

**Stellungnahme des Ausschusses der Regionen**

- „Jahresbericht der sechs europäischen Koordinatoren zum aktuellen Stand bestimmter Projekte des transeuropäischen Verkehrsnetzes“
- „Transeuropäische Netze: Entwicklung eines integrierten Konzepts“
- „Ausdehnung der wichtigsten transeuropäischen Verkehrsachsen auf die Nachbarländer“

(2007/C 305/02)

**DER AUSSCHUSS DER REGIONEN**

- betont zuallererst die Bedeutung der TEN-V, die einen wesentlichen Beitrag zur Verwirklichung der Ziele der Lissabon-Strategie leisten;
- betont zudem, dass sich die Mitgliedstaaten für die nationalen Abschnitte der einzelnen TEN-V-Korridore auf solide Parameter einigen müssen, wobei den Koordinatoren hier eine Schlüsselrolle zukommt, und ruft daher die Kommission auf, diese Einigung zur Vorbedingung für eine finanzielle Unterstützung mit EU-Mitteln zu machen;
- ist der Ansicht, dass die Europäische Kommission auch die Vernetzung der unterschiedlichen Akteure auf lokaler und regionaler Ebene, die von den vorrangigen TEN-V-Vorhaben betroffen sind, beispielsweise durch die Veranstaltung eines jährlichen Forums fördern könnte. Der Ausschuss der Regionen wäre an einer derartigen Veranstaltung interessiert und zur Zusammenarbeit mit der Europäischen Kommission bereit;
- bedauert erneut die eklatante Inkohärenz zwischen der grundlegenden Bedeutung der TEN für die EU, auf die in der Kommissionsmitteilung eindeutig hingewiesen wird, sowie der möglicherweise entscheidenden Rolle finanzieller Anreize seitens der EU einerseits und der sehr geringen Höhe der bereitgestellten Mittel andererseits, auch wenn diese auf grenzüberschreitende Abschnitte und Engpässe ausgerichtet sind, und betont daher, dass Synergien zwischen allen auf EU-Ebene verfügbaren Finanzierungsquellen erzielt werden müssen;
- unterstreicht die Bedeutung der Ausdehnung der Verkehrsachsen über die Außengrenzen der EU hinaus, um den Güter- und Personenverkehr nicht nur mit den Nachbarländern, sondern auch mit dem Rest der Welt auszubauen.

**Referenzdokumente**

Jahresbericht der sechs europäischen Koordinatoren zum aktuellen Stand bestimmter Projekte des transeuropäischen Verkehrsnetzes

KOM(2006) 490 endg.

Transeuropäische Netze: Entwicklung eines integrierten Konzepts

KOM(2007) 135 endg.

Ausdehnung der wichtigsten transeuropäischen Verkehrsachsen auf die Nachbarländer

KOM(2007) 32 endg.

**Berichterstatter:** Bernard SOULAGE, Erster Vizepräsident des Regionalrates Rhône-Alpes (FR/SPE)

**Politische Empfehlungen**

## DER AUSSCHUSS DER REGIONEN

## A. TEN-V

## Ganz allgemein

1. betont zuallererst die Bedeutung der TEN-V, die einen wesentlichen Beitrag zur Verwirklichung der Ziele der Lissabon-Strategie leisten. Durch die Erleichterung des freien Personen- und Warenverkehrs stärken sie den territorialen Zusammenhalt und die Wettbewerbsfähigkeit der Regionen. Die in den verschiedenen Regionen lebenden Unionsbürger werden die Auswirkungen der TEN-V in ihrem Alltag spüren können, was der Legitimität der Europäischen Union nur zuträglich sein kann.

## In Bezug auf die Berichte der Koordinatoren

2. möchte den Koordinatoren ausdrücklich für ihre effiziente Arbeit danken, um die Verwirklichung der vorrangigen TEN-V-Vorhaben voranzubringen, wodurch die Zweckdienlichkeit ihres Auftrags bekräftigt wird;

3. anerkennt, dass durch ihre Arbeit und die daraus resultierende Mitteilung der Europäischen Kommission diese Vorhaben und den Stand ihrer Verwirklichung nun erheblich klarer sind, und hofft, dass dieser Dialog zwischen dem Ausschuss der Regionen und der Europäischen Kommission aktiv weitergeführt wird, da zahlreiche Regionen direkt an derartigen Investitionen in ihrem Gebiet interessiert sind;

4. nimmt insbesondere die Arbeitsschwerpunkte der Koordinatoren zur Kenntnis, die folgendes ermöglicht haben:

- eine weitaus genauere Kenntnis der Vorhaben und des tatsächlichen Standes ihrer Verwirklichung, wodurch es möglich sein sollte, die Förderung aus TEN-V-Mitteln ganz gezielt auf einzelne Vorhaben auszurichten;
- eine merkliche Verbesserung der Koordinierung zwischen den betroffenen Akteuren in den grenzüberschreitenden Teilstücken, die als die „heikelsten“ Abschnitte anerkannt wurden, und somit auch der Effizienz der Verfahren zur Untersuchung und Konzipierung von Vorhaben, insbesondere wenn es an einer formellen internationalen Struktur fehlt (beispielsweise zwischen Slowenien und Italien);
- die Zuweisung jedes einzelnen Vorhabens an einen Koordinator, wodurch die oftmals komplexen Funktionsweisen der Regierungskonferenzen für grenzüberschreitende Vorhaben vereinfacht und das Gewicht sowie die Unabhängigkeit der EU bei der Förderung bzw. Verteidigung eines Vorhabens in

die Waagschale geworfen werden können (beispielsweise Frau de Palacio im Falle der Verbindung Lyon-Turin);

5. hält fest, dass die Arbeit der Koordinatoren auch die Abstimmung zwischen den einzelnen Ministerien ein- und desselben Mitgliedstaates erleichtert hat, waren diese doch der Beobachtung durch einen Außenstehenden ausgesetzt;

6. pflichtet der Europäischen Kommission darin bei, dass grenzüberschreitende Vorhaben ausreichend unterstützt werden müssen (zur Erreichung der kritischen Masse, die laut Einschätzung der Koordinatoren meist der gemäß der Verordnung erlaubten Höchstförderquote gleichkommt), um sie voranzubringen und so einen maximalen Hebeleffekt wie auch eine mobilisierende Wirkung für den Bau nationaler Zufahrtswege zu erzielen;

7. unterstreicht die grundlegende Frage der Interoperabilität, die in starkem Maße für die wirtschaftliche Ausschöpfung der Investitionen ausschlaggebend ist, und insbesondere die im Rahmen der Einführung des ERMTS-Systems (European Rail Traffic Management System) getroffenen Entscheidung, dieses auf sechs vorrangige Gütertransportkorridore auszurichten, wodurch die sinnvolle Nutzung der Investitionen in neue Infrastrukturen auf diesen Achsen erleichtert und ein größerer Anreiz für derartige Investitionen geschaffen wird;

8. betont zudem, dass sich die Mitgliedstaaten für die nationalen Abschnitte der einzelnen TEN-V-Korridore auf solide Parameter einigen müssen, wobei den Koordinatoren hier eine Schlüsselrolle zukommt; der Ausschuss der Regionen ruft daher die Kommission auf, diese Einigung zur Vorbedingung für eine finanzielle Unterstützung mit EU-Mitteln zu machen;

9. betont wie der Großteil der Koordinatoren, dass die Mitgliedstaaten Maßnahmen ergreifen müssen, um diese Investitionen besser zu nutzen (Förderung der Verkehrsverlagerung, sinnvolle Festlegung der vorrangigen Infrastrukturmutzungsmöglichkeiten, Optimierung der zeitlichen Planung von Investitionen in einem Korridor);

10. schlägt vor, dass die Koordinatoren auch beim Erfahrungsaustausch zwischen einzelnen Vorhaben mitwirken, um zumindest einen Austausch von Ideen und bewährten Verfahren für die Analyse, Konzipierung und Finanzierung von Vorhaben zu gewährleisten, wenn nicht gar für kohärente Vorgehensweisen zu sorgen. Die Europäische Kommission könnte auch die Vernetzung der unterschiedlichen Akteure auf lokaler und regionaler Ebene, die von den vorrangigen TEN-V-Vorhaben betroffen sind, beispielsweise durch die Veranstaltung eines jährlichen Forums fördern. Der Ausschuss der Regionen wäre an einer derartigen Veranstaltung interessiert und zur Zusammenarbeit mit der Europäischen Kommission bereit;

11. empfiehlt angesichts der bisherigen positiven Erfahrungen neben der Ausweitung des Auftrags der bereits eingesetzten Koordinatoren die mögliche Einsetzung weiterer Koordinatoren für EU-finanzierte vorrangige Vorhaben im Verkehrsbereich, insbesondere für Bereiche, die eines kräftigen, oft politischen Anstoßes benötigen, um Schwierigkeiten in der Planungs- und Bauphase zu überwinden und darüber hinaus für vorrangige Vorhaben mit besonderer Bedeutung. Der Ausschuss der Regionen weist gleichwohl darauf hin, dass bislang nur für sechs Vorhaben, deren Planung bereits weit gediehen ist, Koordinatoren eingesetzt wurden, obgleich andere vorrangige Korridore, an denen mehr Mitgliedstaaten beteiligt sind, diese Unterstützung eher benötigen (z.B. das Vorhaben Nr. 22, an dem acht Mitgliedstaaten beteiligt sind);

12. merkt an, dass in den verschiedenen, bereits seit Juli 2006 vorliegenden Berichten der Koordinatoren unabkömmliche und dringliche weitere Schritte ermittelt werden, um den Vorhaben Glaubwürdigkeit zu verleihen, und Verpflichtungen für die Mitgliedstaaten formuliert wurden, um die Hauptinvestition optimal zu nutzen, und

13. empfiehlt daher, Bilanz über den bisherigen Stand der Verwirklichung und die bislang eingehaltenen Verpflichtungen zu ziehen, um über eine bessere Entscheidungsgrundlage für die Gewährung von TEN-V-Mitteln für den Zeitraum 2007-2013 zu verfügen. Die Analysen und Empfehlungen der Koordinatoren sollten bei der Entscheidung über die Gewährung von Zuschüssen, insbesondere aus dem TEN-Mehrjahresprogramm, maßgeblich berücksichtigt werden;

14. hält fest, dass die Unsicherheit der Gemeinschaftsfinanzierung über 2013 hinaus die Verwirklichung derjenigen Vorhaben bremsen könnte, die wahrscheinlich nur mit geringen Ausgaben im laufenden Haushaltsplan verbunden sind, und fordert daher, Mechanismen für die Abfederung dieses Nachteils vorzusehen;

15. weist darauf hin, dass die Europäische Kommission bei von Koordinatoren unterstützten vorrangigen Vorhaben über genauere, detailliertere und umfassendere Informationen bezüglich ihres Planungsstands verfügt. Dies darf die Gleichbehandlung sämtlicher Vorhaben nicht beeinträchtigen;

16. bedauert allerdings, dass keine Vergleichsanalyse der Vorhaben, ihres Durchführungsstandes und ihrer gegenseitigen Synergien durchgeführt wurde, und empfiehlt, dass die Europäische Kommission künftige Analysen aufgrund aktueller und zutreffender statistischer Angaben erstellt, die in geeigneter Form bei den betroffenen Mitgliedsstaaten erhoben wurden. Zwar wird in der Kommissionsmitteilung die Notwendigkeit einer optimalen Koordinierung zwischen einzelnen Vorhaben betont, um die TEN-V so rasch wie möglich zu verwirklichen, doch wurde keinerlei diesbezügliche Analyse vorgenommen. Dies könnte im Rahmen der „Lenkungsgruppe für die transeuropäischen Verkehrsnetze“ erfolgen. Eine derartige Analyse könnte zusätzliche klärende Informationen für die sehr strengen Kriterien unterliegende Vergabe europäischer Fördermittel für den Zeitraum 2007-2013 liefern.

In Bezug auf die „Lenkungsgruppe für die transeuropäischen Verkehrsnetze“

17. stimmt den Aussagen der Europäischen Kommission zu, dass Synergien zwischen den TEN-Vorhaben auf ein- und derselben Strecke erzielt werden müssen und die daraus entstehenden

Vorteile für Investitionen (Kostensenkung, geringe Auswirkungen auf die Region) und die Effizienz der Vorhaben selbst von großem Interesse sind;

18. hofft, dass dieses Ziel, Synergien zu schaffen, angesichts der bestehenden Schwierigkeiten, Vorhaben sehr unterschiedlicher Art miteinander zu verbinden (z.B. Eisenbahntunnel und Hochspannungsleitungen), über das angekündigte Handbuch des bewährten Verfahrens hinaus in der Arbeit der Koordinatoren berücksichtigt wird;

19. bedauert erneut die eklatante Inkohärenz zwischen der grundlegenden Bedeutung der TEN für die EU, auf die in der Kommissionsmitteilung eindeutig hingewiesen wird, sowie der möglicherweise entscheidenden Rolle finanzieller Anreize seitens der EU einerseits und der sehr geringen Höhe der bereitgestellten Mittel andererseits, auch wenn diese auf grenzüberschreitende Abschnitte und Engpässe ausgerichtet sind, und betont daher, dass Synergien zwischen allen auf EU-Ebene verfügbaren Finanzierungsquellen erzielt werden müssen. Die Europäische Union sollte außerdem eventuell in Zukunft verfügbare neue Finanzierungsmöglichkeiten beleuchten. In diesem Zusammenhang erscheint eine mittelfristige Überarbeitung der Eurovignette-Richtlinie im Hinblick auf die Berücksichtigung der externen Kosten erforderlich;

20. hält fest, dass die Verwirklichung der 30 vorrangigen Achsen den Anstieg der verkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen lediglich um 4 % bremsen wird — ein sehr schwaches Ergebnis, und empfiehlt daher, dass im Zuge einer Überarbeitung der Eurovignette-Richtlinie externe Kosten entsprechend berücksichtigt werden, um so Maßnahmen für die Verkehrsverlagerung treffen zu können, insbesondere, aber nicht ausschließlich nur in sensiblen Regionen und Gebieten, für die auch direktere und zielgerichtetere Maßnahmen vorgesehen werden sollten. Dazu könnten die von der Europäischen Kommission angeregte Nutzung der neuen Informationstechnologien ebenso wie die Entwicklung intelligenter Verkehrssysteme beitragen, bei der beispielsweise die asiatischen Länder bereits weitaus größere Fortschritte als Europa erzielt haben;

21. befürwortet den gewünschten Ausbau öffentlich-privater Partnerschaften (ÖPP), insbesondere durch die Gewährleistung einer größeren Rechtssicherheit und die Entwicklung innovativer Finanzinstrumente seitens der EIB. Den unbestreitbaren Vorteilen dieser Partnerschaften müssen allerdings stets die etwaigen anfänglichen Mehrkosten gegenübergestellt werden. Die Risikoübertragung muss ebenfalls genau festgelegt werden;

22. betont, dass die Vorteile der Marktöffnung zwar beispielsweise im Telekommunikationssektor bereits eindeutig auszumachen sind, im Schienenverkehr jedoch noch auf sich warten lassen. Die Hoffnung, dass Privatinvestoren in den Schienenverkehr in gleichem Umfang wie in den Telekommunikationssektor investieren, ist zwar unrealistisch, doch sollte eine Öffnung dieses Sektors zumindest eine bessere Nutzung der öffentlichen Investitionen ermöglichen;

23. fordert, dass die Regeln für die Nichtanrechnung auf die Staatsschulden (im Sinne der Maastrichter Konvergenzkriterien) für Kredite, die für derartige Vorhaben aufgenommen werden, bezüglich F&E-Investitionen genauer festgelegt und möglicherweise sogar gelockert werden. Diese Frage sollte gewisslich für jedwede Investition gestellt werden, die für die Entwicklung der EU von strategischer Bedeutung ist.

B. *Ausdehnung der wichtigsten transeuropäischen Verkehrsachsen auf die Nachbarländer*

Ganz allgemein

24. unterstreicht die Bedeutung der Ausdehnung der Verkehrsachsen über die Außengrenzen der EU hinaus, um den Güter- und Personenverkehr nicht nur mit den Nachbarländern, sondern auch mit dem Rest der Welt auszubauen;

25. fügt an, dass durch die Verbesserung der Verbindungen zu den EU-Nachbarländern auch die umfangreichen Investitionen in die TEN-V effizienter genutzt werden können;

26. anerkennt, dass die koordinierte Entwicklung und die Integration des Verkehrswesens zwischen der EU und ihren Nachbarländern umfassend zur Verwirklichung der Ziele der Lisbon-Strategie beitragen, da sie den Handel, das nachhaltige Wachstum und den sozialen Zusammenhalt fördern;

27. stellt fest, dass diese Ausdehnung ein wesentlicher Faktor für die Stabilisierung der Demokratie und der Wirtschaft in den Nachbarländern ist, sich auch in die europäische Nachbarschaftspolitik und die Verbreitung des *Acquis communautaire* einreicht und somit die Zusammenarbeit mit den Nachbarländern der EU auf allen Ebenen erleichtert und für einige Länder möglicherweise sogar den ersten Schritt auf dem Weg zu einem künftigen Beitritt darstellt.

In Bezug auf den Bericht der hochrangigen Gruppe

28. unterstreicht zunächst die außerordentliche Qualität des Berichts der hochrangigen Gruppe unter dem Vorsitz von Frau de Palacio, deren Arbeit vom Ausschuss stets geschätzt wurde;

29. hält das Konsultationsverfahren für sehr zweckdienlich, hat es doch die Möglichkeit geboten, die Arbeit der hochrangigen Gruppe zu legitimieren und zu bereichern;

30. bringt seine Hoffnung zum Ausdruck, dass dieser sehr umfangreiche und detaillierte Bericht als Grundlage für die Festlegung konkreter Maßnahmen dient, die kurz- und mittelfristig umgesetzt werden sollen;

31. betont die Relevanz der ermittelten grenzüberschreitenden Achsen:

- die fünf grenzüberschreitenden Achsen decken den gesamten Verbindungsbedarf durch die Weiterführung der vorrangigen TEN-V-Achsen ab, indem sie diese in großen Sektoren zusammenfasst;
- die Hochgeschwindigkeitsseewege, die ein grundlegendes Element für die derzeitige Entwicklung des Welthandels sind, werden richtigerweise als eigene Achse berücksichtigt;
- hält fest, dass die für mögliche Verbesserungen aufgezeigten Wege denjenigen sehr ähnlich sind, die in der EU für die Verwirklichung der TEN-V ermittelt wurden:
  - bessere Koordinierung zwischen den Ländern entlang ein- und derselben Achse;
  - Abbau von Engpässen jedweder Art;

- Verbesserung der Interoperabilität;
- Austausch bewährter Verfahren;

32. begrüßt in diesem Zusammenhang die Initiative der Europäischen Kommission zur „Aufnahme eines Projekts zur Ermittlung von Engpässen in der Güterverkehrslogistik und ihren Lösungen“;

33. weist darauf hin, dass in dem Bericht genaue Fristen festgelegt wurden, die jedoch in der Mitteilung nicht aufgegriffen wurden, und zwar eine Überprüfung und Aktualisierung der wichtigsten Achsen und Vorhaben sowie der horizontalen Maßnahmen im Jahr 2010 mit einer Halbzeitbewertung im Jahr 2008.

In Bezug auf die Kommissionsmitteilung an sich

34. befürwortet die Empfehlung an den Rat und das Europäische Parlament, den Vorschlag zur Überarbeitung des Konzeptes der gesamteuropäischen Verkehrskorridore und -räume auf der Grundlage der Leitlinien des Berichts anzunehmen;

35. bedauert indes, dass diese Achsen zwar als „multimodal“ eingestuft werden, jedoch keine allgemeine Leitlinie in Bezug auf den bevorzugten Einsatz des einen oder anderen Verkehrsträgers ausgearbeitet wurde mit Ausnahme der Hochgeschwindigkeitsseewege, deren Bedeutung der Ausschuss an dieser Stelle unterstreichen möchte; eine solche allgemeine Leitlinie würde insbesondere die Möglichkeit bieten, die Verkehrsverlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsträger zu fördern;

36. erinnert an dieser Stelle an einige der zentralen Punkte seiner Stellungnahme vom 14. Februar 2007 zur Halbzeitbilanz zum Verkehrsweißbuch von 2001:

- Die Ausdehnung des TEN-V-Netzes in die Nachbarländer ist zwar eines der wichtigsten Ziele der europäischen Verkehrspolitik, doch muss die Vollendung der TEN-V in den 27 Mitgliedstaaten für die EU weiterhin Vorrang haben;
- eines der Ziele der europäischen Verkehrspolitik muss der Abbau der Umweltauswirkungen des Verkehrs einschl. der Umsetzung der Vorgaben des Kyoto-Protokolls zur Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen sein (Ziffer 1.4);
- ferner gilt es, die Verteilung des Landverkehrs auf die einzelnen Verkehrsträger auszugleichen und Strategien zur Förderung von Inter- und Multimodalität zu entwickeln (Ziffer 2.1);

37. fordert daher und angesichts der bereits in den öffentlichen Anhörungen zum Ausdruck gebrachten Besorgnis, dass das Augenmerk auf Umweltaspekte gerichtet wird und die Wahl der Verkehrsträger im Einklang mit den Verpflichtungen des Kyoto-Protokolls und den Zielen der nachhaltigen Entwicklung erfolgt;

38. betont die Notwendigkeit und Dringlichkeit bereichsübergreifender Maßnahmen zur Förderung der Interoperabilität. Diese Maßnahmen sind sehr wohl in der Kommissionsmitteilung ebenso wie die Grundsätze für die Konzipierung von Aktionsplänen enthalten;

39. befürwortet die vorgeschlagene institutionelle Struktur mit folgenden drei Ebenen:

- regionalen Lenkungsgruppen, die untereinander zusammenarbeiten,
- Ministerkonferenzen für strategische Entscheidungen und
- ein Sekretariat, das administrative und technische Unterstützung leistet;

und fordert darüber hinaus für die Zukunft, dass

- erstens die Finanzierung des Sekretariats durch die betroffenen Länder und die Europäische Kommission gemeinsam erfolgt, um die Qualität und die Kontinuität seiner Arbeit zu sichern, und
- zweitens das Sekretariat bei der Vergabe von Zuschüssen für Projekte im Vorfeld einbezogen wird;

40. bedauert eine gewisse Zurückhaltung in der Kommissionsmitteilung in Bezug auf konkrete Maßnahmen sowohl für

Investitionen als auch für die Umsetzung der institutionellen Vorschläge;

41. fordert daher umgehend und gleichzeitig mit der Einrichtung der regionalen Lenkungsgruppen die Aufnahme von Sondierungsgesprächen mit den Nachbarländern, um konkrete kurz- und langfristige Maßnahmen abzustecken;

42. fordert, dass dann aber auch gleich die finanziellen Auswirkungen, die zwar in dem Bericht der hochrangigen Gruppe sehr wohl dargelegt, in der Kommissionsmitteilung jedoch ausgeklammert werden, geprüft werden;

43. fordert ferner die umfassende Einbindung der lokalen und regionalen Gebietskörperschaften in die Konzipierung und Durchführung der Maßnahmen, um zweckdienliche Synergien mit der lokalen Wirtschaftsentwicklung wie auch der Raumplanung zu erreichen.

Brüssel, den 10. Oktober 2007

Der Präsident  
des Ausschusses der Regionen  
Michel DELEBARRE

---