COTER/004

Brüssel, den 6. Juni 2002

STELLUNGNAHME

des Ausschusses der Regionen

vom 15. Mai 2002

zu dem

"Vorschlag für eine Entscheidung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Entscheidung Nr. 1692/96/EG über gemeinschaftliche Leitlinien

für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes"

(KOM (2001) 544 endg. – 2001/0229 (COD))

Der Ausschuss der Regionen,

GESTÜTZT auf den Vorschlag für eine Entscheidung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Entscheidung Nr. 1692/96/EG über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (KOM (2001) 544 endg. – 2001/0229 (COD));

GESTÜTZT auf den Beschluss des Europäischen Rates vom 14. November 2001, den Ausschuss der Regionen gemäß Artikel 156 des EG-Vertrags mit diesem Thema zu befassen;

AUFGRUND des Beschlusses seines Präsidiums vom 13. Juni 2000, die Fachkommission 3 "Transeuropäische Netze, Verkehr, Informationsgesellschaft" mit der Ausarbeitung einer diesbezüglichen Stellungnahme zu beauftragen;

GESTÜTZT auf seine Stellungnahme zu dem "Bericht der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen - Transeuropäisches Verkehrsnetz: Bericht über die Umsetzung der Leitlinien und die Prioritäten für die künftige Entwicklung 1998" (gemäß Artikel 18 der Entscheidung Nr. 1692/96/EG) (KOM (1998) 614 endg.) (CdR 60/99 fin);¹

GESTÜTZT auf seine Stellungnahme zu dem "Vorschlag für eine Verordnung (EG) des Rates zur Änderung der Verordnung EG Nr. 2236/95 über die Grundregeln für die Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen für transeuropäische Netze (KOM (1998) 172 endg. – 98/0101 SYN) (CdR 217/98 fin);²

GESTÜTZT auf den von der Fachkommission für Kohäsionspolitik* am 5. März 2002 angenommenen Stellungnahmeentwurf (CdR 284/2001 rev. 1) (Berichterstatter: Herr Ramón Luis VALCÁRCEL SISO (E/EVP), Präsident der Regionalregierung von Murcia);

verabschiedete auf seiner 44. Plenartagung am 15./16. Mai 2002 (Sitzung vom 15. Mai) einstimmig folgende Stellungnahme:

*

* *

1. Allgemeine Bemerkungen

Der Ausschuss der Regionen begrüßt die Bemühungen von Parlament und Rat, neue Maßnahmen zugunsten der effektiven Verwirklichung der transeuropäischen Verkehrsnetze aufzulegen und die mit dem Ausbau dieser Netze verbundenen Ungleichgewichte zu beheben, bedauert jedoch, dass auch diesmal versäumt wurde, ein einheitliches, systematisches und koordiniertes Konzept für die europäische Verkehrspolitik zu entwickeln, denn die TEN-V stellen nur einen, wenn auch sehr wichtigen Aspekt dieser Politik dar und können nicht allein die schweren Probleme lösen, vor denen die europäischen Verkehrssysteme stehen.

Der Ausschuss wiederholt seine Forderung, dass die notwendigen Anstrengungen unternommen werden, um die künftigen europäischen Politiken zur Förderung des Güter- und Personenverkehrs in einem einzigen Instrument zusammenzufassen.

In diesem Zusammenhang erkennt er die jüngsten Bemühungen an, insbesondere das Weißbuch, mit dem ein wertvoller Beitrag zu den Überlegungen und Debatten geleistet wurde.

Im Hinblick auf die im Weißbuch geplante Modernisierung der Verkehrssysteme, die Änderung der Verkehrsströme, die Überprüfung der nationalen Pläne und die vorgesehene Erweiterung der Union sollte die schon für das Jahr 2004 vorgesehene Überarbeitung der jetzt geänderten gemeinschaftlichen Leitlinien erörtert werden.

Der AdR bekräftigt, dass ein so komplexes Thema wie der Verkehr nicht aus einem einzigen Blickwinkel betrachtet werden kann; Probleme bezüglich der Kapazitäten und Zugänglichkeit der TEN-V sind nicht allein auf die unausgewogene Auslastung der einzelnen Verkehrsträger und geografische Ungleichgewichte in den TEN-Korridoren zurückzuführen; zwar ist dies ein wesentlicher Aspekt, doch dürfen nicht die Einflüsse zahlreicher anderer Politiken übersehen werden, wie bspw. - ohne dass dies hier vertieft werden soll - der Maßnahmen zur Liberalisierung bestimmter Verkehrsträger, die zu Lasten anderer Verkehrsträger gingen, was natürlich die Entscheidungen der Akteure zugunsten des einen oder anderen Verkehrsträgers beeinflusst.

Der Ausschuss der Regionen empfiehlt daher, dass die vorgesehene nächste Überarbeitung der Leitlinien in Verbindung mit einem umfassenden Gesamtplan für das europäische Verkehrssystem erfolgen muss.

1. Bemerkungen zu den Prioritäten

Die Absichtserklärungen, mit denen die neuen TEN-V-Leitlinien begründet werden, schlagen

sich nicht in der neuen Prioritätenliste nieder.

1. Die neu festgelegten Prioritäten

Im Wesentlichen beinhalten diese die Förderung eines neuen interoperablen Schienennetzes, das dem Güterverkehr Vorrang einräumt, und seine Anbindung an die See- und Binnenhäfen und die Flughäfen.

Der AdR befürwortet ausdrücklich diese Vorschläge, die weitgehend seinen in früheren Stellungnahmen unterbreiteten Forderungen entsprechen, in denen er sich besorgt über die geringen Investitionen in den Schienenverkehr im Vergleich zum Straßenverkehr äußerte. Die Anbindung an den See- und Luftverkehr ist für die Förderung des Personen- und vor allem Güterschienenverkehrs von unbestreitbar hoher Bedeutung.

Der AdR ist jedoch der Auffassung, dass diese Vorschläge um zwei weitere Aspekte ergänzt werden müssen, ohne die sich die Verwirklichung der angestrebten Zielsetzungen als fraglich erweisen dürfte.

Zum einen muss verhindert werden, dass der Eisenbahnverkehr mit dem Straßenverkehr auf einem parallelen, abgekoppelten Netz konkurrieren muss, da dies für den Schienenverkehr fatal wäre, es sei denn, es wird eine entsprechende Bepreisung zu Lasten des Straßentransports eingeführt, eine umfangreiche Maßnahme, die den Rahmen dieser Stellungnahme sprengt und deren Auswirkungen, von den Preissteigerungen einmal abgesehen, eingehend geprüft werden müssten, insbesondere mit Blick auf abgelegene und Inselregionen, die nicht über gute Verkehrsanbindungen verfügen.

Es darf nicht übersehen werden, dass einer der großen Nachteile des Schienennetzes darin besteht, dass es unbeweglich ist und folglich in Bezug auf die Zubringung und die Weiterleitung auf andere Verkehrsträger, insbesondere den Straßenverkehr, angewiesen ist.

Der AdR plädiert daher für den Aufbau eines Schienennetzes, das sowohl auf den Straßenverkehr als auch an die übrigen Verkehrsträger angebunden und auf diese abgestimmt ist.

Diese Überlegung ist unmittelbar verbunden mit dem zweiten Aspekt, dass nämlich der Schienenverkehr ohne intermodale Umschlagplätze erheblich an Funktionalität einbüßt.

In der vorgeschlagenen Neufassung von Artikel 5 Buchstabe c) heißt es am Ende "einschließlich Maßnahmen zum Bau intermodaler Terminals". Der AdR fordert das Parlament und die Europäische Kommission auf, über diesen Punkt nachzudenken; die Terminals, die einfach nur als Verbindungsstellen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern konzipiert sind, sind überholt und zum großen Teil für die derzeitigen Engpässe verantwortlich.

Der AdR empfiehlt den Bau integraler intermodaler Umschlagplätze, die mit allen erforderlichen Diensten und Anlagen ausgestattet sind und als wesentlicher Bestandteil der TEN-V mit verwaltungstechnischer Unterstützung durch die neuen intelligenten Verkehrssysteme für die Diversifizierung der Verkehrsträger sorgen. Diese logistischen Umschlagplätze bieten die einzige Möglichkeit, den Nachteil des intermodalen Verkehrs, den Verkehrsträgerwechsel, der bisher eine effiziente Durchführung erheblich behindert hat, auszugleichen.

Im Hinblick auf die Optimierung der Funktion dieser Infrastrukturen sollte ein neues verkehrspolitisches Konzept, die sogenannte "Interoperabilität der Intermodalität" eingeführt werden.

Der AdR hält die Einbindung der lokalen und regionalen Gebietskörperschaften bei der Errichtung und Verwaltung dieser Umschlagplätze für unabdingbar, denn Standort und Betrieb dieser Plattformen sind für sie von großer raumordnungspolitischer Bedeutung.

2. Beibehaltene Prioritäten

Der AdR begrüßt, dass die Entwicklung von Infrastrukturen zur Anbindung der insularen, eingeschlossenen und am Rande gelegenen Gebiete als Priorität aufrecht erhalten wird, und hofft auf eine wirksame Berücksichtigung und Unterstützung dieser Priorität.

Außerdem ist daran zu erinnern, dass die Schaffung von Infrastrukturen für den direkten Anschluss der Rand- und Inselgebiete an das transeuropäische Verkehrsnetz nicht nur eine echte Garantie für einen wirklich freien Personen- und Güterverkehr in Europa darstellt, sondern auch deswegen zu fördern ist, weil dadurch eine strategische Schnittstelle zwischen Europa, benachbarten Drittstaaten und Inselregionen geschaffen wird. In dieser Hinsicht bieten die Mittelmeerinseln der EU eine außergewöhnliche strategische Chance zur Entwicklung einer Politik der euro-mediterranen Beziehungen.

In diesem Sinne befürwortet er nachdrücklich die Änderung von Artikel 5 Buchstabe b), die die Anbindung dieser Regionen nicht nur auf die allgemeine Sicherstellung des Zugangs bezieht, sondern auf die Herstellung einer Direktverbindung zu dem transeuropäischen Verkehrsnetz. Es ist angemessen, in diesen durch ihre Abgelegenheit benachteiligten Regionen die notwendigen Anstrengungen durchzuführen, um sie bestmöglich an das übrige Unionsgebiet anzuschließen.

Es wird ferner die erste Priorität der Vorfassung aufrechterhalten, die zum Ziel hat, Engpässe zu beseitigen und dazu die großen Verkehrsachsen fertig zu stellen, insbesondere im grenzüberschreitenden Bereich, und die wesentlichen Haupt- und Zwischenverbindungen auszubauen.

Zwar ist es unbestreitbar erforderlich, die Engpässe der TEN-V durch eine Verbesserung ihrer Kapazität zu beseitigen, doch darf dabei nicht die Lage vieler isolierter Regionen außer Acht gelassen werden, die nachdrücklich die Umsetzung von Artikel 154 Absatz 1 des EG-Vertrags fordern, der besagt, dass den regionalen und lokalen Gebietskörperschaften in vollem Umfang die Vorteile zu Gute kommen sollen, die sich aus der Schaffung eines Raumes ohne Binnengrenzen durch den Aufbau eines transeuropäischen Netzes ergeben; zwar erfordert die Beeinträchtigung der Wettbewerbsfähigkeit durch die Engpässe die Aufmerksamkeit der Gemeinschaft, doch ein ebenso wichtiges Anliegen ist der wirtschaftliche und soziale Zusammenhalt, der brüchig zu werden droht, wenn nicht für die Anbindung aller Regionen und insbesondere der am meisten Bedürftigen gesorgt wird.

Der Ausschuss betont, dass in den TEN-Leitlinien der Bewältigung der Engpassprobleme in den europäischen Kerngebieten und der Verbesserung der Anbindung der Randregionen der Gemeinschaft an das Gebiet des Binnenmarktes (Zugang) gleiche Bedeutung beigemessen werden sollte.

Der AdR hält nach wie vor an seiner bereits in früheren Stellungnahmen unterbreiteten Empfehlung fest, ein neues "Schema der interterritorialen Zugänglichkeit" zu schaffen, um die mangelnde Anwendung, die viele Regionen benachteiligt und die effektive und harmonische Entwicklung des Binnenmarktes behindert, zu beseitigen und allen Gebieten der Union ein Mindestmaß an Zugänglichkeit (gemessen an objektiven Zeit- und Kostenindikatoren) gewährleistet.

Der AdR schlägt vor, die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften stärker am Ausbau

der Infrastrukturen zu beteiligen und bei der nächsten Überarbeitung der Leitlinien zu prüfen, wie die Zusammenarbeit mit den Kommunen und Regionen bei der Konzipierung der lokalen und regionalen Anbindung an die TEN-V gestaltet werden kann, deren Fehlen vielfach die bestehenden Engpassprobleme noch verstärkt.

Diese regionalen und lokalen Netze, die als Zubringer zu den Hauptverbindungsstrecken fungieren, verursachen Engpassprobleme, die es zu lösen gilt. Im Hinblick auf ein reibungsloses Funktionieren der intermodalen Umschlagplätze muss bei ihrer Planung auch die Anbindung an die regionalen Zubringernetze berücksichtigt werden.

Der Ausschuss begrüßt, dass der Förderung der intelligenten Verkehrssysteme weiterhin Priorität eingeräumt wird und in diesem Zusammenhang auch die Interoperabilität der Verkehrssysteme auf dem Gemeinschaftsgebiet angestrebt wird.

Ebenso hält der Ausschuss es für erforderlich, die Umweltdimension beim Ausbau des Netzes zu berücksichtigen, d.h., er hält es für unabdingbar, die erforderlichen Korrekturmaßnahmen durchzuführen, um die potentiellen Umweltauswirkungen der auf der Grundlage ihrer Relevanz für die europäische Verkehrspolitik ausgewählten Projekte auf ein Minimum zu beschränken.

3. Erforderliche weitere Prioritäten

Die Streichung des *"Neu- und Ausbaus der Knotenpunkte und der Umschlaganlagen"*, der in der Richtlinie 1692/96 als Priorität vorgesehen war, sollte überdacht werden.

Der AdR hat bereits auf die große Nützlichkeit dieser Umschlagplätze sowie auf die Gefahr verwiesen, dass das Fehlen solcher Umschlagplätze die Funktion der TEN-V beeinträchtigen die vielmehr auf ein geeignetes und umfassendes Netz an intermodalen Umschlagplätzen angewiesen ist, zumal der Eisenbahngüterverkehr gefördert werden soll.

Nach Ansicht des AdR sollte ferner die Verkehrssicherheit als Priorität eingestuft werden. Auch wenn die Verkehrssicherheit im Zusammenhang mit der Förderung der intelligenten Verkehrssysteme erwähnt wird, sollte die Sicherheit bereits als grundlegender vorrangiger Aspekt bei dem Bau und Ausbau der Infrastrukturen berücksichtigt werden, denn in den letzten Jahren haben die Sicherheitsprobleme im Bereich der TEN-V aufgrund der Zunahme der Engpässe und des Mangels an angemessenen Infrastrukturen auf zahlreichen Streckenabschnitten zugenommen.

2. Bemerkungen zu den spezifischen Projekten

Der AdR begrüßt die Liste der spezifischen Projekte in Anhang III, die begründet, durchführbar und auf jeden Fall von unstreitbarer Bedeutung für die angestrebte Entwicklung der TEN-V sind.

Der AdR befürwortet vor allem die geplante Verbesserung der Schiffbarkeit der Donau zwischen Vilshofen und Straubing als Binnenschiffahrtprojekt, plädiert gleichzeitig aber auch für eine Verbesserung des Schiffverkehrs auf der Donau östlich von Wien denn er hat sich bereits nachdrücklich für die Förderung dieses Verkehrsträgers ausgesprochen.

Desgleichen heißt er das Projekt betreffend das globale Satelliten-, Navigations- und Ortungssystem Galileo als Möglichkeit gut, durch eine wirksame Förderung der neuen Technologien das Verkehrswesen zu unterstützen.

Auf jeden Fall aber sollte überlegt werden, wie die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften an der Konzeption und dem Ausbau der Infrastrukturen beteiligt werden können.

Der AdR bedauert die Verzögerung der Durchführung der 1996 festgelegten Projekte, äußert diesbezüglich seine Besorgnis und ruft dazu auf, die Probleme zu beseitigen, die ihrer Durchführung im Wege stehen; die Verzögerungen sind größtenteils auf die mangelnde Beteiligung der Regionen an der Entwicklung dieser Projekte zurückzuführen, was zu Kontroversen und sozialen Konflikten geführt hat, die die gemeinschaftlichen und nationalen Behörden kaum überwinden können. Die Mitwirkung der lokalen und regionalen Gebietskörperschaften, die über mehr Bürgernähe verfügen, kann und muss zur Lösung dieser Konflikte beitragen.

3. Bemerkungen zu den übrigen Änderungen

Der AdR befürwortet die Ersetzung von Artikel 8 betreffend den Umweltschutz insofern, als den Mitgliedstaaten die Verantwortung für die Durchführung bestimmter Umweltverträglichkeitsprüfungen übertragen wird, sobald die Richtlinie 2001/42/EG, die die entsprechenden Verfahrensweisen festlegt, in Kraft tritt.

Die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften, die die jeweiligen ökologischen Voraussetzungen vor Ort am besten kennen, müssen aktiv an der Umweltverträglichkeitsprüfung sowie an der eventuellen Festlegung von Korrekturmaßnahmen mitwirken.

Desgleichen heißt der AdR die Änderungen der Artikel 9, 10, 11, 13 und 18 gut, obwohl die Auflistung in Artikel 13, Absatz 4 betreffend das Schienennetz kaum als logisch geordnet bezeichnet werden kann und sogar insofern für Überraschung gut ist, als im ersten Aufzählungspunkt der Eisenbahngüterverkehr entfällt, im vierten Aufzählungspunkt der spanischen Fassung der Bau von dem Straßengüterverkehr vorbehaltenen Fernverkehrsstrecken vorgesehen und im sechsten Aufzählungspunkt keine intermodalen Anbindung des Schienennetzes an die übrigen Netze erwähnt wird.

Schließlich und endlich befürwortet der AdR die Neufassung von Artikel 18, in dem der bisherige Ausschuss für den Austausch von Informationen – Berichterstattung umbenannt wird in den wesentlich zweckmäßigeren Ausschuss zur Überwachung und Überarbeitung der Leitlinien umbenannt wird, obwohl seine Funktionsbeschreibung dieser Bezeichnung nicht ganz gerecht wird.

Der AdR schlägt vor zu prüfen, ob in diesen Ausschuss nicht ein Vertreter des AdR aufgenommen werden sollte, um den Städten und Regionen bei den zahlreichen sie unmittelbar betreffenden Aspekten der Entwicklung der TEN-V Gehör zu verschaffen.

2. Empfehlungen

Der AdR plädiert für die nachstehenden Änderungen des Wortlauts des Vorschlags für eine Entscheidung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Entscheidung Nr. 1692/96/EG über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes.

1. Empfehlungen zu den Erwägungsgründen der Entscheidung Nr. 1692/96/EG

Einen neuen Erwägungsgrund 2 a) einfügen:

" Im Einklang mit dem Vertrag von Maastricht muss das transeuropäische Verkehrsnetz zur Stärkung des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts und zur Verbesserung der Anbindung der abgelegenen Regionen und Inselregionen und zu einer nachhaltigen Bewältigung der Verkehrsströme auf den europäischen Transitachsen beitragen. Seine Entwicklung und Durchführung muss in Abstimmung auf die Programmierung der Strukturfonds, die Ziele 1 und 2 und Interreg sowie auf das gemeinschaftliche Raumentwicklungskonzept erfolgen. "

Einen neuen Erwägungsgrund 5 a) einfügen:

" Das TEN-V muss dem Weißbuch der Kommission zufolge als ein Werkzeug einer ehrgeizigen europäischen Seeverkehrspolitik zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs eingesetzt werden. Es muss aber auch durch die Förderung des Mittel- und Langstreckenseeverkehrs die umfassende Einbeziehung aller Seeverkehrsgebiete des Kontinents in die globalen Handelsströme ermöglichen. "

2. Empfehlungen zu Artikel 3 der Entscheidung Nr. 1692/96/EG

Der AdR hält eine weitere Änderung der Leitlinien in Artikel 3 der Entscheidung 1592/96/EG für erforderlich und schlägt vor, einen neuen Punkt mit folgendem Wortlaut einzufügen:

3. Die Intermodallogistik sorgt für eine wirksame Integration der verschiedenen Verkehrsträger, ihrer Infrastrukturen, Anlagen und ergänzende Dienste sowie ihrer regionalen und lokalen Anbindung.

3. Empfehlungen zu Artikel 5 der Entscheidung Nr. 1692/96/EG

- Buchstabe a)

Folgende Umformulierung wird vorgeschlagen:

- a. Schaffung und Ausbau von Haupt- und Zwischenverbindungen, um Engpässe zu beseitigen, Lücken zu schließen – insbesondere im grenzüberschreitenden Bereich **oder bei der Anbindung isolierter Regionen** – und die Interoperabilität auf Fernverkehrsstraßen zu verbessern, **wobei auf jeden Fall der Verbesserung der Sicherheit Rechnung zu tragen ist.**

- Buchstabe b)

Folgende Umformulierung wird vorgeschlagen:

b) Schaffung und Ausbau der Infrastrukturen zwecks Anbindung insularer, eingeschlossener und am Rande gelegener Gebiete an die zentralen Gebiete der Gemeinschaft bzw. die Verbindung der Inseln untereinander, **um eine ausgewogene und polyzentrische Entwicklung des europäischen Raums zu fördern**, bei entsprechender Rücksicht auf ökologisch besonders sensible Gebiete;

- Buchstabe d)

Folgende Umformulierung wird vorgeschlagen:

d) Schaffung von Eisenbahninfrastrukturen zur Anbindung von Häfen, um den **Lang- und Kurzstreckenseeverkehr** und die Binnenschifffahrt zu fördern;

- Buchstabe e)
Folgende Umformulierung wird vorgeschlagen:

e) Maßnahmen zur Verknüpfung des Eisenbahn- und **Seeverkehrs mit dem** Luftverkehr, einschließlich der Anbindung des Eisenbahn- **und Seeverkehrs** an die Flughäfen, sowie der Infrastruktur und der für Luft-, **See- und** Eisenbahnverkehrsdienste erforderlichen Einrichtungen, soweit die territorialen Verhältnisse dies zulassen;

- Einfügung eines neuen Buchstabens in Artikel 5:

b) **Konzeption und Ausbau intermodaler Umschlagplätze, die mit allen erforderlichen Anlagen und Diensten ausgestattet sind und über eine geeignete Anbindung an die lokalen und regionalen Netze verfügen.**

4. Empfehlungen zu Artikel 10 der Entscheidung Nr. 1692/96/EG

- Es wird folgende Umformulierung der Neufassung von Artikel 10 Absatz 4 vorgeschlagen:

4. Das Netz

- spielt eine wichtige Rolle im Eisenbahn-, Personen- und **Güterfernverkehr**;
- **fördert die Verknüpfung mit den Netzen der anderen Verkehrsträger, insbesondere mit dem Luftverkehr, dem Seeverkehr und der Binnenschifffahrt**;
- **erleichtert** die Anbindung regionaler und lokaler Eisenbahnnetze;
- spielt eine wichtige Rolle im kombinierten Verkehr, **vor allem über die intermodalen Umschlagplätze**;
- **fördert** den Güterverkehr durch die Festlegung und den Bau von Strecken **in Ergänzung und als Alternative zum Straßenverkehr und räumt den Güterzügen in bestimmten Eisenbahnkorridoren Vorfahrt ein**;
- steht auch in Einklang mit den regionalen Entwicklungszielen und trägt zu deren Verwirklichung bei.

- Am Ende des Artikels 10 Absatz 4 sollte ein weiterer Anstrich angefügt werden wie folgt:

„ – bietet einen ökologischen Mehrwert gegenüber dem transeuropäischen Straßennetz.“

- Es wird folgender Wortlaut für Artikel 10 Absatz 6 vorgeschlagen:

6. Das Netz umfasst die für die Integration der Luft-, See- und Schienenverkehrsdienste erforderlichen Infrastrukturen und Einrichtungen.

5. Empfehlungen zu Artikel 13 der Entscheidung Nr. 1692/96/EG

Es wird folgender Wortlaut für Artikel 13 vorgeschlagen:

" 1. Das transeuropäische Flughafennetz besteht aus Flughäfen, die im Gemeinschaftsgebiet liegen, dem gewerblichen Luftverkehr offen stehen und den Spezifikationen des Anhangs II entsprechen. Diese Flughäfen werden je nach ihrem Verkehrsaufkommen und der Verkehrsart sowie je nach ihrer Aufgabe innerhalb des Netzes unterschiedlich bezeichnet. Sie ermöglichen den Ausbau der Luftverkehrsverbindungen und den Verbund des Luftverkehrs mit den anderen Verkehrsträgern.

Mit Blick auf diese Ziele ist die Beteiligung der regionalen Gebietskörperschaften an der Flughafenverwaltung unerlässlich.

2. (unverändert)

3. Die internationalen Netzpunkte und die Gemeinschaftsnetzpunkte werden erforderlichenfalls schrittweise mit den Hochgeschwindigkeitsstrecken des Eisenbahnnetzes verbunden. Das Netz umfasst die Infrastrukturen und Einrichtungen, die die Integration der Luft-, See- und Eisenbahnverkehrsdienste ermöglichen."

6. Empfehlungen zu Artikel 18 der Entscheidung Nr. 1692/96/EG

Artikel 18 Absatz 2 sollte wie folgt geändert werden:

2. Bei der Kommission wird ein Ausschuss für das transeuropäische Verkehrsnetz - im Folgenden "Ausschuss" genannt - eingesetzt, der sich aus Vertretern der Mitgliedstaaten **und einem vom Ausschuss der Regionen vorgeschlagenen Vertreter der Städte und Regionen zusammensetzt** und in dem ein Vertreter der Kommission den Vorsitz führt. In diesem Ausschuss findet **die Begleitung und Analyse der Überprüfung der Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes** sowie der Informationsaustausch über die von den Mitgliedstaaten mitgeteilten Pläne und Programme statt; der Ausschuss kann alle Fragen prüfen, die den Ausbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes betreffen.

Brüssel, den 15. Mai 2002

Der Präsident

Der Generalsekretär

des Ausschusses der Regionen

des Ausschusses der Regionen

Albert BORE

Vincenzo FALCONE

¹ ABl. C 293 vom 13.10.1999, S. 9.

² ABl. C 93 vom 06.04.1999, S. 29.

* Neue Aufteilung der Zuständigkeiten der Fachkommissionen vom 6. Februar 2002.

--

--

CdR 284/2001 (FR/ES) UR/ws-el .../...

CdR 284/2001 fin (FR/ES/EN) UR/js-ue

CdR 284/2001 fin (FR/ES/EN) UR/js-ue

CdR 284/2001 fin (FR/ES/EN) UR/js-ue