

COMMITTEE OF THE REGIONS – DIRECTORATE E – Horizontal Policies and Networks
DIRECTORATE C – Consultative Work, COTER Commission



Questionnaire on the
Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council establishing
the Connecting Europe Facility
[COM (2011) 665]

Submitted by Dr Ivan ZAGAR (SI/EPP) for consultation

Please complete and return this questionnaire by **15 January 2012**. You may send it by email to the following address: subsidiarity@cor.europa.eu.

Name of Authority:	Arbeitsgemeinschaft Europäischer Grenzregionen (AGEG)
Contact person:	Martín Guillermo-Ramírez Generalsekretär
Contact details (telephone, email):	Enscheder Straße 362 D-48599 Gronau Tel: +49 2562-702 19/-22 Fax: +49 2562 702 59 E-mail: info@aebr.eu

Please answer the following questions:

Governance and implementation issues

1. Do you believe that the Connecting Europe Facility will bring added value to EU action in the area of TEN-T (including a leverage effect on sustainable growth and jobs and social, economic and territorial cohesion)? Please explain and provide examples to support your answer.

In der TEN-Verordnung wird darauf hingewiesen, dass zu den Projekten von gemeinsamem Interesse, die Priorität genießen sollen, vor allem auch **grenzübergreifende Infrastrukturverbindungen** zählen.

Unterstützung findet die Fazilität „**Connecting Europe**“, wenn diese mit den Zielen von **TEN verbunden** wird.

.../...

Transeuropäische Verkehrsachsen entfalten erst bei gleichzeitiger **Realisierung guter regionaler Anbindungen ihre volle Wirkung** (europäisch, national und regional), weil dadurch **Engpässe** beim zubringenden und abfließenden Verkehr vermieden werden und **Grenzregionen** nicht nur die Funktion von **Transiträumen** zugewiesen bekommen. Gute Anbindungen an diese großräumigen Achsen **verbessern** die **Erreichbarkeit** einer Grenzregion (Standortfaktor) und die **Mobilität** (Verhinderung von Abwanderung). Auch lassen sich besser **zukunftsweisende Projekte** entlang dieser Achsen verwirklichen (Verkehrs- und Transportzentren, Logistikprojekte, grenzübergreifende Gewerbegebiete).

Es darf also **nicht nur** um **transeuropäische Verbindungen** gehen, sondern im Netzzusammenhang sind **auch regionale Anbindungen** zu fördern. Sonst werden Grenzräume nur zu **Transitzonen** ohne Realisierung möglicher **Vorteile** für Mobilität und Arbeitsmarkt durch verbesserte regionale Anschlüsse an die transeuropäischen Netze.

Als sehr **hilfreich** hat sich heraus gestellt, mit dem **Bau** transeuropäischen Infrastrukturen **an den Grenzübergängen** zu beginnen (dies erzeugt eine Sogwirkung auf die nationalen Zentren hin, während bei einem Baubeginn im Inland sich die Verwirklichung solcher Infrastrukturen zur Grenze hin verlangsamt).

Es gibt zahlreiche Beispiele für den positiven Beitrag von Verkehrsinfrastruktur als Hebel zu nachhaltigem Wachstum, für Beschäftigung und den wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalt. Dies gilt insbesondere für die grenzübergreifende Infrastruktur, wie z.B:

- Autobahnen über die niederländisch-deutsche Grenze (Amsterdam-Hannover-Berlin oder Groningen-Bremen),
- Verkehrsinfrastrukturen zwischen Aquitaine (F) / Baskenland (E),
- Autobahn Wien-Budapest (AU/HU),
- Brücke über den Öresund (S/DK),
- Autobahn Extremadura-Alentejo(ES/PT),
- Autobahn Dresden-Prag(D/CZ),
- Autobahn Kärnten-Ljubljana-Triest (AU/SLO/IT).

Bei diesen wenigen ausgewählten Beispielen ist es dank der Initiative der betroffenen Grenzregionen gelungen, einen reinen Transiteffekt zu vermeiden und die großräumige Verkehrsinfrastruktur für gut ausgelastete Industriegebiete in Grenznähe, Logistikcluster, Innovationscluster, Ankurbelung des Tourismus (vor allem auch grenzübergreifend) und vieles mehr zu nutzen.

Die Auswirkungen auf die Beschäftigung in den betroffenen Grenzgebieten ist nachprüfbar positiv.

Grenzübergreifende Verkehrsinfrastruktur fördert immer den territorialen Zusammenhalt, da einerseits die Zugänglichkeit/Erreichbarkeit von national meist peripheren Regionen

nachhaltig verbessert wird (mit positiven Auswirkungen auf die Mobilität von Arbeitskräften bei gleichzeitiger Verhinderung von Abwanderung aus ländlichen Grenzräumen) und andererseits qualitativ gute grenzübergreifende Verbindungen entstehen, die oft erst die Voraussetzung für eine intensive grenzübergreifende Kooperation schaffen. Somit ergeben sich auch nachhaltige wirtschaftliche und soziale positive Effekte.

Dort, wo Verkehrsinfrastruktur zuerst an der Grenze realisiert wurde (Bau des Grenzübergangspunktes einer Autobahn (z.B. in der EUREGIO (D/NL)), sind diese Effekte besonders stark ausgeprägt.

2. Please describe how local and regional authorities will be involved in the CEF decision making process in your Member State (including the impact of CEF on your territorial planning and development strategies).

Diese Frage kann von uns als europäische Regionalorganisation nicht beantwortet werden, da sie die spezielle Situation in den einzelnen Mitgliedsstaaten betrifft.

Tatsache ist jedoch, dass dort, wo mit langfristigen grenzübergreifenden Entwicklungsstrategien, unter Berufung auf die jeweilige nationale Raumplanung und unter Einschaltung aller Politiker gearbeitet wird, sich die infrastrukturelle Situation der Grenzregionen schneller und besser entwickelt.

Cohesion Policy and the CEF

3. How may coherent compatibility be ensured between projects financed through the Structural and Cohesion Funds and those financed through the CEF? What will be the impact of the CEF on smaller projects?

Die AGEG unterstreicht die Notwendigkeit des gezielten Zusammenwirkens der europäischen Fonds zur Erreichung der Hauptziele der „Strategie Europa 2020“ und unterstützt den Vorschlag, für jede Kategorie von Regionen Mindestanteile für den Europäischen Sozialfonds (ESF) festzulegen. Denn die sozialen Rahmenbedingungen können als wesentlicher Standortfaktor im regionalen Wettbewerb angesehen werden.

Mit „Connecting Europe“ dürfen nur Maßnahmen in unmittelbarem Grenzbereich finanziert werden (z.B. wenige Kilometer bis zur ersten Autobahnabfahrt oder 2-3 Kilometer einer Eisenbahnlinie beiderseits der Grenze). So wird erreicht, dass diese neuen Mittel tatsächlich im ganzen Gebiet der EU eingesetzt werden können. Die national zur Verfügung stehenden Mittel aus den Strukturfonds und dem Kohäsionsfonds sind für den Weiterbau der Infrastrukturen auf dem nationalen Gebiet zu verwenden.

Die Auswirkungen auf kleinere Infrastrukturprojekte wurden bereits unter Ziffer 2 erläutert.

Budgetary issues

4. What is the expected impact of the CEF proposal on your public budget and on the use of other National and EU Funds?

Diese Frage kann von uns als europäische Regionalorganisation nicht beantwortet werden.

Internal Market

5. Can you identify any possible effect on public procurement rules and state aid?

Diese Frage kann von uns als europäische Regionalorganisation nicht beantwortet werden.

Cross-border issues

6. What challenges and opportunities does the CEF present to border regions (including the possible use of the EGTC)?

“Connecting Europe“ bietet eine einmalige Chance für Grenzregionen, insbesondere, wenn sie dies geschickt mit Maßnahmen der zukünftigen INTERREG A-Programme verbinden (siehe Ausführungen zu Ziffer 1).

Der EVTZ bietet sich als effizientes Instrument für den Bau und Betrieb von grenzübergreifenden Infrastrukturprojekten an.

***Privacy Disclaimer** The follow-up to your contribution requires the processing of your personal data (name, contact details etc.) in a file. Should you require further information, or wish to exercise your rights under Regulation (EC) 45/2001 (e.g. access or rectify data), please contact the data controller (Head of the Networks and Subsidiarity Unit) at subsidiarity@cor.europa.eu. If necessary, you can also contact the CoR Data Protection Officer (data.protection@cor.europa.eu). You have the right of recourse to the European Data Protection Supervisor at any time (www.edps.europa.eu). Your individual contribution will not be published.*