

Arbeitsgemeinschaft Europäischer Grenzregionen (AGEG)
Asociación de Regiones Fronterizas Europeas (ARFE)
Association des régions frontalières européennes (ARFE)
Association of European Border Regions (AEBR)
Comunità di lavoro delle regioni europee di confine (AGEG)
Europæiske grænseregioners Arbejdsfællesskab (AGEG)
Werkgemeinschaft van Europese grensgebieden (WVEG)
Associação das Regiões Fronteiriças Europeias (ARFE)
Σύνδεσμος Ευρωπαϊκών Συνοριακών Περιφερειών (ΣΕΣΠ)
Stowarzyszenie Europejskich Regionów Granicznych (SERG)



GRÜNBUCH DER EUROPÄISCHEN KOMMISSION

TEN-V: Überprüfung der Politik

EIN BESSER INTEGRIERTES EUROPÄISCHES VERKEHRSNETZ IM DIENST DER GEMEINSAMEN VERKEHRSPOLITIK

Stellungnahme der
Arbeitsgemeinschaft Europäischer Grenzregionen
(AGEG)

**20. April 2009
(ergänzt im September 2009)**

Vorwort

Die Arbeitsgemeinschaft Europäischer Grenzregionen (AEBR), gegründet 1971, ist die einzige europaweite internationale Organisation, die sich mit grenzübergreifender Zusammenarbeit in ganz Europa befasst. Unsere über 100 Mitglieder repräsentieren mehr als 200 Grenzregionen. Diese „Stellungnahme zum Grünbuch TEN-V: Überprüfung der Politik“ wurde im Namen unserer Mitglieder erarbeitet. Sie konzentriert sich verständlicherweise auf grenzübergreifende Zusammenarbeit (einige Argumente mussten unter unterschiedlichen Überschriften erneut aufgeführt werden).

1. Generell

- Die Arbeitsgemeinschaft Europäischer Grenzregionen begrüßt die Vorlage des Grünbuchs der Europäischen Kommission zum jetzigen Zeitpunkt,
- ebenso wie die Kommission ist die AGEG der Auffassung, dass die bisherigen **Ergebnisse von TEN-V** nicht nur eine Überprüfung der bisherigen Politik und Aktualisierung der Pläne rechtfertigen, sondern darüber hinaus auch eine grundsätzliche **Überarbeitung der TEN-V Politik notwendig** ist,
- **Verkehrsnetze** für die EU bedeuten nicht nur (wie bisher), wesentliche einzelstaatliche Netze für die Verkehrsträger zusammen zu fügen und an den Grenzen zu verbinden. Sie erfordern vielmehr einen **konzeptionellen politischen Ansatz**,
- eine TEN-V Politik sollte die notwendige Infrastruktur zur **Sicherung des Zugangs zu den Verkehrsnetzen** und zur **Förderung** des wirtschaftlichen, sozialen und territorialen **Zusammenhalts** bereit stellen,
- sie sollte über die allgemeinen **Ziele der Verkehrspolitik** hinaus (Förderung wirtschaftlicher, ökologisch effizienter und verlässlicher Verkehrsdienste innerhalb des Binnenmarktes) **sicherstellen**, dass:
 - diese Dienste möglichst wirksam sind,
 - auf integrierter und innovativer Infrastruktur beruhen, die mit der technischen Entwicklung Schritt hält,
 - gute Verbindungen zu allen Nachbarstaaten gewährleistet werden,
 - ein notwendiges europäisches Gesamtkonzept sinnvoll mit den staatlichen Planungen der einzelnen Mitgliedsstaaten verbunden wird,
- eine **europäische Netzplankonzeption**, in die sich vorrangige Vorhaben einfügen, erscheint ein guter Ansatz. Dabei müssen den **unterschiedlichen Erfordernissen** von Güter und Personenverkehr ebenso Rechnung getragen werden, wie der Schlüsselrolle der Flughäfen und Häfen in der Globalisierung, der Güterverkehrslogistik und dem Verkehr auf Wasserwegen in der EU mit wichtigen Verbindungen zu großen Seehäfen (z.B. Meeresautobahnen) und großen Industriegebieten (z.B. Binnenwasserstraßen),
- den **grenzübergreifenden Verbindungen** kommt dabei, auch nach Aussagen der EU-Kommission, eine **entscheidende Bedeutung** zu.

2. Optionen für einen zukünftigen TEN-V Aufbau

Die Kommission erachtet **3 Optionen** für einen künftigen TEN-V Aufbau als möglich:

1. Beibehaltung der Zwei-Ebenen-Struktur mit dem Gesamtnetz und den (nicht verbundenen) vorrangigen Vorhaben.
2. Reduzierung des TEN-V auf eine einzige Ebene (vorrangige Vorhaben, gegebenenfalls Einbindung in ein vorrangiges Netz).
3. Zwei-Ebenen-Struktur mit einem Gesamtnetz und einem Kernnetz, das ein – geografisch festgelegtes – vorrangiges Netz und eine konzeptionelle Säule umfasst, um die Integration der verschiedenen Aspekte der Verkehrspolitik und Verkehrsinfrastruktur zu unterstützen.

3. Stellungnahme der AGEG zu den Optionen der TEN-V Gestaltung

- Zu Option 1 mit zwei Ebenen: Gesamtnetz und vorrangige Vorhaben: Diese derzeitige Struktur der TEN-V Politik und Projekte sollte **nicht weiter verfolgt** werden. Die Nachteile der fehlenden Einflussnahme der EU auf die rechtzeitige und vollständige Fertigstellung der Vorhaben sowie die mangelnde Netzwirkung wiegen zu schwer. Die Vorteile können mit Option 3 weiter wahrgenommen werden.
- Zu Option 2 mit einer neuen Ebene: Vorrangige Vorhaben - ggf. erweiterter Form: Die Konzentration auf die wichtigsten Gemeinschaftsinstrumenten ist ein Fortschritt. Innerhalb der vorrangigen Vorhaben (Kernnetz) würde dies auch zu nachprüfbar und nachweisbaren Verbesserungen für die Grenzgebiete führen.
Die **fehlende Berücksichtigung des Gesamtnetzes mit verkehrspolitischen Zusatzfunktionen ist ein entscheidender Nachteil**, insbesondere da die EU-Ebene sich nicht mehr um Knotenpunkte, Zugänge, grenzübergreifende Verknüpfungen, Hinterlandanschlüsse und Zugänglichkeit von Häfen, Flughäfen in den Grenzgebieten kümmern würde, die außerhalb der vorrangigen Vorhaben liegen.
- Zu Option 3: zwei Ebenen mit einem Gesamtnetz und Kernnetz: Das **gesamte europäische Verkehrsnetz** mit allen Verkehrsträgern und Verkehrsmanagementsystemen bleibt **im politischen Handlungsfeld der EU**. Gleichzeitig können die vorrangigen Vorhaben durch das geplante Kernnetz mit einer geografischen Säule (abgeleitet aus der derzeitigen Konstellation der vorrangigen Vorhaben) und einer konzeptionellen Säule (zur Ermittlung weiterer Vorhaben basierend auf einheitlichen Kriterien) wesentliche Fortschritte bringen. Insbesondere kann die EU-Politik einen Zusammenhang zwischen Kernnetz und Gesamtnetz herstellen. Die Konzentration auf Prioritäten wird besser gewährleistet.
Alle Grenzregionen bleiben im Focus der EU-Politik und möglicher Maßnahmen. Auch periphere Gebiete mit ihren Zugangs- und Erschließungsmöglichkeiten für Flughäfen, Häfen und grenzübergreifende Sekundärnetze im Zusammenhang mit den Primärnetzen bleiben unter politischer Beobachtung.

Die **Nachteile**, wie Mangel an Mitteln und Unsicherheitsfaktoren in der TEN-Planung **wiegen nicht so schwer**. An Mitteln fehlt es bereits heute, auch auf EU-Ebene, so dass die Hauptverantwortung bei den nationalen Mitgliedsstaaten verbleibt. Planungen sind immer mit Unsicherheitsfaktoren verbunden.

- Fazit: Die **Option 3 ist für Grenz- und grenzübergreifende Regionen die beste Lösung** im Hinblick auf ihren europaweiten politischen Ansatz, bei gleichzeitiger Betonung der Prioritäten, der Verknüpfung von grenzübergreifenden Verkehrswegen, der Bereitstellung von intelligenten Verkehrssystemen (IVS) sowie der Berücksichtigung der Flughäfen und Häfen in Grenzgebieten. Einige Grenzgebiete erlangen sogar mehr Vorteile, weil sie im Bereich vorrangiger Korridore liegen. Andere können, da sie weiter im Focus der EU Politik stehen, viel besser argumentieren, Lösungsmöglichkeiten anbieten und Lobbyarbeit betreiben als dies in den Optionen 1 und 2 möglich wäre.

4. Ausgangslage der Grenzregionen sowie Anforderungen und Forderungen für die Zukunft

4.1 Ausgangslage der europäischen Grenzregionen im Hinblick auf zukünftige Transportentwicklungen

- Ebenso wie die Charta der AGEG beklagt das **Weißbuch** der EU vom Jahr **2002** „Die europäische Politik bis 2010 – Weichenstellung für die Zukunft“ zurecht, dass bei den **existierenden Verkehrsnetzen in den Grenzgebieten noch streng national ausgerichtet**, zum Teil bis ins 19. Jahrhundert zurückreichende **Prinzipien** zu erkennen sind, bei deren Bau vor allem militärische Gründe bestimmend waren.
- Die Arbeitsgemeinschaft Europäischer Grenzregionen (AGEG) hat sich **seit ihrer Gründung (1971) intensiv mit Fragen der Verkehrspolitik in Grenzregionen beschäftigt**. Viele Grenz- und grenzübergreifende Gebiete leiden seit Jahrzehnten aufgrund von fehlender Transportinfrastruktur unter ihrer peripheren Lage (national, manchmal auch europäisch). Erst mit dem **Abbau** der wirtschaftlichen, sozialen, kulturellen, verkehrlichen und rechtlichen **Grenzen**, der Integration Europas zu einer Einheit in Vielfalt, kann sich die bisherige staatliche Randlage vieler **Grenzgebiete** in eine **günstige innereuropäische Lage verwandeln. Grenzgebiete an den Außengrenzen** der EU können durch bessere Anbindung aus ihrer Isolierung befreit werden. Grenz- und grenzübergreifende Regionen erhalten dadurch eine **Brückenfunktion und werden zum Prüfstein der europäischen Integration**.
- Dort, wo die Verkehrsinfrastruktur noch zu entwickeln ist, fehlen oft noch die physischen Voraussetzungen für eine zukunftsorientierte grenzübergreifende Entwicklung.

4.2 Allgemeine Forderungen an eine zukünftige europäische Transportpolitik

- Die **zukünftige Rolle der Kommission** gegenüber den nationalen Regierungen im Rahmen von TEN-V muss klar definiert werden,
- „**Outline Plans**“ (Netzwerkschemata für alle Transportarten) sollten vorrangig durch die EU (in Kooperation mit den Mitgliedsstaaten) erfolgen, wodurch auch nationale Verkehrspolitiken besser koordiniert werden,
- eine langfristige Netzwerkplanung hilft **Grenz- und periphere Regionen besser mit zentralen Gebieten der EU zu verbinden**, so dass diese den neuen Herausforderungen (Klima, Energie, neuer Bedarf an Infrastruktur, Anbindung der neuen Grenzen) besser begegnen können,
- **prioritäre Projekte** im Rahmen dieser „Outline Plans“ und der langfristigen Netzwerkplanung sollten einen **europäischen Mehrwert** erzielen,
- da die Bedürfnisse internationaler Infrastrukturen besser berücksichtigt **werden müssen, ist eine isolierte nationale Planung eher überholt**,
- **Änderung politischer Prioritäten in einem Mitgliedsstaat** dürfen nicht dazu führen, dass Investitionen in einem internationalen Korridor behindert oder **Maßnahmen im Nachbarland** aufgeschoben werden müssen.

4.3 Zu einzelnen Verkehrssektoren

Transportkorridore (Straße und Schiene)

- **Korridore für Straße und Schiene** müssen gut in das Allgmeinnetzwerk integriert sein,
- **internationale Transportkorridore** für Schiene und Straße müssen auf den **Bedarf** der Netzwerknutzer basieren (bedarfsorientierte Kapazitäten),
- internationale Korridore bedürfen **gemeinsamer Qualitätsstandards** und **verbesserter Interoperationalität** (vor allem Schiene).

Wassertransport

- Da Wassertransport über die **größten Transportkapazitäten** verfügt, bedarf es zu deren besseren Nutzung
 - einer guten infrastrukturellen **Anbindung der Häfen** an das Hinterland,
 - der **Kooperation** zwischen den **Häfen** (Informationsnetzwerke),
 - der Integration der Häfen in **logistische Transportketten**,
 - moderner **Flussinformationssysteme**,
- Erhaltung der Wasserwege und Eliminierung von Flaschenhälsen (insbesondere in Grenzgebieten),
- Verbesserung der **Verbindung mit den sekundären Netzwerken**,
- **Meeresautobahnen** mit hoch integrierten Transportketten.

Luftfahrt

- Politik eines **einheitlichen europäischen Himmels** (vor allem bei Überwachung und Management der Luftfahrt),
- **Flughafenkapazitäten** mit geeigneter Bodeninfrastruktur, „grüne Flughäfen“ etc., um dem wachsenden Flugverkehr zu begegnen,
- Flughäfen mit **verbesserter Schienenanbindung**,

- größere Beachtung für **regionale Flughäfen** wegen ihrer Bedeutung für Grenz- und periphere Gebiete.

Neue Technologien

- Übergang von eher harter Infrastruktur zu **intelligenten Transportsystemen** (z.B. bei Galileo),
- **Innovation und technologische Entwicklungen** als eher langfristige Instrumente (z.B. Entwicklung von Hybridfahrzeugen etc.).

5. Spezielle Anforderungen und Forderungen der Grenzgebiete

Die **EU-Kommission** stellt in ihrem Grünbuch zu TEN-V fest, dass zu den **wichtigsten Zukunftsaufgaben die grenzübergreifenden Verbindungen** der Transportsysteme zählen. Grenz- und grenzübergreifende Regionen müssen deshalb spezielle EU-Hilfen erfahren. Dies führt zu konkreten Anforderungen und Forderungen:

- **Raumentwicklungspolitik, Regionalpolitik und Verkehrspolitik** müssen besser als bisher **gemeinsam** und **koordiniert** zur nachhaltigen Entwicklung aller Grenzgebiete zusammenwirken,
- Regionalpolitik und grenzübergreifende Strategien/Planungen müssen **konkrete Vorschläge** für die Koordinierung/Harmonisierung der Infrastrukturmaßnahmen und zur Beseitigung der durch die Grenze verursachten Barrieren machen,
- der **Bau bzw. Ausbau** (öffentlich und / oder privat finanziert) der Straßen, Eisenbahnverbindungen, Flughäfen sowie der Schifffahrtswege, Fährverbindungen und Häfen, einschließlich der Beseitigung **fehlender Verbindungen** zwischen regionalen / nationalen und transeuropäischen Verkehrsachsen und Netzwerken ist für Grenzregionen von **großer Bedeutung**,
- **internationale Transportverbindungen durch Grenz- und grenzübergreifende Regionen** müssen diese an nationale und regionale Verkehrsnetze und Zentren anschließen. Erst die **regionsspezifische Anbindung** und Nutzung großräumiger Infrastrukturen **beseitigt** grenzbedingte „Flaschenhälse“, macht Grenzregionen zu Brücken zwischen Staaten und trägt gleichzeitig zur inneren Erschließung der grenzübergreifenden Gebiete bei,
- **internationale Transportverbindungen** dürfen Grenz- und grenzübergreifende Regionen **nicht** nur zu **Transitzonen** (z.B. sensible Gebiete) machen. Beim Bau bzw. beim Ausbau der Verkehrsinfrastruktur ist auf die **Interessen** der Menschen und Wirtschaft, sowie auf die Erfordernisse des Umwelt-, Natur- und Landschaftsschutzes **Rücksicht zu nehmen**,
- die **Grenz- und grenzübergreifenden Regionen** müssen sich **rechtzeitig** durch gemeinsame Entwicklungsprogramme/Strategien auf die **Verwirklichung großräumiger Infrastrukturprojekte, die ihren Grenzraum** durchqueren, einstellen und die damit verbundenen Chancen (z.B. Logistikzentren, Knotenpunktfunktionen) nutzen und Nachteile mildern. Große Verkehrsinfrastrukturprojekte dürfen daher nur unter

- verlässliche Finanzkonzepte zugunsten grenzübergreifender Infrastrukturen (nicht nur INTERREG),
- **Koordinierung** der EU-Förderungen und -Finanzinstrumenten als eine Voraussetzung den politisch erwünschten „Modal-Shift“ zu erreichen, den die Transportpolitik erreichen will,
- **dringende Einforderung von Verkehrskonzepten in Grenz- und grenzübergreifenden Regionen.** Sie müssen dahingehend optimiert werden, dass sie wirtschaftlich, sozial und umweltgerecht langfristig wirken (auch wegen des starken Anstiegs der Transportströme, die vor allem die Menschen in den Grenzregionen betreffen),
- **Lösung des Problems der unterschiedlicher Transportsysteme**, die nicht den Anforderungen eines grenzübergreifenden Binnenmarktes genügen,
- Unterstützung durch **intermodularen Transport** (Marco Polo Programm),
- Verbindung von Grenzregionen durch **Netzwerke** (Straßen, Schienen, Flughäfen, Wasserwege, Meeresautobahnen),
- **bessere Schienen-, Straßen-, und Schifffahrtsverbindungen** zum Hinterland der Grenzregionen,
- Pläne für **intelligentes Verkehrsmanagement** auf den grenzübergreifenden Hauptverkehrswegen,
- neue technische Regulierung zur Harmonisierung grundlegender **Sicherheitsstandards** (z.B. in Tunneln),
- Garantie der **Interoperationalität von Mautsystemen** auf europäischen Straßen,
- **harmonisierte Kontrollen** und **Bußgelder** für den Straßentransport,
- **harmonisierte Qualifizierung** und soziale Absicherung, um akzeptable Arbeitsbedingung zu gewährleisten,
- an den Außengrenzen **gemeinsame Einrichtungen mit gemeinsamen Kontrollen** (dies ist möglich, wenn das Personal mit moderner elektronischer Ausstattung ausgebildet wird) zur **Beschleunigung des Grenztransits**,
- Einbeziehung der **EU** in die **wichtigsten internationalen Organisationen im Transportsektor** (vor allem Schiene und Wasser).

6.4 Politische Empfehlungen für die Zukunft

- Das Grünbuch sollte den Zusammenhang zwischen Verkehr sowie europäischer Raumordnung und territorialem Zusammenhalt wesentlich deutlicher herausarbeiten.
- Die EU-Kommission sollte sich in der Finanzierung und der politischen Diskussion vorrangig auf die großen internationalen Vorhaben mit grenzübergreifender Bedeutung konzentrieren, da diese oft auf nationaler Ebene gegenüber inländischen Maßnahmen zurückstehen müssen.
- Die TEN-V Politik sollte die Mitgliedsstaaten darin bestärken, sich auf grenzübergreifende Projekte zu konzentrieren und dadurch das Risiko einer nicht harmonisierten Umsetzung von grenzübergreifenden Projekten minimieren.
- Es ist sicher zu stellen, dass die lokalen / regionalen / nationalen Verkehrsplanungen einerseits die Prioritäten des TEN-V berücksichtigen, und diese andererseits aber auch in TEN-V Berücksichtigung finden (rechtzeitige Einbindung der lokalen / regionalen Gebietskörperschaften in die Entwicklung des TEN-V Netzes und seiner Prioritäten, weil über deren Gebiet die Verkehrskorridore verlaufen).

- Der „europäische Mehrwert“ ist bei der Auswahl der Komponenten für das TEN-V Kennnetz, sowie der Projekte mit europäischen/grenzübergreifenden Auswirkungen zu berücksichtigen.
- Es ist darauf zu achten, dass parallel zu Planung und Fertigstellung von großen transnationalen Vorhaben in den jeweiligen Mitgliedsstaaten die notwendigen infrastrukturellen Anbindungen (sekundäre Netze) geschaffen werden, damit diese großräumigen Netze funktionieren können.
- Die gegenwärtige TEN-V Politik soll Mitteleuropa angemessen berücksichtigen, um so den Veränderungen durch die Erweiterung der EU Rechnung zu tragen.
- In TEN-V Netzen sind Maßnahmen zur Verbesserungen der Verkehrseffizienz und -qualität stärker zu berücksichtigen, insbesondere zur Überwindung der technischen Hindernisse im grenzübergreifenden Verkehr.
- In TEN-V Verkehrssektoren ist stärker zwischen Güter und Personenverkehr zu unterscheiden.
- Langfristig ist insbesondere eine Trennung von Güterverkehrskorridoren und Hochgeschwindigkeitstrassen für den Personenverkehr dringend geboten (vor allem bei grenzübergreifenden Korridoren).
- Stärkung der Rolle des EU-Koordinators für die Entwicklung von transnationalen Infrastrukturprojekten.

F:\DATA\334 AGEG\REFERATEundSTELLUNGNAHMEN\2009\Green Book Transport-Networks TENT-V 16-02-09\AGEG-Stellungnahme Grünbuch TEN-V DE 18-09-09.doc