

Die Erziehung zum respektvollen Umgang mit der Umwelt muss mit der zunehmenden Öffnung der Zugänglichkeit der ländlichen Gebiete einhergehen.

Des Weiteren ist darauf hinzuweisen, dass für die Anziehungskraft und Zugänglichkeit ländlicher Gebiete auch entsprechende Fremdenverkehrswerbung getrieben werden muss, zumal über die neuen Kommunikationstechniken (Internet).

11. Um bleibendes Interesse für das Thema Zugänglichkeit des ländlichen Raums zu erreichen und den Austausch von Know-how und Erfahrungen zwischen den Regionen zu

fördern, sollte die Kommission alljährlich einen Best-practice-Preis ausschreiben, der an diejenige Region verliehen wird, die durch ein vorbildliches oder innovatives Vorhaben den Beweis geliefert hat, dass die vorstehenden Empfehlungen ernsthaft in die Praxis umzusetzen gewillt ist. Desgleichen sollte die Kommission die Veröffentlichung eines Handbuchs bewährter Praktiken unterstützen.

12. Die Kommission sollte die bestehenden europäischen Dachorganisationen im Bereich der Wander- und Radfahrkultur sowie sonstiger Freizeitaktivitäten einladen, sich an der Jury für diesen Preis zu beteiligen.

Brüssel, den 14. Juni 2000.

Der Präsident
des Ausschusses der Regionen
Jos CHABERT

Stellungnahme des Ausschusses der Regionen zu dem „Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems“

(2000/C 317/07)

DER AUSSCHUSS DER REGIONEN,

gestützt auf die Mitteilung der Kommission zur Integration konventioneller Bahnsysteme und den „Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems“ (KOM(1999) 617 endg. — 1999/0252 (COD))⁽¹⁾,

aufgrund des Beschlusses des Rates vom 17. Februar 2000, den Ausschuss gemäß Artikel 265 Absatz 1 und Artikel 156 des EG-Vertrags mit diesem Thema zu befassen,

aufgrund des Beschlusses des Präsidenten des Ausschusses der Regionen vom 17. Februar 2000, die Fachkommission 3 „Transeuropäische Netze, Verkehr, Informationsgesellschaft“ mit der Erarbeitung der Stellungnahme zu befassen,

gestützt auf die Stellungnahme des Ausschusses der Regionen von März 1998 „Transeuropäische Freeways für den Schienengüterverkehr“ (CdR 346/97 endg.)⁽²⁾,

gestützt auf die Stellungnahme des Ausschusses der Regionen von März 1999 „Intermodalität und modaler Güterverkehr in der Europäischen Union“ (CdR 398/98 endg.)⁽³⁾,

gestützt auf die Stellungnahme des Ausschusses der Regionen von März 1999 „Die Entwicklung des Bürgernetzes: Warum ein attraktiver lokaler und regionaler Personenverkehr wichtig ist, und wie die Europäische Union zu seiner Schaffung beiträgt“ (CdR 436/98 endg.)⁽⁴⁾,

gestützt auf den von der Fachkommission 3 am 4. Mai 2000 angenommenen Stellungnahmeentwurf [CdR 94/2000 rev. — Berichterstatter: Herr Panettoni, Präsident der Union der italienischen Provinzen (I/PSE)] —

⁽¹⁾ ABl. C 89 E vom 28.3.2000, S. 11.

⁽²⁾ ABl. C 180 vom 11.6.1998, S. 17.

⁽³⁾ ABl. C 198 vom 14.7.1999, S. 21.

⁽⁴⁾ ABl. C 198 vom 14.7.1999, S. 8.

IN ERWÄGUNG NACHSTEHENDER GRÜNDE:

Mit der Richtlinie 91/440/EWG wurde erstmals in den gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften der Zugang zur Schieneninfrastruktur in der Gemeinschaft geregelt;

in den Richtlinien 95/18/EG und 95/19/EG wurden die Anforderungen für den Erwerb von Schienenverkehrslizenzen, die Zuweisung von Fahrwegkapazität und die Berechnung von Weegeentgelten beschrieben;

die Richtlinie 96/48/EG behandelt die „Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems“;

die drei Richtlinienvorschläge KOM(1998) 480 endg. („Eisenbahnpaket“) sollen den Rechtsrahmen der Gemeinschaft für diesen Bereich ergänzen und eine effizientere Nutzung der Eisenbahninfrastruktur ermöglichen;

das Problem des Strassengütertransports innerhalb der EU ist für die regionalen und lokalen Gebietskörperschaften mit gravierenden Belastungen wie Verkehrsstaus, Umweltverschmutzung und Unfällen verbunden;

verabschiedete auf seiner 34. Plenartagung am 14. und 15. Juni 2000 (Sitzung vom 14. Juni) folgende Stellungnahme.

Der Ausschuss der Regionen,

1. betrachtet das Subsidiaritätsprinzip als völlig gewahrt;
2. ist der Auffassung, dass die vorgeschlagenen Maßnahmen und Aktionen mit dafür sorgen werden, dass den Erfordernissen der Bürger und lokalen Unternehmen qualitativ und quantitativ besser entsprochen wird;
3. ist der Auffassung, dass der innerhalb der EU garantierte freie Wettbewerb — der derzeit in diesem Verkehrsreich nicht vorhanden ist — davon abhängt, dass eine angemessene Lösung für die ständige Zunahme des Güterverkehrsaufkommens gefunden wird, da diese aus Gründen der sozioökonomischen und ökologischen Nachhaltigkeit nicht allein auf die Strasse abgewälzt, sondern durch eine effiziente und ausgewogene Nutzung der vorhandenen Kapazitäten des gesamten europäischen Transportsystemes aufgefangen werden sollte, wobei die Nutzung aller Verkehrsträger durch die Intermodalität potenziert werden muss;
4. hält die in dem Richtlinienvorschlag enthaltenen Maßnahmen und die in dem Programm angegebenen Aktionen für vereinbar mit dem allgemeinen Ziel der EU (Weißbuch 1998), eine größere Ausgewogenheit zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern zu schaffen, indem eine prioritäre Nutzung der umweltverträglichsten Systeme mit dem geringsten Verbrauch und den geringsten externen Kosten gezielt gefördert wird;
5. räumt ein, dass der Interoperabilität des Eisenbahnsystems bei der Verringerung des Anteils des Strassengüterverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen eine sehr wichtige strategische Rolle zukommt;
6. begrüßt daher die Mitteilung der Kommission und den Richtlinienvorschlag, die in diesem Prozess einen weiteren Schritt nach vorn darstellen;
7. anerkennt die Sachdienlichkeit der drei Ziele der Mitteilung und des Richtlinienvorschlags:
 - a) bessere Organisation der internationalen Dienste, insbesondere im Güterverkehr;
 - b) Förderung der Interoperabilität, damit auch auf den konventionellen grenzüberschreitenden Bahnverkehr ermöglicht wird;
 - c) Schaffung eines gemeinsamen Marktes für Eisenbahnausrüstungen;
8. unterstreicht die Bedeutung des Eisenbahnverkehrs im allgemeinen und des Güterverkehrs im besonderen als grundlegender Faktor für die europäische Integration, die wirtschaftliche und soziale Entwicklung der Regionen, insbesondere der Grenzgebiete, für die Steigerung der Lebensqualität und den Umweltschutz;
9. stimmt den Bestrebungen zu, die Dienste und ihre Organisation kurzfristig zu verbessern, da dies gegenüber einer alleinigen Verbesserung der Infrastruktur einen entscheidenden Mehrwert bedeutet;
10. ist der Auffassung, dass die angegebenen Maßnahmen schon kurzfristig zu einer Verbesserung der Dienstqualität und somit auch der Wettbewerbsfähigkeit führen können und daher die regionale Entwicklung fördern;
11. stellt fest, dass sich das konventionelle transeuropäische Eisenbahnsystem auch auf Nicht-EU-Staaten erstreckt, und tritt dafür ein, dass die Interoperabilität mit diesen Staaten erhalten bleibt bzw. weiterentwickelt wird;

12. hält die vorgesehenen Maßnahmen zur Vereinheitlichung der technologischen und telematischen Informationssysteme zwischen den verschiedenen Eisenbahnsystemen im Hinblick auf die genannten Ziele für wirksam;
13. ist darüber hinaus der Auffassung, dass diese Informationssysteme parallel dazu auch andere Verkehrsträger betreffen sollten, um Wettbewerb und Intermodalität zu fördern;
14. stimmt mit der Kommission darin überein, dass aufgrund des sehr hohen finanziellen Engagements, das erforderlich ist, um das Endziel zu erreichen, die einzelnen Maßnahmen mit einschlägigen vorhergehenden Kosten/Nutzen-Analysen bewertet und die Probleme schrittweise gelöst werden müssen;
15. fordert die Kommission auf, im Rahmen der Aktionen zur Förderung des Wettbewerbs zwischen den Verkehrsträgern die Möglichkeit der Internalisierung der volkswirtschaftlichen Kosten mit Hilfe einer Kosten/Nutzen-Analyse zu prüfen und mögliche Anpassungen einzuleiten;
16. hebt hinsichtlich der Auswirkungen der Verkehrspolitik auf die integrierte Raumentwicklung die wesentliche Rolle der regionalen und lokalen Gebietskörperschaften bei der Planung und Durchführung von Maßnahmen zur Erreichung der Ziele hervor;
17. ist der Auffassung, dass gleichzeitig die Entwicklung der Wettbewerbsvorteile in den verschiedenen Regionen beobachtet werden muss mit dem Ziel, die Entwicklungsunterschiede zwischen den Regionen zu reduzieren;
18. ist der Auffassung, dass das Verfolgen dieser Ziele (wenn auch nur langfristig) die Besorgnisse über die negativen Auswirkungen des Verkehrs verringern kann, da dieser nicht nur als Faktor der Umweltverschmutzung, sondern auch und vor allem als grundlegende Voraussetzung für Entwicklung betrachtet werden muss;
19. empfiehlt dem Rat und der Kommission, diese Erwägungen zu berücksichtigen.

Brüssel, den 14. Juni 2000.

Der Präsident
des Ausschusses der Regionen
Jos CHABERT
