



*Bund sozialdemokratischer Akademiker/innen,
Intellektueller & Künstler/innen*

Europäische Verkehrspolitik Das BSA-Konzept

Version 1.0a
Stand: 12. April 2007

EU Arbeitsgruppe Verkehrspolitik
Koordination Gerhard Fuhrmann

Europäische Verkehrspolitik

Das BSA-Konzept

Version 1.0a

Inhaltsverzeichnis

1 ZUSAMMENFASSUNG.....	3
2 GRUNDSÄTZLICHES.....	4
3 VERKEHRSPOLITIK UND DASEINSVORSORGE.....	4
3.1 KRITIK AN DER LIBERALISIERUNG.....	4
3.2 DASEINSVORSORGE IM ÖFFENTLICHEN VERKEHR.....	5
4 VERKEHRSPOLITISCHE KONZEPTE.....	6
5 FINANZIERUNG	7
6 ÖSTERREICHISCHE VERKEHRUNTERNEHMEN.....	8
7 BEHÖRDENVERFAHREN.....	8
8 ZUSAMMENARBEIT ZWISCHEN ÖSTERREICH UND DER EU.....	9
9 ÖKOLOGIE, FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG.....	9
10 SICHERHEIT.....	10
11 VERKEHRSTRÄGER UND -ARTEN.....	11
11.1 SCHIENE.....	11
11.2 STRASSE.....	11
11.3 SCHIFFFAHRT.....	12
11.4 LUFTFAHRT.....	12
11.5 NAHVERKEHR.....	12
11.6 TELEMATIK.....	13
11.7 PIPELINES UND STROMNETZ.....	13
12 VISIONEN.....	13
13 IMPRESSUM.....	14

Europäische Verkehrspolitik - das BSA-Konzept

1 Zusammenfassung

Der BSA vertritt die Auffassung, dass verkehrspolitische Probleme und Entscheidungen sich in weitem Umfang als **europäische Fragestellungen** darstellen. Die Diskussion darf nicht an den österreichischen Grenzen halt machen, und keinesfalls auf die internationale Verknüpfung vergessen. Vieles kann rascher und besser durch internationale Zusammenarbeit gelöst werden.

1. Der BSA fordert eine Erweiterung des verkehrspolitischen Diskussionsrahmens um die Aspekte der **Daseinsvorsorge, Soziales, Umwelt und Sicherheit**. Nur eine gesamtheitliche Betrachtung kann für die Menschen und die Wirtschaft langfristig befriedigende Lösungen bringen.
2. Der BSA stellt die einseitige Liberalisierungs- und **Privatisierungsdiskussion in Frage**, welche die verkehrspolitische Diskussion in der Vergangenheit dominiert hat. In Zukunft müssen den Fragen der **europäischen Harmonisierung** im technischen und sozialen Bereich aber auch der Stabilität eines ausreichenden Verkehrsangebots Vorrang eingeräumt werden.
3. Dazu ist es nach Meinung des BSA notwendig, ein **verbindliches Verkehrskonzept** nach obigen Gesichtspunkten zu erstellen, das mit den europäischen Planungen abgestimmt ist und die Aufgaben der Verkehrsträger nach ihren spezifischen Möglichkeiten optimiert. Dabei ist die Schaffung eines **faireren Wettbewerbs** vor allem zwischen Schiene und Straße besonders dringlich.
4. In der Frage der Finanzierung verlangt der BSA ein klares **Bekennnis der Öffentlichen Hand zum Öffentlichen Verkehr**. Dazu ist ein mittel- und längerfristig verbindliches Finanzierungskonzept notwendig. Im Sinne einer größeren Kostenwahrheit ist der Straßenschwerverkehr stärker heranzuziehen, wohingegen der Schiene keine weiteren Belastungen aufgebürdet werden dürfen.
5. Verkehrsplanung ist nach den Bedürfnissen der Menschen, der Unternehmen, der Umwelt, den verkehrspolitischen Notwendigkeiten und denen der öffentlichen Verkehrsunternehmen auszurichten. **Gesamtinteressen** sind vor Lokalegoismen zu stellen.
6. Die **österreichischen Verkehrsunternehmen** sind für den internationalen Wettbewerb zu stärken. Die ÖBB sind in ihrer Struktur zu konsolidieren.
7. Die **Verfahren** sind zu **vereinfachen** und einheitliche europäische Standards zu erzielen.
8. Um erfolgreiche Verkehrspolitik zu machen ist es notwendig, die Gestaltungsmöglichkeiten in der EU mehr als bisher zu nutzen. **Österreich** soll sich stärker an allen internationalen Aktivitäten **beteiligen** und in den verkehrspolitisch relevanten Organisationen mitarbeiten.
9. Um die **Kyoto-Ziele** im ökologischen Bereich zu unterstützen, sind vor allem den Fragen der Raumordnung, den technischen Verbesserungen und der Verkehrsüberwachung (Einhaltung von Umweltvorschriften, Überladungen und ähnliches) stärkeres Gewicht zu geben und eine Kerosinsteuer einzuführen.

Der BSA ist überzeugt, dass entscheidende Fortschritte in der Verkehrspolitik möglich sind, wenn die Planungen angepasst werden, die Finanzierung den Zielen entsprechend erfolgt und die notwendigen legislativ - administrativen Maßnahmen ergriffen werden.

2 Grundsätzliches

Eine europäische sozialdemokratische Verkehrspolitik soll zukunftsgerichtet die Mobilität der Menschen und Waren erleichtern und zugleich sozial, umweltverträglich und nachhaltig sein, sowie eine hohe Beschäftigung unterstützen und Arbeitsplätze sichern oder schaffen.

Daher streicht der BSA bei seinen Vorschlägen folgende Punkte besonders heraus:

- Wir stellen die **Menschen** und ihre Bedürfnisse in den Mittelpunkt:
 - sowohl die Verkehrsbenutzer, die Arbeitnehmer und die Arbeitgeber
 - als auch die vom Verkehr passiv Betroffenen, die Anrainer und die Umwelt
- Das Verkehrswesen ist Teil der Daseinsvorsorge und daher primär Aufgabe der Öffentlichen Hand.
- Die Kyoto-Ziele sind eine wichtige Meßlatte für die weitere Entwicklung und Maßnahmen der Verkehrspolitik.
- Wir stehen für ein Verkehrskonzept, das sozial gerecht, ökologisch verträglich und wirtschaftlich sinnvoll ist.
- Die EU als Friedensprojekt soll auch durch eine entsprechende (Verkehrs-) Infrastruktur unterstützt werden.
- Österreich ist ein wichtiger Partner in einem zusammenwachsenden Europa.
- Gute und leistbare Infrastruktur ist Grundvoraussetzung für einen starken und wettbewerbsfähigen Wirtschaftsstandort. Dieses Ziel soll nicht im Widerspruch zur wünschenswerten Verkehrsvermeidung zur Erreichung der Kyoto-Ziele stehen.

3 Verkehrspolitik und Daseinsvorsorge

3.1 Kritik an der Liberalisierung

Die EU hat sich das Ziel gesetzt, auch jene Bereiche zu liberalisieren, die bislang in den meisten Mitgliedsstaaten im öffentlichen Interesse entweder direkt von öffentlichen Betrieben oder in von der öffentlichen Hand kontrollierten bzw. finanzierten Betrieben erbracht werden. Den sozialen Standards und der Verkehrssicherheit sowie der Finanzier- und Leistbarkeit öffentlicher Verkehrsdienstleistungen von hoher Qualität wurde dabei lediglich nachrangige Bedeutung beigemessen.

Häufig diente die Liberalisierung und Privatisierung nur als Vorwand für eine Verabschiedung von der öffentlichen Verantwortung und um kurzfristige Budgetziele zu Lasten der Zukunft zu erreichen.

Die Erfahrungen in jenen Ländern, in denen der öffentliche Personen-Nahverkehr oder Eisenbahnen liberalisiert bzw. privatisiert wurden, sind größtenteils negativ: Sozialabbau und massiver Arbeitsplatzabbau für die Beschäftigten, Qualitätsverschlechterungen mit teils höheren Preisen und mangelnde Koordination der Verkehrssysteme für die Kunden und eine Zunahme von Unfällen aufgrund konkurrierender Unternehmen. Die Verantwortung für Sicherheit und langfristige Investitionen wird von den privaten Unternehmen verstärkt auf den Staat oder andere Unternehmen abgeschoben.

Deshalb müssen im Zusammenhang mit den laufenden und den noch zu erwartenden Liberalisierungsschritten folgende Aspekte absoluten Vorrang vor dem Wettbewerbsziel haben:

- Sicherheit
- Erhaltung von Arbeitsplätzen und Sozial- und Umweltstandards
- Erhaltung und Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur
- Kundenfreundlichkeit und hohe Qualitätsstandards
- Erhaltung der Kontrolle auf regionaler und nationalstaatlicher Ebene

Das liegt in erster Linie im Interesse der wenigen großen Unternehmen im jeweiligen Sektor. Andererseits ist es bei aller Absicherung trotzdem unverzichtbar, die Basis-Infrastruktur in öffentlichem Eigentum (Bund oder Länder) zu behalten.

3.2 Daseinsvorsorge im Öffentlichen Verkehr

Die Sicherstellung einer **flächendeckenden und leistbaren Versorgung** mit öffentlichem Verkehr ist ein unverzichtbarer Bestandteil der Daseinsvorsorge und somit eine wesentliche **Aufgabe der Öffentlichen Hand**. Öffentlicher Verkehr ist Voraussetzung für die Teilnahme am gesellschaftlichen Leben und den Zugang der Menschen zu Bildung, Arbeit und öffentlichen Einrichtungen. Wo in ländlichen Regionen Nahversorger, Post und Polizei zusperren, ist öffentlicher Verkehr die notwendige Lebensader und stellt soziale Gerechtigkeit sicher. Für städtische Agglomerationen ist hochqualitativer öffentlicher Verkehr eine Frage der Standort- und Lebensqualität und somit eine wirtschaftliche Überlebensfrage. Ohne einen gut funktionierenden öffentlichen Verkehr würden die Städte ökonomisch kollabieren.

Eine gute europäische Verkehrspolitik soll deshalb folgende Aspekte erfüllen:

- Verkehrspolitik hat für ausreichende Mobilität, und für ein Höchstmaß an Sicherheit zu sorgen.
- Eine besondere Förderung des öffentlichen Verkehrs und der Projekte, die der vermehrten Nutzung des öffentlichen Verkehrs dienen (z.B. Takt- oder Systemverkehre)
- Die Tarifpolitik orientiert sich an der finanziellen Situation der Benutzer.
- Dort, wo Anreize nicht ausreichen, sind auch verkehrslenkende Maßnahmen zu ergreifen.
- Die Bündelung aller Verkehrskompetenzen und –aktivitäten in einem Ministerium bzw. bei einem Kommissär (auch entsprechend F&E) soll weiterhin erhalten bleiben.
- Es soll fairer Wettbewerb zwischen Schiene und Straße durch Änderung der Wegekostenrichtlinie und Einrechnung der externen Kosten hergestellt werden. Die

bisher vorgesehenen Schritte zur Kostenwahrheit in der neuen **EU-Wegekostenrichtlinie** sind ein Schritt in die richtige Richtung, gehen aber nicht weit genug. Deshalb ist die EU-Wegekostenrichtlinie dringend zu überarbeiten, damit sie die Anrechnung externer Kosten (Umwelt, Unfälle) im Straßenverkehr und die Quersubventionierung von der Straße zu Schiene und Wasserstraße in größerem Umfang erlaubt.

- Infrastrukturelle Maßnahmen müssen in einem gesamteuropäischen Zusammenhang geplant und umgesetzt werden (Zur Infrastruktur ist jedenfalls auch die Entwicklung von Verkehrsknoten und Logistikzentren zuzurechnen).
- Infrastrukturnetze sind Teil der öffentlichen Basisleistungen einer Gesellschaft, die allen Menschen unabhängig von Lebenslage, Einkommen oder Ort zugänglich sind.
- Technische Entwicklungen sind für den Verkehr zu nutzen.
- Keine weiteren Liberalisierungsschritte im Eisenbahnverkehr vor einer umfassenden Evaluierung der Auswirkungen der bisherigen Liberalisierung, insbesondere auf die Arbeitsplätze und Arbeitsbedingungen und der Versorgungssicherheit. Eine eventuelle weitere Liberalisierung darf es nur nach vorheriger technischer und sozialer Harmonisierung geben.
- Die Zerschlagung funktionierender öffentlicher Verkehrssysteme muss verhindert werden.
- Schärfere Kontrollen des Schwerverkehrs auf der Straße sind notwendig.
- Die Erreichung eines lückenlosen barrierefreien Öffentlichen Verkehrs in innerstädtischen Bereichen sowie im Nah- und Regionalverkehr ist ein wichtiges Ziel.
- Das Grundversorgungsnetz muss ausgebaut werden, und ein barrierefreies Angebot im Öffentlichen Verkehr soll umgesetzt werden.

4 Verkehrspolitische Konzepte

Verkehrspolitische Konzepte haben die Einbindung Österreichs und seiner Infrastruktur in die EU besonders zu berücksichtigen und für die sozialen und Umweltaspekte des Verkehrs einzutreten und klare Prioritäten zu setzen.

Dies kann nur unter der Federführung eines Verkehrsministeriums vorgenommen werden, wo Infrastrukturpolitik und erforderliche Rahmenbedingungen für die Nutzer dieser Schieneninfrastruktur in einer Hand belassen und die EU-Verkehrsministertreffen entsprechend wahrgenommen werden können.

Daraus ergeben sich folgende grundsätzliche Forderungen, die in den nächsten Kapiteln detailliert aufgeführt werden:

- Entwicklung eines **gesamtösterreichischen** und EU-Verkehrskonzepts, das
 - alle Verkehrsträger entsprechend ihrer Stärken und Nutzen berücksichtigt,
 - auf gesetzlicher Basis (statt wie bisher nur unverbindlich) Verkehrsträger übergreifend sein soll,

- in die Pläne und Maßnahmen der EU eingebunden ist,
 - nach übergeordneten Zielen und Notwendigkeiten ausgerichtet ist,
 - den einzelnen Verkehrsträgern gerecht wird und
 - die Abdeckung der Grundbedürfnisse der Bevölkerung sicherstellt.
- Es soll eine optimale Verbindung der Verkehrsknotenpunkte und Anbindung an die europäischen Wirtschaftszentren garantiert werden, wobei ein Schwerpunkt in Richtung **Südosteuropa** und auf die Anbindung an **internationale Korridore** liegt.
 - Der **Generalverkehrsplan** und der ÖBB-Rahmenplan müssen neu definiert werden. Er braucht klare Zielvorstellungen über die Leistung der Verkehrsinfrastruktur, über Auswirkungen auf andere Verkehrsträger und mögliche Alternativen.
 - Die einzelnen Masterpläne (die Unternehmenskonzepte von ÖBB, ASFINAG, etc) müssen zu einem Gesamtplan zusammengefasst werden.

5 Finanzierung

Für die Umsetzung eines verkehrspolitischen Konzepts ist die Finanzierung ausschlaggebend, deshalb werden folgende Ideen und Forderungen bezüglich der Finanzierung zusammengestellt:

- Bekenntnis der Öffentlichen Hand zur finanziellen Verantwortung für Verkehrsinfrastruktur und das öffentliche Verkehrsangebot.
- Finanzielle Prioritäten für europäische Projekte im Schienen- und Wasserstraßenverkehr (vor allem Ausbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes TEN).
- Maßnahmen der EU sollen die Mitgliedstaaten dazu verpflichten, dass es langfristige Finanz- und Budgetplanung gibt (im Gegensatz zum Rahmenplan der österreichischen Schieneninfrastruktur, der nichts Verbindliches zum Thema Finanzierung und Budget enthält).
- Langfristige Infrastrukturfinanzierungsverträge mit klaren Kostenbeiträgen der EU, des Bundes, der Länder und Regionen auf Basis eines österreichischen – mit der EU abgestimmten – Gesamtverkehrskonzepts.
- Finanziellen Mittel, die durch einen effizienteren Betrieb frei werden, sollen für Angebotsverbesserungen in den öffentlichen Unternehmen verbleiben (und nicht in das allgemeine Budget fließen).
- Eine gerechte Verteilung der Mittel zwischen den Verkehrsträgern ist anzustreben.
- Das Benützungsentgelt der Schiene im Personenverkehr ist so zu gestalten, dass es nicht weiterhin zu Verlagerungseffekten zum Straßenverkehr kommt.
- Eine sozial verträgliche Aufbringung der notwendigen Gelder mit entsprechenden tarifpolitischen Maßnahmen wird befürwortet.
- Weitere Schritte zu einer verbesserten **Kostenwahrheit** für die von den einzelnen Verkehrsträgern verursachten Kosten werden angestrebt.

- Da aufgrund der Wettbewerbsverzerrungen im Schienenverkehr eine nur auf die Nutzer orientierte Infrastrukturfinanzierung nicht ausreicht, sollte - um eine breitere Finanzierungsbasis zu erhalten - auf eine Nutznießer-orientierte Infrastrukturfinanzierung (sog. NIF) übergegangen werden.
- PPP-Modelle (Public Private Partnership) sollen nur dort zum Einsatz kommen, wo sie die Öffentliche Hand nachweislich entlasten und Projekte zu verwirklichen helfen, wobei es einen fairen Wettbewerb zwischen Privat und Öffentlicher Hand geben soll (gleiche Planungsgrundlagen für alle).
- Eine **europaweite LKW-Maut** mit einem einheitlichen System und einem Mindestlevel für das gesamte Straßennetz soll eingeführt werden.
- Für verkehrspolitisch sinnvolle Investitionen sollen Unternehmen gefördert werden.
- Bei Privatisierungen ist größte Vorsicht geboten, um den Versorgungsauftrag des Staates und der Unternehmen nicht zu gefährden.
- „Budgettricks“ durch Ausgliederung der Infrastruktur müssen unterbunden werden.

6 Österreichische Verkehrsunternehmen

- Für den Wettbewerb in der EU sind die nationalen Verkehrsunternehmen zu stärken.
- Österreichische Unternehmen können und sollen ihre Erfahrungen exportieren (Tunnelbau, Logistik, Technologie für Road Pricing, verkehrsbezogene Umwelttechnologie,...).
- Eine gute Verkehrsinfrastruktur bringt für Österreich und damit auch für die österreichischen Unternehmen Wettbewerbsvorteile und macht Österreich zum attraktiven Unternehmensstandort.
- Österreichische Verkehrsunternehmen sollen nicht zerteilt werden bzw. sollen sich eher zusammenschließen, um Unternehmensgrößen zu erreichen, die „European Players“ ergeben. Das Eingehen von strategischen Partnerschaften ist auch zu befürworten.

7 Behördenverfahren

- Behördenverfahren sollen europaweit vereinheitlicht und vereinfacht, beschleunigt und dabei die Rechtsicherheit erhöht werden.
- UVPs (Umweltverträglichkeitsprüfungen) sollen möglichst europaweit einheitlich rasch und effizient gestaltet werden, ohne die Umweltstandards zu senken und die Beteiligungsrechte der BürgerInnen einzuschränken.
- Es sind einheitliche europäische Standards bei der Zulassung von Fahrzeugen durch in Europa anerkannte, benannte Stellen notwendig.
- Die Bündelung der Kompetenzen und Entbürokratisierung der Verfahren muss fortgesetzt werden.

8 Zusammenarbeit zwischen Österreich und der EU

- Ein verstärktes Engagement österreichischer Stellen an den Aktivitäten der EU ist absolut notwendig.
- Die österreichische Mitarbeit in den zuständigen EU-Gremien muss massiv verstärkt werden. Bisher hat es Österreich versäumt, BeamtInnen und ExpertInnen in ausreichendem Ausmaß in die EU-Gremien zu entsenden.
- Vorausschauendes Lobbying bei allen Entscheidungsträgern, z.B. Parlament, Rat, Kommission, ständigen Vertretungen ist für eine erfolgreiche österreichische Verkehrspolitik in der EU wichtig.
- Die Umsetzung von verkehrspolitisch schwierigen Entscheidungen soll in Abstimmung mit den anderen Mitgliedsstaaten erfolgen, wie z.B. eine einheitliche elektronische LKW-Maut.

9 Ökologie, Forschung und Entwicklung

- Örtliche Raumordnungskonzepte sollen im Rahmen eines Bundesgesetzes angepasst werden.
- Zunehmendes Verkehrsaufkommen soll durch geeignete Verkehrswegekonzepte aber auch Flächenwidmungspläne kanalisiert werden.
- Eine qualitativ hochwertige Verkehrsüberwachung zur Einhaltung sicherheitsrelevanter, sozialer und ökologischer Bestimmungen ist notwendig. Schwerpunkte sind dabei vor allem der sicherheitstechnische Zustand, Arbeitnehmerschutz und Einhaltung von Straßen- und Schienenverkehrsordnungen sowie der Schifffahrtsordnung.
- Die Bereitstellung von ausreichenden finanziellen Mittel zur rascheren Herstellung einer technischen und betrieblichen Interoperabilität ist notwendig.
- Die Forschung und Entwicklung für die Zukunft des Eisenbahnsystems (Waggon, Lärm, IT, usw.) soll intensiviert und gefördert werden.
- Neue Technologien zur Entlastung der Umwelt und für den Klimaschutz sollen gefördert werden.
- Die Höchstgewichte und –längen im Straßengüterverkehr dürfen nicht angehoben werden, um die Verkehrsinfrastruktur nicht noch stärker zu belasten

10 Sicherheit

Es muss auf europäischer Ebene zu einer Harmonisierung und Verbesserung der sozialen und technischen Vorschriften (Lenk- und Ruhezeiten, Ausbildung, Kontrolle, technische Anforderungen etc.) im Eisenbahn- und Straßenverkehr und zur Schaffung von gesetzlichen Grundlagen kommen, die tatsächlich der Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs bzw. insgesamt des Schienen- und Binnenschiffahrtstransports gegenüber dem Straßentransport bzw. dem Individualverkehr dienen.

Wesentliches Ziel soll es sein, in Bezug auf die Verkehrssicherheit einen hohen Standard zu gewährleisten. Dies umfasst neben den technischen Voraussetzungen (aktive und passive Sicherheitssysteme) fahrzeugseitig bzw. infrastrukturseitig auch die Schaffung der entsprechenden gesetzlichen Rahmenbedingungen für alle Verkehrsträger.

Auf österreichischer Ebene sind im Eisenbahnrecht für alle Eisenbahnunternehmen gleichermaßen verbindliche gesetzliche Rahmenbedingungen (z.B. Bau- und Betriebsordnung, Lokführerausbildung) zu schaffen. Durch schärfere Kontrollen des Schwerverkehrs (Lenk- und Ruhezeiten, Geschwindigkeit, Ladung etc.), durch die Beendigung und strikte Verfolgung illegaler Praktiken und durch die umfassende Verbesserung der Arbeits- und Einkommensbedingungen soll die Sicherheit erhöht und der ungerechtfertigte Kostenvorteil des Straßenverkehrs vermindert werden.

- Umsetzung der europäischen Eisenbahn-Sicherheitsrichtlinie in einer Form, die auf nationaler Ebene mit den nötigen Ressourcen ausgestaltete hoheitliche Strukturen für die neuen Rahmenbedingungen schafft.
- Eine kompetente und umfassend ausgestattete nationale Eisenbahn-(Sicherheits)behörde, die eng mit den EU-Behörden zusammenarbeitet, soll eingerichtet werden.
- Eine ausreichende Anzahl von Kontrollen (wie zum Teil von der EU bereits gefordert) bei allen Verkehrsträgern ist notwendig.
- Bau- und sicherheitstechnische Vorschriften, z.B. ERA (European Rail Agency) sollen international abgestimmt werden und die NSA (Österreichische Sicherheitsbehörde) soll an relevanten Arbeitsgruppen teilnehmen.
- Die Interoperabilität soll durch Förderungen für die erforderlichen Zusatzinvestitionen, vor allem bei der Schiene; Nutzung der Errungenschaften der UIC (Internationaler Eisenbahnverband) verbessert werden.
- Vergleichbare hohe Sicherheitsstandards sind für alle Verkehrsträger notwendig.
- Die verpflichtende Einführung von gleichwertigen Sicherheitsmanagementsystemen (Safety) für alle Verkehrsträger (derzeit gibt es Ungleichgewichte zwischen Schiene und Straße) wird befürwortet.
- Ein Sicherheitsmanagement (Security) zwischen Unternehmen und Behörden muss entwickelt Maßnahmen abgestimmt werden.
- Der BSA steht für die Entwicklung einer EU-weiten Schienenverkehrsordnung und eines Rahmengesetzes zum Betrieb von Eisenbahninfrastruktur.

11 Verkehrsträger und –arten

Das BSA-Konzept schlägt folgende Maßnahmen für die Optimierung der Verkehrsträger und –arten vor:

- Infrastrukturprojekte in der gesamten EU auf Basis eines europäischen Gesamtverkehrskonzeptes sollen gefördert und deren zeitgerechte Umsetzung durch die Mitgliedsstaaten sichergestellt werden.
- Förderung verkehrsträgerübergreifender Projekte
- Bereitstellung ausreichender Finanzmittel im EU-Budget (jedenfalls eine Mitbeteiligung der EU bei jeder Realisierung von TEN – Netz); Schaffung langfristiger Rechtssicherheit und Sicherung der Mittel für die neue Förderperiode.
- verstärkte Finanzierung von bi- und trimodalen Terminals: Straße auf Schiene bzw. Schiff.

11.1 Schiene

- Neuausrichtung der Bahn-Infrastrukturpolitik: Für den Schienengüterverkehr müssen ausreichend Kapazitäten auf Basis von Korridoren und Knoten geplant werden.
- Für den Schienenpersonenverkehr: Es muss die Infrastruktur so entwickelt werden, dass die notwendigen Fahrzeiten für einen symmetrischen Taktverkehr nach Schweizer Muster (zwischen den wichtigen Verkehrsknoten) erreichbar sind.
- starke, wettbewerbsfähige europäische Unternehmen sind notwendig, die gegenüber dem Straßenverkehr bestehen können.
- Der Schienenverkehr soll als ein Gesamtsystem von Infrastruktur, Betrieb- und Verkehrsleitung verstanden werden – Liberalisierungs- und Wettbewerbstendenzen dürfen nicht auf Kosten der Sicherheit und nicht um jeden Preis durchgeführt werden (siehe Großbritannien).
- Die Kooperation zwischen den Eisenbahnunternehmen im Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern soll gefördert werden.
- Einführung des digitalen Tachographen, weil dieser schwerer zu manipulieren ist, zur Überwachung der Einsatzzeiten des Personals.
- Ausbau des europäischen Schienennetzes.
- Vereinheitlichung der Technik.
- Rasche Umsetzung der RL 2005/47 über die Einsatzbedingungen des interoperabel eingesetzten Zugpersonals.
- Beseitigung des engen gesetzlichen Organisationskorsetts bei den ÖBB, da weder ihre Konkurrenten noch andere Bahnen im österreichischen Staatsbesitz solche gesetzlichen Organisationsvorgaben haben.

11.2 Straße

- Erhöhung der Sicherheit und Umweltfreundlichkeit.
- Überwachung der gesetzlichen Arbeitszeiten bei den LKW- und auch den Kleinbuslenkern.
- Verbesserung der Leitsysteme.
- Flächendeckende und leistungsabhängige LKW-Maut.
- Keine Anhebung der Höchstgewichte und –längen im Straßengüterverkehr.
- Optimale Abstimmung der Busverkehre mit dem Schienenverkehr.

- Verpflichtende Aus- und Weiterbildung für Berufskraftfahrer gemäß RL 2003/59.
- Rasche Einführung von Euro 5 und 6 für LKW, die umweltfreundlicher sind als die bisherigen Euro 3 und 4, um die Umweltbelastung weiterhin abzusenken. Eine rasche Einführung dieser Vorgaben beschleunigt auch die technische Entwicklung zur Realisierung dieser Grenzwerte.
- Flächendeckende Kontrolle der arbeits-, sozial- und verkehrsrechtlichen Bestimmungen im Straßenverkehr (insbesondere Lenk- und Ruhezeiten).
- Konzertierte Maßnahmen gegen Sozialmissbrauch.

11.3 Schifffahrt

- Ein einheitlicher rechtlich verbindlicher Rahmen im Bereich der technischen und sozialen Bestimmungen soll für die gesamte Europäische Binnenschifffahrt geschaffen werden.
- Die Donau soll verbessert genutzt werden.
- Ausbau der gesamten Donau auf einheitliche Wassertiefen, um eine möglichst ungehinderte ganzjährige Nutzung zu erreichen.
- Schaffung einer einheitlichen Sicherheitsbehörde, die dem Verkehrsministerium untersteht.
- Förderung von ruß- und abgasarmen Schiffstypen.

11.4 Luftfahrt

- Erhaltung der hohen Sicherheitsstandards.
- Für die Problematik der Besteuerung von Flugtreibstoff (Kerosinsteuer) ist rasch eine Lösung zu finden, wobei die Kurzstreckenflüge, die eine besonders ungünstige Umweltbilanz aufweisen, progressiv besteuert werden sollen.
- Einbeziehung Österreichs in die europäischen und internationalen Verkehrsverbindungen.
- Eingehen von strategischen Partnerschaften, um als Knotenpunkt und nicht nur als Zubringer zu fungieren
- Keine weiteren Liberalisierungen bei den Bodenabfertigungsdiensten.
- Verbindlich vorgeschriebene Flugzeugchecks durch die Piloten, die mindestens 15 Minuten betragen. Die Überwachung soll stichprobenartig durch Controller im Hoheitsbereich des Staates überprüft werden.
- Die Flugsicherung muss staatlich bleiben mit dem Ziel, bisherige Arbeitszeiten beizubehalten und den Personalstand zu sichern.

11.5 Nahverkehr

- Flächendeckende Versorgung mit öffentlichen Verkehrsmitteln und Umsteigeeinrichtungen zu sozial gerechten Preisen.
- Die Kommunen sollen weiterhin entscheiden können, ob die Leistungen des Nahverkehrs selbst oder durch Private erbracht werden.
- Sozial-, Qualitäts- und Sicherheitsstandards sollen abgesichert werden.
- Einführung eines bundesweiten Taktfahrplanes.
- Einführung der Mobility Card, die in ganz Österreich die Benützung öffentlicher Verkehrsmittel ermöglicht.
- Effiziente Parkraumbewirtschaftung.
- Güterverkehr im städtischen Bereich auch auf der Schiene.

- Alternative Beförderungsdienste für Menschen, die z.B. durch Behinderung oder aufgrund ihres Alters von den öffentlichen Verkehrsmitteln nicht bedarfsgerecht bedient werden.

11.6 Telematik

Durch eine bessere Koordinierung der Verkehrsströme soll die Leistungsfähigkeit der einzelnen Verkehrsträger gesteigert werden. Intelligente Telematiklösungen können unter den gegebenen Rahmenbedingungen (Verkehrsaufkommen, Infrastruktur) zu einer effizienteren Verkehrsabwicklung führen.

- Ein gesamteuropäisches Verkehrsleitsystem soll für den Güterverkehr unter Einbindung aller Verkehrsträger aufgebaut werden.
- Verkehrsbeeinflussungsanlagen (VBA) sollen vermehrt zum Einsatz kommen: Durch flexible Anzeigen kann das gesamte Verkehrsgeschehen gezielt beeinflusst werden. Geschwindigkeitsregelungen erfolgen abhängig von Verkehrsdichte, Fahrbahnverhältnissen, Wetter, etc. Dadurch können Verkehrsunfälle reduziert, die Leistungsfähigkeit der Straße erhöht und Stauzeiten verringert werden.

11.7 Pipelines und Stromnetz

Aspekte zur Optimierung von Pipelines und Stromnetz werden im BSA EU-Papier zum Thema Energie behandelt.

12 Visionen

Folgende Ideen und Anregungen wurden für eine weitergehende Diskussion unabhängig von den Chancen zu einer (raschen) Umsetzung gesammelt und diskutiert:

- Ausweitung der Freifahrten im öffentlichen Verkehr
- City-Logistik
- Großflächige verkehrsberuhigte Lebensräume
- „3-Liter-Auto“ und Leichtbauweisen (es gibt bereits 1,5 Liter Auto)
- Weiterentwicklung des „Low-noise-train“ und Vermeidung von „umweltverschandelnden“ und (aus)sichtraubenden Lärmschutzwänden (Erklärung: Der Einsatz lärmarmen Drehgestelle auch bei Güterzügen hätte einen größeren Lärmvermeidungseffekt als Lärmschutzwände).
- Hybridfahrzeuge (siehe auch BSA EU-Papier zum Thema Energie)
- Zukunftsorientierte gesamtösterreichische Raumplanung unter Berücksichtigung künftiger Trassenbündel.
- City Maut (die in London und Stockholm mit hoher Akzeptanz der Bevölkerung eingeführt wurde).

13 Impressum

BSA EU Arbeitsgruppe Verkehr
Koordinator: Gerhard Fuhrmann

BSA - Bund sozialdemokratischer AkademikerInnen, Intellektueller und KünstlerInnen
1010 Wien, Landesgerichtsstraße 16, E-Mail: europa@bsa.at

Die Mitglieder der Arbeitsgruppe haben als BSA-Mitglieder und nicht in ihrer beruflichen Funktion ihre Expertise und Meinung eingebracht:

Walter Brenner war langjährig in leitenden Funktionen im Eisenbahnbereich tätig und ist selbständiger Unternehmensberater

Thomas Eimerer ist Projektleiter für Verbesserungen in (u.a. Bahn-)Kraftwerken bei Andritz VA Tech Hydro.

Vera Fochler ist langjährige Expertin auf nationaler und internationaler Ebene im Verkehrsbereich (auch im kommunalen Bereich).

Gerhard Fuhrmann koordiniert die BSA EU Arbeitsgruppe zum Thema Verkehr und war und ist in zahlreichen fachlichen und leitenden Funktionen im Verkehrsbereich in Wien und Brüssel sowohl in Privatfirmen als auch im öffentlichen Bereich tätig.

Roman Geier leitet die Wiener Niederlassung von Schimetta Consult ZT GmbH.

Klaus Gstettenbauer ist im BMVIT stellvertretender Abteilungsleiter für rechtliche und internationale Schienenangelegenheiten sowie Beauftragter für EU-Angelegenheiten der Sektoren Schiene und öffentlicher Verkehr.

Wilhelm Haberzettl ist Vorsitzender der Fraktion Sozialdemokratischer GewerkschafterInnen im ÖGB, Vorsitzender der Sektion Verkehr in der Gewerkschaft vda

Franz Hammerschmid beschäftigt sich seit mehr als 10 Jahren in den unterschiedlichsten Funktionen mit dem Thema Verkehr und den jeweiligen Vor- und Nachteilen der einzelnen Verkehrsträger.

Albert Kaltenbrunner ist Betriebsleiterbeauftragter der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG mit Schwerpunkt Sicherheitsmanagement und Europäische Bahnen und ist Betreiber der Unternehmensberatung RAIL Consulting.

Marko Koren ist Portfoliomanager im Infrastrukturbereich.

Sylvia Leodolter ist Abteilungsleiterin für Verkehr in der Arbeiterkammer Wien.

Gabriele Lutter hatte und hat verschiedene z.T. leitende Funktionen im Eisenbahn- und verkehrspolitischen Bereich.

Ulrich Puz ist Technischer Angestellter bei einem Ziviltechniker.

Andreas Rauter ist Referent für Verkehrsplanung und Mobilitätsstrategien im Magistrat der Stadt Wien - Magistratsabteilung 18.

Erich Scheffl leitet den Bereich Projektmanagement bei Liebherr Transportation Systems.

Sonja Schneeweiss ist Eurosprecherin des BSA, Studienassistentin bei Prof. Aiginger an der WU Wien und selbständige Unternehmens- und IT-Beraterin mit Schwerpunkt Risikomanagement.

Weiters haben mitgearbeitet:

Karl Delfs, Peter Groiss, Claus Herza, Josef Matousek, Irene Rubitzki, Michael Tomitz, Peter Vörös