



Plenarsitzungsdokument

**B8-0242/2018 }
B8-0245/2018 }
B8-0246/2018 } RC1**

29.5.2018

GEMEINSAMER ENTSCHLIESSUNGSANTRAG

eingereicht gemäß Artikel 123 Absätze 2 und 4 der Geschäftsordnung

anstelle der folgenden Entschließungsanträge:

B8-0242/2018 (PPE)

B8-0245/2018 (ECR)

B8-0246/2018 (S&D)

zur Verkehrssparte der Fazilität „Connecting Europe“ nach 2020
(2018/2718(RSP))

**Marian-Jean Marinescu, Wim van de Camp, Ivo Belet, Cláudia Monteiro
de Aguiar, Markus Pieper, Dieter-Lebrecht Koch**

im Namen der PPE-Fraktion

Ismail Ertug, Inés Ayala Sender

im Namen der S&D-Fraktion

Roberts Zīle, Zdzisław Krasnodębski

im Namen der ECR-Fraktion

Pavel Telička, Dominique Riquet, Gesine Meissner, Izaskun Bilbao

Barandica, Matthijs van Miltenburg

im Namen der ALDE-Fraktion

**Entschließung des Europäischen Parlaments zur Verkehrssparte der Fazilität
„Connecting Europe“ nach 2020
(2018/2718(RSP))**

Das Europäische Parlament,

- unter Hinweis auf Artikel 311, 312 und 323 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV),
- unter Hinweis auf die Verordnung (EU, Euratom) Nr. 1311/2013 des Rates vom 2. Dezember 2013 zur Festlegung des mehrjährigen Finanzrahmens für die Jahre 2014–2020¹ und deren spätere Änderung durch die Verordnung (EU, Euratom) 2017/1123 des Rates vom 20. Juni 2017²,
- gestützt auf die Interinstitutionelle Vereinbarung vom 2. Dezember 2013 zwischen dem Europäischen Parlament, dem Rat und der Kommission über die Haushaltsdisziplin, die Zusammenarbeit im Haushaltsbereich und die wirtschaftliche Haushaltsführung³,
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 6. Juli 2016 zur Vorbereitung der Überarbeitung des MFR 2014–2020 nach der Wahl: Beitrag des Parlaments im Vorfeld des Kommissionsvorschlags⁴,
- unter Hinweis auf das Reflexionspapier der Kommission vom 28. Juni 2017 über die Zukunft der EU-Finzen (COM(2017)0358),
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 24. Oktober 2017 zu dem Reflexionspapier über die Zukunft der EU-Finzen⁵,
- unter Hinweis auf den Vorschlag der Kommission vom 14. September 2016 für eine Verordnung des Rates zur Änderung der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 1311/2013 zur Festlegung des mehrjährigen Finanzrahmens für die Jahre 2014–2020 (COM(2016)0604) und die dazugehörige Arbeitsunterlage der Kommissiionsdienststellen (SWD(2016)0299),
- unter Hinweis auf den Vorschlag der Kommission vom 14. September 2016 für eine Änderung der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 2. Dezember 2013 zwischen dem Europäischen Parlament, dem Rat und der Kommission über die Haushaltsdisziplin, die Zusammenarbeit im Haushaltsbereich und die wirtschaftliche Haushaltsführung (COM(2016)0606),
- unter Hinweis auf die Ratifizierung des Übereinkommens von Paris durch das Europäische Parlament am 4. Oktober 2016 und durch den Rat am 5. Oktober 2016,
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 26. Oktober 2016 zur Halbzeitüberarbeitung

¹ ABl. L 347 vom 20.12.2013, S. 884.

² ABl. L 163 vom 24.6.2017, S. 1.

³ ABl. C 373 vom 20.12.2013, S. 1.

⁴ ABl. C 101 vom 16.3.2018, S. 64.

⁵ Angenommene Texte, P8_TA(2017)0401.

des MFR 2014–2020¹,

- unter Hinweis auf die Stellungnahme des Europäischen Ausschusses der Regionen vom 15. Juni 2016 – Halbzeitüberprüfung des Mehrjährigen Finanzrahmens (MFR)²,
 - unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission vom 2. Mai 2018 mit dem Titel „Ein moderner Haushalt für eine Union, die schützt, stärkt und verteidigt – Mehrjähriger Finanzrahmen 2021–2027“ (COM(2018)0321),
 - unter Hinweis auf die Gemeinsame Mitteilung der Kommission und der Hohen Vertreterin der Union für Außen- und Sicherheitspolitik vom 28. März 2018 mit dem Titel „Aktionsplan zur militärischen Mobilität“ (JOIN(2018)0005),
 - unter Hinweis auf den Bericht der Kommission vom 14. Februar 2018 über die Halbzeitbewertung der Fazilität „Connecting Europe“ (CEF) (COM(2018)0066),
 - gestützt auf Artikel 123 Absätze 2 und 4 seiner Geschäftsordnung,
- A. in der Erwägung, dass Ausbau und Sanierung der Verkehrsinfrastruktur in der EU nach wie vor eher bruchstückhaft sind und eine große Herausforderung im Hinblick auf Kapazitäten und Finanzierung darstellen, jedoch entscheidend sind für die Sicherung von nachhaltigem Wachstum, Arbeitsplätzen und Wettbewerbsfähigkeit sowie sozialem und territorialem Zusammenhalt innerhalb der Union, wodurch Ungleichgewichten zwischen Regionen entgegengewirkt wird;
- B. in der Erwägung, dass es sich bei der Fazilität „Connecting Europe“ um ein gemeinsames, zentral verwaltetes Finanzierungsprogramm handelt, mit dem der Aufbau eines leistungsstarken, nachhaltigen und ineinandergreifenden transeuropäischen Hochleistungsnetzes (TEN) in den Infrastrukturbereichen Verkehr, Energie und digitale Dienste gefördert werden soll;
- C. in der Erwägung, dass die zügige Fertigstellung des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) einen wesentlichen Beitrag zur Verwirklichung der im Übereinkommen von Paris festgelegten Emissionsminderungsziele der EU, zur Dekarbonisierung der europäischen Wirtschaft und zu den „20-20-20“-Zielen der EU im Bereich der Energie- und Klimapolitik leisten wird; in der Erwägung, dass das Kernnetz bis 2030 und das Gesamtnetz bis 2050 fertiggestellt sein sollte;
- D. in der Erwägung, dass jeder zehnte Europäer im Verkehrssektor im weiteren Sinne tätig ist und dass durch Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur neue Arbeitsplätze geschaffen werden, da Schätzungen zufolge mit jeder Milliarde Euro, die in das TEN-V-Kernnetz investiert wird, bis zu 20 000 neue Arbeitsplätze entstehen;
- E. in der Erwägung, dass die Fazilität „Connecting Europe“ in erster Linie darauf abzielt, grenzübergreifende Anbindungen zu fördern, indem multimodale und städtische Knotenpunkte eingerichtet werden, Marktversagen angegangen wird und Engpässe beseitigt werden; in der Erwägung, dass die Fazilität „Connecting Europe“ die Verwirklichung von Projekten gesichert hat, die andernfalls nicht umgesetzt worden

¹ Angenommene Texte, P8_TA(2016)0412.

² ABl. C 17 vom 18.1.2017, S. 20.

wären, und auf diese Weise einen eindeutigen EU-Mehrwert bietet, da sie die transnationale Zusammenarbeit und Abstimmung erleichtert;

- F. in der Erwägung, dass im Zeitraum 2014–2020 der größte Anteil der Mittel aus der Fazilität „Connecting Europe“ dem Bereich Verkehr zugutekommt ist; in der Erwägung, dass der Anteil für den Verkehr in ein allgemeines Budget für alle Mitgliedstaaten und ein Kohäsionsbudget aufgeteilt war, das aus dem Kohäsionsfonds geförderten Mitgliedstaaten zur Verfügung stand und unmittelbar aus dem Kohäsionsfonds übertragen wurde;
- G. in der Erwägung, dass die Fazilität „Connecting Europe“ eines der erfolgreichsten EU-Programme ist, da die Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen in hohem Maße überzeichnet sind; in der Erwägung, dass der Bereich Verkehr der Fazilität „Connecting Europe“ bis Ende 2017 bereits 21,3 Mrd. EUR an Finanzhilfen für TEN-V-Projekte vergeben und insgesamt 41,6 Mrd. EUR an Investitionen mobilisiert hatte; in der Erwägung, dass im Laufe des Jahres 2018 zusätzliche Finanzhilfvereinbarungen für gemischte Projekte unterzeichnet werden, bei denen Finanzhilfen aus der Fazilität „Connecting Europe“ mit privaten Finanzmitteln, unter anderem aus dem Europäischen Fonds für strategische Investitionen (EFSI), kombiniert werden; in der Erwägung, dass das ursprünglich für diese Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen vorgesehene Budget in Höhe von 1 Mrd. EUR im November 2017 um 350 Mio. EUR aufgestockt wurde, um die Priorität „Innovation und neue Technologien“ im Einklang mit den Zielen des Aktionsplans für alternative Kraftstoffe voranzubringen;
- H. in der Erwägung, dass die Einführung des Grundsatzes, wonach ungenutzte Mittel verfallen, entscheidend zum Erfolg der Fazilität „Connecting Europe“ beigetragen hat; jedoch in der Erwägung, dass die Gelder für nicht umgesetzte Projekte zügiger zurückgefordert werden sollten;
- I. in der Erwägung, dass mit der Fazilität „Connecting Europe“ Investitionen in Verkehrsinfrastruktur und -innovationen beschleunigt und Finanzmittel aus dem öffentlichen und aus dem privaten Sektor mobilisiert werden sollen, wobei gleichzeitig die Rechtssicherheit erhöht und der Grundsatz der Technologieneutralität gewahrt wird;
- J. in der Erwägung, dass die Kommission ihre Legislativvorschläge zu europäischen strategischen Investitionen sowie zu einer aktualisierten Fazilität „Connecting Europe“ (CEF) voraussichtlich im Juni 2018 vorlegen wird;
1. hebt hervor, dass Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur bedeuten, dass in langfristiges nachhaltiges Wachstum, Zusammenhalt, Wettbewerbsfähigkeit und Arbeitsplätze investiert wird; unterstreicht deshalb die große strategische Bedeutung des Programms der Fazilität „Connecting Europe“ für die Integration des Binnenmarktes, für intelligente Mobilität und für die Chance für die EU, den Bürgern mit diesem Programm einen spürbaren Mehrwert zu bieten;
 2. betont, dass die Fazilität „Connecting Europe“ ein wirksames und gezieltes Instrument für Investitionen in die transeuropäische Infrastruktur (TEN) in den Bereichen Verkehr, Energie und digitale Dienste war, ist und bleiben muss, um zu den Prioritäten der EU in Bezug auf Arbeitsplätze, Wachstum und Investitionen, den Binnenmarkt, die Energieunion, das Klima und den digitalen Binnenmarkt beizutragen;

3. betont den Erfolg des Programms der Fazilität „Connecting Europe“ im Zeitraum 2014–2020, da es einen beträchtlichen europäischen Mehrwert bietet, indem Konnektivitätsvorhaben mit einer grenzübergreifenden, interoperablen und multimodalen Dimension und Projekte, die die Verbundfähigkeit bei allen Verkehrsträgern – auch in Bezug auf Seeverkehr, Binnenhäfen und Binnenwasserstraßen – stärken, gefördert werden, Vorhaben, die Lücken schließen, Vorrang genießen und Engpässe beseitigt werden, damit ein für alle zugänglicher einheitlicher europäischer Verkehrsraum und ein innovativer Verkehrssektor geschaffen werden; fordert die Kommission auf, den grenzübergreifenden Mehrwert von Knotenpunkten wie etwa Seehäfen zu erhöhen und Projekte, die die Verbundfähigkeit mit Partnerdrittländern erhöhen, zu unterstützen;
4. weist darauf hin, dass der Nutzen und das Potenzial der EU-Investitionen in das TEN-V-Netz erst dann in vollem Umfang zum Tragen kommen können, wenn das Kern- und das Gesamtnetz fertiggestellt sind; fordert die Kommission auf, zu berücksichtigen, dass die Vollendung dieser Netze erhebliche Investitionen erfordern wird, von denen ein Teil von der fortgesetzten Unterstützung der EU abhängen wird, und sie andernfalls zum Stillstand kommen könnten; fordert, dass der Druck aufrechterhalten wird, damit diese Netze spätestens 2030 bzw. 2050 fertiggestellt werden und hierbei stets die Standards des 21. Jahrhunderts eingehalten werden;
5. fordert die Kommission auf, dafür Sorge zu tragen, dass das Programm der Fazilität „Connecting Europe“ im Vorschlag für den MFR 2021–2027 an das laufende Programm anknüpft und die Ambitionen mit Blick auf die politischen Ziele und die Finanzausstattung sogar noch ausgeweitet werden; hebt hervor, dass Investitionen in digitale, innovative und nachhaltige Verkehrsprojekte zügiger getätigt werden müssen, damit Fortschritte mit Blick auf ein umweltgerechteres, wirklich integriertes, modernes, allen zugängliches, sichereres und effizientes Verkehrssystem erzielt werden;
6. stellt fest, dass der entscheidende Anstoß für die meisten der Projekte durch die Unterstützung durch die Fazilität „Connecting Europe“ kam, insbesondere bei Konnektivitätsprojekten auf grenzübergreifender, nationaler, regionaler und lokaler Ebene; hebt hervor, dass sich die Fazilität „Connecting Europe“ als wichtiger Katalysator für öffentliche und private Investitionen erwiesen hat; ist jedoch der Ansicht, dass es weiterer Maßnahmen bedarf, damit ihr Potenzial uneingeschränkt ausgeschöpft werden kann;
7. fordert die Kommission auf, weitere Wege zu prüfen, die Fazilität „Connecting Europe“ als politikgesteuertes Instrument mit konkreten bereichsspezifischen Zielen zu fördern, mit dem komplexe Vorhaben mit einer Dimension grenzübergreifender oder EU-weiter Interoperabilität in Angriff genommen werden;
8. vertritt die Auffassung, dass die Kommission im nächsten MFR an eine umfassende Überprüfung des Zeitraums 2014–2020 und der Auswirkungen der komplexen Beziehung zwischen der Fazilität „Connecting Europe“ und anderen Finanzierungsprogrammen und -instrumenten wie etwa Horizont 2020, den ESI-Fonds und dem EFSI und insbesondere des zwischen der Fazilität „Connecting Europe“ und dem EFSI aufgetretenen Substitutionseffekts anknüpfen, die Fazilität „Connecting Europe“ weiter stärken und für Komplementarität mit anderen Programmen wie Horizont Europa und dem Fonds „InvestEU“ sorgen sollte, damit die eindeutigen Ziele des Programms nicht aus den Augen verloren und vorangetrieben, Überschneidungen vermieden und die

Haushaltsmittel optimiert werden;

9. hebt hervor, dass etwaige Kürzungen der kommenden Fazilität „Connecting Europe“ zugunsten anderer Programme – wie bei der Fazilität „Connecting Europe“ 2014–2020, bei der Mittel für den EFSI und das Europäische Programm zur industriellen Entwicklung im Verteidigungsbereich (EDIDP) abgezweigt wurden – als nicht hinnehmbar angesehen würden; fordert die Kommission mit Nachdruck auf, die Finanzausstattung der Fazilität „Connecting Europe“ vollständig zu wahren, da sich eine große Mehrheit der Finanzierungen aus der Fazilität „Connecting Europe“ auf Projekte bezieht, die weiter reichende regionale Vorteile und Vorteile für die EU mit sich bringen, für die aber keine ausreichende innerstaatliche oder marktgestützte Finanzierung verfügbar ist;
10. weist auf die ermutigenden Erfolge der ersten Ergebnisse der Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen für gemischte Projekte im Rahmen des laufenden Programms der Fazilität „Connecting Europe“ hin; hält die Kommission deshalb dazu an, solche Aufforderungen künftig unbedingt zu wiederholen und weiterhin eine gestärkte Fazilität „Connecting Europe“ in Form von Finanzhilfen heranzuziehen, die, wenn möglich, mit Finanzierungsinstrumenten der EU und anderer Quellen kombiniert werden; ersucht die Kommission außerdem, nach Wegen zu suchen, wie private Koinvestoren effektiver zu einer Beteiligung bewegt werden können, und fordert die Mitgliedstaaten auf, legislative und administrative Hindernisse für einen solchen Prozess aus dem Weg zu räumen;
11. fordert die Kommission auf, auf Projektebene weitere Synergien zwischen den drei Bereichen anzuregen, was derzeit nur begrenzt möglich ist, da der Haushaltsrahmen hinsichtlich der Förderfähigkeit von Projekten und der Erstattungsfähigkeit von Kosten unflexibel ist; fordert die Kommission auf, die Infrastruktur den aufkommenden Bedürfnissen sauberer und intelligenter Mobilität anzupassen; erwartet, dass die künftigen bereichsspezifischen Leitlinien und das Instrument der Fazilität „Connecting Europe“ flexibler gestaltet werden, um Synergien zu erleichtern und stärker auf neue technologische Entwicklungen und Prioritäten wie etwa die Digitalisierung zu reagieren und gleichzeitig die Schaffung einer emissionsarmen Wirtschaft zu beschleunigen und gemeinsame gesellschaftliche Herausforderungen wie die Cybersicherheit zu bewältigen;
12. weist auf die Bedeutung der direkten Verwaltung hin, wenn es darum geht, gemeinsame Verfahren für alle drei Bereiche, eine rasche Zuweisung von Mitteln und einen äußerst soliden Haushaltsvollzug sicherzustellen; weist darauf hin, dass sich die direkte Verwaltung von Finanzhilfen aus der Fazilität „Connecting Europe“ dank einer leistungsstarken Projektpipeline und eines wettbewerblichen Auswahlverfahrens, der Fokussierung auf die Ziele der EU-Politik, der koordinierten Durchführung und der umfassenden Beteiligung der Mitgliedstaaten als sehr effizient erwiesen hat; stellt fest, dass die Exekutivagentur für Innovation und Netze (INEA) für den Erfolg der Fazilität „Connecting Europe“ eine entscheidende Rolle gespielt hat, indem sie die Haushaltsmittel optimiert hat, vor allem dank ihrer Flexibilität, wenn es darum ging, im Rahmen bestimmter Maßnahmen nicht verwendete Gelder rasch zur Finanzierung neuer Maßnahmen umzuschichten; fordert nachdrücklich, die INEA zu stärken, damit EU-Gelder ordnungsgemäß ausgegeben werden;
13. befürwortet, dass in der direkten Mittelverwaltung der Fazilität „Connecting Europe“ der

Grundsatz, wonach ungenutzte Mittel verfallen, zur Anwendung kommt; fordert gleichzeitig, dass in den Fällen, in denen Projekte nicht zum gewünschten Erfolg führen, die Möglichkeit beibehalten wird, Mittelbindungen einer neuen Verwendung zuzuführen, um die Wirksamkeit der Fazilität „Connecting Europe“ zu erhöhen;

14. weist darauf hin, dass es insbesondere bei großen Verkehrsinfrastrukturen sehr komplex ist, ein Projekt einzureichen, und macht auf die große Bedeutung der beispielsweise im Wege der programmunterstützten Maßnahmen der Fazilität „Connecting Europe“ bereitgestellten technischen Unterstützung – insbesondere für vom Kohäsionsfonds geförderte Mitgliedstaaten – aufmerksam, da auf diese Weise die Förderfähigkeit von ausgereiften und hochwertigen Projekten verbessert wird; fordert die Kommission auf, diese Art der Unterstützung auch künftig zu gewähren und die Bewertungskriterien dergestalt zu überdenken, dass der Mehrwert der Projekte eindeutiger ermittelt werden kann; ersucht die Kommission außerdem, zusätzliche Maßnahmen zu ergreifen, damit die Verwaltungsaufgaben nicht nur für kleine Finanzhilfen erheblich vereinfacht werden, und die kleineren Antragstellern gewährte technische Unterstützung anzupassen;
15. begrüßt, dass im Zeitraum 2014–2020 11,3 Mrd. EUR vom Kohäsionsfonds auf das Kohäsionsbudget der Verkehrssparte der Fazilität „Connecting Europe“ übertragen wurden, und hebt den herausragenden Erfolg der Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen im Bereich Kohäsion hervor;
16. nimmt den Vorschlag der Kommission zur Kenntnis, der Fazilität „Connecting Europe“ für den Zeitraum 2021–2027 42,265 Mrd. EUR zuzuweisen, darunter 7,675 Mrd. EUR für Energievorhaben und 2,662 Mrd. EUR für Telekommunikations- und digitale Vorhaben (beides in konstanten Preisen); bedauert jedoch, dass sich die Zuweisung für den Bereich Verkehr der Fazilität „Connecting Europe“ in konstanten Preisen auf 11,384 Mrd. EUR beläuft und der Beitrag des Kohäsionsfonds 10,000 Mrd. EUR beträgt, was Kürzungen um 12 % bzw. 13 % darstellt; nimmt zur Kenntnis und kann nicht hinnehmen, dass die für die Verkehrssparte vorgesehenen Mittel die einzigen sind, die gekürzt werden; hebt hervor, dass die Herausforderungen, denen der Verkehrssektor im Binnenmarkt gegenübersteht, und der Erfolg der Fazilität „Connecting Europe“ nicht mit einer Kürzung des Verkehrsbudgets vereinbar sind, und ersucht die Kommission, den vorgeschlagenen Betrag zu überdenken;
17. ist der Ansicht, dass die Finanzausstattung der Fazilität „Connecting Europe“ im nächsten MFR aufgestockt werden sollte, damit das Programm auch künftig solide und attraktiv für Investoren ist; hebt hervor, dass unzureichende Finanzmittel für den Verkehr die Fertigstellung des TEN-V-Netzes gefährden würden und dass hierdurch mit öffentlichen Mitteln bereits getätigte Investitionen effektiv an Wert verlieren würden;
18. betont außerdem, dass das Kohäsionsbudget eine starke regionale Dimension aufweist, mit der auf den Bedarf auf lokaler Ebene reagiert wird, und entscheidend für die Fertigstellung der Abschnitte der Kernnetze in den Mitgliedstaaten, die aus dem Kohäsionsfonds gefördert werden, und somit auch für den territorialen Zusammenhalt in der EU ist; stellt fest, dass Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur der EU, wenn sie mit dem Beitrag aus dem Kohäsionsfonds durchgeführt werden, auch künftig ein ausgewogenes System zentral und geteilt verwalteter Mittel bleiben sollten; betont, dass sich die zweckgebundenen Mittel des Kohäsionsfonds unter der direkten Verwaltung des Rahmens für die Fazilität „Connecting Europe“ im nächsten MFR 2021–2027 mindestens

auf denselben Betrag belaufen müssen wie im vorangegangenen MFR 2014–2020 und dass dieser Betrag ausreichend sein muss, um während des nächsten MFR 2021–2027 die laufenden Vorhaben abzuschließen, die aus diesen zweckgebundenen Mitteln des Kohäsionsfonds im Rahmen der derzeitigen Fazilität „Connecting Europe“ finanziert werden;

19. weist darauf hin, dass die Fertigstellung des Verkehrskernnetzes in der EU und die Verwirklichung der politischen Prioritäten weiterhin erfordern, dass die betroffenen Bürger und Interessenträger in Entscheidungen eingebunden werden, die Transparenz bei der Bewertung und Überwachung der ökologischen und finanziellen Durchführung der Vorhaben verstärkt, die Integration der verschiedenen Verkehrsträger verbessert und der verkehrsträgerübergreifende Betrieb gefördert wird;
20. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, sich auch künftig den wichtigsten politischen Zielen der Fazilität „Connecting Europe“ im Bereich Verkehr zu verschreiben: der Fertigstellung des TEN-V-Kernnetzes einschließlich der Einführung der ATM-Forschung für den einheitlichen europäischen Luftraum (SESAR), der Meeresautobahnen und des Europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystems (ERTMS) bis 2030 und dem Übergang zu einer sauberen, wettbewerbsfähigen, innovativen und vernetzten Mobilität mit einem EU-weiten Ladeinfrastrukturnetz für alternative Kraftstoffe bis 2025 sowie Fortschritten bei der Fertigstellung des TEN-V-Gesamtnetzes bis 2050;
21. unterstreicht, dass es einer stärkeren Ausrichtung auf intelligente horizontale Projekte bedarf; ersucht die Kommission daher, die Einrichtung gesonderter, zweckbestimmter und transnationaler Initiativen in Erwägung zu ziehen, mit denen die ordnungsgemäße Umsetzung horizontaler Prioritäten wie etwa des ERTMS beschleunigt und gesichert werden kann, indem private Investitionen mobilisiert werden, teilweise indem Finanzhilfen und Finanzierungsinstrumente zusammengebracht werden;
22. weist im Zusammenhang mit dem Verkehrssektor erneut darauf hin, wie wichtig es ist, den Schwerpunkt auf multimodale und grenzüberschreitende Verbindungen, digitale Lösungen, die Verlagerung auf alternative Verkehrsträger und einen nachhaltigeren Verkehr zu legen; ist der Auffassung, dass bei dieser aktualisierten Fazilität „Connecting Europe“ der Schwerpunkt auch auf mehr direkten Verknüpfungen zwischen dem Kernnetz und dem Gesamtnetz liegen sollte; vertritt die Ansicht, dass sich diese Ziele in den Listen vorermittelter Vorhaben in der nächsten Verordnung über die Fazilität „Connecting Europe“ widerspiegeln sollten;
23. weist darauf hin, dass der Verkehrssektor die von digitalen und innovativen Technologien eröffneten Chancen vollumfänglich nutzen sollte, und merkt an, dass eine neue innovative Verkehrsinfrastruktur stets attraktiver für Investitionen – insbesondere aus der Privatwirtschaft – ist; weist jedoch darauf hin, dass die vorhandene Infrastruktur auch künftig das Rückgrat des EU-Netzes darstellen wird, und betont, dass dringend stärker in die Instandhaltung der bestehenden Infrastruktur investiert werden muss; fordert die Kommission deshalb auf, mit ausgeprägten Innovationsambitionen für die Attraktivität der Nachrüstung und der Modernisierung der bestehenden Infrastruktur zu sorgen;
24. fordert die Kommission auf, den Regionen in äußerster Randlage besondere Aufmerksamkeit zu widmen, wie in Artikel 349 AEUV festgelegt ist, indem das Kernnetz auf Häfen ausgedehnt wird, um die Konnektivität innerhalb ihrer geografischen Gebiete,

RC\1154639DE.docx

PE621.626v01-00 }

PE621.629v01-00 }

PE621.630v01-00 } RC1

zwischen den Regionen selbst, mit dem Festland und mit Drittländern zu verbessern; ist der Ansicht, dass Regionen in äußerster Randlage ein Kofinanzierungsanteil von bis zu 85 % für alle Verkehrsträger zugewiesen werden sollte, um ihren Zugang zu Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen zu verbessern und regelmäßige Seeverkehrsverbindungen zwischen den Regionen in äußerster Randlage und den Festlandgebieten zu schaffen; fordert die Kommission auf, die Einrichtung einer speziellen Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen für die Gebiete in äußerster Randlage zu prüfen und darüber hinaus in Erwägung zu ziehen, Finanzmittel für innovative Technologien für regionale Flughäfen in den Gebieten in äußerster Randlage zuzuweisen, um die Sicherheit und Instandhaltung der Flughafeninfrastruktur sicherzustellen;

25. begrüßt die in der gemeinsamen Mitteilung zu dem Aktionsplan zur militärischen Mobilität festgelegten Ziele mit Blick auf die Verbesserung der Infrastruktur und die Schaffung von Synergien; fordert die Kommission auf, die Fazilität „Connecting Europe“ für die Förderung des Ausbaus von Infrastruktur mit doppeltem Verwendungszweck (zivil und militärisch) entlang des TEN-V-Netzes zu nutzen;
26. beauftragt seinen Präsidenten, diese Entschließung der Kommission und den Mitgliedstaaten zu übermitteln.