



CH-3003 Bern, GS-UVEK

Per Mail

Europäische Kommission
GD Energie und Verkehr
TEN-V
B-1049 Brüssel

Referenz/Aktenzeichen: I175-0056
Bern, 29. April 2009

Stellungnahme zum Grünbuch TEN-V, Überprüfung der Politik

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Schweiz ist zwar nicht Mitglied der Europäischen Union, aber im Herzen Europas gelegen und mit der Europäischen Union durch bilaterale Verträge vielfältig verbunden. Sie verfolgt daher die aktuelle Diskussion zum transeuropäischen Verkehrsnetz mit grossem Interesse, zumal ein vorrangiger TEN-V Verkehrskorridor die Schweiz durchquert.

Gerne benützen wir deshalb die Gelegenheit, uns im Namen der Schweizerischen Eidgenossenschaft an der Debatte zu diesem umfassenden Thema zu beteiligen.

Generelle Bemerkungen

Die TEN-V-Leitlinien zielen auf die Errichtung eines multimodalen europäischen Verkehrsnetzes ab. Mit den Leitlinien soll die Verknüpfung der nationalen Netze, z.B. durch die Interoperabilität grenzüberschreitender Eisenbahnverbindungen, und Verknüpfung der Verkehrsträger durch multimodale Schnittstellen unterstützt werden.

Das Hauptziel dieser Verbesserungen transeuropäischer Netze ist die Erweiterung der Wirkungsradien der Menschen wie auch der Industrie, was zu Reduktionen der Marktinformationskosten, zu Erweiterungen der Märkte und zu Skaleneffekten beiträgt. Die verminderten Raumwiderstände fördern direkt die in Artikel 154-156 des EG-Vertrages postulierten Ziele der sozialen und wirtschaftlichen Kohäsion.

Die Schweizer Eidgenossenschaft begrüsst eine nachhaltige Ausrichtung der TEN-V-Politik. Die Einbettung ökologischer und sozialer Ziele zur Realisierung eines effizienten intermodalen Güter- und Personenverkehrs bilden eine solide Grundlage für einen wirksamen Beitrag zum Klimaschutz. Von entscheidender Bedeutung sind dabei der im Grünbuch zu recht verlangte Einbezug der externen Kosten und deren Überwälzung auf die Verursacher.

Spezifische Ausführungen zu einzelnen Fragestellungen:

F1 Sollte die Bewertung des bisherigen TEN-V-Aufbaus durch die Kommission weitere Faktoren berücksichtigen?

Wir schlagen vor, bei der Bewertung einen breiteren Ansatz zu wählen und dabei insbesondere die Wechselwirkungen zwischen Raum und Verkehr und die Auswirkungen auf sensible Gebiete vermehrt zu berücksichtigen.

F2 Welche weiteren Argumente gibt es für oder gegen die Aufrechterhaltung des Gesamtnetzes und wie könnten die jeweiligen Nachteile der einzelnen Konzepte ausgeglichen werden?

Dem Gesamtnetz kommen verschiedene Funktionen zu. Im Vordergrund steht einerseits die Gewährleistung der Zugangsfunktion, andererseits deren Stellenwert als Instrument für die Planung der angrenzenden Staaten.

F3 Wäre der Ansatz eines vorrangigen Netzes besser als der derzeitige Ansatz der vorrangigen Vorhaben? Falls nicht, aus welchen Gründen, und was sind die besonderen Stärken der letzteren? Falls ja, welche (weiteren) Vorteile könnte ein vorrangiges Netz mit sich bringen und wie sollte es aufgebaut sein?

Der Ansatz eines vorrangigen Netzes ist insofern dem derzeitigen Ansatz der vorrangigen Vorhaben vorzuziehen, als dass jede einzelne Infrastrukturmassnahme immer in Hinblick auf das vorrangige Netz gebaut wird (und die Wirkungen in diesem Kontext evaluiert werden). Die Planung als solche wäre in sich konsistenter und zielgerichteter, auch könnten die räumlichen Auswirkungen auf einer europäischen Ebene einfacher antizipiert werden.

Von uns nicht unterstützt werden die parallel auf Gemeinschaftsebene laufenden Bemühungen zur spezifischen Nutzung einzelner Netzteile z.B. nur für den Güterverkehr. Bestehende Netze können umso effizienter genutzt werden, je mehr Verkehr darauf abgewickelt wird. Die Aufteilung von Güter- und Personenverkehr auf zwei parallele Netze läuft dieser effizienten Nutzung entgegen.

F5 Wie kann den verschiedenen Aspekten, die vorstehend angeführt wurden, am besten innerhalb des Gesamtkonzepts für den künftigen TEN-V-Aufbau Rechnung getragen werden? Welche weiteren Aspekte sollten berücksichtigt werden?

Die Infrastrukturen sollten Verkehrsträger übergreifend in einem Gesamtkontext geplant werden. Dafür müssen in einem ersten Schritt die potentiellen Kapazitäten aller bestehenden Infrastrukturen eruiert werden. Aufgrund der zu erwartenden Nachfrage und des für die Deckung dieser Nachfrage notwendigen Angebots sind in einem zweiten Schritt die Ausbauprojekte so zu planen, dass dem kleinstmöglichen Aufwand der maximale ökonomische wie auch ökologische Nutzen gegenüber steht.

In diesem Sinne wird angeregt, insbesondere die Entwicklung von Meeresautobahnen voranzutreiben. Die Schweiz sieht hierbei ein Potential die sensiblen Alpenübergänge zu schonen.

F6 Wie können IVS als Teil des TEN-V das Funktionieren von Verkehrssystemen verbessern? Wie können Investitionen in Galileo und EGNOS sich in Form eines Effizienzgewinns und eines optimalen Ausgleichs der Verkehrsnachfrage auszahlen? Wie können IVS zum Aufbau eines multimodalen TEN-V beitragen? Wie können die im Rahmen der TEN-V-Finanzierung bestehenden Möglichkeiten ausgebaut werden, um die Umsetzung des Plans zur ERTMS-Einführung innerhalb des von der nächsten finanziellen Vorausschau abgedeckten Zeitraums am wirkungsvollsten zu unterstützen?

Im Sinne einer effizienten Auslastung der Infrastrukturkapazitäten begrüsst die Schweizerische Eidgenossenschaft die Bemühungen der EU, die Nutzung intelligenter Verkehrssysteme (IVS) weiterzuentwickeln bzw. in die Planung einzubinden. Mit der frühzeitigen Implementierung von ETCS hat die Schweiz in diesem Bereich, gerade auch im Hinblick auf die Förderung des grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrs, Pionierarbeit geleistet und aufgezeigt, dass sie auch bereit ist, entsprechende Entwicklungen tatkräftig zu unterstützen. Die dank IVS realisierbaren Fortschritte in den Bereichen Sicherheit und Nachfragemanagement dienen mittelbar auch dem Schutz der Umwelt. Schliesslich sind IVS Voraussetzung für die verursachergerechte Anlastung der Mobilitätskosten, die Einführung streckenabhängiger Mauten für den Schwerverkehr in verschiedenen Mitgliedsländern der EU, aber auch in der Schweiz, anschauliche Beispiele für entsprechende Anwendungen.

- F7 Wird durch die Verschiebung der Grenzen zwischen Infrastruktur und Fahrzeugen bzw. zwischen der Bereitstellung von Infrastruktur und der Art ihrer Nutzung eine Erweiterung des Konzepts eines (Infrastruktur)Vorhabens von gemeinsamem Interesse notwendig? Wenn ja, wie ist dieses Konzept inhaltlich zu fassen?**

Die erwähnten Entwicklungen, wie diejenige im Fahrzeugsektor zur zunehmenden Benutzung von Elektro- und Hybridfahrzeugen sind zwar interessant und teilweise vielversprechend, führen jedoch unseres Erachtens nicht zu einer grundsätzlichen Verschiebung der Grenzen zwischen Infrastruktur und Fahrzeugen.

- F8 Wäre dieses Kernnetz auf Gemeinschaftsebene „machbar“ und welche Vor- und Nachteile würde es mit sich bringen? Welche Methoden sollten für seine Konzeption angewendet werden?**

Die Gemeinschaft, betroffene Nationalstaaten und Städte sind aufgerufen sich vertieft mit dem Thema einer nachhaltigen räumlichen Entwicklung zu befassen, um eine koordinierte Politik zwischen allen Ebenen zu erarbeiten. Dabei sollen insbesondere Wechselwirkungen zwischen Verkehr und Raum sowie sekundäre, längerfristige Effekte berücksichtigt werden. So würde für Mitgliedstaaten wie auch für Nachbarländer die Möglichkeit geschaffen, ihre räumliche Entwicklung europagerecht zu reflektieren und zu kommunizieren.

Damit das Konzept nicht allein die Angelegenheit von Spezialisten und Politikern ist, könnten in Foren jeweils regionale Wissens- und Entscheidungsträgerinnen und -träger dazu ermuntert werden, ihre Vorstellungen in den Gestaltungsprozess einzubringen. Diese Foren verstehen sich als Bindeglied zwischen der politischen Begleitgruppe bzw. der technischen Arbeitsgruppe und einer breiteren Öffentlichkeit.

- F9 Wie kann der Mittelbedarf des TEN-V als Ganzes kurz-, mittel- und langfristig gedeckt werden? Welche Form der Finanzierung – öffentlich oder privat, auf Ebene der Gemeinschaft oder der Mitgliedstaaten – wird welchen Aspekten des TEN-V- Aufbaus am besten gerecht?**

Die Schweiz unterstützt grundsätzlich den Übergang zu einer zunehmend verursachergerechten Verkehrsfinanzierung, wie dies mit dem vorgesehenen Einbezug der externen Kosten in die Kostenberechnung des Schwerverkehrs auf Ebene EU angestrebt wird. Die entsprechenden Erfahrungen der Schweiz mit der zweckgebundenen Verwendung der zu einem grossen Teil vom Strassenschwerverkehr generierten Mittel zur Finanzierung von Schienenprojekten haben sich sehr gut bewährt und tragen wesentlich dazu bei, auch im gesamteuropäischen Interesse liegende Verkehrsinfrastrukturen (Bau der NEAT mit zwei Alpenbasistunnels) zu finanzieren.

- F12 Wie können bestehende Instrumente nichtfinanzieller Art verbessert werden und welche neuen könnten eingeführt werden?**

Die Schweizer Eidgenossenschaft begrüsst eine Korridorkoordinierung in Erwartung eines klaren Ansprechpartners auf Ebene EU.

F13 Welche dieser Optionen bietet sich am ehesten an und aus welchem Grund?

Die Schweiz begrüsst Variante 3. Die Unterteilung in zwei Ebenen in ein Gesamt- und ein Kernnetz entspricht unserem föderalistischen Verständnis und ist geeignet, die unterschiedlichen Interessen stufengerecht einfließen zu lassen resp. zu berücksichtigen. Mit Blick auf ein vorrangiges Netz und einer konzeptionellen Säule kann die Planung flexibler, in sich konsistenter und zielgerichteter vollzogen, auch können die räumlichen Auswirkungen auf einer europäischen Ebene einfacher antizipiert werden.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Hans Werder
Generalsekretär

Beilagen:

-

Kopie an:

-