrsg.): Qualitative Forschung in der Psychologie. – WEINHEIM, 227-255.

WOLF, B. UND PRIEBE, M. (2000): Wissenschaftstheoretische Richtungen. – Landau.

WOLF, W. (1995): Qualitative vs. Quantitative Forschung. In: KÖNIG, E. UND ZEIDLER, P. (Hrsg.)(1995): Bilanz qualitativer Forschung. Grundlagen qualitativer Forschung, 309-329. – Weinheim.

13 Abbildungsverzeichnis

13.1 Abbildungen

Abb. 1: TEN-Kernnetz. EUROPÄISCHE KOMMISSION 2013: 4.....	3
Abb. 2: Kernnetze in Österreich. BMVIT 2014: 6.	4
Abb. 3: Südbahnstrecke alt (blau) und neu (rot). Eigene Darstellung.....	6
Abb. 4: baltisch adriatischer Korridor. BODEWIG. 2018: 8.....	7
Abb.5: Strategien der Europäischen Raumordnung. PURKARTHOFFER 2016:4.....	12
Abb. 6: Grenzübergreifende Regionen in Österreich. ÖROK 2018a: 36.	12
Abb. 7: Organisationstruktur der österreichischen Raumordnung Teil 2. ÖROK 2018b.	14
Abb. 8: Ausgleich von Arbeit und Kapital zwischen zwei Regionen. PIKE et al 2016: 64	15
Abb. 9: Semmering-Basistunnel. ÖBB INFRASTRUKTUR AG 2018b.....	18
Abb. 10: Koralmbahn. ÖBB INFRASTRUKTUR AG 2018b.....	20
Abb. 12: Änderung der Gemeindebevölkerung. BMVIT 2012, Abb. 17	28
Abb. 13: Aufbau ÖBB Rahmenplan. ÖBB INFRASTRUKTUR AG 2018a, 3.....	30
Abb. 13A: Entwicklungsachsen ÖREK. ÖROK 2011: 34.	32
Abb. 14: Taktung ÖV Niederösterreich. AMT DER NIEDERÖSTERREICHISCHEN LANDESREGIERUNG 2015, 63	34
Abb. 15: ÖV-Angebot am Semmering im Zielnetz 2025+. AMT DER NIEDERÖSTERREICHISCHEN LANDESREGIERUNG 2015, 79.....	35
Abb. 16: Fahrgastfrequenzen Steiermark 2006 pro Werktag. AMT DER STEIERMÄRKISCHEN LANDESREGIERUNG 2008: 10.	36
Abb. 17: S-Bahnnetz Kärnten. (vgl. AMT DER KÄRNTNER LANDESREGIERUNG 2016, 31)	38
Abb. 18: Grundversorgung Obersteiermark-Ost. AMT DER STEIERMÄRKISCHEN LANDESREGIERUNG 2007, Tabelle 6.	42
Abb. 19: Schema regionaler Busverkehr Südweststeiermark. AMT DER STEIERMÄRKISCHEN LANDESREGIERUNG 2016, Tabelle 7.	43
Abb. 20: Verbindlichkeiten der Raumplanungsinstrumente der verschiedenen Ebenen in Österreich. ÖROK 2003.....	46
Abb. 21: SASI Modell. WEGENER 2008, Figure 1.	53

Abb. 22: Bezugspaare des Interviews. ATTESLANDER 2010: Abbildung 4-6.....64

Abb. 23: Verringerung des Materials. MAYRING 2015: 85, Abb.1169

13.2 Tabellen

Tab. 1: Organisationsstruktur der österreichischen Raumordnung Teil 1. Eigene Darstellung, Quelle: ÖROK 1998:23f9

Tab. 2: Gesprächspartner der ExpertInneninterviews.....62

14 Anhang

14.1 Abkürzungsverzeichnis

Abb.	Abbildung
Abs.	Absatz
Anm.	Anmerkung
Art.	Artikel
BMVIT	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
B-VG	Bundes - Verfassungsgesetz
bzw.	beziehungsweise
CEF	Connecting Europe Facility
EFRE	Europäischer Fonds für regionale Entwicklung
ESF	Europäischer Sozialfonds
EU	Europäische Union
EUREK	Europäisches Raumentwicklungskonzept
ERTMS	European Rail Traffic Management System
etc.	et cetera
et al.	Et alii/aliae (latein: und andere)
f./ff.	folgend/folgefolgend
Hrsg.	Herausgeber
INTERREG	Programm zur europäischen territorialen Zusammenarbeit
KMU	Kleine und mittlere Unternehmen
LAG	Lokale Aktionsgruppe (der Agenda 21)

LEADER	Liaison entre actions de développement de l'économie rurale, Verbindung zwischen Aktionen zur Entwicklung der ländlichen Wirtschaft
Mio.	Millionen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Mrd.	Milliarden
NÖ	Niederösterreich
SWOT	Strenghts, Weaknesses, Opportunities, Threats (Analyse)
Tab.	Tabelle
TEN	Transeuropäische Netze
uvm.	und viele mehr
vgl.	vergleiche
VOR	Verkehr Ost-Region
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
ÖREK	Österreichisches Raumentwicklungskonzept
ÖROK	Österreichische Raumordnungskonferenz
ÖV	öffentlicher Verkehr
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr
z.B.	zum Beispiel

14.2 Interviewleitfäden

14.2.1 Bundesebene

Interviewkürzel:

Name des Experten:

Organisation:

Datum:

Ort:

Dauer:

Themenblock „Einschätzung der Auswirkungen“

-Welche Rolle spielen TEN in ihrer Institution? Zu welchen Veränderungen kommt es?

-Welchen Mehrwert für die Regionen entlang des Korridors sehen Sie? Handel sowie Personenverkehr.

-Welche Chancen/Risiken können für die Regionen durch solche großen Infrastrukturinvestitionen entstehen?

Themenblock „Kommunikation und Zusammenarbeit“

Wie sehr konnte man, abgesehen von der Umsetzung der Projekte, als österreichische Behörde in die Planung des Korridors eingreifen?

-Welches Mitspracherecht bei der Planung der Großprojekte hatten/haben die betroffenen Gebiete?

-Wie bewerten Sie die Kommunikation mit den europäischen/regionalen Partnerinnen? Auf welchen Ebenen findet diese statt?

nur BMVIT: **Fühlen sie sich durch die TEN und deren Zeitrahmen und zielgebundenen Förderungen unter Druck gesetzt?**

Themenblock „Konflikte“

-Zielen die TEN Projekte in Österreich eher auf Güter- oder Personenverkehr ab? Welche Prämissen stehen im österreichischen Kontext im Vordergrund?

-Wird durch die Projekte die internationale Vernetzung der Ballungsräume der innerregionalen Entwicklung vorangestellt? Wenn ja, wie kann man entgegenwirken?

-Geschieht hier ein Schritt in Richtung einer Europäisierung der Raumordnung?
nur ÖBB: **Wie soll der Verkehr entlang der „alten“ Trassen aussehen?**

Themenblock „zukünftige Entwicklungen“

Ende der ersten Phase 2030: Welche Entwicklungen sehen sie als realistisch für die jeweiligen Gebiete?

Anmerkungen:

14.2.2 Länder/Verkehrsverbund

Interviewkürzel:

Name des Experten:

Organisation:

Datum:

Ort:

Dauer:

Themenblock „Einschätzung der Auswirkungen“

-Welche Rolle spielen TEN in ihrer Institution? Zu welchen Veränderungen kommt es?

-Welcher Mehrwert für den Personenverkehr Ihrer Region entsteht durch die TEN?

-Inwiefern nutzt man die Projekte als Motor für Entwicklung des ÖPNV?

-Berücksichtigt man bereits jetzt die TEN in den aktuellen Netzplänen?

Themenblock „Kommunikation und Zusammenarbeit“

-Wie sehr konnte man als Verkehrsverband in die Planung der Trassen eingreifen? Welche Form der Kommunikation mit anderen Beteiligten gibt es?

Themenblock „Konflikte“

-Die TEN haben große Auswirkungen auf den Fernverkehr, doch wie kann nach Ende der Projekte Ihrerseits ein regionaler Nahverkehr davon profitieren?

-Wie wird der Verkehr entlang der alten/neuen Trassen aussehen?

-Haben Sie das Gefühl, dass die TEN die internationale Vernetzung der Ballungsräume der innerregionalen Entwicklung des Verkehrs vorangestellt? Wenn ja, wie kann man als Verkehrsverbund gegen eine solche Entwicklung entgegenwirken sodass alle davon profitieren?

Themenblock „zukünftige Entwicklungen“

-Nach Fertigstellung der Bauvorhaben: Welche Entwicklungen sehen sie als realistisch für die jeweiligen Gebiete? Welche Chancen und Risiken sehen Sie?

Anmerkungen:

14.2.3 Regionalebene

Interviewkürzel:

Name des Experten:

Organisation:

Datum:

Ort:

Dauer:

Themenblock „Einschätzung der Auswirkungen“

-Welche Rolle spielen TEN in ihrer Region? Zu welchen Veränderungen kommt es?

-Welcher Mehrwert für Ihre Region entsteht durch die TEN? Welche Risiken entstehen?

-Wie weit berücksichtigt man bereits jetzt die TEN in den aktuellen Entwicklungsplänen? Welche nationalen und regionalen Leitlinien spielen eine Rolle?

-Inwiefern nutzt man die Projekte entlang des Südbahnabschnitts als Motor für andere Aspekte der Regionalentwicklung?

-Wird der bessere Anschluss an ein hochwertiges Verkehrsnetz regionale Probleme (Abwanderung, Pendlerquoten etc.) lösen können?

Themenblock „Kommunikation und Zusammenarbeit“

-Wie sehr konnte man als Region in die Planung der Trassen eingreifen?

-Welche Form der Kommunikation/Kooperation mit anderen Beteiligten gibt es?

Themenblock „Konflikte“

-Haben Sie das Gefühl, dass die TEN die internationale Vernetzung der Ballungsräume der innerregionalen Entwicklung voranstellt? Wie kann man entgegenwirken?

-Denken Sie, dass die EU versucht durch die TEN die regionale Planung zu ihren Gunsten zu nutzen, um mehr Einfluss in die nationale Planung zu gewinnen? Fühlen Sie sich in Ihrem Handlungsraum eingeschränkt?

Themenblock „zukünftige Entwicklungen“

-Ende der ersten Phase der TEN 2030, wo sehen Sie Ihre Region?

Anmerkungen:

Ich versichere:

- dass ich die Masterarbeit selbstständig verfasst, andere als die angegebenen Quellen und Hilfsmittel nicht benutzt und mich auch sonst keiner unerlaubten Hilfe bedient habe.
- dass alle Stellen, die wörtlich oder sinngemäß aus veröffentlichten und nicht veröffentlichten Publikationen entnommen sind, als solche kenntlich gemacht sind.
- dass ich dieses Masterarbeitsthema bisher weder im In- noch im Ausland (einer Beurteilerin/ einem Beurteiler zur Begutachtung) in irgendeiner Form als Prüfungsarbeit vorgelegt habe.
- dass diese Arbeit mit der vom Begutachter beurteilten Arbeit übereinstimmt.

Datum

Unterschrift