

Towards a Better Integrated Trans-European Transport Network at the Service of the Common Transport Policy

Meta Informations	
Creation date	30-04-2009
Last update date	
User name	null
Case Number	566786242091412009
Invitation Ref.	
Status	N

Background of the respondent	
Country of residence	Austria
Region: Please write down the name of your region (using as base the NUTS 1 or NUTS 2 classification system as relevant, for details see http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2007:039:0001:0037:EN:PDF)	AT1 3
TEN-T components/major infrastructure most involved with (you can choose more than one)	Road Inland waterways Conventional Rail Air Intelligent Transport Systems
Name:	Bundesrbeitskammer
Name of your organisation	Bundesarbeitskammer
Type of involvement in the TEN-T/major transport infrastructure matters	Other

Green Paper Questionnaire	
Q01.- Should the Commission's assessment of TEN-T development to date cover any other factors?	Gerade im Zusammenhang mit einem der Hauptziele der TEN - der Umsetzung der Lissabon Strategie mit klaren Forderungen zur Schaffung und Sicherung qualitativ hochwertiger Arbeitsplätze - bleibt der Aspekt der Beschäftigung völlig unterberücksichtigt. So werden die Auswirkungen der grenzüberschreitenden TEN auf den Arbeitsmarkt bzw. auf die Qualität der Arbeitsplätze im Verkehrsbereich nicht dargestellt. Ebenso werden dringend notwendige Harmonisierungsmaßnahmen bei der sozialen Gesetzgebung für das mobil eingesetzte Personal (soziale Interoperabilität) nicht dargestellt. Die Anforderungen an die Raumordnung der EU, dem Schlüssel zur Steuerung der Verkehrsmengen und -ströme, werden nicht erläutert. Bei TEN-Autobahnen wurde bedauerlicherweise bis dato eine angemessene Verfügbarkeit von Rast- und Stellplätzen sowie eine qualitative Ausstattung als notwendige Infrastrukturkomponente in keinerlei Form berücksichtigt. Aus Arbeitnehmersicht gilt grundsätzlich festzuhalten, dass dies unerlässlich für die Einhaltung von Lenk- und Ruhezeiten sowie das Wohlbefinden von BerufskraftfahrerInnen ist. Sie leiste
Q02.- Should the comprehensive network be maintained or abandoned, and what advantages and disadvantages would either approach involve? Could the respective disadvantages be overcome, and if so by what means?	YES - the comprehensive network should be maintained

<p>Please justify your choice by answering the sub-questions of Q02 as comprehensive as possible</p>	<p>Bedeutendste Maßnahme bei der Neugestaltung der TEN-Netze muss der Interessenausgleich zwischen den einzelnen Mitgliedstaaten bzw. zwischen den Mitgliedstaaten und der Union sein. Dabei ist es völlig irrelevant ob es sich um ein prioritäres Gesamtnetz oder ein Kernnetz handelt. Mitgliedsstaaten zu "zwingen" Infrastrukturprojekte zu verwirklichen, die offensichtlich ihren Interessen, etwa durch zu starke Belastungen entlang von Straßen, widerstreben, ist nicht zielführend.</p>
<p>Please allocate the advantages as described above to the following categories:</p>	<p>Broad reflection of national infrastructure planning</p>
<p>Please allocate the disadvantages, as described above, to the following categories:</p>	<p>Community instruments are insufficient to allow full network implementation Community action lacks visibility</p>
<p>Q03.- Would a priority network approach be better than the current priority projects' approach? What would be the advantages and disadvantages of either approach, and how should it be developed?</p>	<p>NO - the priority network approach is not recommended; the current priority projects' approach should be further pursued</p>
<p>Please justify your choice by answering the sub-questions of Q03 as comprehensive as possible</p>	<p>Bedeutendste Maßnahme bei der Neugestaltung der TEN-Netze muss der Interessenausgleich zwischen den einzelnen Mitgliedstaaten bzw. zwischen den Mitgliedstaaten und der Union sein. Dabei ist es völlig irrelevant ob es sich um ein prioritäres Gesamtnetz oder ein Kernnetz handelt. Mitgliedsstaaten zu "zwingen" Infrastrukturprojekte zu verwirklichen, die offensichtlich ihren Interessen, etwa durch zu starke Belastungen entlang von Straßen, widerstreben, ist nicht zielführend.</p>
<p>Please allocate the arguments described above to the following categories:
 - Advantages of priority projects' approach</p>	
<p>Disadvantages of priority projects' approach</p>	<p>Others (please specify above)</p>
<p>Elements that should be taken into account in the updating of the priority projects</p>	<p>Social, economic and territorial cohesion Environmental protection / climate change Infrastructure standards and interoperability Others (please specify above)</p>
<p>Q04.- Would the flexible approach to identifying projects of common interest, as proposed with the "conceptual pillar", be appropriate for a policy that, traditionally, largely rests on Member States' individual infrastructure investment decisions? What further advantages and disadvantages could it have, and how could it best be reflected in planning at Community level?</p>	<p>NO - the proposed flexible approach would be inappropriate for the TEN-T</p>

<p>Please justify your choice by answering the sub-questions of Q04 as comprehensive as possible</p>	<p>Es ist aus dem vorliegenden Grünbuch nicht ersichtlich, in welchen Bereichen die Flexibilität des "neuen" Ansatzes greift. Die bestehenden TEN-Regelungen erlauben bereits ausreichend Flexibilität. Die EK und Mitgliedsstaaten sind aufgefordert diese Möglichkeiten zu nutzen. Der Vorschlag einer vollständigen Trennung zwischen Personen- und Güterverkehr ist dann begrüßenswert, wenn die Separierung nach einem massiven Infrastrukturausbau (etwa eigene neue Trassen für den Schienengüterverkehr) erfolgt. Ein Ver- oder Zurückdrängen einer Verkehrsart (Güter- oder Personenverkehr) aus den bestehenden Infrastrukturen verkennt die mannigfaltigen Anforderungen an Infrastruktur und ist aus verkehrs-, sozial- und wirtschaftspolitischer Sicht klar abzulehnen.</p>
<p>Please allocate the disadvantages and possible advantages, as described above, to the following categories: - Disadvantages of a conceptual pillar</p>	<p>Others (please specify above)</p>
<p>Advantages of a conceptual pillar</p>	<p>Others (please specify above)</p>
<p>Q05.- How can future challenges in the sectors of waterborne and air transport (especially ports, inland waterways and airports) as well as of freight logistics be best taken into account within the overall concept of the future TEN-T development? Do different requirements for freight and passenger transport require different treatment in the TEN-T policy? What further aspects relating to different transport sectors / common transport policy issues should be given attention?</p>	<p>Die AK stellt zu Intelligenten Verkehrsdiensten grundsätzlich fest, dass der positive Nutzen und das Potential von Intelligenten Verkehrssystemen (IVS) für Ziele des Umweltschutzes, der Verkehrssicherheit und einer nachhaltigen Ressourcennutzung unumstritten ist und auch beim künftigen TEN-V-Aufbau voll ausgenützt werden sollte. Die AK gibt jedoch grundsätzlich zu Bedenken, dass neue IVS mannigfaltige Auswirkungen, insbesondere bei Systemumstellungen und beim Vorhandensein unterschiedlicher Systeme, auf die Arbeitsplätze im Verkehrsbereich haben und vor allem konkrete Verschlechterungen bei Arbeitsplatzqualität und Datenschutz bedeuten können. Insbesondere stellt die Verfolgbarkeit von ArbeitnehmerInnen durch Arbeitgeber aufgrund von Satellitenortung eine drastische Arbeitsplatzverschlechterung dar. Deshalb wird grundsätzlich gefordert, dass bei der Einführung von neuen Technologien • die Folgenabschätzungen und möglichen negativen Auswirkungen auf Beschäftigung, Beschäftigungsbedingungen und Arbeitnehmerschutz Bei Planung und Implementierung IVS unter Einbeziehung der Sozialpartner berücksichtig</p>
<p>Q06.- How can Intelligent Transport Systems in all modes, as a part of the TEN-T, enhance the functioning of the transport system? How can investment in Galileo and EGNOS be translated into efficiency gains and optimum balancing of transport demand? How can ITS contribute to the development of a multi-modal TEN-T? How can existing opportunities within the framework of TEN-T funding be strengthened in order to best support the implementation of the ERTMS European deployment plan during the next period of the financial perspectives?</p>	<p>Die Fragestellung zu Galileo und EGNOS läßt keine Technologieneutralität erkennen. Elektronische Erfassungssysteme im Verkehrsbereich müssen nicht zwangsläufig „satellitenbasiert“ sein. Aufgrund der EU-Richtlinie 2004/52/EG über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme und vorherrschender Strukturen bei der elektronischen Mauteinhebung in Europa ergibt sich ein weites Spektrum an möglichen Technologien. Im Straßenverkehr sollte daher das Konzept einer technologisch offenen, fahrzeuginternen Plattform weiterverfolgt werden, dass mit verschiedenen Technologien arbeiten kann. Aus Sicht der Arbeiterkammer sollte bei IVS telematikgestützte Park- und Reservierungssysteme für Lkw-Rastplätze vorangetrieben werden und am TEN-Netz verbindlich umgesetzt werden.</p>

Q07.- Do shifting borderlines between infrastructure and vehicles or between infrastructure provision and the way it is used call for the concept of an (infrastructure) project of common interest to be widened? If so, how should this concept be defined?	No opinion
Q08.- Would a core network (bringing together a priority network approach as referred to in Q3 and a conceptual pillar as referred to in Q4) be "feasible" at Community level, and what would be its advantages and disadvantages? What methods should be applied for its conception?	YES – a core network approach would be feasible.
Please justify your choice by answering the sub-questions of Q08 as comprehensive as possible	Die wirkungsvollste Methode „dem europäischen Bürger die TEN-V Politik glaubwürdig darzustellen (vgl. 3.2. S 14.)“ wäre es, die TEN Politik an die Bedürfnisse der Bevölkerung anzupassen. Der derzeitige Ansatz der TEN-Politik, vor allem dem Wirtschaftsverkehr, oder einer äußerst überschaubaren Gruppe von Bahnreisenden im internationalen Hochgeschwindigkeitsverkehr dienen zu wollen, entspricht nicht den täglichen Anforderungen des Großteils der Bevölkerung an die Mobilität. Die Reduktion auf ein Kernnetz birgt die Gefahr in sich, für zahlreiche Ausweichrouten (etwa im Schienengüterverkehr) keine europäische Handhabe (und Finanzierung) zu haben. Dies bedeutet, dass eine Entlastung stark frequentierter Strecken (etwa im Einzugsbereich von Großstädten mit entsprechenden Platzproblemen für „neue“ Infrastrukturen) durch den Ausbau von Nebenstrecken alleine in die Kompetenz regionaler Gebietskörperschaften fielen. Gleiches trifft auf andere Bereiche der Infrastruktur (etwa Anschlussgleise bei der Bahn für den Güterverkehr oder Verbindungen von binnenschiffaffinen Betrieben z
To which categories would you allocate the main advantages?	Combining the "traditional" infrastructure approach (essentially priority network) and a more flexible "conceptual" approach Other
To which categories would you allocate possible disadvantages?	Difficulties regarding an appropriate planning method High degree of complexity and diversity of projects involved, requiring a too broad range of means for implementation Other
What basis could be used for its conception?	Other (please specify above)
Which are the three aspects that need to be given highest priority in the core network development method?	Infrastructure needs in relation to the Lisbon strategy Climate change and other environmental objectives Financing capacities
Q09.01- How can the financial needs of TEN-T as a whole - in the short, medium and long term - be established?	Seitens der BAK wird eine Umschichtung von den EU Landwirtschaftsmitteln zu den TEN-Netzen vorgeschlagen.

<p>Q09.02.- What form of financing – public or private, Community or national – best suits what aspects of TEN-T development?</p>	<p>Für die BAK steht fest, dass Public-Private-Partnership-Modelle (PPP), also öffentlich-private Partnerschaften, kein Ausweg aus der Krise der öffentlichen Budgets sind und volkswirtschaftlich 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. Aber sowohl europäische als auch österreichische Erfahrungen zeigen, dass die Finanzierungskosten der Privaten höher als jene des Staates sind, dass PPP-Projekte hohe Transaktionskosten verursachen und dass Vorteile nur bei der Abwägung aller Risiken über die gesamte Vertrags- bzw. Lebensdauer erzielbar sind. Die AK kritisiert, dass hinter der Forderung nach Public-Private-Partnership oft der Wunsch nach der Privatisierung Dienstleistungen oder nach dem Abbau von Sozialleistungen und Löhnen steckt. Dies wird aus Sicht der Steuerzahler und der betroffenen Arbeitnehmer</p>
<p>Q10.01- What assistance can be given to Member States to help them fund and deliver projects under their responsibility?</p>	<p>Bei der teilweise schleppenden Fertigstellung von wichtigen Projekten hätte die Union bereits jetzt die Möglichkeit, ihre Wünsche an die Mitgliedstaaten bei der Ausverhandlung der Ko-Finanzierung klar zu formulieren. Ebenso kann die EK jederzeit Vorschläge, für eine Neugestaltung der Ko-Finanzierung unterbreiten. Nichtsdestotrotz ist der Vorschlag, einer optimierten Kosten/Nutzen Anlastung zwischen den einzelnen Mitgliedstaaten sicherlich begrüßenswert. Dieser ist sicherlich mit einer stärkeren Kosten/Nutzen Anlastung zwischen EU/Mitgliedsstaaten zu ergänzen. Festgehalten wird allerdings, dass auch im Rahmen des Betriebs einer Infrastruktur laufende Kosten anfallen, die durch die laufenden Einnahmen nicht gedeckt werden. Die derzeitige EU-Gesetzgebung lässt eine volle Kostenanlastung (etwa für den Schwerverkehr auf Autobahnen) schlicht nicht zu. Hier wäre sicherlich auch ein Schlüssel in der verbesserten Akzeptanz (vgl. F8) bei der Bevölkerung zu suchen.</p>
<p>Q10.02.- Should private sector involvement in infrastructure delivery be further encouraged? If so, how?</p>	<p>siehe auch Q 09.02</p>
<p>Q11.01- What are the strengths and weaknesses of existing Community financial instruments used for TEN-T? (TEN-T budget, Cohesion Fund, ERDF, EIB loans)?</p>	<p>Nicht nachvollziehbar ist, dass nicht alle Verkehrsträger für sämtliche Kosten (inkl. externe Kosten) aufkommen die sie verursachen.</p>
<p>Q11.02.- Is there a need for new financial instruments (including "innovative" instruments)?</p>	<p>YES</p>
<p>Please explain</p>	<p>Das einzig wirklich nachhaltige Finanzierungsinstrument kann nur die volle Kostenanlastung bei allen Verkehrsträgern sein.</p>
<p>Q12.01.- How could existing non-financial instruments be improved?</p>	<p>Das einzig wirklich nachhaltige Finanzierungsinstrument kann nur die volle Kostenanlastung bei allen Verkehrsträgern sein.</p>
<p>Q12.02.- Which new non-financial instruments should be introduced, for what reason?</p>	
<p>Please classify your proposal above:</p>	<p>Other</p>

Q13.- Which of the options for developing the TEN-T is the most suitable, and for what reason?

Option A: Dual layer: comprehensive network and priority projects (current structure)

Please justify

Bedeutendste Maßnahme bei der Neugestaltung der TEN-Netze muss der Interessenausgleich zwischen den einzelnen Mitgliedstaaten bzw. zwischen den Mitgliedstaaten und der Union sein. Dabei ist es völlig irrelevant ob es sich um ein prioritäres Gesamtnetz oder ein Kernnetz handelt. Mitgliedsstaaten zu "zwingen" Infrastrukturprojekte zu verwirklichen, die offensichtlich ihren Interessen, etwa durch zu starke Belastungen entlang von Straßen, widerstreben, ist nicht zielführend.

Q14.- Would you like to make any further comment or proposal?

Das Grünbuch ist weit hinter den Erwartungen zurückgeblieben. Insbesondere fehlt es + an der Berücksichtigung der sozialen Interoperabilität + an der Berücksichtigung der Raumordnung als primären Verkehrsverursacher und + an klaren Kriterien für den Interessenausgleich zwischen den einzelnen Gebietskörperschaften (EU, Mitgliedsstaaten und deren Teilregionen). Dementsprechend deckt vorliegender Fragenkatalog nur einen Teil der notwendigen Themenbereiche ausreichend ab. Die BAK bedauert, dass vorliegender Fragebogen nur in englischer Sprache vorliegt. Dies ist eine europaweiten Konsultation abträglich.