

Stellungnahme des Ausschusses der Regionen zu: „Überarbeitung des Rechtsrahmens der TEN-V“

(2012/C 225/11)

DER AUSSCHUSS DER REGIONEN

- weist darauf hin, dass die europäische Verkehrspolitik der Zugänglichkeit des Binnenmarktes und der nachhaltige Entwicklung für sämtliche Regionen der EU sowie dem wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalt Europas zuträglich sein muss;
- befürwortet den von der Kommission vorgeschlagenen Regelungsansatz in Form eines Verkehrsnetzes auf zwei Ebenen mit 10 Verkehrskorridoren und 30 vorrangigen Vorhaben;
- unterstützt den Vorrang, der der Interoperabilität und der Intermodalität sowie den Verkehrslücken und -engpässen eingeräumt wird;
- stimmt dem Ausbau der Maßnahmen zur Verkehrsverlagerung auf die Schiene, die Wasserstraßen und den Seeweg und den Maßnahmen für ein intelligentes Verkehrsmanagement zu;
- betont, dass die Europäische Kommission über umfangreiche Verwaltungs- und Entscheidungsbefugnisse für die TEN-V-Vorhaben verfügen muss, und fordert die Stärkung der Zuständigkeiten des „europäischen Koordinators“;
- unterstreicht die Zuständigkeiten der lokalen und regionalen Gebietskörperschaften im Bereich der Entscheidungsfindung, Planung und Finanzierung;
- fordert die verpflichtende Einbindung der lokalen und regionalen Gebietskörperschaften in die Korridorplattformen und ruft zur Unterzeichnung von „Programmverträgen“ zwischen der Europäischen Union, den einzelnen Mitgliedstaaten und den betroffenen Regionen auf;
- befürwortet den Grundsatz der Finanzierung des Kernnetzes im Wege der Fazilität „Connecting Europe“ und plädiert für die Schaffung neuer Finanzierungsquellen wie etwa europäische Anleihen;
- plädiert für eine europaweite Besteuerung des Verkehrsbereichs nach dem Grundsatz der Internalisierung der externen Kosten der umweltschädlichsten Verkehrsträger.

Berichterstatter	Bernard SOULAGE (FR/SPE), Vizepräsident des Regionalrates Rhône-Alpes
Referenzdokument	Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes COM(2011) 650 final

I. POLITISCHE EMPFEHLUNGEN

DER AUSSCHUSS DER REGIONEN

Allgemeine Bemerkungen

1. begrüßt die Absicht der Europäischen Kommission, die **Verwirklichung** des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) zu **beschleunigen**, dessen Bilanz nach 20 Jahren angesichts der daran geknüpften ehrgeizigen und grundlegenden Ziele eher gemischt ausfällt;

2. stimmt den **Zielen der europäischen Verkehrspolitik** und dem Stellenwert des TEN-V zu, mit denen insbesondere folgende Aspekte gefördert werden müssen:

- Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit und der Wirtschaftsleistung der Städte und Regionen der EU;
- Zugänglichkeit aller Regionen der EU zum Binnenmarkt;
- Nutzung der modernsten technischen oder betrieblichen Konzepte (Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe c);
- wirtschaftlicher, sozialer und territorialer Zusammenhalt in Europa (Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe d);
- nachhaltige Entwicklung, insbesondere die Ziele zur Verringerung der Treibhausgasemissionen (Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe b);
- ausgewogene Entwicklung aller europäischen Regionen, auch der Gebiete in äußerster Randlage (Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe j);

3. pflichtet der Europäischen Kommission darin bei, dass die **derzeitige Infrastruktur** trotz der umfangreichen Fortschritte beim Aufbau eines europäischen Verkehrsnetzes sowohl geografisch als auch zwischen den Verkehrsträgern noch immer zu stark **fragmentiert** ist; von diesem Problem sind ganz besonders die durch räumliche Hindernisse benachteiligten Gebiete betroffen wie die Insel- und Berggebiete und die Regionen in äußerster Randlage;

4. vertritt die Auffassung, dass die allgemeineren Ziele, die sich die EU in ihrer **Europa-2020-Strategie** gesetzt hat, ausdrücklicher in die vorgeschlagene Verkehrspolitik aufgenommen und der soziale und territoriale Zusammenhalt in der gesamten EU gestärkt werden müssen;

5. befürwortet das **proaktive, multimodale und pragmatische** Konzept der Europäischen Kommission, das auf Investitionsplanung beruht und zwischen **zwei Ebenen** im Verkehrsnetz unterscheidet, namentlich:

— einem **Gesamtnetz**, das bis spätestens 31. Dezember 2050 fertiggestellt sein soll, und

— einem **Kernnetz**, das aus den strategisch wichtigsten Verkehrsachsen besteht und den größten europäischen Mehrwert bringt. Dieses Netz soll bis spätestens 31. Dezember 2030 fertiggestellt sein;

6. hofft, dass die **lokalen und regionalen Gebietskörperschaften** umfassend in die Vorbereitung und Durchführung der in der TEN-V-Planung enthaltenen Maßnahmen eingebunden werden;

7. fragt sich angesichts der starken Haushaltszwänge, die derzeit auf den öffentlichen Finanzen der Mitgliedstaaten und nachgeordneten Gebietskörperschaften lasten, in welchem Umfang tatsächlich **die finanziellen Mittel** für die erforderlichen Investitionen mobilisiert werden können, um Zusammenhalt und Entwicklung in der gesamten EU zu stärken;

Der Rechtsrahmen

8. begrüßt die Entscheidung der Europäischen Kommission, eine **Verordnung** mit unmittelbarer Geltung **vorzuschlagen**. Diese Option erscheint

— die einzige Möglichkeit, um die Teilnahme einer großen Zahl an verschiedenen Akteuren an der Funktionsweise des TEN-V zu koordinieren, und zwar „Mitgliedstaaten und (...) regionale und lokale Behörden, Infrastrukturbetreiber, Verkehrsunternehmen sowie andere öffentliche und private Stellen“ (Artikel 5);

— am besten geeignet, um den ehrgeizigen Zeitplan einzuhalten;

— folgerichtig, um die Mitgliedstaaten zur Einhaltung des Zeitplans und zur Kofinanzierung anzuhalten;

9. unterstützt den Vorrang, der der **Interoperabilität** in dem neuen Rechtsrahmen eingeräumt wird. Dadurch bietet sich eine echte Chance für den Verbund des europäischen Verkehrssystems, indem die Umsetzung gemeinsamer Verfahren und Normen für alle europäischen Akteure gefördert wird; fordert außerdem, dass der **Intermodalität** beim Aufbau von Verkehrsinfrastruktur sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr (Artikel 34) eine Schlüsselstellung zuerkannt wird, um die Kontinuität der Verkehrsströme und die konkrete Ausgestaltung des Begriffs der Verkehrskette soweit wie möglich zu erleichtern. Es

sind zahlreiche Verbesserungen möglich, insbesondere für Reisende in Bezug auf integriertes Ticketing, Übersichtlichkeit von Fahrplänen und Abstimmung von Anschlüssen sowie für den Güterverkehr in Bezug auf Zuverlässigkeit und Dienstqualität;

Grundsätze und Architektur des TEN-V

Grundsätze des TEN-V

10. unterstützt die Europäische Kommission in ihrer Entscheidung und Absicht zur Verwirklichung des TEN-V, wobei die Durchführung der aktuellen **30 vorrangigen Vorhaben und der horizontalen Prioritäten** zur Entwicklung von Verkehrsmanagementsystemen für die Förderung der Interoperabilität gewährleistet wird; fordert die Europäische Kommission außerdem auf, die bereits durchgeführten Arbeiten für Vorhaben, die schon früher als vorrangig festgelegt wurden, zu berücksichtigen, um die Kontinuität des europäischen Handelns zu gewährleisten;

11. zeigt sich zufrieden, dass die Infrastrukturvorhaben **auf bestehenden Netzen aufbauen**, die verbessert und miteinander verbunden werden sollen (Artikel 7). Mit den ausgewählten Vorhaben kann nicht nur neue Verkehrsinfrastruktur geschaffen, sondern auch bestehende Infrastruktur unterhalten, instandgesetzt und erneuert sowie die effizienteste Nutzung der Ressourcen gefördert werden;

12. begrüßt, dass die ausgewählten Vorhaben für das TEN-V auf dem **Grundsatz des gemeinsamen Interesses** beruhen (Artikel 7) und

— einer sozioökonomischen Kosten-Nutzen-Analyse unterzogen worden sind, die einen positiven Nettogegenwartswert ergeben hat;

— einen eindeutigen europäischen Mehrwert aufweisen;

— den Grundsätzen entsprechen, die für das Gesamtnetz bzw. das Kernnetz maßgeblich sind;

13. begrüßt die **bereichsübergreifenden Maßnahmen** für ein intelligentes Verkehrsmanagement durch die Förderung der Systeme ERTMS für den Schienenverkehr, SESAR für den Flugverkehr, RIS für die Binnenschifffahrt, IVS für den Straßenverkehr sowie des europäischen Ortungs- und Navigationssystems Galileo, um die **Interoperabilität** als Grundvoraussetzung für die Schaffung eines riesigen einheitlichen europäischen Verkehrsraums zu fördern;

14. steht der Idee eines „blauen Gürtels“ nach wie vor positiv gegenüber; zweifelt angesichts ihrer lediglich begrenzten Bedeutung in den zehn Korridoren an der tatsächlichen Bedeutung, die die Europäische Kommission den **Meeresautobahnen** beimisst (Artikel 25), und betont, dass der Seeverkehr in den vorgeschlagenen Vorhaben der Europäischen Kommission nicht ausreichend berücksichtigt wird;

15. stellt den echten Willen der Europäischen Kommission und der Mitgliedstaaten in Frage, **den Mobilitätsbedarf** wirklich grundlegend neu auszurichten anstatt auf Dauer lediglich die Zunahme dieses Bedarfs zu begleiten;

Das Gesamtnetz

16. unterstützt den Grundsatz, dass dieses Netz die **Verkehrsversorgung** des Binnenmarkts und den freien Personen- und Warenverkehr in der gesamten EU mit dem Ziel sicherstellen muss, dass die überwältigende Mehrheit der Unternehmen und Bürger ab 2050 nicht mehr als 30 Minuten Fahrzeit bis zur Anbindung an das Gesamtnetz in Kauf nehmen müssen;

17. begrüßt die **Anstrengungen zur Förderung des Schienenverkehrs**, sprechen doch zahlreiche wirtschaftliche, finanzielle und ökologische Gründe für seine vorrangige Behandlung;

18. stellt die **Zweckdienlichkeit der Abdeckung des gesamten Hoheitsgebiets** der Europäischen Union im Einklang mit dem Grundsatz des territorialen Zusammenhalts und die mit dem Aufbau des Gesamtnetzes gegebene Möglichkeit in Frage, ein Referenzinstrument für die Raumordnung auf europäischer Ebene zu werden;

19. bekräftigt, dass die **Aufrechterhaltung des Gesamtnetzes** für **Regionen in Randlage**, in denen keine vorrangigen Vorhaben durchgeführt werden, die einzige Möglichkeit ist, von der gemeinschaftsfinanzierten Verkehrsinfrastruktur Gebrauch zu machen, wodurch die Zugänglichkeit aller Regionen sichergestellt wird;

20. schlägt vor, dass die Verkehrsanbindungen der **Insel- und Berggebiete sowie der Regionen in äußerster Randlage** verbessert werden;

Das Kernnetz

21. unterstützt die Initiative der Europäischen Kommission, in absehbarer Zukunft (spätestens bis 2030) ein **strategisches Netz mit hohem europäischen Mehrwert** insbesondere in Bezug auf die Ziele von „Europa 2020: Eine Strategie für intelligentes, nachhaltiges und integratives Wachstum“ in den Bereichen Wachstum und Beschäftigung zu schaffen;

22. begrüßt die Bedeutung, die den so genannten **multi-modalen Korridoren** als Instrument zur Erleichterung der koordinierten Verwirklichung des Kernnetzes zuerkannt wird, das auf der Integration der Verkehrsträger, auf Interoperabilität und auf einer koordinierten Verwaltung der Ressourcen beruht (Artikel 48); bedauert, dass den Meeresautobahnen bei den vorgeschlagenen Korridoren nur eine untergeordnete Rolle beigemessen wird;

23. befürwortet die **zehn** von der Europäischen Kommission ausgewählten **Kernnetzkorridore** als vorrangige Achsen des Kernnetzes sowie die **Methodik** zur Festlegung des Kernnetzes; befürwortet außerdem die Entscheidung der Europäischen Kommission, zumindest für den Zeitraum 2014-2020 die Finanzierung auf **grenzübergreifende Vorhaben** mit einem hohen europäischen Mehrwert auszurichten;

24. stimmt dem Grundsatz zu, die Verantwortung für jeden Kernnetzkorridor einem „**europäischen Koordinator**“ zu übertragen (Artikel 51), der im Namen und im Auftrag der Europäischen Kommission handelt, um das europäische Interesse mittels Maßnahmen zur Einhaltung der Zeit- und Finanzierungsvorgaben durchzusetzen. Er erstellt außerdem Berichte über die erzielten Fortschritte und etwaige Schwierigkeiten und konsultiert sämtliche Interessenträger;

25. begrüßt die Bedeutung, die den „**Knoten des Kernnetzes**“ im Hinblick auf die **Intermodalität** beigemessen wird (Artikel 47), schlägt jedoch vor, den Begriff „**städtischer Knoten**“ genauer zu definieren und weiter zu fassen, um auch die damit verbundenen Logistik- und Hafenzonen einzubinden;

26. vertritt jedoch die Auffassung, dass zum einen die Häfen, die für den Ex- und Import der Mitgliedstaaten von Bedeutung sind, aber außerhalb der städtischen Knoten liegen, besser in das Kernnetz eingebunden sein sollten und zum anderen die Infrastruktur zur Anbindung an Drittländer, insbesondere die Beitrittsländer, ausgebaut werden sollte, indem die Landverbindungen zu den Meeresautobahnen verbessert werden;

Saubere, nachhaltige und intelligente Verkehrsträger

27. stimmt dem Ausbau der Maßnahmen zur **Verkehrsverlagerung auf die Schiene, die Wasserstraßen und den Seeweg** zu;

28. vertritt die Ansicht, dass die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften gemeinsam mit der Europäischen Union den **öffentlichen Verkehr** im Allgemeinen und den öffentlichen Nahverkehr im Besonderen fördern und echte **städtische Mobilitätspläne** durchführen müssen, um die Stadtzentren zu entlasten;

29. ist außerdem der Meinung, dass ein unabhängiges Management des Personen- und des Güterverkehrs, die unterschiedliche Erfordernisse aufweisen, eine effizientere Funktionsweise der beiden Verkehrsarten ermöglicht;

30. begrüßt die Maßnahmen für ein **intelligentes Verkehrsmanagement** (ERTMS, SESAR, RIS, SafeSeaNet, IVS), die für die Schaffung eines integrierten europäischen Verkehrssystems unerlässlich sind;

Das Governance-System

31. betont, dass die **Europäische Kommission** über umfangreiche **Verwaltungs-** und **Entscheidungsbefugnisse** für die TEN-V-Vorhaben verfügen muss, da einzig und allein sie in Absprache mit den anderen europäischen Organen und Institutionen den europäischen Mehrwert und die Kohärenz aller Vorhaben in ganz Europa gewährleisten kann, um ein echtes europäisches Netz aufzubauen, das mehr als eine bloße Verknüpfung nationaler Infrastrukturen ist;

32. merkt an, dass dieser Verordnungsvorschlag mit dem **Subsidiaritätsprinzip** im Einklang steht und der EU die Möglichkeit an die Hand gibt, geeignete Maßnahmen zu treffen, um zu verwirklichen, was auf nationaler und nachgeordneter Ebene nicht zufriedenstellend erreicht werden kann;

33. befürwortet den **Überprüfungsmechanismus** für die Maßnahmen der Mitgliedstaaten im Rahmen des TEN-V, in dem die Mitgliedstaaten die Europäische Kommission kontinuierlich über die Fortschritte bei der Durchführung der Vorhaben von gemeinsamen Interesse und die Nutzung der diesbezüglich bereitgestellten Investitionen unterrichten müssen, sowie die Veröffentlichung eines Fortschrittsberichts alle zwei Jahre durch die Europäische Kommission, der allen zuständigen EU-Institutionen übermittelt wird; befürwortet außerdem die Möglichkeit der Europäischen Kommission, delegierte Rechtsakte zu erlassen, um möglichen Änderungen der Volumenschwellen Rechnung zu tragen (Artikel 54);

34. erachtet den **Grundsatz der Leitung der Kernnetzkorridore** (Artikel 52), mit dem die Verantwortung für die Kernnetzkorridore einem „europäischen Koordinator“ übertragen wird, ebenso als positiv wie die Vorschriften für seine Auswahl (Artikel 51 Absatz 2), die Liste seiner Zuständigkeiten (Artikel 51 Absatz 5) sowie die Möglichkeit der Europäischen Kommission, Durchführungsbeschlüsse für Kernnetzkorridore zu fassen (Artikel 53 Absatz 3);

35. fordert jedoch zur angemessenen Entwicklung der Vorhaben eines Korridors die **Stärkung der Zuständigkeiten des „europäischen Koordinators“**, der nicht nur im Konfliktfall als Mittler auftreten, sondern die Europäische Kommission und das Europäische Parlament auch warnen muss, wenn seiner Meinung nach das gute Vorankommen eines Vorhabens gefährdet ist (Artikel 51 Absatz 5 Buchstabe b);

36. begrüßt die Einrichtung von **Korridorplattformen** und ihre Aufgabe zur Festlegung allgemeiner Ziele sowie zur Vorbereitung und Überprüfung der Maßnahmen zur Errichtung des Kernnetzkorridors (Artikel 52), ist jedoch verwundert, dass die **lokalen und regionalen Gebietskörperschaften** in Bezug auf die Leitung der Kernnetzkorridore nicht erwähnt werden (Artikel 52) und fordert ihre **verpflichtende Einbindung in die Korridorplattformen**. Dieser Vorschlag gründet zum einen auf den umfassenden Befugnissen der Korridorplattformen und zum anderen den Zuständigkeiten und Aufgaben der lokalen und regionalen Gebietskörperschaften, die Schlüsselakteure der verkehrspolitischen Gestaltungsarbeit sind, oftmals eine wichtige Kofinanzierungsaufgabe übernehmen und mit einer demokratischen Legitimität ausgestattet sind, die erst die erfolgreiche Durchführung der Vorhaben gewährleistet;

37. unterstreicht, dass die **Städte und Regionen** in die Festlegung der transeuropäischen Verkehrsnetze und ihrer Prioritäten **eingebunden** werden müssen, um der besonderen Situation jeder einzelnen Region Rechnung zu tragen; unterstreicht außerdem, dass die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften an den geplanten Verkehrsinitiativen in Bezug auf **Entscheidungsfindung, Planung und Finanzierung** beteiligt sein müssen, um insbesondere die Koordinierung mit den lokalen und regionalen Flächennutzungsplänen zu gewährleisten;

38. kritisiert den Stellenwert, der der Konsultation der betroffenen Regionen bei der Festlegung der Korridorvorhaben eingeräumt wird, und empfiehlt, die **Konsultation** der betroffenen regionalen Akteure in den Aufgabenbereich der **Korridorplattformen** aufzunehmen und sich in diesen Fragen umfassend

auf den Sachverstand der regionalen Gebietskörperschaften zu stützen. Die Frist von sechs Monaten für die Erstellung der Korridorentwicklungspläne erscheint nicht im Einklang mit der Durchführung eines echten Konsultationsverfahrens (Artikel 53);

39. hofft, dass die „**Programmverträge**“ zwischen der Europäischen Union, den einzelnen Mitgliedstaaten und den betroffenen Regionen nach Vorbild der Territorialpakte auch wirklich unterzeichnet werden, in denen ihre gegenseitigen 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 und Regionen zum reibungslosen Funktionieren der Hauptnetze errichten wollen;

Die Finanzierungsinstrumente

Die Grundsätze für die Finanzierung des TEN-V

40. weiß um die **strategische Bedeutung** des TEN-V für die Lebensfähigkeit der Europäischen Union und die für seine Schaffung notwendigen erheblichen **finanziellen Anstrengungen**; fordert daher die Einführung einer europäischen Anleihe, die weit über den Vorschlag der Europäischen Kommission für sogenannte „Projektanleihen“ zur Finanzierung der europäischen Verkehrsinfrastruktur hinaus massive Investitionen in das europäische Verkehrssystem ermöglicht, die für die Wettbewerbsfähigkeit der EU, die Verwirklichung der Ziele der Europa-2020-Strategie (insbesondere der Umweltziele) und die Wiederankurbelung der europäischen Wirtschaft angesichts der Krise erforderlich sind;

41. sieht der **Finanzierung**, die letztendlich von Rat und Europäischem Parlament im nächsten **mehrjährigen Finanzrahmen der EU** gebilligt wird, mit Sorge entgegen. Die aktuellen Haushaltsschwierigkeiten dürfen nicht dazu führen, dass die EU ihre Ziele für diese zukunftsweisenden Vorhaben aufgibt, was letztlich negative Auswirkungen zeitigen wird;

42. unterstreicht erneut, dass für diese massiven Investitionen in das TEN-V ein starker und dauerhafter **politischer Wille auf höchster Ebene** erforderlich ist;

43. betont, dass die Finanzmittel vorrangig auf die fehlenden (insbesondere grenzübergreifenden) Teilstücke und die Engpässe ausgerichtet werden müssen;

44. begrüßt, dass der Höchstsatz für die allgemeine **EU-Ko-finanzierung** für das Kernnetz bei 20 % für die Arbeiten, 40 % für grenzübergreifende Vorhaben für Eisenbahn- und Binnenschiffahrtsverbindungen, 50 % für Studien und bis zu 50 % für intelligente Verkehrssysteme liegt, um die Mitgliedstaaten bei der Umstellung auf solche Systeme zu unterstützen;

45. verweist auf den **wichtigen Beitrag zahlreicher Gebietskörperschaften** zur Finanzierung der TEN-V in Ergänzung zu den Mitteln der Mitgliedstaaten und der EU, die ihre aktive Teilnahme an der Gestaltung und Durchführung von Infrastrukturvorhaben hinreichend rechtfertigt;

46. erachtet die **vertragliche Festlegung des EU-Beitrags** im Rahmen von umfassenden Finanzierungsplänen für die Ver-

wirklichung 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);

47. befürwortet den Finanzierungsgrundsatz des Kernnetzes durch einen Infrastrukturfonds und des Gesamtnetzes durch weitere nationale und regionale Mittel einschl. des EFRE; weist jedoch darauf hin, dass mit der Kohäsionspolitik ganz eigene Ziele verfolgt werden und die Finanzierung des Gesamtnetzes im Rahmen der auf regionaler Ebene festgelegten integrierten Entwicklungsstrategien keinesfalls zu einer Fragmentierung der Kohäsionspolitik führen darf;

48. **hegt Zweifel an den Auswirkungen**, die diese Verordnung auf die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften haben könnte, insbesondere auf die **Mittel**, die sie im Rahmen der Kofinanzierung für die TEN-V-Infrastruktur bereitstellen. Diese Auswirkungen müssen detailliert und fallspezifisch bewertet werden;

Die neuen Finanzierungsinstrumente für das TEN-V

49. befürwortet den Grundsatz, **neue Finanzierungsquellen** zu erschließen, um die Durchführung von Maßnahmen zur Förderung des TEN-V voranzubringen, die Risiken zu diversifizieren und verstärkt Privatinvestitionen einzubinden, betont jedoch, dass diese potenziellen neuen Finanzierungsquellen keinesfalls die herkömmliche Finanzierung der EU ersetzen, sondern lediglich als Ergänzung gedacht sein dürfen;

50. spricht sich für den Aufbau von **öffentlich-privaten Partnerschaften** (ÖPP) in einem gewissen Umfang aus, da diese der Transparenz der Finanzierung zuträglich sind und den Interessenträgern die Einhaltung der Fristen für den Infrastrukturbau erleichtern; führt jedoch gleichzeitig ins Treffen, dass die ÖPP nicht die Lösung für alle Probleme sind, und unterstreicht, dass in der Frage des Infrastruktureigentums bei der Verwirklichung eines Bauvorhabens im Wege einer ÖPP ein umsichtiges Vorgehen erforderlich ist;

51. plädiert für die rasche und EU-weite Einführung einer **Besteuerung für den Verkehrsbereich**, die auf dem Grundsatz der Internalisierung der externen Kosten der umweltschädlichsten Verkehrsträger beruht und in einer einheitlichen Besteuerung mündet, deren Einnahmen anschließend für den Bau nachhaltiger Verkehrsinfrastruktur verwendet werden (insbesondere die Eurovignette);

52. fordert, die Rolle der **Europäischen Investitionsbank** nicht zu vernachlässigen, die jedes Jahr ca. 10 Mrd. EUR für Verkehrsvorhaben bereitstellt und eine stabile Investitionsquelle für die komplexesten Vorhaben bleibt;

53. befürwortet das neue Finanzierungsinstrument der EU, die so genannte **Fazilität „Connecting Europe“**, mit der vorrangige europäische Infrastrukturvorhaben, insbesondere Verkehrs-, Energie- und digitale Breitbandinfrastruktur, finanziert werden sollen, und begrüßt die **Hebelwirkung** dieser Fazilität.

II. ÄNDERUNGSVORSCHLÄGE

Änderungsvorschlag 1

Artikel 3 Buchstabe (o)

Ändern

Kommissionsvorschlag	Änderungsvorschlag des AdR
(o) „Städtischer Knoten“ ist ein städtisches Gebiet, in dem die Verkehrsinfrastruktur des transeuropäischen Netzes mit anderen Teilen dieser Infrastruktur und mit der Infrastruktur für den Nah- und Regionalverkehr verbunden ist;	(o) „Städtischer Knoten“ ist ein städtisches Gebiet, in dem <u>das die gesamte Verkehrsinfrastruktur des transeuropäischen Netzes (Häfen, Flughäfen, Logistikplattformen, Güterterminals usw.) umfasst, die sich in einem städtischen Ballungsraum und dessen Umgebung befindet und</u> mit anderen Teilen dieser Infrastruktur und mit der Infrastruktur für den Nah- und Regionalverkehr verbunden ist;

Begründung

Es ist wichtig, dass beim Aufbau des Kernnetzes auch die damit vor Ort bestehende Logistikinfrastruktur eingebunden wird (Häfen, Flughäfen, Logistikplattformen, Güterterminals usw.). Mit diesem Änderungsvorschlag soll diese natürliche Verbindung ausdrücklich erwähnt werden.

Änderungsvorschlag 2

Artikel 4 Absatz 2

Ändern

Kommissionsvorschlag	Änderungsvorschlag des AdR
Artikel 4 Ziele des transeuropäischen Verkehrsnetzes (2) Mit dem Aufbau der Infrastrukturen des transeuropäischen Verkehrsnetzes werden folgende Ziele verfolgt: (j) eine Verkehrsinfrastruktur, die den besonderen Gegebenheiten in den verschiedenen Teilen der Union gerecht wird und eine ausgewogene Abdeckung der europäischen Regionen, auch der Gebiete in äußerster Randlage und anderer Randgebiete, gewährleistet;	Artikel 4 Ziele des transeuropäischen Verkehrsnetzes (2) Mit dem Aufbau der Infrastrukturen des transeuropäischen Verkehrsnetzes werden folgende Ziele verfolgt: (j) eine Verkehrsinfrastruktur, die den besonderen Gegebenheiten in den verschiedenen Teilen der Union gerecht wird und eine ausgewogene Abdeckung der europäischen Regionen, auch der Gebiete in äußerster Randlage und anderer Randgebiete <u>sowie der Berggebiete</u> , gewährleistet;

Begründung

In Anbetracht der Zugänglichkeitsprobleme der Berggebiete muss sichergestellt werden, dass das TEN-V ihnen ebenso Rechnung trägt wie den benachteiligten Regionen in Randlage und äußerster Randlage.

Änderungsvorschlag 3

Artikel 9 Absatz 3

Ändern

Kommissionsvorschlag	Änderungsvorschlag des AdR
(3) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass das Gesamtnetz bis spätestens 31. Dezember 2050 fertiggestellt wird und den einschlägigen Bestimmungen dieses Kapitels vollständig entspricht.	(3) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass das Gesamtnetz bis spätestens 31. Dezember 2050 fertiggestellt wird und den einschlägigen Bestimmungen dieses Kapitels vollständig entspricht. <u>Hierfür sollten „Programmverträge“ zwischen der Europäischen Union, den einzelnen Mitgliedstaaten und den betroffenen Regionen unterzeichnet werden.</u>

Begründung

Obwohl sie oftmals im Recht sind, müssen die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften vielfach tatenlos zusehen, wie ihre Mitgliedstaaten sich weigern, ihren Verpflichtungen nachzukommen. Der Berichterstatter schlägt vor, auf „Programmverträge“ nach Vorbild der Territorialpakte zurückzugreifen.

Änderungsvorschlag 4

Artikel 45 Absatz 1

Ändern

Kommissionsvorschlag	Änderungsvorschlag des AdR
Artikel 45 Anforderungen (1) Das Kernnetz spiegelt die sich entwickelnde Verkehrsnachfrage und den multimodalen Verkehrsbedarf wider. Um eine ressourcenschonende Benutzung der Verkehrsinfrastruktur zu gewährleisten und ausreichende Kapazitäten bereitzustellen, wird beim Management der Infrastrukturnutzung der modernsten Technik sowie den Regulierungs- und Leitungsmaßnahmen Rechnung getragen.	Artikel 45 Anforderungen (1) Das Kernnetz spiegelt die sich entwickelnde Verkehrsnachfrage und den multimodalen Verkehrsbedarf wider. Um eine ressourcenschonende Benutzung der Verkehrsinfrastruktur zu gewährleisten und ausreichende Kapazitäten <u>sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr, erforderlichenfalls durch Ausweisung verkehrsart-spezifischer Strecken,</u> bereitzustellen, wird beim Management der Infrastrukturnutzung der modernsten Technik sowie den Regulierungs- und Leitungsmaßnahmen Rechnung getragen.

Begründung

Der Güterverkehr muss im Interesse seiner Effizienz über Infrastrukturen mit ausreichender Kapazität und über Vorrang gegenüber dem Personenverkehr verfügen.

Änderungsvorschlag 5

Artikel 46 Absatz 3

Ändern

Kommissionsvorschlag	Änderungsvorschlag des AdR
(3) Unbeschadet des Artikels 47 Absätze 2 und 3 sorgen die Mitgliedstaaten dafür, dass das Kernnetz zum 31. Dezember 2030 fertiggestellt wird und den Bestimmungen dieses Kapitels vollständig entspricht.	(3) Unbeschadet des Artikels 47 Absätze 2 und 3 sorgen die Mitgliedstaaten dafür, dass das Kernnetz zum 31. Dezember 2030 fertiggestellt wird und den Bestimmungen dieses Kapitels vollständig entspricht. <u>Hierfür sollten „Programmverträge“ zwischen der Europäischen Union, den einzelnen Mitgliedstaaten und den betroffenen Regionen unterzeichnet werden.</u>

Begründung

Obwohl sie oftmals im Recht sind, müssen die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften vielfach tatenlos zusehen, wie ihre Mitgliedstaaten sich weigern, ihren Verpflichtungen nachzukommen. Der Berichterstatter schlägt vor, auf „Programmverträge“ nach Vorbild der Territorialpakte zurückzugreifen.

Änderungsvorschlag 6

Artikel 47

Ändern

Kommissionsvorschlag	Änderungsvorschlag des AdR
Artikel 47 Knoten des Kernnetzes (1) Die Knoten des Kernnetzes sind in Anhang II verzeichnet und umfassen: — städtische Knoten einschließlich ihrer Häfen und Flughäfen;	Artikel 47 Knoten des Kernnetzes (1) Die Knoten des Kernnetzes sind in Anhang II verzeichnet und umfassen: — städtische Knoten einschließlich ihrer Häfen und Flughäfen, <u>Logistikplattformen und Güterterminals;</u>

Kommissionsvorschlag	Änderungsvorschlag des AdR
— Seehäfen; — Grenzübergänge zu Nachbarländern.	— Seehäfen; — Grenzübergänge zu Nachbarländern.

Begründung

Es ist wesentlich, dass die städtischen Knoten des Kernnetzes entsprechend der vom Berichterstatter vorgeschlagenen Definition (Änderungsvorschlag 1 im Stellungnahmeentwurf zu Artikel 3 des Kommissionsvorschlags, in dem „städtischer Knoten“ definiert wird) alle örtlichen Logistikeinrichtungen für einen effizienten Personen- und Güterverkehr umfassen (d.h. Häfen, Flughäfen, Logistikplattformen, Güterterminals usw.).

Änderungsvorschlag 7

Artikel 51 Absatz 5 Buchstabe b)

Ändern

Kommissionsvorschlag	Änderungsvorschlag des AdR
(5) Der Europäische Koordinator [...] (b) berichtet den Mitgliedstaaten, der Kommission und gegebenenfalls allen anderen direkt am Ausbau des Kernnetzkorridors Beteiligten über auftretende Schwierigkeiten und trägt dazu bei, geeignete Lösungen zu finden;	(5) Der Europäische Koordinator [...] (b) berichtet den Mitgliedstaaten, der Kommission und gegebenenfalls allen anderen direkt am Ausbau des Kernnetzkorridors Beteiligten über auftretende Schwierigkeiten und trägt dazu bei, geeignete Lösungen zu finden <u>und kann die Kommission auch warnen, wenn er der Meinung ist, dass das gute Vorankommen eines Vorhabens ernsthaft gefährdet ist, damit diese so rasch wie möglich die in Artikel 59 vorgesehenen Maßnahmen ergreift;</u>

Begründung

Um das gute Vorankommen der Korridorvorhaben sicherzustellen, schlägt der Berichterstatter vor, die Befugnisse des europäischen Koordinators zu stärken (oder expliziter darzulegen). Bei Verzögerungen kann der europäische Koordinator sich an die Europäische Kommission wenden, damit diese eine Erklärung für diese Verzögerungen seitens der betroffenen Staaten einfordert und im Einklang mit dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit beschließt, geeignete Maßnahmen zu treffen.

Änderungsvorschlag 8

Artikel 52 Absatz 1

Ändern

Kommissionsvorschlag	Änderungsvorschlag des AdR
(1) Für jeden Kernnetzkorridor richten die beteiligten Mitgliedstaaten eine Korridorplattform ein, deren Aufgabe es ist, die allgemeinen Ziele des Kernnetzkorridors festzulegen und die in Artikel 53 Absatz 1 genannten Maßnahmen vorzubereiten und zu überwachen;	(1) Für jeden Kernnetzkorridor richten die <u>richtet der benannte Europäische Koordinator gemeinsam mit den</u> beteiligten Mitgliedstaaten eine Korridorplattform ein, <u>mit</u> deren Aufgabe es ist, Hilfe die allgemeinen Ziele des Kernnetzkorridors festzulegen und die in Artikel 53 Absatz 1 genannten Maßnahmen vorzubereiten und zu überwachen <u>sind;</u>

Begründung

Auf Grund der geplanten Stellung und der zu stärkenden Befugnisse der Europäischen Koordinatoren wird es als zielführend angesehen, wenn dieser die Etablierung der Korridorplattform übernimmt, da dadurch eine anderweitig aufwendige Abstimmung der Mitgliedstaaten untereinander entfallen kann.

Änderungsvorschlag 9

Artikel 52 Absatz 2

Ändern

Kommissionsvorschlag	Änderungsvorschlag des AdR
(2) Die Korridorplattform besteht aus den Vertretern der beteiligten Mitgliedstaaten und gegebenenfalls anderer öffentlicher und privater Stellen. Auf jeden Fall beteiligen sich an der Korridorplattform die jeweiligen Infrastrukturbetreiber gemäß der Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung ⁽¹⁾ .	(2) Die Korridorplattform besteht aus den Vertretern der beteiligten Mitgliedstaaten, <u>Regionen</u> und gegebenenfalls anderer öffentlicher und privater Stellen. Auf jeden Fall beteiligen sich an der Korridorplattform die jeweiligen Infrastrukturbetreiber gemäß der Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung ⁽¹⁾ .
⁽¹⁾ ABl. L 75 vom 15.3.2001, S. 29.	⁽¹⁾ ABl. L 75 vom 15.3.2001, S. 29.

Begründung

Als wichtiges Kofinanzierungsorgan für die Verkehrsnetze müssen die Regionen automatisch in die Korridorplattformen des Kernnetzes eingebunden werden.

Änderungsvorschlag 10

Artikel 53 Absatz 1

Ändern

Kommissionsvorschlag	Änderungsvorschlag des AdR
(1) Für jeden Kernnetzkorridor stellen die beteiligten Mitgliedstaaten in Zusammenarbeit mit der Korridorplattform innerhalb von sechs Monaten nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung gemeinsam einen Korridorentwicklungsplan auf und teilen ihn der Kommission mit.	(1) Für jeden Kernnetzkorridor stellen die beteiligten Mitgliedstaaten in Zusammenarbeit mit der Korridorplattform innerhalb von sechs Monaten <u>einer mit den etwaigen Rechtsvorschriften für die Konsultation der betroffenen Bürger im Einklang stehenden Frist, allerdings innerhalb von höchstens 18 Monaten</u> nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung gemeinsam einen Korridorentwicklungsplan auf und teilen ihn der Kommission mit.

Begründung

Die Frist von sechs Monaten für die Erstellung der Korridorentwicklungspläne erscheint nicht im Einklang mit der Durchführung eines echten Konsultationsverfahrens (Artikel 53 Absatz 1). In mehreren Mitgliedstaaten besteht die gesetzliche Möglichkeit, die Bürger in die Entscheidungen über öffentliche Infrastruktur einzubinden. Diese Konsultationsverfahren sind lang und dauern meistens mehr als sechs Monate. Mit dem Änderungsvorschlag werden Fristen festgelegt, die im Einklang mit der Durchführung der im nationalen Recht vorgeschriebenen Konsultationen stehen.

Brüssel, den 3. Mai 2012

Die Präsidentin
des Ausschusses der Regionen
Mercedes BRESSO