

Stellungnahme des Europäischen Ausschusses der Regionen — Fehlende Verkehrsverbindungen in den Grenzregionen

(2017/C 207/05)

Berichterstatter: Michiel Scheffer (NL/ALDE), Mitglied der Deputiertenstaaten der Provinz Gelderland

POLITISCHE EMPFEHLUNGEN

DER EUROPÄISCHE AUSSCHUSS DER REGIONEN

1. betont, dass die europäische Integration in erster Linie an den Grenzen stattfindet. Offene Grenzen und Infrastrukturen, die Menschen verbinden, sind das Herzstück des europäischen Projekts. Die Entwicklung der Grenzregionen in Europa hängt dabei in hohem Maße von der Verfügbarkeit der Infrastruktur für Verbindungen zwischen Städten, Unternehmen und Bürgern auf beiden Seiten der Grenze ab.

Die jüngste Flüchtlingskrise und die darauf folgende Schließung der Grenzen stellen viele Grenzregionen vor neue Herausforderungen für eine integrierte Entwicklung ihrer Region.

2. Grenzregionen werden zunehmend als funktionelle Regionen begriffen, die ihr Wachstums- und Beschäftigungspotenzial nur dann ausschöpfen können, wenn die Gebiete dies- und jenseits der Grenze ausreichend miteinander verknüpft und sie ihrerseits an das europäische Netz angebunden sind. Die Auswirkungen der Migration in Grenzregionen sollte in ausgewogener Weise bewertet werden, wobei den Interessen von Grenzgängern, Einkaufstouristen, KMU und Touristen Rechnung getragen werden muss.

3. Die Zusammenarbeit zwischen Regionen und Ländern sollte auch auf Erleichterungen im Beschäftigungsbereich auf beiden Seiten der Grenze ausgerichtet sein. Der Ausbau von Infrastruktur und hochwertigen Verkehrsverbindungen bietet einen Anreiz für die Bevölkerung von Grenzregionen, sich eine ihrer Ausbildung entsprechende Beschäftigung zu suchen, selbst wenn dies mit einem längeren Arbeitsweg verbunden ist. Dies würde einen Anstieg der Erwerbsquote und eine Verbesserung der Anpassung der Qualifikationen an den Arbeitsmarktbedarf bewirken und somit eine bessere Nutzung des Humankapitals sicherstellen. Dabei geht es nicht allein um die Erreichbarkeit von Wirtschaftsstandorten, sondern auch von Einrichtungen.

4. Im Mittelpunkt dieser Stellungnahme stehen grenzüberschreitende Verbindungen im Schienen- und Straßenverkehr sowie in geringerem Maße im Schiffsverkehr. Es werden nur innereuropäische Grenzregionen behandelt. Der AdR ist sich jedoch auch unter Hinweis auf die Stellungnahme zur Luftfahrtstrategie⁽¹⁾ der Bedeutung der Flug- und Schiffsverbindungen zwischen den Regionen in Randlage, den Inseln und den Regionen in äußerster Randlage und ihren benachbarten Grenzregionen bewusst und fordert die Kommission hiermit auf, diesen Aspekt bei der künftigen Überarbeitung der TEN-V zu berücksichtigen.

5. Fehlende Verbindungen in Grenzregionen sind Teil einer übergreifenden Thematik, nämlich fehlender Finanzierungsmittel für den Auf- und Ausbau lokaler und regionaler Infrastruktur. Zur Lösung der Mobilitätsprobleme in Grenzregionen bedarf es innovativer Ideen.

6. In den letzten Jahren hat die Europäische Union in erster Linie zentrale Lösungen für das große Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V) vor allem über die Fazilität „Connecting Europe“ (CEF), aber auch Horizont 2020 finanziert; für Lückenschlüsse im Kurzstreckenverkehr in den europäischen Grenzgebieten werden indes nur begrenzt Mittel über dezentrale Instrumente wie beispielsweise die Interreg-Programme bereitgestellt, obwohl diese Programme den Anforderungen vor Ort in der betreffenden Grenzregion viel besser Rechnung tragen.

7. Mit der Fazilität „Connecting Europe“ (CEF) für den Siebenjahreszeitraum 2014-2020 sind bereits zahlreiche Projekte von großer Bedeutung für die Mobilität in der EU finanziert und die entsprechenden Mittel größtenteils bereits zugewiesen worden. Daher wäre es wichtig, das finanzielle Engagement der Fazilität zu verstärken, indem ihre Mittel aufgestockt werden, wobei auch Maßnahmen zur Umsetzung des Gesamtnetzes und eines systemischen Verbunds mit dem TEN-V-Netz in den Grenzregionen gefördert werden sollten.

⁽¹⁾ COR-2016-00007.

8. Eine wesentliche Aufgabe ist daher auch die Suche nach und die Bereitstellung finanzieller Unterstützung für die Schaffung, die Aufwertung oder die Reaktivierung grenzüberschreitender Verkehrsverbindungen, wobei eine einheitlichere Behandlung der Mitgliedstaaten in Bezug auf die Kofinanzierungsmodalitäten angestrebt werden sollte. Den Mitgliedstaaten kommt bei der Finanzierung der Arbeiten auf jeden Fall eine wichtige Rolle zu.

9. Das TEN-V-Netz ist eine Grundvoraussetzung für die nachhaltige Entwicklung der europäischen Regionen. Finanzierungsschwerpunkt sind zwar die TEN-V-Kernetze, doch dürfen die lokalen und regionalen Gesamtnetze nicht vernachlässigt werden. Die Veröffentlichung der Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen zur Finanzierung für die Durchführung der Fazilität „Connecting Europe“ — Verkehr („TEN-T-CEF“) seitens der Europäischen Kommission im Oktober 2016 eigens für grenzüberschreitende Verbindungen ist daher als erster Schritt sehr zu begrüßen.

10. Diese „TEN-T-CEF“-Aufforderung eigens für grenzüberschreitende Verbindungen ist ein gutes Beispiel dafür, was eine interinstitutionelle Zusammenarbeit zwischen der Europäischen Kommission, dem Europäischen Parlament, dem Europäischen Ausschuss der Regionen, den Mitgliedstaaten und den betroffenen Autonomen Gemeinschaften bzw. Regionen in Bezug auf die Festlegung gemeinsamer Herausforderungen in Grenzregionen, die Untersuchung möglicher Lösungen und die Bereitstellung der notwendigen Mittel zur Bewältigung dieser Herausforderungen im Ergebnis bringen kann. Diese Zusammenarbeit könnte als Grundlage für mögliche Schlussfolgerungen mit Blick auf die künftige Gestaltung der Fazilität „Connecting Europe“ nach 2020 und als Vorbild für ähnliche Maßnahmen in anderen Politikbereichen der EU dienen.

11. Die Überprüfung des Mehrjährigen Finanzrahmens der EU Ende 2016 und die laufenden Diskussionen über die Gestaltung der Kohäsionspolitik nach 2020 bieten eine günstige Gelegenheit, neue Vorschläge für die künftige EU-Unterstützung für Lückenschlüsse in den Grenzregionen zu unterbreiten. Im Einklang mit dem Subsidiaritätsprinzip wäre die beste Lösung die Finanzierung dieser Infrastruktur (einschl. kleinerer Teile der Infrastruktur) im Rahmen der Programme der grenzübergreifenden Zusammenarbeit (Interreg A), deren Mittelausstattung entsprechend aufgestockt werden müsste.

12. Die Studie „The potential of closing missing links of small scale infrastructure in Europe's border regions for growth and employment“⁽²⁾ enthält eine Reihe von Fallstudien, die diesen Standpunkt bestätigen.

Chancen für die wirtschaftliche Entwicklung

13. Die Grenzregionen werden häufig als Randgebiete betrachtet, können jedoch als wirtschaftliche Schnittstellen dienen. Ein gut funktionierendes Mobilitätssystem ist dabei eine Voraussetzung für regionales Wirtschaftswachstum, territorialen Zusammenhalt und die Entwicklung des Potenzials der grenzübergreifenden funktionellen Gebiete. Gerade in den Grenzregionen kann in Bezug auf die wirtschaftliche Entwicklung und das Beschäftigungswachstum noch viel bewirkt werden.

14. Viele Grenzregionen profitieren vom grenzüberschreitenden Handel. Eine bessere Erschließung und hochwertigere Straßen-, Schienen- und Schiffsverkehrsverbindungen würden indirekt zur Lösung der sozioökonomischen Probleme beitragen, u. a. zur Senkung der Arbeitslosenrate und zur Verbesserung der Lebensqualität der Bevölkerung. Diese Aspekte müssen beim Zugang zu grenzübergreifenden Finanzierungsmöglichkeiten vorrangig berücksichtigt werden.

15. Der Tourismus kann als Motor für die Verbesserung der Infrastruktur dienen. Umgekehrt kann die Verbesserung der Infrastruktur auch zu einer Stärkung des Tourismus führen. Derartige Katalysatoren sollten für die Entwicklung genutzt werden. So sollte insbesondere die Bedeutung von grenzüberschreitenden Radwegenetzen für die touristische Aufwertung berücksichtigt werden.

16. In Bezug auf grenzüberschreitende Verbindungen kann es länger dauern, bis sich die Marktnachfrage wirklich einstellt. Auch höhere Kosten erschweren den Kosten-Nutzen-Ausgleich, vor allem in der Anlaufzeit. Dies muss im Financial Engineering von Projekten berücksichtigt werden. Zudem ist das Financial Engineering der Projekte auch von großer Bedeutung mit Blick auf die Kapitalrendite und die Auswirkungen der Infrastrukturinvestitionen im Rahmen der Programme für die grenzübergreifende Zusammenarbeit sowie der Programme zur Verkehrsentwicklung auf die Wirtschaftstätigkeit. Die unterschiedliche Zusammensetzung der Finanzierungsquellen, die Höhe des Eigenbeitrags, der Finanzierungssatz für Aktivitäten und die Kosten für die Mitglieder des Konsortiums sind entscheidende Faktoren für Projekte. Mit Blick auf all diese Faktoren schlägt der AdR bei aufwendigen Verkehrsentwicklungsprojekten für die beiden beteiligten Ländern vor, für jedes Grenzgebiet einheitliche Leitlinien und gemeinsame Regelungen der Mitgliedstaaten zu erarbeiten, um die Förderfähigkeit des jeweiligen Projekts noch weiter zu verbessern.

⁽²⁾ <http://cor.europa.eu/en/documentation/studies/Documents/Potential-missing-link.pdf>.

Infrastruktur und Dienstleistungen

17. Bei den Lückenschlüssen geht es nicht nur um den Bau neuer Infrastruktur, sondern auch darum, Dienstleistungen wie neue öffentliche Verkehrsverbindungen für den Personen- und Güterverkehr anzubieten. Möglicherweise können auch vorhandene Strecken reaktiviert werden. Diesbezüglich ist die Marktnachfrage ein grundlegendes Kriterium für die Machbarkeit neuer Verkehrsverbindungen.

18. Für grenzüberschreitende Lückenschlüsse tut ein integriertes Konzept für den Güter- und den Personenverkehr und für alle Verkehrsträger — Straße, Schiene und Wasser — not. Besondere Aufmerksamkeit muss barrierefreien grenzübergreifenden Fahrscheinausstellungs- und Reiseinformationsdiensten, die die Intermodalität fördern, gewidmet werden. Hierfür müssen die Unternehmen, die diese Streckenabschnitte bedienen, insbesondere die staatlichen Unternehmen, sowie die Mitgliedstaaten und Regionen im Bereich ihrer Zuständigkeiten einbezogen und ihre Maßnahmen koordiniert werden.

19. Eine erste Maßnahme ist hier die Abstimmung der Fahrpläne im öffentlichen Verkehr in den Grenzregionen. Eine weitere Maßnahme kann die Vergabe grenzübergreifender Konzessionen für öffentliche Verkehrsträger sein.

20. Auch „langsame“ Verkehrsträger wie das Fahrrad können eine wichtige Rolle in den Grenzregionen spielen. So ist das Fahrrad in vielen Fällen eine Ergänzung zu öffentlichen Verkehrsmitteln; insbesondere in den verkehrsüberlasteten Städten wird das Fahrrad immer stärker genutzt und ist zunehmend wettbewerbsfähiger. Hierfür sind ein grenzübergreifendes Konzept und ein grenzüberschreitendes qualitativ hochwertiges Radinfrastrukturnetz erforderlich. Die Verkehrsentwicklung im Zusammenhang mit dem EuroVelo-Wegenetz dient auch der besseren Erreichbarkeit touristischer Reiseziele und lässt sich insofern auch als soziales und wirtschaftliches Ziel verstehen.

21. In wirtschaftlich weniger entwickelten Gebieten ist ebenfalls eine Gesamtplanung ratsam, um Probleme in Bezug auf die Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen und Einrichtungen auszuräumen.

Die grenzübergreifende Zusammenarbeit muss auf mehreren Ebenen ansetzen

22. Grenzübergänge dürfen nicht nur im Kernnetz liegen, sondern müssen sich auch in den Gesamtnetzen befinden. Dies ermöglicht einen flexibleren Pendlerverkehr und fördert die Erreichbarkeit der Arbeitsplätze auf beiden Seiten der Grenze. Für die Schaffung eines nahtlosen Mobilitätssystems ist eine stärkere grenzübergreifende Zusammenarbeit zwischen allen Regierungs- und Verwaltungsebenen und den beteiligten Partnern erforderlich.

23. Darüber hinaus ist auch eine gemeinsame politische Initiative des Europäischen Parlaments, der Europäischen Kommission, des Europäischen Ausschusses der Regionen und der Mitgliedstaaten erforderlich, die folgende Elemente umfassen könnte:

- Nutzung der laufenden Überprüfung der grenzübergreifenden Zusammenarbeit seitens der Europäischen Kommission zur Beseitigung bestehender Hindernisse für grenzüberschreitende Verkehrslösungen. Der AdR ist bereit, aktiv an der Überwindung dieser Hindernisse mitzuwirken;
- Errichtung einer Plattform zur Bewertung bestehender Projekte sowie Verbreitung von Leitlinien und bewährten Verfahrensweisen;
- Entwicklung einer gemeinsamen Projekt-Pipeline für die Verkehrsinfrastruktur in den Grenzregionen mit starker Unterstützung seitens der GD MOVE der Europäischen Kommission zur Förderung von Wissensaustausch und Zusammenarbeit betreffend grenzüberschreitende Mobilitätsprobleme;
- Nutzung der Interreg-A-Programme zur Förderung einer besseren Planung grenzüberschreitender Infrastruktur und Einrichtungen, zur Integration der Dienstleistungen sowie stärkeren Inanspruchnahme eines Europäischen Verbunds für territoriale Zusammenarbeit (EVTZ) für die Durchführung grenzübergreifender Investitionen auch an Grenzen zwischen Mitgliedstaaten und Drittländern und insbesondere für den Ausbau grenzüberschreitender Verkehrsinfrastrukturabschnitte, sowie anderer Strukturen für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit, die durch den Ausbau ihrer institutionellen Tätigkeiten zu dieser Planung beitragen.

24. Ein Element dieser Initiative kann eine gemeinsame Projekt-Pipeline für die Verkehrsinfrastruktur und die Vereinheitlichung der operativen Normen in den Grenzregionen sein, die auf politischer Ebene überwacht und gefördert werden kann.

In der Europäischen Kommission kann die GD MOVE die Koordinierung für Initiativen, Wissensaustausch und Zusammenarbeit betreffend grenzüberschreitende Mobilitätsprobleme und die Projekt-Pipeline übernehmen.

25. Mit den Interreg-Programmen kann über die reine Finanzierung hinaus eine bessere Planung grenzüberschreitender Infrastruktur und Einrichtungen gefördert werden. Die Zusammenarbeit im Rahmen der Interreg-A-Programme kann für die Koordinierung der Vorgehensweise in Bezug auf grenzübergreifende Mobilitätsprobleme und ihre Lösung von großem Belang sein.

26. Durch die Einrichtung eines Europäischen Verbunds für territoriale Zusammenarbeit (EVTZ) können Investitionen besser genutzt werden. Dies hat auch Vorteile für die Entwicklung grenzüberschreitender Verkehrsinfrastrukturkomponenten.

Frühzeitige Bürgerbeteiligung

27. Die frühzeitige Beteiligung der Bürger bei grenzübergreifenden Projekten ist von wesentlicher Bedeutung, vor allem im Hinblick auf den Erfolg der Projekte, und trägt zur Akzeptanz der Projekte bei. Darüber hinaus können die Bürger so das Potenzial der Grenzgebiete besser erkennen.

28. Bei der Entwicklung grenzüberschreitender Verbindungen muss die geänderte Einstellung gegenüber offenen Grenzen berücksichtigt werden, was u. a. auf die Flüchtlingskrise, die Arbeitslosigkeit und den aufkommenden Nationalismus zurückzuführen ist.

29. Initiativen zur Integration der Bevölkerung in den Grenzgebieten der Mitgliedstaaten mit gemeinsamen Grenzen sowie jener in Grenzgebieten mit EU-Nachbarstaaten sollten gefördert werden. Die Förderung der Verkehrsanbindungen könnte zur Völkerverständigung beitragen. Dies würde auch zu einer Annäherung zwischen den Bürgern und den Unternehmen führen, die wiederum die Lebensqualität der Bürger auf beiden Seiten der Grenze verbessern würde.

Eine Harmonisierung der Technik und der Rechtsvorschriften ist erforderlich

30. Für einen grenzübergreifenden Infrastrukturverbund und eine einheitliche Vorgehensweise seitens der verschiedenen betroffenen Mitgliedstaaten ist eine Harmonisierung der Technik, der Rechtsvorschriften und der Finanzierung unabdingbar. Insbesondere Schienenfahrzeuge und -netze müssen standardisiert werden. Das gilt beispielsweise für die Elektrifizierung und das Europäische Eisenbahnverkehrsleitsystem (European Rail Traffic Management System, ERTMS) oder die in zahlreichen Ländern in Osteuropa geltenden unterschiedlichen Normen für die Spurbreite von Eisenbahnlinien. Bei der technischen Harmonisierung verdienen auch der Abbau von Hindernissen für IKT, die Einrichtung einer gemeinsamen Plattform für Reiseinformationen, Online-Ticketverkäufe und die Modernisierung der Weitergabe von Infrastrukturdaten Erwähnung. Für die Verwirklichung dieser Ziele ist die Einbeziehung der Eisenbahninfrastrukturbehörden, die für die jeweiligen grenzüberschreitenden Verbindungen zuständig sind, und die Koordinierung ihrer Maßnahmen erforderlich.

31. Neben der technischen Harmonisierung ist auch eine Harmonisierung der Rechtsvorschriften und der Genehmigungsverfahren erforderlich, auch um die Fristen für die Durchführung grenzübergreifender Maßnahmen aufeinander abzustimmen. Die Vergabe grenzübergreifender Konzessionen für öffentliche Verkehrsträger kann als Impulsgeber für die Verbesserung des grenzüberschreitenden Mobilitätssystems dienen. In Bezug auf grenzüberschreitende regionale Verkehrsgebiete und Verkehrsbehörden müssen weitaus mehr Anstrengungen unternommen werden.

32. Eine Anpassung und mögliche Ausweitung des luxemburgischen Vorschlags zur Einführung eines Instruments für die Zuordnung und Anwendung spezifischer Vorschriften zur Stärkung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit würde für kleine Abschnitte grenzüberschreitender Verkehrsverbindungen die Anwendung legaler und technischer Vorschriften eines Landes in einem Nachbarland ermöglichen. Dadurch könnten technische Hindernisse abgebaut und Kosten gesenkt werden. Der AdR fordert die Europäische Kommission auf, den Vorschlag eines europäischen grenzübergreifenden Übereinkommens über spezifische Vorschriften in Grenzregionen zu untersuchen, seine mögliche Nutzung zu bewerten und einen Vorschlag für die Modalitäten seiner Durchführung vorzulegen.

Infrastruktur öffnet Grenzen und ist förderwürdig

33. Der überwiegende Teil (95 %) der EU-Mittel (TEN-V-CEF) fließt derzeit in die TEN-V-Kernnetze. Kleine Projekte in den Gesamtnetzen und Maßnahmen zur Anbindung an das TEN-V-Netz sind zwar für die Lösung spezifischer Probleme sowie die Entwicklung grenzübergreifender Beziehungen und Wirtschaftsräume wesentlich, kommen aber derzeit selten für eine (Ko-)Finanzierung in Betracht, ebenso wenig wie für eine nationale Finanzierung. Dies ist zum Teil auf ihre Lage an den Grenzen zurückzuführen. Binnenstrecken und -verbindungen weisen häufig ein höheres Verkehrsvolumen auf.

34. Abgestimmte Pakete aus relativ kleinen Projekten können in erheblichem Maße zur Beseitigung der Hemmnisse in Grenzregionen beitragen. Kleineren grenzübergreifenden Infrastrukturprojekten sollte ebenso wie größeren TEN-V-Projekten Priorität in der europäischen Agenda eingeräumt werden. Neben den Infrastrukturmaßnahmen sollten besonders Initiativen zur Entwicklung der Dienstleistungen und unter den Grenzstaaten abgestimmte Initiativen zur Steuerung der

Mobilitätsnachfrage, wie z. B. Maßnahmen zur Schaffung von Negativanreizen für die Nutzung von Privatfahrzeugen und zur Förderung der Nutzung kollektiver Verkehrsträger und gemeinsam genutzter Mobilitätsangebote, hervorgehoben werden. Neben EU-Mitteln sind für Infrastrukturinvestitionen auch Eigenmittel nötig. Die aus EU-Mitteln (ESIF) finanzierten Klein- und Großprojekte erfordern einen Eigenbeitrag seitens der Projektpartner. Dieser Beitrag sollte von den Mitgliedstaaten durch eine variable nationale (Ko)Finanzierung auf der Grundlage der Zuständigkeitsverteilung in ihrem Mitgliedstaat ergänzt werden. Der Schlüssel zur erfolgreichen Umsetzung und zur Ausschöpfung der Mittel sind grenzübergreifende Projekte und die finanzielle Stabilität der Partner des Konsortiums.

35. Hinsichtlich des Güterverkehrs kann es sinnvoll sein, Maßnahmen zur Vereinheitlichung der Straßenverkehrsregeln mithilfe von Initiativen zu fördern, mit denen die Auswirkungen der in bestimmten Mitgliedstaaten geltenden Beschränkungen auf den Straßenverkehr verringert werden, und die Entwicklung intermodaler Terminals als Schnittstelle für den Schienen- und Straßenverkehr im grenzüberschreitenden Verkehr voranzutreiben.

36. Alternative Finanzierungsmodelle können hierzu beitragen, wobei eine Vereinfachung der Vorschriften für Ausschreibungen und staatliche Beihilfen von wesentlicher Bedeutung ist. Bei der Planung der Verwendung von Direktmitteln der EU können bereits bei der Projektentwicklung Unsicherheiten bezüglich der Sicherstellung des Eigenbeitrags der staatlichen und nichtstaatlichen Akteure entstehen. Angesichts des erheblichen Umfangs der Infrastrukturinvestitionen kann es sich lohnen, über die Einrichtung eines Eigenmittelfonds für die Verkehrsentwicklung und Projektentwicklungshilfen sowie über gemeinsame und nationale Fonds nachzudenken. Bei grenzübergreifenden Kooperationsprojekten stehen die Partnerschaften häufig bereits in der Planungsphase aufgrund fehlender Eigenmittel vor Problemen.

37. Der Europäische Fonds für strategische Investitionen (EFSI) eröffnet Möglichkeiten zur innovativen Finanzierung von Mobilitäts- und Infrastrukturprojekten in Grenzregionen. Der AdR begrüßt daher die verstärkte Ausrichtung von EFSI 2.0 auf die Finanzierung einer größeren Zahl an grenzüberschreitenden und nachhaltigen Projekten.

38. Der EFSI hat größere Wirkung, wenn grenzübergreifende finanzielle Einrichtungen oder Partnerschaften bestehen. Es sollte untersucht werden, wie ein Europäischer Verbund für territoriale Zusammenarbeit (EVTZ) sich als Struktur hierfür eignen könnte und kapitalisiert werden kann, um für EFSI- und/oder EIB-Förderung infrage zu kommen.

39. Im Rahmen des EFSI sollten zusätzliche Finanzinstrumente in Bezug auf die Garantien entwickelt werden, um die Durchführung von Maßnahmen von grenzübergreifender Bedeutung zu fördern, die zwar für das Netz und die Verbesserung der Mobilität und der Dienstleistungen wesentlich, aber wenig rentabel sind.

40. Die Elektrifizierung bestehender und gut genutzter Schieneninfrastruktur kann sich für einen koordinierten Einsatz von EFSI eignen.

Geografie und Kosten-Nutzen-Verhältnis sind wichtige Faktoren

41. Die Grenzregionen unterscheiden sich im Hinblick auf ihre Merkmale und ihr Niveau. So gibt es großstädtische Grenzregionen und eher ländliche Grenzregionen. Außerdem wirken sich die geografische Lage und die natürlichen Hindernisse auf die Möglichkeiten für die Schaffung ausreichender und effizienter grenzüberschreitender Verbindungen aus, die zudem die ländlicheren Regionen oder Regionen in Randlage fördern sollten, die strategisch wichtig gelegen sind, allerdings kaum über grenzüberschreitende Verbindungen verfügen. Aufgrund des unterschiedlichen regionalen Entwicklungsstands beeinflussen die wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Phänomene in den Grenzgebieten der Drittstaaten, insbesondere die Beschäftigungslage, die Bemühungen der Grenzregionen um wirtschaftliche Entwicklung erheblich.

42. In Inselregionen sind Fährschiffe oftmals die einzige Verbindung zum Umland. Diesem Aspekt muss besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden.

43. Besondere Aufmerksamkeit muss auch den Grenzregionen in Berggebieten gewidmet werden, da einige Gebirgsketten nur schwer überwindbare Grenzhindernisse sind, die eine spezifische und kostspielige Infrastruktur (Viadukte, Tunnel usw.) erfordern. Bessere Schienenverbindungen in Bergregionen können eine erhebliche Emissionsminderung und Verbesserung der Luftqualität bewirken und auch das Tourismuspotenzial optimieren und so zur demografischen und ökologischen Nachhaltigkeit der Bergregionen beitragen.

44. Bei der Entwicklung und Beschließung grenzübergreifender Projekte müssen Kosten-Nutzen-Analysen erstellt und Vorarbeiten zur Sicherstellung der erfolgreichen Durchführung der Entwicklungsprojekte geleistet werden. Eine Infrastrukturverbindung wie eine Eisenbahnlinie ist häufig mit hohen Kosten verbunden. Es muss bedacht werden, dass bei der Durchführung von Projekten je nach Mitgliedstaat häufig unterschiedliche Schritte in puncto Auftragsvergabe, Recht, Finanzfragen und Risikoanalyse zu unternehmen sind. Außerdem müssen auch die Betriebskosten für diese Linie im Beschlussfassungsprozess berücksichtigt werden.

45. Es dürfen nicht nur kurzfristige Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen zugrunde gelegt werden, sondern es gilt, auch den strategischen Wert neuer Verbindungen stärker zu beachten, die die Entwicklung in Grenzregionen (in Randlage) katalysieren können. Deshalb müssen bei grenzübergreifenden Projekten bereits in der Phase der Planung und Kostenanalyse der Infrastruktur auch die Verkehrsentwicklungsstrategien der Mitgliedstaaten sowie ihre auf Umweltschutz, technologische Forschung und Innovation ausgerichteten Strategien berücksichtigt und für entsprechende Übereinstimmung gesorgt werden.

Brüssel, den 8. Februar 2017

*Der Präsident
des Europäischen Ausschusses der Regionen*

Markku MARKKULA
