

Europäische Kommission  
Directorate General for Mobility and Transport  
B-1049 Brüssel

per mail: [MOVE-TEN-T-Policy-Revision@ec.europa.eu](mailto:MOVE-TEN-T-Policy-Revision@ec.europa.eu)

Wien, am 15. September 2010

**Betrifft: Konsultation über die künftige Politik für das transeuropäische Verkehrsnetz - Stellungnahme Industriellenvereinigung**

Das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V) ist ein Schlüsselement für einen funktionierenden Binnenmarkt. Lücken müssen geschlossen und Engpässe beseitigt werden, um den schnellen und reibungslosen Waren- und Personenverkehr zwischen den Mitgliedstaaten zu gewährleisten. Eine effiziente und zugleich nachhaltige Verkehrsentwicklung sowohl aus wirtschaftlicher, sozialer und ökologischer Sicht muss das Ziel der europäischen Verkehrspolitik sein.

Die Industriellenvereinigung begrüßt daher die 2009 eingeleitete, grundlegende Überprüfung der Politik für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes grundsätzlich und nimmt zu den Fragen der Europäischen Kommission im Rahmen der Konsultation wie folgt Stellung:

**1. Methodik für die TEN-V-Planung**

**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 berücksichtigt werden?**

Die formulierten Grundsätze und Kriterien für die Planung eines Kernnetzes erscheinen aus Sicht der Industriellenvereinigung grundsätzlich angemessen als auch praktikabel. Die Verbindung von Infrastrukturprojekten zu einem Netz ermöglicht die Miteinbeziehung der Knoten, die oftmals Engpässe darstellen, und verspricht eine höhere Effizienz der Maßnahmen und der eingesetzten Mittel. Zudem wird mit der Konzeption eines Kernnetzes die europäische Perspektive – der europäische Mehrwert – fokussiert.

Die aktuellen 30 prioritären Projekte basieren auf einem breiten Konsens zwischen den Mitgliedstaaten und der Europäischen Kommission, auch wurden bereits enorme Ressourcen eingesetzt und müssen daher den Ausgangspunkt für die Weiterentwicklung

bilden, d. h. jedenfalls weiterhin Bestandteil des Kernnetzes sein. Insbesondere sind die Projekte 1 (Eisenbahnachse Berlin-Palermo inklusive des Teilstücks Brenner-Basistunnel), 17 („Magistrale für Europa“) und 22 (Eisenbahnachse Athen via Sofia-Wien-Nürnberg/Dresden) für die österreichische Schieneninfrastruktur von großer Bedeutung. Zusätzlich ist die Verlängerung des prioritären Projektes 23 als Teil des Kernnetzes („Baltisch Adriatischer Korridor“) bis an die Adria von besonderer Relevanz für die Erschließung neuer Märkte. Die Verbindung mit anderen europäischen Achsen bringt enorme ökonomische und infrastrukturelle Vorteile und ist daher zu priorisieren. Die bedeutenden Wirtschaftsräume Warschau, Oberschlesien und Mähren, Ost- und Südösterreich sowie Oberitalien kommen nahezu ideal zusammen. Wichtige Wirtschafts- und Ballungsräume werden dadurch eine Marktanbindung erhalten. Eine nachhaltige grenzüberschreitende Bahnverbindung sowohl für den Güter- als auch den Personenverkehr wird dadurch geschaffen.

Zu hinterfragen ist letztlich, welche Annahmen in Bezug auf die mengenmäßige Entwicklung des Güter- und Personenverkehrs mit der Arbeitsgrundlage TEN-V-Planung verbunden worden sind, d. h. was zukünftige Infrastruktur leisten können muss und wie weit werden die positiven Effekte von intelligenten Verkehrssystemen in der Kernnetzplanung berücksichtigt.

**In welchem Maße tragen die zusätzlichen Infrastrukturmaßnahmen zu den Zielen eines zukunftsorientierten Verkehrssystems bei? Gibt es Möglichkeiten ihre Wirkung zu steigern?**

Intelligente Verkehrssysteme (IVS) müssen in der TEN-V-Politik eine stärkere Rolle spielen. Durch eine intelligente Bewirtschaftung der Verkehrsinfrastruktur können Verkehrsflüsse stabilisiert und Engpässe effizienter genutzt werden. Sowohl der Güter- als auch der Individualverkehr könnte durch intelligentes Verkehrsmanagement insbesondere in einem grenzüberschreitenden Kontext effizienter gelenkt werden und dadurch Kosten und Umweltbelastungen minimieren. 2008 wurden eine Richtlinie und der Aktionsplan zur Einführung intelligenter Verkehrssysteme von der Europäischen Kommission vorgestellt. Der Vorstoß zu einem gemeinsamen europäischen Rahmen wird von der Industrie begrüßt und sollte raschest umgesetzt werden. Die Verbesserung der Systeminteroperabilität, die Gewährleistung eines nahtlosen Zugangs, die Förderung der Kontinuität der Dienste und die Schaffung eines effizienten Kooperationsmechanismus zwischen allen Akteuren können sinnvollerweise nur auf europäischer Ebene stattfinden.

Die Ausrüstung europäischer Bahnunternehmen mit ERTMS (European Rail Traffic Management System) zur Unterstützung des Managements und der Steuerung des Eisenbahnverkehrs sollte finanziell ebenso verstärkt gefördert werden, wie vergleichbare Systeme im Straßenverkehr, in der Luft- sowie in der Schifffahrt.

**Welche besondere Rolle könnte die TEN-V-Planung generell bei der Stärkung des Beitrags des Verkehrssektors zu den Zielen der „Europa 2020“-Strategie leisten?**

Ein Eckpfeiler der „TEN-V-Politik-Neu“ ist die stärkere Orientierung an übergeordneten europäischen Zielen - insbesondere von Energie-, Klima- und Umweltpolitikzielen – durch Förderung umweltfreundlicher Verkehrsträger und innovativer Technologien (z. B. Aufbau

von Netzinfrastruktur für Elektromobilität, intelligentes Verkehrsmanagement ...). Diesbezüglich sind nachvollziehbare, belastbare und transparente Kriterien bei der Umsetzung des Kernnetzes zu schaffen.

## 2. Die TEN-V-Umsetzung

**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 können?**

**Auf welche Weise können im Rahmen einer EU-Finanzierungsstrategie die unterschiedlichen Finanzquellen der EU und der Mitgliedstaaten sowie öffentliche und private Mittel koordiniert und/oder kombiniert werden?**

**Wäre die Einrichtung eines europäischen Finanzierungsrahmens eine angemessene Maßnahme, um den Umsetzungsrückstand bei TEN-V-Projekten und den Zielen der TEN-V-Politik aufzuholen?**

Da einerseits die Finanzierungsspielräume der öffentlichen Hand in Europa sich stark verengt haben und gleichzeitig der Bedarf an Infrastruktureinrichtungen steigt, müssen auch neue Wege zur Bereitstellung und Finanzierung öffentlicher Infrastrukturvorhaben gesucht werden.

Die Industriellenvereinigung unterstützt daher Maßnahmen der Europäischen Kommission, die zu einer effizienteren Vergabe der EU-Mittel im Verkehrsbereich führen, grundsätzlich. Es wird die Ansicht der Europäischen Kommission geteilt, dass es einer besseren Abstimmung zwischen den einzelnen Finanzierungsquellen bedarf.

Eine Initiative, die Finanzierungsmaßnahmen auf EU-Ebene in eine Finanzierungsstrategie der EU einzubetten bzw. diese zu bündeln, mit dem Ziel, die vorhandenen Finanzquellen für den bestmöglichen Einsatz besser zu koordinieren, wird daher von Seiten der Industriellenvereinigung unterstützt. Die Schaffung einer „One-Stop-Finanzierung“, um die unterschiedlichen Förderungen bzw. EU-Finanzierungsinstrumente (div. Regional- und Strukturfonds, TEN-Mittel) im Verkehrswesen effizienter zu machen, wäre zu unterstützen.

Eine angemessene und langfristige Finanzierungsstruktur für TEN-V-Projekte im Rahmen der nächsten EU-Finanzperiode erscheint notwendig, um insbesondere langfristige Projekte, wie sie Infrastrukturinvestitionen im Verkehrsbereich darstellen, realisieren zu können.

Darüber hinaus bieten intelligente Verkehrsmanagementsysteme (z. B. elektronische Vignette, Telematikanwendungen, Road-Pricing-Systeme) vielfältige Möglichkeiten, um neue Technologien einzuführen und so zu einer effizienteren Bewirtschaftung der Verkehrsinfrastruktur zu kommen.

Projekte, für die es bereits bi- oder multilaterale Vereinbarungen auf Regierungs- oder regionaler Ebene gibt, müssen bei der Bewertung der aus EU-Mitteln zu unterstützenden Projekte vorrangig behandelt werden. Gleiches gilt für Projekte mit grenzüberschreitenden Verbindungen oder Transitrouten sowie Projekte, die TEN-V-Abschnitte bzw. TEN-V-Knoten mehrerer vorrangiger TEN-V-Projekte miteinander vernetzen.

### **3. Rechtlicher und institutioneller Rahmen der Überprüfung der TEN-V-Politik**

#### **Auf welche Weise können die oben angeführten neuen Rechtsinstrumente und Bestimmungen für die TEN-V-Politik von Nutzen sein?**

Die Industriellenvereinigung unterstützt die Abstimmung bzw. Verknüpfung der TEN-V-Leitlinien und der TEN-Finanzverordnung, um die Verbindung zwischen den Prioritäten der TEN-V-Politik und den entsprechenden Finanzmitteln zu stärken und den Rechtsrahmen zu vereinfachen. Ebenso wird die Klärung der Zuständigkeiten bzw. Verantwortlichkeiten der Mitgliedstaaten in den einzelnen Projektphasen begrüßt.

Wünschenswert wäre auch ein intensiver Dialog über die Möglichkeiten der Integration bestehender Linien / Netze, in das TEN-V-Netz.

Die Industriellenvereinigung dankt für die Möglichkeit zur Stellungnahme und ersucht um Berücksichtigung der genannten Anliegen.

Mit freundlichen Grüßen  
Industriellenvereinigung

Ing. Mag. Peter Koren e.h.  
Vize-Generalsekretär

Mag. Monika Schuh e.h.  
Expertin Industriepolitik