

## **Europäische Kommission**

Rue de la Loi 200  
B - 1049 Brüssel



ZVR-Nr.: 576439352  
DVR-Nr.: 0046655  
ATU: 16273100

Wien, 14.09.2010

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

#### **Stellungnahme der Gewerkschaft vida (Österreich)**

Die Gewerkschaft vida begrüßt den mit der Veröffentlichung des TEN-V-Grünbuchs durch die EU-Kommission begonnenen und durch diese Konsultation fortgesetzten, breit angelegten Beteiligungsprozess und nimmt die Gelegenheit zur Stellungnahme gerne erneut wahr.

#### **Einleitende Bemerkungen**

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.

Die Gewerkschaft vida begrüßt den Willen der Europäischen Kommission, die zukünftige Planung und Priorisierung der TEN-V-Strecken verstärkt nach Überlegungen des Umweltschutzes und der Nachhaltigkeit auszurichten. Unsere Mitglieder sind EisenbahnerInnen, Bus-, LKW- und TaxifahrerInnen, sowie Flugpersonal und Schiffsbesatzungen in Österreich. Wir müssen daher einen umfassenden Gesamtblick auf die Verkehrspolitik haben, um unsere Mitglieder sowohl in der Gegenwart, als auch in der Zukunft optimal unterstützen zu können und plädieren daher für nachhaltig abgesicherte Arbeitsplätze von hoher Qualität. Die Planung und die Errichtung der bestmöglichen und notwendigen Verkehrsinfrastruktur beeinflusst die Qualität und Ausgestaltung der Arbeitsplätze unserer Mitglieder.

Es bedarf einer Abschätzung, wie sich in Zeiten von „peak-oil“ (tendenziell steigender Ölpreise) und strengen Klimaschutzmaßnahmen der Transportbereich entwickeln würde; und dies sowohl vom Blickpunkt der Quantität aus, als auch bezüglich des Modal Split. Die Gefahr von Fehlinvestitionen in Infrastrukturen, die keine Zukunft haben und nicht ausreichend ausgelastet sind, muss gebannt werden.

Zu den einzelnen Fragenblöcken:

**Fragenblock 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 betrachtet 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?**

Die Gewerkschaft vda kritisiert, dass die Kommission den Begriff der „Ko-Modalität“ verwendet. Dies stellt einen Rückschritt gegenüber früheren Denkanstätzen dar, wo es um „Multi-Modalität“ bzw. „Vorrang der Schiene“ ging. Es bedarf einer Abschätzung, wie sich in Zeiten von „peak-oil“ (tendenziell steigender Ölpreise) und strengen Klimaschutzmaßnahmen der Transportbereich entwickeln würde; und dies sowohl vom Blickpunkt der Quantität aus, als auch bezüglich des Modal Split.

Will man die Umweltziele der EU mit der TEN-Planung in Übereinstimmung bringen, so sollte man folgende Kriterien berücksichtigen:

- Modale Umstellung von emissionsintensiven zu emissionsarmen Verkehrsmitteln: verstärkter Ausbau der Schiene, Priorisierung gegenüber der Straße;
- Forcierte Elektrifizierung von Bahnen unter Nutzung von „sauberem“ Strom aus erneuerbaren Energiequellen (also kein Atomstrom) sowie der Einsatz von Bussen, die mit Flüssigerdgas, Hybrid-Elektromotoren oder potenziell alternativen Kraftstoffen betrieben werden;
- Infrastrukturprojekte sollten auch unter dem Aspekt von Arbeitnehmerschutzbestimmungen betrachtet werden. Beispiele hierfür wären die Errichtung von mehr LKW-Parkplätzen und verbesserte Sicherheitsstandards auf Autobahnen;
- Sinnvolle Auto-Elektromobilität bedingt Multi-Modalität: Man reist über größere Distanzen umweltfreundlich per Bahn und legt mit dem E-Auto „die letzte bzw. erste Meile“ zurück. Dafür bedarf es einer EU-weiten Harmonisierung bezüglich technischer Spezifikationen, Ladeeinrichtungen, Standplätzen bei Bahnhöfen, Reservierungs- und Abrechnungssystemen, Sauberkeit des Stromes usw.;
- Ausbau von Schifffahrtswegen, wenn es dabei zu keinen Umweltbeeinträchtigungen kommt;
- Verstärkte Umstellung vom Straßengütertransport zu Bahn-, See- und Binnenschifffahrt;
- Begleitend zum Infrastrukturausbau muss auch deren Nutzung sichergestellt werden. Wenn z.B. Bundeshauptstädte als wichtige Knotenpunkte definiert werden (Seite 7), dann sollte auch Personenverkehr dort stattfinden. Faktum ist, dass die Anzahl der Städtedirektverbindungen und Nachtzüge in der Vergangenheit zurückgegangen sind. So gibt es auf der TEN-Achse Nr. 17 von Wien keine Direktzüge mehr nach Stuttgart, Straßburg oder Paris. Auch die Direktverbindungen nach Amsterdam und Brüssel wurden eingestellt.

Bislang herrschte – speziell bei Geldern der Europäischen Investmentbank (EIB) – ein Finanzierungsübergewicht von Straßenbauprojekten. Das zeigt folgende aktuelle Finanzierungsstatistik der EIB für die Jahre 2007 bis 2009<sup>1</sup>:

<b>EIB Finanzierungen 2007-09</b>	<b>Unterzeichneter Betrag in Mio €</b>	<b>Anteil in Prozent</b>
Luftverkehr	5.157	11,6 %
Straßen, Autobahnen	16.540	37,4 %
Intermodal	985	2,2 %
Seeverkehr	3168	7,2 %
Schiene	9.925	22,4 %
Städtischer Verkehr	8.399	20,0 %
Verkehrssektor insgesamt	44.249	

Rund die Hälfte des Finanzierungsvolumens der EIB wurde also für potenziell umwelt- und klimaschädliche Projekte (Flug- und Straßenverkehr) verwendet. Dieses Missverhältnis sollte rasch korrigiert werden.

Fraglich ist, wie ein „europäischer Mehrwert“ bei der Projektauswahl ermittelt werden soll (Seite 19). Umweltspezifisch könnte eine Formel beispielsweise lauten: Wieviel CO<sub>2</sub> lässt sich pro eingesetztem Euro vermeiden?

Zur Erhöhung der Gesamteffizienz der Netze wird von der Kommission vorgeschlagen, Personen- und Güterverkehr auf der Schiene zu trennen bzw. den Güterverkehr zu priorisieren. Dies wird von der Gewerkschaft *vida* zum wiederholten Male abgelehnt. Da der Aufbau von jeweils eigenen Netzen für Personen- und Güterverkehr aus finanziellen und räumlichen Gründen nur bedingt möglich ist, plädiert die *vida* für die Beibehaltung und Optimierung der europäischen Mischnetze. Regionalstrecken sollten daher für Umweg- und Ausweichverkehr ertüchtigt werden, statt sie stillzulegen. Der derzeitige EU-weite Trend zum Rückzug der Bahn aus der Fläche sollte gestoppt werden.

Kritisch wird von der Gewerkschaft *vida* angemerkt, dass auf der TEN-Achse Nr. 17 die Infrastrukturverbindung Wien – Bratislava mangelhaft ist: Die Strecke über Marchegg ist überwiegend eingleisig und verdieselt; jene die Züge über Kittsee enden in Petrezalka, einem Außenbezirk von Bratislava.

#### **Fragenblock 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 Mitgliedsstaaten sowie öffentliche und private Mittel koordiniert werden?**
- 6. Wäre die Einrichtung eines europäischen Finanzierungsrahmens eine angemessene Maßnahme, um den Umsetzungsrückstand die den TEN-V-Projekten und den Zielen der TEN-V-Politik aufzuholen?**

Als zusätzliche Finanzierungsquelle für TEN-Projekte wird die teilweise Verwendung von Einnahmen aus der Internalisierung externer Kosten angeregt. Eine Möglichkeit wäre eine verbesserte Eurovignette, bei der – im

---

<sup>1</sup> EIB (2010): EIB bereitet die Überprüfung ihrer Finanzierungs politik für einen nachhaltigen Verkehrssektor vor – Aufruf zur Öffentlichkeitsbeteiligung

Sinne der Kostenwahrheit - auch CO<sub>2</sub>-, Schadstoff-, Gesundheits- und Unfallkosten berücksichtigt werden. Auch die Einhebung einer EU-weiten Steuer auf Kerosin und Schiffsdiesel könnte diesen Zweck erfüllen.

Die EK setzt offenbar größere Hoffnungen in PPP-Modelle zur Finanzierung von Verkehrsinfrastruktur-Projekten. In Österreich wurde ein Verkehrsprojekt auf diese Weise finanziert und errichtet. Ziel der Gebarungsüberprüfung durch den Rechnungshof der Republik Österreich war die Analyse der Stärken und Schwächen des PPP-Konzessionsmodells Ostregion (Teilabschnitte der A 5 -Nordautobahn, der S 1 Wiener Außenring-Schnellstraße und der S 2 Wiener Nordrand-Schnellstraße). Dazu zählten die Risikobewertung und -teilung, das Vergütungsmodell, die Qualitätssicherung, die Zweckmäßigkeit der Projektaufbau- und ablauforganisation sowie die Beurteilung der Ordnungsmäßigkeit der Behörden- und Vergabeverfahren. Die Bilanz war alles andere als positiv.

Im Folgenden die Kritik des Rechnungshofes im Wortlaut: „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. Bei der Zuschlagserteilung für das PPP-Konzessionsmodell Ostregion errechnete die ASFINAG gegenüber einer konventionellen Beschaffung einen wirtschaftlichen Vorteil (Value for Money) von rd. 167,97 Mill. EUR. Dies ist ein mit subjektiven Wahrscheinlichkeiten behafteter Wert, der sich aufgrund der ihm innewohnenden Bandbreite der Kostenschätzungen und Bewertungen der dem Auftragnehmer überwältigten Risiken auch nachteilig für die öffentliche Hand entwickeln kann...Aufgrund der Ausgestaltung des Konzessionsvertrags und der bereits angemeldeten Mehrkostenforderungen besteht eine hohe Eintrittswahrscheinlichkeit von Mehrkosten für die ASFINAG...“<sup>2</sup>.

**Frageblock 3 (Seite 12) Auf welche Weise können die oben angeführten neuen Rechtsinstrumente und Bestimmungen für die TEN-V-Politik von Nutzen sein?**

Die Gewerkschaft vida lehnt es ab, dass in diesem Bereich zusätzliche Kompetenzen von den Mitgliedsstaaten an die Kommission übergehen.

Mit gewerkschaftlichen Grüßen!

Rudolf Kaske  
Vorsitzender

Norbert Bacher-Lagler  
Bundesgeschäftsführer

<sup>2</sup> RECHNUNGSHOFBERICHT REIHE BUND 2010/2

Vorlage vom 10. Februar 2010: UMSETZUNG DES PPP-KONZESSIONSMODELLS OSTREGION, PAKET 1