



September 2010
AK Positionspapier

Konsultation über die künftige Politik für das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN V)

Wir über uns

Die Bundesarbeitskammer ist die gesetzliche Interessenvertretung von rund 3,2 Millionen ArbeitnehmerInnen und KonsumentInnen in Österreich. Sie vertritt ihre Mitglieder in allen sozial-, bildungs-, wirtschafts- und verbraucherpolitischen Angelegenheiten auf nationaler als auch auf der Brüssler EU-Ebene. Darüber hinaus ist die Bundesarbeitskammer Teil der österreichischen Sozialpartnerschaft.

Das AK EUROPA Büro in Brüssel wurde 1991 errichtet, um die Interessen aller Mitglieder der Bundesarbeitskammer gegenüber den Europäischen Institutionen vor Ort einzubringen.

Zur Organisation und Aufgabe der Bundesarbeitskammer in Österreich

Die Bundesarbeitskammer Österreichs bildet die Dachorganisation von neun Arbeiterkammern auf Bundesländerebene, die gemeinsam den gesetzlichen Auftrag haben, die Interessen ihrer Mitglieder zu vertreten.

Im Rahmen ihrer Aufgaben beraten die Arbeiterkammern ihre Mitglieder unter anderem in Fragen des Arbeitsrechts, des Konsumentenschutzes, in Sozial- und Bildungsangelegenheiten. Mehr als drei Viertel der rund 2 Millionen Beratungen jährlich betreffen arbeits-, sozial- und insolvenzrechtliche Fragestellungen. Darüber hinaus nimmt die Bundesarbeitskammer im Rahmen von legislativen Begutachtungsverfahren die Aufgabe wahr, die Positionen der ArbeitnehmerInnen und der KonsumentInnen gegenüber dem Gesetzgeber in Österreich als auch auf EU-Ebene einzubringen.

Alle österreichischen ArbeitnehmerInnen sind per Gesetz Mitglied der Arbeiterkammern. Die Mitgliedsbeiträge sind gesetzlich geregelt und betragen 0,5 Prozent des Bruttoeinkommens (maximal bis zur Höchstbemessungsgrundlage in der Sozialversicherung). 560.000 (ua Arbeitslose, Eltern in Karenz, Präsenz- und Zivildienstler) der rund 3,2 Millionen Mitglieder sind von der Zahlung des Mitgliedsbeitrages befreit, haben aber Anspruch auf das volle AK-Leistungsangebot!

Herbert Tumpel
Präsident

Werner Muhm
Direktor

Executive Summary

Ziel der TEN ist die Entstehung eines integrierten europäischen Verkehrs-systems, das Probleme in Umweltschutz und Klimawandel im Zusammenhang mit der „Europa 2020“ Strategie besser bewältigt.

Die EU-Kommission bittet in ihrer aktuellen Konsultation über die künftige Politik für das Transeuropäische Verkehrsnetz um Anmerkungen und Vorschläge, auch zur Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen „TEN-T policy – Background Papers“. Ziel der TEN bzw der TEN-Revision ist die Entstehung eines integrierten europäischen Verkehrssystems zu fördern, das Probleme des Umweltschutzes und des Klimawandels im Zusammenhang mit der „Europa 2020“ Strategie besser bewältigt.

Laut Kommission fasst dieses Arbeitspapier die Ergebnisse der Konsultation über das im Februar 2009 veröffentlichte Grünbuch zusammen und nennt die wichtigsten Schlussfolgerungen.

Nach Ansicht der AK erwecken die durchgehend gewählten Formulierungen von „some“, „a number“ oder einer „overwhelming majority“ an Rückmeldungen ein verzerrtes Bild über das tatsächliche Ausmaß der Zustimmung zu einzelnen Vorschlägen der Kommission.

Besonders prekär ist die ausführliche Darstellung von Einzelmeinungen, ohne deren relatives Gewicht an den gesamten Aussagen zu veranschaulichen. So werden im Verlauf des Dokumentes mehrfach Einzelaussagen über gesamte Absätze sehr detailliert

dargestellt, festzuhalten ist, dass eine einzelne Meinung bei über 300 Befragten ca 0,33% der Rückmeldungen repräsentiert. Durch diesen am Textanteil beträchtlichen Umfang entsteht beim Leser eine sehr hohe Gewichtung dieser Einzelaussagen, vor allem da gleichzeitig eine genaue Darstellung der Mehrheit der Meinungen zum jeweiligen Thema fehlt.

Auch zu sehr wichtigen Aussagen werden keinerlei Angaben gemacht, wie viele der Teilnehmer die jeweilige Meinung vertreten. So wird etwa in Bezug auf den Einsatz von schwereren Fahrzeugen und Zügen eine Formulierung gewählt, wonach in Rückmeldungen vorgeschlagen wird, dass diese zur Lösung von mangelnder Leistung auf bestimmten Korridoren beitragen (Seite 23). Von wem und von wie vielen Beiträgen diese Meinung vertreten wird, wird nicht genannt.

Gleiches gilt für PPP – hier wird festgehalten: „Regarding private-sector participation, a number of contributors made constructive proposals on how to encourage private involvement.“ (Seite 16). Dezidiert genannt werden sechs einzelne Beiträge, was die Frage aufwirft, welche Meinung die über 290 anderen Stakeholder vertreten.

An anderer Stelle wird geschrieben, dass ein Beteiligter der Binnenschiff-

fahrt angibt, die Implementierung von RIS habe zu höherer Effizienz der Schifffahrt beigetragen – nicht aufgezeigt wird, dass einer von insgesamt 22 Konsultationsteilnehmern nur 4,5% dieses Sektors repräsentiert.

Diese Beispiele verdeutlichen, dass die von der Kommission gewählte Darstellung und Ausformulierung der Konsultationsbeiträge einerseits zu sehr verzerrten Annahmen über die tatsächlichen Gewichte der Meinungen in den Rückmeldungen beitragen und andererseits viele Fragen über die Bedeutsamkeit der vorgestellten (Einzel-) Rückmeldungen offen lassen.

Im Hinblick auf die laufende Konsultation weist die AK darauf hin, dass für die Auswertung qualitativer Daten Verfahren existieren, die zu wesentlich objektiveren Erkenntnissen führen, als die von der Kommission gewählte Darstellung und Wiedergabe einzelner Wortmeldungen. Wünschenswert ist zumindest eine prozentuelle Angabe darüber, wie viele Wortmeldungen eine bestimmte Ansicht teilen, dies macht es für den Leser einfacher das Gewicht der Ansichten beurteilen zu können. Dadurch könnte schon in einer sehr frühen Phase sichergestellt werden, dass die künftige TEN-V-Politik einem möglichst breiten Konsens folgt, statt ein Flickwerk von nicht transparenten Einzelinteressen darzustellen.

Wünschenswert wäre zumindest eine prozentuelle Angabe darüber, wie viele Wortmeldungen eine bestimmte Ansicht teilen.

Die Position der AK im Einzelnen

Frageblock 1 (Seite 9-10):

1. **Sind die oben angeführten Grundsätze und Kriterien für die Planung des Kernnetzes angemessen und praktikabel? Welche Stärken und Schwächen sehen Sie, und welche Aspekte könnten zusätzlich berücksichtigt werden?**
2. **In welchem Maße tragen die zusätzlichen Infrastrukturmaßnahmen zu den Zielen eines zukunftsorientierten Verkehrssystems bei? Gibt es Möglichkeiten, ihre Wirkung zu steigern?**
3. **Welche besondere Rolle könnte die TEN-V-Planung generell bei der Stärkung des Beitrags des Verkehrssektors zu den Zielen der „Europa 2020“-Strategie leisten?**

zu Frage 1 – Frageblock 1:

Seitens der AK wird bei den Kriterien mit Nachdruck kritisiert, dass die Verlagerung des Verkehrs auf umweltfreundliche Verkehrsträger, immerhin ein langjähriges Ziel der EU, nicht mehr angeschnitten wird. Die stattdessen forcierte „Ko-Modalität“ ist sicher nicht in der Lage im gleichen Ausmaß für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung zu sorgen.

Aufgrund der fehlenden Internalisierung der externen Kosten bei den

Verkehrsträgern verfehlt eine nur am Prinzip der Ko-Modalität ausgerichtete TEN-V-Planung zwangsläufig die Erreichung der EU-Leitinitiative „Ressourcenschonendes Europa“. Bei der Finanzierung von TEN-Projekten müssen konsequenterweise die Verkehrsträger Schiene und Wasser bevorzugt werden.

Will man die langfristigen Ziele der EU (wie Lissabon-Strategie, nachhaltiger Verkehr) mit der TEN-V-Planung in Übereinstimmung bringen, so sollte man, neben den von der EK genannten Aspekten, folgende Kriterien berücksichtigen:

- Priorisierung der Schiene gegenüber der Straße;
- Verbesserung der Kostenwahrheit im Verkehr
- Berücksichtigung des ArbeitnehmerInnenschutzes: Ziel der EU muss es sein, einheitliche, rechtlich bindende und kontrollierbare Regelungen bei den geistigen und physischen Anforderungen, insbesondere an das sicherheitsrelevante Personal, im Bereich der Ausbildung sowie der Einsatz-, Arbeits- und Ruhezeit zu etablieren. Dazu gehört auch ein ausreichendes Angebot an Rastanlagen zur Einhaltung von Lenk- und Ruhezeiten im Transportgewerbe.
- keine Beschränkung der Priorität

Die AK kritisiert, dass die Verlagerung des Verkehrs auf umweltfreundliche Verkehrsträger nicht mehr angeschnitten wird.

ten auf ein Kernnetz, die Planung muss sowohl die Zubringer als auch Ausweichrouten einbeziehen;

- Begleitend zum Infrastrukturausbau muss auch deren Nutzung sichergestellt werden. Wenn zB Hauptstädte als wichtige Knotenpunkte definiert werden (Seite 7), dann sollte dort auch Personenverkehr stattfinden. Faktum ist, dass die Anzahl der Städtedirektverbindungen und Nachtzüge in der Vergangenheit zurückgegangen ist. So gibt es von Wien keine Direktzüge mehr nach Brüssel, Paris oder Amsterdam. Der Ausbau von Infrastruktur alleine ist also nicht das entscheidende Kriterium für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung bzw Verlagerung auf umweltfreundlichere Verkehrsträger.

Zu begrüßen ist, dass die Kommission die Raumplanung als „zu berücksichtigende Anforderung“ formuliert. Leider bleibt die Raumordnung bei den Zielen unberücksichtigt.

Zu begrüßen ist auf jeden Fall, dass die Kommission die Raumplanung als „zu berücksichtigende Anforderung“ formuliert. Leider bleibt die Raumordnung bei den Zielen unberücksichtigt. Dies ist insofern unverständlich, als über Maßnahmen der Raumordnung massiv in die Verkehrsentstehung, und dadurch in die Verkehrsvermeidung, eingegriffen werden kann. Der AK ist durchaus bewusst, dass die Raumordnung grundsätzlich dem Subsidiaritätsprinzip unterliegt. Dennoch kann die EU-Kommission auch hier zumindest Empfehlungen abgeben.

Was den Stellenwert des Gesamtnetzes betrifft, unterstützt die AK die Ansicht der Kommission wonach das künftige Gesamtnetz die Zugänglichkeit des Kernnetzes sowie den konkreten Zugang dazu gewährleisten und zum inneren Zusammenhalt der Union sowie zur Verwirklichung des Binnenmarktes beitragen sollte. Dennoch ist im Hinblick auf die vorrangigen Interessen das Verhältnis zwischen der Entwicklung der Langstrecken-Infrastruktur, Kohäsion und regionalen Entwicklungszielen nicht ganz geklärt.

Die TEN-V Planung ist mit vielen Unsicherheiten in Bezug auf Faktoren konfrontiert, die die Nachfrage beeinflussen: Wirtschafts- und Bevölkerungsentwicklung, Energiepreise, Preisbildung und mangelnde Anlastung externer Kosten im Verkehrssektor, Entwicklung urbaner und ländlicher Strukturen, Verhaltensänderungen und technologische Entwicklungen.

Aus Sicht der AK sollte die neue Infrastruktur daher nicht nur darauf geprüft werden, wie „klimafest“ sie ist (wie im Grünbuch vorgeschlagen) sondern auch darauf, welche Probleme bei wirtschaftlichen Krisen auftreten werden. Eine wichtige Fragestellung ist aus dieser Sicht auch ob bzw wie in Krisenzeiten der Betrieb der vorhandenen Strukturen gewährleistet werden kann. Szenarios umfassen aber nicht nur wirtschaftliche Faktoren sondern auch

die Verfügbarkeit von Rohstoffen und vor allem von Energieträgern die von der EU importiert werden müssen und somit zu Abhängigkeiten führen. Die AK weist darauf hin, dass der Eisenbahnverkehr den europäischen Transportmarkt schon jetzt unabhängiger von Schwankungen der Treibstoffpreise macht, was wenn, wie in Österreich, die Eisenbahnen zu einem überwiegenden Teil mit Elektrizität aus erneuerbaren Energieträgern betrieben werden.

Die EK schreibt in ihrem Konsultationspapier (Seite 6), dass die Planung eines Kernnetzes nicht zu einem neuen Infrastrukturprogramm von enormem Umfang führen soll. *„Es soll vielmehr die Grundlage für ein effizientes, weniger kohlenstoffintensives, sicheres und vor Gefahren geschütztes Verkehrssystem bilden, wobei die Kontinuität laufender Projekte gesichert, der Beseitigung wichtiger Engpässe die notwendige Aufmerksamkeit geschenkt und weitgehend auf bestehenden Infrastrukturen aufgebaut wird“*. Auch aus dieser Grundsatzüberlegung heraus ist das Abgehen von der Bevorzugung der Schiene und Wasserstraßen als Kontinuitätsbruch zu sehen.

Der Vollständigkeit halber sei bei dieser Gelegenheit nochmals hervorgehoben, dass es für uns von zentraler Bedeutung ist, dass der Korridor Nr 17, Eisenbahnachse Paris-Straßburg-Stuttgart-München-Wien-Bratislava, über Salzburg geführt wird.

Aus unserer Sicht fällt weiters auf, dass bei den Schienenprojekten die Eisenbahnachse Prag-Linz im Gegensatz zu

früheren TEN-Programmen nicht als Hochleistungsstrecke ausgewiesen ist. Diese Strecke hat immer noch sehr hohe Bedeutung für den Güterverkehr und ein, bei entsprechender Prioritätensetzung, enorm hohes Potenzial für die Zukunft. Immerhin geht es bei dieser Verbindung um einen zentralen Bestandteil der Eisenbahnachse Prag-Budweis-Linz-Graz-Maribor mit direktem Anschluss in die Häfen Triest und Koper mit einer nicht zu unterschätzenden Zubringerfunktion zur Rhein-Main-Donau-Wasserstraße, einem Verkehrsträger mit wenig Energieverbrauch und geringer Umweltbelastung. Angesichts der Tatsache, dass die Pyhrnbahn als Teil dieser transeuropäischen Schienenverbindung sehr wohl im Programm ist, ist unseres Erachtens unbedingt auch die Summeraubahn bis Budweis und der weitere Streckenteil bis Prag aufzunehmen, damit hier nicht ein Engpass („Flaschenhals“) entsteht.

Die AK gibt grundsätzlich zu bedenken, dass die vorgesehene Verbindung der „alten und neuen Mitgliedsstaaten“ nicht nur, wie aktuell vorgesehen, über bessere Verbindungen von Ost nach West zu erreichen ist. Es wird auf die geographischen und politischen Gegebenheiten des Kontinents (vgl. u.a. die Lage der Knotenpunkte Prag und Ljubljana) hingewiesen. Von gleicher Bedeutung sind hier auch die Nord-Süd Verbindungen zwischen „alten“ und „neuen“ Mitgliedsstaaten sowie Relationen innerhalb der Mittel- und Osteuropäischen Staaten.

Zusätzliche prioritäre Nord-Süd Verbindungen würden den veränderten

Die AK gibt zu bedenken, dass die vorgesehene Verbindung der „alten und neuen Mitgliedsstaaten“ nicht nur über bessere Verbindungen von Ost nach West zu erreichen ist.

Die AK vermisst ein klares Konzept für den Hochgeschwindigkeitsverkehr, der künftig eine bedeutendere Rolle spielen soll.

Güterverkehrsströmen weitaus besser Rechnung tragen als eine Einschränkung auf Ost-West Relationen. Es wird auf die sprunghaft angestiegenen Verkehrsmengen zwischen Österreich und den neuen Mitgliedstaaten im Norden, Osten und Süden des Landes verwiesen. Diese Relationen entsprechen zudem auch den Anforderungen der neuen europäischen Wachstumspole (sog Wachstumsbanane) und stellen die Hinterlandsverkehre zu bedeutenden Häfen (wie Tallinn, Liepaja, Riga, Gdansk, Koper, Trieste) und damit zu den Meeresautobahnen dar. Zahlreiche Mitgliedstaaten haben diesen infrastrukturellen Mangel bereits erkannt und von sich aus Planungen in Auftrag gegeben oder aber bereits mit dem Bau begonnen, dies zum Teil ohne Europäische finanzielle Unterstützung. Es wird hier auf die österreichische Südbahn bzw auf die Verbindung Budapest-Ljubljana verwiesen.

Für Europa von zentraler Bedeutung ist dabei der sog Baltisch-Adriatische Korridor der bereits zum Teil über das prioritäre Projekt 23 (Gdansk-Wien) abgedeckt wird. Das Prioritäre Projekt 27 (Warszawa – Tallinn) stellt die Verbindung ins Baltikum her. Noch nicht ausreichend berücksichtigt sind allerdings die Streckenabschnitte zwischen Wien und der Adria (Koper, Trieste) obwohl hier bereits die Bauarbeiten an einigen Routen, etwa am Koralmtunnel, begonnen haben. Eine durchgängige Nord-Süd Verbindung zwischen der Ostsee und der Adria zur Optimierung der Europäischen Verkehrsströme ist im Moment nicht möglich da ein Engpass in der österreichischen Südbahn

besteht. Die AK schlägt daher vor, den Baltisch-Adriatischen-Korridor, vorrangig über den Ausbau des Flaschenhalses Semmering (Semmeringtunnel) zu ertüchtigen und die Südbahn in die geplante prioritäre Projektliste aufzunehmen. Nur so kann die wichtige Nord-Süd-Relation gewährleistet und der Engpass zwischen Wien, Adria und Ljubljana beseitigt werden. Zudem werden dadurch die Adria und die Ostseehäfen attraktiviert und kann eine vernünftige Anbindung der Beitrittskandidaten am Balkan (Kroatien, Montenegro, Albanien, Serbien, Bosnien und Herzegowina) antizipiert werden.

Die AK vermisst ein klares Konzept für den Hochgeschwindigkeitsverkehr, der, so zumindest die EK in ihrer Mitteilung zur Zukunft des Verkehrs 2020, künftig eine bedeutendere Rolle spielen soll. So werden beispielsweise in Slowenien die Strecken Ljubljana – Jesenice und Pragersko – Hodos, im Widerspruch zu den in der Arbeitsunterlage beschriebenen Kriterien für das Kernnetz (Seite 5: Beseitigung von Sackgassen und isolierten Strecken), in Form von Insellösungen, ohne daran anknüpfende Ausbaustrecken für den Hochgeschwindigkeitsverkehr, ausgewiesen.

Die Konzeption der TEN-V-Netze sollte sich ebenso an den Vorgaben der Lissabon-Strategie orientieren. Die auf Seite 6 aufgelisteten Kriterien sind jedenfalls durch die Verankerung der umfassenden Verbesserung der Arbeitsbedingungen für die Beschäftigten im Verkehrssektor zu ergänzen. Nur so können Dienstleistungsqualität und Sicherheit gewährleistet werden.

Selbstverständlich sind auch Fragen des Gesundheitsschutzes sowie des Lärm- und Anrainerschutzes aufzunehmen.

Die AK bekräftigt ihre Forderung, dass auf allen TEN-Straßenabschnitten, sowohl im Gesamtnetz als auch im geplanten Kernnetz, die Einhaltung der vorgeschriebenen Lenk- und Ruhezeiten von Berufskraftfahrern durch ausreichende Rastmöglichkeiten sicherzustellen ist. Diese Infrastrukturkomponente muss bei der Planung verpflichtend berücksichtigt werden. Am bestehenden TEN-Gesamtnetz als auch im geplanten Kern-Netz sollte ein Monitoring eingeführt werden, das die vorhandenen Rastplätze bzw deren Bedarf auswertet. Derzeit fehlende Park- und Rastmöglichkeiten können sinnvollerweise durch IVS-Anwendungen (zB intelligentes Lkw-Parken im Rahmen von Easyway) nur gelindert, nicht jedoch ohne Infrastrukturmaßnahmen beseitigt werden. Eine Finanzierung von Lkw-Abstellplätzen entlang des TEN-Netzes ist vorzusehen, schließlich gibt es gerade dort einen enormen Aufholbedarf. Die AK unterstützt ein Informationssystem über die Kapazitätsauslastung von Lkw-Rastanlagen, das dem Lkw-Lenker auf TEN-Straßen bzw auf anderen Medien Informationen gibt.

Zur Erreichung der Ziele der Europäischen Verkehrspolitik sind die Entwicklung neuer Technologien und der Einsatz von IVS unumgänglich. Die Implementierung neuer Technologien und Informationssysteme erfordert neue Berufsbilder bzw die Anpassung beste-

hender und führt zu neuen Qualifikationserfordernissen mit entsprechenden Maßnahmen der Aus- und Weiterbildung. Die TEN-V Planung sollte daher auch berücksichtigen, dass in naher Zukunft ausreichend Personal für die Instandhaltung und Verbesserung des Verkehrsnetzes benötigt werden wird. Neben den von der Kommission genannten Vorhaben sollte daher rechtzeitig auf den Fachkräftebedarf und die Arbeitsgestaltung in diesen Bereichen eingegangen werden.

Die Kommission nennt in ihrer Arbeitsunterlage „TEN-T policy – Background Papers“ die Priorisierung nationaler Verkehrsprojekte als einen wesentlichen Punkt für die geringe Umsetzung der transeuropäischen Verkehrsleistungen (Seite 27). Die AK weist darauf hin, dass grenzüberschreitende Verkehre bereits vorhanden sind, aber eher durch unterschiedliche gesetzliche Rahmenbedingungen erschwert werden, als durch eine mangelhafte Infrastruktur. Ziel sollte es sein Arbeitsbedingungen, Qualifikationen und Qualifikationserfordernisse zu harmonisieren, da diesbezügliche Hindernisse vielfach größere Einschränkungen für den grenzüberschreitenden Verkehr darstellen als mangelhafte technische Interoperabilität oder mangelnde Infrastruktur.

Blickt man weiter in die Zukunft, ist absehbar, dass sich die zukünftige TEN-V Planung nicht mehr vorrangig auf den Bau von neuer Infrastruktur beziehen wird, daher sollte schon jetzt damit begonnen werden auch Qualitätsaspekte der TEN-Netze vermehrt in die TEN-V

Eine Finanzierung von LKW-Abstellplätzen entlang des TEN-Netzes ist aufgrund der derzeit fehlenden Park- und Rastplätze dringend notwendig.

Eine Einschränkung der Prioritäten auf ein Kernnetz wird seitens der AK kritisch gesehen.

Politik aufzunehmen. Diese umfassen neben Standards für die Wartung und Instandhaltung insbesondere auch die Ausbildung von Arbeitskräften und den ArbeitnehmerInnen- und den Konsumentenschutz.

Die AK ist der Auffassung, dass es auch im Sinne des sozialen und ökonomischen Zusammenhaltes ist, wenn in der TEN-V Planung auch Aspekte des ArbeitnehmerInnenschutzes und der Aus- und Weiterbildung berücksichtigt werden. Für den Erfolg der TEN-V-Politik sollte sichergestellt sein, dass nicht nur technische Harmonisierung in der Verkehrsplanung berücksichtigt wird. Sollen die Europäischen Verkehrsnetze einen hohen Level an Qualität und Sicherheit bieten, dann bedeutet das auch, dass die Qualität der Arbeitsplätze sowie der Aus- und Weiterbildung auf einem hohen Niveau angesiedelt werden müssen.

zu Frage 2 – Frageblock 1:

Zur Erhöhung der Gesamteffizienz der Netze wird seitens der EK vorgeschlagen, Personenverkehr und Güterverkehr auf der Schiene zu trennen. Die de-facto Aufhebung der Europäischen Mischnetze (also der Abwicklung von Güter- und Personenverkehr auf derselben Infrastruktur) macht nur dann Sinn, wenn beide Verkehrsarten eine entsprechend hohe Frequenz haben und eigene Infrastrukturen zur Verfügung gestellt werden. Die AK gibt hier zu bedenken, dass dies aufgrund finanzieller und geografischer Restriktionen äußerst unwahrscheinlich ist. Es erscheint sinnvoller die bestehenden

Netze zu adaptieren sowie Regionalstrecken für Umwegverkehre zu ertüchtigen und sinnvoll auszubauen. Ebenso erscheint der Vorschlag „natürliche Hindernisse, besiedelte Gebiete sowie gefährdete und ökologisch sensible Gebiete zu umgehen“ zumindest im europäischen Zentralraum etwas realitätsfremd.

Eine Einschränkung der Prioritäten auf ein Kernnetz wird seitens der AK kritisch gesehen. Einerseits ist durch die in Aussicht gestellte Ko-Finanzierung der Europäischen Union mit einem Fokussieren der Investitionen allein auf Hauptstrecken zu rechnen. Dies trifft, angesichts der Lage der öffentlichen Haushalte, vor allem auf die mittel- und osteuropäischen Länder zu, denen dann die notwendigen Mittel für den Erhalt und den Ausbau der Regionalstrecken fehlen. Andererseits werden die Zubringerstrecken zum Kernnetz im Allgemeinen nicht berücksichtigt. Die AK merkt an, dass die Hauptstrecken, sofern man Verkehr nicht auf Punkt-zu-Punkt-Verkehre zwischen Ballungsräumen reduzieren möchte, von ihren Zubringern abhängig sind.

Der im Arbeitsdokument geäußerte Vorschlag, das Mandat der Europäischen Koordinatoren für grenzüberschreitende Großprojekte auf „Pakete kleinerer infrastruktur- und betriebsbezogener Maßnahmen“ (siehe Seite 10) zu erweitern, sollte vertieft werden. Die AK verweist darauf, dass die Förderung von Anschlussgleisen bei Produktionsstandorten einen wertvollen Beitrag für einen ressourcenschonenden Verkehr auf TEN-Korridoren erbringen könnte.

Die Kommission beschreibt in ihrer Evaluation der TEN-V Politik (TEN-T policy – Background Papers, Seite 27) einige Erfolge ihrer bisherigen Verkehrspolitik – unter anderem in der Fertigstellung des PBKAL Netzwerkes (Frankreich, Belgien, Deutschland, Niederlande, UK): ... [it] „marked a breakthrough of a new generation of railway traffic across borders; it has also allowed citizens and business travellers to experience the benefits of free movement within Europe.“ Die EK hat richtig erkannt, dass ein vorteilhaft wahrgenommenes Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln ein wichtiger Erfolg in der europäischen Verkehrspolitik ist. Die Reduzierung auf eine sehr kleine Benutzergruppe scheint jedoch keine ausreichende Evaluation des bisherigen Erfolges zu sein. Vielmehr fordert die AK wissenschaftlich fundierte Analysen der ökologischen, ökonomischen und sozialen Folgen der Fertigstellung der Projekte um einerseits den gesellschaftlichen Nutzen und andererseits auch Verbesserungen für die künftigen politischen Entscheidungen feststellen zu können.

zu Frage 3 – Frageblock 1:

Die AK teilt die Ansicht, dass Intelligente Verkehrssysteme, Innovation und neue Technologien ein wichtiger Aspekt der Europäischen Verkehrsnetze, auch im Hinblick auf die Ziele der „Europa 2020“ Strategie sind. Intelligente Verkehrssysteme sollten die effiziente Infrastrukturnutzung weiter fördern. Die AK weist aber auch darauf hin, dass diese Sichtweise alleine nicht geeignet ist, Fragen der Effektivität des Verkehrs-

systems zu beantworten. Eine strategische Planung hat grundsätzlich vor Effizienzbeurteilungen zu stehen. So wird beispielsweise im Grünbuch neben der Notwendigkeit von technologischer Innovation auch von organisatorischer Innovation gesprochen, letztere wird jedoch nicht genauer erläutert bzw. spezifiziert und in weiterer Folge in späteren Kommissionspapieren nicht mehr aufgegriffen. Die AK hält fest, dass Verkehrsvermeidung grundsätzlich die effektivste Methode ist um die EU-Nachhaltigkeitsziele zu erreichen. Es wird die Feststellung vermisst, dass Verkehrsvermeidung, insbesondere die Verringerung von Straßenverkehr aller Art (Transport, Individualverkehr) eine breite Palette an Problemen der aktuellen Verkehrspolitik rasch und vielfach ohne langjährige Investitionen lösen kann. Verkehrsvermeidung führt unmittelbar zu einer Verringerung des Energiebedarfes und CO2 Ausstoßes, geringerer Abhängigkeit von fossilen Treibstoffen sowie Verringerungen von Unfällen und Lärm. Erfolgreiche regionale Initiativen sollten im Sinne ein Best-Practice-Ansatz gefördert und auf breiter Ebene umgesetzt werden, damit diese Errungenschaften über den Projektstatus hinaus Bestandteil einer nachhaltigen Verkehrspolitik und Raumordnung werden können.

Auch bei der Entwicklung alternativer Kfz-Antriebstechnologien warnt die AK vor allzu großen Hoffnungen im Sinne der Umwelt. Der motorisierte Individualverkehr (MIV) ist und wird, selbst mit alternativen Antriebstechnologien (sofern diese überhaupt flächendeckend in absehbarer Zukunft zum Einsatz

Die AK teilt die Ansicht, dass Intelligente Verkehrssysteme, Innovation und neue Technologien ein wichtiger Aspekt der Europäischen Verkehrsnetze sind.

kommen), weiterhin mit knapper Fläche (Stellplatzproblematik, Konkurrenz zu anderen Teilnehmern im öffentlichen Raum wie Wirtschaftsbetriebe, Erholungssuchenden, Kindern usw), Lärm (neben Motorgeräuschen gibt es weitere Lärmemissionen wie Roll- und Fahrtwindgeräusche), Unfällen und zu Stoßzeiten mit Stauproblemen konfrontiert sein. Daher tritt die AK für eine Favorisierung des Umweltverbundes, also Öffentlicher Verkehr, Rad- und Fußverkehr, als kostengünstigen Ansatz für einen nachhaltigen Verkehr vor allem in urbanen Ballungsräumen ein.

Die Ziele der EU im Bereich des Datenschutzes und der Datensicherheit sind im Zusammenhang mit dem Einsatz von intelligenten Verkehrssystemen zu berücksichtigen. Datenschutz- und Sicherheitsanforderungen sollten in Standards, beste Praktiken, technische Spezifikationen und Systeme aufgenommen werden.

Die TEN-V-Planung sollte klarerweise einen Beitrag zur EU-Leitinitiative „Ressourcenschonendes Europa“ zur Abkopplung des Wirtschaftswachstums von der Ressourcennutzung durch den Einsatz kohlenstoffarmer Technologien, die verstärkte Nutzung erneuerbarer Energien, die Modernisierung unseres Verkehrswesens und die Förderung von Energieeffizienz leisten.

Die TEN-V-Planung sollte klarerweise einen Beitrag zur EU-Leitinitiative „Ressourcenschonendes Europa“ leisten.

Frageblock 2 (Seite 12):

4. **Auf welche Weise können die unterschiedlichen Finanzquellen der EU besser koordiniert und/oder kombiniert werden, damit TEN-V-Projekte schneller durchgeführt und die Ziele der TEN-V-Politik schneller erreicht werden?**
5. **Auf welche Weise können im Rahmen einer EU-Finanzierungsstrategie die unterschiedlichen Finanzquellen der EU und der Mitgliedstaaten sowie öffentliche und private Mittel koordiniert und/oder kombiniert werden?**
6. **Wäre die Einrichtung eines europäischen Finanzierungsrahmens eine angemessene Maßnahme, um den Umsetzungsrückstand bei TEN-V-Projekten und den Zielen der TEN-V-Politik aufzuholen?**

zu Frage 4 – Frageblock 2:

Die EK hat völlig zu Recht erkannt, dass es einer besseren Abstimmung zwischen den einzelnen Finanzierungsquellen bedarf. Die AK regt an, hier den Vorschlag des WSA vom 11.08.2009 zu übernehmen. Um die Finanzmittel wirksamer als bisher einzusetzen heißt es darin, sollte ein gemeinsames Gremium zur Koordination der Anwendung der Mittel eingerichtet werden. Aus Sicht der AK böte sich dieses Gremium an, die unterschiedlichsten Förderungen (div Regional- und Strukturfonds, TEN-Mittel) zu koordinieren.

Die AK teilt die Meinung der EK, dass die Voraussetzung dafür die Entwick-

lung fairer, transparenter und effizienter Kriterien für die Bestimmung der zu unterstützenden Projekte anhand ihres europäischen Mehrwerts wäre. Zu bemängeln ist, dass eine Definition des Europäischen Mehrwerts von der EK nicht genannt wird. Umweltspezifisch könnte eine Formel für die Ermittlung eines europäischen Mehrwertes beispielsweise lauten: „Wieviel CO₂ lässt sich pro eingesetztem Euro vermeiden?“. Ein weiteres wesentliches Kriterium für den „europäischen Mehrwert“ sollte aber unbedingt die Schaffung nachhaltiger Beschäftigung darstellen.

An dieser Stelle sei auch darauf verwiesen, dass sich zahlreiche Projekte der TEN-V-Politik nicht zuletzt aufgrund von massiven Kostensteigerungen, gegenüber dem ursprünglich vorgesehenen Finanzierungsrahmen, in ihrer Fertigstellung verzögern. Als Anlass für die Kostenexplosion der TEN-V Implementierung nennt die Kommission in ihrem Arbeitspapier unter anderem schwierige geologische Bedingungen, herausfordernde technische Lösungen und Probleme bei der Umsetzung aufgrund mangelnder Akzeptanz der betroffenen Bevölkerung. Aus Sicht der AK verdeutlichen diese Erläuterungen die Notwendigkeit einer **exzellenten Planung und der Einbeziehung regionaler Stakeholder** in einem möglichst frühen Stadium der Planung bzw. Umsetzung. Empfehlenswert sind in diesem Zusammenhang Verbesserungen in der Ausschreibungspraxis (uU neue Regelungen durch die EK) um die Kluft zwischen ursprünglich veranschlagten Kosten und dem späteren Gesamtaufwand zu verringern. Wünschenswert

ist auch die bessere Kommunikation über Best-Practice-Beispiele, so kann gewährleistet werden, dass innovative Lösungen zu Standards werden können.

zu Frage 5:

Die AK unterstützt eine Politik, die die vollständige Internalisierung der externen Kosten bei allen Verkehrsträgern vorantreibt und zuerst beim Straßengüterverkehr – alleine wegen seiner überragenden Bedeutung – ansetzt. Aufgrund der bisherigen Arbeiten an der Eurovignette-RL ist jedoch absehbar, dass eine Kostentatsache nur in einem sehr bescheidenen Ausmaß erreicht werden wird. Nicht zuletzt deshalb fordert die AK, das Prinzip der Ko-Modalität bei Infrastrukturinvestitionsentscheidungen grundlegend zu überdenken, da auch in absehbarer Zukunft bei Verkehrsdienstleistungen Entscheidungen aufgrund falscher Preissignale gefällt werden. Der klare Vorrang für die ökologischeren Verkehrsträger Schiene und Schifffahrt muss daher auch weiterhin beibehalten werden. In diesem Zusammenhang ist es aus Sicht der AK erforderlich, bei der TEN-Finanzierungen die Möglichkeiten der Bemannung (Eurovignette), insbesondere die des Straßengüterverkehrs, im vollen Umfang auszuschöpfen.

Public Private Partnership oder PPP – also die Mobilisierung privaten Kapitals zur Erfüllung staatlicher Aufgaben – wird besonders im Bereich der öffentlichen (Verkehrs-) Infrastruktur als Ausweg aus der Krise öffentlicher Bud-

Public Private Partnership wird besonders im Bereich der öffentlichen (Verkehrs-)Infrastruktur als Ausweg aus der Krise öffentlicher Budgets gelobt.

Die AK warnt vor einer Zersplitterung der europäischen Verkehrsnetze in ein privatisiertes, monetär gewinnbringendes Teilnetz und ein „ideell“ vorteilhaftes, aber finanziell unproduktives Teilnetz in öffentlicher Hand.

gets gelobt. Dabei zeigen die Erfahrungen mit vielen Projekten in der Praxis jedoch, dass diese volkswirtschaftlich jedoch sehr teuer kommen können. Nur eine sorgfältige Abschätzung aller wirtschaftlichen und politischen Risiken kann die jeweiligen Vorteile des öffentlichen Sektors und privater Partner im Rahmen von PPP-Projekten optimieren. Problematisch ist, dass in der politischen Diskussion PPP-Modelle allzu leicht als Patentrezept gegen leere öffentliche Kassen verwendet werden. Der Begriff PPP weckt durch das Wort Partnerschaft zweier scheinbar gleichrangiger Partner ähnliche Assoziationen wie der Begriff „win-win“. Aber sowohl europäische als auch österreichische Erfahrungen zeigen, dass häufig umfassende Evaluierungen fehlen und dass in vielen Fällen von „win-win“ keine Rede sein kann, sondern der Gewinn des privatwirtschaftlichen Projektpartners entweder zulasten der öffentlichen Haushalte oder zulasten der Beschäftigten und KonsumentInnen geht.

Im Hinblick auf die Methodik der Netzplanung verweist die Kommission in Ihrem Konsultationspapier (Seite 8) auf Empfehlungen der Sachverständigengruppe 1.

Dabei geht es um die Problematik, finanziell nicht bewertbare Wirkungen wie den Zusammenhalt, die verbesserte Zugänglichkeit, oder etwa die räumliche Integration, aber auch bezifferbare Auswirkungen auf die Wirtschaft, die Umwelt und die Gesellschaft in der Planung zu berücksichtigen, wobei eine Gewichtung der einzelnen Fakto-

ren noch festzulegen ist, um konkurrierende Ziele abwägen zu können.

Einerseits hat die Kommission also das Ziel, auch nicht monetäre Faktoren in der Planung der TEN-V-Netze zu berücksichtigen, andererseits sollen zur Finanzierung vermehrt öffentlich-private Partnerschaften (PPP) zum Tragen kommen. Für die AK ergeben sich daraus grundlegende Fragen der Einbeziehung von PPP in derartige Planungsansätze des Europäischen Verkehrsnetzes, denn es steht außer Zweifel, dass Privatinvestoren ihre Projekte vorrangig nach monetären Kosten-Nutzen-Gesichtspunkten auswählen, wogegen nicht monetär bezifferbare Vorteile des Infrastrukturausbaus der öffentlichen Hand überantwortet werden. Aus diesem Grund warnt die AK vor einer Zersplitterung der europäischen Verkehrsnetze in zwei Teile: ein privatisiertes, monetär gewinnbringendes Teilnetz und ein „ideell“ vorteilhaftes, aber finanziell unproduktives Teilnetz in öffentlicher Hand.

In Summe sind nach Einschätzung der AK die Finanzierungskosten der Privatinvestoren in der Regel höher als jene des Staates. Zudem verursachen PPP-Projekte exorbitant hohe Transaktions- und Kontrollkosten, sodass mögliche Vorteile nur bei Abwägung aller Risiken über die gesamte Vertrags- bzw. Lebensdauer vorstellbar sind.

Erfahrungen, die die vorgebrachten Mängel von PPP-Modellen untermauern, konnten bereits gesammelt werden, denn in Österreich wurde ein Verkehrsprojekt auf diese Weise finanziert,

errichtet und vom Rechnungshof überprüft. Ziel der Gebarungsüberprüfung durch den Rechnungshof der Republik Österreich war die Analyse der Stärken und Schwächen des PPP–Autobahnkonzessionsmodells in Österreich (A5, S1, S2). Die Bilanz war alles andere als positiv: *„Die erstmalige Errichtung von Autobahn– und Schnellstraßenteilstücken als PPP–Konzessionsmodell zeigte gegenüber einer konventionellen Beschaffung keine gravierenden Vorteile für die Autobahnen– und Schnellstraßen–Finanzierungs–Aktiengesellschaft (ASFINAG) bzw die öffentliche Hand.... Aufgrund der Ausgestaltung des Konzessionsvertrags und der bereits angemeldeten Mehrkostenforderungen besteht eine hohe Eintrittswahrscheinlichkeit von Mehrkosten für die ASFINAG“*¹.

Mit der bisher vielfach praktizierten Gleichsetzung von Maßnahmen für den ländlichen Raum mit Maßnahmen für die Land- und Forstwirtschaft wird die Komplexität der Probleme der ländlichen Räume nicht entsprechend gewürdigt.

Hinter der Forderung nach Public-Private-Partnerships steht oft der Wunsch nach der Privatisierung öffentlicher Dienstleistungen oder nach dem Abbau von Sozialleistungen und Löhnen. Diese Entwicklung muss aus Sicht der Steuerzahler und der betroffenen Arbeitnehmer des Sektors klar abgelehnt werden. Die öffentliche Hand muss sich auch weiterhin zur Entwicklung und Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur als zentrale Gestaltungsaufgabe des Staates bekennen und eine demokratische Kontrolle über die Dienstleistungen der Daseinsvorsorge muss langfristig gewährleistet bleiben.

¹ Rechnungshofbericht Reihe Bund 2010/2 Vorlage vom 10. Februar 2010: Umsetzung des PPP-Konzessionsmodells Ostregion, Paket 1

zu Frage 6 – Frageblock 2:

Hinsichtlich der im EU-Arbeitspapier aufgeworfenen Fragen der Finanzierung der TEN verweisen wir neuerlich auf die von der AK schon mehrmals eingeforderte Herstellung von Kostenwahrheit zwischen den Verkehrsträgern. In diesem Zusammenhang begrüßen wir ausdrücklich die im Arbeitspapier angedachte Idee, alle Finanzinstrumente der EU zur Finanzierung der Transeuropäischen Verkehrsnetze heranzuziehen, die Mittel aus der ländlichen Entwicklung sollten dafür jedenfalls auch herangezogen werden. In Österreich werden diese Mittel ohnehin fast ausschließlich als Agrarfördermittel (miss)verstanden. Hier bedarf es in Zukunft mit dem mehrjährigen Finanzrahmen nach 2013 eines Paradigmenwechsels seitens des Rates.

Mit der bisher vielfach praktizierten Gleichsetzung von Maßnahmen für den ländlichen Raum mit Maßnahmen für die Land- und Forstwirtschaft wird die Komplexität der Probleme der ländlichen Räume jedenfalls nicht entsprechend gewürdigt.

Frage 7 – Frageblock 3: Auf welche Weise können die oben angeführten neuen Rechtsinstrumente und Bestimmungen für die TEN-V-Politik von Nutzen sein?

Die auf Seite 10 angeführte Möglichkeit Mitgliedstaaten auffordern zu können, entsprechende Vereinbarungen zu schließen bedarf einer zusätzlichen

Erklärung. Eine Verpflichtung von Mitgliedsstaaten supranationale Planungsrichtlinien entgegen nehmen zu müssen gilt es jedenfalls zu verhindern.

Auf Seite 12 spricht die Kommission von der Überprüfung des Konzepts einer neuen Verordnung mit genauer Festlegung von Zielen, Inhalt, Geltungsbereich und Dauer der Befugnisübertragung gemäß Artikel 290 AEUV an die Kommission, damit diese nicht wesentliche Elemente der Verordnung ergänzen und ändern kann, womit leichter auf bestimmte Entwicklungen reagiert und das Flexibilitätsziel erreicht werden kann. In diesem Zusammenhang hält die AK fest, dass Infrastrukturpolitik auch weiterhin nur im Einvernehmen mit den Mitgliedstaaten formuliert werden kann.

Die AK stellt fest, dass Infrastrukturpolitik auch weiterhin nur im Einvernehmen mit den Mitgliedstaaten formuliert werden kann.

Für weitere Fragen steht Ihnen gerne zur Verfügung:

Herr Thomas Hader

(Experte der AK Wien)

T +43 (0) 1 501 65 2668

thomas.hader@akwien.at

sowie

Herr Frank Ey

(in unserem Brüsseler Büro)

T +32 (0) 2 230 62 54

frank.ey@akeuropa.eu

Bundesarbeitskammer Österreich

Prinz-Eugen-Strasse, 20-22

A-1040 Wien, Österreich

T +43 (0) 1 501 65-0

F +43 (0) 1 501 65-0

AK EUROPA

Ständige Vertretung Österreichs bei der EU

Avenue de Cortenberg, 30

B-1040 Brüssel, Belgien

T +32 (0) 2 230 62 54

F +32 (0) 2 230 29 73