

Dienstag, 25. Oktober 2016

P8_TA(2016)0408

Verbesserung der Anbindung und der Barrierefreiheit der Verkehrsinfrastruktur in Mittel- und Osteuropa

Entschließung des Europäischen Parlaments vom 25. Oktober 2016 zur Verbesserung der Anbindung und der Barrierefreiheit der Verkehrsinfrastruktur in Mittel- und Osteuropa (2015/2347(INI))

(2018/C 215/24)

Das Europäische Parlament,

- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 9. September 2015 zur Umsetzung des Weißbuchs Verkehr von 2011: Bestandsaufnahme und künftiges Vorgehen im Hinblick auf nachhaltige Mobilität ⁽¹⁾,
 - unter Hinweis auf seine Entschließung vom 2. Dezember 2015 zu einer nachhaltigen städtischen Mobilität ⁽²⁾,
 - unter Hinweis auf seine Entschließung vom 10. Mai 2012 zur Zukunft der regionalen Flughäfen und Luftverkehrsdienste in der EU ⁽³⁾,
 - gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 170,
 - unter Hinweis auf die Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 ⁽⁴⁾,
 - unter Hinweis auf die Verordnung (EU) Nr. 1316/2013 ⁽⁵⁾,
 - unter Hinweis auf den im März 2015 von der Kommission veröffentlichten Bericht mit dem Titel „Road Safety in the European Union“ (Straßenverkehrssicherheit in der Europäischen Union) ⁽⁶⁾,
 - unter Hinweis auf die Schlussfolgerungen des Treffens der Verkehrsminister der Donauanrainerstaaten vom 3. Dezember 2014 zu einer effizienten Sanierung und Instandhaltung der Wasserstraßeninfrastruktur der Donau und ihrer schiffbaren Nebenflüsse ⁽⁷⁾,
 - unter Hinweis auf die Erklärung von Łańcut vom 3. März 2016 zur Stärkung der Zusammenarbeit im Bereich Verkehr im Karpatenraum und zur Fortsetzung des Ausbaus der Via Carpatia ⁽⁸⁾,
 - unter Hinweis auf den Berliner Prozess, die Westbalkan-Konferenz 2014, den Gipfel von Wien 2015 und die Konferenz von Paris 2016,
 - unter Hinweis auf den Aktionsplan zu der Strategie der Europäischen Union für den Donaauraum (SEC(2010)1489),
 - unter Hinweis auf den Aktionsplan zu der Strategie der Europäischen Union für den Ostseeraum (SWD(2015)0177),
 - gestützt auf Artikel 52 seiner Geschäftsordnung,
 - unter Hinweis auf den Bericht des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr und die Stellungnahme des Ausschusses für regionale Entwicklung (A8-0282/2016),
- A. in der Erwägung, dass sich die Anbindung und die Barrierefreiheit der Verkehrsinfrastruktur erheblich auf das Wirtschaftswachstum, die wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit, die Beschäftigung und den territorialen Zusammenhalt in der EU und ihren Regionen auswirken; in der Erwägung, dass Mittel- und Osteuropa ein wichtiger Teil des europäischen Binnenmarkts ist und über das Potenzial verfügt, Investitionen anzuziehen und zu Wirtschaftswachstum

⁽¹⁾ Angenommene Texte, P8_TA(2015)0310.

⁽²⁾ Angenommene Texte, P8_TA(2015)0423.

⁽³⁾ ABl. C 261 E vom 10.9.2013, S. 1.

⁽⁴⁾ ABl. L 348 vom 20.12.2013, S. 1.

⁽⁵⁾ ABl. L 348 vom 20.12.2013, S. 129.

⁽⁶⁾ http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/vademecum_2015.pdf

⁽⁷⁾ <http://ec.europa.eu/transport/modes/inland/news/2014-12-04-danube-ministrial-meeting/conclusions.pdf>

⁽⁸⁾ <http://mib.gov.pl/files/0/1796967/deklaracjalancucka.pdf>

Dienstag, 25. Oktober 2016

- in der gesamten EU beizutragen, und dass alle Verkehrsträger sich ausnahmslos verstärkt auf eine Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit, Intermodalität und den Übergang zu mehr Nachhaltigkeit ausrichten müssen, um den Ausbau des Binnenmarkts stärker voranzubringen;
- B. in der Erwägung, dass eine Verbesserung der Anbindung und Barrierefreiheit der Verkehrsinfrastruktur in Mittel- und Osteuropa ein Mittel zur Verwirklichung der Ziele der Kohäsionspolitik ist, insbesondere im Hinblick auf die wünschenswerte wirtschaftliche Entwicklung der Grenzgebiete;
- C. in der Erwägung, dass die Verkehrsinfrastruktur in den meisten mittel- und osteuropäischen Regionen der EU im Vergleich zu jener in anderen Regionen Europas immer noch unterentwickelt ist, und in der Erwägung, dass die schwache Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur in Mittel- und Osteuropa neben einem der am besten entwickelten und dichtesten Netze der Welt in Mitteleuropa besteht; in der Erwägung, dass die Bürger erwarten, dass die Mitgliedstaaten — mit Unterstützung durch die EU — bei der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur zusammenarbeiten;
- D. in der Erwägung, dass Investitionen in öffentliche Verkehrsmittel in Mittel- und Osteuropa in erster Linie aus Mitteln der Europäischen Struktur- und Investitionsfonds (ESI-Fonds) erfolgen und dass die Fazilität „Connecting Europe“ ein wichtiges Finanzierungsinstrument für den weiteren Ausbau der Verkehrsinfrastruktur in der Region als Teil der Korridore des TEN-V-Kernnetzes darstellt; in der Erwägung, dass ein Mangel an Verwaltungskapazitäten in nationalen, regionalen und kommunalen Verwaltungen zu einer geringen Inanspruchnahme der EU-Mittel führen kann und die Mitgliedstaaten in Mittel- und Osteuropa ebenso wie in anderen Teilen der EU aus diesen Grund die ihnen zur Verfügung stehenden EU-Mittel aus verschiedenen Gründen — wie unzureichende Vorbereitung und Effizienz — nicht immer voll ausgeschöpft haben; in der Erwägung, dass der Aufbau von Kapazitäten und technische Hilfe mobilisiert werden sollten, um die Entwicklung einer größeren Zahl guter Projekte voranzubringen und die öffentlichen Verwaltungen bei der Abwicklung von EU-Mitteln zu unterstützen;
- E. in der Erwägung, dass durch eine Intensivierung der Arbeiten an Projekten wie der „Via Carpatia“ und „Rail Baltica“ sowie den Ausbau der Kernnetzkorridore Orient-Östliches Mittelmeer und Ostsee-Adria, des adriatisch-ionischen Korridors und des TRACECA-Korridors wichtige Anreize für die Verbesserung der Anbindung und der Barrierefreiheit der Verkehrsinfrastruktur in diesem Teil der EU gesetzt werden könnten; in der Erwägung, dass die verkehrstechnische Annäherung benachbarter Drittstaaten an die Mitgliedstaaten der mittel- und osteuropäischen Regionen der EU unter anderem im Bereich des Schienenverkehrs und der Schieneninfrastruktur eine Verbesserung der Eisenbahnverbindung zwischen der Europäischen Union, ihren Nachbarländern und -regionen und Asien ermöglicht;
- F. in der Erwägung, dass gut ausgebaute grenzübergreifende Verkehrsverbindungen von entscheidender Bedeutung sind, wenn es um die regionale Wettbewerbsfähigkeit und die Förderung der Entwicklung von KMU in grenznahen Gebieten und — insbesondere in Bezug auf öffentliche Verkehrsmittel — um die Förderung der sozialen Inklusion von Bevölkerungsgruppen mit geringer Kaufkraft geht; in der Erwägung, dass es in zahlreichen mittel- und osteuropäischen Mitgliedstaaten noch immer an guten grenzübergreifenden Verkehrsverbindungen, insbesondere Schienenverbindungen, fehlt; in der Erwägung, dass durch ineffiziente Verknüpfungen zwischen verschiedenen Verkehrsträgern und durch den Mangel an Verknüpfungen zwischen den Elementen des Kern- und des allgemeinen Verkehrsnetzes eine angemessene Interoperabilität der verschiedenen Verkehrsträger nicht gewährleistet ist, wobei eine solche Interoperabilität nicht nur die Transportkosten für Personen und Güter senken und die Flexibilität der Verkehrsdienstleistungen erhöhen, sondern auch dazu beitragen würde, ökologische und soziale Probleme anzugehen;
- G. in der Erwägung, dass sich koordinierte Verbesserungen der Verkehrsinfrastruktur positiv auf die Umwelt und die Energieeffizienz im Verkehr auswirken können;

Querschnittsaspekte

1. betont, dass die Anbindung und Barrierefreiheit der Infrastruktur für den Verkehr in die, aus den und innerhalb der mittel- und osteuropäischen Regionen der EU verbessert werden muss, wobei den Bedürfnissen der Wirtschaft und den Grundsätzen der nachhaltigen Entwicklung Rechnung zu tragen ist; weist nochmals auf die TEN-V-Ziele hin, Verbindungslücken zu schließen, Nadelöhre zu beseitigen und für reibungslose Verbindungen im Langstrecken- und Regionalverkehr zu sorgen, insbesondere in grenzübergreifenden Regionen, und zwar im Personen- und Frachtverkehr; ist der Ansicht, dass die Verwendung von EU-Mitteln dem tatsächlichen Investitionsbedarf für die Vervollständigung des TEN-V-Kernnetzes in der Region bis 2030 entsprechen muss; weist darauf hin, dass die EU zusätzlich zur Schaffung neuer Infrastrukturen in die Modernisierung und den Ausbau bestehender Verkehrsinfrastrukturen investieren muss;

Dienstag, 25. Oktober 2016

2. erachtet es als wichtig, dass die Mitgliedstaaten unter weitestmöglicher Berücksichtigung der nationalen Masterpläne für den Bereich Verkehr und der Koordinierung mit beitriftswilligen Ländern sowie unter Durchführung realistischer Bewertungen des Verkehrsbedarfs, im Einklang mit dem EU-Weißbuch Verkehr und unter Einschluss einer Kosten-Nutzen-Analyse und von Konsultationen mit den Interessenträgern eine koordinierte Projektplanung durchführen und untereinander abstimmen; weist darauf hin, dass mit der Ex-ante-Auflagenbindung beim Verfassen von Verkehrsmasterplänen dazu beigetragen wurde, dass die Mitgliedstaaten Verkehrsinvestitionen vorrangig behandeln; vertritt die Ansicht, dass die zuständigen Kommissionsdienststellen diese Masterpläne bewerten und weiterverfolgen müssen, damit diese Pläne auch mit den Zielen und Prioritäten der EU vereinbar sind;
3. empfiehlt dringend, bestehende politische Maßnahmen und Instrumente für die regionale Zusammenarbeit — etwa das Ziel „Europäische territoriale Zusammenarbeit“, Interreg und insbesondere die europäischen Verbünde für territoriale Zusammenarbeit (EVTZ) — besser zu nutzen, um die grenz- und regionenübergreifenden Verkehrssysteme zu verbessern und Engstellen zu beseitigen;
4. ist der Ansicht, dass die makroregionalen Strategien der EU, beispielsweise die bereits bestehenden Strategien für den Ostseeraum, den Donauraum und den adriatisch-ionischen Raum und eine mögliche künftige Strategie für den Karpatenraum und den Schwarzmeerraum einen innovativen Ordnungsrahmen dafür bieten, verkehrspolitische Aufgaben anzugehen, die von den Mitgliedstaaten allein nicht gelöst werden können, um für bessere Verkehrsbedingungen zu sorgen;
5. begrüßt die Fertigstellung der ursprünglichen TEN-V-Arbeitspläne für die Kernnetzkorridore im Jahr 2015 und die Annahme der neuen Karten für die Ausweitung des TEN-V-Netzes auf die Länder des Westbalkan; betont, dass durch die Fertigstellung des Kernnetzes auch Anreize für den Ausbau des Gesamtnetzes gesetzt werden dürften, insbesondere in Bezug auf Verbindungen, die grenzübergreifende Bedeutung haben und sich auf die Konsolidierung der Korridore auswirken; hebt den Stellenwert städtischer Knotenpunkte und ihre Bedeutung bei der Verbesserung der Verkehrsströme, und zwar im Personen- und im Frachtverkehr, hervor;
6. betont, dass die Unterschiede im Hinblick auf die Entwicklung und Qualität der Infrastruktur zwischen dem mittel- und osteuropäischen Raum (MOE) und dem restlichen Europa durch eine klare, konkrete und integrierte EU-weite Strategie verringert werden können;
7. weist die Kommission mit Nachdruck auf ihre Pflicht gemäß dem 2011 veröffentlichten Weißbuch Verkehr bis zum Jahr 2020 hin, in dem sie einen Plan zur Durchführung von 40 konkreten Maßnahmen zur Entwicklung eines wettbewerbsfähigen und ressourceneffizienten europäischen Verkehrssystems angenommen hat; weist erneut darauf hin, dass eines ihrer langfristigen Ziele darin besteht, auf Strecken über 300 km bis zum Jahr 2030 zunächst 30 % und bis zum Jahr 2050 über 50 % des Straßenverkehrs auf die Eisenbahn oder die Schifffahrt zu verlagern, womit auch das Verkehrsaufkommen in Mittel- und Osteuropa deutlich verringert würde;
8. vertritt die Auffassung, dass der Ausbau von Verkehrsknotenpunkten ein Kernelement der Vernetzung des Langstrecken-, Regional- und Stadtverkehrs ist und so Effizienz, Intermodalität und die Entwicklung von in den jeweiligen Regionen ansässigen Unternehmen gefördert werden; berücksichtigt dabei, dass die Digitalisierung weitreichende Möglichkeiten für die Steigerung der Leistung der gesamten Logistikkette bieten kann, auch durch die Bereitstellung von Daten für alle Interessenträger (Datenaustausch) zur Entwicklung neuer Dienste und Verfahren;
9. betont, dass bei dem Bau und bei der Modernisierung der Straßeninfrastruktur in Mittel- und Osteuropa dort, wo dies angemessen ist, die Bedürfnisse der Fahrradfahrer berücksichtigt werden müssen; betont, dass die Fahrradinfrastruktur in den Ländern Mittel- und Osteuropas entwickelt werden muss, was zu einer Steigerung der Sicherheit, einer Abnahme der Zahl der Unfallopfer und einer Verbesserung der Lebensqualität und der Gesundheit der Bevölkerung der EU führen wird; betont, dass das EuroVelo-Radstreckennetz und insbesondere die Route EV 13 (die Route des Eisernen Vorhangs), die Osteuropa-Route und die Route Atlantik-Schwarzes Meer, in Verbindung mit Zugsverbindungen interessante Möglichkeiten für die KMU im Fremdenverkehrsbereich in den Makroregionen Mittel- und Osteuropas bieten und daher gefördert werden sollten;
10. weist darauf hin, dass erhebliche Investitionen erforderlich sind, um die Wirtschaftsentwicklung in den Mitgliedstaaten in den west-, mittel- und osteuropäischen Regionen der EU kohärenter zu gestalten; hebt hervor, dass eine bessere Koordinierung zwischen den europäischen und den nationalen Behörden erforderlich ist, insbesondere im Hinblick auf die Verwirklichung des Kernstücks des TEN-V-Netzes; erinnert jedoch daran, dass bei der auf EU-Ebene erforderlichen Koordinierung den spezifischen Problemen in den Mitgliedstaaten und den Unterschieden der jeweiligen Volkswirtschaften, der Sozialversicherungssysteme, der Qualität der Infrastruktur sowie dem demographischen Wandel

Dienstag, 25. Oktober 2016

Rechnung getragen werden muss; betont, dass in einer besser funktionierenden Schienenverkehrsbranche umweltverträgliche Arbeitsplätze geschaffen werden können; fordert den Abbau willkürlicher Hemmnisse für den freien Waren- und Dienstleistungsverkehr und besteht darauf, dass die Staaten auf die Errichtung solcher Hindernisse verzichten;

11. fordert die Mitgliedstaaten und die Kommission auf, bei der Finanzierung im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“, der ESI-Fonds, des Instruments für Heranführungshilfe und der Instrumente der EIB und der EBWE für Synergieeffekte und wechselseitige Komplementarität zu sorgen, wenn Verkehrsinfrastrukturprojekte in den mittel- und osteuropäischen Mitgliedstaaten der EU verwirklicht werden, um die Nutzung und Diversifizierung dieser Instrumente erheblich zu verbessern; betont, dass für die Vorbereitung und Nutzung von Projekten, die aus verschiedenen Instrumenten finanziert werden (die sogenannte Bündelung von Mitteln), der Austausch und die Verbreitung von Informationen und Erfahrungen unabdingbar sind; weist erneut darauf hin, wie wichtig es ist, die Mittel aus dem Europäischen Fonds für strategische Investitionen (EFSI) rechtzeitig abzurufen, damit wirtschaftlich rentable marktorientierte Projekte vorgebracht werden können; fordert die Kommission, die EIB und die Europäische Plattform für Investitionsberatung nachdrücklich auf, ihre Arbeit mit den Projektträgern in Mittel- und Osteuropa zu intensivieren, damit die Mittel aus dem EFSI für Infrastrukturprojekte bei nachhaltigen Verkehrsträgern verwendet werden; hebt den Stellenwert des EFSI bei der Entwicklung von Verkehrsinfrastrukturprojekten aller Art hervor; weist darauf hin, dass die meisten Infrastrukturprojekte, deren Finanzierung aus Mitteln des EFSI vorgesehen ist, in Westeuropa angesiedelt sind; fordert deshalb die Kommission auf, in Verbindung mit dem EFSI Investoren nahezu legen, Projektplattformen mit dem Schwerpunkt auf Verkehrsinfrastrukturprojekten in Mittel- und Osteuropa zu unterstützen; hebt den Stellenwert der Kohäsionsfonds für die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur in den Ländern Ost- und Mitteleuropas hervor, deren Qualität nach wie vor weit hinter dem Niveau des Verkehrsnetzes in Westeuropa liegt; fordert in diesem Zusammenhang dazu auf, die notwendigen Mittel und ein angemessenes Finanzierungsniveau im Rahmen des nächsten Mehrjährigen Finanzrahmens sicherzustellen;

12. weist darauf hin, dass Mittel in Höhe von 11 305 500 000 EUR aus dem Kohäsionsfonds auf die CEF übertragen wurden und in den Mitgliedstaaten, die Unterstützungszahlungen aus dem Kohäsionsfonds erhalten, im Verkehrsbereich verwendet werden sollen; hebt hervor, dass — insbesondere im Zusammenhang mit der derzeitigen Absorptionsrate — bei Fällen, in denen die Investitionen stärker durch politische Überlegungen als durch Geschäftsinteressen getrieben werden, der Inanspruchnahme all dieser unmittelbar verfügbaren Finanzmittel gegenüber einer Investitionsbeteiligung durch Dritte Vorrang eingeräumt werden sollte;

13. fordert die Mitgliedstaaten in Mittel- und Osteuropa auf, für ein hohes Maß an Kontrolle und Transparenz bei der Verwendung dieser EU-Mittel zu sorgen und die Informationen über ihre Zuweisung so bald wie möglich zu veröffentlichen;

14. weist auf die Potenziale hybrider Projekte im Rahmen einer öffentlich-privaten Partnerschaft hin, die eine Mischfinanzierung von Infrastrukturinvestitionen aus EU-Fördermitteln (bis 85 % des Gesamtbetrags der beihilfefähigen Kosten), öffentlichen Mitteln im Umfang des geforderten Eigenanteils des Zuwendungsempfängers sowie Geldern der privaten Wirtschaft ermöglichen; betont zugleich, dass die Kofinanzierung aus europäischen Mitteln und Haushaltsmitteln die Investitionssicherheit erhöht, also das Risiko für den privaten Sektor reduziert; weist darauf hin, dass gleichzeitig dem privaten Sektor stabile und langfristige Verträge zugute kommen, die ihn von wirtschaftlichen, politischen und haushaltspolitischen Schwankungen unabhängig machen; legt den Mitgliedstaaten deshalb nahe, dort, wo dies angezeigt ist, das Modell der öffentlich-privaten Partnerschaften zu nutzen, da dieses eine besonders günstige Form der Umsetzung von Infrastrukturprojekten darstellen kann, insbesondere im Falle komplexer Infrastrukturvorhaben, die einerseits umfangreiche Investitionen erfordern und keine hohe Rendite erzeugen, andererseits die Motivation schaffen, eine effektive Erbringung hochwertiger öffentlicher Leistungen zu garantieren; fordert die Kommission vor diesem Hintergrund auf, den Mitgliedstaaten im MOE-Raum technische Unterstützung zur Verfügung zu stellen, da einige dieser Länder nur über geringe Erfahrung in der Arbeit mit Finanzinstrumenten und der Einbindung des privaten Sektors in umfangreiche Projekte verfügen; ersucht die Kommission außerdem, in Zusammenarbeit mit den nationalen, regionalen und kommunalen Behörden einen regelmäßigen Überblick über die aus den verschiedenen EU-Mitteln kofinanzierten Verkehrsprojekte mit den entsprechenden Beträgen vorzulegen;

15. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, die Vergabeverfahren zu straffen und zu vereinfachen, Leitlinien für ÖPP herauszugeben, für einen angemessenen Rahmen für staatliche Beihilfen zu sorgen und die Genehmigungsverfahren zu vereinfachen, um die Umsetzung von Verkehrsprojekten und insbesondere grenzübergreifenden Projekten zu erleichtern;

16. betont, dass die Schließung der noch vorhandenen Verbindungslücken in den Grenzgebieten in Mittel- und Osteuropa mit Mitteln aus den ESI-Fonds finanziert werden kann und dass diese Mittel auch für die Konsolidierung der bestehenden Infrastruktur genutzt werden können, um für den uneingeschränkten Zugang zum Binnenmarkt zu sorgen und das Wirtschaftswachstum weiter zu fördern; hebt in dieser Hinsicht hervor, dass eine angemessene und ordnungsgemäß finanzierte örtliche Infrastruktur eine grundlegende und zwingende Voraussetzung für den wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalt ist, da der Verkehr für die regionale Entwicklung von entscheidender Bedeutung ist;

Dienstag, 25. Oktober 2016

17. weist darauf hin, dass mit Mitteln aus den ESI-Fonds auch die Aufstockung der Verwaltungskapazitäten der zwischengeschalteten Stellen und Begünstigten finanziert werden könnte, da andernfalls die EU-Unterstützung für Verkehrsinvestitionen in diesem Raum zunichte gemacht würde; stellt fest, dass sich die Unterstützungsinitiative JASPERS in dieser Hinsicht bisher als besonders nützlich erwiesen hat und dass daher in Betracht gezogen werden könnte, sie in eine dauerhafte, institutionalisierte Einrichtung umzuwandeln, anstatt sie in ihrer bisherigen Form fortzuführen; weist darauf hin, dass öffentliche und private Projektträger dank der fachlichen Unterstützung durch die Europäische Plattform für Investitionsberatung in die Lage versetzt werden sollten, stets an einer Reihe ausgereifter und durchdachter Projekte zu arbeiten, damit die Finanzierungsinstrumente über einen längeren Zeitraum in Anspruch genommen werden können; weist darauf hin, dass die europäischen Koordinatoren für die Korridore des Kernnetzes zwar über ein politisches Mandat, nicht jedoch über ausreichende Verwaltungskapazitäten verfügen; fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, Maßnahmen zu ergreifen, mit denen die öffentliche Verwaltung dieser Ressourcen gestrafft wird, damit kein überflüssiger Verwaltungsaufwand entsteht;

18. fordert die Kommission und die EIB auf, besser zusammenzuarbeiten und ihre Bemühungen aufeinander abzustimmen und so dafür zu sorgen, dass mit allen Interessenträgern breit gefächerte Konsultationen über die Finanzierung von Verkehrsinfrastruktur stattfinden, ein Austausch bewährter Verfahren erfolgt, für Finanzierungsinstrumente geworben wird, potenzielle Projekte frühzeitig erfasst werden und das Parlament regelmäßig darüber informiert wird; betont, dass alle Maßnahmen im Hinblick auf Vorhaben für eine Verbesserung der Anbindung und Barrierefreiheit der Verkehrsinfrastruktur so rasch wie möglich durchgeführt werden sollten;

19. legt den Regionen und den Mitgliedstaaten nahe, Maßnahmen zu beschließen oder fortzuführen, mit denen die Umstellung auf umweltfreundlichere Verkehrsträger begünstigt wird; regt an, Mittel aus den ESI-Fonds für Projekte einzusetzen, mit denen die Nachfrage nach öffentlichen und nachhaltigeren Verkehrsträgern angekurbelt werden soll, beispielsweise durch vereinfachte länderübergreifende Fahrscheinsysteme und Investitionen in das Stromtankstellennetz;

20. betont, dass den Ost-West- und den Nord-Süd-Verkehrskorridoren im transeuropäischen Verkehrsnetz die gleiche Aufmerksamkeit zuteil werden sollte, was dazu beitragen kann, die Wirtschaftsentwicklung der beteiligten Länder voranzubringen, indem neue Beschäftigungsmöglichkeiten in KMU geschaffen werden, Unternehmensneugründungen erleichtert werden, der Handelsaustausch begünstigt wird und Wissenschaft, Forschung und Technologien gefördert werden, sowie die Sicherheit im Straßenverkehr zu verbessern und die Kosten des Verkehrs zu senken; hebt den Stellenwert von Multimodalität und Innovation im Verkehrsbereich für die Entwicklung des Handels und des Fremdenverkehrs sowie für den Umweltschutz hervor und unterstützt die Integration der Binnenwasserstraßen in die multimodale Logistikkette, da durch die Anbindung aller Verkehrsträger die wirtschaftliche Entwicklung der Region sichergestellt und darüber hinaus Engpässe im Verkehrssystem beseitigt würden;

21. begrüßt die Ausweitung des TEN-V-Netzes auf die Länder des Westbalkans; fordert die Kommission auf, sicherzustellen, die Integration der beitragswilligen Länder auf dem Westbalkan in das TEN-V-Netz und die Zusammenarbeit mit der Ukraine, der Republik Moldau und anderen Nachbarländern, einschließlich der Länder, die Teil des TRACECA-Korridors sind, bei Verkehrsverbindungen sicherzustellen; betont, dass die finanziellen Kriterien festgelegt werden müssen, damit die beitragswilligen Länder EU-Finanzinstrumente auf einer breiteren Basis in Anspruch nehmen können, insbesondere für grenzübergreifende Vorhaben; betont, dass Investitionen, insbesondere durch die Heranführungshilfe und den Investitionsrahmen für die westlichen Balkanstaaten, sowie Maßnahmen zur Verkehrsoptimierung auf regionaler Ebene koordiniert werden sollten, um zu einer Ausweitung des Kernnetzes in der Region beizutragen;

22. ist der Ansicht, dass Verbesserungen der Verkehrsinfrastruktur und der Verbindungen in den mittel- und osteuropäischen Mitgliedstaaten der EU ein wichtiges Instrument sind, um Stabilität, wirtschaftliche Entwicklung, regionale Zusammenarbeit und Sicherheit an der Ostgrenze der Union und auf dem Westbalkan zu stärken und die Aufwärtskonvergenz der Verkehrsbedingungen im Binnenmarkt voranzubringen; betont in diesem Zusammenhang, wie wichtig der Korridor Orient-Östliches Mittelmeer ist;

23. betont die unbedingte Notwendigkeit des Erhalts des Schengen-Raums für ein effizientes, wirtschaftlich tragfähiges Verkehrsnetz in der EU, das auf dem freien Waren- und Personenverkehr über offene Binnengrenzen hinweg beruht; erinnert daran, dass die Kommission bereits im Juni 2011 alle Mitgliedstaaten nachdrücklich aufgefordert hat, die Ausweitung des Schengen-Raums auf Bulgarien und Rumänien zu beschließen;

24. betont, dass die Anbindung und Barrierefreiheit der Verkehrsinfrastruktur verbessert werden müssen, um die Entwicklung des Fremdenverkehrssektors in der EU zu fördern; betont, dass ein ausgebautes und effizientes europäisches Verkehrsnetz dem Tourismussektor wichtige Impulse geben wird, da es die touristische Attraktivität der Regionen steigert; weist darauf hin, dass die Staaten Mittel- und Osteuropas ein großes Potenzial für die Entwicklung ihres jeweiligen Tourismussektors aufweisen, das bei Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur besser genutzt werden könnte;

Dienstag, 25. Oktober 2016

25. weist auf die positiven umweltrelevanten und wirtschaftlichen Aspekte der Synergien aus der Vernetzung verschiedener Verkehrsträger im Hinblick auf eine bessere Nutzung ihrer jeweiligen besonderen Vorteile hin;
26. erachtet es als wichtig, die Merkmale der Güterverkehrskorridore zu optimieren und öffentlich zugängliche verkehrsträgerübergreifende Umschlagplätze weiter auszubauen, um die Verknüpfung der Verkehrsinfrastrukturen in Mittel- und Osteuropa zu fördern;
27. erkennt ein großes Potenzial in internationalen Infrastrukturprojekten wie der Neuen Seidenstraße, die es den Ländern Mittel- und Osteuropas ermöglichen, das Potenzial der globalen Wirtschaft besser auszuschöpfen; weist darauf hin, dass die Region Mittel- und Osteuropa dank ihrer günstigen geografischen Lage zu einem wichtigen Logistikzentrum und einer Kommunikationsdrehscheibe zwischen Europa und Asien werden kann;
28. betont, dass eine Verbesserung der Verkehrsanbindung in Mittel- und Osteuropa und die damit verbundenen Investitionen der lokalen Wirtschaft Entwicklungsimpulse geben werden; weist darauf hin, dass bei den Ausschreibungsverfahren und der Tätigkeit von Investitionen die Interessen kleiner und mittlerer Unternehmen berücksichtigt werden sollten; fordert die Kommission auf, gegen das Problem von Rechtsverstößen bei der Zusammenarbeit zwischen Hauptauftragnehmern einer Investition und Unterauftragnehmern anzugehen, deren Leidtragende oft gering qualifizierte Arbeitnehmer sind;
29. weist erneut darauf hin, dass die Bedürfnisse der Bewohner dünn besiedelter und schwer zugänglicher Regionen, unter anderem von Gebirgsregionen, bei der Planung von Infrastrukturlösungen in Mittel- und Osteuropa berücksichtigt werden müssen; weist erneut darauf hin, dass eine unzulängliche Verkehrsanbindung zu sozialer Ausgrenzung führen kann, und fordert die Kommission auf, die Bedürfnisse von Nutzern lokaler Verkehrsverbindungen zu berücksichtigen; betont, dass die Rentabilität einer Verkehrsverbindung nicht das einzige Kriterium für die Bewertung seiner Nützlichkeit sein darf;

Straßenverkehr

30. weist erneut darauf hin, dass es von wesentlicher Bedeutung ist, dass grenzüberschreitende Straßen gebaut werden, damit die Menschen und Unternehmen in den Grenzgebieten besser zusammenarbeiten können; fordert die Mitgliedstaaten auf, mit der Modernisierung der Straßen voranzuschreiten, fehlende Verbindungen weiter zu ergänzen, sichere und barrierefreie Parkmöglichkeiten zu schaffen und für eine bessere Anbindung der regionalen und lokalen Straßen an das TEN-V-Netz zu sorgen, da die Anbindung an das TEN-V-Netz eine wichtige Grundlage für das Wirtschaftswachstum der regionalen Zentren darstellt;
31. betont, dass die Mautgebührensysteme in der EU gerecht sein müssen; weist darauf hin, dass bei der Konzipierung dieser Systeme auch künftig dafür gesorgt sein sollte, dass die Mitgliedstaaten im Hinblick auf ihre besonderen Merkmale über einen bestimmten Spielraum verfügen, wobei jedoch die technische Interoperabilität auf einem angemessenen Niveau gewahrt wird; weist erneut darauf hin, dass diese Systeme gemeinsam mit Unternehmen und kommerziellen Nutzern von Straßen geplant werden und sie für diese Akteure keine zusätzlichen unverhältnismäßigen Belastungen entstehen lassen sollten, die zu einer Abnahme der Rentabilität ihrer Wirtschaftstätigkeit führen würden;
32. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, tätig zu werden, was den dringend notwendigen Ausbau der Straßeninfrastruktur entlang der östlichen Grenze der Union angeht, d. h. von Estland über Lettland, Litauen, Polen, die Slowakei, Ungarn, Rumänien und Bulgarien bis hin nach Griechenland; ist der Ansicht, dass diese Maßnahmen auf den Planungen aufbauen sollten, die schon seit Langem im Rahmen des Via-Carpatia-Projekts bestehen, zu dem Vertreter der betreffenden Länder am 3. März 2016 in Warschau eine Erklärung über die weitere Zusammenarbeit bei der Entwicklung der Trasse und Aktualisierung ihres Verlaufs unterzeichnet haben; vertritt die Ansicht, dass die Umsetzung des Via-Carpatia-Projekts den peripheren Regionen der EU Chancen einer beschleunigten Entwicklung und zügigeren Angleichung an die stärker entwickelten Regionen der EU bieten wird; ist der Auffassung, dass der Bau dieses Verkehrswegs auch Investitionen anziehen, das Wachstum fördern und die Sicherheit in der gesamten EU verbessern wird, insbesondere im Zusammenhang mit dem bewaffneten Konflikt in der Ukraine; ist der Ansicht, dass die Möglichkeit umgesetzt werden sollte, den Rhein-Donau-Korridor über die Via Carpatia an den Norden der EU anzubinden, und ist der Ansicht, dass das Via-Carpatia-Projekt eine angemessene Mittelausstattung erhalten sollte; fordert deshalb, dass das Via-Carpatia-Projekt in das TEN-V-Kernnetz einbezogen wird, um eine angemessene EU-Finanzierung zu gewährleisten; legt den Mitgliedstaaten zugleich nahe, bei der Finanzierung dieses Projekts alle denkbaren Finanzierungsinstrumente wie etwa die Fazilität „Connecting Europe“ oder den EFSI einzuplanen;

Dienstag, 25. Oktober 2016

33. weist erneut darauf hin, dass sich die Qualität der Straßeninfrastruktur unmittelbar auf die Sicherheit des Straßenverkehrs auswirkt; ist deshalb der Ansicht, dass beim Ausbau der Straßeninfrastruktur auch die Verkehrssicherheit bewertet werden sollte; ist besorgt angesichts der Tatsache, dass die Zahl der Verkehrstoten und Schwerverletzten in vielen mittel- und osteuropäischen Mitgliedstaaten nach wie vor relativ hoch ist; betont, dass die Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf der Ebene der Mitgliedstaaten und auch auf EU-Ebene weiter verbessert werden sollten; ist der Ansicht, dass für Projekte zur Instandsetzung der Infrastruktur in mittel- und osteuropäischen Mitgliedstaaten angemessene Mittel bereitgestellt werden sollten;

34. betont, dass Sicherheit und Nachhaltigkeit des Verkehrssektors zentrale Prioritäten für die Entwicklung von Infrastrukturen sind; fordert daher die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, die Digitalisierung und Automatisierung bei allen Verkehrsträgern weiter voranzutreiben; fordert, dass bei Infrastrukturprojekten Verkehrslösungen, die das Risiko tödlicher Folgen oder schwerer Verletzungen bei Verkehrsunfällen minimieren, sowie die Bedürfnisse der Anrainer stark befahrener Verkehrsstraßen berücksichtigt werden;

Schienerverkehr

35. betont, dass der Ausbau, die Modernisierung und die Instandhaltung von Eisenbahnstrecken Vorrang genießen, wenn in den mittel- und osteuropäischen Regionen der EU kohärentes, nachhaltiges Wachstum des Schienenverkehrs und eine entsprechende Kohäsion erreicht werden sollen; betont, dass der Schienenverkehr erheblich zur Verringerung der Klimaauswirkungen, der Luftverschmutzung und der Unfallzahlen im Straßenverkehr beiträgt; ist der Ansicht, dass sich entsprechende Maßnahmen positiv auf die industrielle Entwicklung, die Frachtlogistik, die Qualität öffentlicher Dienste und die Zuverlässigkeit der Mobilität im Personenverkehr auswirken dürften; fordert die Mitgliedstaaten auf, die grenzüberschreitenden Verkehrsengpässe sowie jene in den Mitgliedstaaten selbst zu beseitigen und die operativen Kapazitäten auszubauen, um die im Weißbuch Verkehr aus dem Jahre 2011 festgelegten Ziele im Bereich der Verkehrsverlagerung für die Jahre 2030 und 2050 zu erreichen;

36. betont, dass in einigen Regionen Mittel- und Osteuropas ein beachtliches Schienennetz besteht, das jedoch dringend einer infrastrukturellen Modernisierung bedarf, damit sich sein Zustand nicht weiter verschlechtert und es schließlich nicht mehr betriebsfähig ist; kritisiert, dass in die grenzüberschreitenden Eisenbahnstrecken nicht ausreichend investiert wird und in vielen Grenzgebieten auf der Schiene nur wenige Personenverkehrsdienste angeboten werden; fordert die Mitgliedstaaten auf, fehlende Verbindungen einzurichten bzw. wiederaufzunehmen und Engpässe zu beseitigen; schlägt vor, das Schienennetz mithilfe der Planungsmethoden für das TEN-V-Gesamtnetz und -Kernnetz zu analysieren, um weitere mögliche fehlende Verbindungen, insbesondere über die Ländergrenzen hinweg, zwischen den EU-Mitgliedstaaten selbst sowie zwischen den EU-Mitgliedstaaten und benachbarten Drittstaaten zu ermitteln; legt den Mitgliedstaaten nahe, eng und konstruktiv zusammenzuarbeiten, um diese Lücken zu schließen und so die territoriale Integration und Kohäsion zu verbessern; fordert die Kommission auf, alle dementsprechenden Bemühungen wirksam finanziell zu unterstützen;

37. bekräftigt seine Unterstützung für den Einsatz des Europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystems (ERTMS) auf allen Korridoren des TEN-V-Kernnetzes; ist der Ansicht, dass der uneingeschränkten und zügigen Umsetzung des ERTMS in der EU unbedingter Vorrang einzuräumen ist, um einen vollständig interoperablen, funktionierenden, effizienten und attraktiven europäischen Eisenbahnraum zu schaffen, der in der Lage ist, im Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern zu bestehen;

38. fordert die Mitgliedstaaten auf, eindeutige langfristige Strategien für die Entwicklung des Schienenverkehrs zu beschließen und Barrieren für Projekte des Schienenverkehrs abzubauen, die unter Nutzung von EU-Mitteln verwirklicht werden;

39. betont, dass die Investitionen in Qualitätssteigerungen bei der Eisenbahn aufgestockt werden müssen, damit sie für den Fahrgast- und den Frachtverkehr zugänglicher und attraktiver wird und ihr Anteil am Verkehrsaufkommen gemäß dem im EU-Weißbuch Verkehr formulierten Ziel 3 zur Verlagerung des Verkehrs auf andere Verkehrsträger erhöht wird;

40. weist darauf hin, dass Straße-Schiene-Anbindungen zu und von den Häfen fehlen; betont, dass die Flughäfen in Osteuropa zum größten Teil in der Nähe von Schieneninfrastruktur liegen und die Integration technisch immer noch möglich ist; fordert die Kommission auf, die weitere Integration multimodaler Verkehrsverbindungen (Straße-Schiene-Flughafen) in Mittel- und Osteuropa uneingeschränkt zu unterstützen;

41. fordert die Kommission auf, weiterhin Investitionen in den Schienenfahrzeugbestand der Länder Mittel- und Osteuropas zu fördern und so das Potenzial der Eisenbahn in den Personenverkehrssystemen dieser Staaten wiederherzustellen;

Dienstag, 25. Oktober 2016

42. betont, dass die nachhaltige Entwicklung einer europäischen Schienenverkehrsinfrastruktur nicht mit dem bloßen Aufbau des Netzes abgeschlossen werden darf, sondern Instandhaltungsmaßnahmen umfassen muss, um die Kosteneffizienz langfristig zu sichern; ist der Ansicht, dass angesichts der Bedeutung von Instandhaltungsmaßnahmen ein erheblicher Anteil der finanziellen Mittel für diese Maßnahmen zur Verfügung gestellt werden sollte;

43. betont den gemeinsamen Nutzen der Eisenbahnverbindung „Rail Baltica“ als eines der vorrangigen Projekte des Nordsee-Baltikum-Korridors und ihre erhebliche strategische Bedeutung für alle beteiligten Mitgliedstaaten sowie für die gesamte Region, d. h. von Finnland (mit der möglichen Erweiterung um den „Bottnischen Korridor“) über Estland, Lettland, Litauen und Polen bis hin nach Deutschland, den Niederlanden und nach Südeuropa; begrüßt, dass in Bezug auf den Bau und die Vorbereitungen der Eisenbahnverbindung Rail Baltica Fortschritte erzielt worden sind; betont, dass eine gute Zusammenarbeit der interessierten und beteiligten Länder entscheidend dafür ist, das Rail-Baltica-Projekt ohne weitere Verzögerungen und Rückschläge voranzubringen und jede Gefahr zu vermeiden, dass zugewiesene Finanzmittel nicht in dieses Projekt fließen; betont, dass bei Nichtbeachtung der Regeln der Kommission die EU-Kofinanzierung von rund 85 % verlorengelassen und die künftigen Bedingungen für eine Finanzierung nie wieder so günstig sein werden wie heute; fordert die beteiligten Länder nachdrücklich auf, die Rolle des Joint Venture RB Rail als der am besten geeigneten Stelle, um ein länderübergreifendes Projekt dieses Ausmaßes zu verwalten, anzuerkennen und zu stärken, gemeinsame Anträge auf Finanzierung aus EU-Mitteln zu stellen, gemeinsame und nationale Verfahren zur Vergabe öffentlicher Aufträge durchzuführen, die Arbeiten im Rahmen des Projekts zu koordinieren und ihre Fähigkeit zur Zusammenarbeit unter Beweis zu stellen;

44. betont angesichts des stagnierenden Anteils der Eisenbahn am europäischen Fracht- und Personenverkehr, wie wichtig die Initiative Shift2Rail ist, insbesondere im Bereich des Frachtverkehrs, um die Wettbewerbsfähigkeit und Effizienz zu steigern; vertritt die Ansicht, dass auch in Qualitätssteigerungen bei der Eisenbahn im Bereich des Güterverkehrs investiert werden muss; begrüßt die gemeinsamen internationalen Initiativen der Mitgliedstaaten in der Region zur Entwicklung und Modernisierung der Schieneninfrastruktur, etwa die Schaffung des neuen Güterverkehrskorridors Nr. 11 — des so genannten Bernsteinkorridors — zur Verbindung der Handels- und Industriezentren Polens, der Slowakei, Ungarns und Sloweniens durch gemeinsame Maßnahmen im Bereich der Zuweisung von Verkehrskapazitäten für internationale Güterzüge; weist darauf hin, dass solche Projekte die Eisenbahn als Verkehrsmittel im grenzüberschreitenden Güterverkehr fördern, die Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs steigern und eine bessere Nutzung der bestehenden Verkehrskapazitäten für den grenzüberschreitenden Güterverkehr sicherstellen;

45. stellt fest, dass dem Eisenbahnsektor zahlreiche Finanzierungsquellen aus verschiedenen EU-Programmen zur Verfügung stehen; ist der Ansicht, dass die Inanspruchnahme und effektive Nutzung dieser Finanzierungsquellen von wesentlicher Bedeutung sind, da die öffentlichen Gelder, die nationale Regierungen in den Eisenbahnsektor investieren können, aufgrund der angespannten Finanzlage erheblichen Beschränkungen unterliegen;

46. weist auf die üblichen Zuschläge in den mittel- und osteuropäischen Ländern im grenzübergreifenden regionalen Personenzugverkehr hin, die von den Eisenbahngesellschaften häufig im Rahmen eines internationalen Eisenbahntarifs erhoben werden und die es weniger attraktiv machen, grenzüberschreitende Zugverbindungen zu nutzen;

47. weist darauf hin, dass eine Anbindung der mittel- und osteuropäischen Länder an das westeuropäische Hochgeschwindigkeitseisenbahnnetz notwendig ist, um die Wettbewerbsfähigkeit der Schienenverkehrsdienste zu stärken und das Wirtschaftswachstum in diesen Regionen zu steigern; fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, grenzübergreifende Projekte für Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnverbindungen auf sämtlichen TEN-V-Korridoren zu fördern;

48. betont, dass gemeinsame Projekte und Investitionen in Drittländern unterstützt werden müssen, um so komplementär das Potenzial der modernisierten Güterverkehrskorridore unter Nutzung von EU-Mitteln auszuschöpfen, unter anderem für Verkehrsverbindungen zwischen der EU an den Ländern Asiens;

Binnenwasserstraßen

49. betont, dass der Binnenschiffsverkehr von großer Bedeutung ist, da es sich bei ihm um ein kosteneffizientes, nachhaltiges intermodales Verkehrsmittel in der EU handelt, das auch eine entsprechende Logistik ermöglicht; hält es daher für notwendig, die Infrastruktur des Binnenschiffsverkehrs zum Transport von Personen und Gütern zu modernisieren und die Interoperabilität mit anderen Verkehrsträgern zu verbessern;

Dienstag, 25. Oktober 2016

50. weist darauf hin, dass die Binnenwasserstraßen und die Fluss- und Seehäfen in den Ländern Mittel- und Osteuropas ein erhebliches Entwicklungspotenzial aufweisen; vertritt die Ansicht, dass sich dieses Potenzial nur abrufen lässt, wenn der Besitzstand der Union in Bezug auf den Umwelt-, Arten- und Gewässerschutz respektiert wird, und dass es dazu beitragen könnte, die Verbesserung des multimodalen Verkehrs in diesem Raum voranzubringen, wenn mehr Nachdruck auf die Nutzung der Häfen und Eisenbahnen gelegt würde;

51. begrüßt die Einführung des Programms NAIADES und seine Fortsetzung über die Folgemaßnahme NAIADES II bis zum Jahr 2020; betont, wie wichtig es ist, über eine europäische Strategie und einen Aktionsplan für Binnenwasserstraßen zu verfügen;

52. ist der Ansicht, dass an den Binnenhäfen multimodal agiert werden muss, damit das wirtschaftliche Potenzial dieser Häfen ausgeschöpft werden kann; betont, dass die letzte Meile angemessen erschlossen sein muss und Verkehrsknotenpunkte in Hafeneinzugsbereichen sowie Binnenwasserstraßenterminals über eine Schienenanbindung und eine vernetzte Schieneninfrastruktur verfügen müssen, damit Nutzer gewonnen werden;

53. betont, dass die Donau die wichtigste Wasserstraße in der Makroregion Donau darstellt; weist darauf hin, dass das Potenzial der Binnenschifffahrt in der Region stärker genutzt werden sollte und macht außerdem erneut darauf aufmerksam, dass die Mitgliedstaaten die Operabilität der Binnenwasserstraßen, die in ihre Zuständigkeit fallen, aufrechterhalten müssen; fordert die Anrainerstaaten auf, dafür zu sorgen, dass die Donau stets schiffbar ist, und fordert sie zudem auf, ihren 2014 verabschiedeten übergeordneten Plan zur Instandsetzung und -haltung der Fahrrinne umzusetzen, dabei den Umweltaspekten Rechnung zu tragen sowie dem Schutz der natürlichen Lebensräume, der Umwelt, der Artenvielfalt und der Gewässer besondere Aufmerksamkeit zuteil werden zu lassen und dadurch nachhaltige KMU in der Landwirtschaft, der Fischerei und dem Fremdenverkehr zu erhalten und zu fördern; betont in diesem Zusammenhang, dass durch eine Verbindung von Oder, Elbe und Donau die Verkehrskapazitäten des gesamten Raumes entlang der Nord-Süd-Achse ausgebaut werden könnten, was zur Schaffung von Arbeitsplätzen und der Entstehung von KMU beitragen würde;

54. legt den Mitgliedstaaten nahe, verstärkt dafür zu sorgen, dass die Binnenwasserstraßen der Klasse IV im Hinblick auf die Schiffbarkeit ausgebaut und vollendet werden, und zwar insbesondere die Flussabschnitte, die zum TEN-V-Kernnetz zählen; betont, dass ein umfangreicher Ausbau der Elbe erforderlich ist, um die für den Korridor Orient-Östliches Mittelmeer so wichtige uneingeschränkte Schiffbarkeit zu ermöglichen; betont, dass die Oder so ausgebaut werden muss, dass Schiffbarkeit entsprechend den Wasserstraßen der Klasse IV erreicht wird; betont außerdem die Bedeutung der internationalen Wasserwege E40 und E70 für eine bessere Anbindung der mittel- und osteuropäischen Staaten an die gesamteuropäischen Binnenwasserstraßen; hebt hervor, dass die Schaffung günstiger multimodaler Verbindungen zwischen diesen Wasserstraßen und dem TEN-V-Kernnetzkorridor „Baltisch-Adriatische Achse“ das Potenzial der östlichen Regionen der EU für Investitionen deutlich steigern würde;

Seehäfen und Flughäfen

55. betont, dass in der Ostsee, im Schwarzen Meer und in der Adria im Rahmen des Konzepts „Meeresautobahn“ Potenzial für Weiterentwicklungen im Hinblick auf einen attraktiven Seehafenverkehr besteht; betont, dass die Kapazitäten im Energiesektor ausgebaut werden müssen, einschließlich nachhaltiger Kraftstoffe für die Schifffahrt, und dafür gesorgt werden muss, dass zwischen den Häfen und dem Hinterland effiziente Eisenbahnverbindungen bestehen;

56. weist darauf hin, dass die nachhaltige Entwicklung der Häfen an der Ostsee, der Adria und dem Schwarzen Meer nicht durch andere Untersee-Infrastrukturen beeinträchtigt werden darf; ist besorgt darüber, dass die Arbeiten an Vorhaben wie etwa dem North-Stream-Projekt dazu führen könnten, dass die Investitionstätigkeit in der Region und insbesondere im Ostseeraum konterkariert und zum Erliegen gebracht wird; besteht darauf, dass bei allen Unterwasser-Leitungen den Anforderungen in Bezug auf den Tiefgang an den Hafenzufahrten Rechnung getragen werden muss;

57. ist der Ansicht, dass bei See- und Flughäfen der wirtschaftlichen Entwicklung der mittel- und osteuropäischen Mitgliedstaaten der EU am besten gedient ist, wenn es sich dabei um Knotenpunkte in einem integrierten, verkehrsträgerübergreifenden Verkehrssystem handelt, das mit einer leistungsstarken Schieneninfrastruktur vernetzt ist;

58. betont, dass die Häfen der nördlichen Adria ihre Zusammenarbeit durch eine regionale Koordinierung intensivieren müssen, um die gemeinsame Förderung der Verkehrsströme für die Frachtschifffahrt in der nördlichen Adria zu erreichen und die italienischen Häfen vollständig an die Häfen Sloweniens (Koper) und Kroatiens (Rijeka) anzubinden; fordert die Kommission in diesem Zusammenhang auf, den Hafen von Rijeka in den Ostsee-Adria-Korridor aufzunehmen, um die uneingeschränkte Verkehrsanbindung der nördlichen Adriahäfen an Mitteleuropa und die Ostsee zu ermöglichen;

Dienstag, 25. Oktober 2016

59. weist erneut darauf hin, dass die Kommission das Problem der Verbindungslücken in der neuen Luftfahrtstrategie für Europa herausgestellt hat; legt der Kommission jedoch in Anbetracht des begrenzten Potenzials der vorgeschlagenen Lösungen nahe, die Flugverbindungen innerhalb der Union, insbesondere in der Region MOE, zu beobachten und weitere Vorschläge zur Beseitigung der Lücken beim Zugang zu Flugverkehrsdiensten auszuarbeiten; ist der Ansicht, dass die Flugverbindungen in diesem Teil der EU weiter ausgebaut werden müssen, da die Konnektivität der EU-13 um das 7,5-fache niedriger ist als die der EU-15 ⁽¹⁾; ist besorgt angesichts der Tatsache, dass die Flughafeninfrastruktur in dieser Region zwar laufend modernisiert wird, die überwiegende Mehrheit der neuen Flugverbindungen allerdings in den Westen führt; fordert die Kommission auf, zu untersuchen, ob die einschlägigen Rechtsvorschriften ihren Zweck erfüllen, und, falls notwendig, neue Initiativen vorzuschlagen, um eine ausreichende Anbindung der peripheren Gebiete an Mitteleuropa sicherzustellen;

60. betont, dass es in der mittel- und osteuropäische Region weniger und schlechtere Flugverbindungen gibt als im westlichen Teil der EU; weist darauf hin, dass diese Verbindungslücken in einer von der Kommission in Auftrag gegebenen unabhängigen Analyse ermittelt wurden;

61. fordert die Kommission auf, die Flugverbindungen innerhalb der Mitgliedstaaten und zwischen ihnen zu untersuchen und Maßnahmen festzulegen, um die Luftverkehrsdienste hinsichtlich der Qualität der Dienstleistungen für Verbraucher zu verbessern;

62. weist auf das große Potenzial kleiner und mittelgroßer Flughäfen für den Zugang zum Transport in Mittel- und Osteuropa hin, insbesondere für Personen, die zu Erwerbszwecken oder touristischen Zwecken reisen; weist erneut darauf hin, dass in den vergangenen Jahren in der Region Mittel- und Osteuropa zahlreiche regionale Flughäfen gebaut und modernisiert wurden, deren Potenzial infolge ungünstiger Anbindungen dieser Flughäfen an die Hauptverkehrsverbindungen nicht hinreichend genutzt wird; betont, dass diese Flughäfen durch den Bau neuer Straßen- und Schienenverbindungen effektiver genutzt werden müssen;

63. erkennt an, dass den regionalen und lokalen Flughäfen bei der Entwicklung der mittel- und osteuropäischen Regionen der EU und der Förderung des Wirtschaftswachstums, des Handels, der Wettbewerbsfähigkeit, der inklusiven Mobilität und Tourismus und des barrierefreien Zugangs für Personen mit Behinderungen und für solche mit eingeschränkter Mobilität verschiedene Funktionen zukommen; betont, dass die regionalen Flughäfen einen Beitrag zur Steigerung der Attraktivität der jeweiligen Regionen leisten; ist der Ansicht, dass das Verkehrsaufkommen und das entsprechende Potenzial ordnungsgemäß bewertet werden müssen, bevor neue Einrichtungen gebaut werden, und dass EU-Mittel ausnahmslos für wirtschaftlich tragfähige und nachhaltige Vorhaben verwendet werden dürfen; betont, dass die Bereitstellung von Fördermitteln für den Ausbau der bestehenden Kapazitäten dem entsprechen muss; ist der Ansicht, dass die Bedeutung regionaler Flughäfen zunimmt, wenn diese mit einer modernen Infrastruktur ausgestattet und an ein Verkehrsnetz angebunden sind (vor allem an das Schienennetz), das der Region und dem Land angemessen ist und eine zügige Beförderung zum Flughafen von verschiedenen Punkten der Stadt oder der angrenzenden Orte aus ermöglicht; betont, wie wichtig es ist, bestehende und neue regionale und lokale Flughäfen zu entwickeln, die durch die Verbesserung der Erreichbarkeit und der Anbindung zu wirtschaftlichem Wachstum, auch im Bereich des Fremdenverkehrs, in unterentwickelten und abgelegenen Regionen beitragen, so dass diese Regionen attraktiver für Investitionen und wettbewerbsfähiger werden und ihre sozioökonomische Entwicklung beschleunigt wird; schlägt vor, dass die Kommission den Aufbau eines Netzes von Flughäfen auf regionaler Ebene erwägt, um bessere Verbindungen zwischen den Mitgliedstaaten und innerhalb von ihnen sicherzustellen;

o

o o

64. beauftragt seinen Präsidenten, diese Entschließung dem Rat, der Kommission und dem Ausschuss der Regionen zu übermitteln.

⁽¹⁾ Arbeitspapier der Kommissionsdienststellen als Begleitdokument zu der Mitteilung der Kommission „Eine Luftfahrtstrategie für Europa“ (SWD(2015)0261).