



BMVIT - V/INFRA5 (Internationale Netze und Generalverkehrsplanung)

Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien

Büroanschrift: Radetzkystraße 2, 1030 Wien

E-Mail: infra5@bmvit.gv.at

GZ. BMVIT-113.800/0006-V/INFRA5/2010 DVR:0000175

An die Europäische Kommission
Generaldirektion Verkehr DG- MOVE

MOVE-TEN-T-Policy-Revision@ec.europa.eu

Wien, am 14.Sept..2010

**Stellungnahme
zum Vorschlag der Kommission
zur Revision der Transeuropäischen Verkehrsnetze**
(Arbeitsdokument der Kommission COM(2010) 212 endgültig vom 4.5.2010)

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) begrüßt den Prozess, den die Europäische Kommission zur Überarbeitung der TEN-V Politik eingeleitet hat. Die TEN-V sind ein wesentlicher Teil einer Europäischen Verkehrspolitik und ein bedeutender Faktor für die internationale Wettbewerbsfähigkeit der Union, üben aber auch wesentlichen Einfluss auf die Erreichung der Ziele der Europa 2020 Strategie aus.

Das BMVIT möchte daher der in der Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen „Konsultation über die künftige Politik für das Transeuropäische Verkehrsnetz“ (KOM(2010) 212 endgültig) ausgesprochen Einladung zur Abgabe einer Stellungnahme nachkommen.

Das BMVIT möchte die Gelegenheit wahrnehmen, nachfolgend auf die von der Kommission angesprochenen Fragen nachfolgend einzugehen. Auf eine Darlegung der Vorstellung Österreichs über die zukünftige Gestaltung des TEN-V in Österreich wird an dieser Stelle verzichtet, diese wird der Kommission gesondert übermittelt. Es darf an dieser Stelle aber darauf hingewiesen werden, dass Österreich insbesondere auf den Achsen, die im Rahmen des Beitrittsvertrags Österreichs zur Europäischen Union definiert wurde, in den vergangenen Jahren Investitionen in hohem Ausmaß getätigt hat und auch noch tätigen wird. Diese Achsen würden einen wichtigen Bestandteil des Kernnetzes darstellen.

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?

In welchem Maße tragen die zusätzlichen Infrastrukturmaßnahmen zu den Zielen eines zukunftsorientierten Verkehrssystems bei? Gibt es Möglichkeiten, ihre Wirkung zu steigern? Welche besondere Rolle könnte die TEN-V-Planung generell bei der Stärkung des Beitrags des Verkehrssektors zu den Zielen der „Europa 2020“-Strategie leisten?

Der gewählte „geographische“ Ansatz ist grundsätzlich plausibel und gut geeignet, strategische Planungsüberlegungen auf Europäischer Ebene anzustellen. Aspekte eines „verkehrlichen“ Ansatzes, im Sinne, dass die Ausrichtung der Netze sich an bestehenden Verkehrsflüssen zu orientieren hat, müsste in der dargestellten Methodologie vom Grundsatz her ausreichend berücksichtigt sein. Auf dieser Grundlage scheint die Planung schon vom Ansatz her hinsichtlich raumstruktureller und verkehrlicher Ziele, also Kohäsion und wirtschaftliche Effizienz, ausgewogen zu sein.

Allerdings sind einige wesentliche Fragen für die sinnvolle Anwendung der Methodologie noch offen oder nicht ausreichend erklärt. Nach dem vorliegenden Informationen können die eigentlichen Konsequenzen der Anwendung der Methodologie daher nicht umfassend beurteilt werden. Eine weitere Konsultation der Mitgliedsstaaten nach Vorliegen der detaillierten Festlegungen sollte dringend erfolgen .

Frage des Europäischen Planungsmaßstabs und Konsequenzen für Zuständigkeiten

Bereits in Bezug auf die Frage der Methodologie muss aber auf einen wesentlichen Punkt im Ablauf der der TEN-V Planung hingewiesen werden, das ist eine adäquate Aufgabenteilung zwischen der Kommission und den Mitgliedsstaaten: Im Vertrag über die Arbeitsweise der Union (Artikel 171) ist geregelt, dass die Kommission für die Transeuropäischen Netze Leitlinien erstellt, die „die Ziele, die Prioritäten und die Grundzüge der im Bereich der transeuropäischen Netze in Betracht gezogenen Aktionen“ darlegen. Die Umsetzung, das heißt aber auch eine detaillierte Planung und Dimensionierung der Infrastruktur ist klare Aufgabe der Mitgliedsstaaten.

Dieses Prinzip soll auch aus planerischen Gesichtspunkten bei der anstehenden Revision nicht verändert werden: Die TEN-V erfüllen in der Regel vielfältige Aufgaben: Neben der Funktion einer interregionalen und internationalen Verbindung, die vor allem das Europäische Interesse repräsentiert , übernehmen die Elemente der TEN-V auch oftmals eine starke Funktion für den intraregionalen und lokalen Verkehr. Dieser Kurz- und Mittelstreckenverkehr beeinflusst oftmals die konkrete Ausgestaltung der Infrastruktur, das heißt auch die Dimensionierung im Sinne erforderlicher Kapazitäten. Grundsätzlich sind unter Anwendung des Subsidiaritätsprinzips bei der Planung der TEN-V regionale Aspekte auch auf einer regionalen bzw. nationalen Ebene zu behandeln. Darüber hinaus stehen auf Europäischer Ebene für Entscheidungen bzw. Festlegungen hinsichtlich der Dimensionierung der Infrastruktur auch nicht die geeigneten Werkzeuge zur Verfügung, die die regionalen Verkehrsnachfrage entsprechend verlässlich abbilden können.

Die Werkzeuge und Planungsansätze, die auf Europäischer Ebene betrieben werden, sollten daher vor allem für eine Abstimmung der nationalen Planungen auf Europäischer Ebene dienen und den Europäischen Mehrwert von Projekten beleuchten, die eigentliche Planung und Dimensionierung der Projekte – im Sinne des Vertrags - durch die Mitgliedsstaaten erfolgen. Idealerweise würde im Einzelfall eine entsprechende Kofinanzierung seitens der Union gewährleisten, dass der europäische Mehrwert sich in angemessener Weise auch in der Priorisierung von Projekten niederschlägt.

Die Planungsmethode

Der Planungsansatz geht von der Definition von Knoten aus. Als Verbindung zwischen den Knoten werden infolge die Kanten des Netzes bestimmt. Zur Beurteilung des Netzes werden entsprechende Planungs- und Bewertungsmethoden und -werkzeuge angewandt. Es werden auch Parameter und Indikatoren definiert, anhand derer die Bewertung der Netze vorgenommen wird (etwa als Konzentration auf „Fernverkehre“). Aus Sicht des BMVIT ist es von großer Bedeutung, dass diese unterschiedlichen Schritte des Planungsprozesses – insbesondere hinsichtlich der räumlichen Auflösung aufeinander abgestimmt sind.

Die Auswahl der Knoten ist zentral für die Frage der Dichte des Kernnetzes; es muss daher auf eine besondere Ausgewogenheit geachtet werden. Der vorgeschlagene Ansatz die Hauptstädte sowie wichtige Großstadtregionen (z.B. ab einer bestimmten Einwohneranzahl) als Knoten auszuwählen, führt zu folgendem Ungleichgewicht: Strukturen mit einer stark zentralen Einwohnerverteilung (wenige, stark bevölkerte Zentren) erhalten tendenziell mehr Knoten zugeteilt als ein stärker verteiltes Siedlungsgebiet mit mehreren kleineren Zentren. Die Auswahl der Knoten sollte – etwa durch eine flexible Anwendung von Einwohnerschwellenwerten oder der Clusterung von Stadtregionen - so erfolgen, dass die ein ausgewogenes Verhältnis zwischen der Anzahl der Knoten und der Bevölkerung erzielt wird. Es gibt Beispiele von Gruppierungen von Städten, deren einzelne mitunter nur wenige hunderttausend Einwohner haben, die aber zusammen innerhalb eines geografisch kleinen, durchgehend dicht besiedelten Raums mehrere Millionen Menschen leben (z.B. Venedig).

Überdies sollte die Bedeutung der Knoten dabei nicht nur von der Anzahl der Einwohner, welches das Potential des „heimgebundenen“ Verkehrs repräsentiert, abgeleitet werden, sondern die verkehrliche Funktion des Knoten insgesamt widerspiegeln. Dazu zählen neben den Einwohnern auch die Rolle wichtiger verkehrsintensiver Industriestandorte aber auch Zentren des Tourismus, die z.B. über die Zahl der Ankünfte abgebildet werden könnten.

Die Vorschläge zur Festlegung von Knoten dürfen am Beispiel Österreichs erläutert werden:

Österreich weist eine vergleichsweise disperse Siedlungsstruktur auf, die sich in den flacheren, außeralpinen Gebieten und einigen Alpentälern stark verdichtet.

Die Hauptstadt Wien ist sowohl als Hauptstadt als auch in Hinblick auf die Einwohnerzahl in jedem Fall als Zone zu betrachten. Der Großraum Wien (ohne Bratislava) repräsentiert rund 2,4 Mio.

Umgekehrt wären daher aber knapp drei viertel der Einwohner Österreichs keinem Knoten zugeordnet.

Ein weiterer Knoten innerhalb Österreichs ist daher wichtig, um eine angemessene Repräsentativität sicherstellen zu können.

Die nächsten wichtigen Großstädte Österreichs sind Graz (290.000 *Einwohnern*) und Linz (189.000 *Einwohnern*).

Für die Wahl von Linz als Knoten sprechen aber folgende Überlegungen :

- Linz repräsentiert den oberösterreichischen Zentralraum, der insgesamt 530.000 Einwohner aufweist.
- Linz ist ein wichtiges Zentrum der Schwerindustrie und damit eine bedeutende Quelle und Ziel im Güterverkehr.
- Linz ist als Donauhafen ein wichtiger trimodaler Verkehrsknoten und führt zu einer guten Verknüpfung zwischen den Modi.

Anmerkung zu Modellrechnungen und Bewertungsverfahren:

Aus Sicht des BMVIT ist besonders darauf zu achten, dass die Treffsicherheit und Zuverlässigkeit der Methoden und Modelle gewährleistet ist. Es wird dringend empfohlen, die Mitgliedsstaaten aktiv in die Validierung der eingesetzten Verkehrsmodelle einbeziehen. Dafür ist – selbst wenn die Modellierung auf einer strategischen, größeren Maßstabsebene betrieben wird, in jedem Fall entsprechende Lokalkenntnis erforderlich. Die Etablierung einer sinnvollen und effizienten Zusammenarbeit zwischen der Kommission und den Mitgliedsstaaten in diesen Fragen kann zu einer deutlichen Verbesserung von Ergebnissen und zur Erhöhung deren Akzeptanz beitragen.

Eine Kernfrage bei den Bewertungskriterien ist die, welche Art von Verkehren in der Bewertung zu berücksichtigen ist. Um den europäische Mehrwert der Projekte beurteilen zu können, ist eine Trennung zwischen regionalem bzw. lokalen Verkehr und einem Fernverkehr von Europäischer Bedeutung erforderlich. Wie oben dargelegt können in einem Europäischen Planungsmaßstab auch nur Langstreckenverkehre verlässlich abgebildet werden. Die Festlegung von Schwellenwerten, welche Art von Verkehren in den Bewertungen zu berücksichtigen ist, muss dabei auch in Einklang mit den zur Verfügung stehenden Werkzeugen getroffen werden. Es wäre nicht sinnvoll, ein Unterscheidungskriterium zu wählen, dass von den Werkzeugen nicht verlässlich abgebildet werden kann. Dazu dürfen folgende Überlegungen beigetragen werden:

Eine einheitliche Entfernungsschwelle für alle Staaten erscheint dabei aber nicht zielführend, da unterschiedliche räumliche Strukturen zu berücksichtigen sind. So können in peripheren Regionen Fahrten von 100km durchaus der Funktion nach einem Regionalverkehr entsprechen, während sie in zentralen Räumen den Charakter von Fernverkehren aufweisen. Diese Streuung zeigte beispielsweise das EU-Projekt Date-Line, das eine Europaweite Fernverkehrsbefragung zum Personenverkehr durchführte, deutlich auf.

Umgekehrt erscheint eine Unterscheidung zwischen nationalem und internationalen Verkehr aufgrund der unterschiedlichen Größen der Staaten ebenso wenig zielführend.

Aus Sicht des BMVIT ergäbe sich eine praktikable Lösung darin, jene Verkehre in die Bewertung einfließen zu lassen, die die NUTS2-Zonengrenzen überschreiten. Dies hätte folgende Vorteile:

- Im Schnitt aller EU-Staaten haben die NUTS2 Zonen eine Fläche von knapp 16.000 km². Idealisiert als Quadrat wäre die durchschnittliche Entfernung zwischen den Mittelpunkten von NUTS2 – Zonen rund 125km. Dies ist ein Maß, das einem in der Verkehrsplanung üblichen mittleren Wert für Fernverkehr gut entspricht.
- Trotz der nationalen Streuung der Definition der NUTS-Zonen versucht die NUTS-Einteilung eine Ausgeglichenheit in Bezug auf die Einwohnerzahlen herzustellen. Dünner besiedelte Regionen weisen in der Regel größere NUTS-Zonen auf. Damit wird auch die Fahrtweite zwischen den Zonen größer.
- Da die NUTS Einteilung auf Verwaltungseinheiten aufbaut, kann auch von einer gewissen regionalen funktionalen Einheit innerhalb der Zone ausgegangen werden.
- Diese Zonen überschreitenden Verkehre sind auch mit den von der Kommission eingesetzten, zonenbasierten Werkzeugen wie „Transtools“ leichter zu identifizieren als eine rein entfernungsabhängige Unterscheidung.
- Flächenmäßig sehr kleine Zonen, etwa im (Haupt-)Stadt- Umlandbereich, müssten für diese Analysen zusammengefasst werden, da Verkehrsbeziehungen zwischen diesen Zonen stark regionaler Natur sind und für eine Bewertung auf Europäischer Ebene nicht relevant sind.

Der Vorschlag, begleitend zur Netzplanung Optimierungen und Folgenabschätzungen vorzunehmen, die unterschiedliche Kriterien vorsehen, um auch nicht monetarisierbare Effekte zu berücksichtigen erscheint grundsätzlich sinnvoll, wenn auch die Frage nach der Festlegung einer Gewichtung als nicht zu unterschätzende Hürde zu sehen ist!

Es kann als „State of the Art“ betrachtet werden, für die Gewichtung ein Zielsystem aufzubauen, welches hierarchisch in Unter- und Oberzielen gegliedert ist. Im Einklang mit den im Arbeitsdokument der Kommission vorgestellten Zielsetzungen aber auch die Zielsetzungen der Strategie 2020 könnten Oberziele beispielsweise wie folgt festgelegt werden:

- Ressourcenschonung
- soziale Ausgewogenheit / Sozialverträglichkeit / Kohäsion
- Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit

Für die Unterziele können Indikatoren festgelegt werden, die den Zielerreichungsgrad abbilden. Die Zusammenfassung der einzelnen Unterziele zu Oberzielen sollte im Wesentlichen durch die Einschätzung von Experten erfolgen, in Teilbereichen kann auch auf Ansätze einer Monetarisierung zurückgegriffen werden.

Die Gewichtung der Hauptkriterien enthält aber die eigentliche politische Dimension des Bewertungsprozesses. Diese Gewichtung sollte im Einklang mit der gesamten EU-Verkehrspolitik stehen, ihre Begründung z.B. auch im Weißbuch finden und sich auch einer Diskussion in den entsprechenden Gremien stellen.

Vor der Festlegung dieser Gewichte durch Experten oder aber durch eine unstrukturierte Einbindung von Stakeholdern und Mitgliedsstaaten zum Beispiel im Rahmen eines offenen Konsultationsprozesses wird dringend abgeraten, da derartige Prozesse nicht gewährleisten, dass die Gewichtung den politischen Zielsetzungen entsprechen.

*In welchem Maße tragen die zusätzlichen Infrastrukturmaßnahmen zu den Zielen eines zukunftsorientierten Verkehrssystems bei? Gibt es Möglichkeiten, ihre Wirkung zu steigern?
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 vorgeschlagene Methodologie erscheint dazu in der Lage zu sein, zukünftige zusätzliche Infrastrukturmaßnahmen besser anhand eines Europäischen Mehrwerts zu auszurichten und damit einen grundsätzlich Beitrag zu einem zukunftsorientierten Verkehrssystem und den Zielen der „Europa 2020“ Strategie zu leisten. Aus Sicht des BMVIT besteht aber in einem entscheidenden Punkt die Möglichkeiten, den Beitrag des Verkehrssektors zu den Zielen Europa 2020 zusätzlich zu steigern:

Grundsätzlich sollte die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur nicht unabhängig von den sonstigen Rahmenbedingungen des Verkehrs, wie den ordnungspolitischen und preislichen Rahmenbedingungen gesehen werden. Der Beitrag des Verkehrssektors zu den Zielen der „Europa 2020 Strategie“, etwa zu einem nachhaltigen Wachstum, kann dann optimal erreicht werden, wenn die verschiedenen Verkehrsmodalitäten effizient genutzt werden, wobei diese effiziente Nutzung nicht nur nach den Kriterien der Wirtschaftlichkeit sondern auch nach den Kriterien des Umweltschutzes, der Sozial- und Arbeitsbedingungen und des territorialen Zusammenhaltes gemessen werden sollte. Zur Erreichung der Zielsetzung einer in diesem Sinne nachhaltigen Verkehrsabwicklung kann die Priorisierung bestimmter umweltfreundlicherer Verkehrsträger und die Verlagerung hin zu diesen maßgeblich beitragen. Der Nutzen für das Gesamtsystem und die Erreichung der Ziele der „Europa 2020“-Strategie ist in diesem Fall eindeutig größer, als wenn jeder Verkehrsträger einzeln für sich optimiert wird.

Die Verfolgung dieser Strategie führt einerseits dazu, dass entsprechende allgemeine Rahmenbedingungen geschaffen werden müssen. Dazu zählt unter anderem die möglichst umfassende Anlastung externer Kosten, beginnend mit den am stärksten umweltbelastenden Verkehrsmodi. Andererseits ergeben sich direkte Konsequenzen auf die Infrastrukturplanung durch eine entsprechende Schwerpunktsetzung bei den Investitionen. Beides – Rahmenbedingungen und Infrastrukturplanung – müssen als abgestimmtes Gesamtpaket eingesetzt werden, um den Zielen der Europa 2020 Strategie besser gerecht werden zu können.

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 ein angemessene Maßnahme, um den Umsetzungsrückstand bei TEN-V-Projekten und den Zielen der TEN-V-Politik aufzuholen?

Die Überlegungen zur Zusammenlegung von TEN-V Finanzmitteln und Mitteln aus dem Kohäsionsfonds haben die unterschiedliche Zielsetzungen der beiden Instrumente nicht aus den Augen zu verlieren. Es ist fraglich ob diese unterschiedlichen Zielsetzungen innerhalb eines Topfes gleichwertig abgedeckt werden können. Weiters ist zu hinterfragen, ob die Entscheidungsinstrumentarien der TEN-V Planung eine ausreichende Balance zwischen den Zielen der Kohäsion und TEN-V gewährleisten können. Aus Sicht des BMVIT erscheint die derzeitige Lösung über getrennte Ansätze hier transparenter.

Zusätzlich sind die unterschiedlichen Rahmenbedingungen beider Instrumente, etwa hinsichtlich der Berichtspflichten der Mitgliedsstaaten, zu berücksichtigen.

Eine verbesserte Abstimmung zwischen den beiden Fördertöpfen ist sicher sinnvoll um den Zielen der Errichtung der TEN-V besser gerecht werden zu können.

In der Vergangenheit haben sich Probleme und Verzögerungen bei der Umsetzung der TEN-V verstärkt bei grenzüberschreitenden Abschnitten des Netzes gezeigt. Aus Sicht eines Mitgliedsstaates ist diese Entwicklung folgender Maßen zu analysieren:

Im derzeitigen System liegt die Hauptlast der Finanzierung der Projekte – zumindest in den Teilen der Union, in denen keine Kohäsionsfondsmittel zur Verfügung stehen - bei den Mitgliedsstaaten bzw. den Betreibern der Netze. Auch der Einsatz von Mitteln der EIB ändert daran nichts grundsätzliches, da die MS bzw. die Betreiber der Netze für die Rückzahlung der Kredite haften bzw. aufkommen müssen. Im Hinblick auf die festgelegten Obergrenzen der TEN-Förderung und noch mehr auf die tatsächlich möglichen Förderquoten ist es aus Sicht der Mitgliedsstaaten oder Betreiber konsequent und legitim, in erster Linie jene Netzteile zu errichten, die für sie den höchsten Nutzen aufweisen. Dies sind oftmals nicht die grenzüberschreitenden Abschnitte.

Eine Verbesserung der Umsetzung der TEN-T in diesen Bereichen muss diese Gegebenheiten berücksichtigen. Dies ist dann der Fall, wenn Projekte seitens der Europäischen Ebene auch analog deren europäischem Mehrwert ko-finanziert werden. Diese müssen ferner – angesichts der Laufzeiten der entsprechenden Projekte – entsprechend langfristig, nämlich auf Projektdauer, und verbindlich sein. Diese Verbindlichkeit sollte beide Seiten betreffen:

- Die Mitgliedsstaaten – wie von der Kommission gefordert – indem langfristige verbindliche Zusagen für die Errichtung der Projekte gegeben werden,
- aber auch die Kommission, indem langfristige verbindliche Zusagen für die Finanzierungsbeiträge für die Projekte gegeben werden. (Zweifelsohne erfordert die Verankerung von langfristigen, projektbezogenen Finanzierungszusagen durch die Kommission entsprechende Änderungen in den rechtlichen Rahmenbedingungen auf Europäischer Ebene.)

In einem derartigen verbindlichen System und unter einer fairen Aufteilung der Investitionskosten sollte es von selbst dazu kommen, dass selbst Infrastruktureile, die vor allem Nutzen auf Europäischer Ebene aber weniger auf nationaler Ebene stiften in den nationalen Programmen entsprechende Priorität erhalten werden.

Ein wesentliches Element der Finanzierung von Verkehrsinfrastruktur unter anderem in ökologisch sensiblen Gebieten, ist das Prinzip der Querfinanzierung. Wie schon dargelegt besteht aus Österreichischer Sicht ein wesentlicher Beitrag zur Erreichung ökologischer Ziele darin, dass eine stärkere Nutzung jener Verkehrsträger angestrebt wird, die ökologische Vorteile aufweisen. Die Errichtung der Infrastruktur dieser Verkehrsträger sollte auch durch Finanzierungsbeiträge etwa des Straßenverkehrs im selben Korridor möglich sein. Allerdings sind bei korridorspezifischen Maßnahmen auch auf mögliche unerwünschte Routenverlagerungen zu achten.

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

Der Vertrag für die Zusammenarbeit der Europäischen Union legt die Grundzüge der Zusammenarbeit im Bereich der Transeuropäischen Netze aus Sicht des BMVIT in sinnvoller und zeitgemäßer Weise fest. Der Hauptanteil der Planung, der Durchführung und Finanzierung der Projekte liegt bei den Mitgliedsstaaten, eine sinnvolle Steuerung und Koordinierung der Vorhaben auf Europäischer Ebene. Finanzielle Förderungen stellen dabei die wesentlichsten Instrumente der Steuerung dar. Änderungen in den rechtlichen Grundlagen sollen zwar die Effizienz der Zusammenarbeit verbessern, die grundsätzliche Arbeitsteilung und Zuständigkeiten aber nicht in Frage stellen. Für die Verbesserung der Effizienz werden folgende Ansätze gesehen:

Die Prioritätensetzung auf Europäischer Ebene stärker am Europäischen Mehrwert zu orientieren: Hier erscheint die von der Kommission vorgeschlagene Methodologie durchaus zielführend, es bedarf aber keiner grundsätzlichen Änderungen des rechtlichen Rahmens, abgesehen von der Schaffung von Voraussetzungen für dementsprechend bemessene TEN-Zuschüsse und langfristige Finanzierungszusagen.

Zur Steigerung der Effizienz in der Zusammenarbeit zwischen der Kommission und den Mitgliedsstaaten in der Umsetzung des TEN-V Programms wären Rahmenbedingungen zu schaffen, die den Grundzügen einer effizienten und schlanken Verwaltung genügen, dabei aber auch auf Europäischer Ebene die Möglichkeit einer zweckgemäßen Mittelverwendung und vorausschauenden Planung ermöglichen.

Zu diesem Zweck sind langfristige, verbindliche Vereinbarungen zwischen der Kommission und den Mitgliedsstaaten über die Art und den Umfang der von den Mitgliedsstaaten bereit zu stellenden Finanzierungs-, Verwaltungs- und Infrastrukturdaten abzuschließen, wobei Doppelgleisigkeiten zu bestehenden Meldeschienen (wie z.B. über Eurostat) zu vermeiden und effiziente Möglichkeiten der Datenübermittlung anzustreben sind. Auch eine rechtliche Verankerung dieser Datenflüsse könnte erwogen werden – mit der Konsequenz einer langfristigen Planbarkeit und standar-

disierter Mitsprachemöglichkeiten, aber auch entsprechender Verpflichtungen für die Mitgliedsstaaten.

Für die Bundesministerin:
Dipl.-Ing. Herbert Kasser

Ihr Sachbearbeiter:
Dr. Thomas Spiegel
Tel.Nr.: +43 (1) 71162 65 11064
E-Mail: thomas.spiegel@bmvit.gv.at

elektronisch gefertigt