



**Europäischer Ausschuss
der Regionen**

COTER-VI/044

133. Plenartagung, 6./7. Februar 2019

STELLUNGNAHME

Straffung der TEN-V-Umsetzung

DER EUROPÄISCHE AUSSCHUSS DER REGIONEN

- betont, dass die Vollendung des TEN-V-Kern- und -Gesamtnetzes eine maßgebliche Voraussetzung dafür ist, den territorialen Zusammenhalt sicherzustellen, die Anbindung aller Regionen zu verbessern und die wirtschaftliche Entwicklung von Regionen in Randlage und Grenzregionen zu fördern;
- begrüßt den Vorschlag der Europäischen Kommission in Anbetracht der notwendigen Beschleunigung der Umsetzung des TEN-V-Netzes sowie der Verwirklichung der im Übereinkommen von Paris festgelegten Ziele. Zudem wird dadurch ein wichtiger Beitrag zur Harmonisierung von Verfahren und technischen Normen und zur Verbesserung der Interoperabilität geleistet;
- betont, wie wichtig die Straffung der Verfahren u. a. in Grenzregionen ist;
- regt an, anstatt einer pauschalen Anwendung des vorgeschlagenen Verfahrens auf alle TEN-V-Vorhaben in der Verordnung festzulegen, welche Vorhaben in ihren Anwendungsbereich fallen. Die Mitgliedstaaten sollten beispielsweise entscheiden können, welche Vorhaben in den Anwendungsbereich der Verordnung fallen;
- gibt zu bedenken, dass der Verwaltungsaufwand nicht auf Kosten von Subsidiarität und Verhältnismäßigkeit vereinfacht und verringert werden darf. Maßgeschneiderte Ansätze sollten möglich sein, wenn ein Mitgliedstaat bereits vereinfachte Verfahren anwendet;
- begrüßt die mit dem Vorschlag verbundene Absicht, die grenzüberschreitende Zusammenarbeit zur Entwicklung von Verkehrsverbindungen zu erleichtern, damit fehlende Verbindungen gebaut werden können.

Berichterstatter

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

Referenzdokument

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Straffung von Maßnahmen zur rascheren Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes
COM(2018) 277 final

Stellungnahme des Europäischen Ausschusses der Regionen – Straffung der TEN-V-Umsetzung

I. EMPFEHLUNGEN FÜR ÄNDERUNGEN

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Straffung von Maßnahmen zur rascheren Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes

COM(2018) 277 final

Änderung 1

Erwägungsgrund 1

<i>Vorschlag der Europäischen Kommission</i>	<i>Änderung des AdR</i>
<p>Durch die Verordnung (EG) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates [1] wird ein gemeinsamer Rahmen für die Schaffung zeitgemäßer, interoperabler Netze für die Entwicklung des Binnenmarktes festgelegt. Das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V) ist in zwei Ebenen untergliedert: Das Gesamtnetz gewährleistet die Anbindung aller Regionen in der Union, während das Kernnetz nur aus den Teilen des Netzes besteht, die von größter strategischer Bedeutung für die Union sind. In der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 sind verbindliche Ziele für die Vollendung festgelegt, das Kernnetz soll bis 2030 und das Gesamtnetz bis 2050 fertiggestellt sein.</p>	<p>Durch die Verordnung (EG) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates [1] wird ein gemeinsamer Rahmen für die Schaffung zeitgemäßer, interoperabler Netze für die Entwicklung des Binnenmarktes und zur Förderung des sozialen, wirtschaftlichen und territorialen Zusammenhalts der Union festgelegt. Das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V) ist in zwei Ebenen untergliedert: Das Gesamtnetz gewährleistet die Anbindung aller Regionen in der Union sowie die erforderlichen Zugänge zum Kernnetz, während das Kernnetz nur aus den Teilen des Netzes besteht, die gleichzeitig von größter strategischer Bedeutung für die Union sind und deshalb als grenzüberschreitende und multimodale Katalysatoren für einen einheitlichen europäischen Verkehrs- und Mobilitätsraum wirken sollten. In der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 sind verbindliche Ziele für die Vollendung festgelegt, das Kernnetz soll bis 2030 und das Gesamtnetz bis 2050 fertiggestellt sein. Außerdem wird in der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 besonderer Wert auf den Aufbau der grenzüberschreitenden Verbindungen gelegt, die die Interoperabilität zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern verbessern und zu einer multimodalen Integration des Verkehrs in der Union beitragen werden.</p>

Begründung

Das TEN-V trägt u. a. zum sozialen, wirtschaftlichen und territorialen Zusammenhalt bei. Die grenzüberschreitende Zusammenarbeit sollte sich so einfach und unkompliziert wie möglich gestalten, um im Einklang mit Ziffer 18 der politischen Empfehlungen eine emissionsarme grenzüberschreitende Mobilität zu fördern.

Änderung 2

Erwägungsgrund 2

Vorschlag der Europäischen Kommission	Änderung des AdR
Ungeachtet der Notwendigkeit der Fertigstellung und des verbindlichen Zeitplans hat die Erfahrung gezeigt, dass für viele zur Vollendung des TEN-V geplante Investitionen komplexe Genehmigungsverfahren, grenzübergreifende Vergabeverfahren und andere Verfahren gelten. Dies gefährdet die termingerechte Durchführung der Vorhaben und führt in vielen Fällen zu erheblichen Verzögerungen und höheren Kosten. Um diese Probleme anzugehen und die zeitlich abgestimmte Vollendung des TEN-V zu ermöglichen, sind harmonisierte Maßnahmen auf Unionsebene erforderlich.	Ungeachtet der Notwendigkeit der Fertigstellung und des verbindlichen Zeitplans hat die Erfahrung gezeigt, dass für viele zur Vollendung des TEN-V geplante Investitionen komplexe Genehmigungsverfahren, grenzübergreifende Vergabeverfahren und andere Verfahren gelten. Zudem wird häufig versäumt, die Öffentlichkeit frühzeitig zu beteiligen und einen Konsens zu finden, was zu fehlender öffentlicher Akzeptanz infolge mangelnder Transparenz führt. Dies gefährdet die termingerechte Durchführung der Vorhaben und führt in vielen Fällen zu erheblichen Verzögerungen und höheren Kosten. Um diese Probleme anzugehen und die zeitlich abgestimmte Vollendung des TEN-V zu ermöglichen, sind harmonisierte, vereinfachte und zeitnahe Maßnahmen auf Unionsebene erforderlich.

Begründung

Projektverzögerungen liegen nicht nur an den Genehmigungsverfahren, sondern werden auch durch eine fehlende frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung und Konsensbildung verursacht.

Änderung 3

Erwägungsgrund 3

Vorschlag der Europäischen Kommission	Änderung des AdR
In den Rechtsrahmen vieler Mitgliedstaaten werden bestimmte Vorhabenkategorien auf der Grundlage ihrer strategischen Bedeutung für die Wirtschaft vorrangig behandelt. Die vorrangige Behandlung ist gekennzeichnet durch kürzere Fristen, gleichzeitige Verfahren oder engere Zeitrahmen für die Einlegung von Rechtsbehelfen, wobei gleichzeitig sichergestellt wird, dass auch die Ziele anderer horizontaler	In den Rechtsrahmen vieler Mitgliedstaaten werden bestimmte Vorhabenkategorien auf der Grundlage ihrer strategischen Bedeutung für den territorialen, wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalt der Union und für die Bekämpfung des Klimawandels vorrangig behandelt. Die vorrangige Behandlung ist gekennzeichnet durch kürzere Fristen, gleichzeitige Verfahren oder engere Zeitrahmen

Maßnahmen erreicht werden. Besteht im nationalen Recht ein solcher Rahmen, so sollte er automatisch auf Unionsvorhaben Anwendung finden, die gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 als Vorhaben von gemeinsamem Interesse anerkannt werden.	für die Einlegung von Rechtsbehelfen, wobei gleichzeitig sichergestellt wird, dass auch die Ziele anderer horizontaler Maßnahmen erreicht werden. Besteht im nationalen Recht ein solcher Rahmen, so sollte er automatisch auf Unionsvorhaben Anwendung finden, die gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 als Vorhaben von gemeinsamem Interesse anerkannt werden. Besteht kein solcher Rahmen, sollten die zuständigen Behörden der Harmonisierung der Verwaltungsverfahren zur Ausstellung von Genehmigungen und zur Durchführung von Vorhaben Vorrang einräumen oder gegebenenfalls die erforderlichen Maßnahmen ergreifen, um die Einrichtung einer gemeinsamen Verwaltungsstelle zu erleichtern.
---	--

Begründung
Eine grundlegende Zielsetzung der Verkehrspolitik der Union muss die Bekämpfung des Klimawandels sein.

Änderung 4
Erwägungsgrund 4

Vorschlag der Europäischen Kommission	Änderung des AdR
Um die Wirksamkeit der Umweltverträglichkeitsprüfungen zu verbessern und den Entscheidungsprozess dort zu straffen, wo sich bei Kernnetzvorhaben sowohl aus der Richtlinie 2011/92/EU in der durch die Richtlinie 2014/52/EU geänderten Fassung als auch aus anderen Rechtsvorschriften der Union wie der Richtlinie 92/43/EWG, der Richtlinie 2009/147/EG, der Richtlinie 2000/60/EG, der Richtlinie 2008/98/EG, der Richtlinie 2010/75/EU, der Richtlinie 2012/18/EU und der Richtlinie 2011/42/EG die Verpflichtung zur Durchführung von Prüfungen im Zusammenhang mit Umweltproblemen ergibt, sollten die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass ein gemeinsames Verfahren zur Erfüllung der Anforderungen dieser Richtlinien Anwendung findet.	Um die Wirksamkeit der Umweltverträglichkeitsprüfungen zu verbessern und den Entscheidungsprozess dort zu straffen, wo sich bei Kernnetzvorhaben sowohl aus der Richtlinie 2011/92/EU in der durch die Richtlinie 2014/52/EU geänderten Fassung als auch aus anderen Rechtsvorschriften der Union wie der Richtlinie 92/43/EWG, der Richtlinie 2009/147/EG, der Richtlinie 2000/60/EG, der Richtlinie 2008/98/EG, der Richtlinie 2010/75/EU, der Richtlinie 2012/18/EU und der Richtlinie 2011/42/EG die Verpflichtung zur Durchführung von Prüfungen im Zusammenhang mit Umweltproblemen ergibt, sollten die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass ein gemeinsames Verfahren zur Erfüllung der Anforderungen dieser Richtlinien Anwendung findet, ohne dazu notwendigerweise neue Verfahren festzulegen, wenn es bereits geeignete Verfahren gibt.

Begründung

In einigen Mitgliedstaaten gibt es bereits integrierte Verfahren, so dass die Festlegung neuer Verfahren einen zusätzlichen Verwaltungsaufwand bedeuten würde.

Änderung 5
Erwägungsgrund 8

Vorschlag der Europäischen Kommission	Änderung des AdR
Angesichts der Dringlichkeit der Vollendung des TEN-V-Kernnetzes sollte die Vereinfachung der Genehmigungsverfahren mit einer Frist einhergehen, innerhalb der die zuständigen Behörden eine umfassende Entscheidung über die Durchführung des Vorhabens treffen müssen. Diese Frist sollte zu einer effizienteren Handhabung der Verfahren und in keinem Fall zu Abstrichen bei den hohen Standards der Union für den Umweltschutz und die Beteiligung der Öffentlichkeit führen.	Angesichts der Dringlichkeit der Vollendung des TEN-V-Kernnetzes sollte die Vereinfachung der Genehmigungsverfahren mit einer Frist einhergehen, innerhalb der die zuständigen Behörden eine umfassende Entscheidung über die Durchführung des Vorhabens treffen müssen. Diese Frist sollte zu einer effizienteren Handhabung der Verfahren und in keinem Fall zu Abstrichen bei den hohen Standards der Union für den Umweltschutz und die Beteiligung der Öffentlichkeit führen. Allerdings sollte vor der Festlegung der Frist zunächst eine frühzeitige erste Konsultation der Öffentlichkeit sowie der lokalen und regionalen Gebietskörperschaften über das geplante Projekt stattfinden.

Begründung

Erübrigt sich. Projektverzögerungen liegen nicht nur an den Genehmigungsverfahren, sondern werden auch durch eine fehlende frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung und Konsensbildung verursacht.

Änderung 6
Erwägungsgrund 11

Vorschlag der Europäischen Kommission	Änderung des AdR
Die Vergabe öffentlicher Aufträge für grenzüberschreitende Vorhaben von gemeinsamem Interesse sollte im Einklang mit dem Vertrag und der Richtlinie 2014/25/EU und/oder der Richtlinie 2014/24/EU erfolgen. Um eine effiziente Vollendung der grenzüberschreitenden Kernnetzvorhaben von gemeinsamem Interesse zu gewährleisten, sollte die von einer gemeinsamen Stelle durchgeführte Vergabe öffentlicher Aufträge einem einzigen nationalen Recht unterliegen. Abweichend von den Rechtsvorschriften der Union für das	Die Vergabe öffentlicher Aufträge für grenzüberschreitende Vorhaben von gemeinsamem Interesse sollte im Einklang mit dem Vertrag und der Richtlinie 2014/25/EU und/oder der Richtlinie 2014/24/EU erfolgen. Um eine effiziente Vollendung der grenzüberschreitenden TEN-V-Vorhaben von gemeinsamem Interesse zu gewährleisten, sollte die von einer gemeinsamen Verwaltungsstelle durchgeführte Vergabe öffentlicher Aufträge im Einvernehmen zwischen den Beteiligten einer einzigen EU-Rechtsvorschrift oder

<p>öffentliche Auftragswesen sollten die anwendbaren nationalen Vorschriften grundsätzlich diejenigen des Mitgliedstaats sein, in dem die gemeinsame Stelle ihren Sitz hat. Es sollte weiterhin möglich sein, die anzuwendenden Rechtsvorschriften in einem zwischenstaatlichen Abkommen festzulegen.</p>	<p>gegebenenfalls einem einzigen nationalen Recht unterliegen. Abweichend von den Rechtsvorschriften der Union für das öffentliche Auftragswesen sollten die anwendbaren nationalen Vorschriften grundsätzlich diejenigen des Mitgliedstaats sein, in dem die gemeinsame Stelle ihren Sitz hat. Es sollte weiterhin möglich sein, die anzuwendenden Rechtsvorschriften in einem zwischenstaatlichen Abkommen festzulegen.</p>
---	--

Begründung
Dies würde die grenzüberschreitende Zusammenarbeit im Einklang mit Ziffer 18 der politischen Empfehlungen erleichtern.

Änderung 7

Artikel 1

Vorschlag der Europäischen Kommission	Änderung des AdR
<p>Gegenstand und Anwendungsbereich</p> <p>In dieser Verordnung werden die Anforderungen für die Verwaltungsverfahren festgelegt, die von den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten in Bezug auf die Genehmigung und Durchführung aller Vorhaben von gemeinsamem Interesse im Kernnetz des transeuropäischen Verkehrsnetzes angewandt werden.</p>	<p>Gegenstand und Anwendungsbereich</p> <p>In dieser Verordnung werden die Anforderungen für die Verwaltungsverfahren festgelegt, die von den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten (<i>nationalen, regionalen oder lokalen Behörden oder anderen Vorhabenträgern</i>) in Bezug auf die Genehmigung und Durchführung <i>aller Infrastrukturkomponenten und -anforderungen und</i> aller Vorhaben von gemeinsamem Interesse im Kernnetz des transeuropäischen Verkehrsnetzes <i>mit Vorrangstatus gemäß Artikel 3</i> angewandt werden.</p>

Begründung
Anstatt einer pauschalen Anwendung des vorgeschlagenen Verfahrens auf alle TEN-V-Vorhaben sollte in der Verordnung genauer dargelegt werden, welche Vorhaben in ihren Anwendungsbereich fallen sollten, um die wichtigsten Vorhaben zu erfassen und ihre Durchführung voranzubringen. Die Mitgliedstaaten sollten entscheiden, welche vorrangigen Vorhaben in den Anwendungsbereich der Verordnung fallen.

Änderung 8
Artikel 2 Buchstabe e)

<i>Vorschlag der Europäischen Kommission</i>	<i>Änderung des AdR</i>
<p>„grenzüberschreitendes Vorhaben von gemeinsamem Interesse“ bezeichnet ein von einer gemeinsamen Stelle durchgeführtes Vorhaben von gemeinsamem Interesse gemäß Artikel 7 der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013, das einen grenzüberschreitenden Abschnitt <i>im Sinne des Artikels 3 Buchstabe m jener Verordnung</i> umfasst.</p>	<p>grenzüberschreitendes Vorhaben von gemeinsamem Interesse“ bezeichnet ein von einer gemeinsamen Stelle durchgeführtes Vorhaben von gemeinsamem Interesse gemäß Artikel 7 der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013, das einen grenzüberschreitenden Abschnitt umfasst <i>und im Rahmen eines Kooperationsabkommens oder eines sonstigen Abkommens zwischen Mitgliedstaaten oder zwischen Mitgliedstaaten und regionalen oder lokalen Gebietskörperschaften oder zwischen regionalen oder lokalen Gebietskörperschaften unterschiedlicher Mitgliedstaaten oder zwischen Mitgliedstaaten und Drittländern zur Planung und Schaffung von Verkehrsinfrastrukturen umgesetzt wird.</i></p>

<i>Begründung</i>
<p>Es ist wichtig, das Potenzial der lokalen und regionalen Gebietskörperschaften bei der Durchführung grenzüberschreitender Vorhaben anzuerkennen.</p>

Änderung 9
Artikel 3

<i>Vorschlag der Europäischen Kommission</i>	<i>Änderung des AdR</i>
<p>„Vorrangstatus“ von Vorhaben von gemeinsamem Interesse</p> <p>1. <i>Jedes</i> Vorhaben von gemeinsamem Interesse <i>im TEN-V-Kernnetz durchläuft</i> ein integriertes Genehmigungsverfahren, das von einer einzigen zuständigen Behörde durchgeführt wird, die von jedem Mitgliedstaat gemäß den Artikeln 5 und 6 benannt wird.</p> <p>2. Ist nach nationalem Recht ein Vorrangstatus vorgesehen, erhalten Vorhaben von gemeinsamem Interesse den höchstmöglichen nationalen Status und werden in den Genehmigungsverfahren entsprechend behandelt, wenn und soweit dies in den nationalen Rechtsvorschriften für die entsprechenden Arten von Verkehrsinfrastrukturen vorgesehen ist.</p>	<p>„Vorrangstatus“ von Vorhaben von gemeinsamem Interesse</p> <p>1. <i>Die Mitgliedstaaten ermitteln vorrangige Komponenten im TEN-V.</i> Vorhaben von gemeinsamem Interesse <i>in vorrangigen Abschnitten erhalten „Vorrangstatus“ und durchlaufen</i> ein integriertes Genehmigungsverfahren, das von einer einzigen zuständigen Behörde durchgeführt wird, die von jedem Mitgliedstaat gemäß den Artikeln 5 und 6 benannt wird.</p> <p>2. Ist nach nationalem Recht ein Vorrangstatus vorgesehen, erhalten Vorhaben von gemeinsamem Interesse den höchstmöglichen nationalen Status und werden in den Genehmigungsverfahren entsprechend behandelt,</p>

3. Um effiziente Verwaltungsverfahren im Zusammenhang mit Vorhaben von gemeinsamem Interesse zu gewährleisten, stellen die Vorhabenträger und alle betroffenen Behörden sicher, dass diese Vorhaben so zügig bearbeitet werden, wie es rechtlich möglich ist, auch in Bezug auf die zugewiesenen Mittel.	wenn und soweit dies in den nationalen Rechtsvorschriften für die entsprechenden Arten von Verkehrsinfrastrukturen vorgesehen ist. 3. Um effiziente Verwaltungsverfahren im Zusammenhang mit Vorhaben von gemeinsamem Interesse zu gewährleisten, stellen die Vorhabenträger und alle betroffenen Behörden sicher, dass diese Vorhaben so zügig bearbeitet werden, wie es rechtlich möglich ist, auch in Bezug auf die zugewiesenen Mittel.
--	--

Begründung
Siehe Änderung 7.

Änderung 10
Artikel 4 Absatz 1

Vorschlag der Europäischen Kommission	Änderung des AdR
Um die Fristen nach Artikel 6 einzuhalten und den Verwaltungsaufwand im Zusammenhang mit dem Abschluss von Vorhaben von gemeinsamem Interesse zu verringern, werden alle Verwaltungsverfahren, die sich aus dem anwendbaren <i>nationalen oder Unionsrecht</i> ergeben, zusammengefasst und führen zu einer einzigen umfassenden Entscheidung.	Um die Fristen nach Artikel 6 einzuhalten und den Verwaltungsaufwand im Zusammenhang mit dem Abschluss von Vorhaben von gemeinsamem Interesse zu verringern, werden alle Verwaltungsverfahren, die sich aus dem anwendbaren Recht ergeben, mit den einschlägigen Umweltfolgenabschätzungen sowie Kampagnen zur Information und Einbeziehung der Bürger sowohl auf nationaler als auch auf Unionsebene zusammengefasst und führen zu einer einzigen umfassenden Entscheidung.

Begründung
Eine grundlegende Zielsetzung der Verkehrspolitik der Union muss die Bekämpfung des Klimawandels sein.

Änderung 11
Artikel 5 Absatz 1

Vorschlag der Europäischen Kommission	Änderung des AdR
Bis zum ... (<i>OP please insert the date one year of the entry into force of this Regulation</i>) benennt jeder Mitgliedstaat eine einzige zuständige Behörde, die dafür zuständig ist, das Genehmigungsverfahren zu erleichtern und die umfassende Entscheidung zu treffen.	Bis zum ... (<i>OP please insert the date one year of the entry into force of this Regulation</i>) benennt jeder Mitgliedstaat eine oder mehrere allein zuständige Behörde/ Behörden , die dafür zuständig ist/ sind , ein integriertes Genehmigungsverfahren zu erleichtern und die

	umfassende Entscheidung zu treffen. Wenn ein Mitgliedstaat bereits eine oder mehrere allein zuständige Behörde/Behörden benannt hat, kann er die Benennung dieser allein zuständigen Behörde/Behörden bestätigen.
--	--

Begründung
Einige Mitgliedstaaten verfügen bereits über integrierte Verfahren oder haben bereits zuständige Behörden benannt, so dass die Festlegung neuer Verfahren bzw. die Benennung neuer zuständiger Behörden einen zusätzlichen Verwaltungsaufwand bedeuten würde.

Änderung 12
Artikel 5 Absatz 2

Vorschlag der Europäischen Kommission	Änderung des AdR
<p>Die Zuständigkeit der einzigen zuständigen Behörde nach Absatz 1 und/oder die damit verbundenen Aufgaben können auf der angemessenen Verwaltungsebene je Vorhaben von gemeinsamem Interesse oder je Kategorie von Vorhaben von gemeinsamem Interesse einer anderen Behörde übertragen oder von dieser durchgeführt werden, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:</p> <p>(a) nur eine einzige Behörde ist für jedes Vorhaben von gemeinsamem Interesse verantwortlich;</p> <p>(b) die Behörde ist in dem Verfahren, das zu der umfassenden Entscheidung über ein bestimmtes Vorhaben von gemeinsamem Interesse führt, der einzige Ansprechpartner für den Vorhabenträger und</p> <p>(c) die Behörde koordiniert die Vorlage aller relevanten Unterlagen und Informationen.</p> <p>Die einzige zuständige Behörde kann weiter für die Festlegung der Fristen zuständig bleiben; die nach Artikel 6 festgelegten Fristen bleiben davon jedoch unberührt.</p>	<p>Die Mitgliedstaaten können die Zuständigkeit der einzigen zuständigen Behörde nach Absatz 1 und/oder die damit verbundenen Aufgaben auf der angemessenen Verwaltungsebene je Vorhaben von gemeinsamem Interesse oder je Kategorie von Vorhaben von gemeinsamem Interesse unter Berücksichtigung der nationalen, regionalen und lokalen Befugnisse einer bestehenden oder neu eingerichteten Behörde übertragen, vorausgesetzt:</p> <p>(a) nur eine einzige Behörde ist für jedes Vorhaben von gemeinsamem Interesse verantwortlich;</p> <p>(b) die Behörde ist in dem Verfahren, das zu der umfassenden Entscheidung über ein bestimmtes Vorhaben von gemeinsamem Interesse führt, der einzige Ansprechpartner für den Vorhabenträger und</p> <p>(c) die Behörde koordiniert die Vorlage aller relevanten Unterlagen und Informationen.</p>

Begründung
Die Verordnung sollte nicht in die verfassungsrechtliche Struktur der Mitgliedstaaten eingreifen, zumal in einigen Mitgliedstaaten verschiedene Regierungsebenen für diese Aufgaben zuständig sind. Die Fristen sollten im Interesse maßgeschneiderter Projektlaufzeiten in enger Zusammenarbeit mit dem jeweiligen Vorhabenträger festgelegt werden. Die Einplanung einer frühzeitigen Beteiligung aller Interessenträger und ausreichender Zeit für die Konsensbildung unter allen Interessenträgern wird die Umsetzung der Vorhaben erheblich erleichtern.

Änderung 13
Artikel 5 Absatz 5

Vorschlag der Europäischen Kommission	Änderung des AdR
<p>Erfordert ein Vorhaben von gemeinsamem Interesse Entscheidungen in zwei oder mehr Mitgliedstaaten, so treffen die jeweils zuständigen Behörden alle erforderlichen Maßnahmen für eine effiziente und wirksame Zusammenarbeit und Koordinierung untereinander. Unbeschadet der Verpflichtungen, die sich aus dem geltenden Unionsrecht und dem Völkerrecht ergeben, sind die Mitgliedstaaten bestrebt, gemeinsame Verfahren, insbesondere im Hinblick auf die Umweltverträglichkeitsprüfung, vorzusehen.</p>	<p>Erfordert ein Vorhaben von gemeinsamem Interesse Entscheidungen in zwei oder mehr Mitgliedstaaten, so treffen die jeweils zuständigen Behörden alle erforderlichen Maßnahmen für eine effiziente und wirksame Zusammenarbeit und Koordinierung untereinander. Unbeschadet der Verpflichtungen, die sich aus dem geltenden Unionsrecht und dem Völkerrecht ergeben, sind die Mitgliedstaaten bestrebt, gemeinsame Verfahren, insbesondere im Hinblick auf die Umweltverträglichkeitsprüfung, vorzusehen. <i>Insbesondere dann, wenn die beteiligten Mitgliedstaaten oder zuständigen lokalen und regionalen Behörden eine gemeinsame Stelle einrichten, sollte diese gemeinsame Verfahren und koordinierte Herangehensweisen der Mitgliedstaaten nutzen können und nur mit einer einzigen zuständigen Genehmigungsbehörde in Kontakt treten müssen.</i></p>

Begründung

Änderung 14
Artikel 6 Absatz 2

Vorschlag der Europäischen Kommission	Änderung des AdR
<p>Dauer und Durchführung des Genehmigungsverfahrens</p> <p>1. Das Genehmigungsverfahren umfasst den Vorantragsabschnitt sowie die Phase der Bewertung des Antrags und der Entscheidungsfindung durch die einzige zuständige Behörde.</p> <p>2. Der Vorantragsabschnitt, der den Zeitraum vom Beginn des Genehmigungsverfahrens bis zur Einreichung der vollständigen Antragsunterlagen bei der einzigen zuständigen Behörde umfasst, darf grundsätzlich</p>	<p>Dauer und Durchführung des Genehmigungsverfahrens</p> <p>1. Das Genehmigungsverfahren umfasst den Vorantragsabschnitt sowie die Phase der Bewertung des Antrags und der Entscheidungsfindung durch die einzige zuständige Behörde.</p> <p><i>Im Einklang mit dem institutionellen und rechtlichen Rahmen der jeweiligen Mitgliedstaaten bezieht die einzige zuständige Behörde diejenigen lokalen und regionalen Gebietskörperschaften, die von den Vorhaben</i></p>

zwei Jahre nicht überschreiten.

3. Um das Genehmigungsverfahren einleiten zu können, unterrichtet der Vorhabenträger die einzige zuständige Behörde des betreffenden Mitgliedstaats schriftlich über das Vorhaben und fügt eine ausführliche Beschreibung des Vorhabens bei. Spätestens zwei Monate nach Erhalt der vorgenannten Mitteilung wird diese von der einzigen zuständigen Behörde schriftlich bestätigt oder, wenn sie der Ansicht ist, dass das Vorhaben noch nicht reif für die Einleitung des Genehmigungsverfahrens ist, abgelehnt. Im Fall einer Ablehnung begründet die einzige zuständige Behörde ihre Entscheidung. Das Datum der Unterschrift der Bestätigung der Mitteilung durch die zuständige Behörde markiert den Beginn des Genehmigungsverfahrens. Sind zwei oder mehr Mitgliedstaaten betroffen, markiert das Datum der Annahme der letzten Mitteilung durch die betroffene zuständige Behörde den Beginn des Genehmigungsverfahrens.

4. Innerhalb von drei Monaten nach Beginn des Genehmigungsverfahrens erstellt die einzige zuständige Behörde in enger Zusammenarbeit mit dem Vorhabenträger und anderen betroffenen Behörden und unter Berücksichtigung der Informationen, die der Vorhabenträger auf der Grundlage der Mitteilung gemäß Absatz 3 übermittelt hat, eine ausführliche Antragsübersicht, die Folgendes enthält:

(a) Umfang und Detailgenauigkeit der Angaben, die vom Vorhabenträger als Teil der Antragsunterlagen für die umfassende Entscheidung vorzulegen sind

(b) einen Zeitplan für das Genehmigungsverfahren, in dem mindestens Folgendes angegeben ist:

(i) die einzuholenden Entscheidungen und Stellungnahmen,

(ii) die voraussichtlich betroffenen Behörden **und Interessenträger und die voraussichtlich betroffene Öffentlichkeit,**

(iii) die einzelnen Phasen des Verfahrens und ihre Dauer,

(iv) die wichtigsten Meilensteine, die im

betroffen sind, über ein Partizipationsverfahren im Rahmen der ersten Bewertung und vor der endgültigen Genehmigung mit ein.

2. Der Vorantragsabschnitt, der den Zeitraum vom Beginn des Genehmigungsverfahrens bis zur Einreichung der vollständigen Antragsunterlagen bei der einzigen zuständigen Behörde umfasst, darf grundsätzlich zwei Jahre nicht überschreiten. **Die einzige zuständige Behörde könnte dem Vorhabenträger ggf. mehr Zeit einräumen, um dem Umfang und der Art des Vorhabens Rechnung zu tragen oder um eine angemessene Beteiligung der Öffentlichkeit zu ermöglichen. Eine einschlägige öffentliche Konsultation und Partizipation muss bereits im Vorfeld des Vorantragsabschnitts erfolgt sein. Das Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung in Form von Kompromissen mit unmittelbarer Relevanz für die Infrastrukturerrichtung sowie die geplanten weiteren Maßnahmen zur Konsultation der Öffentlichkeit sind ausschlaggebend für die Dauer des Vorantragsabschnitts.**

3. Um das Genehmigungsverfahren einleiten zu können, unterrichtet der Vorhabenträger die einzige zuständige Behörde des betreffenden Mitgliedstaats schriftlich über das Vorhaben und fügt eine ausführliche Beschreibung des Vorhabens bei. Spätestens zwei Monate nach Erhalt der vorgenannten Mitteilung wird diese von der einzigen zuständigen Behörde schriftlich bestätigt oder, wenn sie der Ansicht ist, dass das Vorhaben noch nicht reif für die Einleitung des Genehmigungsverfahrens ist, abgelehnt. Im Fall einer Ablehnung begründet die einzige zuständige Behörde ihre Entscheidung. Das Datum der Unterschrift der Bestätigung der Mitteilung durch die zuständige Behörde markiert den Beginn des Genehmigungsverfahrens. Sind zwei oder mehr Mitgliedstaaten betroffen, markiert das Datum der Annahme der letzten Mitteilung durch die betroffene zuständige Behörde den Beginn des Genehmigungsverfahrens.

4. Innerhalb von drei Monaten nach Beginn des Genehmigungsverfahrens erstellt die einzige

<p>Hinblick auf die zu treffende umfassende Entscheidung zu erreichen sind, und die jeweiligen Fristen,</p> <p>(v) die von den Behörden eingeplanten Ressourcen und der mögliche Bedarf an zusätzlichen Ressourcen.</p>	<p>zuständige Behörde in enger Zusammenarbeit mit dem Vorhabenträger und anderen betroffenen Behörden und unter Berücksichtigung der Informationen, die der Vorhabenträger auf der Grundlage der Mitteilung gemäß Absatz 3 übermittelt hat, eine ausführliche Antragsübersicht, die Folgendes enthält:</p> <p>(a) Umfang und Detailgenauigkeit der Angaben, die vom Vorhabenträger als Teil der Antragsunterlagen für die umfassende Entscheidung vorzulegen sind</p> <p>(b) einen Zeitplan für das Genehmigungsverfahren, in dem mindestens Folgendes angegeben ist:</p> <p>(i) die einzuholenden Entscheidungen und Stellungnahmen, <i>insbesondere auch und im Einklang mit dem institutionellen und rechtlichen Rahmen der jeweiligen Mitgliedstaaten die Standpunkte der lokalen und regionalen Gebietskörperschaften,</i></p> <p>(ii) <i>die bereits ergriffenen Maßnahmen zur Beteiligung der Interessenträger und der Öffentlichkeit am Verfahren sowie die geplanten Maßnahmen für ihre fortgesetzte Einbeziehung während der Umsetzung des Vorhabens;</i></p> <p>(iii) die Behörden, <i>u. a. und im Einklang mit dem institutionellen und rechtlichen Rahmen der jeweiligen Mitgliedstaaten die einzubeziehenden lokalen und regionalen Gebietskörperschaften,</i></p> <p>(iv) die einzelnen Phasen des Verfahrens und ihre Dauer,</p> <p>(v) die wichtigsten Meilensteine, die im Hinblick auf die zu treffende umfassende Entscheidung zu erreichen sind, und die jeweiligen Fristen,</p> <p>(vi) die von den Behörden eingeplanten Ressourcen und der mögliche Bedarf an zusätzlichen Ressourcen.</p>
---	--

Begründung

Durch die Wahl eines auf die einzelnen Vorhaben abgestimmten Ansatzes und die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit werden die Ergebnisse des Planungsverfahrens weniger häufig angefochten und die Genehmigungsverfahren wesentlich weniger verzögert. Der erforderliche Zeitaufwand für die Konsensbildung unter den Interessenträgern kann daher nicht generisch festgelegt werden. Er muss vielmehr in Abhängigkeit von quantifizierbaren Faktoren im Zusammenhang mit der Projektdurchführung und verschiedenen, während der Konsensbildung mit allen Interessenträgern erarbeiteten Kompromisslösungen bestimmt werden. Im Vergleich zu einem streng vorgegebenen Zeitrahmen könnte ein solcher flexibler und maßgeschneiderter Ansatz die Durchführung der Vorhaben sogar beschleunigen.

Änderung 15

Artikel 7 Absatz 1

<i>Vorschlag der Europäischen Kommission</i>	<i>Änderung des AdR</i>
Bei Vorhaben, an denen zwei oder mehr Mitgliedstaaten beteiligt sind, gleichen die zuständigen Behörden der betreffenden Mitgliedstaaten ihre Zeitpläne ab und vereinbaren einen gemeinsamen Zeitplan.	Bei Vorhaben, an denen zwei oder mehr Mitgliedstaaten beteiligt sind, gleichen die zuständigen Behörden der betreffenden Mitgliedstaaten ihre Zeitpläne ab und vereinbaren einen gemeinsamen Zeitplan. <i>Wenn eine von den beteiligten Mitgliedstaaten eingerichtete gemeinsame Stelle eine Genehmigung beantragt, muss sie sich nur an eine zuständige Behörde wenden. Die zuständige Behörde setzt sich dann im Einklang mit Artikel 5 Absatz 5 mit der anderen zuständigen Behörde/den anderen zuständigen Behörden ins Benehmen, um die Einhaltung aller Verpflichtungen gemäß dem geltenden Recht in allen von dem Vorhaben betroffenen Mitgliedstaaten zu gewährleisten.</i>

Begründung

Die Erteilung von grenzübergreifenden Genehmigungen sollte im Einklang mit dem Ansatz einer einzigen Anlaufstelle für gemeinsame Stellen erleichtert werden.

II. POLITISCHE EMPFEHLUNGEN

DER EUROPÄISCHE AUSSCHUSS DER REGIONEN

Kernaussagen

1. betont, dass die Vollendung des TEN-V-Kern- und -Gesamtnetzes eine maßgebliche Voraussetzung dafür ist, den territorialen Zusammenhalt sicherzustellen, die Anbindung aller Regionen zu verbessern und die wirtschaftliche Entwicklung von Regionen in Randlage und Grenzregionen zu fördern;

2. weist darauf hin, dass die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur häufig in den Zuständigkeitsbereich regionaler Gebietskörperschaften fällt, die für Raumplanung, die Umsetzung von Planfeststellungsbeschlüssen sowie die Erteilung von Genehmigungen in ihrem Verwaltungsgebiet zuständig sind;
3. macht darauf aufmerksam, dass über die Fazilität „Connecting Europe“ und die TEN-V-Verordnung ehrgeizige Ziele für die Infrastrukturentwicklung in Europa vorgegeben werden. Das TEN-V-Kernnetz sollte bis 2030 fertiggestellt sein, doch wird es sich als schwierig erweisen, die finanziellen Anforderungen zur Verwirklichung dieser ehrgeizigen Ziele zu erfüllen;
4. ist sich bewusst, dass neben der Stärkung der Projekt-Pipeline, der Ausweitung der Fördermittel und Finanzierung (CEF) und der Förderung eines investitionsfreundlichen Umfelds auch die Straffung eine wichtige Säule der TEN-V-Politik der EU bildet;
5. begrüßt den Vorschlag der Europäischen Kommission in Anbetracht der notwendigen Beschleunigung der Umsetzung des TEN-V-Netzes sowie der Verwirklichung der im Übereinkommen von Paris festgelegten Ziele. Zudem wird dadurch ein wichtiger Beitrag zur Harmonisierung von Verfahren und technischen Normen und zur Verbesserung der Interoperabilität geleistet;
6. ruft folgende drei wichtige Grundsätze in Erinnerung:
 - Gewährleistung der Koordinierung von Verfahren über verschiedene Gebiete hinweg innerhalb von und zwischen Mitgliedstaaten;
 - Sicherstellung des Gleichklangs der verschiedenen rechtlichen Anforderungen wie u. a. der Habitat-, Wasser- und Biodiversitätsrichtlinien;
 - Aufrechterhaltung und Verbesserung der Beteiligung der Öffentlichkeit;
7. betont, wie wichtig die Straffung der Verfahren etc. in Grenzregionen ist. Die Vollendung des TEN-V ist daher durch die Vereinfachung von behördlichen Genehmigungen, Genehmigungsverfahren und anderen Regulierungsverfahren zu erleichtern;
8. hebt hervor, dass Mitgliedstaaten, die bereits vereinfachte Verfahren eingeführt haben, die Möglichkeit haben sollten, ihre eigenen vereinfachten Verfahren zu wählen;
9. regt an, anstatt einer pauschalen Anwendung des vorgeschlagenen Verfahrens auf alle TEN-V-Vorhaben in der Verordnung festzulegen, welche Vorhaben in ihren Anwendungsbereich fallen. Die Mitgliedstaaten sollten beispielsweise entscheiden können, welche Vorhaben in den Anwendungsbereich der Verordnung fallen;
10. ist sich darüber im Klaren, dass die rechtzeitige Fertigstellung des TEN-V-Netzes durch Verzögerungen aufgrund langwieriger Genehmigungsverfahren gefährdet ist. Die Erteilung dieser Genehmigungen erfolgt jedoch im Rahmen integrierter nationaler Verwaltungsverfahren unter Beachtung der europäischen und nationalen Rechtsvorschriften in den Bereichen

Raumordnung, Umweltschutz und Bürgerrechte. Dieser komplexen Verfahrensweise dürfte ein pauschaler Ansatz kaum gerecht werden. Ein maßgeschneiderter Ansatz wäre besser geeignet;

11. gibt zu bedenken, dass die Vereinfachung und Verringerung des Verwaltungsaufwands ein vorrangiges Ziel der aktuellen Kommission ist, was in diesem Vorschlag in gewissem Maße auch zum Ausdruck kommt. Indes darf der Verwaltungsaufwand nicht auf Kosten von Subsidiarität und Verhältnismäßigkeit vereinfacht und verringert werden. Maßgeschneiderte Ansätze sollten möglich sein, wenn ein Mitgliedstaat bereits vereinfachte Verfahren anwendet;
12. bekräftigt im Einklang mit seinen Stellungnahmen „Fehlende Verkehrsverbindungen in den Grenzregionen“ und „Verwirklichung emissionsarmer Mobilität“, dass zur Verwirklichung der Ziele des Übereinkommens von Paris der Ausbau der Eisenbahninfrastruktur vorangebracht, vorrangig Engpässe beseitigt, Lücken geschlossen und die grenzübergreifende Infrastruktur zur Förderung umweltgerechter Mobilität unterstützt werden müssen. Die EU könnte die finanzielle Tragfähigkeit umweltgerechter Mobilität stärker fördern, indem sie im Einklang mit der AdR-Stellungnahme „Verbesserung der Kosteneffizienz von Emissionsminderungsmaßnahmen und Förderung von Investitionen in CO₂-effiziente Technologien“ aktiv sowohl ein internationales Emissionshandelssystem als auch ein EU-EHS mit anhaltend hohen CO₂-Preisen, die nicht mehr spekulativ schwanken, unterstützt;
13. bestätigt, dass ein Ausgleich erzielt werden muss zwischen den allgemeinen, jedoch nicht explizit zum Ausdruck gebrachten Interessen der Nutzer (Bürger und wirtschaftliche Akteure) im Sinne eines freien Personen- und Warenverkehrs und den Interessen der vom Infrastrukturausbau Betroffenen;

Grenzüberschreitende Aspekte

14. macht geltend, dass die grenzübergreifende, transnationale und interregionale Zusammenarbeit im Rahmen des Ziels der Stärkung des territorialen Zusammenhalts gemäß Artikel 174 AEUV fortgesetzt werden muss;
15. betont, dass verschiedene seiner bereits früher vorgetragenen Bemerkungen zu Einschränkungen bei grenzüberschreitenden Vorhaben aufgrund unterschiedlicher verfahrenstechnischer oder organisatorischer Ansätze (z. B. in der Stellungnahme „Fehlende Verkehrsverbindungen in den Grenzregionen“) nach wie vor relevant sind, und fordert die Beseitigung dieser rechtlichen und administrativen Hindernisse im grenzüberschreitenden Kontext (wie in der Stellungnahme „Stärkung von Wachstum und Zusammenhalt in den EU-Grenzregionen“);
16. begrüßt die mit dem Vorschlag verbundene Absicht, die grenzüberschreitende Zusammenarbeit zur Entwicklung von Verkehrsverbindungen zu erleichtern, damit fehlende Verbindungen gebaut werden können. Allerdings weisen grenzüberschreitende Vorhaben und rein einzelstaatliche Vorhaben unterschiedliche Voraussetzungen auf, und ein „Top-down“-Ansatz wird ihren jeweiligen Merkmalen womöglich nicht gerecht;
17. gibt zu bedenken, dass das TEN-V-Netz ein Planungsinstrument für die Entwicklung europaweiter Verkehrsverbindungen ist, dass für einzelne TEN-V-Vorhaben hingegen der

ortsbezogene Ansatz beibehalten werden muss. Die Raumplanung wie auch die Beteiligung der Öffentlichkeit und der Interessenträger müssen auf lokaler und regionaler Ebene erfolgen;

18. drängt die Europäische Kommission, durch die Straffung von Verwaltungsverfahren und Anforderungen Maßnahmen zur Erleichterung der grenzüberschreitenden Umsetzung von TEN-V-Vorhaben und zur Beseitigung von Engpässen zu fördern.

Brüssel, den 7. Februar 2019

Der Präsident
des Europäischen Ausschusses der Regionen

Karl-Heinz Lambertz

Der Generalsekretär
des Europäischen Ausschusses der Regionen

Jiří BURIÁNEK

III. VERFAHREN

Titel	Straffung der TEN-V-Umsetzung
Referenzdokument	Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Straffung von Maßnahmen zur rascheren Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes COM(2018) 277 final
Rechtsgrundlage	Artikel 307 AEUV
Geschäftsordnungsgrundlage	Artikel 41 Buchstabe a der Geschäftsordnung
Befassung durch den Rat/das EP Schreiben der Kommission	– Schreiben der Kommission vom 17. Mai 2018 – Schreiben des Rates vom 15. Juni 2018 – Schreiben des Parlaments vom 11. Juni 2018
Beschluss des Präsidiums	14. September 2018
Zuständige Fachkommission	Fachkommission für Kohäsionspolitik und EU-Haushalt (COTER)
Berichterstatter	Michiel Scheffer (NL/ALDE), Mitglied der Deputiertenstaaten der Provinz Gelderland
Analysevermerk	3. Oktober 2018
Prüfung in der Fachkommission	25. Oktober 2018
Annahme in der Fachkommission	14. Dezember 2018
Ergebnis der Abstimmung in der Fachkommission	einstimmig angenommen
Verabschiedung im Plenum	7. Februar 2019
Frühere Stellungnahmen des AdR	<ul style="list-style-type: none"> • Stellungnahme „Fehlende Verkehrsverbindungen in den Grenzregionen“ (COR 4294/2016) • Stellungnahme „Förderung von Wachstum und Zusammenhalt in EU-Grenzregionen“ (COR 6119/2017) • Stellungnahme „Die Fazilität ‚Connecting Europe‘“ (COR 3598/2018) • Stellungnahme „Zukunft der Fazilität ‚Connecting Europe‘ – Verkehr“ (COR 1531/2017) • Stellungnahme „Schlussfolgerungen und Empfehlungen der hochrangigen Gruppe zur Vereinfachung für die Zeit nach 2020“ (COR 4842/2017)
Datum der Konsultation des Netzes für Subsidiaritätskontrolle	–