



EURÓPSKA ÚNIA
Európske štrukturálne a investičné fondy
OP Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020



MINISTERSTVO
DOPRAVY A VÝSTAVBY
SLOVENSKEJ REPUBLIKY



Änderung des operationellen Programms Integrierte Infrastruktur (Version 6.0)

Zusammenfassung der Strategiepapieränderungen

Umfassende Beratung zur Implementierung des OPs Integrierte
Infrastruktur 2014-2020

28. juni 2019

I. Grundangaben zum Strategiepapier

I.1 Inhalt und Hauptziele des Strategiepapiers und seine Beziehung zu anderen strategischen Dokumenten

I.1.1 Charakter des Strategiepapiers

Das operationelle Programm Integrierte Infrastruktur ist ein Programmdokument der Slowakischen Republik für die Inanspruchnahme der Hilfe aus den EU-Fonds für die Jahre 2014–2020 im Verkehrssektor sowie zur Verbesserung des Zugangs zu Informations- und Kommunikationstechnologien und zur Verbesserung ihrer Nutzung und Qualität. Das OPII wurde mit dem Durchführungsbeschluss C (2014) 8045 der Europäischen Kommission vom 28. Oktober 2014 genehmigt.

Für die Vorbereitung, Verwaltung, Überwachung und Bewertung von OPII ist das Leitungsorgan („LO“) zuständig, dessen Funktion vom Ministerium für Verkehr und Ausbau der Slowakischen Republik (nachstehend „MVA SR“) ausgeübt wird. Die Funktion der zwischengeschalteten Stelle (ZGS) für OPII wird vom Büro des stellvertretenden Premierministers der SR für Investitionen und Informatisierung ausgeübt¹. Die zwischengeschaltete Stelle ist im Rahmen des OPII ein Organ, das für die Erfüllung der Ziele der Prioritätsachse 7-Informationsgesellschaft zuständig ist, wobei der Umfang der Vollmacht zur Ausübung eines Teils der Aufgaben des Leitungsorgans im Vertrag über die Durchführung eines Teils der Aufgaben des Leitungsorgans durch die zwischengeschaltete Stelle innerhalb des OPII, Prioritätsachse 7, wirksam ab 29.10.2016 Nr. Z 58/2016, in der Fassung des ab 03. Mai 2018 wirksamen Nachtrags Nr. 1 festgelegt ist.

Die Folgenabschätzung des OPII in den Jahren 2013-2014 wurde vom Ministerium für Verkehr, Ausbau und regionale Entwicklung der Slowakischen Republik (nachstehend nur „MVAuRE SR“) in Zusammenarbeit mit dem Umweltministerium der Slowakischen Republik (nachstehend nur „UM SR“) nach der Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2001 über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme und nach dem Gesetz Nr. 24/2006 Ges. Slg. über die Umweltverträglichkeitsprüfung und über die Änderung und Ergänzung einiger Gesetze in der Fassung späterer Vorschriften (nachstehend „Gesetz 24/2006 Ges. Slg.“) sichergestellt. Die Umweltverträglichkeitsprüfung des OPII wurde auf den Internetseiten von MVAuRE SR, FM SR und UM SR veröffentlicht. Aufgrund der Prozessergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung von OPII gemäß den Bestimmungen des Gesetzes und der Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2001 wurde am 04. März 2014 vom UM SR die Stellungnahme erlassen, in der empfohlen wurde, OPII unter Einhaltung der darin festgelegten Bedingungen zu genehmigen.

Gemäß Artikel 30 der Allgemeinen Verordnung (Verordnung (EU) Nr. 1303/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates, wo die gemeinsamen Bestimmungen über den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung, den Europäischen Sozialfonds, den Kohäsionsfonds, den Europäische Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums und des Europäischen Meeres- und Fischereifonds sowie die Festlegung allgemeiner Bestimmungen über den Europäischen Fonds für

¹ Mit Verabschiedung des Gesetzes Nr. 171/2016 Ges. Slg. , aufgrund dessen das Gesetz Nr. 575/2001 Ges. Slg. über die Organisation der Tätigkeiten der Regierung und die Organisation der zentralen Staatsverwaltung in der Fassung späterer Vorschriften geändert und ergänzt wird und aufgrund dessen einige Gesetze geändert und ergänzt werden, wurde mit Wirkung vom 1.6.2016 die Verantwortung des Finanzministerium der Slowakischen Republik im Bereich der Informatisierung der Gesellschaft auf das Amt des stellvertretenden Premierministers der SR für Investitionen und Informatisierung übertragen. Im Anschluss an die Änderung des Kompetenzgesetzes genehmigte die Regierung der SR das Amt des stellvertretenden Premierministers für Investitionen und Informatisierung der SR als zwischengeschaltete Stelle für die Prioritätsachse 7 – Informationsgesellschaft. Die Funktion der zwischengeschalteten Stelle für die Prioritätsachse 7 OPII vor dem 01.06.2016 wurde vom Finanzministerium der SR ausgeübt.

regionale Entwicklung, den Europäischen Sozialfonds, den Kohäsionsfonds und den Europäischen Meeres- und Fischereifonds sowie die Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 1083/2006) festgelegt werden, ist das Leitungsorgan berechtigt, eine Änderung des operationellen Programms vorzuschlagen. Die Anträge auf die Änderung der Programme müssen ordentlich begründet sein und müssen insbesondere eine Beschreibung der erwarteten Auswirkungen der Programmänderungen auf die Erfüllung der Strategie der Union zur Sicherstellung eines intelligenten, nachhaltigen und integrativen Wachstums und der im Programm festgelegten konkreten Ziele enthalten.

Bei den Änderungen des Strategiepapiers, die auf nationaler Ebene vorbereitet und genehmigt werden müssen und sich auf die Umwelt auswirken könnten, bedarf es erneut seiner Umweltprüfung.

Die OPII-Initiativen beziehen sich insbesondere auf den derzeitigen Stand der Implementierung der Prioritätsachsen 4, 5, 6 und 7², die keinen angemessenen Fortschritt erzielen, bzw. über das Potenzial zur Erhöhung der Zuweisung verfügen. Durch das Leitungsorgan für OPII wurden neue und geänderte bestehende Tätigkeiten im Rahmen der Prioritätsachse 4, 5, 6 und 7 vorgeschlagen, die ihr Absorptionspotenzial erhöhen. Dies schafft die Voraussetzungen für eine mögliche Erhöhung des Finanzrahmens dieser Prioritätsachsen im Jahr 2019, entweder im Rahmen der internen Reallokation oder aus anderen operationellen Programmen. Die Änderung von OPII umfasst auch die Anpassung und Ergänzung des Inhaltes der ausgewählten Prioritätsachsen des operationellen Programms.

I.1.2 Inhalt des Strategiepapiers

Die Änderung von OPII Version 6.0 umfasst auch die Anpassung und Ergänzung des Inhaltes von ausgewählten Prioritätsachsen des operationellen Programms. Da die einzelnen Änderungen und Ergänzungen von OPII ziemlich allgemeinen formuliert sind, gibt es Vorschläge für konkrete Maßnahmen, aufgrund welchen die Änderung von OPII umgesetzt wird. Bei der Bewertung der möglichen Auswirkungen der Änderung von OPII werden diese spezifischen Tätigkeiten berücksichtigt (siehe Kapitel IV. Bewertungsbericht), so dass ihre kurze Beschreibung im Folgenden in der Beschreibung der Änderungen und Ergänzungen der Prioritätsachsen angeführt ist. Es sei ferner darauf hinzuweisen, dass trotz der Tatsache, dass die spezifischen Tätigkeiten derzeit der Bearbeitung von Projektdokumentationen und/oder zusammenhängenden Unterlagen (z. B. Machbarkeitsstudien) unterliegen, davon ausgegangen wird, dass im Falle der Genehmigung der vorbereiteten Dokumente und Studien aus OPII auch die eigene Umsetzung dieser Aktivitäten finanziert wird.

Das nachstehende Schema enthält einen Überblick über die Änderungen von OPII - der neu hinzugefügten territorial spezifizierten OPII-Ziele im Bereich des Wassertransports (Prioritätsachse 4)³, des Schienenverkehrs (Prioritätsachse 5) und der Straßeninfrastruktur (Prioritätsachse 6).

² Die Änderungen der Prioritätsachse 7 sind das Ergebnis von Konsultationen, die im Rahmen des SEA-Prozesses durchgeführt wurden, siehe Aufzeichnung der Verhandlungen vom 26. April 2019 (Anhang 1).

³ Im Falle des Hafens von Bratislava gibt es keine neue Absicht in der neuen Lokalität, sondern um die Änderungen in dem Umfang und der Art der Tätigkeiten innerhalb des Hafens.

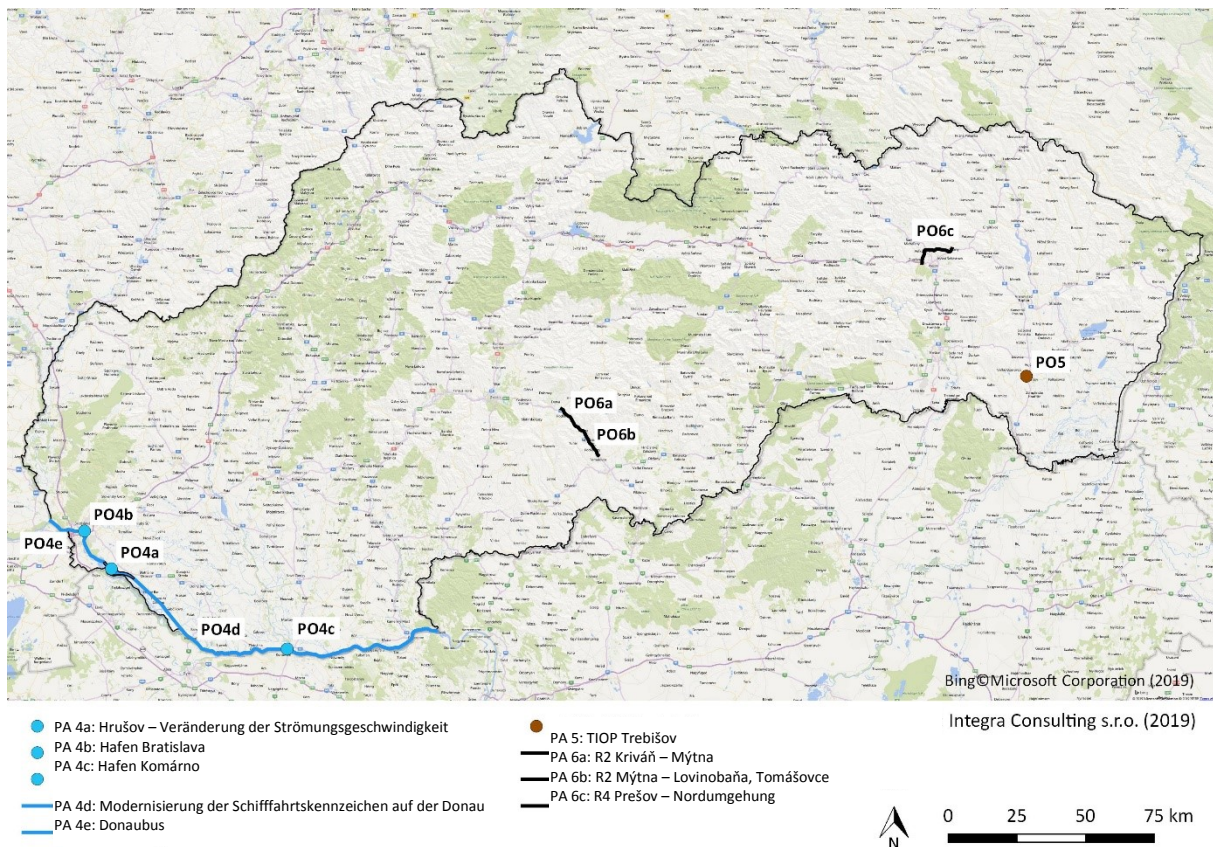


Bild I-1 Territorial spezifizierte Absichten im Rahmen des OPII

Zusammenfassung der vorgeschlagenen Änderungen im OPII:

- 1. Anpassung und Ergänzung des Inhaltes der Prioritätsachse 4,**
- 2. Anpassung und Ergänzung des Inhaltes der Prioritätsachse 5,**
- 3. Anpassung und Ergänzung des Inhaltes der Prioritätsachse 6,**
- 4. Anpassung und Ergänzung des Inhaltes der Prioritätsachse 7.**

1. Prioritätsachse 4-Wassertransportinfrastruktur (TEN-V CORE)

- **Änderung des Namens des spezifischen Ziels 4.1 einschließlich der Anpassung und Erweiterung seines Inhalts**

Im Rahmen der Änderung von OPII auf Version 6.0 schlägt das Leitungsorgan von OPII vor, den Namen des spezifischen Ziels 4.1 anzupassen. Neue Bezeichnung lautet wie folgt: „Spezifisches Ziel 4.1 Verbesserung der Qualität der auf der Wasserstraße Donau gewährten Dienstleistungen“. Das Leitungsorgan von OPII schafft im Rahmen eines spezifischen Ziels einen Raum für die Durchführung von Aktivitäten mit einer vorrangigen Ausrichtung auf die Bearbeitung von Vorprojekt- und Projektvorbereitungen sowie für die Durchführung konkreter Projekte zur Verbesserung der Schiffbarkeit der Donauwasserstraßen. Die Donauwasserstraßen-Interventionen umfassen Projekte, welche die Modernisierung und den Ausbau öffentlicher Häfen in Bratislava und in Komárno betreffen.

- **Ergänzung des öffentlichen Hafens Komárno für die Finanzierung aus den OPII-Mitteln**

Trotz der Tatsache, dass die Lage des öffentlichen Hafens in Bratislava als Haupthafen der Slowakischen Republik unbestritten bleibt und seine Modernisierung eine der Hauptprioritäten für den Binnenschiffsverkehr ist, zielt die MVA SR darauf ab, Ressourcen auch auf die Modernisierung

des öffentlichen Hafens in Komárno zu richten. Der öffentliche Hafen Komárno ist der zweitgrößte Hafen der SR, der sich am Zusammenfluss von Váh und der internationalen Wasserstraßen der Donau befindet, die Teil des TEN-V-Korridors der Rhein-Donau ist. Der öffentliche Hafen Komárno spielt eine wichtige Rolle beim Transport von Gütern mit Ursprung auf der Insel „Žitný ostrov“. Geplante Interventionen aus OPII im öffentlichen Hafen Komárno ergänzen die Projekte, die durch den Masterplan für die Beschaffung der Fazilität „Connecting Europe“ des Hafens und die Machbarkeitsstudie zur Bewertung komplementär ergänzt werden - ihr Ziel ist es, die Alternativen zur Modernisierung des öffentlichen Hafens zu beurteilen. Im Anschluss auf die Entwicklungsmöglichkeiten wird auch die Beschaffung der Projektdokumentation, als auch die eigene Modernisierung der Hafeninfrastruktur in der empfohlenen Variante geplant.

- **Anpassung von förderfähigen Begünstigten**

Die Anpassung und Ergänzung des PA-4-Inhaltes erfordert die Anpassung der Begünstigten in der Liste der förderfähigen Begünstigten der Prioritätsachse. Es wird erwartet, dass durch die Einbeziehung neuer Marktteilnehmer und insbesondere durch die Umsetzung der von ihnen vorgeschlagenen Projektpläne der Zustand der Navigationsparameter der internationalen Donauwasserstraßen verbessert und damit der Wassertransport für potenzielle Verkehrsunternehmen attraktiver gemacht wird und es kommt zur Erhöhung des Wassertransportanteils an der Verkehrsleistung in der SR. Übersicht der Subjekte, die vom Leitungsorgan OPII zur Ergänzung als förderfähige Begünstigte der PA 4 vorgeschlagen werden:

- Slovenský vodohospodársky podnik, Staatsunternehmen,
- Vodohospodárska výstavba, Staatsunternehmen,
- Slowakische Technische Universität in Bratislava,
- Pro-Danubia – Verband der Gemeinden für den Nahverkehr auf der Donau,
- Verkehrsamt.

Gleichzeitig wurde nach dem Erlass des Gesetzes Nr. 284/2018 zur Änderung des Gesetzes 338/2000 Ges. Slg. über die Binnenschifffahrt und die Änderung und Ergänzung einiger Gesetze in der Fassung späterer Vorschriften, aufgrund welchen bestimmte Gesetze geändert und ergänzt werden, die Streichung der Agentur für die Entwicklung des Wasserverkehrs aus der Liste der förderfähigen Begünstigten der PA 4 vorschlagen. Mit Verabschiedung des entsprechenden Gesetzes kam es zum 1. November 2018 zur Aufhebung der Agentur für die Entwicklung des Wasserverkehrs, deren Aufgaben das Ministeriums für Verkehr und Ausbau der SR als Rechtsnachfolger der Agentur übernimmt.

- **Anpassung der Bezeichnung der Aktivität „A.“ einschließlich der Anpassung und Erweiterung ihres Inhalts**

Im Anschluss an die Absicht, die entsprechenden Stufen der Projektdokumentation sowie die eigene Durchführung von Projekten zur Sicherstellung der erforderlichen Parameter der Wasserstraße Donau zu beschaffen, schlägt das Leitungsorgan von OPII vor, den Namen der Aktivität „A“ in „A. Verbesserung der Schiffbarkeit der Wasserstraße Donau“ zu ändern. Im Falle einer negativen Stellungnahme der EK zu den Ergebnissen von Machbarkeitsstudien für Projekte im Rahmen dieser Tätigkeit wird der Ausbau der betreffenden Infrastruktur nicht vom OPII finanziert.

Für die Implementierung dieser Anpassung wurde der Entwurf des Projektplans „Änderung der Durchflussmenge am unteren Ende des Staubeckens Hrušov – Vorprojekt- und Projektvorbereitung“ erarbeitet. Das Hauptziel dieses nationalen Projekts ist es, eine technische Lösung zu konzipieren, die eine Erhöhung der Fließgeschwindigkeit am unteren Ende des Staubeckens Hrušov gewährleistet, wodurch deren Verschmutzung verhindert und somit die Sicherheit des Wassertransports erhöht wird und die Voraussetzungen für die Entfernung enger Standorte der TEN-V-Wassertransportinfrastruktur und die Voraussetzungen für die Erhöhung der Attraktivität dieser Verkehrsweise für die Verkehrsträger und -betreiber im Bereich des Wassertransports geschaffen werden. Nach den Ergebnissen der bisher durchgeführten Überwachungen im Bereich der Umweltauswirkungen des Wasserwerkes Gabčíkovo kommt es zu einer ständigen Verschlechterung der Schifffahrtsbedingungen am unteren Ende des Staubeckens Hrušov. Die intensive

Verschlammung des Raumes der Schifffahrtskүнette am unteren Ende des Staubeckens Hrušov stellt Risiken vor allem im Bezug auf die Auswirkungen auf die Schifffahrt und verursacht, dass die erforderliche Wassertiefe für die Schifffahrt beim minimalen Betriebsniveau in diesem Abschnitt nicht gewährleistet ist. Die Bewertung der verfügbaren Überwachungen und Messungen sowie die Bewertung der laufenden Sedimentations- und Kolmatierungsprozesse zeigen, dass die bisher ergriffenen Maßnahmen in Form des Zurückziehens von Sedimenten unzureichend sind und durch neue Maßnahmen ergänzt werden sollten, die auf die Erhöhung der Geschwindigkeit am unteren Ende des Staubeckens Hrušov zu ergänzen sind, wodurch die Menge der gelagerten Sedimente reduziert wird.

Für die technische Lösung werden die Kosten-Nutzen-Analyse (CBA) und die Machbarkeitsstudie und anschließend die Dokumentation des Bauvorhabens entwickelt, welche die Grundlage für die Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz Nr. 24/2006 Ges. Slg. über die Bewertung der Umweltverträglichkeit sein wird.

- **Namensanpassung der Aktivität „B.“ einschließlich der Anpassung und Erweiterung ihres Inhalts**

Im Anschluss an die Ergänzung des öffentlichen Hafens Komárno für die Finanzierung durch OPII-Mittel, schlägt das Leitungsorgan von OPII vor, den Namen der Aktivität „B.“ auf *„B. Modernisierung und Ausbau öffentlicher Häfen in Bratislava und Komárno“* zu ändern.

Im Anschluss an den bestehenden Zustand der Sicherheit und des Sicherheitsschutzes in den öffentlichen Häfen ist es wünschenswert, geeignete Maßnahmen (Einführung des Hafenüberwachungssystems) zu ergreifen, um eine rasche Identifizierung von Notfällen und eine Verringerung der Reaktionszeit von Rettungs- und Interventionseinheiten sicherzustellen. Gleichzeitig muss die Implementierung geeigneter Notfallmaßnahmen sichergestellt werden, die im Fall der Entstehung von Notfällen die Minimierung von Schäden und die Rettung von Personen sicherstellen würden. Die Umsetzung der angeführten Sicherheitsmaßnahmen ist in beiden öffentlichen Häfen (Bratislava, Komárno) geplant.⁴

Nach der Anpassung der Aktivität „B.“ werden die Interventionen im öffentlichen Hafen Bratislava auch zur Unterstützung alternativer Kraftstoffe berechtigt, die zur Ökologisierung des Wasserverkehrs im Sinne der Empfehlungen der EK (Ausbau eines LNG-Terminals), zur Sicherstellung der Bedingungen für die ökologische Auffüllung von Betriebsflüssigkeiten in die Schiffe und die effektive Entsorgung der Betriebsabfälle, die aus dem Wassertransport und ihrer Entsorgung entstehen (Ausbau der Basis für die Schiffe), beitragen. Gleichzeitig wurden im Rahmen des bestehenden OPII-Textes Aktivitäten zur Modernisierung der betreffenden Hafeninfrastruktur – Landeelemente, senkrechte Kanten, Treppen, Küsten, Ankerplätze für Wartepositionen, Warnschilder usw. – entfernt, da die Ausführung dieser Maßnahmen nicht geplant ist.

Für die Implementierung dieser Anpassung wurden Vorschläge folgender Projektvorhaben erarbeitet:

- Basis für die Schiffe (Bratislava)

Das Projekt zielt darauf ab, eine technische und wirtschaftliche Studie zu erarbeiten: *„Ausbau einer Schiffsbasis im öffentlichen Hafen von Bratislava – Vorprojektvorbereitung“*, welche die am besten geeignete Technologie für Dienstleistungen im Zusammenhang mit der Betankung von Kraftstoffen und Trinkwasser für Schiffe, die Sammlung von Abfällen (Enttanken von Abwässern, Drainagewässern, Sammlung von Altölen, Sammlung von Kommunalabfällen,

⁴ Die Gesamtentwicklung beider öffentlicher Häfen wird im Prozess der Masterpläne gelöst. Die Strategie für die Entwicklung des öffentlichen Hafens Bratislava Phase II (Masterplan II) ist Gegenstand der SEA-Beurteilung, der Beurteilungsbeschluss wurde im Januar 2019 <https://www.enviroportal.sk/sk/eia/detail/strategia-rozvoja-verejneho-pristavu-bratislava-faza-ii-master-plan-ii> erlassen.

Die Mitteilung über den Strategiepapier für den Strategieplan der Entwicklung des öffentlichen Hafens Komárno (Masterplan) wurde im Dezember 2018 eingereicht.

Sammlung und Entsorgung gefährlicher Abfälle und andere), Behandlung (Reinigung/Verarbeitung) von Abfällen, ihren Transport, bzw. Auslassen des gereinigten Abwassers identifiziert.

- Ausbau eines LNG-Terminals im öffentlichen Hafen von Bratislava – Vorprojektvorbereitung

Das LNG-Terminal ist im Anschluss an eine breitere Vertriebskette geplant, wo der Erdgaslieferant durch die Pipeline die Lieferung zum Terminal im Hafen Bratislava sicherstellt, das anschließend von der Wasserstraße an den Endnutzer – sonstige Häfen an der Donau, u.ä. weitergeleitet wird. Da LNG nicht nur eine gehandelte Kommodität, sondern auch ein Brennstoff ist, wird auch die Nutzung des LNG-Terminals als LNG-Tankstelle vorausgesetzt. Die Machbarkeitsstudie zielt darauf ab, Technologien für die Herstellung und den Vertrieb von LNG zu identifizieren, sie im Bezug auf Umwelt, Wirtschaft und Sicherheit zu vergleichen und eine Technologie zu empfehlen, die im Bezug auf die Besonderheiten des öffentlichen Hafens Bratislava am besten angemessen wird. Die Machbarkeitsstudie wird in folgendem Umfang erarbeitet:

- Technische Studie
- Sicherheitsdokumentation für ausgewählte Technologie
- CBA
- EIA

- Port Security – Vorprojektvorbereitung

Ziel ist es, das System so zu gestalten, dass die Reaktionszeit im Notfall, den das installierte Überwachungssystem identifiziert, reduziert wird. Die Installation des Systems ist im gesamten Bereich der öffentlichen Häfen des Kernnetzes TEN-V-Core vorgesehen. Der erforderliche Bestandteil des Überwachungssystems ist die Bereitstellung von Informationen über die neu entstandenen notleidenden Situationen in den Frachthafenpools, die Navigation von Schiffen während der Notsituation zum und vom Hafen und der Austausch von Informationen im Hinblick auf die Sicherheitsbedingungen in den Gebietsbezirken der Häfen im Notfall, wodurch der Schutz des Hafens, der Schiffe und der Einrichtungen im Hafen sichergestellt wird. Gleichzeitig wird das System eine rasche Identifizierung der Notsituation gewährleisten und erforderlichenfalls Rettungs- und Interventionskomponenten fordern und so dazu beitragen, die negativen Auswirkungen von Umweltkatastrophen in den öffentlichen Häfen der TEN-V-Kernnetz zu mildern. Das Überwachungssystem wird bereits verfügbare Informationen über Navigationsdaten einzelner Systeme in seinem Betrieb verwenden, wie z.B. Flussinformationssystem (RIS).

• **Erweiterung des Tätigkeitsschwerpunkts „C. Einführung moderner Technologien in das Management von Linien- und Hafenbetrieben“**

Der ursprüngliche Schwerpunkt der betreffenden Tätigkeit war nur auf die Unterstützung von RIS gerichtet. Da diese Aktivitäten Gegenstand einer Kofinanzierung durch die Fazilität „Connecting Europe“ (CEF) sind, schlägt das Leitungsorgan von OPII vor, den Schwerpunkt der Tätigkeit um die Modernisierung der Navigationsmarkierungen zu erweitern, die den RIS-Bereich synergisch ergänzen. Die RIS-Anwendung und die Durchführung der damit verbundenen technischen Maßnahmen auf der Wasserstraße Donau ermöglichen eine Erhöhung der Infrastrukturkapazität, eine optimale Nutzung der bestehenden Infrastruktur und eine Erhöhung der Sicherheit des Schiffs- und Hafenbetriebs. Gleichzeitig schlägt dieser Abschnitt die Möglichkeit vor, die Bemessungsschiffe für den Betrieb der Wasserstraße Donau im Abschnitt vom Wasserwerk Gabčíkovo bis zur Stadt Štúrovo zu kaufen, wenn es die Machbarkeitsstudie bestätigt.

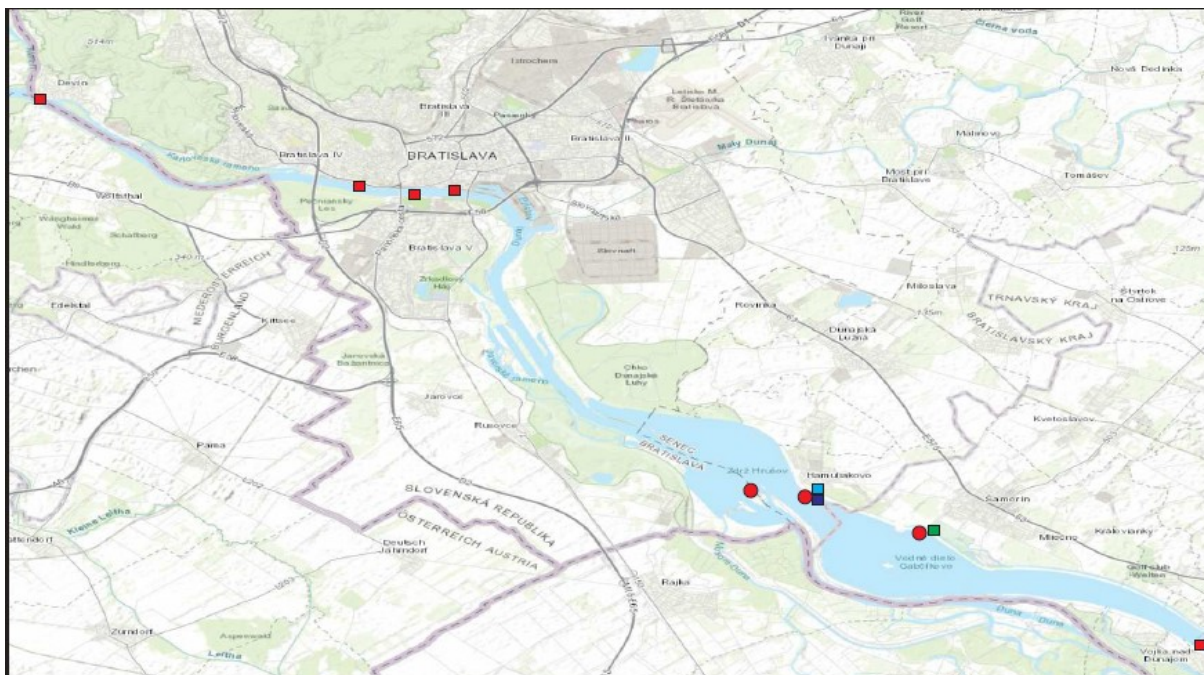
Für die Implementierung dieser Anpassung wurde der Entwurf des Projektvorhabens „Machbarkeitsstudie“ für das Projekt „Modernisierung der Bemessungstechnik und Navigationsmarkierung auf der Wasserstraße internationaler Bedeutung für die Donau“ erarbeitet. Dieses Projekt zielt darauf ab, die Bemessungstechnik und die Navigationsmarkierungen auf den Wasserstraßen internationaler Bedeutung für die Donau in einem Abschnitt von der staatlichen slowakisch-österreichischen Grenze (Fluss-km 1880.26) bis zur staatliche slowakisch-ungarische

Grenze (Fluss-km 1708.20) zu modernisieren. Die Studie wird eine Bewertung des Zustands von vorhandenen schiffbaren Zeichen und Techniken, die Planung der Installation und Modernisierung von beschilderten Navigationszeichen, bzw. Bemessungsanlagen, den Entwurf für die Modernisierung von Signalzeichen (intelligente AIS-AtoNs-Bojen, für das System ihrer Überwachung und Bedienung), die Konzeption der Integration des intelligenten Bojen- und virtuellen Bojensystems in das Flussinformationssystem, einen Vorschlag für eine optimale Art und Weise für die Trassierung der Schiffsstrecke in Bezug auf die bestehende Flotte von Slovenský vodohospodársky podnik, š. p. enthalten.

- **Ergänzung einer neuen förderfähigen Aktivität „D. Einführung einer regelmäßigen Personenschifffahrt an der Donau (Donabus)“**

Ziel der Aktivität ist es vor allem, die Binnenwasserstraßen als Mittel zur Verbesserung der Verkehrsbedienung der Agglomeration von Bratislava zu nutzen. Der Gegenstand dieser Aktivität besteht in der Umsetzung eines umfassenden Vorhabens zum Ausbau eines regelmäßigen Passagierschiffahrtssystems auf der Wasserstraße Donau auf der Strecke Šamorín-Bratislava. Das Ziel der vorgeschlagenen Tätigkeit ist die Einrichtung eines Wasser-Shuttle-Service für Personen zwischen Bratislava-Devín und dem Dorf Vojka nad Dunajom für etwa 50 km Donauroute, indem neue schwimmende Häfen (als Unterschlupf und Teil der Haltestellen mit Imbiss) in die bestehenden Häfen integriert werden, wodurch an der Donau 8 Haltestellen für Schiffe geschaffen werden. Die Kontinuität des Personenwasserverkehrs wird durch 7 Schiffe des Typs Katamaran mit einer Verdrängung des Schiffes von 40 t ohne Ladung und 50 t bei Vollladung gewährleistet. In der Nähe des Hafens in Hamuliakovo wird ein DEPO/Winterhafen errichtet. Im Rahmen der vorgeschlagenen Maßnahme wird auch den ursprünglichen Parkplatz erweitert und ein neuer Parkplatz gebaut.⁵

⁵ Die Absicht wurde im Januar 2019 vorgestellt, siehe <https://www.enviroportal.sk/sk/eia/detail/-pravidelna-osobna-vodna-doprava-po-dunaji-dunajbus->



Datum:
Oktober 2018



- Legende:**
- Vorhandenes Dock
 - Vorgeschlagene Maßnahmen
 - Neu gebautes Dock
 - Neuer Parkplatz
 - Winterdock – DEPO
 - Erweiterung des bestehenden

Bild I-2 Karte von breiteren Beziehungen für das Vorhaben Donaibus.

Quelle: Dokumentation des EIA-Plans, Oktober 2018, EKOJET, s.r.o., Industrie- und Landschaftsökologie

Die Mittel der PA 4 werden vorrangig auf den Erwerb einer Machbarkeitsstudie gerichtet, um das Potenzial für die Einführung der regelmäßigen Passagierschifffahrt in Agglomeration Bratislava nachzuweisen und wenn das Projekt gerechtfertigt wird, auch für den Erwerb der Projektdokumentation. Es wird vorausgesetzt, dass die Umsetzungsphase des Projekts insbesondere den Ausbau von Liegeplätzen für Schiffe, Park & Ride Parks und Wellenbrecher zum Schutz der Ankerplätze sowie den Kauf von Schiffen selbst, die den Personenverkehr ermöglichen, erfordern wird. Im Falle einer negativen Stellungnahme der EK zu den Ergebnissen der Machbarkeitsstudie werden weder der Ausbau der betreffenden Infrastruktur, noch der Kauf von Schiffen vom OPII finanziert.

2. Prioritätsachse 5 - Eisenbahninfrastruktur und Wiederherstellung mobiler Mittel

Das Leitungsorgan von OPII schlägt vor, in der PA 5 neue Aktivitäten hinzuzufügen und den bestehenden Text der Prioritätsachse genauer zu spezifizieren, nämlich:

- **Anpassung der Bezeichnung der Prioritätsachse 5 und Ergänzung eines neuen spezifischen Ziels 5.3**

Das Leitungsorgan von OPII schlägt die Anpassung der Bezeichnung der PA 5 vor, nämlich „Eisenbahninfrastruktur und Wiederherstellung mobiler Mittel“. Gleichzeitig schlägt das Leitungsorgan von OPII im Rahmen der Prioritätsachse 5 vor, ein neues spezifisches Ziel hinzuzufügen: „Spezifisches Ziel 5.3: Erhöhung der Attraktivität und Qualität der Dienstleistungen des öffentlichen Bahnverkehrs durch Wiederherstellung mobiler Mittel“. Ziel dieser Änderungen ist es, einen Raum für die Erneuerung des Parks von Schienenfahrzeugen im öffentlichen Schienenverkehr zu schaffen.

- **Ergänzung neuer Aktivität „I. Wiederherstellung mobiler Mittel des öffentlichen Personeneisenbahnverkehrs“**

Aufgrund des wachsenden Interesses der Fahrgäste am Schienenpersonenverkehr sieht der MVA SR die Möglichkeit, Projekte dieser Art in weiteren Regionen der Slowakei auszuweiten. Daher schlägt sie zur Unterstützung des Segments des Vorort- und Regionalverkehrs vor, die PA 5 um die Möglichkeit der Beschaffung von neuen Zuggarnituren vor allem primär in der Region Prešov zu ergänzen.

- **Ergänzung der Aktivität zum Aufbau von Kontrollpunkten im Bahnnetz der SR**

Das Leitungsorgan von OPII schlägt im Rahmen der Aktivität „B. Verringerung der Sicherheitsrisiken im Schienenverkehr (z. B. Beseitigung von Bahnübergängen mit Straßeninfrastruktur, Modernisierung von Bahnübergängen) vor, detaillierter das Vorhaben des Ausbaus von Kontrollpunkten des Infrastrukturmanagers (sog. check-points, Prüfpunkte) zu spezifizieren. Der Ausbau dieser Punkte kann einen wesentlichen Beitrag zur Verringerung der Zahl von Sicherheitsvorfällen und Verkehrsunfällen im Bahnnetz der SR leisten. Der Standort des Netzes und die technische Ausstattung konkreter Punkte, einschließlich der Methode der Datenintegration in das Bahnnetz der SR werden in Übereinstimmung mit der Machbarkeitsstudie und dem Konzept des Ausbaus von Kontrollpunkten im Bahnnetz der SR umgesetzt.

- **Anpassung der Bezeichnung der Aktivität „C.“ einschließlich der Anpassung und Erweiterung ihres Inhalts**

Im Anschluss an das Vorhaben aus den Mitteln der PA 5 ein Umsteigeterminal in Trebišov zu bauen, schlägt das Leitungsorgan von OPII vor, die Bezeichnung der Aktivität „C.“ wie folgt zu ändern: „C. Ausbau und Modernisierung von Umsteigeterminals des Personeneisenbahnverkehrs sowie der Terminals für den integrierten Personenverkehr und deren Anschluss an das Straßennetz“. Das Leitungsorgan von OPII schlägt die gegenständliche Anpassung vor, da das Hauptmerkmal des Baus in Trebišov die Integration von Verkehrssystemen beim Aufbau des Integrierten Verkehrssystems (ITS) im Rahmen der Selbstverwaltungsregion Košice - Integration des individuellen Verkehrs (Automobil-, Radverkehr), massenhaften Personenverkehrs (Bus und Bahn) und zugleich die Bündelung der Ausstattung auf kommerziellen Basis für die Passagiere, die einzelne individuellen Verkehrssysteme nutzen, ist.

3. Prioritätsachse 6 - Straßeninfrastruktur (außerhalb von TEN-T CORE)

Das Leitungsorgan von OPII schlägt eine detailliertere Spezifikation der bestehenden Fassung der PA 6 vor, nämlich:

- **Ergänzung von Schnellstraßen R2 und R4**

Im Bereich des Ausbaus von Schnellstraßen schlägt das LO OPII vor, die weiteren Abschnitte der Schnellstraßen R2 und R4 zu ergänzen, die im Falle einer Erhöhung des OPII-Finanzrahmens aus den Mitteln des operationellen Programms finanziert werden können. Überblick über die Abschnitte, die vom Leitungsorgan OPII als Ergänzung der PA 6 vorgeschlagen werden:

- R2 Kriváň – Mýtňa,
- R2 Mýtňa – Lovinobaňa, Tomášovce.

Das gegenständliche Bauwerk (enthält beide o.a. Abschnitte) wurde vom UM SR nach dem Gesetz des Nationalrates der SR Nr. 127/1994 Ges. Slg. über die Umweltverträglichkeitsprüfung in der Fassung des Gesetzes Nr. 391/2000 Ges. Slg. aufgrund welchem das oben erwähnte Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung geändert und ergänzt wird. Das EIA-Verfahren wurde mit abschließenden Stellungnahmen abgeschlossen: Stellungnahme „Schnellstraße R2 Zvolen-Lovinobaňa“ aus der Umweltverträglichkeitsprüfung ausgegeben vom UM SR am 17. Februar 2006 (4366/04-1.6) und abschließende Stellungnahme zur „Schnellstraße R2 Lovinobaňa –

Ožďany“ aus der Umweltverträglichkeitsprüfung ausgegeben vom UM SR am 18. Dezember 2007 (2329/07-3.4/ml).

Anschließend wurde in der Phase der Dokumentation für die Baubewilligung (DfBB) eine Mitteilung über die Änderung der vorgeschlagenen Maßnahme „Schnellstraße R2 Kriváň - Lovinobaňa, Tomášovce“ erstellt, die dem UM SR vorgelegt wurde, das auf Grundlage der Mitteilung vom 13. Februar 2017 beschloss, dass keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf die Umwelt vorgesehen sind und daher keinen Gegenstand der Prüfung gemäß Artikel 18 Abs. 1, Lit. e.) des Gesetzes Nr. 24/2006 Ges. Slg. über die Umweltverträglichkeitsprüfung in der Fassung späterer Vorschriften darstellt. Am 07. Juni 2017 reichte die Národná diaľničná spoločnosť, a.s. eine zweite Mitteilung über die Änderung der „Schnellstraße R2 Kriváň - Lovinobaňa, Tomášovce, I. Abschnitts Kriváň - Mýtňa“ ein. Das UM SR leitete das Verfahren im Untersuchungsverfahren ein. Am 23. August 2017 wurde der Beschluss des UM SR (Nr. 6260/2017-1.7/dj R) erlassen, in dem die vorgeschlagenen Änderungen des Projektes nicht weiter geprüft werden müssen. Am 25. September 2017 wurde dem UM SR ein Widerspruch gegen die Entscheidung Nr. 6260/2017-1.7/dj R durch den Verfahrensbeteiligten eingereicht. Über den Widerspruch wurde noch nicht entschieden.

Für beide Abschnitte wurde 2018 eine gemeinsame Änderungsmeldung bearbeitet, aber jeder Abschnitt befindet sich in einer anderen Phase der Projektvorbereitung. Für den Abschnitt Kriváň - Mýtňa werden die „Technischen Anforderungen für die Ausführung von Bauarbeiten“ (in Form von Ausschreibungsunterlagen) verarbeitet, für das Segment Mýtňa - Lovinobaňa, Tomášovce werden die Unterlagen für die Baubewilligung bearbeitet.



Bild I-3 Strecke der Schnellstraße R2 im Abschnitt Kriváň – Lovinobaňa.

Quelle: Mitteilung über die Änderung der vorgeschlagenen Maßnahme gemäß Anhang 8a des Gesetzes Nr. 24/2006 Slg. Integra Consulting s.r.o., 2018.

Ein weiterer Abschnitt, dessen Ergänzung in die PA 6 vorgeschlagen wird, ist:

- R4 Prešov - Nordumgehung.

Es handelt sich um den Bau der Schnellstraße R4 im Abschnitt der Nordumgehung der Stadt Prešov in der vorgeschlagenen Kategorie R 24.5/100 mit der Funktion des Ausschlusses des Transitverkehrs, der aktuell durch die Stadt Prešov geführt wird. Der Zweck des Bauwerkes ist es, die Autobahn D1 mit der Schnellstraße R4 Kapušany – Giraltovce so zu verbinden, dass es zur Entlastung des Verkehrs aus dem bestehenden Kommunikationsnetz der Stadt Prešov und durch die Einfügung von Anschlussstellen zur Verteilung des Quell- und Zielverkehrs kommt. Dies wird zu mehr Sicherheit für die Verkehrsteilnehmer und zu mehr Kontinuität und Fahrkomfort führen. Die Anschlussstelle Prešov-Nord wird dafür sorgen, dass der Transitverkehr von der Straße I/68 aus der zentralen Stadtzone ausgeschlossen und die Straße I/68 direkt an D1 und R4 angeschlossen wird.

Im Jahre 2004 wurde der Beurteilungsbericht des Vorhabens „Schnellstraße R4 Prešov – Nordumgehung“ (Dopravoprojekt, a.s. Bratislava) erarbeitet, der anschließend dem UM SR als der zuständigen Behörde gemäß Gesetz Nr. 24/2006 Ges. Slg. vorgelegt. Das UM SR hat eine abschließende Stellungnahme zur Umweltverträglichkeitsprüfung am 17. Februar 2006 ausgegeben. Im Jahr 2009 wurde die Dokumentation für den Gebietsbeschluss (DfGB) erarbeitet, die aus der Sicht der für die Umweltverträglichkeitsprüfung wesentlichen Faktoren wesentliche Änderungen in Tunneln, Brücken, Schutzmauern und Flächenverbrauch darstellte. Während der Vorbereitung des Baus wurden im Jahr 2014 weitere Änderungen vorgenommen, die sich in der Projektdokumentation für die Baubewilligung (DFBB) und anschließend in zwei Mitteilungen zur Änderung der vorgeschlagenen Tätigkeit (2015 und 2017) widerspiegeln.

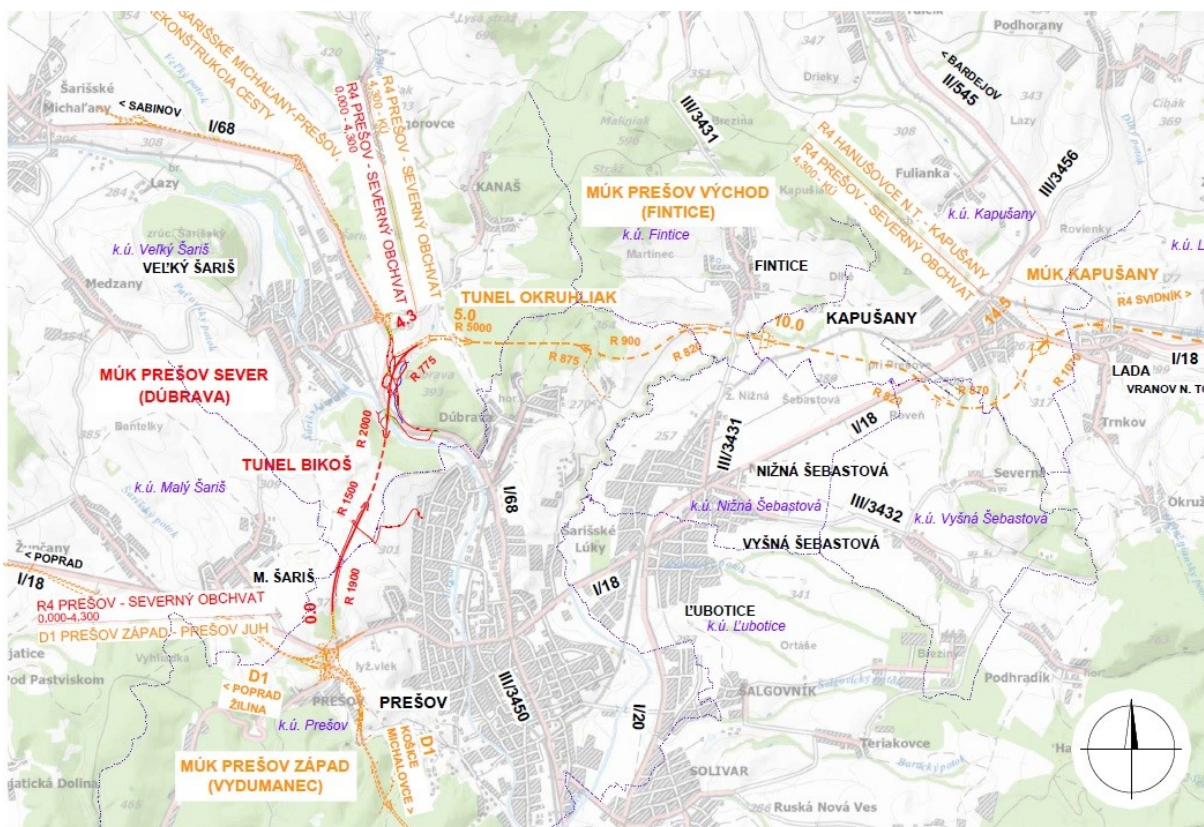


Bild I-4 Übersichtssituation des Abschnittes R4 Prešov – Nordumgehung.

Quelle: R4 Prešov – Nordumgehung, Dokumentation für die Bauausführung. HBH Projekt spol. s r.o., 2017.

- **C. Unterstützung der Einführung alternativer Brennstoffe in den Straßenverkehr**

Ziel dieser neuen Tätigkeit ist es, die Entwicklung des Marktes für alternative Kraftstoffe im Straßenverkehr, einschließlich der Entwicklung der entsprechenden Infrastruktur, zu fördern. Die einschlägigen Maßnahmen zur Förderung alternativer Kraftstoffe werden durch Finanzinstrumente

implementiert, die auf nationaler Ebene eingerichtet und in das OPII aufgenommen werden. Die ausgewählten Maßnahmen werden den nationalen politischen Rahmen und die nationale Politik für den Einsatz von Infrastrukturen für alternative Kraftstoffe respektieren, die von der Regierung der SR im Jahr 2016 gemäß den Bestimmungen der Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2014 über den Aufbau einer Infrastruktur für alternative Kraftstoffe genehmigt wurden. Der vielversprechendste Bereich der Unterstützung aus OPII, im Einklang mit dem Aktionsplan für die Entwicklung der Elektromobilität in der Slowakischen Republik, scheint die Unterstützung des Ausbaus der Ladeinfrastruktur für Elektromobile zu sein.

4. Prioritätsachse 7 – Informationsgesellschaft

- **Unterstützung des Aufbaus von intelligenten Städten und Regionen durch IKT (Ergänzung der Aktivität im Rahmen des spezifischen Ziels 7.4.)**

Die Informations- und Kommunikationstechnologien (IKT) spielen eine wichtige Rolle bei der Umwandlung von Städten, der CO₂-Emissionen, bei effizienterer Nutzung der Energiequellen und bei besseren Dienstleistungen für die Bürger. IKT sind ein integraler Bestandteil und Grundlage der Konzepte intelligenter Städte, da sie die Integration unterschiedlicher städtischer Systeme und Prozesse ermöglichen. Diese neue Aktivität zielt darauf ab, die Nutzung von IKT in Städten zu fördern. Die Begünstigten nationaler Projekte werden Pilotstädte sein, wobei mit der Anbindung der Europäischen Kommission und der Weltbank gerechnet wird, die bereits im Rahmen der Initiative „Catching-up regions“ mit der Selbstverwaltungsregion Prešov und der Selbstverwaltungsregion Banská Bystrica zusammenarbeiten.

- **Unterstützung innovativer Lösungen für KMU, welche Daten und Dienstleistungen der öffentlichen Verwaltung nutzen (Ergänzung der Aktivität im Rahmen des spezifischen Ziels 7.2)**

Ziel dieser neuen Tätigkeit ist die Schaffung eines Fonds für Kleinprojekte, der mittels des Gutscheinmechanismus innovative kleine und mittlere Unternehmen (KMU) unterstützen würde, die offene Daten der öffentlichen Verwaltung zur Erstellung neuer Anwendungen und Dienste verwenden. Der Fonds für kleine Projekte wird in der Praxis im Rahmen eines nationalen Projekts durchgeführt, dessen Begünstigter anschließend an die Zuwendungsempfänger Gutscheine zuweist, um die Entstehung innovativer Anwendungen mit Hilfe offener Daten der öffentlichen Verwaltung zu finanzieren. Der Begünstigte des Nationalprojektes ist das Amt des stellvertretenden Premierministers der SR für Investitionen und Informatisierung. Zuwendungsempfänger sind natürliche oder juristische Personen nach § 2 Abs. 2 des Handelsgesetzbuches, die auf dem Gebiet der Slowakischen Republik eingetragen sind und die Unternehmenstätigkeit auf dem Gebiet der Slowakischen Republik ausführen.