

**Stellungnahme des Ausschusses der Regionen zum Grünbuch „TEN-V: Überprüfung der Politik“**

(2010/C 79/05)

## DER AUSSCHUSS DER REGIONEN

- fordert die Mitgliedstaaten auf, bei der Halbzeitbewertung der finanziellen Vorausschau 2009-2010 die drastische Kürzung des TEN-V-Haushalts rückgängig zu machen;
- erachtet die Beschränkung des TEN-V-Netzes auf diejenigen Verkehrsachsen als wünschenswert, die langfristig (als so genannte „Hauptnetze“) und in einer Zwei-Ebenen-Struktur mit einem TEN-V-Gesamtnetz und einem Hauptnetz ausdrücklich zur Verwirklichung der strategischen Ziele der EU, insbesondere des territorialen Zusammenhalts, beitragen. Das Konzept des Gesamtnetzes ist die einzige Möglichkeit für Regionen in Randlage ohne prioritäre Vorhaben zur Nutzung von mit EU-Mitteln finanzierten Verkehrsinfrastrukturdiensten, wodurch die Erreichbarkeit aller Regionen sichergestellt wird;
- ist der Ansicht, dass insbesondere die Infrastrukturen zur Umfahrung von Großstädten, die eine weitgehende Trennung von Fern- und Nahverkehr ermöglichen, Teil des TEN-V-Netzes sein sollten, wobei auch nach Alternativen in nicht überlasteten Gebieten gesucht werden sollte;
- erachtet die vertragliche Festlegung des EU-Beitrags im Rahmen von umfassenden Finanzierungsplänen für die Verwirklichung sehr großer Vorhaben als unerlässlich; dies ist im Rahmen der derzeitigen Modalitäten für die Gewährung von EU-Mitteln nicht möglich, da diese auf einen Haushaltsplan von sieben Jahren beschränkt sind (d.h. auf einen Zeitraum, der unter der Bauzeit für sehr große Vorhaben liegt);
- schlägt vor, auf der Grundlage des neuen TEN-V-Netzes „Programmverträge“ zwischen der EU und jedem Mitgliedstaat abzuschließen, in denen ihre Verpflichtungen in Bezug auf die Finanzierung und den Zeitplan des Bauvorhabens festgelegt sind. Diese Programmverträge sollten nicht nur die Infrastruktur des TEN-V-Netzes beinhalten, sondern auch die sekundäre Infrastruktur, die die Mitgliedstaaten (oder Regionen) zum reibungslosen Funktionieren der Hauptnetze errichten wollen.

**Berichterstatter:** Jean-Michel Daclin (FR/SPE), stellvertretender Bürgermeister von Lyon

**Referenzdokument**

Grünbuch „TEN-V: Überprüfung der Politik – Ein besser integriertes transeuropäisches Verkehrsnetz im Dienst der gemeinsamen Verkehrspolitik“

KOM(2009) 44 endg.

**I. POLITISCHE EMPFEHLUNGEN**

DER AUSSCHUSS DER REGIONEN

**In Bezug auf die Grundlagen der künftigen TEN-V-Politik**

1. befürwortet eine grundlegende Überarbeitung der TEN-V-Politik, die angesichts der erheblichen Verzögerungen bei der Errichtung des 1996 festgelegten Netzes und der Zwänge für den europäischen Verkehrshaushalt unerlässlich scheint, und merkt an, dass die Finanzkrise die Optimierung der Investitionen im Rahmen der TEN-V noch dringender macht;
2. betont, dass bei der derzeitigen Wirtschaftskrise hinsichtlich des TEN-V-Aufbaus und der Verkehrsintegration in der Europäischen Union und den Nachbarländern viel auf dem Spiel steht, wenn die Zukunftsfähigkeit des Binnenmarkts sowie der territoriale, wirtschaftliche und soziale Zusammenhalt in der Union gewährleistet werden sollen, und fordert die Mitgliedstaaten auf, bei der Halbzeitbewertung der finanziellen Vorausschau 2009-2010 die drastische Kürzung des TEN-V-Haushalts rückgängig zu machen;
3. stellt fest, dass die vorliegende Stellungnahme eine wichtige Ergänzung zu den von ihm bereits verabschiedete Stellungnahmen — wie insbesondere zur „Ökologisierung des Verkehrs“ und zur „Mobilität in der Stadt“ — ist;
4. weist die Europäische Kommission darauf hin, dass der Verkehrsinfrastrukturbau nicht von den beiden anderen Aspekten der Verkehrspolitik abgekoppelt werden darf, und zwar einerseits den Maßnahmen zur Gebührenerhebung und zum Verkehrsmanagement (z.B. über die Eurovignette-Richtlinie) und andererseits den Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrseffizienz, -qualität und -sicherheit (z.B. durch die Sicherstellung der Interoperabilität des Schienenverkehrs), und empfiehlt der Europäischen Kommission daher, diese drei Aspekte kohärent und parallel zu entwickeln;
5. spricht sich dafür aus, den Zielen der nachhaltigen Entwicklung und des Umweltschutzes mehr Aufmerksamkeit zu widmen und folglich im Rahmen der TEN-V-Politik die umweltfreundlichsten Verkehrsträger zu fördern (Schienenverkehr, See- und Binnenschifffahrt);
6. schlägt vor, ökosensible Gebiete wie Küsten- und Bergregionen gesondert zu berücksichtigen, für die spezielle Maßnahmen für eine Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene oder die Hochgeschwindigkeitsseeverkehrswege („Meeresautobahnen“) konzipiert werden sollten;
7. bedauert, dass in dem Grünbuch die Bedeutung des Verkehrs für die europäische Raumordnung nicht deutlicher herausgearbeitet wird, und weist im Einklang mit dem Grundsatz des territorialen Zusammenhalts auf ein grundlegendes Ziel der TEN-V hin,

und zwar einen Beitrag zu einem besseren Gleichgewicht zwischen den einzelnen Regionen zu leisten, indem der freie Personen- und Warenverkehr insbesondere zwischen den Regionen in Randlage bzw. mit Entwicklungsrückstand und den großen europäischen Wirtschaftszentren sichergestellt wird, um somit notwendige wirtschaftliche Impulse für diese Regionen zu geben und das Recht der Regionen in äußerster Randlage auf Erreichbarkeit zu berücksichtigen;

**In Bezug auf die Netzplanung**

8. erachtet die Beschränkung des TEN-V-Netzes auf diejenigen Verkehrsachsen als wünschenswert, die langfristig (als so genannte „Hauptnetze“) und in einer Zwei-Ebenen-Struktur mit einem TEN-V-Gesamtnetz und einem Hauptnetz ausdrücklich zur Verwirklichung der strategischen Ziele der EU, insbesondere des territorialen Zusammenhalts, beitragen;
9. ist der Meinung, dass für das TEN-V-Gesamtnetz unter Berücksichtigung allgemeiner, auf Gemeinschaftsebene vereinbarter Methoden und Grundsätze ein flexibles System geschaffen werden sollte, um verschiedene Teile oder Komponenten des Netzes (neue Häfen, Flughäfen, Eisenbahnverbindungen usw.) effektiv und rasch in das TEN-V-Netz einzugliedern;
10. ist der Ansicht, dass unbedingt zwischen den Netzen für den Fracht- und den Personenverkehr differenziert werden muss, da ihr Zweck und ihre Merkmale unterschiedlich sind, und fordert, dass die Prioritäten zwischen diesen beiden Netzen dort, wo es gerechtfertigt ist, klarer dargelegt werden (derzeit werden oftmals Entscheidungen zugunsten des Personenverkehrs getroffen). Angesichts der knappen Finanzmittel müssen Prioritäten beim Ausbau des TEN-V-Gesamtnetzes gesetzt werden, wobei die Mittel zielgerichtet für die Beseitigung von Engpässen im Netz eingesetzt werden sollten;
11. vertritt die Auffassung, dass diese Differenzierung keineswegs eine enge Abstimmung bei der Festlegung und Einrichtung dieser beiden Netze beeinträchtigt, und auch keiner etwaigen vorübergehenden oder dauerhaften Durchführung des Güter- und Personenverkehrs in ein und derselben Infrastruktur im Wege steht, solange dabei dem Bedarf sowohl an Güter- als auch an Personenverkehrsleistungen effizient entsprochen wird;
12. empfiehlt, dass die Hauptnetze des transeuropäischen Güter- und Personenverkehrs die derzeitigen „vorrangigen Vorhaben“, die auf weitere Vorhaben ausgedehnt werden könnten, sowie alle Infrastrukturen umfassen, die für die Gewährleistung des freien Verkehrsflusses erforderlich sind (einschl. der kleineren Infrastrukturen, die eine rasche Verbesserung der Verkehrseffizienz, -qualität und -sicherheit ermöglichen). So entstehen Korridore, die den Wünschen der Bürger entsprechen;

13. betont, dass dieses neue TEN-V-Netz auch die Verkehrsknotenpunkte in den Hauptnetzen umfassen sollte, die für den Zusammenhalt und die Wirtschaft der Regionen in der Gemeinschaft von großer Bedeutung sind. An den Verkehrsknotenpunkten findet eine hohe Wertschöpfung statt, gerade auch weil diese multimodal ausgerichtet sind. Verkehrsknotenpunkte sind oftmals die Ursache für Verkehrsüberlastung und andere Effizienzprobleme. So sollten insbesondere die Infrastrukturen zur Umfahrung von Großstädten, die eine weitgehende Trennung von Fern- und Nahverkehr ermöglichen, Teil dieses Netzes sein, wobei auch nach Alternativen in nicht überlasteten Gebieten gesucht werden sollte;

14. erachtet die Definition des TEN-V-Netzes im Sinne der Intermodalität und somit seine Ausdehnung auf die großen Umstiegs- bzw. Umschlags- und Logistiknotenpunkte (Bahnhöfe, Flughäfen, Häfen, intermodale Terminals) sowie die sekundären Infrastrukturen für wichtig, die an diese Knotenpunkte anschließen und ihre Verbindung mit den prioritären Netzen sicherstellen. Insofern sollte auch die Tatsache berücksichtigt werden, dass bestimmte Landkorridore auf die Anbindung an den Seeverkehr ausgerichtet sind und damit eine wesentliche Achse des prioritären Netzes bilden, bei dem der Schienengüterverkehr über wichtige intermodale Knotenpunkte (Häfen und Logistikplattformen) an den Schiffsgüterverkehr angebunden wird;

15. hält es auch für wichtig, dass die Häfen von strategischer Bedeutung für Europa, insbesondere die mit europäischen multimodalen Umschlagplätzen verbundenen, in denen der Großteil des europäischen Außenhandels abgewickelt wird und die eine größere Rolle im Binnenhandel übernehmen können, über das Eisenbahn- und Binnenwasserstraßennetz der TEN-V effizient an das Landesinnere angeschlossen sind, und fordert, die Entwicklung der Hochgeschwindigkeitsseewege stärker voranzutreiben, die eine flexible und umweltfreundliche Alternative bieten und die Anbindung von abgelegenen Gebieten und Regionen in Randlage erleichtern. Die Verkehrsträger Schiene und Binnenwasserstraße sollten bei der Hinterlandanbindung europäischer Seehäfen Priorität genießen;

16. fordert eine enge Einbindung der lokalen und regionalen Gebietskörperschaften in die Festlegung des TEN-V-Netzes und seiner Prioritäten, vor allem auch zur Sicherstellung der Kohärenz mit der regionalen und nationalen Verkehrsplanung, insbesondere in die Festlegung der Verkehrsknotenpunkte und der sekundären Infrastrukturen, da die Entwicklung der Städte und Regionen in starkem Maße von den Verkehrsinfrastrukturen abhängt und diese daher bestimmte Kosten zu tragen und sich verschiedenen Folgen zu stellen haben;

17. hält fest, dass die Dimensionierung des bestehenden Gesamtnetzes im Gegensatz zu der Planung mit prioritären Vorhaben die wirksame Entwicklung der TEN-V beeinträchtigt und spricht sich unter diesen Umständen dafür aus, das Gesamtnetz auf die strikte Anwendung der Rechtsvorschriften für die Interoperabilität, die Sicherheit und den Kohäsionsfonds zu begrenzen, und betont, dass das Konzept des Gesamtnetzes die einzige Möglichkeit für Regionen in Randlage ohne prioritäre Vorhaben zur Nutzung von mit EU-Mitteln finanzierten Verkehrsinfrastrukturdiensten ist, wodurch die Erreichbarkeit aller Regionen sichergestellt wird. Das Gesamtnetz sollte einer strikten Überprüfung anhand klar definierter „EU-Mehrwertkriterien“ unterzogen werden;

18. plädiert für eine ehrgeizige Politik zur Entwicklung intelligenter, intermodaler und interoperabler Betriebs- und Informationssysteme für die Nutzer, die erheblich zur effizienteren Abwicklung des Güter- und Personenverkehrs beitragen können, und empfiehlt insbesondere die Einrichtung einer integrierten Fahrscheinausstellung im internationalen Schienenpersonenverkehr;

19. empfiehlt, die Anstrengungen zur Normung der technischen Vorschriften (nach dem Vorbild der im Schienenverkehr bereits angenommenen Normen) und der Betriebssysteme fortzuführen, um einen kohärenten Rahmen für die verschiedenen nationalen Infrastrukturen zu schaffen und die Interoperabilität zwischen lokalen Verkehrssystemen und Normen zu ermöglichen, ohne dabei jedoch den für den Bereich Verkehr zuständigen lokalen und regionalen Gebietskörperschaften bestimmte Normen aufzuerlegen;

20. fordert eine Klarstellung und Präzisierung des im Grünbuch verwendeten Begriffs „konzeptionelle Säule“, da die vorgeschlagene Begriffsbestimmung keinerlei Stellungnahme erlaubt;

#### **In Bezug auf die Durchführung der TEN-V-Politik**

21. erachtet es als notwendig, die Finanzhilfen der EU auf eine geringere Zahl an Vorhaben zu beschränken, und zwar in erster Linie die großen transnationalen Vorhaben, die oftmals aufgrund der Entscheidungen der Mitgliedstaaten zugunsten rein nationaler Vorhaben ins Hintertreffen geraten, und Vorhaben, mit denen rasche Verbesserungen der Verkehrseffizienz, ökologischen Nachhaltigkeit sowie der Qualität und Sicherheit des Verkehrs erzielt werden können, wobei jedwede diesbezügliche Entscheidung jedoch erst nach einer genauen Bewertung ihres „europäischen Mehrwerts“ getroffen werden sollte. Dabei müssen Ko-Finanzierungs- und sonstige flankierende Maßnahmen strikt wettbewerbsneutral erfolgen. Ein entsprechender Nachweis sollte konstitutiver Bestandteil eines Genehmigungsverfahrens sein;

22. spricht sich für die Annahme sozioökonomischer Bewertungsmethoden auf europäischer Ebene aus, um Vorhaben auf einer einheitlichen Grundlage miteinander vergleichen und den „europäischen Mehrwert“ bewerten zu können;

23. weist die Europäische Kommission jedoch auf die Risiken der Gewährung von EU-Finanzhilfen einzig und allein auf dieser Grundlage hin, da die sozioökonomischen Bewertungsmethoden konventionell angelegt sind und daher nicht sämtliche Entscheidungsfaktoren, insbesondere für die Raumplanung, den territorialen Zusammenhalt und die Erreichbarkeit, berücksichtigt werden können;

24. hebt hervor, wie wichtig es ist, dass die Leitlinien Vorschriften enthalten, die gewährleisten, dass jeder Mitgliedstaat eine Struktur schafft, durch die als beste Möglichkeit zur Sicherstellung einer harmonischen Entwicklung der Netze auf lokaler, regionaler und nationaler Ebene sowie auf Ebene der TEN-V die rechtlich für die Verkehrsplanung und Netzorganisation zuständigen lokalen und regionalen Gebietskörperschaften im vollen Umfang am Prozess zur Festlegung und Umsetzung der TEN-V-Leitlinien beteiligt werden;

25. hält die Festlegung eines Gebühren- und Rechtsrahmens für die Errichtung der Schienenverkehrs- sowie die See- und Binnenschiffahrtsinfrastruktur, die die umweltfreundlichsten Verkehrsträger sind, für deren Förderung für unerlässlich und fordert daher eine ehrgeizige Politik für diese Bereiche (einschl. durch eine Internalisierung der externen Kosten oder durch europäische Anreize für Frachtunternehmen, die nachhaltige Verkehrsträger wie den Schienen- und den Seeverkehr wählen, z.B. Ecobonus);

26. betont, dass die Umsetzung des TEN-V-Netzes an Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrseffizienz und -qualität gekoppelt sein muss, insbesondere zur Überwindung der technischen und rechtlichen Hindernisse beim Grenzübergang. Diese kostengünstigen Maßnahmen können sich sehr positiv auswirken;

27. hält fest, dass die Ablehnung gewisser großer Infrastrukturvorhaben durch die Bevölkerung vor Ort oder die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften insbesondere aufgrund der Belastungen in Verbindung mit den Baustellen zu erheblichen Verzögerungen und Mehrkosten führen kann;

28. schlägt daher die Ausweitung der EU-Finanzhilfen auf nach öffentlicher Konzertierung vereinbarte Maßnahmen der Mitgliedstaaten und der Gebietskörperschaften zur Vorbereitung der Gebiete auf die großen Bauvorhaben vor (z.B. in Bezug auf Bildungsmaßnahmen für die lokalen Arbeitnehmer, die Unterbringung der Arbeitnehmer, die Anpassung des lokalen Wirtschaftsumfelds an die Anforderungen des Bauvorhabens usw.), damit diese Baustellen auch eine positive Umwergentabilität für die betreffenden Gebiete bewirken;

29. schlägt außerdem vor, die EU-Finanzhilfen auf bestimmte Begleitinvestitionen auszuweiten, um die ökologischen Zwänge besser berücksichtigen zu können;

30. erachtet die vertragliche Festlegung des EU-Beitrags im Rahmen von umfassenden Finanzierungsplänen für die Verwirklichung sehr großer Vorhaben als unerlässlich; dies ist im Rahmen der derzeitigen Modalitäten für die Gewährung von EU-Mitteln nicht möglich, da diese auf einen Haushaltsplan von sieben Jahren beschränkt sind (d.h. auf einen Zeitraum, der unter der Bauzeit für sehr große Vorhaben liegt);

31. schlägt vor, auf der Grundlage des neuen TEN-V-Netzes „Programmverträge“ zwischen der EU und jedem Mitgliedstaat abzuschließen, in denen ihre Verpflichtungen in Bezug auf die Finanzierung und den Zeitplan des Bauvorhabens festgelegt sind. Diese Programmverträge sollten nicht nur die Infrastruktur des

TEN-V-Netzes beinhalten, sondern auch die sekundäre Infrastruktur, die die Mitgliedstaaten (oder Regionen) zum reibungslosen Funktionieren der Hauptnetze errichten wollen;

32. verweist darauf, dass die Finanzierungsinstrumente der EU (z.B. Kreditgarantie und Risikokapital) gut für Vorhaben geeignet sind, bei denen der Privatsektor die kommerziellen Risiken trägt, insbesondere für Straßenbauvorhaben, für die der finanzielle Beitrag des Privatsektors sehr umfangreich sein kann (diese Vorhaben werden im Allgemeinen mittels Konzession verwirklicht);

33. hält fest, dass sie jedoch schlecht für Schienen-, Hafen- und intermodale Güterverkehrsvorhaben geeignet sind, bei denen von Ausnahmen abgesehen das kommerzielle Risiko nicht auf den Privatsektor abgewälzt werden kann, weshalb diese Vorhaben nur in sehr geringem Ausmaß vom Privatsektor finanziert werden;

34. erachtet die Einführung von Eurobonds als Möglichkeit für die zügigere Verwirklichung der prioritären Vorhaben, sofern dadurch der finanzielle Beitrag der EU erhöht werden kann;

35. ist der Ansicht, dass öffentlich-private Partnerschaften trotz ihrer vertragsrechtlichen Komplexität zur Verwirklichung bestimmter großer Vorhaben beitragen können, indem einerseits eine Streuung der öffentlichen Beihilfen ermöglicht wird und andererseits die Praxiserfahrung des Privatsektors genutzt werden kann; allerdings ändern ÖPP kaum etwas an der mittelfristigen wirtschaftlichen Ausgewogenheit der Vorhaben;

36. vertritt die Auffassung, dass eine Klarstellung der gemeinschaftlichen Bestimmungen für ÖPP der Entwicklung derartiger Partnerschaften zuträglich sein könnte;

37. befürwortet die Ausweitung der Rolle der europäischen Koordinatoren, die derzeit lediglich für die prioritären Vorhaben zuständig sind, auf die Hauptnetze des neuen TEN-V-Netzes;

38. schlägt vor, dass den Koordinatoren — wie bereits bei einigen prioritären Vorhaben — bei der Festlegung und Durchführung von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrseffizienz, -qualität und -sicherheit ebenfalls eine Aufgabe zuerkannt wird;

39. ist überzeugt, dass eine andere Art der Koordinierung möglich ist, die „Makrozonen-Koordinierung“ genannt werden könnte und die darin bestünde, die EU in Gebiete mit ähnlichen Merkmalen und Bedingungen einzuteilen, was die Zusammenarbeit zwischen benachbarten Staaten vereinfachen könnte. Dies könnte außerdem die Koordinierung bei sehr langen Korridoren fördern, bei denen die am Beginn und am Ende des Korridors gelegenen Regionen wenige Gemeinsamkeiten aufweisen.

Brüssel, den 7. Oktober 2009

*Der Präsident  
des Ausschusses der Regionen*

Luc VAN DEN BRANDE