

Brüssel, den 1. März 2004

STELLUNGNAHME

des Ausschusses der Regionen

vom 11. Februar 2004

zum Thema

"Korridore und TEN-T: Wachstumsmotor und Instrument für den Zusammenhalt in Europa"

und zu der

Kommissionsmitteilung über die Entwicklung eines Europa-Mittelmeer-Verkehrsnetzes

(KOM(2003) 376 endg.)

Der Ausschuss der Regionen,

AUFGRUND des Stellungnahmeersuchens des Rates der Europäischen Union sowie eines Schreibens des Präsidenten des Ausschusses der Ständigen Vertreter vom 15. September 2003, mit dem der Ausschuss der Regionen um Ausarbeitung einer Stellungnahme zum Thema "Verbindungen und Verkehr in Europa im Kontext der lokalen Gegebenheiten und unter

besonderer Berücksichtigung der großen grenzüberschreitenden Infrastrukturvorhaben" gebeten wurde;

GESTÜTZT AUF die Kommissionsmitteilung über die Entwicklung eines Europa-Mittelmeer-Verkehrsnetzes – KOM(2003) 376 endg.;

AUFGRUND des Beschlusses seines Präsidenten vom 19. Juni 2003, die Fachkommission für Kohäsionspolitik mit der Ausarbeitung einer diesbezüglichen Stellungnahme zu beauftragen;

GESTÜTZT AUF die Mitteilung der Kommission "Eine europäische Wachstumsinitiative – Investitionen in Netze und Wissen für Wachstum und Beschäftigung - Zwischenbericht für den Europäischen Rat" - KOM(2003) 579 endg.;

GESTÜTZT AUF den Bericht der Hochrangigen Gruppe unter dem Vorsitz von Herrn Van Miert über die vorrangigen TEN-V-Vorhaben bis 2020 vom 30. Juni 2003;

GESTÜTZT AUF seine Stellungnahme über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (CdR 284/2001 fin)¹ ;

GESTÜTZT AUF den Vorschlag für eine Entscheidung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung des geänderten 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 – KOM(2003) 564 endg.;

GESTÜTZT AUF die vom informellen Rat der EU-Verkehrsminister am 4./5. Juli 2003 angenommene Charta von Neapel;

GESTÜTZT AUF den von der Fachkommission für Kohäsionspolitik am 3. Dezember 2003 angenommenen Stellungnahmeentwurf (CdR 291/2003) (Berichterstatter: **Herr Bernard SOULAGE**, Vorsitzender des Verkehrsausschusses des Regionalrats Rhône-Alpes (FR/SPE));

In Erwägung folgender Gründe

1) Der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur ist ein maßgebliches Instrument für die Vollendung des Europäischen Einigungswerkes, weil es den Handelsverkehr als Quelle des Wachstums erleichtert und zum territorialen Zusammenhalt Europas beiträgt und ein Europa der "Nachbarschaftlichkeit" schafft; deshalb kommt den transeuropäischen Verkehrsnetzen und den Verkehrskorridoren für die Gewährleistung eines freien Verkehrs von Waren, Dienstleistungen, Kapital und Arbeitskräften, d.h. für ein ungehindertes Funktionieren des Binnenmarktes, eine maßgebliche Rolle zu.

2) Ein neues Gleichgewicht zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern ist eine unverzichtbare Voraussetzung für eine nachhaltige, umweltgerechte und den internationalen

Verpflichtungen der Europäischen Union angemessene Entwicklung.

3) Die ausgewogene territoriale Entwicklung bedingt eine angemessene Berücksichtigung der Regionen in Randlage und Enklaven, den Schutz sensibler Zonen und eine Verbesserung der Erreichbarkeit vor allem von Grenzregionen und die Schaffung eines europäischen Raumes der Nachbarschaftlichkeit.

verabschiedete auf seiner 53. Plenartagung am 11./12. Februar 2004 (Sitzung vom 11. Februar) einstimmig folgende Stellungnahme:

*

* *

1. Standpunkte des Ausschusses der Regionen

Die Rolle der Verkehrsnetze bei der Entwicklung der Union

Der Ausschuss der Regionen

1. **begrüßt** die Initiative, da die europäischen und transeuropäischen Netze eine Hebelwirkung auf Wachstum und Beschäftigung haben und die Initiative die Notwendigkeit einer langfristigen Vision für die Entwicklung der Europäischen Union unterstreicht, zumal im Kontext ihrer Erweiterung und der Ausdehnung multimodaler Verkehrskorridore über die Grenzen der Europäischen Union hinaus; dies ist äußerst wichtig, um zu vermeiden, dass die neuen Mitgliedstaaten wie Randregionen behandelt werden.
2. **betont**, dass die Europäische Union bei ihren Maßnahmen im Verkehrsbereich sich nicht auf einen rein budgetären und kurzfristigen Ansatz beschränken darf: es muss unbedingt auch der Beitrag des Verkehrssystems zur polyzentrischen Entwicklung des Hoheitsgebietes der Europäischen Union mit Blick auf eine nachhaltige Entwicklung berücksichtigt werden. Bei den Infrastrukturen, die für morgen geschaffen werden müssen, geht es nicht nur um Baulichkeiten, um den heute auftretenden oder den in der erweiterten EU erwarteten Verkehrsüberlastungsphänomenen zu begegnen. Das Angebot an Infrastrukturen und Dienstleistungen ist dem aktuellen Mobilitätsbedarf durchaus gewachsen. Diese zeichnen auch die künftigen Mobilitätsströme vor. Und die künftigen Verkehrsströme (Personen-, Dienstleistungs- und Warenfluss) betreffen auch die Verkehrsverbindungen im Mittelmeerraum, Ostseeraum, mit den Balkanländern und anderen benachbarten Drittländern.
3. **ist der Auffassung, dass** die Infrastrukturen ein Motor für die wirtschaftliche Entwicklung sind und – auf lange Sicht – zu einem wirtschaftlichen Ausgleich zwischen den Regionen beitragen. Bereits heute müssen die Vorbereitungen für die weitere Entwicklung (bis hin zu einer späteren Erweiterung) der

Europäischen Union getroffen werden, dergestalt dass die (materiellen wie immateriellen) Verbindungen mit ihren Nachbarn in Mittel- und Osteuropa verstärkt werden, um so einen Großraum der Stabilität, Integration und des Wohlstands zu schaffen. Unter diesem Blickwinkel muss ein immer stärkerer Zusammenhang zwischen den transeuropäischen Verkehrsnetzen und dem Konzept der transeuropäischen und euromediterranen Verkehrskorridore hergestellt werden, deren Entwicklung sich in den Rahmen der neuen Strategie der Politik der Nachbarschaftlichkeit einfügt. Die gesamteuropäischen Verkehrskorridore, die auf den Regierungskonferenzen von 1994 auf Kreta und 1997 in Helsinki (also in einem zwischenstaatlichen Ansatz) auf den Weg gebracht wurden, sind (finanziell und institutionell) außerhalb des gemeinschaftlichen Rahmens angesiedelt und erstrecken sich nicht nur auf die Beitrittsländer, sondern auch auf die europäischen Drittländer. Wie im Bericht der Hochrangigen Gruppe festgestellt wird, muss eine vernünftige Planung der transeuropäischen Netze auf lange Sicht auch einen direkten Zusammenhang zwischen den vorrangigen TEN-V-Projekten und den außerhalb der Gemeinschaft gelegenen Verkehrskorridoren unter Nutzung der hierfür zur Verfügung stehenden Instrumente vorsehen.

4. **betont** in diesem Zusammenhang die Vorrangigkeit grenzüberschreitender Verkehrsverbindungen und der Überwindung natürlicher Hindernisse, bei der durch eine bessere Verkehrsinfrastrukturgestaltung die Hemmnisse für den europäischen Handelsverkehr abgebaut werden können und eine stärkere Ausgewogenheit des Entwicklungsstandes in Europa herbeigeführt werden kann.
5. **befürwortet** den Vorschlag der Kommission, bei der Verwirklichung der verschiedenen Teilprojekte des transeuropäischen Verkehrsnetzes eindeutige Prioritäten zu setzen, damit die verfügbaren Mittel effizient eingesetzt werden und eine zu stark zersplitterte Schaffung der Teilstücke dieser Verkehrsachsen vermieden wird, die die Operationalität der Verkehrsadern sehr stark verzögern dürfte und folglich auch deren Bedeutung für die Entwicklung Europas schmälern würde.
6. **bekundet** in diesem Zusammenhang sein Interesse für die Vorschläge der Hochrangigen Gruppe (Van-Miert-Gruppe), die auf genauen Kriterien für die Auswahl der vorrangigen Vorhaben nach Maßgabe ihres Mehrwerts für Europa und des Grads des – zumal finanziellen – Engagements der betreffenden Mitgliedstaaten basieren, ist allerdings angesichts der Anzahl der bereits begonnenen und nicht abgeschlossenen bzw. nicht finanzierten Projekte besorgt über die nach wie vor sehr umfangreiche Liste an prioritären Vorhaben; es sollte deshalb ergänzend ein Programm mit Projekten festgelegt werden, die baureif und finanziert sind und deshalb kurzfristig angeschoben werden können (Quickstartprogramm); der Ausschuss wäre sehr daran interessiert, diesbezüglich einen Beitrag leisten zu können und in das Geschehen eingebunden zu werden.
7. **begrüßt** die Vorzugsbehandlung grenzüberschreitender Vorhaben, die Intermodalität und den Einsatz nachhaltiger Verkehrsträger zu begünstigen, und insbesondere das Konzept der Hochgeschwindigkeitsseewege, soweit sie sich in ein Gesamtschema für nachhaltigen Verkehr einfügen.

Fördermaßnahmen für Hochgeschwindigkeitsseewege dürfen nicht zu signifikanten Wettbewerbsverzerrungen zwischen Häfen sowie im Verhältnis zu bestehenden Frachtdiensten der Seeschifffahrt und der nachhaltigen Landverkehrsträger Bahn und Binnenschiff führen.

8. **bekräftigt** das Anliegen der Gebietskörperschaften, in den Prozess der Auslotung, Konzipierung und Einleitung von Vorhaben direkter eingebunden zu werden, vor allem wenn es um grenzüberschreitende Verkehrsverbindungen geht, bei denen die Gebietskörperschaften oftmals mit die aktivste treibende Kraft für das Fortschreiten von Projekten sind.

Festlegung und Verwirklichung der vorrangigen Verkehrsachsen

Der Ausschuss der Regionen

9. **begrüßt**, dass die Kommission bei Vorhaben zur Schaffung grenzüberschreitender Verkehrsverbindungen von Verkehrsachsen, die als Projekte von europäischem Interesse eingestuft wurden und erfahrungsgemäß die klassischen Finanzquellen am wenigsten anzusprechen vermögen, eine Anhebung des Finanzierungsanteils gegenüber den aus europäischen Fonds bereitgestellten Mitteln auf 30% anstrebt. Deswegen fordert er die Regierungen auf, dieser Empfehlung unverzüglich nachzukommen.
10. **befürwortet** den Vorschlag der Kommission, ein Verfahren für die Einstufung als Vorhaben von europäischem Interesse einzuführen und für die Beobachtung der grenzüberschreitenden Vorhaben Koordinatoren einzusetzen.
11. **fordert**, nur solchen Vorhaben ein europäisches Interesse zu bescheinigen, bei denen die betreffenden Mitgliedstaaten nachweislich eine Verpflichtung sowohl für die Finanzierung als auch hinsichtlich der Termine für die Verwirklichung der Arbeiten eingegangen sind, um eine zwischen den beteiligten Seiten koordinierte und zügige Umsetzung des Vorhabens zu gewährleisten.
12. **wünscht**, dass die Verwaltung der vorrangigen Vorhaben in die Einrichtung von Lenkungsausschüssen für die Verkehrsachsen mündet - in Analogie zu den multimodalen Verkehrskorridoren -, in denen auch die unmittelbar von diesen Verkehrsachsen betroffenen Gebietskörperschaften vertreten sind.
13. **regt an**, dass die Kriterien für die Ausweisung der vorrangigen Verkehrsachsen klar und deutlich die Ziele der verschiedenen Vorhaben in Bezug auf drei maßgebliche Aspekte ausmachen sollten: ihr Beitrag zur Netzwerke und Abfederung von Verkehrsengpässen (Verbindung aufkommensstarker Quell-/Zielregionen, Verbesserung der Verkehrsbedingungen, Zeitgewinn), ihre Wirkung im Bereich der nachhaltigen Entwicklung (Umwelteffekte einschließlich der lokalen Auswirkungen auf die von der betreffenden Verkehrsader durchzogenen Gebiete und die empfindlichen Zonen, Maßnahmen zugunsten einer Verkehrsverlagerung auf nachhaltige Verkehrsträger), ihre Wirkung im Bereich der Raumplanung

(Verbesserung der Erreichbarkeit, Auswirkungen auf das wirtschaftliche und soziale Leben in den von dem betreffenden Verkehrsweg durchzogenen Gebieten). Dessen ungeachtet regt er an, dass der Entwicklung und dem Einsatz innovativer Technologien auch unter industriepolitischen Gesichtspunkten in der Gemeinschaft mehr Aufmerksamkeit gewidmet wird.

14. **ist der Auffassung**, dass unbedingt koordinierte Verfahren für die Vorabbewertungen eingeführt werden müssen, nach denen zwecks größerer Kohärenz und Transparenz bei den Entscheidungen über die vorrangigen Verkehrsachsen transnationale Untersuchungskommissionen für grenzüberschreitende Streckenabschnitte eingesetzt und die betreffenden Gebietskörperschaften besser eingebunden werden können.
15. **plädiert dafür**, die Modalitäten für die Schaffung von Hochgeschwindigkeitsseewegen zu vertiefen, um zu gewährleisten, dass die ins Auge gefassten Linienverkehrsdienste lebensfähig sind, die Hafeninfrastrukturen und die Übergänge zur Verkehrsinfrastruktur des Hinterlands entsprechend angepasst werden, daneben aber auch unmittelbar die Fragen der Sicherheit des Seeverkehrs und der Garantien bezüglich der dieser Transportart innewohnenden Umweltverschmutzungsgefahren berücksichtigt werden. Um jedwede Verzerrung des Wettbewerbs zwischen den Häfen zu vermeiden, muss außerdem die Definition von Seeverkehrsliniendiensten Teil eines koordinierten Prozesses in den einzelnen großen Küstengebieten sein.

Modalitäten für die Finanzierung der vorrangigen Verkehrsachsen

Der Ausschuss der Regionen

16. **ist der Auffassung**, dass die Lancierung einer europäischen Wachstumsinitiative auch den Einsatz außergewöhnlicher Finanzierungsmöglichkeiten voraussetzt. Bei dieser Initiative kommt den Verkehrsnetzen zwangsläufig maßgebliche Bedeutung zu.
17. **unterstreicht** die Größenordnung des Mittelbedarfs für den Ausbau der transeuropäischen Verkehrsnetze und ist beunruhigt hinsichtlich der Fähigkeit zur Mobilisierung der erforderlichen Summen auf der Ebene der Mitgliedstaaten, vor allem in einer Phase, in der die Mitgliedstaaten bestrebt sind, den Anteil der öffentlichen Ausgaben am BIP zu senken, um dadurch den Stabilitätspakt einhalten zu können.
18. **teilt** die vom Ministerrat bekundete Auffassung, dass die Europäische Investitionsbank bei der Finanzierung des Netzes stärker einbezogen werden sollte, begrüßt die bereits bewilligten zusätzlichen Darlehen und ermutigt die EIB, neue Modalitäten für die Finanzierung des Netzes zu entwickeln.
19. **betont**, dass dieser Vorschlag einer größeren Rolle der EIB indes immer noch nicht ausreicht, um die Wachstumsinitiative und die transeuropäischen Verkehrsnetze in die Tat umzusetzen.

20. **ist der Ansicht**, dass das Konzept der öffentlich-privaten Partnerschaft (PPP) eine Lösung für bestimmte Vorhaben bietet, in vielen Fällen die Risiken bezüglich der Kosten und des Verkehrsgeschehens jedoch so groß sind, dass – wenn diese Risiken nicht durch sehr teure Garantien abgedeckt sind - der Anteil an Eigenmitteln und die durch Infrastrukturbepreisung erzielten Einnahmen nur einen sehr bescheidenen Betrag ausmachen werden, der in jedem Falle durch öffentliche Beiträge der Europäischen Union oder der Mitgliedstaaten und durch neue Finanzierungskonzepte, auf die nachstehend noch näher eingegangen werden soll, vervollständigt werden muss. Auf diesem Gebiet könnte die EIB eine größere Rolle übernehmen, um leichter Privatinvestoren für eine Beteiligung zu gewinnen, vor allem über Garantiemechanismen, wie sie bei einigen Vorhaben bereits mit Erfolg eingesetzt wurden.
21. **weist darauf hin**, dass grenzüberschreitende Streckenabschnitte auf kurze Sicht keine hinreichende finanzielle Rentabilität bieten, die eine ausgewogene Partnerschaft hergäbe, und außerdem die Erhebung hoher Benutzungsgebühren auf den einzelnen Trassen nicht geeignet ist, den derzeitigen Grenzeffekten abzuwehren, und selbst die Gefahr einer Verstärkung dieser Effekte besteht.
22. **ist der Meinung**, dass aus all diesen Gründen klargestellt werden muss, welche Formen der Finanzierung für die Verwirklichung des transeuropäischen Netzes zur Verfügung stehen. Die spezifischen Anstrengungen der Mitgliedstaaten und die öffentlichen Finanzmittel müssen enorm gesteigert werden, daneben müssen aber auch neue Ansätze entwickelt werden. Bei der Anhebung der Gesamtbesteuerung, zumal bei der Mineralölsteuer, ist Umsicht am Platze: Hauptzweck dieser Steuern ist die Deckung der externen Kosten (Unsicherheit, Umweltverschmutzung, Lärmbelastung, Treibhauseffekt); deswegen können sie nicht als bequeme Geldquelle für die Finanzierung des Ausbaus der Netze angesehen werden. Außerdem enthält der derzeitige europäische Rechtsrahmen keine klare Aussage über die Möglichkeiten, für einen vorrangigen Zweck zur Finanzierung über die Steuern zu greifen. Eine Weiterentwicklung dieses Rechtsrahmens ist zwar durchaus wünschenswert, aber die Chancen hierfür sind sehr gering, und außerdem ist dies ein sehr langwieriger Prozess. Ein erster Schritt in dieser Richtung könnte darin bestehen, den Mitgliedstaaten bei der Mineralölsteuer mehr Selbstbestimmungsrecht einzuräumen.
23. **ist der Meinung**, dass angesichts der Probleme einer Finanzierung über die allgemeinen Steuern die Finanzierung der vorrangigen Verkehrsachsen aus heutiger Sicht hauptsächlich über eine spezifische Besteuerung in Form einer Vignette, Benutzungsgebühr oder Maut erfolgen muss und Ausgleichsmechanismen geschaffen werden müssen, um Entartungseffekte hoher Gebührensätze für teure Prestigeobjekte oder die am wenigsten benutzten Streckenabschnitte zu vermeiden. Der Ausschuss der Regionen wird die rasche und gerechte Einführung dieser Mechanismen ganz besonders aufmerksam verfolgen.
24. **macht darauf aufmerksam**, dass die grenzüberschreitenden Abschnitte von der Europäischen Union stärker gefördert werden müssen – der Kommissionsvorschlag sieht eine Anhebung des Finanzierungsanteils auf 30%

der Projektkosten vor - aber auch von den betreffenden Mitgliedstaaten stärker finanziell unterstützt werden müssen, vor allem bei einem Trassenverlauf über natürliche Hindernisse oder durch empfindliche Zonen.

25. **ist der Auffassung**, dass die Verpflichtung, die die betreffenden Mitgliedstaaten für den Anteil an der Finanzierung der sie betreffenden grenzüberschreitenden Streckenabschnitte eingehen müssen, eines der maßgeblichen Kriterien für die Verleihung einer Erklärung des europäischen Interesses an vorrangige Verkehrsachsen sein sollte, und fordert die Regierungen auf, die im Bericht der Hochrangigen Gruppe vorgeschlagenen Zeitpläne einzuhalten.
26. **schlägt vor**, für die einzelnen Teilabschnitte einer vorrangigen Verkehrsachse Finanzierungskonzepte anzustreben, die dem Hauptzweck der betreffenden Teilstücke angemessen sind: das Auffangen einer Verkehrsüberlastung oder eines Verkehrsengpasses eignet sich eher für eine öffentlich-private Partnerschaft (PPP) – wegen des hohen Verkehrsaufkommens und der Zahlungsbereitschaft der Streckennutzer angesichts des erwarteten Zeitgewinns –, während für die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gebieten in Randlagen und die Schaffung grenzüberschreitender Streckenabschnitte wohl eher auf die Besteuerung oder vergleichbare Ressourcen zurückzugreifen ist.
27. **regt an**, diese Mechanismen für die Finanzierung vorrangiger Vorhaben zu vertiefen, um zu gewährleisten, dass bei sämtlichen beteiligten Seiten die entsprechenden Ressourcen verfügbar sind, und zwar auch auf EU-Ebene, so dass nicht über die Maßen eigentlich für andere Zwecke bestimmte europäische Ressourcen mobilisiert werden, wie etwa die europäischen Strukturfonds.
28. **betont**, dass die Finanzierung der transeuropäischen Verkehrsnetze durch die regionalen und lokalen Gebietskörperschaften stets sehr bescheiden bleiben wird, weil sie bei anderen Infrastrukturen, die in vielen Fällen für das reibungslose Funktionieren der transeuropäischen Verkehrsnetze unverzichtbar sind, sehr starke Verpflichtungen haben. Für die Verbesserung der Erreichbarkeit, der Wettbewerbsfähigkeit und des territorialen Zusammenhalts der Regionen sollte die Herbeiführung einer Kohärenz zwischen den Strukturfonds und dem transeuropäischen Verkehrsnetz vorgesehen und bei der Abfassung der gemeinschaftlichen Leitlinien für die Revision des transeuropäischen Verkehrsnetzes festgehalten werden.
29. **ist der Ansicht**, dass soweit die Bereitstellung von Finanzmitteln für TEN-V-Vorhaben mit Zuwendungen aus anderen Fonds (EFRE, Kohäsionsfonds) kumuliert werden darf, nach Erschwernisgrad abgestufte Obergrenzen für kumulierte Beihilfen vorgesehen werden sollten. Zu diesem Zweck müssten die verkehrspolitischen Entscheidungsträger und die regionalpolitisch Verantwortlichen (und im Bedarfsfalle auch die wettbewerbspolitischen Akteure) gemeinsam auf europäischer Ebene eine Referenztypologie der Regionen aufstellen.

2. Empfehlungen des Ausschusses der Regionen

Der Ausschuss der Regionen

1. **fordert** die Durchführung einer genaueren Untersuchung über die im Kommissionsvorschlag aufgeführten Maßnahmen, wie sie von der Kommission im Rahmen der Wachstumsinitiative als Quickstartprogramm angekündigt ist, um zu einer realistischen Aufstellung von Vorhaben zu gelangen, die bereits kurzfristig anlaufen könnten.
2. **schlägt vor**, die Verleihung einer Erklärung des europäischen Interesses bei vorrangigen Verkehrsachsen des transeuropäischen Verkehrsnetzes an die Bedingung zu knüpfen, dass die betreffenden Staaten nachweislich eine Verpflichtung hinsichtlich ihrer finanziellen Beteiligung an der Verwirklichung der grenzüberschreitenden Streckenabschnitte dieser Verkehrsachsen eingehen und die betreffenden lokalen Gebietskörperschaften eingebunden werden.
3. **legt Wert auf die Feststellung**, dass bei der Verwirklichung der Verkehrsachsen des transeuropäischen Verkehrsnetzes Prioritäten gesetzt werden müssen, die vor allem im Kontext der Mehrjahres-Finanzplanung der Europäischen Union und der betreffenden Mitgliedstaaten realistisch sind, sodass der konzentrierte Einsatz von Mitteln Effizienz und die Einhaltung der Fristvorgaben garantiert. Bei den Auswahlkriterien ist darauf zu achten, ob das vorgesehene Finanzierungskonzept (Benutzer und/oder Steuerzahler) den Hauptzwecken der einzelnen Teilabschnitte der betreffenden Verkehrsachse angemessen ist.
4. **regt an**, die betreffenden Gebietskörperschaften bei der Einsetzung von Lenkungsausschüssen für die vorrangigen Verkehrsachsen sowie den Verfahren für die Bewertung und Konzipierung von Vorhaben zu beteiligen; etwa in Form einer regelmäßigen Mitwirkung bei den Arbeiten des vom italienischen Ratsvorsitzes auf der Tagung am 4./5. Juli 2003 in Neapel vorgeschlagenen Agentur für große Infrastrukturvorhaben, falls diese Idee verwirklicht werden sollte.
5. **schlägt vor**, zur Auflage zu machen, dass in den Projektunterlagen für die Schaffung von Hochgeschwindigkeitsseewegen speziell auch auf die Aspekte Seeverkehrssicherheit und Umweltschutz einzugehen ist.
6. **fordert**, dass im Rahmen der neuen Strategie der Nachbarschaftlichkeit angesichts der Bedeutung der paneuropäischen und euromediterranen Verkehrskorridore für die Schaffung eines Raumes der Integration und Entwicklung die entsprechenden Finanzmittel für die Verwirklichung dieser Korridore bereitgestellt werden und die zentrale Bedeutung der Beteiligung der betreffenden Gebietskörperschaften an der Planung der diesbezüglichen Vorhaben bekräftigt wird.

Brüssel, den 11. Februar 2004

Der Präsident
des Ausschusses der Regionen

Der Generalsekretär m.d.W.d.G.b.
des Ausschusses der Regionen

Peter STRAUB

Gerhard STAHL

¹ ABl. C 278 vom 14.11.2002, S. 7

--

CdR 291/2003 filn (FR) CD-NS/N/el

CdR 291/2003 fin (FR) CD-NS/N/el