



Europäischer Wirtschafts-
und Sozialausschuss

STELLUNGNAHME

Europäischer Wirtschafts- und Sozialausschuss

Geänderter Vorschlag zur Überarbeitung der TEN-V-Verordnung und der Verordnung über Schienengüterverkehrskorridore

Geänderter Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes, zur Änderung der Verordnung (EU) 2021/1153 und der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 sowie zur Aufhebung der Verordnung (EU) 1315/2013
[COM(2022) 384 final/2 – 2021/0420 (COD)]

TEN/788

Hauptberichterstatter: **Stefan BACK**

www.eesc.europa.eu

DE

Befassung	Europäisches Parlament, 3/10/2022 Rat der Europäischen Union, 6/10/2022
Rechtsgrundlage	Artikel 172 und Artikel 304 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union
Zuständige Fachgruppe	Fachgruppe Verkehr, Energie, Infrastrukturen, Informationsgesellschaft
Verabschiedung im Plenum	27/10/2022
Plenartagung Nr.	573
Ergebnis der Abstimmung (Ja-Stimmen/Nein-Stimmen/Enthaltungen)	155/0/0

1. **Schlussfolgerungen und Empfehlungen**

- 1.1 Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss (EWSA) weist darauf hin, dass er in seiner Stellungnahme zu dem Vorschlag für eine Überarbeitung der TEN-V-Verordnung und der Verordnung über Schienengüterverkehrskorridore (nachstehend „TEN-V-Vorschlag“) die stärkere Fokussierung auf Verbindungen zu Nachbarländern einschließlich Partner- und Beitrittsländern begrüßt hat.
- 1.2 Der TEN-V-Vorschlag wurde im Dezember 2021 veröffentlicht; kurz danach, im Februar 2022, begann der russische Angriffskrieg gegen die Ukraine. Der EWSA stimmt der in dem geänderten Vorschlag enthaltenen Einschätzung zu, dass dadurch die geopolitische Landschaft neu definiert und deutlich gemacht wurde, wie anfällig die EU für unvorhergesehene Störungen jenseits ihrer Grenzen ist, und dass der Binnenmarkt der EU und ihr Verkehrsnetz bei der Gestaltung der Unionspolitik nicht isoliert betrachtet werden können.
- 1.3 Diese Situation hat natürlich die Dringlichkeit einer Unterstützung der Ukraine vor Augen geführt, unter anderem durch die Verbesserung der Verkehrsverbindungen mit der EU, um die Mobilität und den Güterverkehr zwischen der Ukraine und der EU aufrechtzuerhalten und zu verbessern. Insbesondere ist es dringend notwendig, den Transport von Getreide aus der Ukraine zu erleichtern, da die von Russland blockierten Schwarzmeerhäfen nicht zur Verfügung stehen.
- 1.4 Der EWSA teilt die Auffassung, dass die rasche Einrichtung alternativer Logistikrouten unter Nutzung aller Verkehrsträger, die die EU mit der Ukraine verbinden, für die ukrainische Wirtschaft und ihre wirtschaftliche Erholung sowie für die Stabilisierung der Welternährungsmärkte und die Ernährungssicherheit von größter Wichtigkeit ist.
- 1.5 Der EWSA befürwortet auch den in der Mitteilung über Solidaritätskorridore dargelegten Aktionsplan für den Ausbau grenzüberschreitender Verbindungen (Straße-Straße, Schiene-Straße und Schiene-Schiene) zwischen der EU und der Ukraine, einschließlich zusätzlicher Grenzübergangsstellen, und zur Bewertung der Ausweitung der TEN-V-Kernnetzkorridore in die Ukraine.
- 1.6 Der EWSA begrüßt ferner, dass der Aktionsplan auch Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“ vorsieht, die es möglich machen werden, die Unterstützung insbesondere auf Projekte zur Verbesserung der Interoperabilität und Anbindung des EU-Verkehrsnetzes mit der Ukraine zu lenken.
- 1.7 Der EWSA unterstützt deshalb uneingeschränkt die Ausweitung der TEN-V auf die Ukraine und die Republik Moldau gemäß den indikativen Karten in Anhang IV des geänderten Vorschlags. Dieser Vorschlag kommt im richtigen Moment und könnte sich im Laufe der Zeit als sinnvoll erweisen, insbesondere durch die Verbesserung der Möglichkeiten für die Schaffung reibungs- und nahtloser Verkehrsströme zwischen der Ukraine und der EU.
- 1.8 Der EWSA steht ohne Abstriche hinter der klaren politischen Botschaft, die durch die Einordnung der Verkehrsverbindungen mit der Ukraine in die oberste TEN-V-Priorität, d. h. die

europäischen Verkehrskorridore, ausgesandt wird. Hinzu kommt ein starkes Umsetzungssystem in Form von Koordinatoren, Arbeitsplänen, verschiedenen Arbeitsgruppen und die Verpflichtung im Rahmen des TEN-V-Vorschlags, den Arbeitsplänen durch einen Durchführungsrechtsakt Rechtskraft zu verleihen.

- 1.9 Leider scheinen jedoch weder die allgemeinen Bestimmungen über die Zusammenarbeit mit Drittländern noch die Bestimmungen über die Umsetzung des Instruments der europäischen Verkehrskorridore und der horizontalen Prioritäten eine Rechtsgrundlage für die Ausweitung der Anwendung der Korridorprioritäten oder ihres Umsetzungssystems, einschließlich der Koordinatoren, der Leitungsstrukturen, des Arbeitsplans des Europäischen Koordinators oder des Durchführungsrechtsakts, auf Drittländer zu bieten.
- 1.10 Der EWSA fordert deshalb ein robustes und glaubwürdiges Umsetzungssystem für diejenigen Verbindungen, die als Teil der europäischen Verkehrskorridore zu betrachten sind, möglicherweise durch die Stärkung der Arbeitsgruppen für die Zusammenarbeit mit Drittländern und die Schaffung neuer Arbeitsgruppen.
- 1.11 Im derzeitigen politischen Kontext erscheint es auch angemessen und steht im Einklang mit den verhängten Sanktionen, indikative TEN-V-Verbindungen mit Russland und Belarus zu streichen.
- 1.12 Es verwundert den EWSA, dass der geänderte Vorschlag eine ausdrückliche Zusage enthält, Verbindungen in Belarus sowie Verbindungen zwischen Belarus und EU-Mitgliedstaaten wiederherzustellen, falls es in dem Land zu einer Demokratisierung kommt, während eine ähnliche Aussage in Bezug auf Russland unterbleibt. Der EWSA meint, dass derartige Zusagen für die Zukunft vermieden werden sollten.
- 1.13 Der EWSA stellt fest, dass die Streichung der Verbindungen von Mitgliedstaaten zu Russland offenbar einige Mitgliedstaaten vor Probleme stellt, da einige dieser Anschlüsse für die Verkehrsverbindungen in dem betreffenden Mitgliedstaat selbst nach wie vor wichtig sind. Der EWSA empfiehlt, der möglichen innereuropäischen Bedeutung solcher Verbindungen gebührend Rechnung zu tragen.
- 1.14 Der EWSA teilt die Auffassung, dass natürlich auch die Frage der unterschiedlichen Spurweiten in der EU und der Ukraine angegangen werden muss, auch wenn Änderungen dieser Art einige Zeit in Anspruch nehmen dürften und daher kaum eine Lösung für unmittelbare und dringende Effizienzprobleme sind.
- 1.15 Der EWSA schlägt vor, die geforderte Umstellung auf die EU-Regelspurweite von 1 435 mm auf die europäischen Verkehrskorridore zu beschränken, damit die Umstellung kohärent und gut koordiniert vonstatten gehen kann, da sich die Pflicht der Mitgliedstaaten zur Erstellung eines Umstellungsplans auf diese Korridore beschränkt.
- 1.16 Der EWSA warnt, dass der Vorschlag, jede neue Eisenbahninfrastruktur im TEN-V-Kernnetz oder im Gesamtnetz mit der EU-Regelspurweite von 1 435 mm zu bauen, Mitgliedstaaten mit

anderer Spurweite vor sehr komplexe interne Probleme in Bezug auf die Kompatibilität stellen könnte.

2. Allgemeine Bemerkungen – Hintergrund

2.1 Verbindungen zur Ukraine und nach Moldau sowie Streichung bzw. Herabstufung der Verbindungen in und nach Russland und Belarus

2.1.1 Anlass für den am 27. Juli 2022 vorgelegten Vorschlag zur Änderung des TEN-V-Vorschlags, den die Kommission im Dezember 2021 unterbreitet hatte (COM(2022) 384 final, nachstehend „geänderter Vorschlag“), war der russische Krieg gegen die Ukraine und seine Folgen für die Lieferketten, was die Bedeutung der TEN-V-Verbindungen zu benachbarten Partnerländern aufgezeigt hat.

2.1.2 Artikel 9 des Vorschlags der Kommission vom Dezember (TEN-V-Vorschlag) sieht eine Zusammenarbeit mit Drittländern vor, um das transeuropäische Verkehrsnetz mit deren Infrastrukturnetzen zu verbinden und so das nachhaltige Wirtschaftswachstum und die Wettbewerbsfähigkeit zu steigern. Zu den hervorgehobenen Punkten gehören die Ausdehnung des TEN-V auf Drittländer, Grenzkontrollverfahren und Überwachung zur Ermöglichung einer nahtlosen Abwicklung der Verkehrsflüsse, die Fertigstellung einschlägiger Infrastrukturverbindungen, die Interoperabilität, die Erleichterung des Schiffsverkehrs und die Entwicklung von IKT-Systemen. Auf den entsprechenden Karten wird der Status mit Blick auf das Kern- bzw. Gesamtnetz gemäß den Kriterien der TEN-V-Verordnung dargelegt.

2.1.3 Für die europäischen Verkehrskorridore werden spezielle Kriterien aufgestellt, die sich von denen für das Kern- und Gesamtnetz unterscheiden. Korridore sind die strategisch wichtigsten Teile des TEN-V (Artikel 7 des TEN-V-Vorschlags), für die andere allgemeine Prioritäten als für das Kern- und Gesamtnetz (Artikel 12 und 13) und spezifische Durchführungsvorschriften (Kapitel V, Artikel 50 bis 54) gelten.

2.1.4 In der Mitteilung der Kommission über Solidaritätskorridore zwischen der EU und der Ukraine (COM(2022) 217 final) wird eine Reihe von Herausforderungen im Bereich der Infrastruktur genannt, die die EU und ihre Nachbarländer bewältigen müssen, um die Wirtschaft und den Wiederaufbau der Ukraine zu unterstützen und Fragen der Versorgung und Verkehrsanbindung zwischen der EU, der Ukraine und den Weltmärkten anzugehen. Die Kommission schlägt vor, die Ausdehnung der europäischen Verkehrskorridore auf die Ukraine und auf Moldau zu prüfen, um Ein- und Ausfuhren, einschließlich der Ausfuhr pflanzlicher Erzeugnisse aus der Ukraine, zu sichern. Im Mai 2022 wurde eine Vereinbarung auf hoher Ebene über indikative Karten des TEN-V-Netzes in der Ukraine unterzeichnet.

2.1.5 Am 14. Juli 2022 erließ die Kommission eine delegierte Verordnung mit indikativen Karten für das TEN-V-Netz in der Ukraine und in Moldau, mit der die TEN-V-Standards auf Nachbarländer ausgeweitet wurden, um nahtlose Verbindungen zu ermöglichen. Diese Karten sind nun Teil des geänderten Vorschlags, der auch Karten enthält, auf denen mehrere TEN-V-Korridore in die Ukraine und nach Moldau ausgedehnt werden.

2.1.6 In dem geänderten Vorschlag werden auch die indikativen TEN-V-Verbindungen in Russland und Belarus herausgenommen.

2.1.7 Darüber hinaus wurden die Verbindungen zwischen dem Netz der Mitgliedstaaten und den indikativen TEN-V-Verbindungen in Russland und Belarus herabgestuft, sodass sie nun Teil des Gesamtnetzes sind.

2.2 Die Spurweite

2.2.1 In der Mitteilung über Solidaritätskorridore zwischen der EU und der Ukraine werden auch Engpässe aufgrund der Divergenz zwischen der ukrainischen Spurweite von 1 520 mm und der EU-Spurweite von 1 435 mm festgestellt. Dies verursacht Probleme, weil die Umladekapazitäten zur Zeit noch unzureichend sind.

2.2.2 Mit dem geänderten Vorschlag soll die Spurweite im Kern- und im Gesamtnetz in der EU angeglichen werden, um schließlich auf eine gemeinsame Spurweite von 1 435 mm zu kommen. Neue Eisenbahninfrastrukturen müssen mit dieser Spurweite gebaut werden, und Mitgliedstaaten mit einer anderen Spurweite in ihrem Schienennetz oder in Teilen davon haben binnen zwei Jahren nach Inkrafttreten der Verordnung einen Plan für die Umstellung bestehender Bahnstrecken in den europäischen Verkehrskorridoren auf 1 435 mm Spurweite zu erstellen. Die Pläne werden mit den betroffenen Nachbarmitgliedstaaten abgestimmt.

2.2.3 In den Umstellungsplänen sind diejenigen Eisenbahnstrecken anzugeben, die nicht umgestellt werden, und sie müssen eine Kosten-Nutzen-Analyse, einschließlich der Auswirkungen auf die Interoperabilität, zur Begründung dieser Entscheidung enthalten.

2.2.4 Die Prioritäten für die Infrastruktur- und Investitionsplanung für Umstellungspläne sollen Teil des ersten Arbeitsplans der Europäischen Koordinatoren für diejenigen europäischen Verkehrskorridore sein, die Güterverkehrsstrecken mit einer anderen als der europäischen Regelspurweite umfassen.

2.2.5 Irland ist von der Verpflichtung zur Angleichung der Spurweite ausgenommen (Artikel 15 und 16 des TEN-V-Vorschlags).

3. Allgemeine Bemerkungen

3.1 Der EWSA weist darauf hin, dass er in seiner Stellungnahme zum TEN-V-Vorschlag die stärkere Fokussierung auf Verbindungen zu Nachbarländern einschließlich der Partner- und Beitrittsländer begrüßt hat.

3.2 Der TEN-V-Vorschlag wurde im Dezember 2021 veröffentlicht; kurz danach, im Februar 2022, begann der russische Angriffskrieg gegen die Ukraine. Der EWSA stimmt der in dem geänderten Vorschlag enthaltenen Einschätzung zu, dass dadurch die geopolitische Landschaft neu definiert und deutlich gemacht wurde, wie anfällig die EU für unvorhergesehene Störungen jenseits ihrer Grenzen ist, und dass der Binnenmarkt der EU und ihr Verkehrsnetz bei der Gestaltung der Unionspolitik nicht isoliert betrachtet werden können.

- 3.3 Diese Situation hat natürlich die Dringlichkeit einer Unterstützung der Ukraine vor Augen geführt, unter anderem durch die Verbesserung der Verkehrsverbindungen mit der EU, um die Mobilität und den Güterverkehr zwischen der Ukraine und der EU aufrechtzuerhalten und zu verbessern. Insbesondere ist es dringend notwendig, den Transport von Getreide aus der Ukraine zu erleichtern, da die von Russland blockierten Schwarzmeerhäfen nicht zur Verfügung stehen.
- 3.4 Der Handlungsbedarf zur Gewährleistung angemessener Mobilitäts- und Verkehrsströme zwischen der EU und der Ukraine wurde erstmals in der genannten Mitteilung über Solidaritätskorridore zwischen der EU und der Ukraine angesprochen. Seitdem wurden verschiedene Maßnahmen ergriffen, unter anderem zur Förderung einer angemessenen Infrastrukturentwicklung durch die Ukraine und eine indikative Ausdehnung der TEN-V-Verbindungen in die Ukraine im Einklang mit den Bestimmungen des TEN-V-Vorschlags über die Zusammenarbeit mit Drittländern.
- 3.5 Der EWSA teilt die Auffassung, dass die rasche Einrichtung alternativer Logistikerouten unter Nutzung aller Verkehrsträger, die die EU mit der Ukraine verbinden, für die ukrainische Wirtschaft und ihre wirtschaftliche Erholung sowie für die Stabilisierung der Welternährungsmärkte und die Ernährungssicherheit von größter Wichtigkeit ist.
- 3.6 Der EWSA stellt ferner fest, dass die Kapazität der entsprechenden Terminals und Grenzübergänge, z. B. an Stellen mit Doppelspur, dringend verbessert werden muss, wie in der Mitteilung über Solidaritätskorridore dargelegt wird.
- 3.7 Der EWSA befürwortet auch den in der Mitteilung über Solidaritätskorridore dargelegten Aktionsplan für den Ausbau grenzüberschreitender Verbindungen (Straße-Straße, Schiene-Straße und Schiene-Schiene) zwischen der EU und der Ukraine, einschließlich zusätzlicher Grenzübergangsstellen, und zur Bewertung der Ausweitung der TEN-V-Kernnetzkorridore in die Ukraine, um durch den Ausbau von EU-Normalspurstrecken in die Ukraine und nach Moldau eine bessere Anbindung zu bieten, und zur Verbesserung der Konnektivität und der Schiffbarkeit im Rhein-Donau-Korridor zur Gewährleistung eines effizienteren Verkehrs.
- 3.8 Der EWSA begrüßt ferner, dass der Aktionsplan auch Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“ vorsieht, die es möglich machen werden, die Unterstützung insbesondere auf Projekte zur Verbesserung der Interoperabilität und Anbindung des EU-Verkehrsnetzes mit der Ukraine zu lenken.
- 3.9 Der EWSA unterstützt deshalb uneingeschränkt die Ausweitung der TEN-V auf die Ukraine und die Republik Moldau gemäß den indikativen Karten in Anhang IV des geänderten Vorschlags. Dieser Vorschlag kommt im richtigen Moment und könnte sich im Laufe der Zeit als sinnvoll erweisen, insbesondere durch die Verbesserung der Möglichkeiten für die Schaffung reibungs- und nahtloser Verkehrsströme zwischen der Ukraine und der EU.
- 3.10 Der EWSA nimmt zur Kenntnis, dass in den indikativen Karten der ukrainischen TEN-V-Infrastruktur in Anhang IV des geänderten Vorschlags Verbindungen, Terminals, Häfen

und Flughäfen gemäß Artikel 9 Absatz 2 des TEN-V-Vorschlags als Teil des Kern- oder Gesamtnetzes eingestuft werden.

- 3.11 Die indikativen Verbindungen innerhalb der Ukraine sind auch als Teil der europäischen Verkehrskorridore eingestuft worden, wodurch der Nordsee-Ostsee-Korridor, der Skandinavien-Mittelmeer-Korridor, der Ostsee-Adria-Korridor, der Rhein-Donau-Korridor und der Ostsee-Schwarzmeer-Korridor in die Ukraine durch Karten erweitert werden, die in Anhang III des geänderten Vorschlags enthalten sind.
- 3.12 Der EWSA steht ohne Abstriche hinter der klaren politischen Botschaft, die durch die Einordnung der Verkehrsverbindungen in der Ukraine in die oberste TEN-V-Priorität, d. h. die europäischen Verkehrskorridore, ausgesandt wird. Hinzu kommt ein starkes Umsetzungssystem in Form von Koordinatoren, Arbeitsplänen, verschiedenen Arbeitsgruppen und die Verpflichtung im Rahmen des TEN-V-Vorschlags, den Arbeitsplänen durch einen Durchführungsrechtsakt Rechtskraft zu verleihen.
- 3.13 Leider scheinen jedoch weder die allgemeinen Bestimmungen über die Zusammenarbeit mit Drittländern noch die Bestimmungen über die Umsetzung des Instruments der europäischen Verkehrskorridore und der horizontalen Prioritäten eine Rechtsgrundlage für die Ausweitung der Anwendung der Korridorprioritäten oder ihres Umsetzungssystems, einschließlich der Koordinatoren, der Leitungsstrukturen, des Arbeitsplans des Europäischen Koordinators oder des Durchführungsrechtsakts, auf Drittländer zu bieten. Nur Artikel 52 Absatz 3 Buchstabe f über die Leitung der Korridore sieht die Einsetzung von Arbeitsgruppen für die Zusammenarbeit mit Drittländern vor. Am Anwendungsbereich der Bestimmungen über transeuropäische Korridore ändert dies aber offenbar nichts.
- 3.14 Der EWSA fordert deshalb ein robustes und glaubwürdiges Umsetzungssystem für diejenigen Verbindungen, die als Ausdehnung der europäischen Verkehrskorridore zu betrachten sind, möglicherweise durch die Stärkung der Arbeitsgruppen für die Zusammenarbeit mit Drittländern und die Schaffung neuer Arbeitsgruppen.
- 3.15 Im derzeitigen politischen Kontext erscheint es auch angemessen und steht im Einklang mit den verhängten Sanktionen, indikative TEN-V-Verbindungen mit Russland und Belarus zu streichen.
- 3.16 Es verwundert den EWSA, dass der geänderte Vorschlag eine ausdrückliche Zusage enthält, Verbindungen in Belarus sowie Verbindungen zwischen Belarus und EU-Mitgliedstaaten wiederherzustellen, falls es in dem Land im Einklang mit einem diesbezüglichen EU-Plan zu einer Demokratisierung kommt, während eine ähnliche Aussage in Bezug auf Russland unterbleibt. Auch wenn es wohl keinen speziellen EU-Plan für ein demokratisches Russland gibt, ist die Unterschiedlichkeit der Ansätze kaum nachvollziehbar. Der EWSA empfiehlt daher, derartige Zusagen für die Zukunft zu vermeiden.
- 3.17 Der EWSA stellt fest, dass die Streichung der Verbindungen von Mitgliedstaaten zu Russland offenbar einige Mitgliedstaaten vor Probleme stellt. So kritisierte der finnische Verkehrsminister den allgemeinen Charakter dieser Maßnahmen, da einige dieser Anschlüsse

für die Verkehrsverbindungen in dem betreffenden Mitgliedstaat selbst nach wie vor wichtig sind. Der EWSA empfiehlt, der möglichen innereuropäischen Bedeutung solcher Verbindungen gebührend Rechnung zu tragen.

- 3.18 Der EWSA teilt die Auffassung, dass natürlich auch die Frage der unterschiedlichen Spurweiten in der EU und der Ukraine angegangen werden muss, auch wenn Änderungen dieser Art einige Zeit in Anspruch nehmen dürften und daher kaum eine Lösung für unmittelbare und dringende Effizienzprobleme sind.
- 3.19 Der EWSA nimmt zur Kenntnis, dass die Pflicht zur Umstellung auf eine Spurweite von 1 435 mm durch die vorgeschlagenen Änderungen der Artikel 15 und 16 und den neuen Artikel 16a ausgeweitet und die Möglichkeit der Beibehaltung anderer Spurweiten eingeschränkt wurde. Da die Umstellung auf 1 435 mm Spurweite schwerpunktmäßig die europäischen Verkehrskorridore betrifft (denn die von allen Mitgliedstaaten zu erstellenden Umstellungspläne sind auf diese Korridore beschränkt), stimmt die allgemeine Verpflichtung, alle neuen Strecken mit einer Spurweite von 1 435 mm zu bauen, offensichtlich nicht mit dem Hauptanliegen von Artikel 16a überein, nämlich Kohärenz sicherzustellen und einen nahtlosen Schienenverkehr in den transeuropäischen Korridoren zu gewährleisten.
- 3.20 Der EWSA schlägt daher vor, die geforderte Umstellung auf die europäischen Verkehrskorridore zu beschränken, damit die Umstellung kohärent und gut koordiniert vonstatten gehen kann.
- 3.21 Der EWSA ist verwundert über die in dem vorgeschlagenen Artikel 16a Absatz 1 enthaltene allgemeine Verpflichtung, dass jede neue Eisenbahninfrastruktur die europäische Regelspurweite von 1 435 mm aufweisen muss, offenbar unabhängig von der Gestalt des übrigen Schienennetzes, denn diese Verpflichtung könnte in Mitgliedstaaten mit anderer Spurweite sehr komplexe interne Probleme in Bezug auf die Kompatibilität und Engpässe verursachen.
- 3.22 Es ist anzumerken, dass die Verringerung der Ausnahmen für andere Spurweiten auf Bedenken stößt, beispielsweise in Finnland, wo die Verhältnismäßigkeit des Vorschlags in dieser Hinsicht infrage gestellt wurde.

Brüssel, den 27. Oktober 2022

Christa SCHWENG
Präsidentin des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses
