

Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses zu dem „Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes“

COM(2011) 650 final — 2011/0294 (COD)

(2012/C 143/26)

Berichtersteller: **Stefan BACK**

Das Europäische Parlament und der Rat beschlossen am 15. November bzw. 30. November 2011, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss gemäß Artikel 172 und 304 AEUV um Stellungnahme zu folgender Vorlage zu ersuchen:

"Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes"

COM(2011) 650 final - 2011/0294 (COD).

Die mit den Vorarbeiten beauftragte Fachgruppe Verkehr, Energie, Infrastrukturen, Informationsgesellschaft nahm ihre Stellungnahme am 3. Februar 2012 an.

Der Ausschuss verabschiedete auf seiner 478. Plenartagung am 22./23. Februar 2012 (Sitzung vom 22. Februar) mit 133 Stimmen bei 1 Gegenstimme und 6 Enthaltungen folgende Stellungnahme:

Diese Stellungnahme ist Teil eines Pakets von fünf Stellungnahmen, die der EWSA zur **Fazilität "Connecting Europe"** (CEF) und ihren von der Europäischen Kommission im Oktober 2011 vorgelegten Leitlinien erarbeitet. Dieses Paket umfasst die Stellungnahmen **TEN/468** zur **"Fazilität 'Connecting Europe'"** (Berichtersteller: Raymond HENCKS), **TEN/469** zu "Leitlinien für ein transeuropäisches **Telekommunikationsnetz**" (Berichtersteller: Antonio LONGO), **TEN/470** zu "Leitlinien für die transeuropäische **Energieinfrastruktur**" (Berichtersteller: Egbert BIERMANN), **TEN/471** zu "Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen **Verkehrsnetzes**" (Berichtersteller: Stefan BACK) und **TEN/472** zu "Europa-2020-Projektanleiheinitiative für Infrastrukturprojekte" (Berichtersteller: Armin DUTTINE).

1. Schlussfolgerungen und Empfehlungen

1.1 Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss begrüßt die Mitteilung *"Ein Wachstumspaket für integrierte Infrastrukturen in Europa"* (im Folgenden "die Mitteilung") und den Vorschlag für eine Verordnung über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (im Folgenden "der Vorschlag"). Das in der Mitteilung dargelegte Konzept und die in dem Vorschlag enthaltenen Regulierungsmaßnahmen zu seiner Umsetzung im Verkehrssektor stehen weitgehend im Einklang mit den Standpunkten, die der Ausschuss in früheren Stellungnahmen vorgebracht hat.

1.2 Der Ausschuss stimmt insbesondere mit der Europäischen Kommission überein, dass multimodale und nahtlose grenzübergreifende Infrastrukturnetze, die die Feinverteilung und eine gute Anbindung an Drittländer umfassen, für die erfolgreiche Durchführung der Europa-2020-Strategie und der Ziele des Weißbuchs *"Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem"* aus dem Jahr 2011 (im Folgenden das "Verkehrsweißbuch 2011") von grundlegender Bedeutung sind. Er befürwortet auch den integrierten Ansatz zwischen Verkehrs-, Energie- und digitaler Infrastrukturpolitik, um Synergien und Ressourceneffizienz sicherzustellen. Er möchte jedoch im Folgenden einige Anmerkungen vorbringen.

1.3 Der Ausschuss bedauert, dass das Ziel, Synergien mit anderen Netzen zu schaffen, in diesem Vorschlag nicht als eine der in Artikel 10 festgelegten Planungsprioritäten aufgeführt wird.

1.4 Der Ausschuss weist auf ein Kohärenzproblem zwischen den sehr langfristigen Zielen des Vorschlags und den konkreteren und kurzfristigeren Maßnahmen 2020-2030 hin.

1.5 Der Ausschuss stimmt dem Zwei-Ebenen-Konzept zu, das ein Gesamtnetz und ein Kernnetz vorsieht. Er fragt sich jedoch, ob die Kernnetzkorridore (im Folgenden "die Korridore") in Wirklichkeit nicht als eine dritte Ebene zu erachten sind, die die vorrangigen Vorhaben der geltenden Leitlinien ersetzen, da Kapitel IV des Vorschlags spezifische Kriterien für die Definition der Korridore und ihren Aufbau enthält, wodurch ihnen einen ganz eigener Charakter verliehen wird, der sich klar vom Rest des Kernnetzes unterscheidet. Der Ausschuss sieht auch ein Problem in Bezug auf Vorhersehbarkeit und Rechtssicherheit, da die Liste der Korridore und vorab festgelegten Vorhaben im Anhang zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung der Fazilität "Connecting Europe" (im Folgenden "der CEF-Vorschlag") enthalten sind, die lediglich für den Zeitraum 2014-2020 Anwendung findet, wohingegen Korridore und Vorhaben langfristig angelegt sind und ihre vorrangige Behandlung auch nach 2020 sichergestellt werden muss.

1.6 Der Ausschuss ist daher der Auffassung, dass die oben genannten Probleme in Bezug auf Vorhersehbarkeit und Rechtssicherheit gelöst werden könnten, indem entweder die Liste der Kernnetzkorridore und vorab festgelegten Vorhaben als Anhang in diesen Vorschlag aufgenommen wird oder aber vorgeschlagen wird, dass diese Liste genauso lang wie dieser Vorschlag Anwendung findet, vorbehaltlich künftiger Änderungen.

1.7 Der Ausschuss verweist auf die große Bedeutung der für die Kernnetzkorridore geplanten Koordinierungs- und Leitungsstruktur, um deren Verwirklichung zu erleichtern, betont jedoch dass diese schlank, zielgerichtet und kosteneffizient gestaltet und klar auf ein optimales Funktionieren der grenzübergreifenden Planungsschnittstellen auf allen Ebenen unter angemessener Wahrung des Subsidiaritätsprinzips und eine Vermeidung von Engpässen in den Korridoren ausgerichtet sein muss. Der Ausschuss fordert Lösungen, um parallele Leitungsstrukturen und Funktionsüberschneidungen bei Überlappung verschiedener Korridorsysteme zu vermeiden, z.B. Kernnetzkorridore und Komponenten des europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr.

1.8 Der Ausschuss wirft die Frage auf, ob nicht eine ausdrückliche Möglichkeit vorgesehen werden sollte, das gesamte Kernnetz (einschl. Meeresautobahnen zwischen Kernnetzhäfen) mit einem Koordinierungsmechanismus auszustatten, um die angemessene und rechtzeitige Verwirklichung des Kernnetzes, insbesondere seiner grenzübergreifenden Dimension, zu erleichtern. Der Ausschuss betont, dass ein derartiger Mechanismus eine Hilfe für die Planungsbehörden sein könnte, um einen Ausgleich zwischen nationalen Prioritäten auf verschiedener Ebene und Mehrwert der EU zu finden und letzteren auch herauszustellen.

1.9 In Bezug auf die Korridorkonfiguration hält der Ausschuss fest, dass das Hauptaugenmerk in dem Vorschlag auf ihren multimodalen und grenzüberschreitenden Charakter gelegt wird. Die in der Liste im Anhang zu dem CEF-Vorschlag aufgeführten Korridore sind an den in der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr genannten Schienengüterverkehrskorridoren ausgerichtet. Da eine der übergeordneten Prioritäten des Vorschlags die Schaffung eines ressourceneffizienten und multimodalen Verkehrs ist und jeder Korridor zumindest drei Verkehrsträger umfassen soll, sollten auch andere Verkehrsträger Berücksichtigung finden.

1.10 Seiner Meinung nach sollten die Korridore auf der Grundlage des multimodalen und ressourceneffizienten Konzepts gemäß Artikel 48 und 49 des Vorschlags festgelegt werden und die wichtigsten grenzübergreifenden Fernverkehrsströme im Kernnetz erfassen und dabei die Nutzung der einzelnen Verkehrsträger und ihres Verbundes optimieren. Die Konfiguration der Korridore sollte auf Kosten-Nutzen-Analysen beruhen und unter dem Gesichtspunkt der Effizienz und der (wirtschaftlichen, ökologischen und sozialen) Nachhaltigkeit auf der Grundlage von Innovation und Komodalität erfolgen. Auf diese Weise sollten bei der Festlegung der Korridore die Anforderungen sämtlicher Verkehrsträger, einschl. der Knotenpunkte, angegangen werden.

1.11 Der Ausschuss erachtet die im CEF-Vorschlag enthaltene Absicht, zusätzliche Mittel für die Bedürfnisse der Kohäsionsländer bereitzustellen, als wichtig und spricht sich dafür aus,

die so zum Ausdruck gebrachte Priorität auch in diesen Vorschlag aufzunehmen, z.B. durch die Einfügung eines Zieles in Artikel 4 oder einer zusätzlichen Priorität in Artikel 10.

1.12 Der Ausschuss hält fest, dass gemäß Artikel 17 Absatz 3 des CEF-Vorschlags 80 bis 85 % der Haushaltsmittel für vorab festgelegte Vorhaben, in erster Linie im Rahmen der Kernnetzkorridore, bereitgestellt werden, die in Anhang I zum CEF-Vorschlag aufgeführt sind. Er bedauert, dass die für die Auswahl dieser Vorhaben angelegten Kriterien in keiner Weise erläutert werden. Der Ausschuss verweist auf den multimodalen Charakter der Korridore, der auch im Korridorentwicklungsplan in Artikel 53 des Vorschlags verankert ist; dies legt ebenfalls nahe, dass es eine angemessene Aufteilung der Investitionsvorhaben auf alle Verkehrsträger geben sollte (siehe auch Artikel 53 Absatz 1 Buchstabe f der Verordnung).

1.13 Angesichts der beispielsweise in Artikel 37 bis 39 des Vorschlags hervorgehobenen Bedeutung der Nachhaltigkeit stellt der Ausschuss die Frage, ob das Konzept der "Grünen Korridore" nicht als Gütezeichen in Artikel 38 zum Ausbau der Güterverkehrsdienste aufgenommen werden könnte.

2. Einleitung

2.1 Die geltenden TEN-V-Leitlinien beruhen auf dem Beschluss aus dem Jahr 1996. Sie sollen die Verkehrsverbindungen und somit die Funktionsweise des Binnenmarktes verbessern.

2.2 Allerdings vermögen diese Leitlinien aus dem Jahr 1996, auch in ihrer geänderten Form, nicht, ein kohärentes Netz zu schaffen. Dies gilt insbesondere für vorrangige Vorhaben, mit denen bestimmte in Bezug auf Kapazität oder Anbindung problematische Punkte des Netzes angegangen werden sollen.

2.3 Die Umsetzung dieser Leitlinien ist nur langsam vorangekommen, und es sind erhebliche Verzögerungen, insbesondere bei der Durchführung der vorrangigen Vorhaben, eingetreten.

2.4 Der Ausschuss verweist auch auf die unzureichende Umsetzung in den neuen Mitgliedstaaten in Osteuropa.

2.5 Das nun von der Europäischen Kommission vorgelegte Maßnahmenpaket bestehend aus einer Mitteilung und einem Vorschlag für eine Verordnung ist das Ergebnis eines langen Konsultationsverfahrens. Der Ausschuss hat sich in dieses Verfahren eingebracht, und zwar mit der Stellungnahme zu dem "Grünbuch TEN-V" ⁽¹⁾ und der auf Ersuchen des polnischen Ratsvorsitzes erarbeiteten Stellungnahme zum Thema "Nachhaltige Entwicklung der EU-Verkehrspolitik und TEN-V-Planung" ⁽²⁾. In seiner Stellungnahme zu dem Verkehrsweißbuch aus dem Jahr 2011 ⁽³⁾ hat er ebenfalls Fragen im Zusammenhang mit den TEN-V aufgegriffen.

⁽¹⁾ Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses zu dem "Grünbuch TEN-V: Überprüfung der Politik – Ein besser integriertes transeuropäisches Verkehrsnetz im Dienst der gemeinsamen Verkehrspolitik", ABl. C 318 vom 23.12.2009, S. 101.

⁽²⁾ Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses zum Thema "Nachhaltige Entwicklung der EU-Verkehrspolitik und TEN-V-Planung", ABl. C 248 vom 25.8.2011, S. 31.

⁽³⁾ Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses zu dem "Weißbuch: Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem", ABl. C 24 vom 28.1.2012, S. 146.

2.6 Dieses Maßnahmenpaket soll als Grundlage für eine integrierte Infrastrukturpolitik für Verkehrs-, Energie- und digitalen Netze dienen, um Synergien zu schaffen, die Ressourcen effizienter zu nutzen, Engpässe und Kapazitätsprobleme zu lösen und Verkehrslücken zu schließen.

2.7 Dieses Maßnahmenpaket soll ausdrücklich zur Verwirklichung der Ziele der Europa-2020-Strategie beitragen, sprich der Schaffung einer nachhaltigen und wettbewerbsfähigen wissensbasierten Wirtschaft, die auf einer optimalen und ressourceneffizienten Netzkonfiguration beruht.

2.8 Diese Ziele sollen im Wege gesonderter Verordnungen für jeden einzelnen Sektor erreicht werden, die Leitlinien für Planung, Festlegung der Priorität und Durchführung enthalten, sowie mit einem gemeinsamen Finanzrahmen, dem CEF-Vorschlag für den Zeitraum 2014-2020, dem eine Liste von Korridoren und vorab festgelegten Vorhaben beigefügt ist, die im Zeitraum 2014-2020 für eine Gemeinschaftsfinanzierung ausgewählt wurden. Der CEF-Vorschlag ist nicht Gegenstand dieser Stellungnahme.

2.9 In dem Vorschlag werden mehrere Ziele für den Verkehrssektor festgelegt. Das wichtigste Ziel ist der Aufbau eines kohärenten Kernnetzes, das einen ressourceneffizienten multimodalen Verkehr im Binnenmarkt und seine Anbindung an die EU-Nachbarländer ermöglicht. Mit dem Vorschlag soll das Stückwerk der geltenden TEN-V-Leitlinien ersetzt, die Auslegung des Netzes verdeutlicht und seine Errichtung erleichtert werden.

2.10 Wie mit dem Verkehrsweißbuch 2011 sollen auch mit diesem Maßnahmenpaket nahtlose Verkehrsströme im Binnenmarkt einschl. Logistikdienste erleichtert und so Nachhaltigkeit und Wachstum gewährleistet werden. Außerdem soll mit dem Vorschlag die grenzübergreifende Koordinierung zwischen den Mitgliedstaaten durch einen Rahmen für eine bessere Ressourcenverteilung und effizientere Planung verbessert werden.

2.11 Der Vorschlag umfasst auch Maßnahmen zur Entwicklung intelligenter Verkehrssysteme, zur Verbesserung umweltfreundlicher Verkehrslösungen und zur Förderung von Innovation.

2.12 In dem Vorschlag wird das Netz in zwei Ebenen unterteilt, namentlich das Gesamtnetz und das Kernnetz. Die EU-Mittel und -Maßnahmen sind auf das Kernnetz ausgerichtet, das einen hohen europäischen Mehrwert aufweisen soll (Schaffung noch fehlender grenzüberschreitender Verkehrsverbindungen, Beseitigung der Engpässe und Aufbau multimodaler Knoten). Das Kernnetz soll bis spätestens Ende 2030 und das Gesamtnetz bis spätestens Ende 2050 fertiggestellt sein.

2.13 Innerhalb des Kernnetzes wird eine Reihe von multimodalen Kernnetzkorridoren festgelegt, für die ein starker Leitungsmechanismus geschaffen und der Großteil der Haushaltsmittel bereitgestellt wird.

3. Allgemeine Bemerkungen

3.1 Der Ausschuss begrüßt die Mitteilung und den Vorschlag und stimmt mit der Europäischen Kommission überein, dass eine funktionierende Infrastruktur für ein reibungsloses Funktionieren des Binnenmarkts unerlässlich ist.

3.2 Der Ausschuss hat wiederholt einen integrierten Ansatz zur Verbindung der verschiedenen transeuropäischen Netze gefordert. Er begrüßt daher die nun unterbreiteten diesbezüglichen Vorschläge.

3.3 Der Ausschuss merkt an, dass in dem Vorschlag lediglich die Möglichkeiten für die Koordinierung zwischen den verschiedenen Netzen behandelt werden – und auch dies nur sehr allgemein. Konkretere Vorschriften sind in dem CEF-Vorschlag enthalten.

3.4 Der Ausschuss begrüßt, dass dieser Vorschlag im Einklang mit dem im Verkehrsweißbuch 2011 dargelegten verkehrspolitischen Zielen steht. Er hat bereits darauf hingewiesen, dass eine stärkere Kohärenz zwischen den strategischen Maßnahmen (bis 2050) und den konkreteren Maßnahmen (2020-2030) des Weißbuchs notwendig ist. In Bezug auf die Mitteilung und den Vorschlag sind vergleichbare Schwachstellen zu bemängeln.

3.5 Der Ausschuss nimmt an, dass das Zwei-Ebenen-Konzept der Mitteilung und des Vorschlags auf das Anliegen zurückzuführen ist, ein kohärentes Verkehrsnetz für die wichtigsten Waren- und Personenverkehrsflüsse aufzubauen. Dies ist ein sinnvolles Ziel und trägt der Notwendigkeit Rechnung, bei der Begebung der begrenzten Finanzmittel Prioritäten zu setzen.

3.6 Der Ausschuss fragt sich, ob die Kernnetzkorridore, deren Rahmen in diesem Vorschlag skizziert, im Detail allerdings in einem Anhang zu dem CEF-Vorschlag dargelegt wird, nicht in Wirklichkeit eine dritte Ebene für die vorab festgelegten vorrangigen Vorhaben für den Haushaltszeitraum 2014-2020 bilden. Er weist auf die Probleme in Bezug auf Vorhersehbarkeit und Rechtssicherheit hin, die für Korridore und Vorhaben entstehen könnten, die bis Ende der Geltungsdauer des CEF-Vorschlags 2020 nicht vollendet sind.

3.7 Der Ausschuss stellt daher die Frage, ob die Liste der Korridore und vorab festgelegten Vorhaben nicht als Anhang zu diesem Vorschlag beigefügt werden sollte. Seiner Meinung nach stehen diese Korridore in einem engeren Bezug zu dem Vorschlag, in dem sie geregelt werden, als zu dem CEF-Vorschlag.

3.8 Der Ausschuss verweist außerdem auf Inkohärenzen in Bezug auf das Zusammenspiel zwischen Kernnetz und Korridoren, für die in dem Vorschlag ein starker und zweckdienlicher Koordinierungs- und Leitungsmechanismus vorgesehen ist. Er versteht zwar die Festlegung äußerst strenger Prioritäten für die Ressourcennutzung, ein gut entwickelter Koordinierungs- und Leitungsmechanismus könnte jedoch für das Kernnetz insgesamt sinnvoll sein, wo doch die Frist für dessen Fertigstellung in Bezug auf die Infrastrukturplanung nicht in so weiter Ferne liegt. Der Ausschuss betont insbesondere die Zweckdienlichkeit dieses Mechanismus, um einen Ausgleich zwischen nationaler Planung und Mehrwert der EU zu finden und letzteren in die nationale Planung einzubringen. Ein starker Koordinierungs- und Leitungsmechanismus ist insbesondere für Vorhaben notwendig, die *per definitionem* grenzübergreifend sind, wie etwa Meeresautobahnen.

3.9 Der Ausschuss fordert, dass diese Korridore multimodal ausgelegt sein müssen. Dies könnte in bestimmten Fällen zu relativ breiten Korridoren führen, die sowohl landseitige bzw. feste als auch seeseitige Anbindungen erfordern, z.B. in Form von Meeresautobahnen. Dem Straßenverkehr sollte angemessenes Augenmerk gewidmet werden, da das Kernnetz auch der tatsächlichen Verkehrsnachfrage Rechnung tragen muss. So wird der Güterverkehr Prognosen zufolge im Zeitraum 2005-2020 um 34 % zunehmen, wobei derzeit über 75 % des Verkehrsvolumens über die Straße abgewickelt werden. Nach Auffassung des Ausschusses sollte sich dieser multimodale Charakter auch bei der Auswahl der Vorhaben widerspiegeln, die alle Verkehrsträger umfassen sollten.

3.10 Der Ausschuss stimmt der Feststellung in der Kommissionsmitteilung zu, dass nun ein geeigneter Zeitpunkt für Infrastruktur-Vorschläge sein könnte, da Infrastrukturinvestitionen aufgrund der derzeitigen Finanzkrise auf immer größeres Interesse stoßen. In einem Dokument, in dem Fristen bis 2030 und 2050 gesetzt werden, muss die Bewertung der Finanzierungsmöglichkeiten jedoch längerfristig angelegt sein.

3.11 Der Ausschuss nimmt die ehrgeizige Planung für den Zeitraum 2014-2020 im Anhang zu dem CEF-Vorschlag zur Kenntnis. Er begrüßt zwar die positiven Auswirkungen auf die Einführung der im Vorschlag vorgesehenen Koordinierungs- und Leitungsmechanismen für die Kernnetzkorridore und die in dem CEF-Vorschlag enthaltene Überwachung, verweist jedoch darauf, dass die Dauer der nationalen Planungsverfahren nur schwer absehbar ist, da oftmals Beschwerde gegen Planungsentscheidungen eingelegt wird, weshalb langwierige Verfahren eher die Regel als die Ausnahme sind.

3.12 In seiner Stellungnahme zum Verkehrsweißbuch 2011 hat der Ausschuss auf die Bedeutung der Schnittstelle zwischen Fernverkehr und städtischem Verteilerverkehr hingewiesen. Deswegen begrüßt der Ausschuss den im Vorschlag diesbezüglich verfolgten Ansatz.

4. Besondere Bemerkungen

4.1 Der Ausschuss unterstreicht, dass bei der Umsetzung der Leitlinien in Bezug auf technische Kriterien die Bedingungen vor Ort berücksichtigt werden müssen, sofern dies nicht auf Kosten der Sicherheit und Gefahrenabwehr geht. Dieser Aspekt sollte im Sinne der Ressourceneffizienz ebenfalls gebührend berücksichtigt werden können.

4.2 Die Rolle der Meeresautobahnen ist teilweise unklar, und zwar in Bezug auf Meeresautobahn-Verbindungen zwischen Häfen in verschiedenen Korridoren oder Häfen mit unterschiedli-

chem Status, beispielsweise zwischen einem Kernnetzhafen und einem Gesamtnetzhafen oder zwischen zwei Kernnetzhäfen, die unterschiedlichen Korridoren angehören (siehe z.B. Artikel 25 Absatz 2 Buchstabe c) des Vorschlags). Der Ausschuss bedauert diese Unschärfen, die bei der Verknüpfung von Vorhaben für Meeresautobahnen praktische Probleme aufwerfen könnten.

4.3 Die Bestimmungen in Artikel 38 des Vorschlags betreffen eigentlich das Konzept der "Grünen Korridore", das von der Europäischen Kommission mit dem Aktionsplan Güterverkehrslogistik aus dem Jahr 2007 eingeführt wurde. Der Ausschuss bedauert, dass dieser Schlüsselbegriff im Verordnungsvorschlag nicht als Gütezeichen verwendet wird.

4.4 Der Ausschuss stimmt den Anforderungen für die Straßenverkehrsinfrastruktur des Kernnetzes zu (Artikel 45 des Vorschlags). Die Schaffung zusätzlicher Infrastruktur wie von Pausenbereichen etwa alle 50 km entlang der Autobahnen sowie ausreichende und sichere Parkplätze für gewerbliche Straßenbenutzer sind von grundlegender Bedeutung. Derartige Einrichtungen mit geeigneten Bedingungen für die Ruhezeiten sind sowohl für die Verbesserung der Arbeitsbedingungen der Fahrer als auch die Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit wesentlich. Außerdem sind sie ein Beitrag zum Kampf gegen das organisierte Verbrechen.

4.5 Die Anforderungen für die Verfügbarkeit von alternativen umweltfreundlichen Kraftstoffen sollten erhöht werden, da die TEN-V-Leitlinien mit der Strategie für alternative Kraftstoffe (einschl. Strom, Biokraftstoffe, synthetische Kraftstoffe, Methan und Flüssiggas) verknüpft werden müssen, die die Europäische Kommission demnächst vorlegen will, um EU-weit umweltverträgliche und energieeffiziente Fahrzeuge im Kernnetz einsetzen zu können. Diesbezüglich ist der Ausschuss der Meinung, dass eine angemessene Tankinfrastruktur für alternative Kraftstoffe aufgebaut werden muss, um die Marktdurchdringung umweltfreundlicher Fahrzeuge in der EU erheblich zu beschleunigen.

Brüssel, den 22. Februar 2012

Der Präsident
des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses
Staffan NILSSON
