

Wien, 3.9.2010

Sehr geehrte Damen und Herren,

Ich habe mich mit der **Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen, Konsultation über die künftige Politik für das Transeuropäische Verkehrsnetz,**

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52010DC0212:EN:NOT>

PDF-Dokument anwählen unter DE:

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2010:0212:FIN:DE:PDF>

und

mit der **Expert Group 1 “Methodology for TEN-T Planning”, Proposal on TEN-T Network Planning, Final Document,**

[http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tent\\_policy\\_review/expert\\_groups/doc/final\\_report\\_ten-t\\_planning\\_methodology\\_eg1.pdf](http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tent_policy_review/expert_groups/doc/final_report_ten-t_planning_methodology_eg1.pdf)

auseinandergesetzt. Bevor ich auf einige der mit einbezogenen Fragestellungen aus dem ersten oben angeführten Dokument eingehe, möchte ich aus meiner Sicht als Bürgerin Folgendes sagen:

Es hat den Anschein, als sei die Planung in erster Linie marktorientiert und auf eine weitere Vermehrung des Verkehrs ausgerichtet. Es scheint, als hätte der optimale Fluss des Warentransportes auf weiten Strecken oberste Priorität (“Die TEN-V-Politik sollte modernisiert werden, damit die Europäische Union ihre Ressourcen besser für die Durchführung strategischer Projekte mit hohem europäischem Mehrwert einsetzen kann, um kritische Engpässe zu beseitigen, die das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes beeinträchtigen ...” - Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen, Konsultation über die künftige Politik für das Transeuropäische Verkehrsnetz, 1. Einleitung, Seite 2 - “Das “Kernnetz” enthielte für die Verkehrsflüsse im Binnenmarkt und zwischen der EU, ihren Nachbarn und anderen Teilen der Welt unerlässliche Achsen und Knotenpunkte.“ - 1. Einleitung, Seite 3).

Die Reduzierung von Emissionen und Lärm wird zwar als Zielsetzung mit den Optionen Umgebungsmaßnahmen, innovative Technologien und Infrastruktur-Preisregulierungen angeführt (Expert Group 1 “Methodology for TEN-T Planning”, Proposal on TEN-T Network Planning, Final Document, 4.1. Main Criteria, Seite 7, Ecological issues), und die Reduzierung von Stauungen mit den Optionen neue Anschlüsse und Umfahrungen (Expert Group 1 “Methodology for TEN-T Planning”, Proposal on TEN-T Network Planning, Final Document, Seite 7, Removal of bottlenecks, und Seite 8), doch das kann aus meiner Sicht nicht die alleinige Lösung sein, obwohl auf Seite 8 unter “Ecological issues” noch einmal auf die Gewichtung von Reduktionen besonders in sensiblen und geschützten Gebieten hingewiesen wird (sehen Sie ebenso Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen, Konsultation über die künftige Politik für das Transeuropäische Verkehrsnetz, 3. Methodik für die TEN-V-Planung, , Planung des Kernnetzes, die unten angeführten Punkte auf Seite 6 und Seite 7, und auf Seite 2, 1. Einleitung: “Das TEN-V-Netz sollte die Entstehung eines integrierten europäischen Verkehrssystems fördern, das Probleme des Umweltschutzes und des Klimawandels besser angeht”).

Das Konzept ist strategisch ganz auf den Binnenmarkt ausgerichtet. Umweltpolitische Aspekte sind zwar integriert, doch ich denke, es werden außer dem Einsatz verbesserter Technologien auch verkehrspolitische Maßnahmen nötig sein, um die “Entkarbonisierung” und die Feinstaub- und Lärmreduzierung zu erreichen.

Sich die Eisschmelze für eine Nord-Ost-Passage zunutze machen zu wollen, stelle ich angesichts des Anstieges des Meeresspiegels mit seinen völlig unabsehbaren Folgen in Frage (Expert Group 1 “Methodology for TEN-T Planning”, Proposal on TEN-T Network Planning, Final Document, 4.1. Main Criteria, Seite 6, External and global trade flows, unten). Die Folgen des drohenden Klimawandels, der sich jetzt bereits vollzieht, sind unabschätzbar, und die Katastrophen werden sich häufen.

Man will offenbar mit geringstem finanziellen Aufwand ein allumspannendes klimafreundliches Verkehrsnetz entwickeln (Expert Group 1 "Methodology for TEN-T Planning", Proposal on TEN-T Network Planning, Final Document, 4.1. Main Criteria, die angeführten Punkte auf den Seiten 5 und 6). Ohne die Reduzierung des motorisierten Verkehrs wird die 20%ige Reduzierung der Treibhausgasemissionen nicht möglich sein, und diese erfordert Investitionen in umweltfreundliche öffentliche Verkehrseinrichtungen.

Durch Anbindungen und Vernetzungen mit internationalen Flughäfen für ein konkurrenzfähiges und nachhaltiges Europäisches Transportnetz ist meiner Ansicht nach auch ein Anstieg des Flugverkehrs zu befürchten (Expert Group 1 "Methodology for TEN-T Planning", Proposal on TEN-T Network Planning, Final Document, 4.1. Main Criteria, External and global trade flows, Seite 6). Dadurch könnte auch der Straßenverkehr enorm expandieren. Damit sehe ich aber wenig oder keine Chance für die Reduzierung von Lärm- und Schadstoffemissionen.

Man sollte sich deshalb auch mit negativen Auswirkungen und Synergieeffekten des ansteigenden Verkehrs eingehend auseinandersetzen. Nach meinem letzten Wissensstand begünstigen vernetzte Hochleistungsstraßen über weite Strecken Auslagerungen in Billiglohnländer, was zu Lohndumping führen kann, und sie begünstigen Standortwechsel von Unternehmen, was wiederum weite Transporte und Pendlerverkehr verursacht. Menschen leiden u. a. auch dadurch unter Lärm, Stauungen, Behinderungen, Stress im Verkehr und am Arbeitsplatz, Konzentrationsschwächen und unter den Schadstoffemissionen und Feinstaub, welcher durch erhöhtes Verkehrsaufkommen besonders in der kalten Jahreszeit immer wieder aufgewirbelt und über weite Strecken in der Luft transportiert werden kann. Oft sind Krankheiten die Folge, und in den Unternehmen werden von den Mitarbeitern Leistungen gefordert, welche sie dann mitunter nicht erbringen können.

Stress, Unmut, psychische und körperliche Belastungen führen auch oft zu tiefen sozialen Spannungen, und ich denke, der Verkehr hat daran nicht gerade einen geringen Anteil. Denn oft sind Wohngebiete von Lärm und Schadstoffemissionen betroffen, das eigene Zuhause bietet keine Entspannung mehr, und für Menschen, die täglich zur Arbeit unterwegs sind, führen Behinderungen und Stauungen zu Dauerstress. Anspruch auf Wohngebiete in ruhigen Lagen sollten alle Bürger haben, und ebenso ein rasches Vorankommen mit öffentlichen Verkehrsmitteln und auf Straßen. Nur so kann auch der Binnenmarkt unbehindert funktionieren.

"Auf der Grundlage der genannten Kriterien und Voraussetzungen werden die Aspekte der Planung des Gesamtnetzes mit den Mitgliedstaaten erörtert, deren Hoheitsgebiet betroffen ist. Die Planungsoptionen werden im Anschluss daran bilateral und multilateral erörtert" (Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen, Konsultation über die künftige Politik für das Transeuropäische Verkehrsnetz, 3. Methodik für die TEN-V-Planung, Planung des Gesamtnetzes, Seite 5 weiter unten). Dazu wäre es vonnöten, die Bürger der betroffenen Gebiete genauestens zu informieren, gemeinsam mit den Bürgern Lösungen für vorhandene oder zukünftige Belastungen zu suchen und zu erarbeiten, um breite Akzeptanz zu erlangen. Planungen über die Köpfe der Bürger hinweg schaffen Unmut. Das Wohl der Bürger sollte neben der Verwirklichung des Binnenmarktes einen gleichwertigen Platz einnehmen.

Lobbyismus nimmt meistens wenig Rücksicht auf das Wohl aller Bürger. Man sollte daher auch diesen Aspekt näher betrachten, um das Gemeinwohl, das jetzt bereits vielerorts angegriffen ist, nicht noch mehr zu gefährden.

Eine große Hürde für die Verwirklichung der Umweltziele im Zusammenhang mit der TEN-V-Politik scheint die industrialisierte Landwirtschaft zu sein. Sehen Sie bitte mit Öffnung der folgenden Links die komplexen Zusammenhänge von Transporten auf weiten Strecken, CO<sub>2</sub>-Ausstoß, Biosprit, Nahrungsmittelversorgung und Klimawandel:

<http://www.bundestag.de/dasparlament/2010/05-06/Beilage/001.html>

<http://www.greens-efa.org/cms/topics/dokbin/166/166731.pdf>

Auch das Umweltbundesamt in Österreich setzt unter vielem anderem auf den Einsatz von Biokraftstoffen. Angesichts der steigenden Gefahren, die sich daraus ergeben, sollte man damit nicht zu hohe Erwartungen verbinden und Biokraftstoffe nur in begrenztem und verträglichem Ausmaß in Bezug auf seine negativen Auswirkungen einsetzen.

Verkehr:

[http://www.umweltbundesamt.at/umweltinformation/umweltkontrollbericht/ukb2010/ukb2010\\_verkehr/](http://www.umweltbundesamt.at/umweltinformation/umweltkontrollbericht/ukb2010/ukb2010_verkehr/)

Umweltkontrollbericht 2010 des Umweltbundesamtes -  
<http://www.umweltbundesamt.at/umweltkontrolle/ukb2010/>

Saubere, alternative Kraftstoffe, sofern man mit diesen die oben angeführte Problematik ausschließen kann, und der Einsatz neuer Technologien, sollten auch für alle leistbar sein, vor allem für Unternehmen, welche Transporte durchzuführen haben. Zwingende Vorschriften innerhalb knapper Fristen könnten so manches Unternehmen in den Ruin führen (vergleichen Sie dazu auch Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen, Konsultation über die künftige Politik für das Transeuropäische Verkehrsnetz, 3. Methodik für die TEN-V-Planung, Innovative Infrastrukturmaßnahmen, Seite 9 unten).

Im 9. Umweltkontrollbericht des Umweltbundesamtes, 15 Verkehr, ist ebenso zu lesen, dass, um den Verkehr nachhaltig zu verringern, umweltpolitische Zielsetzungen in der Verkehrs- und Raumplanung verbindlich zu integrieren sind (sehen Sie den oben angeführten Link unter "Verkehr"). Eine Verringerung des Verkehrs wäre auch deshalb wichtig, weil mit dem geplanten Kernnetz auch weniger umwelt- und sozialbewusste Großkonzerne außerhalb und möglicherweise auch innerhalb der EU, die kleinere Unternehmen stark unter Druck setzen und weite Transporte durchführen, indirekt gefördert werden. Sie verursachen zusätzlichen Verkehr, und sie üben auch auf die Allgemeinheit enormen Druck aus. Der Handel mit Drittländern und mit Großkonzernen innerhalb der EU ist gut, sofern er fair ist oder wird und fair bleibt in Bezug auf soziale Ausgewogenheit. Soziale Schieflagen durch Auslagerungen und Handel mit Nicht-EU-Staaten verbunden mit Billigtransporten sollten daher vermieden werden. Alle arbeitenden Menschen sollten von ihrer Arbeit gut leben können!

Nun möchte ich auf einige Fragen aus dem Dokument "Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen, Konsultation über die künftige Politik für das Transeuropäische Verkehrsnetz" eingehen:

***"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?"*** (Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen, Konsultation über die künftige Politik für das Transeuropäische Verkehrsnetz, 3. Methodik für die TEN-V-Planung, Innovative Infrastrukturmaßnahmen, Seite 9 unten) ***"In welchem Maße tragen die zusätzlichen Infrastrukturmaßnahmen zu den Zielen eines zukunftsorientierten Verkehrssystems bei? Gibt es Möglichkeiten, ihre Wirkung zu steigern?"*** (Seite 10 oben)

Um das Kernnetz und das Gesamtnetz für alle EU-Bürger erträglich in Bezug auf Lärm und Umweltbelastungen zu gestalten, sollte man zu Beginn einmal die negativen Auswirkungen und Synergieeffekte des ansteigenden Verkehrs mit allen Zusammenhängen wie oben beschrieben möglichst lückenlos erheben, um gezielte Strategien ansetzen zu können. Die oben angeführten Zusammenhänge sollten untersucht werden, um nicht nur für den Binnenmarkt, sondern für alle EU-Bürger den bestmöglichen Effekt zu erzielen.

Es sollte daher mit dem ersten Schritt des "step-by-step procedure" des Kernnetzes gleichzeitig mit der Erhebung von negativen Auswirkungen und Synergieeffekten erst einmal eine Verringerung des motorisierten Verkehrs auf Straßen durch einen effizienten Ausbau des öffentlichen Verkehrsnetzes im Gesamtnetz erfolgen, um die dadurch sich verringernden Lärm- und Schadstoffemissionen zu messen und diese spürbar zu machen, um dann Schritt für Schritt neue Technologien mit ständiger Überprüfung auf ihre Effizienz und ihre Umweltverträglichkeit im Straßenverkehr einsetzen zu können (vergleichen Sie die vier aufeinander folgenden Schritte zur Planung des Kernnetzes unter Expert Group 1 "Methodology for TEN-T Planning", Proposal on TEN-T Network Planning, Final Document, 4. The Core Network Planning Methodology, 4.2. Main Steps, Seite 8, und unter Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen, Konsultation über die künftige Politik für das Transeuropäische Verkehrsnetz, 3. Methodik für die TN-V-Planung, Planung des Kernnetzes, Seite 7 - "Die Planung des Kernnetzes umfasst vier aufeinanderfolgende Schritte"). Ebenso sollte man darauf Bedacht nehmen, den Flugverkehr nicht ansteigen zu lassen.

Es wäre, um den Transport auf Straßen zu reduzieren, im Gesamtnetz die schrittweise Einführung des Transportes auf Schiene angebracht, wenn möglich, sogar auf eigenen Gleisen oder Strecken. Dort,

wo der Transport auf der Straße sich nicht vermeiden lässt, könnten auch eigene Fahrwege für Transporte auf Straßen geschaffen werden, in bewohnten Gebieten mit Einhausungen. So könnte man Stauungen und gegenseitigen Behinderungen entgegenwirken.

Weiters könnte man Schienenanbindungen für den Frachtverkehr und für den öffentlichen Verkehr an Häfen von Flüssen und am Meer errichten.

Ferner wäre es günstig, unterirdische Schienenanbindungen direkt zu den Unternehmen zu schaffen. Diese könnte man so anlegen, dass sie jederzeit, auch im Fall von Schließungen von Unternehmen, vernetzt werden können, um keine Sackgassen entstehen zu lassen. Diese unterirdischen Schienennetze könnten dann einerseits für den Warenverkehr, und andererseits vielleicht auch für den täglichen Werkverkehr und für den dienstlichen Verkehr genützt werden.

Aber: "Die Planung eines Kernnetzes soll andererseits nicht zu einem neuen Infrastrukturprogramm von enormem Umfang führen" (Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen, Konsultation über die künftige Politik für das Transeuropäische Verkehrsnetz, 3. Methodik für die TEN-V-Planung, Planung des Gesamtnetzes, Seite 5). Ich denke, ohne Bedacht darauf zu nehmen, dass für den Binnenmarkt, eine intakte Umwelt und für alle Bürger das bestmögliche zukunftsorientierte Verkehrssystem entsteht, wird man nur einseitige und unzureichende Wirkungen erzielen. Ebenso aber auch, wenn die Projekte zu rasch und mit zu wenig Überprüfung auf ihre Umweltverträglichkeit und ihre Effizienz errichtet werden. Deshalb scheint mir die Verwirklichung, was den ersten Schritt betrifft, zuerst einmal im Gesamtnetz, wie oben beschrieben, sehr wichtig.

"Man geht davon aus, dass im Rahmen des künftigen TEN-V-Netzes Infrastrukturen und Ausrüstung für die folgenden intelligenten Verkehrssysteme erforderlich sind: Reise- und Verkehrsinformationen; Verkehrsmanagement und effizienzbezogene Maßnahmen; Anwendungen zur Verbindung der Verkehrsträger und zur Anbindung an öffentliche Verkehrssysteme, den Frachtverkehr und damit zusammenhängende Verkehrsdienste" (Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen, Konsultation über die künftige Politik für das Transeuropäische Verkehrsnetz, 3. Methodik für die TEN-V-Planung, Innovative Infrastrukturmaßnahmen, Seite 9). Es wäre künftig von Vorteil, könnten Flug-, Bahn-, Schifffahrts-, Straßenbaugesellschaften und regionale und lokale öffentliche Verkehrsbetriebe verstärkt kooperieren, um bestmögliche Anbindungen zu schaffen und diese ständig zu verbessern. An Straßenknoten könnte man Park & Ride-Anlagen schaffen, und umsteigen in schnelle öffentliche Verkehrsmittel!

Die Anbindung an öffentliche Verkehrssysteme wäre nicht nur für den Frachtverkehr, sondern auch für den Reiseverkehr wichtig. Wir haben jährlich kilometerlange Stauungen, wenn der Urlaubsverkehr anläuft, immer auf denselben Strecken!

***"Welche besondere Rolle könnte die TEN-V-Planung generell bei der Stärkung des Beitrags des Verkehrssektors zu den Zielen der "Europa 2020"-Strategie leisten?"*** (Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen, Konsultation über die künftige Politik für das Transeuropäische Verkehrsnetz, 3. Methodik für die TEN-V-Planung, Innovative Infrastrukturmaßnahmen, Seite 10 oben)

Ich denke, mit der oben beschriebenen Vorgehensweise könnte, nebst einem Einsatz neuer Technologien, sofern diese nicht in eine Sackgasse führen, und mit der Stärkung der lokalen und regionalen Wirtschaft, bereits in den Anfangsphasen Umweltverträglichkeit in wesentlich höherem Ausmaß und Effizienz im Vorankommen auf Straßen und Schienen mit ihren Vernetzungen und ihrer Auslastung erreicht werden. Mit der Stärkung der lokalen und regionalen Wirtschaft und mit einer angemessenen Förderung von Klein- und Biobauern könnten weite Transporte eingedämmt werden, und ebenso lange Anfahrtszeiten zum Arbeitsplatz. Ebenso wäre die Lebensgrundlage von Klein- und Mittelbetrieben als auch von Klein- und Biobauern gesichert, und die negativen Auswirkungen der industrialisierten Landwirtschaft könnten so gering wie möglich gehalten werden.

Dann erst sollte schrittweise das Kernnetz angedacht werden, umweltfreundlich und ohne Lärm, zweckmäßig und bedarfsorientiert, ausgerichtet an den Erfolgen des Schritt für Schritt verbesserten Gesamtnetzes. Schließlich enthält die Europa 2020-Strategie neben der Reduzierung von Treibhausgasemissionen auch die Verbesserung des Wirtschaftsumfeldes für kleine und mittlere Unternehmen und breit geteilte Gewinne.

Das verlangsamt zwar den Prozess, doch wir alle hätten viel mehr Lebensqualität, und diese könnte mit der Realisierung des Kernnetzes erhalten bleiben. Zurzeit sind die finanziellen Mittel, bedingt

durch die Wirtschafts- und Finanzkrise mit ihren Rettungspaketen, und die Mittel, welche für Katastrophenhilfe und -schutz aufzubringen sind, in Europa knapp. Wir könnten die Krise nützen, um Arbeitsplätze, die man für die Realisierung der hohen Ziele braucht, zu schaffen.

Auch wenn es jetzt bereits mit der Wirtschaft wieder bergauf geht, so können weder diese noch der Verkehr grenzenlos wachsen. Wir sollten daher in erster Linie anstreben, die Schadstoff- und Lärmemissionen so gering wie möglich und den Klimawandel im Zaum zu halten, und wir sollten Wege vermeiden, die uns in Sackgassen führen. Angesichts des Klimawandels mit seinen sich häufenden Katastrophen sollten wir Fehler, die wir in der Vergangenheit allzu oft begangen haben, vermeiden.

Mit freundlichen Grüßen

Gabriele Pikesch

Salusgasse 4

1220 Wien