



BMVIT - V/INFRA5 (Internationale Netze und Generalverkehrsplan)

Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien

Büroanschrift : Radetzkystraße 2, 1030 Wien

E-Mail : infra5@bmvit.gv.at



Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

GZ. BMVIT-113.800/0001-V/INFRA5/2009 DVR:0000175

**An die Europäische Kommission
Generaldirektion Energie und Verkehr,
XXXXXXXXX
Rue de Mot 24
B - 1040 Brüssel
e-mail : XXXXXXXXXXXX**

**cc: XXXXXXXX
XXXXXXX**

Wien, am 30. April 2009

**Revision der TEN-T Leitlinien
Österreichische Stellungnahme zum Entwurf des Grünbuchs**

Sehr geehrte XXXXX

Das österreichische Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie dankt der Europäischen Kommission für die Ausarbeitung des vorliegenden Entwurfs für ein Grünbuch als ersten Schritt zu einer umfassenden Revision der Leitlinien für die Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-T).

Gerade vor dem Hintergrund der aktuellen Herausforderungen wie Globalisierung und weltweiten Wettbewerbs, eines immer stärker erkennbaren Klimawandels und einer sich zumindest längerfristig abzeichnenden Verknappung auf dem Energiesektor bekennt sich Österreich zu einer auf Nachhaltigkeit ausgerichteten Verkehrspolitik, mit dem Ziel die Mobilität von Menschen und Gütern auf Dauer zu sichern, Europa als Wirtschaftsraum zu stärken, dabei aber Primärenergie effizient zu nutzen und Emissionen und Gesundheitsgefährdungen auf ein Mindestmaß zu reduzieren.

Wir setzen daher auf eine wirksame Förderung der umweltfreundlichen und sicheren Verkehrsträger wie Meeresautobahnen, Binnenwasserstraße und Schiene, und verstehen den Ausbau der Infrastrukturnetze als integralen Bestandteil dieser nachhaltigen Verkehrspolitik.

Ein geordneter Verkehrsmarkt, der sich zumindest auf längere Sicht der vollen Kostenwahrheit annähert, ist auch eine geeignete Voraussetzung für effiziente Finanzierungsmodelle für den Bau und den Betrieb von Verkehrsinfrastruktur.

In diesem verkehrspolitischen Rahmen kommt der Verkehrsinfrastruktur in mehrfacher Hinsicht und auf den unterschiedlichen strategischen beziehungsweise hierarchischen Ebenen wichtige Bedeutung zu, weshalb Österreich für die Option 3 des Grünbuchs, also für die Beibehaltung des umfassenden Grundnetzes und die Festlegung eines hochrangigen Kernnetzes votiert:

- Je nach ihrer Konfiguration tragen die TEN-T zur räumlichen Integration Europas, also zur Stärkung des territorialen, wirtschaftlichen, sozialen und politischen Zusammenhalts, sowohl im Inneren als auch in der Peripherie Europas, sowie zum Abbau regionaler Disparitäten bei. Dieser europäische Mehrwert, der sich nicht in Verkehrsmengen abbildet, scheint gerade auch im Zusammenhang mit angestrebten künftigen Erweiterungsschritten der Europäischen Union, insbesondere in Richtung Südosten, in besonderem Maße gegeben zu sein.
- Ferner kommt den TEN-T eine Schlüsselfunktion für die Bewältigung der aktuellen und künftigen Verkehrsnachfrage zu, wobei die Verbindungen des Hinterlandes mit den Häfen besondere wirtschaftliche Bedeutung hat. Die weitgehende Vermeidung von betrieblichen Engpässen und Stau ermöglicht kurze Fahr- und Transportzeiten sowie einen hohen Grad an Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit. Die damit verbundene Einsparung von Zeit und Kosten leistet einen wichtigen Beitrag zur Wettbewerbsfähigkeit Europas.

Da es in der Menge der TEN-T Netzelemente (Kanten und Knoten) von sehr unterschiedlicher strategischer Bedeutung für Europa gibt, ist es zweckmäßig, eine Zuordnung der Netzteile zu zwei Klassen vorzunehmen, indem man zwischen einem umfassenden Grundnetz und einem Kernnetz unterscheidet.

Während das Grundnetz vor allem der flächigen Erschließung dient, ist ein Kernnetz vor allem durch seine Hocharrangigkeit im Hinblick auf seine räumlichen und verkehrlichen Funktionen gekennzeichnet.

Ein Kernnetz sollte daher die bisherigen vorrangigen Achsen umfassen, jedoch kohärent sein und die realen oder potenziellen Verkehrsrelationen und Verkehrsströme abbilden. Daher wären entsprechende Verlängerungen und Ergänzungen vorzusehen, um ausgehend von den Häfen durch Einbindung der wichtigen Knoten (die in der Regel auch intermodal wirksam sind) eine hinreichende Vernetzung zu sichern sowie die Fortsetzung in die Nachbarländer der EU im Osten, Südosten und Süden herzustellen.

Im Sinne einer weitgehenden Einheitlichkeit und Übersichtlichkeit der TEN-T sollten auch andere bestehende Korridore und Achsen wie etwa die ERTMS-Korridore oder RNE-Achsen in das Kernnetz einfließen.

Bündelungen von Achsen mögen in vielen Fällen sinnvoll sein und Synergien bilden, vorausgesetzt dass die Kapazitäten dafür gegeben sind und Umwege vermieden werden, die aufgrund der Abweichung vom jeweiligen Bestweg vom Verkehr nicht angenommen würden.

Um Planungssicherheit und Kontinuität der Ausbaumaßnahmen zu gewährleisten, sollte ein Kernnetz jedenfalls auf lange Zeit stabil sein, was ein langfristiges und daher eher dichteres Zielnetz impliziert.

Das steht eigentlich im Widerspruch zum Ziel der Finanzierbarkeit, zumal mit knappen finanziellen Ressourcen; daher erscheint es sinnvoll, das Kernnetz in drei Kategorien von Netzelementen zu gliedern, wobei gerade in diesem Zusammenhang auf den semantischen Unterschied zwischen Hocharrangigkeit und Vorrangigkeit zu verweisen ist:

1. Fertig gestellte Netzelemente, die auf absehbare Zeit keine Investitionen erfordern, aber zur Darstellung des funktionalen Zusammenhalts jedenfalls im Netz enthalten sein sollten.
2. Vorrangig zu bauende oder auszubauende Netzelemente, deren Implementierung im Gange ist oder kurzfristig bevorsteht. Der Umfang dieser Liste richtet sich nach den Finanzierungsmöglichkeiten.
3. Zu einem späteren Zeitpunkt zu bauende oder auszubauende Netzelemente, deren Dringlichkeit keine unmittelbare Umsetzung erfordert.

Die möglichst synchron mit den Finanzierungsperioden rollierend wiederkehrenden Revisionsprozesse beginnen mit einer Erhebung des Umsetzungsstandes. Jene vorrangigen Abschnitte, deren Bau oder Ausbau abgeschlossen oder absehbar ist, werden in die Kategorie der fertig gestellten Abschnitte übergeführt, und aus der Kategorie der zu einem späteren Zeitpunkt zu bauenden oder auszubauenden Abschnitte werden je nach deren Dringlichkeit, zum Beispiel anhand einer volkswirtschaftlichen Bewertung, in die Kategorie der vorrangig zu bauenden oder auszubauenden Abschnitte eingereiht.

Sowohl Netzbildung als auch die im Grünbuch erwähnte „konzeptionelle Säule“ werden noch ausführlich und detailliert zu diskutieren sein. Aus österreichische Sicht sollte letztere neben betrieblichen Aspekten, neben technologischen Neuerungen und Verbesserungen und neben Querschnittsthemen wie Kostenanlastung, Sicherheit oder Interoperabilität vor allem auch den verkehrspolitischen Rahmen umfassen, wie er eingangs in der gebotenen Kürze dargelegt ist.

Wir sind zuversichtlich, dass es gelingen wird, im Rahmen eines „bottom-up“-Prozesses die Standpunkte der Mitgliedsstaaten entsprechend abzustimmen, um eine hohe Akzeptanz der Ergebnisse zu erreichen, und freuen uns auf diese Arbeit, in die wir uns gerne konstruktiv einbringen werden.

Mit freundlichen Grüßen!

Für die Bundesministerin:

Dipl.-Ing. Dr. Helmut Adelsberger

Ihr Sachbearbeiter:

Dipl.-Ing. Dr. Helmut Adelsberger

Tel.Nr.: +43 (1) 71162 65 1103

E-Mail: helmut.adelsberger@bmvit.gv.at

elektronisch gefertigt