

GEMEINSAME ENTSCHESSUNG
der Fachgruppe Verkehr, Energie, Infrastrukturen, Informationsgesellschaft (TEN)
des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses und der Kommission V
"Große Bauvorhaben und Infrastrukturnetze" des italienischen Nationalen Rates
für Wirtschaft und Arbeit (CNEL), angenommen zum Abschluss
der 47. Fachgruppensitzung am 4. September 2003 in Rom

Die Fachgruppe Verkehr, Energie, Infrastrukturen, Informationsgesellschaft des EWSA und die Kommission V "Große Bauvorhaben und Infrastrukturnetze" des italienischen Nationalen Rates für Wirtschaft und Arbeit haben in ihrer gemeinsamen Sitzung am 4. September 2003 in Rom

gestützt auf Titel XV "Transeuropäische Netze" des EG-Vertrags;

gestützt auf die Schlussfolgerungen des Vorsitzes des Europäischen Rates von Essen (1994), die eine Liste vorrangiger Projekte zur Entwicklung transeuropäischer Verkehrsnetze enthalten;

gestützt auf das von der Europäischen Kommission am 12. September 2001 vorgelegte Weißbuch "Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft", das auf der Helsinki-Erklärung von 1997 zur gesamteuropäischen Verkehrspolitik aufbaut;

gestützt auf den Bericht der hochrangigen Gruppe unter dem Vorsitz von K. Van Miert vom 30. Juni 2003;

gestützt auf das Arbeitsprogramm des italienischen Ratsvorsitzes;

gestützt auf die vom italienischen Ratsvorsitz verfolgte Strategie zur Infrastrukturentwicklung in Europa;

gestützt auf die Schlussfolgerungen des informellen Treffens der Verkehrsminister der EU und der 13 Bewerberländer am 4./5. Juli 2003 in Neapel ("Charta von Neapel");

in Erwägung nachstehender Gründe:

Der EU-Erweiterungsprozess bietet die einmalige Gelegenheit, künftig eine Europäische Union aufzubauen, welche die geographischen, sozialen, wirtschaftlichen und sprachlichen Barrieren überwindet;

die transeuropäischen Netze sind das Schwungrad dieser Neugestaltung;

die Entwicklung der transeuropäischen Verkehrsnetze ist eine wesentliche Voraussetzung für den wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalt im neuen Europa;

es ist vorrangig, eine konsequente, nachhaltige Verbesserung der Mobilität in Europa zu gewährleisten, um eine ausgewogene Entwicklung des wirtschaftlichen und sozialen Gefüges des Kontinents zu ermöglichen;

die Entwicklung der transeuropäischen Verkehrsnetze ist ein grundlegender Faktor für die Verbreitung eines neuen europäischen Entwicklungsmodells, das auf den Grundsätzen beruht, die im Entwurf eines Verfassungsvertrags, der dem Europäischen Rat am 15. Juni 2003 in Thessaloniki überreicht wurde, aufgestellt werden;

FOLGENDE ERFORDERNISSE HERVORGEHOBEN:

Europa muss mittelfristig mit einem Verkehrsinfrastrukturnetz ausgestattet werden, das den veränderten geopolitischen Gegebenheiten angepasst ist, den Grundsätzen der Nachhaltigkeit gerecht wird und die Integration aller verschiedenen Verkehrsträger realisiert, um die Überlastung der bestehenden Infrastrukturen zu verringern.

Im Verkehrssektor sind neben Struktur- und Handelsfragen natürlich auch Sozial- und Umweltbelange in die Entscheidungen mit einzubeziehen.

Es müssen alle Anstrengungen darauf konzentriert werden, die Engpässe im Netz (wie beispielsweise die Alpen- oder Pyrenäenquerung) - generell bei fehlenden Übergängen zwischen Land- und Seeverkehr - zu beseitigen, indem die bestehenden Strukturen ausgebaut und alternative Verkehrsträger – wie Eisenbahn, Kurzstreckenseeverkehr und Binnenschifffahrt – gefördert und auf geeignete Weise intermodal koordiniert werden.

Der Dialog und die Koordinierung müssen vorangebracht werden, um die Verkehrsentwicklung auf den durch die gesamteuropäischen Verkehrskorridore vorgegebenen Achsen zu fördern. Eine vernünftige Entwicklung der Achsen, insbesondere in Richtung Süd- und Osteuropa, wird in diesen Regionen eine ausgewogene Wirtschaftsentwicklung ermöglichen. Dies wirkt zugleich einer Verkehrsüberlastung entgegen, die angesichts der schrittweisen Abschaffung der Zollschränken und einer vorausschaubaren Wirtschaftsentwicklung zu erwarten ist. Die Entwicklung dieser Netze wird die Integration der neuen Mitgliedstaaten begünstigen und die Lage in den Nachbarländern verbessern. Die neuen, aber auch die alten Nachbarn der EU müssen Partner in diesem Projekt werden, das sich auf den gesamten europäischen Kontinent bezieht, aber auch darüber hinaus greift.

Bei der Revision der transeuropäischen Verkehrsnetze muss der Schwerpunkt auf Intermodalität liegen; besonders zu berücksichtigen sind dabei der Seeverkehr (beispielsweise die Meeresautobahnen) und der Schienenverkehr, der verstärkt auf die Anforderungen des Gütertransports ausgerichtet werden sollte.

Der Ausbau der gesamteuropäischen Verkehrskorridore im Süd- und Osteuroparaum muss als unabdingliche Voraussetzung für die Verkehrsentwicklung im gesamten Mittelmeerraum gesehen werden;

denn diesem kommt, wie in der "Charta von Neapel" hervorgehoben wird, infolge des EU-Erweiterungsprozesses eine neue wirtschaftliche, soziale und strategische Rolle zu. In diesem Zusammenhang müssen vorrangig die Korridore V (Barcelona - Lyon - Turin - Mailand - Venedig - Triest - Ljubljana - Budapest - Ljwow - Kiew), VIII (Bari/Brindisi - Durrës/Vlorë - Skopje - Sofia - Warna) und X (Salzburg - Ljubljana - Zagreb - Belgrad - Niš - Skopje - Sofia - Thessaloniki - Istanbul) ausgebaut werden, ohne andere Dringlichkeiten, z.B. bezogen auf Korridor IV und VII, in Frage zu stellen. Im Interesse einer höheren Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes ist der Bau einer Verbindung zwischen den Korridoren V und VIII in Form eines Adria-Korridors zu empfehlen. Ebenso wichtig ist die Nord-Süd-Verbindung durch Fertigstellung der Eisenbahnstrecke Berlin - Verona - Mailand/Neapel mit dem Brenner-Tunnel und Lyon/Genf - Basel - Duisburg - Rotterdam/Antwerpen.

Es ist von entscheidender Bedeutung, dass bei aller Berücksichtigung der Bedürfnisse der Beitrittsstaaten die Politik zur Entwicklung der wirtschaftlich rückständigen Gebiete in den bisherigen 15 Mitgliedstaaten mit größter Konzentration weiter verfolgt wird. Es wird empfohlen, diesen Gebieten wie Süditalien, dem äußersten Norden Spaniens und Portugals sowie den griechischen Inseln besondere Aufmerksamkeit zu schenken.

Für die Verwirklichung der zur Erreichung der oben genannten Ziele notwendigen transeuropäischen Verkehrsvorhaben sind gewaltige finanzielle Aufwendungen erforderlich. Es ist zu hoffen, dass die betroffenen Staaten bereit sein werden, die notwendigen Mittel bereitzustellen, damit ein wünschenswerter Prozess des kombinierten Einsatzes gemeinschaftlicher Mittel und privaten Kapitals in Gang gesetzt werden kann.

Damit die notwendige stärkere Koordinierung der gemeinschaftlichen und der einzelstaatlichen Finanzierungsquellen für Infrastrukturen und die Konzentration der öffentlichen Mittel auf die vorrangigen Projekte - unter systematischer Einbeziehung der privaten Geldgeber - sichergestellt werden kann, wird vorgeschlagen, einen Mechanismus oder sogar eine Einrichtung zur Koordinierung und Unterstützung aller für die Arbeiten zuständigen Behörden zu schaffen. Angesichts der erheblichen Kosten großer Bauvorhaben wäre es zweckmäßig, die Mittel durch die Schaffung eines spezifischen Gemeinschaftsfonds für den Ausbau der transeuropäischen Verkehrsnetze zu erhöhen.

Eine starke Stütze für die europäische Verkehrspolitik ist auch die Basisarbeit der Lenkungsausschüsse der Verkehrskorridore, worauf aufgebaut werden kann. Diese Aktivitäten sind weiterhin zu fördern und zu unterstützen.