



Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie
Abt II//INFRA5 (Internationale Netze und
Generalverkehrsplanung)
Radetzkystraße 2
1030 Wien

BUNDESARBEITSKAMMER
PRINZ EUGEN STRASSE 20-22
1040 WIEN
T 01 501 65

Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Bearbeiter/in	Tel 501 65 Fax 501 65	Datum
BMVIT- 113.850/0011- II/INFRA5/2011	UV/GSt/Th/Gm	Thomas Hader	DW 2668 DW 2105	9.11.2011

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Leitlinien der Union für den Ausbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes

Grundlegende Einschätzung

Der vorliegende Vorschlag für die TEN Leitlinien ist ein bedeutender Legislativvorschlag zur Umsetzung der heuer im Weißbuch Verkehr¹ vorgestellten Ziele. Darin bezeichnete die EK Verkehr als durchwegs positiv, benannte ihn als Lebenselixier des Binnenmarktes und Garant der Lebensqualität für die EU-BürgerInnen. Themen wie Verkehrsvermeidung und AnrainerInnenschutz wurden darin ebenso kurz gehalten, wie Fragen des ArbeitnehmerInnenschutzes. Ziel dieser Verordnung ist ein koordinierter Auf- und Ausbau eines Kernnetzes in der EU bis 2030 und darauf aufbauend eines Gesamtnetzes bis 2050. Es soll ein ressourcenschonendes Verkehrsnetz entstehen, das aus verschiedenen Verkehrsträgern besteht und miteinander verknüpft ist. Im gesamten Entwurf wird der Auf- und Ausbau des Verkehrsnetzes als wirtschaftlich notwendig und ausschließlich positiv dargestellt. Völlig negiert werden damit aber die negativen Effekte des Verkehrs, insbesondere des Straßenverkehrs. Dieser verursacht externe Kosten, die bisher nicht auf die Verursacher überwältzt wurden - zu nennen ist etwa die Wegekostenrichtlinie, die die Internalisierung der externen Kosten nicht verpflichtend vorsieht und noch dazu auf einem viel zu niedrigen Niveau gedeckelt ist. Statt also über die Internalisierung externer Kosten den Faktor Transport richtig zu bewerten und jenen Verkehrsträgern, deren negative ökologische Folgen geringer sind, einen fairen Wettbewerb zu ermöglichen, kommt es zu einem übermäßigen Verkehrsanstieg und als Reaktion darauf wieder zum Ruf nach einem weiteren Ausbau der Infrastrukturen. Offenbar ist das der Grund, weshalb im Entwurf keine Evaluation der fertiggestellten Bauvorhaben

¹ KOM(2011) 144: Weißbuch: Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem

vorgesehen ist, die das einzelne Projekt auch im Hinblick auf seine negativen ökologischen Folgen einer kritischen Bewertung unterzieht.

Nach Ansicht der Bundesarbeitskammer (BAK) hat sich die Bereitstellung von zusätzlicher Infrastruktur an den Kriterien der Zweckmäßigkeit, Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit aus Sicht des Errichters und Betreibers, der Rechtmäßigkeit und einer hohen Beschäftigungswirksamkeit zu orientieren. Dabei hat grundsätzlich vorab eine verkehrsträgerübergreifende Alternativenprüfung zu erfolgen. Diese Aspekte fehlen in den in Art 4 formulierten Zielen des transeuropäischen Verkehrsnetzes vollständig. Gerade die Beschäftigungswirksamkeit ist für die BAK ein zentraler Aspekt bei derartig kostenintensiven Bauvorhaben. Diese bezieht sich weniger auf den Bau der Infrastruktur selbst, da das Baugewerbe nicht mehr zu den personalintensiven Wirtschaftszweigen gehört. Vielmehr ist es notwendig, in die Definition des europäischen Mehrwerts von Infrastrukturvorhaben die Schaffung nachhaltiger Beschäftigung einzubeziehen und nicht durch die Errichtung neuer Verkehrswege einfach neue Konkurrenzsituationen zwischen entfernt liegenden Räumen und billigeren Produktionsstandorten zu fördern. Im Hinblick auf die Projektbewertung hat die BAK bereits in ihrer Stellungnahme² zum Weißbuch Verkehr darauf verwiesen, dass dabei finanzielle Bewertungskriterien nicht im Vordergrund stehen dürfen. Auch das Directorate-General for Internal Policies verlangt im Zuge der Ergebnisse ihrer Analyse von EU-Subventionen für umweltschädliche und nicht nachhaltige Praktiken³: *„Bei den Ex-ante-, Halbzeit- und Ex-post-Bewertungen sollten Nachhaltigkeitsindikatoren verwendet werden. Der Schwerpunkt der derzeit verwendeten Indikatoren liegt hauptsächlich auf der Verwaltungs- und der Finanzkontrolle. Für die Bewertung sollten Indikatoren zur Messung der Umweltfolgen eingeführt werden.“* Als Nachhaltigkeitsindikator ist jedenfalls auch die soziale Dimension des TEN-V-Netzes zu berücksichtigen.

Der vorliegende Entwurf wurde, im Gegensatz zu den im Vorjahr noch als Beschluss angenommenen TEN-V-Leitlinien (Beschluss 661/2010), von der EK als Verordnungstext eingebracht und soll diesen ersetzen. Festzuhalten ist, dass der vorliegende EK Vorschlag nur dem ersten Teil des zu ersetzenden Beschlusses entspricht, konkrete Vorhaben werden in dieser Verordnung nicht festgelegt, sie sollen in einer eigenen, noch zu beschließenden Verordnung (entsprechend dem Vorschlag Fazilität Connecting Europe KOM 2011/665) gemeinsam mit dem Energie- und Telekommunikationsnetz neu geregelt werden, ebenso deren Finanzierung. In Bezug auf Finanzierung und neue Finanzinstrumente hat die EK darüber hinaus einige Mitteilungen und Vorschläge vorgebracht, die hinsichtlich ihres Einflusses auf die TEN-V-Politik relevant sind. Zu nennen sind Vorschläge zur Änderung der Verordnung (EG) Nr 680/2007 über die Grundregeln für die Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen für transeuropäische Verkehrs- und Energienetze [KOM(2011) 659], eine Mitteilung über eine Pilotphase für die Europa-2020-Projektanleiheninitiative [KOM(2011) 660] und die Mitteilung über einen Rahmen für die nächste Generation innovativer Finanzinstrumente - die EU-Beteiligungs- und Kreditfinanzierungsplattformen [KOM(2011) 662].

² <http://akeuropa.eu/en/transport/transport-publications.html>

³ Directorate-General for Internal Policies: EU Subsidies for polluting and unsustainable practices, 2011

Konkret bedeutet die Aufsplittung in zwei Verordnungen, dass sich die Mitgliedstaaten in der zu begutachtenden Verordnung für die TEN-Leitlinien verpflichten, das Kernnetz bis 2030 und das Gesamtnetz bis 2050 zu vollenden, ohne Kenntnis darüber zu haben, welche Infrastrukturen in der noch zu beschließenden zweiten Verordnung verankert sein werden. Beispielsweise wird im Verordnungsvorschlag für die Fazilität Connecting Europe in der Liste der Vorhaben im Kernnetz im Bereich Verkehr der Brennerbasistunnel als Projekt im Zuge von Korridor 5 angeführt. Bei den Maßnahmen zu Korridor 1 wird für die Strecke Wien - Graz - Klagenfurt - Udine - Venezia – Ravenna nur beschrieben, dass Modernisierung und Arbeiten noch nicht abgeschlossen sind und eine (weitere) Entwicklung multimodaler Plattformen geplant ist, Koralm- und Semmeringbasistunnel bleiben unerwähnt.

Zu kritisieren ist an dieser Vorgehensweise, dass sie nicht zur Vereinfachung der TEN-V-Politik beiträgt, da mehrmals von einer Verordnung auf die andere verwiesen werden muss, was bislang in einem einzigen Dokument geregelt werden konnte. Beispielsweise wird in Art 50 „Liste der Korridore“ der TEN-Leitlinien formuliert: *„Die Liste der Kernnetzkorridore ist in Anhang I der Verordnung (EU) Nr XXX/2012 vom ... [Fazilität „Connecting Europe“] enthalten.“* Zudem ist durch die Notwendigkeit Verkehr, Telekommunikation und Energienetze in der Verordnung zur Fazilität Connecting Europe gemeinsam beschließen zu müssen mit Verzögerungen zu rechnen, dh es würden nach der aktuellen Vorgehensweise der Kommission zwar TEN-Leitlinien beschlossen vorliegen, jedoch kein Beschluss darüber, welche Vorhaben in die TEN-V-Netze fallen und finanziert werden sollen.

Zu den einzelnen Punkten

Die inhaltliche Beurteilung des Verordnungsvorschlages zu den TEN-V-Leitlinien gestaltet sich, durch die Aufteilung in eigentlich zwei ineinandergreifende Verordnungsvorschläge, komplizierter als sie sein müsste. So wird beispielsweise zwar in beiden Dokumenten an mehreren Stellen vage von der Erreichung eines ökologischeren Verkehrssystems gesprochen, letztlich findet sich die Evaluierung der sozioökonomischen Folgen, wie sie im noch gültigen TEN-V-Beschluss 661/2010 unter Art 27 formuliert ist, jedoch in keinem der beiden Dokumente wieder. Aus Sicht der EK sollen, so wird in den neuen Leitlinien festgehalten, besondere Verkehrskorridore aufgebaut werden, die hinsichtlich Energieverbrauch und Emissionen optimiert sind und die Umwelt so wenig wie möglich beeinträchtigen, die aber auch aufgrund ihrer Zuverlässigkeit, seltenen Überlastung und geringen Betriebs- und Verwaltungskosten attraktiv sind. Hier spiegelt sich die durchwegs einseitig positive Beurteilung des Verkehrs wieder, wie sie im Weißbuch formuliert wurde. Anders gesagt hat die Kommission das Ziel, Infrastrukturen gemäß der ungezügelter Nachfrage stets zu erweitern und bedient damit eine Verkehrspolitik, die sich spätestens in den 1980ern als Illusion erwiesen hat. Es kann im Sinne einer den Nachhaltigkeitszielen verpflichteten Verkehrspolitik nicht die einzige Lösung sein, Infrastrukturen immerfort auszubauen um ständig steigende Verkehrsaufkommen überlastungsfrei abzuwickeln und einfach zu behaupten, dass diese Aktionen zu immer weniger Umweltbelastung führen werden.

Gesamtnetz, Kernnetz, Gemeinsame Bestimmungen

In Art 49 wird festgehalten, dass Kernnetzkorridore mindestens drei Verkehrsträger umfassen. Hierzu ist fraglich, ob dies im Regelfall wirklich zielführend ist.

Weiters ist in Frage zu stellen, ob die Formulierung in Art 50 nicht überschüssend ist, in der festgehalten wird, dass jeder Mitgliedstaat dazu verpflichtet ist, sich mindestens an einem Kernnetzkorridor zu beteiligen.

Hinsichtlich der Klimaresistenz und Ausfallsicherheit der Infrastrukturen wird in Art 41 auf die Verantwortung der Mitgliedstaaten und anderer Projektträger hingewiesen. Eine wichtige Fragestellung ist aus Sicht der BAK auch, ob bzw wie in Krisenzeiten der Betrieb der vorhandenen Strukturen gewährleistet werden kann. Szenarios umfassen aber nicht nur wirtschaftliche Faktoren sondern auch die Verfügbarkeit von Rohstoffen und vor allem von Energieträgern, die von der EU importiert werden müssen und somit zu Abhängigkeiten führen. Die BAK weist darauf hin, dass der Eisenbahnverkehr den europäischen Transportmarkt schon jetzt unabhängiger von Schwankungen der Treibstoffpreise macht, was wenn, wie in Österreich, die Eisenbahnen zu einem überwiegenden Teil mit Elektrizität aus erneuerbaren Energieträgern betrieben werden. Bedacht sollte jedenfalls auch darauf genommen werden, welche Mechanismen zu greifen haben, falls es zu Ausfällen von (privaten) BetreiberInnen kommt. Die gängige Praxis, dass der Staat und damit die Allgemeinheit als Rettungsanker einspringen müssen, wenn private Unternehmen versagen, ist zu hinterfragen.

Externe Kosten/Umwelt

Der vorliegende VO-Entwurf ist ein Spiegelbild der in Europa vorherrschenden, in der Realität längst überholten wirtschaftspolitischen Dogmen, wonach die Liberalisierung und der freie Waren- und Dienstleistungsverkehr an oberster Stelle steht, während den Auswirkungen des Verkehrs hinsichtlich Umwelt- und Gesundheitsbelastungen sowie Arbeitsplatz- und Produktionsauslagerungen viel zu wenig Beachtung geschenkt wird. Den Rahmen für den freien Markt hat die öffentliche Hand in Form von milliardenteuren Infrastrukturleistungen oder Garantien, bei Einbeziehung von Privatinvestoren, bereitzustellen und durch Auf- und Ausbauten laufend zu verbessern, wobei das Verursacherprinzip nach wie vor ausgeklammert bleibt. Die Stellung der externen Kosten ist im gegenständlichen Entwurf (siehe Art 39 e) programmatisch unterentwickelt. In Anbetracht der hochgesteckten Umwelt- und Energieeffizienz-Ziele der EU sowie der maßgeblichen Rolle des Verkehrs muss die Internalisierung von externen Kosten grundsätzlich ausgebaut werden. Zu bemängeln ist daher, dass dieser Aspekt in den Zielen in Art 4 nicht genannt ist. Hierzu sollte auch in Art 5 (Ressourcenschonendes Netz) bei der Entwicklung des Netzes von internalisierten Preisen schon im Planungsstadium durch die befassen Stellen ausgegangen werden. Der Korridoransatz bei externen Kosten in Art 53 (3) ist interessant, sollte aber hinsichtlich der Durchführungsmodalität und Beschlusskompetenz genauer beschrieben werden. Vor dem Hintergrund der in Art 41 genannten Schaffung klimaresistenter Infrastrukturen sollten jedenfalls die Auswirkungen der jeweiligen Verkehrsträger auf den Klimawandel monetär bewertet und internalisiert werden.

Intelligente Verkehrssysteme

Eine Einbeziehung von intelligenten Verkehrssystemen (IVS) im gegenständlichen VO-Entwurf ist im Sinne einer „intelligenten Infrastrukturpolitik“ generell zu begrüßen. Zumindest programmatisch sollte man aber auch in den Erwägungsgründen den Datenschutz, insbesondere das Prinzip „privacy by design“, im Zusammenhang mit der Entwicklung von IVS anführen.

Verkehrsverlagerung

Von zentraler Bedeutung ist die Frage der Priorisierung für jene Teile des Verkehrsnetzes, bei dem Straße und Schiene parallel vorhanden bzw geplant sind. Beispielsweise findet sich die Strecke Kufstein-Innsbruck-Brenner sowohl unter dem bestehendem Straßennetz als auch dem noch auszubauenden Schienennetz wieder. In Art 10 lit i ist dazu festgehalten, dass bei der Umgehung städtischer Gebiete der Schiene der Vorrang zu geben ist. Diese Priorisierung darf aber nicht auf den Umgehungsverkehr von Städten beschränkt werden, sondern hat allgemein zu gelten. Darüber hinaus ist im Erwägungsgrund 23 dieser Verordnung die Rede von einem transeuropäischen Verkehrsnetz mit einem effizienten multimodalen Verkehrsbetrieb, „um die *Wahlmöglichkeiten zwischen den jeweiligen Verkehrsträgern zu verbessern*“. Aus dieser Formulierung könnte sogar geschlossen werden, dass doppelt vorhandene Infrastruktur angestrebt werde, um den Wettbewerb zu stärken. Dies ist aus Sicht der BAK jedoch aus den oben bereits erläuterten Gründen klar abzulehnen.

Gemäß dem veröffentlichten Anhang der Richtlinie gehört die Autobahn zwischen Kufstein und Brenner bereits zum bestehenden Autobahnnetz und die Unterinntaltrasse und der Brennerbasistunnel (BBT) zum noch fertigzustellenden Schienennetz. Diesbezüglich ist festzuhalten, dass die Bauarbeiten am BBT trotz nicht abgeschlossener Umweltverträglichkeitsprüfung voranschreiten und somit Parallelstrukturen vorhanden sind bzw sein werden. Aus unserer Sicht fehlen die zentralen und bisher in keiner Form ergriffenen Maßnahmen, sowohl um eine Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene zu erreichen, als auch um einen tatsächlich fairen und gerechten Wettbewerb zwischen den einzelnen Verkehrsträgern zu erreichen, um zu gewährleisten, dass Güter entlang der kürzesten und nicht der billigsten Route transportiert werden und um Verkehr auf das wirtschaftlich tatsächlich notwendige Ausmaß zu korrigieren, anstatt Verkehr durch Subventionen zusätzlich zu erzeugen.

Schiene

In den Zielen der EK (Art 10) wird auch die Umgehung städtischer Gebiete durch den Schienengüterverkehr vorgeschlagen. Hier fehlen jedoch konkrete Vorschläge für die Promotion derartiger Verbindungen, insbesondere dann wenn diese Schienenwege (noch) nicht den Bestimmungen des Art 13 Z 3 (Anforderungen an die Infrastruktur) entsprechen. In Art 12 werden als Komponenten der Schienenverkehrsinfrastruktur „zugehörige Ausrüstungen“ genannt, dies erscheint zu unbestimmt und gehört konkretisiert.

Die Formulierung des ersten Satzes in Art 13 „Die Betreiber von Güterterminals sorgen dafür, dass alle Güterterminals allen Betreibern offenstehen“, ist verwirrend. Die Betreiber können sinngemäß nur dafür sorgen, dass alle Terminals allen Verkehrsunternehmen offen stehen. Eine verpflichtende Ausschreibung des Betriebs eines Terminals, wie sie hier uU hineininterpretiert werden könnte, wird seitens der BAK abgelehnt.

Binnenschifffahrt

Die Häfen Wien, Enns und Linz scheinen in Art 15 als Haupthäfen auf, als prioritäre Häfen sind allerdings nur Enns und Wien ausgezeichnet. Dies ist aus unserer Sicht sachlich nicht nachvollziehbar, schließlich ist Linz der größte Donauhafen in Österreich. Dies selbst dann, wenn man den Privathafen der Voest nicht einberechnet. Laut Statistik Austria laufen 45% der österreichischen Güterumschläge der Donauhäfen über den Hafen der Voestalpine, die

Linz AG macht 14% aus, der Hafen Wien 13% und der Hafen Enns 8%. Es gilt hier entsprechend anzupassen und Linz aufzunehmen und ggf beide Häfen zu berücksichtigen.

In Art 16 werden als Komponenten der Binnenschifffahrtsinfrastruktur „zugehörige Ausrüstungen“ genannt, dies erscheint zu unbestimmt und gehört konkretisiert.

Die in Art 17 formulierte Bestimmung, dass Mitgliedstaaten dafür sorgen müssen, ihre Binnenwasserstraßen gemäß Klasse IV auszubauen, ist grundsätzlich problematisch. Es könnten dadurch andere Rechtsinstrumente (wie Umweltverträglichkeitsprüfungen, Fauna-Flora-Habitat-RL usw) ausgehebelt werden. Ebenso erscheint die Bestimmung, wonach die Brückendurchfahrthöhe durchgängig zu gewährleisten ist, undurchführbar. Es wird in diesem Zusammenhang auf die Dynamik eines Flusses, insbesondere auf rasch und stark wechselnde Wasserstände bei Flüssen, verwiesen. Der Bestimmung könnte daher unter Umständen nur durch umfangreiche Eingriffe in die Flusslandschaft entsprochen werden, wodurch eine ähnlich Problematik wie bei der Sicherstellung der Binnenwasserstraßenklasse entsteht. Art 17 (3) b) ist grammatikalisch richtig zu stellen.

Art 18 sollte um die Zielsetzungen des NAIADES Programms der EU erweitert werden, da das künftige Hauptproblem der Schifffahrt nicht die Infrastruktur, sondern entsprechend ausgebildetes Personal, sein wird.

Eine Bestimmung zur verpflichtenden Schaffung von Hafenauffangeinrichtungen wie im Seeverkehr (vgl Art 26) erscheint auch für Binnenhäfen sinnvoll.

Straße

Generell ist die Berücksichtigung von Parkplätzen als Infrastrukturkomponente im VO-Entwurf (Art 20) durch die Kommission aus ArbeitnehmerInnensicht zu loben, da sie die Einhaltung von Lenk- und Ruhezeiten sowie in Folge die Erhöhung der Verkehrssicherheit ermöglicht. Die Einrichtung sicherer Parkplätze im Rahmen des vorrangigen Infrastrukturaufbaus (Art 22) wird besonders begrüßt. Es ist jedoch die Errichtung von sicheren und (in Relation zum Verkehrsaufkommen) ausreichenden Parkplätzen in Art 21 einzufordern.

Die Definition und Spezifikation dieser Infrastrukturkomponente im VO-Entwurf ist uneinheitlich („Parkplätze“ in Art 20 und 22, „Straßenausrüstungen für sichere Parkplätze für gewerbliche Fahrzeuge“ in Art 20.4) und zuweilen unglücklich formuliert („Einrichtung von Pausenbereichen etwa alle 50 km entlang der Autobahnen“ in Art 45.3). Die BAK hält es für erforderlich, dass zumindest alle 50 km auf TEN-Autobahnen größere Rastanlagen mit sowohl Pkw als auch ausreichenden Lkw- und Bus-Stellflächen, Infrastruktur und auch für Berufskraftfahrer leistbaren Serviceeinrichtungen zur Verfügung gestellt werden. Daneben sollten Rastplätze (oder „Pausenbereiche“) zur Feinabstimmung bei der Nachfrage für den Straßenschwer- und Busverkehr, aber auch Pkw-Verkehr angeboten werden.

Finanzierung – Projektevaluierung

Bereits im Weißbuch hat sich abgezeichnet, dass die EK die Lösung für die Finanzierungsengpässe, ausgelöst durch die schwierigen Finanzhaushalte der Mitgliedstaaten, in der stärkeren Einbeziehung von Privatinvestoren sieht. Besonders zu kritisieren ist die nunmehr starke Ausrichtung der vorgeschlagenen TEN-Leitlinien auf private Investoren. So wird im Zuge der Argumentation, weshalb der Vorschlag als Verordnung und nicht wie bisher als Beschluss vorgebracht wurde (Kapitel 3.5. Wahl des Instruments), angeführt, dass die Mit-

gliedstaaten traditionell zwar die Hauptakteure im Bereich des Aufbaus und der Verwaltung von Verkehrsinfrastrukturen sind, dass sich aus der aktuellen Entwicklung jedoch ergibt, dass sich dies nun nach und nach ändert, da zunehmend auch lokale und regionale Behörden, Infrastrukturbetreiber, Verkehrsunternehmen und andere öffentliche und private Stellen zu wichtigen Akteuren der Infrastrukturentwicklung werden. Aus diesem Grund werden laut EK die TEN-Leitlinien – für alle verbindlich – in Form einer Verordnung formuliert. In Bezug auf Verzögerungen bei der Fertigstellung und daraus folgenden Konsequenzen werden aber ausschließlich die Mitgliedstaaten in die Pflicht genommen und in Art 59 festgehalten: *„Falls sich der Beginn oder die Fertigstellung der Arbeiten am Kernnetz beträchtlich verzögert, fordert die Kommission von den beteiligten Mitgliedstaaten innerhalb von drei Monaten eine Begründung für diese Verzögerung“* und weiters: *„Die Kommission kann im Rahmen ihrer aktiven Beobachtung der Verwirklichung des Kernnetzes unter gebührender Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit und des Subsidiaritätsprinzips angemessene Maßnahmen ergreifen.“* Die oben genannten weiteren Akteure kommen hier nicht mehr vor. Die BAK verweist in diesem Zusammenhang darauf, dass die EK in den Unterlagen zum Verkehrsweißbuch⁴ im Hinblick auf die Einbeziehung von privatwirtschaftlichen Finanzierungsmodellen (PPP-Public-Private-Partnership) festhält, dass nicht alle Infrastrukturprojekte für diese Mechanismen passend sind. Die bisherigen Erfahrungen lassen aus unserer Sicht annehmen, dass derartige Modelle nur für eine sehr geringe Zahl von Projekten in Frage kommen. Erfahrungen in Österreich belegen, dass bei PPP-Modellen letztlich keine besonderen Vorteile gegenüber der herkömmlichen Finanzierung bestehen, die überwältigten Risiken sich jedoch nachteilig für die öffentliche Hand entwickeln können.⁵

Weiters macht die EK in oben genanntem Dokument die bedenkliche Aussage, dass es in vielen Fällen für Privatinvestoren nicht möglich sein wird, Infrastruktur auf einem aus gesellschaftlicher Sicht optimalen Niveau zur Verfügung zu stellen. Als Beispiel nennt die EK „Basisinfrastruktur“, welche eine Lebensspanne und Amortisationszeit hat, die den Zeithorizont von privaten Investoren übersteigt. Ebenfalls als Infrastruktur, die für private Investoren nicht geeignet ist, nennt die Kommission jene, wo die Kosten nicht adäquat durch Nutzerbepreisung gedeckt werden können. Diese Argumentation läuft auf das Eingeständnis der EK hinaus, dass PPP-Bestrebungen letztlich zur Privatisierung von Profiten und der Überantwortung von defizitärer Infrastruktur an die öffentliche Hand hinaus laufen. Diese Art von Infrastrukturpolitik wird von der BAK vehement abgelehnt.

Besonders prekär sind, aus Sicht der Mitgliedstaaten, Fragen der Projektevaluierung und Folgen bei Verzögerungen der Fertigstellung. Dazu finden sich sowohl in den Leitlinien unter Art 59 allgemeine Vorgehensweisen als auch in Art 12 im Vorschlag zur Fazilität Connecting Europe konkretere Maßnahmen. Bei letzterer wird festgehalten, dass die Kommission die Rückzahlung der erteilten Finanzhilfe verlangen kann, falls zwei Jahre nach dem in den Bedingungen für die Bewilligung der Finanzhilfe genannten Fertigstellungstermin die Durchführung der Aktion, für die die Finanzhilfe gewährt wurde, noch nicht abgeschlossen ist. Auch hier werden die weiteren Akteure nicht konkret in die Verantwortung einbezogen.

⁴ SEC(2011) 391: Commission staff working document accompanying the white paper - roadmap to a single european transport area towards a competitive and resource efficient transport system

⁵ Rechnungshofbericht Reihe Bund 2010/2: Umsetzung des PPP-Konzessionsmodells Ostregion, Paket 1

Befugnisse der Europäischen Kommission

Die EK hat sich im VO-Entwurf anhand einer Fülle von neuen Formulierungen wesentlich mehr Befugnisse zugeteilt, als dies im Beschluss bisher der Fall gewesen war. Um für die TEN relevant zu sein, wurden – wie bereits in Beschluss 661/2010 – für Häfen, Güterterminals, Flughäfen usw. bestimmte Volumenschwellen definiert. Neu ist, dass die EK in Art 54 formuliert, dass sie diese Anhänge (Karten und Listen der Vorhaben) anpassen kann und dabei beispielsweise alle Logistikplattformen, Güterterminals, Binnenhäfen, Seehäfen und Flughäfen in das Gesamtnetz aufnimmt, deren neuester Zweijahresdurchschnitt des Verkehrsaufkommens nachweislich die jeweilige Volumenschwelle übersteigt und dass die Kommission alle Logistikplattformen, Güterterminals, Binnenhäfen, Seehäfen und Flughäfen, deren neuester Sechsjahresdurchschnitt des Verkehrsaufkommens nachweislich die jeweilige Volumenschwelle unterschreitet, aus dem Gesamtnetz ausschließt. Das bedeutet einerseits, dass derartige Knotenpunkte aus den TEN-V-Regelungen und Finanzierungen herausfallen können, umgekehrt können aber Infrastrukturen relativ kurzfristig durch die EK in die TEN-V aufgenommen werden, mit allen Pflichten zur entsprechenden Ausgestaltung, wie sie in den Leitlinien formuliert sind. Auch die Korridor-Koordinatoren benennt die Kommission nunmehr nur noch nach Anhörung der MS, bislang musste dies im Einvernehmen mit den MS geschehen. Darüber hinaus formuliert die EK in Art 53, dass sie zur Unterstützung der Verwirklichung der Kernnetzkorridore Durchführungsbeschlüsse für Kernnetzkorridore fassen kann. Diese Beschlüsse können die Investitionsplanung, die entstehenden Kosten und die zeitliche Durchführungsplanung enthalten. Die BAK teilt die Ansicht der EK, dass grenzüberschreitende europäische Verkehrsprojekte einer Koordination bedürfen. Dennoch ist Verkehrspolitik, insbesondere der zeitliche Rahmen und die Finanzierung, Aufgabe der Mitgliedstaaten und hat zwar auf einheitlichen Grundsätzen zu basieren, nicht jedoch auf Einzelinterventionen der Europäischen Kommission. Problematisch zu beurteilen ist daher auch die Formulierung, dass die Kommission „angemessene Maßnahmen“ bei Verzögerungen der Fertigstellung des Kernnetzes ergreifen kann.

Korridore – Koordinatoren

Als allgemeinen Zweck der Kernnetzkorridore nennt die EK in Art 48 unter anderem die Erleichterung der koordinierten Verwirklichung des Kernnetzes mit dem Ziel eines ressourcenschonenden multimodalen Verkehrs. Zudem sollen multimodale Infrastrukturen – sofern notwendig – so aufgebaut und koordiniert werden, dass Nutzung und Betrieb jedes Verkehrsträgers optimiert werden. Die BAK vermisst in diesem Zusammenhang die Ausformulierung der Klimaschutzziele, dh eine gezielte Verkehrsverlagerung auf die nachhaltigeren Verkehrsträger Schiene und Schifffahrt.

In Art 53 (1) e wird im Zuge von Korridorentwicklungsplänen von Plänen für den Ausbau eines effizienten multimodalen Verkehrs gesprochen. Hier wird unterstellt, dass in jedem Korridor ein multimodaler Verkehr erforderlich ist. Das ist unserer Ansicht nach nicht zutreffend und daher zu streichen. Ebenso erscheinen die Befugnisse der Koordinatoren bei Plänen zur Beseitigung „betrieblicher“ Hindernisse, wie es in diesem Artikel formuliert wird, sehr weitreichend.

In Art 52 wird festgehalten, dass die beteiligten Mitgliedstaaten für jeden Kernnetzkorridor eine Korridorplattform einrichten, deren Aufgabe es ist, die allgemeinen Ziele des

Kernnetzkorridors festzulegen und die in Art 53 Abs 1 genannten Maßnahmen vorzubereiten und zu überwachen. An den Korridorplattformen beteiligen sich laut Europäischer Kommission Vertreter der beteiligten Mitgliedstaaten und gegebenenfalls andere öffentliche und private Stellen. Die BAK verlangt eine gebührende Berücksichtigung von relevanten Stakeholdern (va ArbeitnehmerInnenvertretern) und die Einrichtung von korridorbezogenen sozialen Dialogen von Beschäftigten im Verkehrssektor.

Abschließend ist aus Sicht der BAK festzuhalten, dass Europa noch nie so viele Verkehrsträger, Verkehrsbauten und Verkehrsmöglichkeiten gehabt hat wie heute. Daher sehen wir mit Sorge, dass Milliarden in Infrastrukturbauten investiert werden und gleichzeitig Evaluierungen und kritische Auseinandersetzungen über solche Bauvorhaben noch immer fehlen. Die EU-BürgerInnen werden sensibler in Bezug auf derartige Großinvestitionen mit all ihren Vor- und Nachteilen, deshalb sind die Entscheidungsträger aufgefordert, offen auf diese Bedenken einzugehen, um nicht den Anschein zu erwecken, lediglich Interessen von Seiten der Wirtschaft zu erfüllen.

Die BAK fordert daher die Überarbeitung der Verordnung über die Leitlinien zum Aufbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes. Es ist notwendig ein ressourcenschonendes Verkehrsnetz in Rechtsakten der europäischen Verkehrspolitik zu verankern und auch umzusetzen. Das bedeutet nicht nur die klare Priorisierung des Verursacherprinzips zur Herstellung „fairer und effizienter Preise im Verkehr“ (vgl Grünbuch von EU-Kommissar Neil Kinnock bereits 1995), sondern auch die Finanzierung jeder Infrastruktur auf Grundlage der angeführten Kriterien der Rechnungshöfe (Rechtmäßigkeit, Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit, Zweckmäßigkeit) sowie hoher Beschäftigungswirksamkeit und jedenfalls eine kritische Auseinandersetzung und Evaluierung jedes einzelnen Projekts hinsichtlich der sozialen und ökologischen Folgen.

Mit freundlichen Grüßen

Herbert Tumpel
Präsident
F.d.R.d.A.

Günther Chaloupek
iV des Direktors
F.d.R.d.A.