



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

Europäische Kommission  
Generaldirektion Energie und Verkehr  
Abteilung B2 – TEN-Politik und  
technologische Entwicklung  
B – 1049 Brüssel

Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Bearbeiter/in	Tel	501 65	Fax	Datum
-	UV-GSt/Li	Gregor Lahounik	DW 2386	DW 2105		09.03.2006

## Revision Transeuropäische Netze - öffentliche Anhörung

Die Bundesarbeitskammer (BAK) ist die Dachorganisation der auf Ebene der Bundesländer eingerichteten neun Arbeiterkammern. Sie ist als Körperschaft öffentlichen Rechts organisiert und als solche die gesetzliche Interessenvertretung aller unselbstständig Beschäftigten Österreichs. Als Dachorganisation vertritt die BAK insgesamt ca 3 Mio Mitglieder in allen wirtschafts-, sozial- und bildungspolitischen Fragen.

Die Intention der Festlegung Transeuropäischer Netze (TEN) ist es, mit dem Auf- und Ausbau der Netze einen auf Dauer tragbaren Personen- und Güterverkehr innerhalb der Gemeinschaft sicherzustellen und die Wettbewerbsfähigkeit gegenüber anderen Wirtschaftsräumen zu erhöhen. Hierfür wurden für die Schienen-, Straßen-, Strom-, Binnenschiff-, See- und Luftfahrtsinfrastrukturnetze im gesamten Gemeinschaftsgebiet Verbindungen festgelegt und in einer Prioritätenliste gereiht. Tatsächliche Bedeutung erlangen die TEN-Strecken dadurch, dass Fördermittel bzw spezifische Regelungen an sie geknüpft sind. Prioritäre, grenzüberschreitende Abschnitte werden von der EU kofinanziert.

Mit Hilfe des nun vorgelegten Fragenkataloges über die künftige Entwicklung der TEN-Strecken, erhofft sich die Europäische Kommission wichtige Impulse für den weiteren Ausbau des Netzes über die Gemeinschaftsgrenzen hinweg in den Osten, Süden und Südwesten.

Zu den einzelnen Fragen des Fragenkataloges nimmt die BAK wie folgt Stellung:

**1. Stellen die fünf wichtigsten Verkehrsachsen, die im Bericht der hochrangigen Gruppe hervorgehoben werden, nach Ihrer Ansicht die Hauptachsen für den internationalen Verkehr dar und was würden Sie hinzufügen/streichen, wenn die Gelegenheit gegeben ist, und warum?**

Nach der Berücksichtigung der EU-Erweiterung bei der letzten TEN-Revision sollen nun die TEN auf die benachbarten Staaten und Regionen wie Russland, Weißrussland, Türkei, Nordafrika und den Nahen und Mittleren Osten ausgedehnt werden. Aus Sicht der BAK darf diese Initiative die Umsetzung der ursprünglichen EU-25 TEN-Strecken nicht verzögern. Weiterhin muss die Finanzierung dieser Strecken absolute Priorität haben.

Entscheidende Bedeutung kommt nicht nur der Kennzeichnung diverser Verkehrsachsen als Hauptachse, Magistrale oder prioritäres TEN-Projekt zu. Entscheidend ist vielmehr die Umsetzung der Aus- und Neubauprojekte. Eine Reihung der Projekte geht aus dem präsentierten Bericht der „hochrangigen Gruppe“ nicht hervor. Ebenso geht nicht hervor, inwieweit einzelne Verkehrsträger prioritär behandelt werden sollen. Gerade aus Sicht eines sozial und ökologisch optimierten Verkehrssektors gilt es, umweltfreundlichere Verkehrsträger – mit dementsprechend geringen externen Kosten – gezielt zu fördern. Insgesamt wurden bis dato rund 36 % der seinerzeit beschlossenen prioritären TEN-Projekte realisiert. Dabei ist allerdings ein krasses Missverhältnis zwischen Schienen- und Straßenprojekten festzustellen. Es ist davon auszugehen, dass bis 2010 nur rund 50 % der Schienenprojekte, aber 100 % der Straßenprojekte fertig gestellt werden dürfen. Ein ähnliches Bild ergibt sich bei den (ehemaligen) TINA-Netzen der MOEL-Länder. Ebendort wurden Förderungen bis dato zu gleichen Teilen in die Schienen- und in die Straßeninfrastruktur investiert. Während es sich bei Straßenprojekten vornehmlich um Neubauvorhaben handelt, wird das Schienennetz nicht erweitert, sondern die Gelder fließen in Erhaltungsinvestitionen. Langfristig ist daher mit einer dramatischen Verschiebung bei den Anteilen der Verkehrsträger zu rechnen. Die ist insofern von großer Bedeutung, da gerade die MOEL-Staaten, historisch bedingt, einen hohen Schienenanteil (CZ: 30 %, H: 27 %, PL: 37 %, SK: 57 %, SL: 59 %) haben.

Es bedarf daher klarer Festsetzungen und eindeutiger Pläne, in welche Projekte tatsächlich investiert werden soll. Allgemein ist daher bei Projekten eine Kosten- Nutzenrechnung verpflichtend vorzusehen. Dabei sind insbesondere volkswirtschaftliche Auswirkungen zu berücksichtigen. Einige Projekte wie beispielsweise der Brenner-Basis-Tunnel wurden ohne umfassende Modellrechnung konkretisiert. Es beginnt sich bereits abzuzeichnen, dass für diesen Tunnel schon kurzfristig weder die ausreichende Benützung noch die Finanzierung gesichert ist.

Aus Sicht der BAK ist die Südbahn jedenfalls eine Hauptachse des internationalen Verkehrs, stellt sie doch die wichtigste Nord- Südverbindung auf der Route Riga-Warschau-Wien-Adria bzw Balkan dar. Die Südbahn ist auch ein bedeutendes Bindeglied zwischen zahlreichen europäischen Wirtschaftsräumen und ermöglicht einen direkten Zugang der Gemeinschaft zu Südosteuropa. Dementsprechend ist diese Strecke aufzunehmen.

## **2. Der Bericht der hochrangigen Gruppe stellt mehrere Maßnahmen zu so genannten horizontalen Fragen vor. Sind diese die wichtigsten und helfen die Empfehlungen der Gruppe, die Probleme zu lösen?**

Die vorgeschlagenen horizontalen Maßnahmen übersehen die soziale Dimension des Verkehrssektors. Nur kleinste Akzente widmen sich diesem Bereich. Die BAK gibt zu

bedenken, dass der Transportsektor ein wichtiger Arbeitgeber innerhalb der Europäischen Union ist. Über 4,5 Millionen Personen, das sind rund 5 % aller Beschäftigten, arbeiten im Transportsektor. Gerade dabei ist allerdings festzustellen, dass diese rasant zurückgehen (etwa -50 % bei den Bahnen seit 1990). Ebenso ist festzustellen, dass diese - nicht zuletzt aufgrund sich verschlechternder Arbeitsbedingungen - zunehmend unattraktiv werden. Man denke dabei nur an die Nachwuchsprobleme in zahlreichen Sektoren wie etwa der Binnenschifffahrt. Der hier zumeist gewählte Ansatz Harmonisierungen auf technische Belange (vgl beispielsweise „safety standards“ im Kapitel 6.6.3 oder „two types of problems – technical and organisational – that prevent full interoperability“ im Kapitel 6.5) zu reduzieren, widerspricht der Lissabon Strategie und vergisst die soziale Komponente des Verkehrs.

Vorrangiges Ziel der EU-Verkehrspolitik hat jedenfalls die Harmonisierung der technischen und der sozialen Bestimmungen auf hohem Niveau zu sein. Für das in der Erbringung von Verkehrsleistung eingesetzte Personal wie Lkw-Fahrer, Beschäftigte in der Binnenschifffahrt, Seeleute, Triebfahrzeugführer, Zugbegleiter udgln bedeutet dies unter anderem

- klare gemeinsame Regelungen für die geistige und physische Anforderung an das Personal unter besonderer Berücksichtigung der Ausbildungsinhalte und Ausbildungsdauer,
- klare Regelungen im Bereich der Arbeits- und Ruhezeit (wie zB Mindestbesatzungsverordnung sowie Arbeitszeitregelungen in der Binnenschifffahrt),
- klare und einheitliche technische Standards insbesondere in sicherheitsrelevanten Bereichen, im Umweltschutz und im Arbeitnehmerschutz und
- klare Zuständigkeiten und Anknüpfungspunkte für die Kontrolle der Vorschriften.

Selbstverständlich sind ebenfalls einheitliche Regelung für das sonstige sicherheitsrelevante Personal – etwa Fahrdienstleiter bei der Bahn oder Bedienstete der Schleusenaufsicht in der Binnenschifffahrt – notwendig.

Die vorgesehene Zertifizierung und Harmonisierung des Rollmaterials und der Infrastruktur ist wie vorgeschlagen raschest voran zu treiben. Der Fehler der im Güterverkehr gemacht wurde, die notwendigen technischen und sozialen Harmonisierungen erst nach der Netzöffnung anzugehen, sollte im Personenverkehr auf jeden Fall vermieden werden. Ebenso sollte im Schienenpersonenverkehr der Fehler - anzunehmen durch Marktöffnung die Marktanteile der Bahn erhöhen zu können - nicht gemacht werden.

### **3. Die Finanzierung der Verkehrsinvestitionen bereitet Kopfschmerzen. Wie kann die Umsetzung dieser Achsen und der horizontalen Maßnahmen am besten finanziert werden? Was könnte die Rolle des Privatsektors und der Benutzungsgebühren sein?**

Der Rat zur finanziellen Vorausschau 2007 bis 2013 im Dezember 2005 brachte eine drastische Reduzierung der Mittel für die TEN von rund 20 Mrd € auf lediglich 6,7 Mrd €

mit sich. Die BAK hofft nun auf deutliche Nachbesserungen in den Verhandlungen zwischen dem Europäischen Parlament und dem Rat. Eine bessere Mittelausstattung könnte unter anderem durch eine Umschichtung der Gelder vom Landwirtschaftsbereich hin zu den Transeuropäischen Netzen erzielt werden. Die BAK weist darauf hin, dass gerade im Zusammenhang mit den TEN-Projekten eine Einführung der "Golden Rule"-Regel für nationale Haushalte Sinn machen würde. Diese würde gewährleisten, dass wachstumsfördernde Investitionen in jedem Fall getätigt werden können und der mitunter restriktive Stabilitäts- und Wachstumspakt hier kein Hindernis darstellen würde.

Wichtigstes Instrument zur Finanzierung der TEN ist freilich eine Überarbeitung der Wegekostenrichtlinie (Eurovignettenrichtlinie). Ziel sollte dabei die Steigerung der Kostentransparenz im Verkehr (va im Straßenverkehr) und die Erhöhung möglicher Querfinanzierungen zwischen Straße und Schiene sein. Insbesondere der Lkw-Schwerverkehr trägt allen ernst zu nehmenden Studien zufolge die von ihm verursachten Kosten nur zu einem sehr geringen Prozentsatz. Durch die verpflichtende volle Einbeziehung externer Kosten (Umwelt, Unfallfolgen, Lärm usw) kann eine fairere Kalkulationsgrundlage für Mauten bzw Benutzungsgebühren auch im Interesse künftiger Generationen geschaffen werden und würden sich zusätzliche Spielräume bei der Finanzierung von Verkehrsprojekten eröffnen.

Im Kapitel 7.1 über den „Support from public budgets and international financing institutions“ werden diverse Förderprogramme der Union, wie Förderungen für Betriebsansiedlungen, nicht berücksichtigt. Die Standortentscheidung für eine (Neu)ansiedlung eines Betriebes hat allerdings einen direkten Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl. Wenn die Ansiedlung des Betriebes bei der Wasserstraße bzw bei einer Schienenverbindung erfolgt, werden Schiff und Eisenbahn verstärkt als Transportmittel angenommen. Eine dementsprechende Anpassung der Förderprogramme der EU ist daher erforderlich.

Die angesprochene Mitberücksichtigung des Privatsektors über öffentlich-private Partnerschaften (Public-Private-Partnership-Modelle - PPP), ist kein Ausweg aus der Krise der öffentlichen Budgets, sondern kann volkswirtschaftlich teuer kommen. Nur eine sorgfältige Abschätzung aller wirtschaftlichen und politischen Risiken kann die jeweiligen Vorteile des öffentlichen Sektors und privater Partner im Rahmen von PPP-Projekten optimieren. Problematisch ist, dass die Finanzierungskosten der Privaten höher als jene des Staates sind. Die Vorteile von PPP-Modellen liegen daher weniger in der günstigeren Finanzierung von Projekten im Infrastrukturbereich oder beim Angebot öffentlicher Leistungen, sondern darin, dass private Unternehmen Kostenvorteile bei Bau, Betrieb und Erhaltung haben können. Damit dies allerdings nicht zu Lasten der Qualität der Leistungen oder durch Personalkosteneinsparungen vor allem zu Lasten der Beschäftigten geht, sind präzise Zieldefinitionen seitens des Staates, klar spezifizierte vertragliche Regelungen mit entsprechender Kontrolle und eine sorgfältige Abschätzung aller wirtschaftlichen und politischen Risiken erforderlich.

Während wirtschaftliche Risiken im Rahmen der Vertragsgestaltung im Prinzip beschränkt werden können, entsteht durch die erforderliche langfristige Bindung vieler PPP-Projekte eine demokratiepolitisch bedenkliche Verringerung des Gestaltungs- und

Finanzspielraums der öffentlichen Hand. PPP-Modelle dürfen keinesfalls ein klares Bekenntnis des Staates zur öffentlichen (Verkehrs)Infrastruktur und zu dessen Verantwortung für die Finanzierung ersetzen. Dort, wo öffentlich-private Partnerschaften eingesetzt werden, ist eine breite Diskussion aller Vor- und Nachteile notwendig. Dazu gehört auch die Untersuchung volkswirtschaftlicher Auswirkungen und die Evaluierung, ob der Beseitigung eines Liquiditätsengpasses der öffentlichen Hand durch eine raschere Realisierung über PPP auch ein entsprechender zusätzlicher Nutzen gegenüber steht.

Abschließend bedauert die BAK, dass der präsentierte Bericht der so genannten „hochrangigen Gruppe“ lediglich in Englisch und Französisch publiziert wurde. Dies ist einer europaweiten öffentlichen Anhörung abträglich.

Mit freundlichen Grüßen

Herbert Tumpel  
Präsident

Maria Kubitschek  
iV des Direktors