



---

ANGENOMMENE TEXTE

---

**P8\_TA(2018)0200**

**Kohäsionspolitik und das thematische Ziel „Förderung von Nachhaltigkeit im Verkehr und Beseitigung von Engpässen in wichtigen Netzinfrastrukturen“**

**Entschließung des Europäischen Parlaments vom 3. Mai 2018 zur Umsetzung der Kohäsionspolitik und die Verwirklichung des thematischen Ziels „Förderung von Nachhaltigkeit im Verkehr und Beseitigung von Engpässen in wichtigen Netzinfrastrukturen“ – (Artikel 9 Absatz 7 der Verordnung mit gemeinsamen Bestimmungen) (2017/2285(INI))**

*Das Europäische Parlament,*

- unter Hinweis auf die Kohäsionspolitik und das thematische Ziel „Förderung von Nachhaltigkeit im Verkehr und Beseitigung von Engpässen in wichtigen Netzinfrastrukturen“ (Artikel 9 Absatz 7 der Verordnung mit gemeinsamen Bestimmungen) (EU) Nr. 1303/2013<sup>1</sup>,
- unter Hinweis auf die Verordnung mit gemeinsamen Bestimmungen und insbesondere auf Artikel 37 über von den ESI-Fonds unterstützte Finanzinstrumente,
- unter Hinweis auf die Verordnung (EU) Nr. 1301/2013 über den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung und insbesondere auf Artikel 5 Absatz 7 über die Förderung von Nachhaltigkeit im Verkehr und die Beseitigung von Engpässen in wichtigen Netzinfrastrukturen<sup>2</sup>,
- unter Hinweis auf die Verordnung (EU) Nr. 1300/2013 über den Kohäsionsfonds und insbesondere auf Artikel 4 Buchstabe d über die Förderung von Nachhaltigkeit im Verkehr und die Beseitigung von Engpässen in wichtigen Netzinfrastrukturen<sup>3</sup>,
- 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<sup>4</sup>,
- unter Hinweis auf die Verordnung (EU) Nr. 1316/2013 des Europäischen Parlaments

---

<sup>1</sup> ABl. L 347 vom 20.12.2013, S. 320.

<sup>2</sup> ABl. L 347 vom 20.12.2013, S. 289.

<sup>3</sup> ABl. L 347 vom 20.12.2013, S. 281.

<sup>4</sup> ABl. L 348 vom 20.12.2013, S. 1.

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<sup>1</sup>,

- unter Hinweis auf den Beschluss Nr. 1386/2013/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. November 2013 über ein allgemeines Umweltaktionsprogramm der Union für die Zeit bis 2020 „Gut leben innerhalb der Belastbarkeitsgrenzen unseres Planeten“<sup>2</sup>,
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 13. März 2018 zu strukturschwachen Gebieten in der EU<sup>3</sup>,
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 6. Juli 2017 zur Förderung von Kohäsion und Entwicklung in den Gebieten in äußerster Randlage der EU und der Umsetzung von Artikel 349 AEUV<sup>4</sup>,
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 18. Mai 2017 zu dem Thema „Der richtige Finanzierungsmix für Europas Regionen: Schaffung eines ausgewogenen Verhältnisses zwischen Finanzierungsinstrumenten und Finanzhilfen im Rahmen der EU-Kohäsionspolitik“<sup>5</sup>,
- 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<sup>6</sup>,
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 22. April 2009 zu dem Grünbuch über die künftige Politik im Bereich des transeuropäischen Verkehrsnetzes<sup>7</sup>,
- unter Hinweis auf den siebten Bericht der Kommission vom 9. Oktober 2017 über den wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalt mit dem Titel „Meine Region, mein Europa, unsere Zukunft“ (COM(2017)0583),
- unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission vom 6. Februar 2018 mit dem Titel „Eine glaubwürdige Erweiterungsperspektive für und ein verstärktes Engagement der EU gegenüber dem westlichen Balkan“ (COM(2018)0065),
- unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission vom 24. Oktober 2017 mit dem Titel „Eine verstärkte und erneuerte Partnerschaft mit den Gebieten in äußerster Randlage der EU“ (COM(2017)0623),
- unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission vom 20. September 2017 mit dem Titel „Stärkung von Wachstum und Zusammenhalt in den EU-Grenzregionen“ (COM(2017)0534),

---

<sup>1</sup> ABl. L 348 vom 20.12.2013, S. 129.

<sup>2</sup> ABl. L 354 vom 28.12.2013, S. 171.

<sup>3</sup> Angenommene Texte, P8\_TA(2018)0067.

<sup>4</sup> Angenommene Texte, P8\_TA(2017)0316.

<sup>5</sup> Angenommene Texte, P8\_TA(2017)0222.

<sup>6</sup> ABl. C 316 vom 22.9.2017, S. 155.

<sup>7</sup> ABl. C 184E vom 8.7.2010, S. 35.

- unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission vom 17. Dezember 2013 mit dem Titel „Gemeinsam für eine wettbewerbsfähige und ressourceneffiziente Mobilität in der Stadt“ (COM(2013)0913),
- unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission vom 8. März 2011 mit dem Titel „Fahrplan für den Übergang zu einer wettbewerbsfähigen CO<sub>2</sub>-armen Wirtschaft bis 2050“ (COM(2011)0112),
- unter Hinweis auf das Weißbuch der Kommission vom 28. März 2011 mit dem Titel „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ (COM(2011)0144),
- unter Hinweis auf das Grünbuch der Kommission vom 4. Februar 2009 mit dem Titel „TEN-V: Überprüfung der Politik – Ein besser integriertes transeuropäisches Verkehrsnetz im Dienst der gemeinsamen Verkehrspolitik“ (COM(2009)0044),
- unter Hinweis auf den Synthesebericht der Kommission vom August 2016 mit dem Titel „Work Package 1: Ex post evaluation of Cohesion Policy programmes 2007–2013, focusing on the European Regional Development Fund (ERDF) and the Cohesion Fund (CF)“ (Arbeitspaket 1: Synthesebericht – Ex-post-Bewertung der kohäsionspolitischen Programme für den Zeitraum 2007–2013 mit den Schwerpunkten Europäischer Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) und Kohäsionsfonds),
- unter Hinweis auf den Synthesebericht der Kommission vom Juni 2016 mit dem Titel „Regional development trends in the EU – Work Package 1: Synthesis report: Ex post evaluation of Cohesion Policy programmes 2007–2013, focusing on the European Regional Development Fund (ERDF) and the Cohesion Fund (CF)“ (Tendenzen bei der regionalen Entwicklung in der EU – Arbeitspaket 1: Synthesebericht – Ex-post-Bewertung der kohäsionspolitischen Programme für den Zeitraum 2007–2013 mit den Schwerpunkten Europäischer Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) und Kohäsionsfonds),
- unter Hinweis auf den Abschlussbericht der Kommission vom Mai 2016 mit dem Titel „Work Package 5: Ex post evaluation of Cohesion Policy programmes 2007–2013, focusing on the European Regional Development Fund (ERDF) and the Cohesion Fund (CF)“ (Arbeitspaket 5: Ex-post-Bewertung der kohäsionspolitischen Programme für den Zeitraum 2007–2013 mit den Schwerpunkten Europäischer Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) und Kohäsionsfonds),
- unter Hinweis auf die Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen vom 10. April 2017 mit dem Titel „Competitiveness in low-income and low-growth regions: The lagging regions report“ (Wettbewerbsfähigkeit in einkommens- und wachstumsschwachen Regionen – Bericht über strukturschwache Gebiete), SWD(2017)0132,
- unter Hinweis auf die Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen vom 4. Mai 2010 mit dem Titel „Konsultation über die künftige Politik für das transeuropäische Verkehrsnetz“ (COM(2010)0212),
- unter Hinweis auf den Bericht der Europäischen Umweltagentur mit dem Titel

- „Approximated European Union greenhouse gas inventory: Proxy GHG emission estimates for 2016“ (Überschlägige Bestandsaufnahme der Europäischen Union für Treibhausgase: Schätzungen des Ausstoßes von Treibhausgasen für 2016),
- unter Hinweis auf die Studie der Fachabteilung B: Struktur- und Kohäsionspolitik der Generaldirektion Interne Politikbereiche des Europäischen Parlaments vom März 2016 mit dem Titel „The world is changing, transport, too“ (Welt und Verkehr im Wandel),
  - unter Hinweis auf die Studie der Fachabteilung B: Struktur- und Kohäsionspolitik der Generaldirektion Interne Politikbereiche des Europäischen Parlaments vom Januar 2010 mit dem Titel „The future of the EU’s transport infrastructure“ (Die Zukunft der Verkehrsinfrastruktur der EU),
  - unter Hinweis auf den Eurostat-Statistikband aus dem Jahre 2016 mit dem Titel „Energy, transport and environment indicators – 2016 edition“ (Energie-, Verkehrs- und Umweltindikatoren – Ausgabe 2016),
  - gestützt auf Artikel 52 seiner Geschäftsordnung sowie auf Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe e und Anlage 3 des Beschlusses der Konferenz der Präsidenten vom 12. Dezember 2002 über das Verfahren für die Genehmigung zur Ausarbeitung von Initiativberichten,
  - unter Hinweis auf den Bericht des Ausschusses für regionale Entwicklung und die Stellungnahme des Ausschusses für Verkehr und Tourismus (A8-0136/2018),
- A. in der Erwägung, dass die Investitionen in das thematische Ziel Nr. 7 durch die thematische Konzentration, die auf die Steigerung der Wirksamkeit der europäischen Struktur- und Investitionsfonds (ESI-Fonds) und auf die Unterstützung der Regionen in ihren Bemühungen um die Umsetzung der Strategie Europa 2020 abzielt, bewusst auf die Verbesserung der Qualität der Verkehrsinfrastruktur und die effiziente Nutzung der vorhandenen Infrastruktur ausgerichtet wurden;
- B. in der Erwägung, dass der Kohäsionsfonds und der EFRE den Ausbau sowohl des TEN-V-Netzes als auch der darüber hinausgehenden regionalen und lokalen Verkehrsinfrastruktur insbesondere in weniger entwickelten Mitgliedstaaten und Regionen unterstützen, in denen nach wie vor erhebliche Bemühungen um die Herstellung fehlender Verbindungen, die Beseitigung von Engpässen und die Modernisierung des rollenden Materials erforderlich sind;
- C. in der Erwägung, dass der Verkehrssektor und seine Infrastruktur grundlegende und wichtige Faktoren für die Entwicklung eines Landes und für das Wohlergehen der Bevölkerung der Mitgliedstaaten sind, weshalb der Verkehrssektor nach wie vor eine der wichtigsten Branchen für Investitionen ist und im Wege der Stärkung des wirtschaftlichen Potenzials sämtlicher Regionen der EU zu Wachstum, Wettbewerbsfähigkeit und Entwicklung beiträgt, den wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalt und den Binnenmarkt fördert und auf diese Weise Zusammenhalt, Integration und soziale und wirtschaftliche Inklusion ermöglicht, die Ungleichgewichte zwischen Regionen bekämpft, den Zugang zu Dienstleistungen und Ausbildungsangeboten in den derzeit von Abwanderung bedrohten Gebieten in äußerster Randlage erleichtert und Netzwerke für die Gründung oder den Aufbau von Unternehmen stärkt;

- D. in der Erwägung, dass im Zeitraum 2007–2013 81 Mrd. EUR oder nahezu ein Drittel (31 %) der Mittel aus den ESI-Fonds in die Verkehrsinfrastruktur investiert wurden; in der Erwägung, dass die stärksten positiven Auswirkungen von Investitionen in die EU-Verkehrsinfrastruktur vor allem und ganz konkret in Mittel- und Osteuropa sichtbar sind, wohin 69 % der gesamten Mittel für den Verkehr geflossen sind;
- E. in der Erwägung, dass sich der Mehrjährige Finanzrahmen 2014–2020 durch aufgestockte Mittel für die ESI-Fonds und für die Fazilität „Connecting Europe“ auszeichnet; in der Erwägung, dass es trotz der abträglichen Auswirkungen der jüngsten Wirtschafts- und Finanzkrise und der Verspätungen bei der Umsetzung des Programmplanungszeitraums keine wesentlichen negativen Auswirkungen auf die Investitionen im Verkehrsbereich gibt; in der Erwägung, dass Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur der EU eine der Maßnahmen sind, die den höchsten Mehrwert für die EU erbringen, da aufgrund des Ausstrahlungseffekts unter anderem innerhalb des Binnenmarkts alle Mitgliedstaaten zu tatsächlichen Nettotonutznießern der Investitionen werden;
- F. in der Erwägung, dass erfolgreiche, durch den EU-Haushalt abgesicherte Straßen-, Schienen- und Hafensprojekte einen Beitrag zu Wirtschaft, Wachstum, Industrie, Export, Tourismus, Handel und Beschäftigung sowie zur Belebung von Regionen und zur Umkehr von Abwanderungstendenzen leisten; in der Erwägung, dass es Beispiele für EU-Mehrwert gibt wie etwa die Modernisierung der Eisenbahntrasse E30/C-E30 von Krakau nach Rzeszów in Polen, die Bahnstrecke von Sofia nach Plovdiv in Bulgarien, den City-Tunnel in Leipzig (Module 5 und 6), die Modernisierung der Eisenbahntrasse von Votice nach Benešov u Prahy in der Tschechischen Republik, die Sanierung des Knotenpunktes Ülemiste in Tallinn (Estland), die Erneuerung der Nationalstraße DN6 von Alexandria nach Craiova in Rumänien, die Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnstrecke von Madrid nach Valencia und Murcia in Spanien, die Fertigstellung der Thrakien-Autobahn von Sofia zum Schwarzmeerbahnhof Burgas, die U-Bahn-Linie 4 in Budapest (Ungarn), die U-Bahn-Linien in Sofia (Bulgarien) und viele mehr;
- G. in der Erwägung, dass das TEN-V und die Verkehrsinfrastruktur wie Straßen, Investitionen in (Hochgeschwindigkeits-)Bahntrassen, Wasserstraßen und Einrichtungen des Luftverkehrs zu den Prioritäten der EU gehören und dass die Lücke im Falle unzureichender EU-Investitionen durch höhere ausländische Direktinvestitionen geschlossen werden dürfte, was zu einer Verlagerung von Gewinnen, Steuern und Beschäftigungsmöglichkeiten in Drittstaaten führen und möglicherweise die Abhängigkeit und die makroökonomische Instabilität der einzelnen Regionen verstärken dürfte; in der Erwägung, dass durch einen solcher Prozess die Präsenz und die Maßnahmen der Union in den Regionen langfristig untergraben würden und Fragmentierung und Ungleichheit bewirkt würden;
- H. in der Erwägung, dass zum Ausbau der Kernnetzkorridore weitere zentrale Bestandteile wie die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (Lademöglichkeiten) und intelligente und innovative Verkehrssysteme gehören und dass er als Wegbereiter für die Senkung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes des Verkehrssystems in seiner Gesamtheit unersetzlich ist;
- I. in der Erwägung, dass intelligente, zukunftssichere, nachhaltige und vollständig verknüpfte Verkehrs-, Energie- und Datennetze eine notwendige Voraussetzung für die Vollendung und das reibungslose Funktionieren des EU-Binnenmarkts und für die Anbindung der EU an den Weltmarkt sind; in der Erwägung, dass diese Netze echte

Lebensadern für das Produktivitätswachstum in der EU, für den territorialen Zusammenhalt und für das Wohlergehen ihrer Bürger sind;

- J. in der Erwägung, dass eine stärker integrierte Herangehensweise an die Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur Engpässe beseitigen, die multimodale Anbindung verbessern und die Investitionen in die Verlagerung von der Straße auf die Schiene sowie in umweltfreundliche Fahrzeuge wie etwa Elektrofahrzeuge und in Schienen- und Wasserwege erhöhen wird; in der Erwägung, dass dies eine Energiediversifizierung des Verkehrs und umweltfreundlichere Verkehrsnetze bewirken wird, wobei gleichzeitig Treibhausgasemissionen gesenkt werden, die Luftqualität verbessert wird und Anreize für zusätzliche Maßnahmen zur Bekämpfung des Klimawandels gesetzt werden;
- K. in der Erwägung, dass Verkehr ein wichtiger Baustein der Energie- und Klimapolitik der EU ist, und in der Erwägung, dass die Zielvorgaben der EU für einen Mindestanteil an erneuerbaren Energiequellen und für die Verringerung von Treibhausgasemissionen nicht ohne einen bedeutenden Beitrag des Verkehrssektors erreicht werden können;
  - 1. unterstreicht, dass die Fazilität „Connecting Europe“, der Kohäsionsfonds und der EFRE im nächsten Programmplanungszeitraum weiterhin die wichtigsten Quellen der EU für Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur im Rahmen des thematischen Ziels „Förderung von Nachhaltigkeit im Verkehr und Beseitigung von Engpässen in wichtigen Netzinfrastrukturen“ bleiben sollten; schlägt vor, dass diese Finanzierungsquellen aufgrund des mit ihrer Hilfe erzeugten hohen Mehrwerts für die Europäische Union und der weitreichenden Ausstrahlungseffekte auch künftig allen Mitgliedstaaten und Regionen der EU zur Verfügung stehen und diese ausgewogen berücksichtigen sollten, um zur Umsetzung der Kohäsionspolitik der EU beizutragen;
  - 2. weist darauf hin, dass die Interventionslogik hinter den Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur der EU auch künftig auf einer ausgewogenen Kombination zentral und geteilt verwalteter Mittel basieren sollte, damit den strategischen Belangen Rechnung getragen und gleichzeitig der Finanzierungsbedarf gedeckt wird; weist darauf hin, dass mit der Fazilität „Connecting Europe“ das Ziel verfolgt wird, die EU-weite Priorität der TEN-V-Kernkorridore einschließlich sicherheitsbezogener, technologieinnovativer und ökologischer Aspekte zentral zu fördern; weist außerdem darauf hin, dass der EFRE und der Kohäsionsfonds eine ausgeprägte regionale Dimension aufweisen, mit der auf den Bedarf auf lokaler Ebene (städtische und stadtnahe Gebiete) und auf regionale Besonderheiten eingegangen wird; stellt fest, dass mit ihrer Hilfe die Anbindung an das TEN-V und die Mobilität über sekundäre und tertiäre Knotenpunkte und multimodale Umschlagseinrichtungen (TEN-V-Gesamtnetz) gefördert werden; betont in diesem Zusammenhang, dass die entsprechende Mittelausstattung für diese drei Finanzierungsquellen ausgewogen aufgestockt werden muss, um eine asymmetrische Aufteilung der Investitionen zwischen den einzelnen Ebenen zu verhindern; fordert die Kommission auf, vereinfachte, zeitnahe und flexible Verfahren für die Übertragbarkeit von Ressourcen zwischen Regionen, operationellen Programmen und Schwerpunktprogrammen im Rahmen der ESI-Fonds zu ermöglichen, damit auf die sich verändernden wirtschaftlichen Gegebenheiten und regionalen Anforderungen in angemessener Weise eingegangen werden kann;
  - 3. ist der Auffassung, dass die Funktion zusätzlicher Finanzierungsquellen wie etwa des Europäischen Fonds für strategische Investitionen (EFSI) und von Finanzierungsinstrumenten so festgelegt werden muss, dass diese Finanzierungsquellen

den EFRE und den Kohäsionsfonds ergänzen und dass sie zusätzlich zur Darlehensvergabe der EIB in Anspruch genommen werden können; weist darauf hin, dass mit dem Aufruf zur Einreichung von Mischfinanzierungsanträgen im Bereich Verkehr im Jahr 2017 für die Fazilität „Connecting Europe“ ebenfalls auf die Stärkung dieser Synergien abgezielt wurde, wobei aber auch ein Austausch bewährter Verfahren zwischen den Mitgliedstaaten und eine weitere Kapazitätsförderung vonnöten sind; betont in diesem Zusammenhang, dass der EFSI als Plattform für öffentlich-private Partnerschaften (ÖPP) bei der Anpassung der Finanzinstrumente an private Investitionen und eine nationale bzw. regionale Finanzierung auf Projektebene dienen sollte; weist darauf hin, dass bankfähige Infrastrukturprojekte zusätzlich zu Finanzierungen aus dem EFRE, dem Kohäsionsfonds oder der Fazilität „Connecting Europe“ in erster Linie durch Kredite, EU-Garantien oder Mischfinanzierungen gefördert werden sollten; ist jedoch der Auffassung, dass Finanzhilfen auch künftig die wichtigste Finanzierungsquelle für Investitionen zur Finanzierung eines nachhaltigen öffentlichen Verkehrs sein sollten;

4. weist darauf hin, dass bei Infrastrukturen zunächst der Bedarf und die künftigen Erfordernisse objektiv quantifiziert werden müssen, bevor das Budget und die Verfahren für die Realisierung festgelegt werden können; betont, dass es innerhalb dieser Ziele für wichtige Netzinfrastrukturen möglich sein sollte, im Rahmen der Kriterien für die Förderfähigkeit durch den EFRE und den Kohäsionsfonds den bestehenden Bedarf auf der geeigneten territorialen Ebene zu berücksichtigen; stellt ferner fest, dass anhand der Modellierung von transeuropäischen, regionalen und lokalen Verkehrsnetzen wirkungsvoll demonstriert werden kann, wo mit Investitionen der größte europäische Mehrwert geschaffen werden dürfte;
5. fordert die Kommission auf, im Interesse der Förderung eines nachhaltigen Verkehrs und der Beseitigung von Engpässen in wichtigen Netzinfrastrukturen eine Checkliste der Kriterien für die Förderfähigkeit auszuarbeiten, die dem lokalen und regionalen Bedarf hinsichtlich der Verkehrsinfrastruktur besser gerecht wird, damit ein Beitrag zur Feststellung des Gesamtbudgets für den Verkehr, der benötigten Investitionen und der zu verfolgenden Prioritäten geleistet wird; hält es für geboten, die Daten aus dem EU-Verkehrsanzeiger als Grundlage heranzuziehen, der hochwertig, zuverlässig, aktuell, strukturiert und verfügbar ist; stellt außerdem fest, dass diese Checkliste Punkte wie etwa die multimodale Anbindung, lokale und regionale Besonderheiten, die Verfügbarkeit alternativer Verkehrsträger, die Straßen- und Schienenverkehrssicherheit und Umweltauswirkungen umfassen kann;
6. hält stärker integrierte Investitionen in grundlegende Verkehrsinfrastrukturen in weniger entwickelten Regionen sowie in schlecht zugänglichen Berggebieten, abgelegenen und entvölkerten Gegenden und Gebieten in äußerster Randlage für geboten, wofür es gezielterer Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur im Rahmen des EFRE, der Fazilität „Connecting Europe“ und des Kohäsionsfonds bedarf, sofern der EU-Mehrwert durch eine angemessene Kosten-Nutzen-Analyse nachgewiesen wurde, und weist darauf hin, dass verstärkt auf die multimodale Anbindung hingearbeitet werden muss; hebt hervor, dass ein einfacherer Zugang zu diesen Regionen eine Voraussetzung für deren wirtschaftliche Entwicklung ist; fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, im Wege einer öffentlichen Anhörung vor der Umsetzung eines Projekts eine aktivere Beteiligung des öffentlichen Sektors an Verkehrslösungen auf nationaler, regionaler und lokaler Ebene sowie in Städten und ländlichen Gebieten anzuregen, damit die Verkehrsinvestitionen bestmöglich getätigt werden;

7. weist darauf hin, dass nachhaltige Innovationen im Verkehrsbereich Synergien zwischen den drei wichtigsten Instrumenten – den ESI-Fonds, der Fazilität „Connecting Europe“ sowie Horizont 2020 bzw. seinem Nachfolger – und ihre gegenseitige Ergänzung erfordern;
8. fordert, dass die Unterstützung aus dem EFRE für die Europäische Territoriale Zusammenarbeit durch die Bereitstellung zusätzlicher Mittel gestärkt wird, wobei der Schwerpunkt auf Investitionen in wichtige nachhaltige Verkehrsinfrastrukturprojekte (wie grenzüberschreitende Wasserstraßen, Häfen, Brücken, Bahnverbindungen, die Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger sowie Umschlagseinrichtungen usw.) gelegt werden muss; ist der Auffassung, dass der Schwerpunkt auf der Anbindung in Grenzregionen, einschließlich der EU-Außengrenzen, sowie auf beratender Unterstützung und dem Aufbau von Kapazitäten auf Projektebene liegen sollte; fordert den Abbau von Hindernissen, damit Investitionen und insbesondere grenzüberschreitende Investitionen (in Wasserstraßen sowie den Schienen- und Straßenverkehr) und der Zugang zu externen Märkten erleichtert werden;
9. fordert im Zusammenhang mit integrierten Verkehrsprojekten zur Schließung der Lücken in der Verkehrsinfrastruktur mit dem westlichen Balkan auf, und zwar durch die Konzentration auf zusätzliche Investitionen in die Anbindung und auf die Beseitigung von Engpässen in der Verkehrsinfrastruktur, was insbesondere vor dem Hintergrund der Mitteilung der Kommission zur europäischen Perspektive gegenüber dem westlichen Balkan zu sehen ist; erinnert in diesem Zusammenhang an die große Bedeutung der Europäischen Territorialen Zusammenarbeit und der makroregionalen Strategien für integrierte Verkehrsprojekte und stellt fest, dass Verkehrspläne und -projekte besser aufeinander abgestimmt werden müssen, damit Lücken im Verkehrsnetz beispielsweise mit dem Westlichen Balkan geschlossen werden; verweist in diesem Zusammenhang außerdem darauf, dass Seehäfen und Wasserstraßen sehr oft grenzüberschreitende Einrichtungen sind und vom gleichen Kofinanzierungssatz profitieren sollten wie grenzüberschreitende Schienen- und Straßenprojekte;
10. betont, dass der Klimaschutz im Zusammenhang mit dem Nachhaltigkeitsziel im Verkehr in die Kohäsionspolitik integriert werden muss, damit die Ziele der Union im Bereich der Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen verwirklicht werden können; fordert die Kommission auf, den Mitgliedstaaten vorzuschreiben, dass sie die umweltrechtlichen Vorschriften der Union in die Beschlussfassung und die Planung förderfähiger Projekte aufnehmen, und zwar insbesondere in den Bereichen Natura 2000, strategische Umweltprüfung, Umweltverträglichkeitsprüfung, Luftqualität, Wasserrahmenrichtlinie, Habitat-Richtlinie, Vogelschutzrichtlinie sowie bei dem Berichterstattungssystem Verkehr und Umwelt (TERM) der Europäischen Umweltagentur;
11. hebt hervor, dass die Etablierung eines intelligenten Verkehrsmanagements unter anderem im Wege der Digitalisierung stärker vorangetrieben werden sollte, indem die bestehende Infrastruktur effizienter genutzt wird und eine Umlenkung hin zu verkehrsschwachen Zeiten erfolgt;
12. fordert eine angemessene und ambitionierte gemeinsame europäische Verkehrspolitik auf der Grundlage eines Finanzierungsrahmens, der in die Instrumente der EU im Verkehrsbereich integriert und auf sie abgestimmt ist; vertritt die Ansicht, dass die thematische Konzentration beibehalten werden sollte, damit auf der Projektebene Vereinfachungen und Synergien zwischen den einzelnen Finanzierungsquellen erzielt



werden können; schlägt vor, ein einheitliches Regelwerk für alle Finanzierungsquellen zu schaffen, das für alle thematischen Ziele gilt; erachtet es für notwendig, die Verfahren für die Vergabe öffentlicher Aufträge und die Verfahren zur Kontrolle der Einhaltung der Vorschriften über staatliche Beihilfen zu straffen, zu harmonisieren und zu beschleunigen;

13. ersucht die Kommission und die Mitgliedstaaten, auch künftig im nächsten Programmplanungszeitraum Projekte nach dem Grundsatz, wonach ungenutzte Mittel verfallen, zu kofinanzieren;
14. begrüßt die Arbeit im Rahmen des Instruments „Gemeinsame Hilfe bei der Unterstützung von Projekten in europäischen Regionen“ (JASPERS), des Europäischen Kompetenzzentrums im Bereich öffentlich-privater Partnerschaften (EPEC) und der europäischen Plattform für Investitionsberatung (EIAH); erwartet jedoch, dass im Rahmen der Tätigkeiten der EIB-Gruppe im Bereich Verkehrsinfrastruktur innerhalb der EU wesentlich umfangreichere Mittel dafür bereitgestellt werden, lokalen, regionalen und nationalen Behörden bereits zu einem früheren Zeitpunkt im Prozess der Identifizierung und Vorabbewertung der Projekte mit einem europäischen Mehrwert umfassende beratende Unterstützung zu leisten;
15. fordert die Kommission auf, innerhalb des Rahmens der neuen Verordnung(en) über die Kohäsionspolitik für den Zeitraum nach 2020 eine stärkere Zweckbindung der verfügbaren Mittel für Städte für gemeinsame Infrastruktur- oder Technologievorhaben, die zu einer Dekarbonisierung des städtischen Verkehrs und zur Reduzierung der von Straßenfahrzeugen verursachten Luftverschmutzung beitragen würden, vorzuschlagen;
16. unterstützt im Einklang mit der Erklärung von Valletta zur Straßenverkehrssicherheit die Zuteilung angemessener Mittel für Forschung, Programme und Projekte zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit in Europa;
17. betont, dass Ressourcen zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität in Städten, der Entwicklung intelligenter Verkehrssysteme, von Projekten für Radfahrer und Fußgänger und eines verbesserten Zugangs von Menschen mit Behinderungen zu Verkehrsmitteln zur Verfügung gestellt werden müssen;
18. beauftragt seinen Präsidenten, diese Entschliebung dem Rat und der Kommission sowie dem Europäischen Ausschuss der Regionen, dem Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss sowie den Regierungen und den nationalen und regionalen Parlamenten der Mitgliedstaaten zu übermitteln.