



COM(2021) 812

Verordnung über das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V)

Mehr für die Schiene und mehr für die Beschäftigten

Zusammenfassung

In Europa gibt es rund 11 Mio. Beschäftigte im Verkehr. Sie stellen die Versorgung der Union mit Gütern und die Mobilität der Bevölkerung sicher. Ebenso sicher sollten daher deren Arbeitsplätze sein, letztlich sind gute Arbeitsbedingungen, zeitgemäße Ruhemöglichkeiten und faire Entlohnung Grundvoraussetzung für die Verkehrsabwicklung.

Für die **Beschäftigten** braucht es daher

- kostenfreie, sichere, zeitgemäße Parkplätze für alle Arbeitnehmer:innen,
- Maximalabstände zwischen Parkplätzen (65 km) auf dem TEN-Strasßennetz,
- verschärfte Kontrollen, etwa durch Zuglaufcheckpoints,
- einen einheitlichen Standard für den Datenaustausch auf der Wasserstraße und der Schiene zur Sicherstellung fairer Arbeitszeiten und zur Sicherstellung des Vorhandenseins der erforderlichen Kenntnisse (Infrastruktur, Fahrzeuge) der Beschäftigten, und
- die Verbesserung der sozialen Infrastruktur für die Beschäftigten, so dass diese flächendeckend, sicher und leicht erreichbar ist.

Die vorgesehene **Steigerung der Infrastrukturqualität auf der Schiene zur Ökologisierung** des Verkehrs ist sicherlich zu begrüßen, insbesondere, wenn damit ein schnelles und durchgehendes Reisen auf diesem nachhaltigen Verkehrsträger ermöglicht wird. Alleine auf internationale oder auf Hochgeschwindigkeitsverkehre zu fokussieren birgt aber Risiken. Einerseits kann eine schlechtere Trassenauslastung die Folge sein, da in Summe weniger Züge am selben Netz fahren. Andererseits fahren die meisten Bahnkund:innen im Regionalverkehr. Die von der Union angestoßenen Verbesserungen erreichen sie daher nicht.

Aus Sicht von AK und VIDA sind die Ziele des Grünen Deals **nur erreichbar, wenn**

- Die Hauptkund:innen der Bahn im Regionalverkehr mitberücksichtigt werden, sie stellen 93 % der Reisenden in Europa dar,
- mehr Investitionen im Stadt- und Regionalverkehr stattfinden,
- die Kompatibilität der ERTMS-Sicherungssysteme erhöht wird und
- die finanzielle Unterstützung der neuen digitalen, automatischen Kupplung gewährleistet ist.

Die Position der AK & VIDA

Mitte Dezember 2021 hat die Europäische Kommission (EK) eine [Änderung der Richtlinie zu den Transeuropäischen Netzen \(TEN\)](#) präsentiert. Im Rahmen der TEN werden die wichtigsten Verkehrsverbindungen – sogenannte Korridore – innerhalb der EU festgelegt. An diese TEN-Korridore werden technische Mindestanforderungen und finanzielle Förderungen im Rahmen des EU-Haushaltes, insbesondere über die „Connecting Europe Facility“ (CEF), geknüpft.

Gegenüber den bestehenden Regelungen werden im Entwurf die raschere Fertigstellung der wichtigsten Infrastrukturprojekte forciert. Gleichermassen werden städtische Knoten thematisiert und sollen internationalen Verbindungen auf der Schiene vorangetrieben. Grundsätzlich begrüßen AK und VIDA das Anliegen der EK, das TEN-Netz rasch fertig zu stellen. Die angekündigten Maßnahmen bleiben aber bei Regelungen zu den Beschäftigten und beim Schienenverkehr hinter den Erwartungen zurück.

Infrastrukturelle Grundsätze

Die im Entwurf erfolgte **Aufnahme der Tauern-Pyhrn-Schober-Achse** in das TEN Netz wird ausdrücklich begrüßt. Für Europa ist diese Achse zur Sicherung des Wirtschaftsstandortes und zum Schutz der alpinen Tallandschaften vor dem Straßentransitverkehr von besonderer Bedeutung. Ebenso ist diese Verbindung für den Schienenpersonennahverkehr besonders wichtig.

Im Rahmen der „General Principles“ werden die Kriterien für den Infrastrukturausbau wie Achslasten, Gewichte usw. festgelegt. Seitens von AK und VIDA wird festgehalten, dass die Verkehrsinfrastruktur in jedem Fall **auch gute Arbeitsbedingungen und die Sicherheit der Beschäftigten** garantieren muss. Gerade im Bereich der Ruhe- und Erholungsmöglichkeiten bleibt der Entwurf weit hinter den Erwartungen zurück. Pausen- und Übernachtungsräume sind innerhalb der EU oft unzumutbar. Dies sowohl im Bereich der Ausstattung als auch bei deren Menge zu.

Die Ausstattungskriterien für Parkplätze auf TEN-Straßen werden derzeit in einem delegierten Rechtsakt festgelegt. Die erforderliche Mindestanzahl wird allerdings nicht geregelt. AK und VIDA schlagen einen **Maximalabstand zwischen zwei Parkplätzen von 65 km** am TEN-Straßennetz der Union vor. Das entspricht der maximalen Distanz, die bereits jetzt zwischen Standorten für „Ladeinfrastruktur“, etwa für das Aufladen batteriebetriebener Fahrzeuge, bestehen darf (vgl. Vorschlag für eine Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe, [COM\(2021\) 559 final](#)). Parkplätze sind für die Verkehrssicherheit entscheidend, tragen sie doch maßgeblich zu ausgeruhten Fahrer:innen bei. Hier muss gewährleistet sein, dass alle Fahrer:innen auf qualitativ hochwertige und sichere Parkplätze zurückgreifen können. Sie müssen daher kostenfrei sein. Eine diesbezügliche Ergänzung ist im Entwurf, etwa in Art 28, vorzunehmen.

In den TEN ist weitaus stärker auf die Barrierefreiheit zu achten. Während es für die Luftfahrt internationale Abkommen und für die Schiene klare Festlegungen im Rahmen der Technischen Spezifikationen der Interoperabilität gibt ([Richtlinie 2016/797/EU](#) über die Interoperabilität des Schienenverkehrs), fehlen vergleichbare Bestimmungen bei anderen Verkehrsträgern. Regelungen sind daher für den Personenverkehr auf der Straße (Ausstattung der Parkplätze), die Umsteigeknoten und die Binnenschifffahrt (Häfen und Länden) zu treffen.

Allgemein sollten sich die Vorschläge zum städtischen Verkehr nicht nur auf die Rolle der Stadt als Umsteigeknoten (Art 40) beschränken. Ein innovatives Infrastrukturprogramm muss auch für den innerstädtischen Verkehr Lösungen anbieten. Ebenso ist die **Finanzierung der Maßnahmen in den Städten** sicherzustellen. Das gilt insbesondere für den öffentlichen Verkehr (ÖV) und den Rad- und Fußgänger:innenverkehr. Die Zurückhaltung der Union bei diesen regionalen Infrastrukturen ist zu beenden. Das Fördern von Rad, ÖV und Zufußgehen in den Agglomerationen ist eine der effektivsten und effizientesten Maßnahmen zur Entlastung der bestehenden Infrastrukturen, insbesondere der europäischen Straßenverkehrskorridore. Es dient außerdem dem Erreichen der Klimaziele zu vergleichsweise niedrigen Kosten.

AK und VIDA fordern

- Maximalabstände zwischen Parkplätzen (65 km) auf dem TEN-Straßennetz,
- kostenfreie, sichere, zeitgemäße Parkplätze für alle Arbeitnehmer:innen,
- die prioritäre Behandlung sowie die Sicherstellung der Fördermöglichkeit von innerstädtischen Verkehren und Stadt-Umlandverkehren,
- die stärkere Berücksichtigung von Rad- und Fußgängerinfrastruktur und
- die Sicherstellung der Barrierefreiheit.

Kein Grüner Deal ohne Schienenregionalverkehr

Der Grüne Deal sieht eine drastische Reduktion der Treibhausgase vor. Die Reduktionsziele sollen, so die Europäische Kommission, durch eine Attraktivierung des internationalen Schienenverkehrs erreicht werden. Ziel ist es, hohe Geschwindigkeiten zu garantieren (über 160 km/h im Personenverkehr und über 100 km/h im Güterverkehr, Art 16). Die Steigerung der Infrastrukturqualität auf der Schiene ist sicherlich zu begrüßen, insbesondere, wenn damit ein schnelles und durchgehendes Reisen auf diesem nachhaltigen Verkehrsträger ermöglicht wird.

Der **alleinige Fokus auf internationale oder auf Hochgeschwindigkeitsverkehre birgt auch ein Risiko** in sich. In Europa wird vielfach im sogenannten **Mischbetrieb** gefahren. Das bedeutet, dass unterschiedliche Verkehre (Güter- und Hochgeschwindigkeitsverkehr, Regionalzüge) auf der selben Infrastruktur fahren. Dies erfolgt mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten. Je höher die Differenzen in den Zuggeschwindigkeiten sind, desto schwieriger wird die Sicherstellung des Mischbetriebes, letztlich fehlen die Möglichkeiten des Überholens. Das führt wiederum zu einer **schlechteren Trassenauslastung**. Insgesamt können weniger Züge, auch im Güterverkehr, je Trassenkilometer fahren. Das Erhöhen der Geschwindigkeit einzelner Züge kann daher das Einhalten von Taktfahrplänen erschweren. Gerade der Taktverkehr ist ein wichtiges Merkmal, um die Nutzung des Schienenverkehrs zu pushen. Netzausbau und Fahrgeschwindigkeiten sollten sich daher weiterhin nach den Erfordernissen der Taktfahrpläne und der Netzauslastung richten.

Will man auf der Schiene einen Zug führen, braucht man, ähnlich den „Slots“ im Flugverkehr, eine vorab beantragte Trasse. Gibt es für alle Verkehrsarten (Güter- und Personenverkehr, Regional- und grenzüberschreitender Verkehr) mehr Anträge als Kapazitäten (etwa in der Morgenspitze im Nahbereich von Großstädten), erfolgt die Vergabe anhand von Priorisierungsregeln. Diese ergeben sich größtenteils aus dem EU Recht ([Richtlinie 2012/34 EU](#) über die Entwicklung der Eisenbahn in der Gemeinschaft, [Verordnung 913/2010 EU](#) über die Güterverkehrskorridore) und aus nationalen Regelungen. Die Vergabe erfolgt über nationale Trassenvergabestellen. Die EK plant dieses System zu verändern. Einerseits soll die Trassenvergabe den Mitgliedstaaten auf den Korridoren teilweise entzogen werden (vgl dazu auch die Ankündigungen im „Action plan to boost long distance passenger rail“ [COM\(2021\) 810 final](#), Kap 3.5, S 11). Andererseits soll **die derzeitige Priorisierung massiv zu Gunsten des internationalen Schienengüterverkehrs geändert werden**. Es ist vorgesehen, Mindesttrassen für den Güterverkehr (Art 5 und 15) zu reservieren und nur dem Güterverkehr eine maximale Verspätung bei den Tür-zu-Tür Reisezeiten von 30 Minuten (Art 18) zu garantieren.

In Österreich, dem EU-Meister im Bahnverkehr, wurde bereits vor Jahren erkannt, dass die Bahn nur dann optimal funktioniert, wenn sie ihre Netzvorteile (flächendeckendes Angebot, Taktverkehr, Verbundtickets, Mischverkehr mit Regional- und Fernverkehr) ausspielen kann. Jede Verbindung ist letztlich von ihren Anschlussmöglichkeiten abhängig. Wer versucht, die Bahn durch das Optimieren oder Herauslösen einzelner Verkehrsarten (Hochgeschwindigkeit, Fernverkehr, Güterverkehr, gewinnbringende Strecken, Strecken mit Subventionsbedarf) zu verbessern, gefährdet die optimale Abwicklung des Bahnverkehrs. Die Intention der EK ist aber eine einseitige Optimierung des schnellen, grenzüberschreitenden Verkehrs. Faktisch nicht berücksichtigt wird der Regionalverkehr, obwohl er die meisten Reisenden befördert.

Der alleinige Fokus auf hohe Geschwindigkeiten (über 160 km/h) und die Auslagerung der Trassenvergabe auf die Union gefährden aus Sicht von AK und VIDA die Mobilitätsbedürfnisse der Hauptkund:innen der Bahn, der Millionen täglichen Arbeitspendler:innen und Schüler:innen. **Mehr Trassen für den grenzüberschreitenden Verkehr und Verkehre mit hohen Geschwindigkeiten bedeuten weniger Trassen und weniger Züge für 93 % der Reisenden in Europa.**

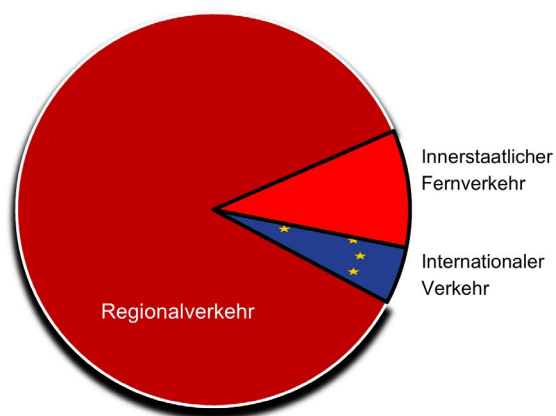
Das Ziel des Grünen Deals, die Emissionen im Verkehr zu reduzieren, sind nur dann erreichbar, wenn auch die Hauptkund:innen der Bahn berücksichtigt werden. AK und VIDA halten fest, dass die Bahn ein Element

der Daseinsvorsorge ist. Sie garantiert die Mobilität von hunderten Millionen Menschen in der Union. Die Trassenvergabe entscheidet daher auch darüber, wer wie am gesellschaftlichen Leben teilnehmen kann. Eine Trassenvergabe im Interesse des internationalen Verkehrs durch die Union ohne jegliche Kontrolle und ohne klar geregelte Einbeziehung regionaler Interessen ist nicht zielführend.

Es braucht daher ein klares Bekenntnis zum Stadt- und Regionalverkehr. Dieser muss entsprechend finanziert werden. GleichermäÙen müssen Investitionen gefördert werden.

Kein Grüner Deal ohne Regionalverkehr

Zugfahrgäste in Österreich nach Wegzweck 2019



AK und VIDA fordern

- einen Fokus auf die Hauptkund:innen der Bahn: Den Fahrgästen im Stadt- und Regionalverkehr,
- mehr Investitionen im Stadt- und Regionalverkehr,
- Ausnahmen für öffentliche Investitionen insbesondere im Bereich des Schienen- und öffentlichen Verkehrs bei den Maastricht-Kriterien über die Verschuldung der öffentlichen Haushalte,
- sicher zu stellen, dass im Korridormanagement (Kapitel 5) die Interessen aller Schienen-nutzer:innen (Stadt-, Regional-, internationaler, Hochgeschwindigkeits- und Güterverkehr) ihrer Bedeutung entsprechend vertreten werden können,
- sicher zu stellen, dass die Interessen der Beschäftigten im Korridormanagement vertreten werden,

- keine Änderung der Priorisierung bei den Zugtrassen und
- die einseitigen Pünktlichkeitsregeln für den Güterverkehr zu streichen.

Digitalisierung als Chance für die Schiene

Die EK schlägt vor, bestehende, nationale Sicherungssysteme auf der Schiene durch das moderne ERTMS (European Rail Traffic Management System) zu ersetzen. Ab 2041 soll es auf den Korridoren nicht mehr gestattet sein, ältere Systeme zu verwenden. Ein rasches Umstellen auf das moderne ERTMS-Sicherungssystem ist zu begrüßen. Das Verbot „älterer Sicherungssysteme“ könnte allerdings zu Engpässen beim Rollmaterial führen. Ältere Schienenfahrzeuge sind oft nicht mit modernen ERTMS-Systemen ausgestattet und wären vom Verkehr auf den Korridoren ausgeschlossen. In diesem Zusammenhang wird auf die Langlebigkeit von Schienenfahrzeugen (über 40 Jahre) hingewiesen.

Das ERTMS-System ist ein dynamisches System, es wird laufend weiterentwickelt und erfordert wiederkehrende Anpassungen an den Fahrzeugen und der Infrastruktur. Die Anpassungen stellen einen hohen zeitlichen und finanziellen Aufwand dar. Viele „Upgrades“ des ERTMS berücksichtigen diesen Aufwand nur unzureichend. Hier sollte die Union, etwa im Rahmen der Europäischen Eisenbahagentur, Maßnahmen setzen, um die Kompatibilität älterer mit neueren ERTMS-Versionen zu erhöhen. Moderne Sicherungssysteme bzw deren Updates dürfen nicht an zu hohen finanziellen Belastungen scheitern.

Die Bahnen haben in den letzten Jahren die Entwicklung einer neuen digitalen, automatischen Kupplung (DAK) für Schienenfahrzeuge vorangetrieben. Diese soll massive Verbesserungen beim Betrieb (Handling, Trassenauslastung und Sicherheit) mit sich bringen. Sie stellt daher ein wichtiges Instrument zur Ökologisierung des Verkehrs und zur Entlastung der TEN-Netze dar. Sie bedeutet aber zugleich massive Investitionen für Eisenbahnunternehmen, denn letztlich müssen fast alle Schienenfahrzeuge umgerüstet werden. Die DAK findet sich im vorliegenden Entwurf allerdings nicht wieder, obwohl sie zu einer Verbesserung des Netzes beiträgt. Aus Sicht der AK und der VIDA ist sicherzustellen, dass finanzielle Förderungen – auch aus Mitteln des TEN-Budgets – für die DAK zur Verfügung stehen.

Die AK und die VIDA fordern

- die Erhöhung der Kompatibilität der ERTMS-Sicherungssysteme,
- das Verhindern einer künstlichen Verknappung von Schienenfahrzeugen infolge fehlender Rückwärtskompatibilität der Sicherungssysteme und
- die finanzielle Unterstützung der neuen digitalen, automatischen Kupplung.

Schienenverkehr – Anforderungen an die Infrastruktur

Die Kontrolle der Einhaltung geltender Regeln, etwa beim technischen Zustand der Schienenfahrzeuge oder bei der Eignung der Beschäftigten (Fahrzeiten, Ausbildung) werden je nach Mitgliedstaat bzw je nach Infrastrukturbetreiber sehr unterschiedlich gehandhabt. Art und Anzahl der Kontrollen, wie sie etwa auf der Straße ganz selbstverständlich EU-weit vorgegeben werden („Mindestkontrollrichtlinie“, [Richtlinie 2014/47/EU](#) über die technische Unterwegskontrolle der Verkehrs- und Betriebssicherheit von Nutzfahrzeugen), existieren auf der Schiene nicht. Aus Sicht von AK und VIDA kann die Sicherheit auf der Schiene nur dann gewährleistet werden, wenn entsprechend kontrolliert wird. Die notwendigen infrastrukturellen Maßnahmen sind in der vorliegenden Verordnung zu regeln. Dazu zählt auch ein einheitlicher Standard (TSI) wie Echtzeitdaten zur geleisteten Arbeits- und Ruhezeit, der Qualifikation der Beschäftigten (Ausbildung, Strecken- und Ortskenntnisse) und der Identifikation des am Zug eingesetzten Personals zwischen den Eisenbahnverkehrsunternehmen, Infrastrukturbetreibern und der Kontrollbehörde ausgetauscht werden.

Die Verordnung sollte aus Sicht von AK und VIDA auf dem Netzwerk sogenannte **„Zuglaufcheckpoints“** verpflichtend vorsehen. Das sind technische Einrichtungen, die bei vorbeifahrenden Zügen deren technischen Zustand automatisch überprüfen. Diese sind in einem Maximalabstand von 100 km zueinander zu errichten. Sie sollten jedenfalls Einrichtungen zur Messung der Radkraft, des Lichtraumprofils und des Fahrwerkzustandes aufweisen. Zudem sollten sie mit Schlagdetektoren ausgestattet werden und „Heißläufer“ erkennen können. Die Infrastrukturbetreiber müssen jene Bereiche definieren, bei denen ein zusätzlicher Checkpoint erforderlich ist. Das kann etwa bei Bergstrecken, in langen Tunneln oder bei bestimmten Brückenabschnitten der Fall sein. Die Ergebnisse der Kontrollen müssen zentral erfasst

werden, anderen Infrastrukturbetreibern und den Eisenbahnbehörden unmittelbar und verpflichtend zur Verfügung gestellt werden. Bei festgestellten Mängeln, müssen Infrastrukturbetreiber, Eisenbahnverkehrsunternehmen bzw die Behörden Maßnahmen, bis hin zum sofortigen Anhalten des Zuges, setzen.

Die Schieneninfrastruktur ist aber auch dadurch gekennzeichnet, dass sie sehr unterschiedlich mit Einrichtungen für die Eisenbahner:innen ausgestattet ist. So ist häufig nicht gewährleistet, dass Beschäftigte die notwendigen Sanitarräume entlang der Strecke vorfinden. Ebenso ist nicht gewährleistet, dass Züge immer dort abgestellt werden, wo eine minimale soziale Infrastruktur vorhanden ist. Zum Teil ist sogar das sichere Verlassen des Zuges mit unzumutbaren Belastungen verbunden. Die Infrastruktur hat für alle Beschäftigten zumindest sichere Wege, Übernachtungsmöglichkeiten, zeitgemäße Pausenräume (Kühlen, Wärmen, Hygiene), Versorgungseinrichtungen und Sanitarräume zu umfassen. Damit wird auch das Ziel der Union unterstützt, Berufe bei der Eisenbahn attraktiver zu gestalten. Gleichermäßen wird damit erreicht, die Ziele des [Abkommens der Europäischen Sozialpartner im Eisenbahnbereich zur Förderung der Frauenbeschäftigung](#) rascher umzusetzen.

AK und VIDA fordern

- die verpflichtende Einrichtung sogenannter Zuglaufcheckpoints, zumindest alle 100 km,
- einen einheitlichen Standard für den Datenaustausch zur Sicherstellung fairer Arbeitszeiten und zur Sicherstellung des Vorhandenseins der erforderlichen Kenntnisse (Infrastruktur, Fahrzeuge) und
- die Verbesserung der sozialen Infrastruktur für die Beschäftigten, so dass diese flächendeckend, sicher und leicht erreichbar ist.



Kontaktieren Sie uns!

In Wien:

Gregor Lahounik

T +43 (1) 501 65 1 2295
gregor.lahounik@akwien.at

Bundesarbeitskammer Österreich

Prinz-Eugen-Straße 20-22
1040 Wien, Österreich
T +43 (0) 1 501 65-0

www.arbeiterkammer.at

Thomas Pröglhöf

T +43 (664) 6145767
thomas.proeglhoef@vida.at

Gewerkschaft vida

Johann-Böhm-Platz 1
1020 Vienna, Österreich
T +43 (0) 1 53444 79

<http://www.vida.at>

In Brüssel:

Peter Hilpold

T +32 (2) 230 62 54
peter.hilpold@akeuropa.eu

AK EUROPA

Ständige Vertretung Österreichs bei der EU
Avenue de Cortenbergh 30
1040 Brüssel, Belgien
T +32 (0) 2 230 62 54

www.akeuropa.eu

Über uns

Die Bundesarbeitskammer (AK) ist die gesetzliche Interessenvertretung von rund 3,8 Millionen Arbeitnehmer:innen und Konsument:innen in Österreich. Sie vertritt ihre Mitglieder in allen sozial-, bildungs-, wirtschafts- und verbraucherpolitischen Angelegenheiten auf nationaler sowie auch auf der Brüsseler EU-Ebene. Darüber hinaus ist die Bundesarbeitskammer Teil der österreichischen Sozialpartnerschaft. Die AK ist im EU-Transparenzregister unter der Nummer 23869471911-54 registriert.

Die Aufgaben des 1991 eröffneten AK EUROPA Büros in Brüssel sind einerseits die Repräsentation der AK gegenüber europäischen Institutionen und Interessensorganisationen, das Monitoring von EU-Aktivitäten und die Wissensweitergabe von Brüssel nach Österreich, sowie gemeinsam mit den Länderkammern erarbeitete Expertise und Standpunkte der Arbeiterkammer in Brüssel zu lobbyieren.