

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)



Entwurf der Stellungnahme der AGEG zu den TEN-V und künftigen TEN Programmen

25. Mai 2016

1. Generell

- **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 technischer 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 Ausgangslage der Grenzregionen sowie Anforderungen und Forderungen für die Zukunft

2.1 Ausgangslage der europäischen Grenzregionen im Hinblick auf zukünftige Transportentwicklungen

- Ebenso wie die Charta der AGEG beklagt die EU zurecht, dass bei den **existierenden Verkehrsnetzen in den Grenzgebieten noch streng national ausgerichtete**, 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.

2.2 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,
- 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,
- **Änderung politischer Prioritäten in einem Mitgliedsstaat** dürfen nicht dazu führen, dass Investitionen in einem internationalen Korridor behindert oder **Maßnahmen im Nachbarland** aufgeschoben werden müssen.

2.3 Zu einzelnen Verkehrssektoren

Transportkorridore (Straße und Schiene)

- **Korridore für Straße und Schiene** müssen gut in das Allgemeinnetzwerk 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

- Flughäfen mit **verbesserter Schienenanbindung**,
- größere Beachtung für **regionale Flughäfen** wegen ihrer Bedeutung für Grenz- und periphere Gebiete.

3. Spezielle Anforderungen und Forderungen der Grenzgebiete

- **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 **gleichberechtigter Beteiligung** der betroffenen Grenz- und grenzübergreifenden Regionen verwirklicht werden,
- die **Realisierung wichtiger Transportrouten**, die durch ein Grenz-/grenzübergreifendes Gebiet führen, ist gleichzeitig eine **Herausforderung für diese Regionen** selber. Sie sollte z.B.:
 - eine multimodale grenzübergreifende Transportinfrastruktur, einschließlich Verkehrszentren entwickeln,
 - grenzübergreifende Produktions- und Marketingaktivitäten im Transportsektor unterstützen,
 - die regionalen und grenzübergreifende Vernetzung von Transportunternehmen und Zulieferdiensten verbessern,
 - grenzüberschreitender Kommunikationsnetze ausbauen bzw. schaffen,
- die Verwirklichung grenzübergreifender Infrastrukturen erlaubt den dort lebenden Menschen in der Grenz-/grenzübergreifenden Region zu bleiben und ihren Lebensunterhalt zu verdienen.

4. Schlussfolgerungen

4.1 Zukünftiger Vorrang für die Schließung grenzübergreifender Lücken

- **Als Konsequenz** müssen internationale infrastrukturelle Projekte zuerst grenzübergreifend realisiert werden:
 - Dies erhöht den Druck auf nationale Regierungen, die Lücken zwischen der Grenze und den Zentren zu schließen.
 - Dies erhält die **politische Unterstützung von Zentren / Agglomerationen** für die Fertigstellung der gesamten Infrastrukturmaßnahme **aufrecht**,
- Grenz- und grenzübergreifende Infrastrukturen können durch private (z.B. Industrie- und Handelskammern, die sehr stark interessierte Unternehmen repräsentieren) oder regionale Finanzmittel von beiden Seiten der Grenze vorfinanziert werden.

4.2 Was kann die EU in der Praxis tun?

- **Priorität für grenzübergreifende infrastrukturelle Maßnahmen,**
- Umsetzung **politischer Entscheidungen** im Transportsektor zugunsten der Grenzregionen,
- **verlässliche Finanzkonzepte** zugunsten grenzübergreifender Infrastrukturen (nicht nur INTERREG),

F:\DATA\334 AGE\REFERATEundSTELLUNGNAHMEN\2016\TEN\160525 Draft statement AEBR on TEN-V.doc