

European Commission  
Directorates-General  
Energy and Transport

Bundessparte Transport und Verkehr  
Wiedner Hauptstraße 63 | Postfach 170  
1045 Wien  
T +43 (0)5 90 900- | F +43 (0)5 90 900-257  
E bstv@wko.at  
W <http://wko.at/verkehr>

[tren-future-of-transport@ec.europa.eu](mailto:tren-future-of-transport@ec.europa.eu)

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom

Unser Zeichen/Sachbearbeiter

Durchwahl

Datum

BSTV/Mag. Barbara Schneller/pw

3207

23.09.2009

Mitteilung der EK zur Zukunft des Verkehrs, Stellungnahme

Allgemeine Anmerkungen:

Die Bundessparte Transport und Verkehr der Wirtschaftskammer Österreich nimmt zur Mitteilung der Europäischen Kommission „Eine nachhaltige Zukunft für den Verkehr: Wege zu einem integrierten, technologieorientierten und nutzerfreundlichen System“ wie folgt Stellung:

Die Europäische Kommission zeigt in ihrem Diskussionspapier wichtige Eckpfeiler zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des europäischen Verkehrsmarkts auf wie beispielsweise Marktöffnung, technische Innovation, effiziente Nutzung der Verkehrsträger und Integration. Die Mitteilung identifiziert aus unserer Sicht die wichtigsten Entwicklungen und Herausforderungen im Verkehr. Als Vertreter der österreichischen Verkehrsunternehmen treten wir für ein gut funktionierendes, effizientes und nachhaltiges Verkehrssystem ein, das jedoch neben den Bedürfnissen der Bürger auch jenen der Unternehmen gerecht werden muss. Wir begrüßen die Feststellung der EK, dass der Verkehr eine wesentliche Komponente der europäischen Wirtschaft darstellt. Der Verkehrswirtschaft kommt bei der Schaffung eines europäischen Binnenmarktes nämlich eine strategische Bedeutung zu. Bezahlbare Mobilität ist die Voraussetzung für individuelles Reisen ebenso wie für den wirtschaftlichen Erfolg von Unternehmen im scharfen internationalen Preiswettbewerb.

Einige Punkte der Mitteilung bedürfen aus unserer Sicht jedoch noch einer Verbesserung. Für die EK ist die Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandortes Europa ein wichtiges Ziel. Dazu darf sie den Verkehr aber nicht verteuern – das wäre kontraproduktiv. Sinnvoller ist es, alle Verkehrsträger über Qualitätsoffensiven zu stärken. Das Konzept der Komodalität findet in der vorgelegten Mitteilung zu wenig Beachtung, auch im Rahmen der Ausrichtung der zukünftigen Verkehrspolitik müssen alle Verkehrsträger in fairer Weise und unter Berücksichtigung ihrer Vorteile und Leistungspotentiale betrachtet werden. Grundsätzlich sollte die zukünftige Verkehrspolitik der EU die bei der Halbzeitbewertung des Weißbuchs getroffenen Entscheidungen weiter verfolgen, da mit dem dabei eingeführten Grundsatz der Komodalität ein Miteinander der Verkehrsträger unter Berücksichtigung der Stärken und Schwächen der einzelnen Verkehrsträger anerkannt wird. Wie sich in der Vergangenheit gezeigt hat, ist eine strikte Verlagerungspolitik nämlich nicht zielführend und umsetzbar gewesen.

Der grundlegende Beitrag des Verkehrs zu Wohlstand, Mobilität, wirtschaftlichem Wohlergehen und Beschäftigung in der Gesellschaft sind Tatsachen, die auch von der breiten Öffentlichkeit nicht immer sofort wahrgenommen werden, obwohl sie dem modernen Leben zugrunde liegen.

Bei den Überlegungen zu der zukünftigen Verkehrspolitik der EU bis 2050 ist es entscheidend, dass die Bedeutung des Verkehrs (und dies schließt auch den Straßenverkehr ein) für die Wirtschaft und Gesellschaft EU sowie ihr Beitrag zu den folgenden Punkten anerkannt werden. Um die bereits erreichten Ziele zu demonstrieren, kann man folgendes Beispiel im Straßenverkehr nennen:

So wurde die RL 2003/59/EG über die Berufsausbildung von Lkw- und Buslenkern, Regeln für Lenk- und Ruhezeiten verabschiedet und umgesetzt, neue Regelungen zum Berufs- und Marktzugang, zur grenzübergreifenden Straßensicherheit, zum Kraftstoffverbrauch, für saubere und energieeffiziente Fahrzeuge und eine Revision der EurovignettenRL vorgelegt.

Der Sektor selbst hat Eigeninitiativen zur weiteren Reduzierung von Emissionen des Straßenverkehrs eingeleitet.

Positiv ist die Umsetzung des vorhandenen Rechtsrahmens zur Marktöffnung und Förderung des Wettbewerbs. Allerdings ist man im Verkehrssektor von fairen Wettbewerbsbedingungen zwischen den Mitgliedstaaten noch weit entfernt. Die EK muss daher verstärkt ihr Augenmerk auf die korrekte Umsetzung ihrer Vorgaben legen und diese tatsächlich in allen Mitgliedstaaten streng überprüfen und Verstöße wirkungsvoll sanktionieren.

In diesem Zusammenhang weisen wir gleich zu Beginn auf die fehlende Trennung bzw. Unterscheidung von Wirtschafts- und Individualverkehr hin.

Im Detail:

- Zu Z 14: Bei der Harmonisierung der Rechtsvorschriften auf EU Ebene ist sicherzustellen, dass alle EU Mitgliedsländer fristgerecht und effektiv die Vorschriften umzusetzen, widrigenfalls es zu Wettbewerbsverzerrungen kommt.
- Zu Punkt 4.2 integriertes Netz:  
Z 46: Die Verlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsträger kann nur realisiert werden, wenn ein entsprechendes Alternativangebot und ein ausreichendes Streckennetz des alternativen Verkehrsträgers gegeben ist.
- Zu Punkt 3.3 und 4.3 ff: Ökologisch nachhaltiger Verkehr: Der Schwerpunkt der Betrachtung darf sich nur mit dem Straßenverkehr und den Fahrzeugen beschäftigen. Natürlich sollen aber bestehende Initiativen einzelner Verkehrsträger sowie deren Umweltfreundlichkeit Berücksichtigung finden. Eine weitere Reduzierung der Umweltauswirkungen des Verkehrs sollte durch die Unterstützung bester Praktiken erreicht werden, anstatt weitere Regeln einzuführen. Es sollten Anreize gegeben werden, um die Anwendung bester Praktiken zu unterstützen, und die verfügbaren Mittel aus bestehenden Gebühren, Steuern und Zöllen sollten in die Verkehrsinnovation investiert werden. Bereits bestehende Maßnahmen wie zB die Einbeziehung der Luftfahrtindustrie in den europäischen Emissionshandel und das Vorantreiben eines einheitlichen europäischen Luftraums sind zu berücksichtigen. Im Zeichen der internationalen und damit auch nationalen Wirtschaftslage ist auf das ambivalente Verhältnis Umwelt und Verkehr besonderes Augenmerk zu legen. Einerseits werden zahlreiche begrüßenswerte Anstrengungen unternommen, um den CO<sub>2</sub>-Ausstoß zu reduzieren, andererseits wächst das Verkehrsaufkommen generell. Bei der Umsetzung des EU-Klimapakets und des Maßnahmenpakets zur Ökologisierung des Verkehrs (Greening Transport) gilt es daher, vernünftige und wirtschaftsverträgliche Maßnahmen zu treffen. Ergänzende Maßnahmen zur Ökologisierung des Verkehrs auf europäischer Ebene werden kritisch beobachtet.
- Energie: zu Z 17 und 18 sowie Punkt 3.4: die Einrichtung einer europäischen Energiepolitik ist zu unterstützen, um zu einer effizienteren Nutzung von fossilen Brennstoffen

zu gelangen, wobei der gewerbliche Verkehrssektor prioritär behandelt werden sollte, bis ihm wirtschaftlich tragbare und effiziente Alternativen zur Verfügung stehen. Die Forschung in verschiedenen neuen Motortechnologien und alternativen Brennstoffen sollte unterstützt und Anreize langfristig garantiert werden, um den Markteintritt neuer Technologien zu beschleunigen. Die Verkehrsunternehmen sollten weiterhin darauf hinwirken und durch Förderungen unterstützt werden, die Energieeffizienz ihrer Flotten zu verbessern.

- **Intelligente Preisbildung und Internalisierung externer Kosten:** zu Punkt 4.6 ff und Z 74: Bei der Internalisierung externer Kosten sind alle Verkehrsträger gleichzeitig in die Betrachtung einzubeziehen. Solange es keine Gleichbehandlung gibt, sind zusätzliche einseitige Gebühren für die Straße nicht zu rechtfertigen. Im Rahmen der Internalisierung externer Kosten sollte der Privatverkehr nicht ausgespart werden. Nur eine umfassende Berücksichtigung sämtlicher Akteure gewährleistet die optimale Ausgestaltung eines Gesamtkonzepts. Es können nicht sämtliche externe Kosten des Verkehrs der Wirtschaft zugerechnet werden. Aus Sicht der österreichischen Wirtschaft ist es unbedingt erforderlich, die Berücksichtigung externer Kosten EU-weit einheitlich vorzunehmen, um Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Mitgliedstaaten zu vermeiden. Wir sprechen uns daher einmal mehr für strikte Wettbewerbsgleichheit, zumindest innerhalb der Europäischen Union, aus. Leider wurden die positiven externen Effekte des Verkehrs („externe Nutzen“), wie die direkte und indirekte Wertschöpfung, Erreichbarkeitswirkungen, höhere Arbeitsteilung, flächendeckende medizinische Versorgung, etc nicht berücksichtigt. Letztlich weisen wir auch auf die derzeitige wirtschaftliche Situation der Unternehmen hin und warnen zu schnell vorzugehen. Zur Frage der Mittelverwendung weisen wir auf unsere Position hin, dass Einnahmen aus einem Verkehrsträger wieder in diesen zurückfließen sollen. In Sektoren, die höhere Belastungen verursachen, würde damit auch mehr Geld für technologische Entwicklungen und Maßnahmen zur Reduktion negativer externer Effekte zur Verfügung stehen. Besonders wichtig ist uns, dass bei der Berechnung der externen Kosten bereits bezahlte Steuern und Gebühren sowie legislative Maßnahmen wie die Einbeziehung des Luftverkehrs in den Emissionshandel (indirekte Betroffenheit der Schienenbahnen durch Emissionshandel im Stromsektor) berücksichtigt, dh in Abzug gebracht werden.  
Der Öffentliche Nahverkehr ist wichtig für eine nachhaltige Mobilität und entlastet die Umwelt. Dies wurde in der vorliegenden Mitteilung oder beispielsweise auch im Grünbuch zur städtischen Mobilität nur ansatzweise gewürdigt, weshalb im zukünftigen Weißbuch die bedeutende Rolle des Öffentlichen Nahverkehrs zur Lösung verkehrsbedingter Probleme sowie zur Schaffung eines nachhaltigen Verkehrssystems noch deutlicher hervorgehoben werden sollte.
- **Zu Logistik (ua Punkt Infrastruktur 5.1):** Wir unterstützen alle Anstrengungen, um einen günstigen Rahmen für die Logistik zu schaffen, ohne willkürlich den einen oder den anderen Verkehrsträger zu bevorzugen. Eine solche Optimierung, zB des kombinierten Verkehrs, ist 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. Oftmals ist die Lösung dieser Kapazitätsengpässe nicht die gänzliche Verlagerung der Verkehrsleistung von einem Verkehrsträger auf den anderen, sondern eine Kombination der verkehrsträgerspezifischen Stärken der unterschiedlichen Verkehrsarten. Somit stellt eine verbesserte Intermodalität Vorteile für alle beteiligten Verkehrsträger sowie der Volkswirtschaft insgesamt dar.

Infrastruktur: zu Z 47: 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 den Nachbarländern verbinden.

Vereinheitlichung der Haftung: zu Z 69: Für jeden Verkehrsträger bestehen im internationalen Bereich unterschiedliche Haftungsregelungen, die sich aus den diversen internationalen Abkommen (allen voran CMR, CIM, Montrealer Übereinkommen und Hamburger Regeln) zur Haftung des Carriers ergeben. Einer EU-weiten Haftungsregelung können wir jedenfalls nichts abgewinnen, da diese im Widerspruch zu den internationalen Bestimmungen stehen würde und somit kaum der Erhöhung der Rechtssicherheit dienen könnte. Dieser Ansatz würde vielmehr die Komplexität ohne erkennbaren Mehrwert erhöhen. Würde die EU ein eigenes einheitliches (EU-weit verbindliches oder fakultatives) Regime schaffen, würden im extra-EU-Verkehr die herkömmlichen internationalen Beförderungs- und Haftungsrechte bestehen bleiben, was zu einer Zersplitterung und Unübersichtlichkeit und damit verbunden letztlich erhöhter Rechtsunsicherheit führen würde. Deshalb wäre nur die Ausarbeitung einer internationalen Konvention für den multimodalen Transport, die sich nicht auf Europa beschränkt überhaupt überlegenswert. Außerdem wären Verstöße gegen völkerrechtliche Vorgaben unbedingt zu vermeiden. Die einzelnen Haftungsregimes sind eben genau für die einzelnen Verkehrsträger entwickelt und auf deren Besonderheiten zugeschnitten worden. Eine Vereinheitlichung widerspricht diesem Gedanken.

Elektronische, multimodale Dokumente:

Wir sehen insofern keine Notwendigkeit für ein einheitliches verkehrsträgerübergreifendes Beförderungsdokument. Ein EU-weit einheitliches Beförderungsdokument ist nicht sinnvoll, da Beförderungen sehr oft gerade nicht an der EU-Außengrenze enden. Wenn weiterhin außerhalb der EU andere (Form)vorschriften gelten, ist dies in keiner Weise gewinnbringend und sorgt nur für zusätzliche Bürokratie. Wir erlauben uns letztlich darauf hinzuweisen, dass die überwiegende Anzahl unserer Mitgliedsunternehmen klein- und mittelbetrieblich strukturiert ist. Für solche Betriebe stellt ein elektronischer Frachtbrief keine Vereinfachung der Auftragsabwicklung dar (zusätzlicher Aufwand bei der Abwicklung - digitale Signatur - mehr-Erfordernis an EDV-Ausstattung etc), sondern eine große Hürde, da in den meisten Fällen die technische Ausstattung nicht gegeben sein dürfte.

- Normen für Fahrzeuge: zu Z 78 Diese Passage darf kein Freibrief für die europaweite Einführung von sogenannten Gigalinern darstellen. Diese sehen wir aus Gründen der Verkehrssicherheit als auch aufgrund der topographischen Lage Österreichs, längeren Anhaltewegen, längeren Überholwegen und absehbaren Problemen etwa bei Kreisverkehren als sehr kritisch.
- Technik: zu Punkt 5.3 Es sollte anerkannt werden, dass Technik alleine nicht alle Probleme lösen kann und dass bei IKT-Lösungen vorrangig die Bedürfnisse des Verkehrssektors und ihre nachgewiesene Wirkung zugrunde gelegt werden sollte.
- Fahrgastrechte: zu Z 41 und 43 Derzeit befindet sich ein Verordnungsvorschlag zu Fahrgastrechten im Busverkehr und im Schiffsverkehr in der politischen Abstimmung zwischen

Rat, Parlament und EU-Kommission. Für den Bereich der Luftfahrt und der Eisenbahn bestehen bereits umfangreiche Regelungen. Beim VO-Vorschlag zu den Fahrgastrechten im Busverkehr besteht noch keine Einigkeit betreffend den Anwendungsbereich. Inwieweit dieser auch für Busverkehre auf lokaler und regionaler Ebene Anwendung findet, ist derzeit noch nicht absehbar. Wir sind der Ansicht, dass Fahrgastrechte im lokalen und regionalen Öffentlichen Nahverkehr nicht auf europäischer Ebene geregelt werden sollten. Dies sollte - analog zur EU-Verordnung 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste - den lokalen und regionalen Behörden überlassen werden. Wir unterstützen ausdrücklich freiwillige Anstrengungen, die in der Branche zur Verbesserung der Kundenorientierung und zur Entwicklung qualitativ hochwertiger ÖPNV-Dienste unternommen werden. Außerdem ist die wirtschaftliche Zumutbarkeit der geplanten Maßnahmen im Rahmen der europaweiten Regulierung der Fahrgastrechte zu berücksichtigen und die Vorschläge an den Grundsatz „Think small first“ anzupassen. Zusätzliche Kosten der Unternehmen vor im Hinblick auf die Zugänglichkeit und Barrierefreiheit der Fahrzeuge und der Infrastruktur müssen abgegolten werden.

- Security: zu Z 43 Unter Security versteht man Sicherheitsmaßnahmen zur Gefahrenabwehr, insbesondere zur Abwehr terroristischer Anschläge. Seit den Anschlägen im September 2001 sind auf EU-Ebene eine Reihe von Vorschriften zu diesem Thema erlassen worden. Überschießende Sicherheitsmaßnahmen im europäischen Alleingang ziehen jedoch einen enormen administrativen und finanziellen Aufwand für die Unternehmen nach sich und führen zu einer entscheidenden Schwächung des Wirtschaftsstandortes Europa. Folgendes muss daher gelten:
  1. keine überbordenden Maßnahmen im Bereich Security, deren Kosten und Auswirkungen zu dem verfolgten Zweck in keinem Verhältnis stehen
  2. gesetzliche Vorgaben müssen wirtschaftlich vertretbar sein, bedarfsgerechte Erhöhung der Sicherheitsstandards nur unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Prämissen
  3. vorrangig Förderung von Maßnahmen zur Bewusstseinsbildung und Stärkung der Eigenverantwortung
  4. einheitliche und nicht-diskriminierende Anwendung der Security-Maßnahmen aufgrund des internationalen Charakters des Verkehrs
  5. möglichst geringe Behinderung der Handelsströme: Ablehnung einseitiger Maßnahmen der Mitgliedstaaten sowie ausufernder Sicherheitsbestimmungen der USA unter dem Titel der Terrorabwehr (zB „100% Scanning“ oder „Security Filing 10+2“)
  6. Abwehr terroristischer Gefahren ist Staatsaufgabe: keine Abwälzung auf einzelne Branchen.

Europäische Eisenbahngesetzgebung: zu Z 81 Die europäische Eisenbahngesetzgebung mit ihren Zielsetzungen einer größeren Marktöffnung und der Steigerung der Attraktivität und Leistungsfähigkeit des europäischen Eisenbahnverkehrs durch die technische Harmonisierung wird insgesamt unterstützt. Es muss jedoch sichergestellt werden, dass der auf die Marktöffnung bezogenen Rechtsrahmen in allen Mitgliedstaaten umgesetzt wird. Die Revision der Eisenbahnpakete sollte sich nach unserer Auffassung auf punktuelle Korrekturen konzentrieren. Für grundlegende neue europäische Regeln zur Marktöffnung sehen wir derzeit keinen Bedarf, sondern sprechen uns aufgrund des weitreichenden Aufwandes zur Begegnung der bereits bestehenden und auf dem Weg zur Gesetzgebung befindlichen Regelungen für ein Moratorium in Bezug auf neue Gesetzgebungsmaßnahmen auf europäischer Ebene soweit diese nicht unbedingt nötig ist. Wir stimmen der EK ausdrücklich zu, dass die Vollendung des Binnenmarktes auch eine Vereinfachung der Verwaltung mit dem Ziel der Verringerung unnötigen Aufwands für die Unternehmen umfassen sollte. Manche Detailregelungen der Eisenbahngesetzgebung stellen demgegenüber aufwändige

wirtschaftliche und administrative Belastungen für die Unternehmen dar. Dies trifft beispielsweise bei der gegenwärtigen Erörterung zur Ausweitung der TSI (Technischen Spezifikationen für Interoperabilität).

Die Europäische Eisenbahnagentur produziert eine Flut an neuen technischen Spezifikationen für Interoperabilität (TSI). Gleichzeitig sind viele der bereits herausgegebenen TSI von einer konsequenten Umsetzung in allen Mitgliedstaaten noch weit entfernt. Wir fordern daher die vorläufige Zurückstellung der Herausgabe von neuen technischen Spezifikationen für Interoperabilität (TSI). Während dieses Unterbrechungszeitraums sind die vorhandenen Spezifikationen umzusetzen oder fallweise auf ihre Sinnhaftigkeit (insbesondere Kosten/Nutzenrelationen) zu prüfen und zu ändern.

Es ist dabei zu befürchten, dass sich der Eisenbahnbetrieb auf solchen Strecken durch die obligatorische Anwendung neuer und relativ aufwändiger europäischer technischer Regelungen deutlich verteuert und nicht mehr wirtschaftlich zu betreiben sein wird. Generell sollten künftig zunächst Folgen einzelner Maßnahmen bewertet werden, bevor zu schnell neue, zusätzliche Regeln entwickelt werden.

Auf der Schiene ist jeder Transport, also auch das Ergänzungsnetz mit dem Infrastrukturbenützungsentgelt belegt. Man sollte sich in diesem Zusammenhang überlegen, ob eine Ausnahme der Einhebung des IBE auf dem Ergänzungsnetz aus Wettbewerbsgründen Sinn machen würde.

Freundliche Grüße

Dr. Erik Wolf  
Geschäftsführer