

Mittwoch, 20. Januar 2021

P9_TA(2021)0010

Überarbeitung der Leitlinien für das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V)**Entschließung des Europäischen Parlaments vom 20. Januar 2021 zur Überarbeitung der Leitlinien für das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V) (2019/2192(INI))**

(2021/C 456/05)

Das Europäische Parlament,

- unter Hinweis auf die Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes und zur Aufhebung des Beschlusses Nr. 661/2010/EU ⁽¹⁾ (TEN-V-Verordnung),
- unter Hinweis auf seine legislative Entschließung vom 17. April 2019 zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung der Fazilität „Connecting Europe“ ⁽²⁾,
- unter Hinweis auf die Verordnung (EU) 2019/2144 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. November 2019 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge im Hinblick auf ihre allgemeine Sicherheit und den Schutz der Fahrzeuginsassen und von ungeschützten Verkehrsteilnehmern ⁽³⁾ (Verordnung zur allgemeinen Sicherheit),
- unter Hinweis auf die Richtlinie (EU) 2019/1936 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2019 zur Änderung der Richtlinie 2008/96/EG über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur ⁽⁴⁾,
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 19. Juni 2020 zu Verkehr und Tourismus im Jahr 2020 und darüber hinaus ⁽⁵⁾;
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 25. Oktober 2016 zur Verbesserung der Anbindung und der Barrierefreiheit der Verkehrsinfrastruktur in Mittel- und Osteuropa ⁽⁶⁾,
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 11. Dezember 2018 zu militärischer Mobilität ⁽⁷⁾,
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 15. Januar 2020 zum europäischen Grünen Deal ⁽⁸⁾,
- unter Hinweis auf den Sonderbericht Nr. 10/2020 des Europäischen Rechnungshofs vom 16. Juni 2020 mit dem Titel „EU-Verkehrsinfrastrukturen: Um Netzwerkeffekte planmäßig zu erzielen, bedarf es einer beschleunigten Umsetzung von Megaprojekten.“ ⁽⁹⁾,
- unter Hinweis auf die Analyse Nr. 09/2018 des Europäischen Rechnungshofs vom 6. Dezember 2018 mit dem Titel „Hin zu einem optimierten Verkehrssektor in der EU: Welche Herausforderungen gilt es zu bewältigen?“ ⁽¹⁰⁾,
- unter Hinweis auf den Sonderbericht Nr. 13/2017 des Europäischen Rechnungshofs vom 3. Oktober 2017 mit dem Titel „Ein einheitliches europäisches Eisenbahnverkehrsleitsystem: Wird die politische Entscheidung jemals Realität?“ ⁽¹¹⁾,
- gestützt auf Artikel 54 seiner Geschäftsordnung,
- unter Hinweis auf den Bericht des Ausschusses für Verkehr und Tourismus (A9-0251/2020),

⁽¹⁾ ABl. L 348 vom 20.12.2013, S. 1.

⁽²⁾ Angenommene Texte, P8_TA(2019)0420.

⁽³⁾ ABl. L 325 vom 16.12.2019, S. 1.

⁽⁴⁾ ABl. L 305 vom 26.11.2019, S. 1.

⁽⁵⁾ Angenommene Texte, P9_TA(2020)0169.

⁽⁶⁾ ABl. C 215 vom 19.6.2018, S. 152.

⁽⁷⁾ ABl. C 388 vom 13.11.2020, S. 22.

⁽⁸⁾ Angenommene Texte, P9_TA(2020)0005.

⁽⁹⁾ https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR20_10/SR_Transport_Flagship_Infrastructure_DE.pdf

⁽¹⁰⁾ https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/LR_TRANSPORT/LR_TRANSPORT_DE.pdf

⁽¹¹⁾ https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR17_13/SR_ERTMS_RAIL_DE.pdf

Mittwoch, 20. Januar 2021

- A. in der Erwägung, dass eine multimodale, nachhaltige und zugängliche Verkehrsinfrastruktur und zukunftsorientierte Logistik auf dem neuesten Stand von grundlegender Bedeutung für ein reibungsloses Funktionieren des Binnenmarkts und die Anbindung und Wettbewerbsfähigkeit der EU sowie Voraussetzung für nachhaltige, erschwingliche, intelligente, effiziente, interoperable und sichere Mobilität sind;
- B. in der Erwägung, dass das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V) für wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und territorialen Zusammenhalt in der gesamten EU und ihren Regionen, einschließlich der ländlichen Gebiete, der abgelegenen Gebiete, der Berggebiete, der dünn besiedelten Gebiete, der Randgebiete, der Inselregionen und der Gebiete in äußerster Randlage, sorgen soll und damit Wirtschaftswachstum, die Schaffung von Arbeitsplätzen und die Verringerung von Ungleichheiten fördern, Digitalisierung und Innovation sowie den Kampf gegen den Klimawandel unterstützen und Anpassungsfähigkeit und Resilienz verbessern soll;
- C. in der Erwägung, dass das TEN-V insbesondere mit grenzüberschreitenden Vorhaben wesentlich dazu beiträgt, dass die EU die politischen Ziele ihrer Erweiterungs- und Nachbarschaftspolitik erreichen kann, und in der Erwägung, dass daher die Aufrechterhaltung und der Ausbau engmaschiger Verkehrsverbindungen mit Drittländern im Rahmen des TEN-V und die weitere Einbeziehung der Länder des Westbalkans und der Länder der Östlichen Partnerschaft für die EU sehr wichtig sind;
- D. in der Erwägung, dass die Vollendung des TEN-V von entscheidender Bedeutung ist, um den Übergang zu nachhaltigeren Verkehrsträgern wie Schiene und Binnenschifffahrt sowie den Einsatz alternativer Kraftstoffe im Einklang mit den Zielen des europäischen Grünen Deals und mit dem Ziel der Verringerung der Treibhausgasemissionen voranzutreiben;
- E. in der Erwägung, dass eine ausgewogene Entwicklung der Verkehrskorridore in ganz Europa, mit denen europaweit für Anbindungen in Nord-Süd- und Ost-West-Richtung gesorgt wird, erforderlich ist, um den wirtschaftlichen, territorialen und gesellschaftlichen Zusammenhalt weiter zu verbessern;
- F. in der Erwägung, dass die Verpflichtung der Mitgliedstaaten, das TEN-V-Kernnetz bis 2030 und das Gesamtnetz bis 2050 fertigzustellen, bei den laufenden Verhandlungen über Finanzierung der Fazilität „Connecting Europe“ (CEF) in den kommenden Jahren berücksichtigt werden sollte;
- G. in der Erwägung, dass die fristgerechte Fertigstellung des TEN-V-Netzes wohl gefährdet ist, wenn das derzeitige Arbeitstempo beibehalten wird, und zwar insbesondere angesichts der erheblichen Verzögerungen bei grenzüberschreitenden Vorhaben und fehlenden Verbindungs- und Feinverteilungsstrecken, die auf finanzielle, operative und administrative Schwierigkeiten der Projektträger zurückzuführen sind; in der Erwägung, dass in dem Bericht des Europäischen Rechnungshofs darauf hingewiesen wird, dass ein mangelhafter Aufsichtsrahmen der Kommission und Mängel bei der politischen Entscheidungsfindung auf nationaler Ebene sowie das mangelhafte Engagement einiger Mitgliedstaaten in Bezug auf das TEN-V sowie ihr zum Teil fehlendes Interesse maßgebliche Ursachen für die Verzögerungen sind;
- H. in der Erwägung, dass die Gefahr besteht, dass die für die Vollendung des TEN-V im Rahmen der CEF bereitgestellten Mittel stark gekürzt werden, insbesondere nach den im Juli 2020 angenommenen Schlussfolgerungen des Europäischen Rats, die einen Gesamtbetrag für Verkehr vorsehen, der offensichtlich zu gering ist;
- I. in der Erwägung, dass bei der Umsetzung des TEN-V-Netzes der Grundsatz der Gleichbehandlung der Verkehrskorridore des Kernnetzes gelten sollte und nicht bestimmte Korridore begünstigt werden sollten;
- J. in der Erwägung, dass Maßnahmen im Zusammenhang mit dem TEN-V die EU-weite Einführung von innovativen und zugänglichen Verkehrslösungen, die Verlagerung auf alternative Verkehrsträger sowie die Einführung von emissionsarmer und emissionsfreier Mobilität und von intelligenten Verkehrssystemen (z. B. IVS, Binnenschifffahrtsinformationssysteme (RIS)), Lade- und Betankungsinfrastruktur und alternativen Kraftstoffen fördern sollten; in der Erwägung, dass für die Innovation und Digitalisierung des TEN-V zusätzliche Investitionen erforderlich sind;
- K. in der Erwägung, dass die andauernde COVID-19-Krise die existenzielle Bedeutung der Verkehrs- und Logistikbranche und ihrer Mitarbeiter für die Wirtschaft aufgezeigt hat, deren Lebensadern ein nahtlos funktionierendes Netzwerk für den Transport von Personen und Gütern sind, das für funktionierende Lieferketten von entscheidender Bedeutung ist; in der Erwägung, dass die Entwicklung einer wirksamen und belastbaren Verkehrsinfrastruktur im Mittelpunkt aller europäischen und nationalen Aufbaupläne und -anstrengungen stehen sollte, wobei ein besonderer Schwerpunkt auf multimodalen Verkehrsverbindungen zwischen Häfen, Flughäfen, Eisenbahnverbindungen und Straßen liegen sollte;
- L. in der Erwägung, dass das Europäische Jahr der Schiene (2021) die Gelegenheit bietet, einen Wandel anzustoßen, mit dem die Schiene zum Rückgrat des Personen- und Güterverkehrs in der Union werden kann, und auf die entscheidende Rolle der TEN-V-Netze bei der Förderung von Zusammenhalt und Entwicklung in Gesellschaft und Wirtschaft hinzuweisen und gleichzeitig den Binnenmarkt auszubauen sowie wettbewerbsfähigere und wirksamere nachhaltige Verkehrsträger zu fördern, um die Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene zu verstärken und den einheitlichen europäischen Eisenbahnraum bis 2030 fertigzustellen;

Mittwoch, 20. Januar 2021

Ein TEN-V, das auf die Zukunft vorbereitet ist

1. hebt den Mehrwert der multimodalen Kernnetzkorridore hervor, über die die wichtigsten Personen- und Güterverkehrsströme zwischen den und innerhalb der Mitgliedstaaten stattfinden; vertritt die Auffassung, dass der europäische Mehrwert dieser Vorhaben ein entscheidender Faktor für die Gewährung staatlicher Unterstützung ist; vertritt die Auffassung, dass sie unbedingt bis 2030 fristgerecht fertiggestellt werden müssen, wobei vor allem Engpässe behoben sowie fehlende Verbindungen ergänzt und grenzüberschreitende Verbindungen fertiggestellt werden sowie die bestehenden Netzabschnitte innerhalb der Korridore modernisiert und ausgebaut werden müssen;
2. weist darauf hin, dass die Maßnahmen im Rahmen des TEN-V interoperable Netze fördern sollten; weist darauf hin, dass die grenzüberschreitenden Binnenregionen in der gesamten EU 40 % des Hoheitsgebiets der EU ausmachen und ein Drittel ihrer Bevölkerung in diesen Gebieten lebt; bekräftigt, dass bei der Überarbeitung der TEN-V-Verordnung und ihrer Umsetzung besonderes Augenmerk auf die Förderung grenzüberschreitender Verbindungen, die Verbesserung der Interoperabilität und den Beitrag zur multimodalen Integration der Verkehrsinfrastruktur der Union gelegt werden sollte;
3. fordert die Mitgliedstaaten, die ihre nationalen Verkehrspläne und -programme noch nicht ausreichend an die Ziele des TEN-V angepasst haben, auf, dies unverzüglich nachzuholen, damit die in den einschlägigen EU-Rechtsvorschriften festgelegten Fristen, Ziele und Zeitvorgaben angewandt und eingehalten werden können; weist zudem erneut darauf hin, dass es sich beim TEN-V um ein Netz handelt, sodass die Nichtkonformität oder Nichtbetriebsfähigkeit eines kleinen Abschnitts die Effizienz und Wettbewerbsfähigkeit des gesamten Systems beeinträchtigen kann; fordert daher, diese neuralgischen Abschnitte von strategischer Bedeutung dringend zu ermitteln und fertigzustellen;
4. betrachtet die Überarbeitung der TEN-V-Verordnung als eine bedeutende Chance dafür, das Netz zukunftssicher zu machen, um das Funktionieren des Binnenmarkts, die weitere Umsetzung des einheitlichen europäischen Verkehrsraums und die Wettbewerbsfähigkeit der EU sicherzustellen und ihren Übergang zu einer intelligenten, nachhaltigen, wirksamen und sicheren Mobilität zu unterstützen; hebt diesbezüglich hervor, dass die Netze aktualisiert werden müssen, um den aktuellen Anforderungen des Marktes, den klimatischen, umweltbezogenen und gesellschaftlichen Veränderungen und den Erfordernissen der digitalen Welt Rechnung zu tragen, und betont, dass die Wirksamkeit des bestehenden Netzes verbessert und die Versorgung mit alternativen Kraftstoffen im Verkehrswesen beschleunigt werden muss;
5. vertritt die Auffassung, dass das TEN-V weiter ausgebaut werden muss und dabei besonderes Augenmerk auf die Verbindung zwischen dem Kernnetz und dem Gesamtnetz auch in ländlichen Regionen, Randgebieten, Inselregionen und dünn besiedelten Regionen sowie Regionen in äußerster Randlage sowie auf Abschnitte mit dem größten Potenzial für einen Nutzen für Gesellschaft und Wirtschaft gelegt werden muss; hebt hervor, dass die Streckenplanung bis zur Fertigstellung des Kernnetzes nicht wesentlich verändert werden sollte; betont jedoch, dass gewisse Anpassungen des TEN-V vorgenommen werden müssen, um den Entwicklungen der Verkehrsnetze gerecht zu werden und die Verbindungen zwischen einzelnen Korridoren sowie die Anbindung von Randgebieten zu verbessern, etwa durch den Ausbau von grenzüberschreitenden Eisenbahnverbindungen außerhalb der Hauptachsen, vor allem von verhältnismäßig kurzen fehlenden Verbindungsstrecken in Grenzregionen mit einem hohen europäischen Mehrwert, und durch die Verbesserung der Komplementarität von Maßnahmen im Rahmen des TEN-V und regionaler Verkehrspolitik, und betont zudem, dass man dabei den sich verändernden ökologischen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Notwendigkeiten gerecht werden muss; fordert die Kommission auf, alle in der Überarbeitung der CEF vorgesehenen Anpassungen⁽¹²⁾ sowie die Anforderungen, die sich aus dem Vorschlag der Kommission für eine Verordnung über die Straffung von Maßnahmen zur rascheren Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes (COM(2018)0277) ergeben, zu übernehmen;
6. fordert die Kommission auf, im Rahmen des TEN-V der umfassenden Einführung alternativer und — mit dem Ziel der Dekarbonisierung — insbesondere erneuerbarer Kraftstoffe für alle Verkehrsträger Vorrang einzuräumen, wozu auch die Entwicklung von einschlägigen Technologien, Lade- und Betankungsanlagen (z. B. E-Ladesäulen, Flüssigerdgas- und Wasserstoff-Betankungseinrichtungen), von Normen für Interoperabilität und Sicherheit sowie eines Rechtsrahmens für alternative Kraftstoffe mit dem Ziel der Klimaneutralität bis spätestens 2050 gehören, wobei der Grundsatz der Technologieneutralität gewahrt und für technologische Vielfalt Sorge getragen werden muss; fordert einen EU-Fahrplan für Straßenverkehrsinfrastruktur, der mit dem Fahrplan der Automobilindustrie übereinstimmt, damit dafür gesorgt ist, dass Investitionen in die Infrastruktur kurz- und mittelfristig mit der Fahrzeugproduktion in Einklang stehen;
7. hebt hervor, dass Verkehrsverbindungen in und mit städtischen Knotenpunkten, Bahnhöfen und anderen Verkehrszentren, Binnen- und Seehäfen, Flughäfen, Logistikzentren und multimodalen Plattformen sowohl im Kern- als auch im Gesamtnetz etwa durch die Fertigstellung und den Ausbau von Verbindungen mit ihnen sowie durch die Entwicklung von durchgehenden Fahrausweisen weiter gefördert werden müssen, um so eine nahtlose, wirksame, zugängliche, integrierte, intelligente, sichere, miteinander verknüpfte, gut ausgestattete und nachhaltige Mobilitätsstruktur für Personenverkehr und Güterlogistik zu schaffen und so insbesondere durch den Ausbau öffentlicher Verkehrsmittel und

⁽¹²⁾ Insbesondere die Anpassungen gemäß Teil III des Anhangs (zur legislativen Entschließung des Europäischen Parlaments zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung der Fazilität „Connecting Europe“).

Mittwoch, 20. Januar 2021

eine stetig verbesserte Verbindung zwischen städtischen Knotenpunkten und ländlichen Regionen eine effiziente Verlagerung des Verkehrs zu fördern;

8. hebt daher hervor, dass die bevorstehende Überarbeitung der TEN-V-Leitlinien mit der angekündigten Überarbeitung der Richtlinie über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe⁽¹³⁾, der TEN-E-Verordnung⁽¹⁴⁾ und der Verordnung zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr⁽¹⁵⁾ Hand in Hand geht;

9. hebt hervor, dass Forschung, Innovation und Digitalisierung eine entscheidende Rolle bei der weiteren Dekarbonisierung des Verkehrswesens bei einem gleichzeitigen Anstieg der Zahl von Personen und des Volumens von Gütern spielen, die multimodale Interoperabilität verbessern und den Verkehr sicherer, wirksamer und belastbarer machen, was den Zielen des europäischen Grünen Deals entspricht; hebt hervor, dass das TEN-V innovative digitale Anwendungen bei allen Verkehrsträgern fördern muss, wie etwa intelligente Verkehrssysteme, das Europäische Eisenbahnverkehrsleitsystem (ERTMS), Überwachungs- und Informationssysteme für den Schiffsverkehr, Binnenschiffahrtsinformationsdienste, Flugverkehrsmanagementsysteme (SESAR-Projekt) und Systeme zur Überwachung des Zustands von Infrastrukturen; weist in diesem Zusammenhang erneut darauf hin, dass das Galileo-Projekt abgeschlossen werden muss; fordert die Kommission auf, in den Mitgliedstaaten die Finanzierung dieser Systeme im Rahmen der Aufbau- und Resilienzfazilität zu fördern;

10. weist darauf hin, dass intelligente und autonome Mobilitätslösungen allmählich wirtschaftlich rentabel werden und dass die Umrüstung der einschlägigen Verkehrsinfrastruktur und digitalen Infrastruktur im TEN-V beschleunigt werden muss, wobei grenzüberschreitende Interoperabilität, Datenschutz und Cybersicherheit gewahrt werden müssen, um gemäß der kürzlich verabschiedeten Verordnung zur allgemeinen Sicherheit den sicheren Betrieb von automatisierenden und vernetzten Fahrzeugen zu fördern;

11. hebt hervor, dass eine europäische Förderung von Forschung und Entwicklung innovativer Verkehrsmittel dringend benötigt wird, etwa für die Entwicklung von unbemannten Luftfahrzeugen und Magnetbahntechnologien; betont, dass europäische Partnerschaften in den verschiedenen Verkehrsträgern einen sehr positiven Einfluss auf die sichere, wirksame und intelligente Nutzung des TEN-V haben können;

12. vertritt die Auffassung, dass für das gesamte Netz geltende einheitliche Infrastrukturnormen einen einheitlichen europäischen Verkehrsraum erst möglich machen; hält den Erhalt und den Ausbau der bestehenden Infrastruktur für erforderlich, insbesondere von grenzüberschreitenden Abschnitten, und zwar aufgrund des technischen Fortschritts, sich verändernder Sicherheitsnormen, verbesserter Wirksamkeit, verbesserter Leistung und erweiterter Kapazitäten, neuer Funktionen, verbesserter Verlässlichkeit und Interoperabilität bei grenzüberschreitenden Verbindungen sowie der Notwendigkeit, den gesamten Lebenszyklus zu berücksichtigen und die Belastbarkeit der Infrastruktur gegenüber Krisen wie Pandemien und den Klimawandel zu verbessern; weist jedoch darauf hin, dass die Finanzierung durch die CEF nicht ausreicht, um alle diese Ziele zu erreichen; weist darauf hin, dass die Koordinierung zwischen den Mitgliedstaaten entscheidend für die Bewältigung von Krisen und die Sicherstellung eines kontinuierlichen Warenflusses und der Versorgung der Bevölkerung der Union mit lebenswichtigen Gütern ist; fordert die Kommission auf, einen Rechtsrahmen vorzuschlagen, um das Risikomanagement, die Widerstandsfähigkeit und die Klimaanpassung der Verkehrsinfrastruktur im Kernnetz unter Einbeziehung sämtlicher Verkehrsträger zu verbessern;

13. ist der Ansicht, dass eine mangelhafte Instandhaltung der Verkehrsinfrastruktur die Kontinuität, die Nachhaltigkeit, die Leistung und die Sicherheit und somit die Belastbarkeit des TEN-V beeinträchtigen kann; weist auf die Bedeutung einer regelmäßigen und standardisierten Instandhaltung der TEN-V-Infrastruktur, insbesondere von Brücken und Tunneln, hin, um eine dauerhaft hochwertige Infrastruktur sicherzustellen; fordert die Kommission auf, klare Maßstäbe für Qualitätsanforderungen für die Infrastruktur, insbesondere für Brücken und Tunnel, einzuführen und einen gemeinsamen europäischen Ansatz für Inspektionen und Qualitätsbewertungen der TEN-V-Infrastruktur zu erarbeiten; fordert die Kommission auf, einen Kernnetzüberwachungsplan für die Instandhaltung auf europäischer Ebene aufzulegen; fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, zusammen mit der Europäischen Investitionsbank (EIB) und den nationalen Förderbanken und -instituten neue Finanzierungsmodelle zu prüfen, mit denen Investitionen in die Erhaltung des Netzes gefördert werden; fordert die Mitgliedstaaten zudem auf, spezifische nationale Pläne für die Finanzierung der planmäßigen und außerplanmäßigen Instandhaltung zu entwickeln;

⁽¹³⁾ Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2014 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (ABl. L 307 vom 28.10.2014, S. 1).

⁽¹⁴⁾ Verordnung (EU) Nr. 347/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. April 2013 zu Leitlinien für die transeuropäische Energieinfrastruktur und zur Aufhebung der Entscheidung Nr. 1364/2006/EG und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 713/2009, (EG) Nr. 714/2009 und (EG) Nr. 715/2009 (ABl. L 115 vom 25.4.2013, S. 39).

⁽¹⁵⁾ Verordnung (EU) Nr. 913/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. September 2010 zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr (ABl. L 276 vom 20.10.2010, S. 22).

Mittwoch, 20. Januar 2021

Finanzierung, Lenkung und Aufsicht

14. betont, dass es für ausreichende Investitionen in die TEN-V-Infrastruktur von wesentlicher Bedeutung ist, dass alle einschlägigen EU-Fonds (CEF, InvestEU, Europäische Struktur- und Investitionsfonds, Horizont Europa, Aufbau- und Resilienzfazilität usw.) und die EIB-Darlehen auf die spezifischen Bedürfnisse des Verkehrssektors zugeschnitten sind und dass sich die Mitgliedstaaten zu einer ausreichenden Finanzierung verpflichten; bedauert zutiefst den Beschluss des Europäischen Rates, Haushaltskürzungen für zukunftsorientierte Programme wie die CEF und InvestEU vorzuschlagen, insbesondere in Anbetracht der Schlüsselrolle, die das CEF-Programm bei der Fertigstellung des TEN-V-Netzes spielt; stellt fest, dass die sehr ehrgeizige Dekarbonisierungsagenda der EU durch entsprechende Förder- und Finanzierungsinstrumente unterstützt werden muss, um erfolgreich zu sein und gleichzeitig die Wettbewerbsfähigkeit der betroffenen Sektoren zu erhalten; fordert die Kommission auf, die Synergien und die politische Kohärenz zwischen den einschlägigen EU-Instrumenten neben dem CEF (wie etwa dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung) auszubauen und zudem die Nutzung von kombinierenden Instrumenten zu verbessern, um private Investoren anzuziehen und öffentliche Mittel zu mobilisieren; weist darauf hin, dass einschlägige klima- und umweltorientierte Finanzierungsinstrumente im Rahmen des europäischen Grünen Deals für Investitionen in das TEN-V-Netz zur Verfügung gestellt werden sollten, die dazu beitragen können, die Emissionen des Verkehrssektors wirksam zu senken;

15. bedauert, dass die Mitgliedstaaten im neuen Vorschlag für den mehrjährigen Finanzrahmen (MFR) und im Aufbauplan immer noch kein deutliches Signal in Richtung Infrastrukturinvestitionen und keine Priorität für die Fertigstellung des TEN-V geben; betont daher, dass die im Rahmen des Fonds NextGenerationEU verfügbaren Mittel eine einzigartige Gelegenheit bieten, den Ausbau der TEN-V-Kernetze bis 2030 zu gewährleisten; fordert die Kommission auf, das Parlament jährlich über die Baufortschritte zu informieren; fordert die Kommission auf, bei den Verhandlungen mit den Mitgliedstaaten einen angemessenen Teil der Mittel für die Entwicklung der EU-Verkehrspolitik zu reservieren und dem Parlament einen Abschlussbericht vorzulegen; legt der Kommission nahe, dafür zu sorgen, dass in den nationalen Programmen zur Umsetzung der Aufbau- und Resilienzfazilität Investitionen in eine moderne, digitale, nachhaltige und sichere Verkehrsinfrastruktur eine herausragende Rolle spielen;

16. erinnert daran, dass die Fertigstellung des ERTMS sowohl streckenseitig als auch an Bord der Züge eine grundlegende Voraussetzung für die Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums und für das ordnungsgemäße Funktionieren des Eisenbahnmarktes in den TEN-V-Korridoren ist; unterstreicht in diesem Zusammenhang, dass für die Fertigstellung des ERTMS auf den Kernnetzen etwa 15 Mrd. EUR benötigt werden und dass die Kommission eine herausragende Rolle bei der Koordinierung der Finanzierung und den Maßnahmen zur Inbetriebnahme spielen sollte;

17. betont, dass die Einhaltung der in der vorgeschlagenen Richtlinie zur Straffung des TEN-V⁽¹⁶⁾ festgelegten Frist berücksichtigt werden sollte, wenn die Vorhaben anhand der von der CEF aufgestellten Kriterien für die Reife des Vorhabens bewertet werden; ist ferner der Ansicht, dass auftretende Verzögerungen eine Untersuchung des Stands des Vorhabens und eine Überprüfung der von der Union im Rahmen der CEF erhaltenen finanziellen Unterstützung gemäß Artikel 17 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 1316/2013⁽¹⁷⁾ rechtfertigen sollten, was zu einer Kürzung oder Streichung der Finanzhilfe führen kann;

18. betont, dass das TEN-V-Netz zwar schrittweise umgesetzt wird und die Fertigstellung des Kernnetzes kurzfristig Priorität hat, da es das Rückgrat der Entwicklung eines nachhaltigen multimodalen Verkehrsnetzes bildet und die Entwicklung des ganzen Gesamtnetzes anregt, dass es aber wichtig ist, eine ausreichende Finanzierung des Gesamtnetzes, das nicht durch das Kernnetz abgedeckt ist, sicherzustellen, um wachsende Disparitäten zu vermeiden; betont in diesem Zusammenhang, dass beide Schichten des TEN-V für die Konnektivität und die logistische Integration der EU von entscheidender Bedeutung sind;

19. ist der Auffassung, dass die EU-Mittel, insbesondere die im Rahmen der CEF zugewiesenen Mittel, flexibel und wirksam zur Fertigstellung grenzüberschreitender Vorhaben und fehlender Verbindungen beitragen sollten, wenn mutmaßliche Diskrepanzen oder Ungleichgewichte zwischen der auf nationaler Ebene zu finanzierenden Kostenlast und dem auf beiden Seiten der Grenze und aus einer umfassenderen europäischen Perspektive erwarteten sozioökonomischen Nutzen die Fortschritte im Hinblick auf eine zeitnahe Fertigstellung des Vorhabens gefährden; fordert die Kommission in diesem Zusammenhang auf, einen gezielteren Ansatz zu verfolgen, indem sie höhere Kofinanzierungssätze auf Vorhaben mit dem höchsten europäischen Mehrwert anwendet, um den Weg für nationale Investitionen freizumachen;

⁽¹⁶⁾ Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Straffung von Maßnahmen zur rascheren Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes (COM(2018)0277), geändert in einen Vorschlag für eine Richtlinie gemäß der Mitteilung des Rates 8726/20 vom 12. Juni 2020 (2018/0138(COD)).

⁽¹⁷⁾ Verordnung (EU) Nr. 1316/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 zur Schaffung der Fazilität „Connecting Europe“, zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 680/2007 und (EG) Nr. 67/2010 (ABl. L 348 vom 20.12.2013, S. 129).

Mittwoch, 20. Januar 2021

20. ist zutiefst besorgt über die Verzögerungen bei der Fertigstellung von Vorhaben, insbesondere von grenzüberschreitenden Vorhaben, die die zeitnahe Einrichtung nahtloser TEN-V-Kernnetzkorridore behindern und zu erhöhten Projektkosten führen; fordert die Mitgliedstaaten auf, ihren Verpflichtungen für ihre Teile des Netzes nachzukommen und wirksame und zügige Verwaltungs- und Gerichtsverfahren unter vollständiger Achtung des europäischen und nationalen Rechts zu gewährleisten, und fordert sie nachdrücklich auf, die Digitalisierung von Verwaltungs- und Gerichtsverfahren zu verstärken; erinnert die Mitgliedstaaten daran, dass sie die Zusammenarbeit mit den Behörden anderer Mitgliedstaaten bei grenzüberschreitenden Vorhaben verstärken sollten, z. B. durch die Einrichtung einer gemeinsamen Behörde im gegenseitigen Einvernehmen, insbesondere um Zeitpläne und Fristen abzustimmen, und fordert die Mitgliedstaaten nachdrücklich auf, die neue Richtlinie zur Straffung des TEN-V ohne weitere Verzögerung umzusetzen; fordert die Kommission auf, die Mitgliedstaaten zu unterstützen, die — im Einklang mit dem Unionsrecht — materiellrechtliche Ausschlussklauseln einführen wollen, die die nationalen Gerichtsverfahren erheblich beschleunigen könnten;

21. betont, dass die Umsetzung von EU-Straffungsmaßnahmen in Genehmigungsverfahren, grenzüberschreitenden Vergabeverfahren und anderen Verwaltungsverfahren durch die Mitgliedstaaten von entscheidender Bedeutung für den Abbau technischer Hindernisse und des Verwaltungsaufwands und damit möglicher Verzögerungen und erhöhter Kosten bei TEN-V-Verkehrsinfrastrukturvorhaben ist; stellt fest, dass dies von besonderer Bedeutung ist, wenn es darum geht, Projektträgern und potenziellen privaten Investoren mehr Sicherheit zu bieten⁽¹⁸⁾; fordert die Kommission auf, dem TEN-V-Fortschrittsbericht ein Kapitel über die Verringerung ungerechtfertigter Verwaltungslasten hinzuzufügen;

22. fordert die Kommission nachdrücklich auf, ihre Aufsicht über die Umsetzung des TEN-V zu verstärken, indem sie die ihr durch die Verordnung bereits übertragenen Befugnisse nutzt, die einschlägigen Instrumente stärkt, um die Mitgliedstaaten zur Erfüllung ihrer Verpflichtungen zu verpflichten, und die Rolle der europäischen Koordinatoren bei der Verwaltung der Korridore, insbesondere im Hinblick auf grenzüberschreitende Verbindungen, sowie die Rolle der als „zentrale Anlaufstelle“ im Genehmigungsverfahren benannten Behörde stärkt; legt der Kommission nahe, die Bestimmungen von Artikel 56 der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 bei der Überarbeitung der TEN-V-Leitlinien zu stärken und zu nutzen, durch die die Mitgliedstaaten veranlasst werden sollen, die Planung und Fertigstellung von Vorhaben zu beschleunigen; fordert die Kommission auf, deutlich zu machen, wie Regeln und Anforderungen für die Zwecke von Bewertung, Berichterstattung und Bewertung der Förderfähigkeit auszulegen sind; empfiehlt der Kommission, den Austausch bewährter Verfahren für die Einbindung der Zivilgesellschaft und der Interessenträger und die Konsultation zwischen den Mitgliedstaaten zu fördern und für sie auf europäischer, nationaler, regionaler und lokaler Ebene zu werben;

23. fordert die Mitgliedstaaten auf, die Kohärenz zwischen den nationalen Verkehrsplänen und den TEN-V-Netzen zu stärken, um die ordnungsgemäße Durchführung der TEN-V-Verordnung zu gewährleisten;

24. ist der Ansicht, dass der Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA) eine wichtigere Rolle bei der Umsetzung des TEN-V zukommen sollte, insbesondere im Hinblick auf die grenzüberschreitende Interoperabilität, die Verbesserung der Sicherheit, die Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit und die Einführung des ERTMS; fordert eine Aufstockung des Haushalts 2021 der ERA, um sie mit angemessenen finanziellen Mitteln zur Erfüllung ihrer Aufgaben auszustatten, zumal 2021 zum Europäischen Jahr der Schiene erklärt worden ist;

Verkehrsträger

25. weist darauf hin, wie wichtig es ist, die Qualität der Straßeninfrastruktur im Rahmen des TEN-V in der gesamten Union zu verbessern;

26. fordert die Kommission in diesem Zusammenhang auf, weitere Maßnahmen zu ergreifen, um die Verbreitung alternativer Kraftstoffe und die Einrichtung von Ladestationen und Tankstellen für Wasserstoff zu verstärken, wobei mögliche künftige alternative Kraftstofflösungen zu berücksichtigen sind und der Grundsatz der Technologieneutralität uneingeschränkt zu beachten ist;

27. fordert Maßnahmen zur weiteren Stärkung der Straßenverkehrssicherheit und zur Aufrechterhaltung und Verbesserung der Betriebssicherheit während des gesamten Lebenszyklus kritischer Infrastrukturen, unter Berücksichtigung der Bedürfnisse nicht motorisierter Verkehrsteilnehmer und mit dem Ziel, schwächere Verkehrsteilnehmer zu schützen; erinnert daran, wie wichtig die Förderung innovativer und intelligenter Lösungen für die Straßenverkehrssicherheit ist, um das strategische Ziel der EU „Nullvision“ zu erreichen; hebt hervor, dass die neuen Sicherheitsanforderungen der Richtlinie (EU) 2019/1936 erfüllt werden müssen, und weist darauf hin, dass zu diesem Zweck weitere Investitionen in die Anpassung und Instandhaltung der Infrastruktur notwendig sind und sichergestellt werden sollten; betont, dass eine etwaige Vereinfachung der regulatorischen Anforderungen an Projektverfahren bei der Überarbeitung der TEN-V-Leitlinien nicht auf Kosten der höchsten Sicherheitsstandards vorgenommen werden sollte;

28. erinnert die Kommission und die Mitgliedstaaten an die Notwendigkeit, ausreichende sichere Parkplätze für Lkw entlang des TEN-V bereitzustellen, um sowohl die Verkehrssicherheit als auch das Wohlergehen der Netznutzer, insbesondere der Beschäftigten im Transportwesen, zu erhöhen;

⁽¹⁸⁾ Wie es in der vorläufigen Einigung vom 17. Juni 2020 heißt, die aus den interinstitutionellen Verhandlungen über die Verordnung über die Straffung von Maßnahmen zur rascheren Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes hervorgegangen ist.

Mittwoch, 20. Januar 2021

29. hebt hervor, dass spezielle zertifizierte Abschnitte des TEN-V-Netzes sowie des Autobahnnetzes eingeführt und angepasst werden sollten, um die Mindestleistungsstandards für automatisierte und halbautomatisierte Fahrzeuge zu erfüllen und die Leistungsstandards der Infrastruktur in Bezug auf die Sichtbarkeit, den Zustand von Verkehrssignalen, Straßenschildern und Straßenmarkierungen einzuhalten;

30. weist auf das Potenzial neuartiger und aktiver Verkehrsträger von vernetzter Mobilität für den Personen- und Güterverkehr innerhalb von Städten und über kürzere Strecken hin; fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, eng mit den Regionen und Städten, insbesondere über die Grenzen hinweg, zusammenzuarbeiten, um relevante fehlende Infrastrukturen an den Endpunkten („letzte Meile“) sowie intermodale und grenzüberschreitende Verbindungen im gesamten TEN-V auszubauen und zu vervollständigen und so eine nahtlosere und effizientere Nutzung von Infrastrukturen und Diensten zu ermöglichen, was wiederum Staus verhindert und Emissionen reduziert;

31. bekräftigt die entscheidende Rolle des Schienenverkehrs bei der Dekarbonisierung des Verkehrssektors und erinnert daran, wie wichtig es ist, das Vierte Eisenbahnpaket vollständig umzusetzen, damit die Schiene ihr volles Potenzial entfalten kann; fordert, dass der Ausbau der Schieneninfrastruktur mit Maßnahmen zum Abbau ungerechtfertigter Verwaltungslasten einhergeht; fordert die Kommission auf, dem Parlament über die Fortschritte in diesem Bereich jährlich Bericht zu erstatten; ist der Auffassung, dass die Förderung von Verkehrsverlagerungen und eines effizienten Schienen- und Kombiverkehrs, insbesondere in grenzüberschreitenden Situationen und bei fehlenden Verbindungen in intensiv genutzten Abschnitten, eine Priorität für das TEN-V sein muss und durch die vollständige Einführung des ERTMS, die Beseitigung regulatorischer, betrieblicher und technischer Hindernisse im Netz und die Gewährleistung eines gleichberechtigten Zugangs für Eisenbahnunternehmen, die Beschleunigung der Elektrifizierung, die Sicherstellung von Vernetzung und Interoperabilität, auch durch die Optimierung der Infrastrukturkapazität und die Modernisierung der Fahrzeugausrüstung, die Unterstützung von Forschung und Innovation, einschließlich des gemeinsamen Unternehmens Shift2Rail, und die Optimierung der Schienengüterverkehrskorridore nach Maßgabe der Nachfrage, insbesondere in Logistikzentren wie Häfen und Flughäfen, erfolgen sollte; betont darüber hinaus die Notwendigkeit, Transit- und Endknotenpunkte innerhalb des Netzes festzulegen und gleichzeitig die Kernknotenpunkte mit Plattformen für den Transit auszustatten, um für einen reibungslosen Personen- und Güterverkehr zu sorgen; unterstreicht die Bedeutung von Vorhaben zur Verbesserung der Zugänglichkeit, insbesondere für Menschen mit Behinderungen und ältere Menschen;

32. fordert die Kommission auf, regelmäßig verbindliche periodische Ziele für die Einführung des ERTMS zu verabschieden, um seine bis 2030 fällige Einführung im TEN-V-Kernnetz abzuschließen; ist der Auffassung, dass die ERA als effiziente und effektive Systembehörde agieren und ihre erweiterte Rolle und Verantwortung in Bezug auf das ERTMS im Rahmen des Vierten Eisenbahnpakets erfüllen sollte; fordert einen Fahrplan für die Einführung des ERTMS in den Schienengüterverkehrskorridoren, die über ein Vorhaben von gemeinsamem Interesse im Rahmen der Aufbau- und Resilienzfazilität finanziert werden soll; weist darauf hin, wie wichtig regulatorische Stabilität in Bezug auf die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) ist, um den Weg für Investitionen in das ERTMS freizumachen, und ersucht die Kommission darum, weitere Änderungen bei der Aktualisierung der TSI für 2030 sorgfältig zu analysieren und die Kompatibilität sicherzustellen;

33. unterstreicht, dass die europäische Eisenbahninfrastruktur eine ausreichende Kapazität sowohl für Güter- als auch für Personenzüge gewährleisten muss, was eine höhere Infrastrukturnutzung und eine höhere Rendite bei den Investitionen ermöglicht; fordert die Kommission nachdrücklich auf, der grenzüberschreitenden Zugkonnektivität Vorrang einzuräumen, um die Verlagerung auf alternative Verkehrsträger im internationalen Personenverkehr zu unterstützen; betont in diesem Zusammenhang das Potenzial von Nachtzügen für klimafreundliches Reisen zu attraktiven Preisen; vertritt die Auffassung, dass ein nahtloser grenzüberschreitender Schienenverkehr im TEN-V-Netz und entlang der europäischen Schienengüterverkehrskorridore eine verbindlich vorgeschriebene grenzüberschreitende Zusammenarbeit zwischen den Infrastrukturbetreibern erfordert; fordert die Kommission auf, im Rahmen der TEN-V-Überprüfung verbindlich vorgeschriebene Maßnahmen für die Infrastrukturbetreiber vorzulegen;

34. betont, dass die Entwicklung hochwertiger Personenverkehrsdienste im Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnverkehr im gesamten TEN-V-Kernnetz in den kommenden Jahren hohe Priorität haben muss, um ein flächendeckendes Netz von Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnverbindungen zwischen den großen europäischen Städten, die derzeit keinen Zugang zu solchen Diensten haben, zu schaffen und die Wettbewerbsfähigkeit nachhaltiger Landverkehrsträger erheblich zu steigern;

35. betont die Bedeutung der Binnenschifffahrt als nachhaltiger Verkehrsträger und unterstreicht die Notwendigkeit, eine zukunftssichere Infrastruktur mit hoher Kapazität sowie die Zuverlässigkeit, Qualität und gute Befahrbarkeit der Wasserstraßen zu gewährleisten, insbesondere vor dem Hintergrund des Klimawandels; erkennt die wichtige Rolle der Häfen als strategische Knotenpunkte sowohl im Kernnetz als auch im Gesamtnetz an; fordert die Kommission auf, nahtlose Verbindungen zwischen den Kern- und Gesamtnetzen der Binnen- und Seehäfen und den Schienen- und Straßennetzen zu gewährleisten, um die Multimodalität zu erleichtern; fordert, dass Maßnahmen ergriffen werden, um die harmonisierte grenzüberschreitende Einführung des RIS zu gewährleisten und die Einführung innovativer, effizienter und nachhaltiger Lösungen in diesem Sektor zu erleichtern;

36. fordert einen Fahrplan für die Entwicklung von Binnenwasserstraßen, die über ein Vorhaben von gemeinsamem Interesse im Rahmen der Aufbau- und Resilienzfazilität finanziert werden soll;

Mittwoch, 20. Januar 2021

37. betont die Rolle, die hochwertige Seeverbindungen nicht nur für den internationalen Handel der EU, sondern auch für den Handel innerhalb der EU spielen; unterstreicht in diesem Zusammenhang die wichtige Rolle der Säule „Meeresautobahnen“ des TEN-V und des Kurzstreckenseeverkehrs als nachhaltige Verkehrsträger; vertritt die Auffassung, dass der Zweck der Säule „Meeresautobahnen“ darin besteht, bedarfsgerechte Kurzstreckenseeverkehrsverbindungen und -dienste zu erleichtern, die nahtlos in den Landverkehr integriert sind und diesen ergänzen, die Zusammenarbeit zwischen Seehäfen zu verbessern und ihre Anbindung an das Hinterland zu verbessern sowie die Entwicklung und Einführung sauberer und alternativer Kraftstoffe — vorbehaltlich einer Folgenabschätzung — und Energieeffizienzlösungen für den Seeverkehr zu fördern; fordert die Kommission daher auf, zu bewerten, welche Endpunkte der Kernkorridore als Seeverbindungen zu anderen Kernkorridoren zur Verfügung gestellt werden sollten und wo die TEN-V-Karten im Einklang mit den Ergebnissen dieser Bewertung aktualisiert werden sollten;

38. hebt die entscheidende Rolle der See- und Binnenhäfen als strategische Knotenpunkte des Verkehrsnetzes hervor, die den Kurzstreckenseeverkehr und den Hochseeverkehr mit der Schiene, der Straße, den Binnenwasserstraßen und den Pipelines verbinden und an den Knotenpunkten der logistischen Versorgungsketten liegen; unterstreicht, wie wichtig es ist, die Zugänglichkeit der TEN-V-Häfen für die größten Schiffe durch Maßnahmen für eine Kapazitätsgarantie zu gewährleisten; hebt die grenzüberschreitende Dimension der Seehäfen hervor und betont, dass die Häfen nicht nur eine Komponente des Seeverkehrs sind, sondern zunehmend Cluster für alle Verkehrsträger darstellen und Teil der Energie-, Industrie- und blauen Wirtschaft sind; nimmt die Bedeutung und die verstärkte Entwicklung von Hafenkooperation und Clusterbildung zur Kenntnis; ist der Auffassung, dass das TEN-V daher Vorhaben fördern sollte, die darauf abzielen, die Synergien zwischen den Verkehrs-, Energie- und digitalen Infrastrukturen in den Häfen zu erhöhen, und Maßnahmen zur Verbesserung der Schienen- und Straßenverbindungen zu den See- und Binnenhäfen vorsehen sollte, wo dies erforderlich ist, um die Verlagerung auf andere Verkehrsträger zu unterstützen und eine nachhaltige Logistik zu verbessern;

39. hebt hervor, wie wichtig Kurzstreckenseeverkehrsverbindungen für die regionale Konnektivität, insbesondere für Randgebiete und Inseln, sind; vertritt die Ansicht, dass die Anforderungen an die Meeresautobahnen nationale Kurzstreckenseeverkehrsverbindungen ausschließen; fordert die Kommission daher nachdrücklich auf, diese Anforderungen in der TEN-V-Verordnung zu vereinfachen, um die Seeverkehrsverbindungen den Landverbindungen gleichzustellen, wobei insbesondere die Verbindungen zu den Häfen des Gesamtnetzes zu berücksichtigen sind;

40. betont, dass die Emissionen der Schifffahrtsindustrie durch Investitionen in die Hafeninfrastruktur, mit denen der Einsatz alternativer Kraftstoffe und der Übergang zur Batterieladung und Stromversorgung während des Aufenthalts der Schiffe am Liegeplatz unterstützt werden, erheblich verringert werden können; weist darauf hin, dass derartigen Investitionen besonderer Vorrang eingeräumt werden sollte, um den multimodalen Verkehr in den Häfen zu fördern; fordert die Kommission auf, die Finanzierungsinstrumente weiterzuentwickeln, die zur Förderung von Investitionen zu diesem Zweck zur Verfügung stehen, und die laufende Entwicklung verschiedener umweltschonender Technologien durch die Förderung der Forschung weiter zu unterstützen;

41. fordert die Kommission nachdrücklich auf, die umfassendere Rolle der Häfen, die über die reinen Transportfunktionen hinausgeht, zur Kenntnis zu nehmen, wenn es um die Bemühungen um Dekarbonisierung geht, insbesondere was ihr Potenzial betrifft, zur Nutzung der Möglichkeiten der Windenergie an Land und auf See beizutragen;

42. hebt hervor, dass der Luftverkehr und die damit verbundenen Infrastrukturen wie Flughäfen von wesentlicher Bedeutung für die globale und interne Anbindung der EU, einschließlich ihrer ländlichen, dünn besiedelten, peripheren, insularen und in äußerster Randlage gelegenen Regionen, und für die Sicherstellung der Multimodalität, z. B. durch die Interoperabilität insbesondere mit dem Schienenverkehr, sowie für die Schaffung von Synergien zwischen den entsprechenden EU-Agenturen sind; betrachtet das TEN-V als wichtiges Instrument zur Beschleunigung der Einführung alternativer Kraftstoffe in diesem Bereich sowie ihrer Lade- und Betankungsinfrastruktur, indem die erforderlichen Kapazitäten an Flughäfen in den Kern- und Gesamtnetzen bereitgestellt werden; ist der Auffassung, dass die Weiterentwicklung der Initiative „Einheitlicher europäischer Luftraum II+“ dringend und von entscheidender Bedeutung ist, um eine effizientere und nachhaltigere Infrastrukturkonnektivität zu erreichen; weist darauf hin, dass sich durch die COVID-19-Krise gezeigt hat, wie wertvoll der Luftverkehr sowohl für die Wirtschaft als auch für die Konnektivität von Fluggästen und Gütern ist, und dass es daher notwendig ist, seine Widerstandsfähigkeit gegenüber neuen Risiken und Krisen sicherzustellen;

43. vertritt die Ansicht, dass die Synergien und Komplementaritäten des TEN-V und des TEN-E gefördert werden sollten, wobei die bestehenden und künftigen Finanzierungsmöglichkeiten und die Höhe der Finanzmittel für die Entwicklung des TEN-V in vollem Umfang sichergestellt werden sollten; hebt in diesem Zusammenhang hervor, dass Pipelines nicht nur als Element der Energieinfrastruktur, sondern auch als Wegbereiter für den Übergang zu einem nachhaltigeren Verkehr gesehen werden; nimmt die Rolle von Pipelines als Verbindung zwischen Industrieclustern und Verkehrsknotenpunkten und als Transportmittel für Rohstoffe zur Kenntnis und betont ihren Stellenwert für die Umsetzung bestimmter Niedrigemissionstechnologien;

44. betont, dass alle Mitgliedstaaten über ein gut ausgebautes, intelligentes, sicheres und nachhaltiges TEN-V-Netz verfügen müssen, das die Mobilität, die Konnektivität und die territoriale Zugänglichkeit in der gesamten EU, insbesondere in Randgebieten, auf Inseln und in Gebieten in äußerster Randlage, erleichtert, damit der europäische und der internationale Tourismus gefördert und angekurbelt wird; fordert die Kommission auf, mögliche Synergien mit dem EuroVelo und seinen 16 Korridoren zu prüfen, insbesondere durch eine Erhöhung der finanziellen Unterstützung, um den lokalen und umweltfreundlichen Fahrradtourismus in Europa zu fördern;

Mittwoch, 20. Januar 2021

Strategische Ausrichtung

45. hebt hervor, dass es für die EU von strategischer Bedeutung ist, im Rahmen des TEN-V engmaschige Verkehrsverbindungen mit Drittländern aufrechtzuerhalten und die Partnerländer der Europäischen Freihandelszone (EFTA), die Länder des westlichen Balkans und der südosteuropäischen Verkehrsgemeinschaft sowie die Länder der Östlichen Partnerschaft weiter einzubinden und eine bessere Anbindung an die Randgebiete der EU zu fördern; hält es angesichts der strategischen Investitionen und des zunehmenden Einflusses von Drittländern in dieser Region ferner für zweckdienlich, ihre TEN-V-Verkehrsverbindungen auf die Bewerberländer, die Länder des südlichen Mittelmeerraums und die Länder der Östlichen Partnerschaft und Asien auszudehnen, und zwar entsprechend EU-Standards und der Zusicherung der Gegenseitigkeit; betont ferner, dass das Mittelmeer für die Union von strategischer Bedeutung ist und dass die Infrastruktur der Länder des südlichen Mittelmeerraums und der Inselregionen der EU gestärkt werden muss;

46. weist darauf hin, wie wichtig es ist, die TEN-V-Verbindungen mit dem Vereinigten Königreich aufrechtzuerhalten, beginnend mit seiner Anerkennung als „Nachbarland“ im Sinne von Artikel 3 Buchstabe b der TEN-V-Verordnung, und gleichzeitig die Umsetzung und Fertigstellung gemeinsam vereinbarter TEN-V-Infrastrukturvorhaben sicherzustellen und dafür zu sorgen, dass sich das Vereinigte Königreich an der Finanzierung dieser Verbindung beteiligt; fordert die Kommission auf, den Außengrenzen der EU besondere Aufmerksamkeit zu widmen und die Auswirkungen des Austritts des Vereinigten Königreichs auf die Grenzregionen zu überwachen; weist auf die wichtige Rolle des Vereinigten Königreichs und der sogenannten Landbrücke als Teil des TEN-V-Netzes hin und nimmt die negativen Auswirkungen des Brexits auf die Konnektivität, die Zugänglichkeit und den wirtschaftlichen Zusammenhalt zwischen Irland und Kontinentaleuropa sowie auf der gesamten irischen Insel zur Kenntnis; fordert die Kommission auf, die effektive Anbindung Irlands an das europäische Festland unter besonderer Berücksichtigung der Seeverkehrswege durch das Kern- und Gesamtnetz sicherzustellen, unabhängig davon, wie die künftigen Beziehungen zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich aussehen werden;

47. hebt hervor, dass das TEN-V mit seinen wichtigsten Knotenpunkten eine strategische Funktion für die Union hat; fordert die Kommission mit Nachdruck auf, Pläne für den Schutz von strategischen Infrastrukturen und des TEN-V insgesamt aufzustellen; fordert die Kommission auf, dafür Sorge zu tragen, dass das strategische Interesse der EU, das Verbot von Preisdumping, die uneingeschränkte Einhaltung hoher europäischer Arbeitsstandards und der Grundsatz der Gegenseitigkeit in Bezug auf den Zugang zu öffentlichen Aufträgen bei Vergabeverfahren für TEN-V-Projekte uneingeschränkt zum Tragen kommen;

48. betont, wie wichtig es ist, die Synergien zwischen den transeuropäischen Netzen in den Bereichen Verkehr, Energie und Telekommunikation sowie zwischen ihren jeweiligen Korridoren zu erhöhen, um einen reibungslosen Marktzugang und den Vertrieb alternativer Kraftstoffe für den Verkehr sicherzustellen und den sich entwickelnden digitalen Bedürfnissen des Verkehrssektors und seiner Nutzer Rechnung zu tragen;

49. hebt hervor, dass die Verkehrsinfrastrukturpolitik eine klare Chance bietet, die Synergien zwischen dem Verteidigungsbedarf und dem TEN-V zu stärken, wobei das übergeordnete Ziel darin besteht, die militärische Mobilität in der gesamten Union unter Berücksichtigung der geografischen Ausgewogenheit und des potenziellen Nutzens für den Katastrophenschutz zu verbessern; besteht darauf, dass die Verkehrsinfrastruktur in den Abschnitten des transeuropäischen Netzes, die als geeignet für eine doppelte Nutzung ermittelt wurden, strikt nach dem Grundsatz der Doppelnutzung angepasst werden sollte, um sowohl zivilen als auch militärischen Erfordernissen gerecht zu werden; fordert die Kommission auf, ihren ursprünglichen Vorschlag für die Finanzierung der militärischen Mobilität im Rahmen des MFR 2021–2027 beizubehalten;

o

o o

50. beauftragt seinen Präsidenten, diese Entschließung dem Rat und der Kommission sowie den Regierungen und Parlamenten der Mitgliedstaaten zu übermitteln.