

An die
Europäische Kommission
Directorate General for Energy and Transport
B-1049 Brüssel

Wirtschaftskammer Österreich
Abteilung für Verkehrs- und Infrastrukturpolitik
Wiedner Hauptstraße 63 | 1045 Wien
T 0590900DW | F 05909004030
E verkehrspolitik@wko.at
W wko.at/vp

per eMail: tren-future-of-transport@ec.europa.eu

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom

Unser Zeichen, Sachbearbeiter

Durchwahl

Datum

Vp 25000/ZfV/03/Dr.CD/jm

4027

30.09.2009

Dr. Claudia Dorninger

Mitteilung der Kommission: Eine nachhaltige Zukunft für den Verkehr

Die Europäische Kommission (KOM) präsentierte am 17. Juni 2009 eine Mitteilung über die Zukunft der europäischen Verkehrspolitik. Die Wirtschaftskammer Österreich nimmt dazu folgendermaßen Stellung:

Allgemeines:

Die Mitteilung der KOM ist umfassend dargestellt, identifiziert die aus europäischer Sicht wichtigsten Entwicklungen und Herausforderungen im Verkehr und definiert die Ziele für eine künftige Verkehrspolitik an Hand von Empfehlungen.

Die Wirtschaftskammer Österreich teilt die Ansicht, dass die Neuausrichtung der europäischen Verkehrspolitik anhand der von der KOM skizzierten Entwicklungstendenzen im Verkehr und aufgrund der ambitionierten Ziele der EU in der Klima- und Energiepolitik sinnvoll und notwendig ist.

Weiters treten wir für ein gut funktionierendes, effizientes und nachhaltiges Verkehrssystem ein, das den wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Bedürfnissen sowohl der Bürger als auch der Unternehmen gerecht wird (insbesondere Z 38). Gerade in diesem Zusammenhang weisen wir auf die wesentliche Bedeutung der Unterscheidung zwischen

- einerseits Wirtschaftsverkehr (Einsatz von Fahrzeugen in Verbindung mit einer gewerbsmäßigen Tätigkeit) und andererseits dem
- privaten Verkehr hin.

Diese Unterscheidung bleibt leider in der Mitteilung der KOM durchgehend unberücksichtigt.

Die WKÖ begrüßt die Feststellung der KOM, dass der „Verkehr eine wesentliche Komponente der europäischen Wirtschaft“ ist und „einen erheblichen Beitrag zur Verwirklichung der Lissabon-Agenda für Wachstum und Beschäftigung leistet“.

Die durchaus sinnvolle nachhaltige Neuausrichtung der europäischen Verkehrspolitik darf aber nicht einseitig zu Lasten der Verkehrswirtschaft erfolgen. Die Ursache der Zunahme des Verkehrsvolumens ist nicht primär in der Verkehrswirtschaft zu suchen, sondern auf wirtschaftspolitische Grundsatzentscheidungen oder auf das Entscheidungsverhalten von Auftraggebern und Konsumenten bei der Wahl für einen bestimmten Verkehrsträger zurückzuführen.

Im Rahmen der Neuausrichtung der europäischen Verkehrspolitik müssen alle Verkehrsträger und alle Aspekte (z.B. Lärm, Abgase, Entwicklungspotential etc.) in gleicher und fairer Weise berücksichtigt werden. Die Verkehrsträger sind daher entsprechend ihrer Potentiale über Qualitätsoffensiven zu stärken und zu einem integrierten Verkehrsnetz auszubauen. Dem Miteinander der Verkehrsträger, dem Prinzip der Komodalität, ist daher mehr Bedeutung zu schenken.

Zu den einzeln angesprochenen Punkten:

Zu Z 14:

Bei der Harmonisierung von Rechtsvorschriften auf EU-Ebene ist sicherzustellen, dass alle EU-Mitgliedsländer fristgerecht und effektiv die Vorschriften umsetzen, widrigenfalls es zu Wettbewerbsverzerrungen innerhalb der Gemeinschaft kommt (z.B. unterschiedliche Umsetzung der Bestimmungen zum digitalen Tachographen).

Zu Z 16:

Wir begrüßen die Feststellung der KOM, dass Transport niemals „Selbstzweck“ sondern Ausdruck einer arbeitsteiligen Wirtschaft ist.

Zu Z 17f und 28f:

Die Forschung in verschiedenen neuen Motortechnologien und alternativen Brennstoffen sollte unterstützt, und Anreize langfristig garantiert werden, um den Markteintritt neuerer Technologien zu beschleunigen.

Die Unterstützung der Transportunternehmen ist überlegenswert, um die Energieeffizienz der Flotten zu verbessern.

Zu Z 23:

Im Zusammenhang mit der Prognose über ein steigendes Verkehrsaufkommen sowie dem Erreichen der umweltpolitischen Zielsetzungen ist auf die Unterscheidung zwischen privatem Verkehr und Wirtschaftsverkehr Bedacht zu nehmen.

Zu Z 23ff und 48ff:

Der Schwerpunkt der Betrachtung darf sich nicht alleine auf den Straßenverkehr beschränken.

Bei der Umsetzung des EU-Energie- und Klimapakets sowie des Maßnahmenpakets zur Ökologisierung des Verkehrs („Greening Transport“) gilt es, vernünftige und wirtschaftsverträgliche Maßnahmen zu treffen. Eine weitere Reduzierung der Umweltauswirkungen des Verkehrs wird vielmehr durch die Unterstützung bester Praktiken erreicht, anstelle der Einführung weiterer legislative Maßnahmen. Daher sind Anreize zu schaffen, um die Verbreitung und Anwendung freiwilliger Maßnahmen bzw. bester Praktiken zu fördern.

Zu Z 32:

Regionale Raumplanung soll auch auf zukünftige Trends wie z.B. der „Verstädterung“ auf das dadurch zu erwartende Mobilitätsverhalten durch entsprechende Infrastrukturvorhaben und durch Integration verschiedener Verkehrsträger rechtzeitig, bereits im Planungsstadium, Rücksicht nehmen. Andererseits dürfen regionale oder lokale (politische) Interessen die Realisierung von überregionalen Infrastrukturvorhaben weder verzögern noch verhindern.

Zu Z 37:

Die von der KOM dargestellte Prognose der Zunahme auf mehr als 3 Milliarden an weltweit betriebenen Pkw bis 2050 ist aus Sicht der WKÖ schwer nachvollziehbar.

Zu Z 46:

Eine Verlagerung auf umweltfreundlichere Verkehrsträger kann nur realisiert werden, wenn ein entsprechendes Alternativangebot und ein ausreichendes Streckennetz des alternativen Verkehrsträgers vorhanden ist.

Zu Z 47 und 49:

Die WKÖ teilt die Ansicht der KOM, dass Infrastruktur „gut gewartet“ und Verbesserungsmaßnahmen koordiniert werden müssen, um Unfallhäufigkeit, Staus oder Lärm- und Schadstoffemissionen zu senken. Infrastrukturen, die einen flüssigen Verkehr garantieren sind ein wichtiger Faktor für ein nachhaltiges europäisches Verkehrssystem. Das ist nicht nur eine Frage des Erhalts und der Verbesserung bestehender Infrastrukturen, sondern auch der Einrichtung der fehlenden Verbindungen, die einen guten Anschluss der Randregionen sicherstellen und das Wegenetz der EU mit dem Nachbarland verbindet.

Bei der Festlegung von Flächenwidmungsplänen ist auf den Ausbau bestehender und geplanter Infrastruktur Bedacht zu nehmen, will man etwaigen Nutzungseinschränkungen aufgrund des später folgenden öffentlichen Drucks zukünftiger Anrainer vorbeugen.

Zu Z 50:

Die Erreichung der umweltpolitischen Zielsetzungen kann durch entsprechende Fördermittel beschleunigt werden. Gleiches gilt auch bei der Einführung von neuen Technologien nicht nur in Bezug auf IVS.

Zu Z 56:

Entscheidungen für einen bestimmten Verkehrsträger oder ein bestimmtes Verkehrsmittel erfolgen nicht allein auf Basis der Kosten, sondern sind auch von anderen Faktoren wie Zeit, Erreichbarkeit oder Strecken- und Netzangebot oder vorhandener Infrastruktur abhängig (z.B. just in time-Lieferung).

Zu Z 58:

Wirtschaftspolitische Rahmenbedingungen, steuerliche Anreize, Verfügbarkeit von Arbeitskräften und Infrastruktur sind die wesentlichen Entscheidungskriterien für einen Industriestandort. Die von der KOM angesprochenen „Verkehrskosten“ sind in diesem Zusammenhang in der Regel von untergeordneter Bedeutung.

Zu Z 61:

Die angesprochenen Technologien können durchaus einen Beitrag leisten, wobei die tatsächlichen Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen vor weiteren Rückschlüssen zu untersuchen wären.

Z 69:

Die einzelnen Haftungsregimes sind für die einzelnen Verkehrsträger entwickelt und auf deren Besonderheiten zugeschnitten worden. Eine mögliche Vereinheitlichung widerspricht diesem Gedanken. Die Einführung eines EU-weiten Haftungsregimes wird daher nicht unterstützt.

Zu Z 52 iVm 63:

Wir unterstützen alle Anstrengungen, um einen günstigen Rahmen für die Anwendung von Logistiksystemen für alle Verkehrsträger zu schaffen. Eine solche Optimierung, z.B. des kombinierten Verkehrs, ist nur dann möglich, wenn faire und gleichberechtigte Wettbewerbsbedingungen für die verschiedenen Verkehrsträger und innerhalb dieser Verkehrsarten bestehen.

Die Umsetzung zukünftiger Infrastrukturprojekte muss unter der Prämisse einer vorausschauenden, bedarfsorientierten und wettbewerbsgerechten Standortentwicklung verwirklicht werden. Angesichts immer knapper werdender Infrastrukturkapazitäten wird es zunehmend wichtiger, eine optimale Allokation der Verkehrsleistungen auf die unterschiedlichen Verkehrsträger vorzunehmen.

Zu Z 71 und 74:

Die beschriebenen Aspekte zeigen, dass die Allgemeinheit erhebliche Einnahmen aus den Abgaben des Verkehrs generiert (mind. 1,9 % des BIP), die bei der Kostendiskussion oftmals unberücksichtigt bleiben.

Bezüglich der Internalisierung externer Kosten sind alle Verkehrsträger gleichermaßen zu erfassen und deren Nutzen (Wirtschaftsverkehr) mit zu bewerten. Nur eine umfassende Berücksichtigung sämtlicher Akteure gewährleistet die optimale Ausgestaltung eines Gesamtkonzepts. Aus Sicht der österreichischen Wirtschaft ist es unabdingbar, die Berücksichtigung externer Kosten EU-weit einheitlich vorzunehmen, um Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Mitgliedstaaten zu vermeiden.

Bei der Berechnung der externen Kosten sollten bereits bezahlte Steuern und Gebühren sowie legislative Maßnahmen wie die Einbeziehung des Luftverkehrs in den Emissionshandel mitberücksichtigt und dementsprechend in Abzug gebracht werden.

Zu Z 72:

Der Bedeutung des öffentlichen Nahverkehrs für die Entwicklung einer nachhaltigen Mobilität und sein Beitrag zur Entlastung der Umwelt wurde in der vorliegenden Mitteilung nur ansatzweise gewürdigt. Im zukünftigen Weißbuch sollte daher die Rolle des Öffentlichen Nahverkehrs zur Lösung verkehrsbedingter Probleme sowie zur Schaffung eines nachhaltigen Verkehrssystems deutlicher hervorgehoben werden.

Zu Z 75:

Die aus einem Verkehrssektor generierten Mittel sollen ausschließlich für den Betrieb und Ausbau der diesem Verkehrssektor zugehörigen Infrastruktur zugute kommen (Zweckbindung der Finanzierung).

Zu Z 83:

In einem zusammenwachsenden Europa kommt der Planung und dem Ausbau transeuropäischer Verkehrsnetze eine immer größere Bedeutung zu. Die Einrichtung eines eigenen transnationalen Infrastrukturmanagers zur Unterstützung bei der Verwirklichung der Vorhaben ist angesichts der Komplexität der europäischen Verkehrsnetze zu befürworten. Gleichzeitig darf die Kompetenz eines „Managers“ aber in keiner Weise die Wahlfreiheit der Verkehrsmittel beeinflussen.

Zu Z 85:

Die Forderung der KOM ist in Österreich - insbesondere durch das UVP-Verfahren (Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit) - schon verwirklicht.

Wir ersuchen um Berücksichtigung der Stellungnahme.

Freundliche Grüße



Dr. Michael Grubmann
Abteilungsleiter