



19.11.2018

# STELLUNGNAHME

des Ausschusses für regionale Entwicklung

für den Ausschuss für Verkehr und Tourismus

zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Straffung von Maßnahmen zur rascheren Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes  
(COM(2018)0277 – C8-0192/2018 – 2018/0138(COD))

Verfasser der Stellungnahme: Demetris Papadakis

PA\_Legam

## KURZE BEGRÜNDUNG

Da die EU in den Bereichen Innovation, Digitalisierung und Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen weltweit eine Spitzenposition anstrebt, hat die Kommission drei legislative „Mobilitätspakete“ mit dem Hauptziel angenommen, den Verkehr sicherer, zugänglicher und sauberer zu machen und zugleich die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Industrie sicherzustellen und Arbeitsplätze zu schaffen. Der Vorschlag für eine Verordnung über die Straffung von Maßnahmen zur rascheren Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) erfolgt im Rahmen des dritten Mobilitätspakets „Europa in Bewegung“.

Effizienter, moderner und nachhaltiger Verkehr ist wesentlich dafür, dass der EU-Binnenmarkt reibungslos funktioniert, und wichtig, um für Wettbewerbsfähigkeit zu sorgen, neue Geschäfts- und Beschäftigungsmöglichkeiten zu schaffen, die Umwelt zu schützen und – durch Förderung der emissionsarmen Mobilität – den Klimawandel einzudämmen. Daher ist es wichtig, insbesondere durch den Ausbau des TEN-V Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur mit erheblichem europäischem Mehrwert anzustoßen.

Das transeuropäische Verkehrsnetz ist in zwei Planungsebenen untergliedert, das Gesamtnetz (das alle europäischen Regionen umfasst und bis 2050 verwirklicht sein sollte) und das Kernnetz (das die wichtigsten Verbindungen umfasst und bis 2030 verwirklicht sein sollte).

Durch die schwerpunktmäßig auf grenzüberschreitende Verbindungen abzielende Verwirklichung des TEN-V-Netzes innerhalb des festgesetzten Zeitrahmens lassen sich Engpässe beseitigen und Lücken im Streckennetz – insbesondere auf grenzüberschreitenden Abschnitten – schließen, und auch die Interoperabilität der verschiedenen Verkehrsträger wird hierdurch verbessert.

Allerdings gibt es Bedenken, dass sich das TEN-V-Kernnetz aufgrund der zutage getretenen Probleme mit Verzögerungen und rechtlichen Unsicherheiten nicht bis 2030 fertigstellen lässt.

Das übergeordnete Ziel des Vorschlags der Kommission besteht darin, die Verzögerungen und die hochgradige Unsicherheit zu beseitigen, die die wirksame Durchführung von TEN-V-Vorhaben beeinträchtigen. Als Problemursachen wurden ermittelt:

- i) mehrstufige, auf verschiedene Behörden verteilte Genehmigungsverfahren
- ii) nicht vorhandene oder nicht durchgesetzte Fristen
- iii) unterschiedliche Verfahren für die Vergabe öffentlicher Aufträge bei länderübergreifenden TEN-V-Vorhaben
- iv) Koordinierungsprobleme bei der Durchführung von länderübergreifenden Vorhaben und
- iv) vermeintliche Unsicherheiten bei der Durchführung von Beihilfeverfahren

Daher liegt der Schwerpunkt des Kommissionsvorschlags auf

- stärkerer Koordinierung der Verfahren für die Vergabe öffentlicher Aufträge bei länderübergreifenden Vorhaben,

- der Vereinfachung der Genehmigungsvorschriften und der Festlegung einschlägiger Fristen,
- der Vereinfachung der Dokumente und Verwaltungsverfahren für alle Verkehrsträger,
- der Verringerung von Verzögerungen bei der Durchführung von TEN-V-Infrastrukturvorhaben,
- der Vereinfachung der Beteiligung privater Anleger und
- der Klärung der Regeln für öffentliche Konsultationen.

Das TEN-V-Netz ist eine Grundvoraussetzung für die nachhaltige Entwicklung der europäischen Regionen. Es muss dafür gesorgt werden, dass im Rahmen des TEN-V Rand- und Inselgebiete, Gebiete in äußerster Randlage und benachbarte Grenzregionen berücksichtigt werden. Die Fazilität „Connecting Europe“ (CEF) ist deshalb in dieser Hinsicht ein wichtiges Instrument.

Der Verfasser der Stellungnahme erkennt den Mehrwert der CEF für das TEN-V in ihrer Hebelwirkung, was nachhaltiges Wachstum und Beschäftigung sowie sozialen, wirtschaftlichen und territorialen Zusammenhalt anbelangt. Damit EU-Mittel möglichst viel Wirkung entfalten, sollten private und öffentliche Finanzierungsprogramme so gut wie möglich genutzt werden – auch dahingehend, dass CEF und Horizont 2020 mit dem Europäischen Fonds für strategische Investitionen und anderen Finanzinstrumenten kombiniert werden.

Die Kommission, die europäischen Koordinatoren und die sonstigen Beteiligten müssen kleine und größere TEN-V-Vorhaben sowie die kurz-, mittel- und langfristigen Vorteile, die mit solchen Vorhaben verbunden sein können, unbedingt gleichrangig behandeln.

Die Kommission schätzt, dass zur Verwirklichung des TEN-V-Kernnetzes von 2021 bis 2030 rund 500 Mrd. EUR investiert werden müssen, womit bis 2030 jährlich zur Schaffung von 13 Mio. Arbeitsplätzen und für zusätzliche Einnahmen in Höhe von 1,8 % des BIP der EU beigetragen wird.

Überdies müssen Umweltaspekte, die mit der Planung und Durchführung von TEN-V-Vorhaben zusammenhängen, berücksichtigt werden, indem der emissionsarme Verkehr gefördert wird und die Ziele für die Senkung der Treibhausgasemissionen erreicht werden. Gleiches gilt für alle Aspekte der Gesundheit und des sozialen Wohlergehens, die mit dem Verkehr zusammenhängen.

Die wirksame Umsetzung von TEN-V-Vorhaben beruht auch darauf, dass die Interessenträger von den frühesten Phasen der Verkehrsinfrastrukturplanung an einbezogen werden und dass effizient und rechtzeitig Konsultationen mit der Öffentlichkeit, zivilgesellschaftlichen Organisationen und den vor Ort zuständigen Behörden abgehalten werden. Der soziale und gesellschaftliche Dialog auf nationaler, regionaler und lokaler Ebene kann entscheidend dazu beitragen, dass Verkehrsinfrastrukturprojekte von der Öffentlichkeit besser akzeptiert werden, die Glaubwürdigkeit erhöht wird und es in den späteren Projektphasen zu weniger Konflikten kommt.

Wenn dafür gesorgt wird, dass Vorhaben wirksam zur regionalen und lokalen Entwicklung beitragen, werden sie automatisch positiver und zudem als etwas wahrgenommen, was dem Gemeinwohl und der Eigenverantwortung auf lokaler Ebene dient.

Der Verfasser der Stellungnahme weist ausdrücklich auf die allgemeinen Vorteile hin, die der Abschluss von TEN-V-Vorhaben den Unionsbürgern im Alltag bringt. In diesem Zusammenhang ist es wichtig, dass die Mitgliedstaaten ihre nationalen Infrastrukturpläne im Einklang mit den TEN-V-Zielen festlegen, damit für ein integriertes Vorgehen gesorgt und allen Unionsbürgern mehr und bessere Mobilität ermöglicht wird, was für soziale Eingliederung und Umweltschutz von größter Bedeutung ist.

## ÄNDERUNGSANTRÄGE

Der Ausschuss für regionale Entwicklung ersucht den federführenden Ausschuss für Verkehr und Tourismus, folgende Änderungsanträge zu berücksichtigen:

### Änderungsantrag 1

#### Vorschlag für eine Verordnung Bezugsvermerk 1

##### *Vorschlag der Kommission*

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 172,

##### *Geänderter Text*

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf **Artikel 171 Absatz 2 und** Artikel 172,

### Änderungsantrag 2

#### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 1

##### *Vorschlag der Kommission*

(1) Durch die Verordnung (**EG**) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>22</sup> wird ein gemeinsamer Rahmen für die Schaffung zeitgemäßer, interoperabler Netze für die Entwicklung des Binnenmarktes festgelegt. **Das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V)** ist in zwei Ebenen untergliedert: Das Gesamtnetz gewährleistet die Anbindung aller Regionen in der Union, während das Kernnetz nur aus den Teilen des Netzes besteht, die von größter strategischer Bedeutung für die Union sind. In der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 sind verbindliche Ziele für die Vollendung festgelegt, das Kernnetz soll bis 2030 und

##### *Geänderter Text*

(1) Durch die Verordnung (**EU**) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>22</sup> wird ein gemeinsamer Rahmen für die Schaffung zeitgemäßer, interoperabler Netze für die Entwicklung des Binnenmarktes festgelegt, **bei denen zudem sowohl der dynamischen Entwicklung der Verkehrsbranche als auch künftigen neuen Technologien Rechnung getragen werden sollte. Planung, Entwicklung und Betrieb transeuropäischer Verkehrsnetze (TEN-V) dienen der Gestaltung der intelligenten, sicheren und nachhaltigen Mobilität von Personen und Gütern, und damit soll dafür gesorgt werden, dass alle Regionen der Union, darunter abgelegene**

das Gesamtnetz bis 2050 fertiggestellt sein.

***und Inselregionen sowie Gebiete in äußerster Randlage, zugänglich und vernetzt sind, es soll zur Förderung von Wirtschaftswachstum und Wettbewerbsfähigkeit beigetragen werden, und zugleich sollen Ziele in den Bereichen Umwelt, Soziales und nachhaltige Entwicklung verfolgt werden. Das TEN-V ist in zwei Ebenen untergliedert: Das Gesamtnetz gewährleistet die Anbindung aller Regionen in der Union, während das Kernnetz nur aus den Teilen des Netzes besteht, die von größter strategischer Bedeutung für die Union sind. In der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 sind verbindliche Ziele für die Vollendung festgelegt, das Kernnetz soll bis 2030 und das Gesamtnetz bis 2050 fertiggestellt sein, damit intelligente, sichere und nachhaltige Mobilität erreicht wird, durch die die Entwicklung und Vernetzung zwischen städtischen, stadtnahen und ländlichen Gebieten gefördert und die wirtschaftliche Entwicklung und der Zusammenhalt begünstigt werden.***

---

<sup>22</sup> 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 (ABl. L 348 vom 20.12.2013, S. 1).

---

<sup>22</sup> 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 (ABl. L 348 vom 20.12.2013, S. 1).

### **Änderungsantrag 3**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 2**

##### *Vorschlag der Kommission*

(2) Ungeachtet der Notwendigkeit der Fertigstellung und des verbindlichen Zeitplans hat die Erfahrung gezeigt, dass für viele zur Vollendung des TEN-V

##### *Geänderter Text*

(2) Ungeachtet der Notwendigkeit der Fertigstellung und des verbindlichen Zeitplans hat die Erfahrung gezeigt, dass für viele zur Vollendung des TEN-V

geplante Investitionen **komplexe** Genehmigungsverfahren, **grenzübergreifende** Vergabeverfahren und andere Verfahren gelten. Dies gefährdet die termingerechte Durchführung der Vorhaben und führt in vielen Fällen zu erheblichen Verzögerungen und höheren Kosten. Um diese Probleme anzugehen und die zeitlich abgestimmte Vollendung des TEN-V zu ermöglichen, sind harmonisierte Maßnahmen auf Unionsebene erforderlich.

geplante Investitionen **umständliche und langwierige** Genehmigungsverfahren, **länderübergreifende** Vergabeverfahren und andere **komplizierte** Verfahren gelten. Dies gefährdet die termingerechte Durchführung der Vorhaben und führt in vielen Fällen zu erheblichen Verzögerungen und höheren Kosten **sowie zu Unsicherheit bei Vorhabenträgern und Privatinvestoren**. Um diese Probleme anzugehen und die zeitlich abgestimmte Vollendung des TEN-V zu ermöglichen, sind harmonisierte Maßnahmen auf Unionsebene erforderlich. **Diesbezüglich sollten die Mitgliedstaaten ihre nationalen Infrastrukturpläne in Übereinstimmung mit den TEN-V-Zielen festlegen.**

## Änderungsantrag 4

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 3

#### *Vorschlag der Kommission*

(3) In den Rechtsrahmen vieler Mitgliedstaaten werden bestimmte Vorhabenkategorien **auf der Grundlage** ihrer strategischen Bedeutung für die Wirtschaft **vorrangig behandelt**. Die vorrangige Behandlung ist gekennzeichnet durch kürzere Fristen, gleichzeitige Verfahren oder engere Zeitrahmen für die Einlegung von Rechtsbehelfen, wobei gleichzeitig sichergestellt wird, dass auch die Ziele anderer horizontaler Maßnahmen erreicht werden. Besteht im nationalen Recht ein solcher Rahmen, so sollte er automatisch auf Unionsvorhaben Anwendung finden, die gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 als Vorhaben von gemeinsamem Interesse anerkannt werden.

#### *Geänderter Text*

(3) In den Rechtsrahmen vieler Mitgliedstaaten werden bestimmte Vorhabenkategorien **vorrangig behandelt, für die aufgrund ihres höheren europäischen Mehrwerts und** ihrer strategischen Bedeutung für die Wirtschaft **beschleunigte Verfahren gelten**. Die vorrangige Behandlung ist gekennzeichnet durch **die geringere Anzahl einzuholender Genehmigungen**, kürzere Fristen, gleichzeitige, **vereinfachte** Verfahren oder engere Zeitrahmen für **den Abschluss des Genehmigungsverfahrens bzw. die** Einlegung von Rechtsbehelfen, wobei gleichzeitig sichergestellt wird, dass auch die Ziele anderer horizontaler Maßnahmen erreicht werden. Besteht im nationalen Recht ein solcher Rahmen, so sollte er automatisch auf Unionsvorhaben Anwendung finden, die gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 als Vorhaben von gemeinsamem Interesse anerkannt werden, **damit die wichtigsten**

*Ziele dieser Programme auf europäischer Ebene erfüllt werden können.*

## Änderungsantrag 5

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Erwägung 4

##### *Vorschlag der Kommission*

(4) Um die Wirksamkeit der Umweltverträglichkeitsprüfungen zu verbessern und den Entscheidungsprozess dort zu straffen, wo sich bei Kernnetzvorhaben sowohl aus der Richtlinie 2011/92/EU in der durch die Richtlinie 2014/52/EU geänderten Fassung als auch aus anderen Rechtsvorschriften der Union wie der Richtlinie 92/43/EWG, der Richtlinie 2009/147/EG, der Richtlinie 2000/60/EG, der Richtlinie 2008/98/EG, der Richtlinie 2010/75/EU, der Richtlinie 2012/18/EU und der Richtlinie 2011/42/EG die Verpflichtung zur Durchführung von Prüfungen im Zusammenhang mit Umweltproblemen ergibt, sollten die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass ein gemeinsames Verfahren zur Erfüllung der Anforderungen dieser Richtlinien Anwendung findet.

##### *Geänderter Text*

(4) Um die Wirksamkeit der Umweltverträglichkeitsprüfungen zu verbessern und den Entscheidungsprozess dort zu straffen, wo sich bei Kernnetzvorhaben sowohl aus der Richtlinie 2011/92/EU in der durch die Richtlinie 2014/52/EU geänderten Fassung als auch aus anderen Rechtsvorschriften der Union wie der Richtlinie 92/43/EWG, der Richtlinie 2009/147/EG, der Richtlinie 2000/60/EG, der Richtlinie 2008/98/EG, der Richtlinie 2010/75/EU, der Richtlinie 2012/18/EU und der Richtlinie 2011/42/EG die Verpflichtung zur Durchführung von ***im Einklang mit den Luftqualitätszielen für das Jahr 2030 stehenden*** Prüfungen im Zusammenhang mit Umweltproblemen ergibt, sollten die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass ein gemeinsames Verfahren zur Erfüllung der Anforderungen dieser Richtlinien Anwendung findet. ***Zudem ließen sich durch die frühzeitige Sondierung der Umweltauswirkungen und frühzeitige Gespräche über den Inhalt der Umweltverträglichkeitsprüfungen mit der zuständigen Behörde Verzögerungen in der Genehmigungsphase verringern und die Qualität der Prüfungen insgesamt verbessern. Neben Umweltverträglichkeitsprüfungen ist auch eine gründliche Bewertung der sozialen Auswirkungen erforderlich, und zwar in Bezug auf Beschäftigung, Zusammenhalt in der EU, Gesundheit (Verringerung von Unfällen), Lebensqualität, Nutzen vor Ort und soziale Inklusion.***



## Änderungsantrag 6

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 5

#### *Vorschlag der Kommission*

(5) Kernnetzvorhaben **sollten** durch integrierte Genehmigungsverfahren unterstützt werden, mit denen ein klares Management des gesamten Verfahrens ermöglicht und eine zentrale Anlaufstelle für Investoren geschaffen wird. Die Mitgliedstaaten sollten, im Einklang mit ihren nationalen Rechtsvorschriften und Verwaltungsstrukturen, eine zuständige Behörde benennen.

#### *Geänderter Text*

(5) Kernnetzvorhaben – **sowohl große als auch kleinere TEN-V-Vorhaben – müssen** durch integrierte Genehmigungsverfahren unterstützt werden, mit denen ein klares, **transparentes und konsequentes** Management des gesamten Verfahrens ermöglicht und eine zentrale Anlaufstelle für Investoren geschaffen wird. Die Mitgliedstaaten sollten, im Einklang mit ihren nationalen Rechtsvorschriften und Verwaltungsstrukturen, eine zuständige Behörde benennen.

## Änderungsantrag 7

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 6

#### *Vorschlag der Kommission*

(6) Durch die Einrichtung einer einzigen zuständigen Behörde auf nationaler Ebene, über die alle Genehmigungsverfahren abgewickelt werden können („einzige Anlaufstelle“), dürften die Komplexität verringert, die Effizienz gesteigert **und** die Transparenz der Verfahren erhöht werden. Dadurch sollte außerdem die Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten verbessert werden, **wo dies erforderlich ist**. Um eine echte Zusammenarbeit zwischen Investoren und der einzigen zuständigen Behörde zu fördern, sollten die Verfahren es ermöglichen, bereits im Vorantragsabschnitt den Rahmen für das Genehmigungsverfahren abzustecken („Scoping“). Dieses Scoping sollte in die

#### *Geänderter Text*

(6) Durch die Einrichtung einer einzigen zuständigen Behörde auf nationaler Ebene, über die alle Genehmigungsverfahren abgewickelt werden können („einzige Anlaufstelle“), dürften die Komplexität verringert, die **Kosten gesenkt**, Effizienz **und Koordinierung** gesteigert, die Transparenz der Verfahren erhöht **und ihr Abschluss beschleunigt** werden, **sodass Vorhaben effizient durchgeführt und die vorgesehenen Ziele erreicht werden können**. Dadurch sollte außerdem die Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten verbessert **und Synergieeffekte zwischen den verschiedenen diesbezüglichen Instrumenten begünstigt** werden, **da mit**

detaillierte Beschreibung des Antrags aufgenommen werden und das Verfahren gemäß Artikel 5 Absatz 2 der Richtlinie 2011/92/EU in der durch die Richtlinie 2014/52/EU geänderten Fassung durchlaufen.

***Anreizen für das TEN-V zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmen im europäischen Binnenmarkt beigetragen und der EU-Binnenhandel begünstigt wird.*** Um eine echte Zusammenarbeit zwischen Investoren und der einzigen zuständigen Behörde zu fördern, sollten die Verfahren es ermöglichen, bereits im Vorantragsabschnitt den Rahmen für das Genehmigungsverfahren abzustecken („Scoping“). Dieses Scoping sollte in die detaillierte Beschreibung des Antrags aufgenommen werden und das Verfahren gemäß Artikel 5 Absatz 2 der Richtlinie 2011/92/EU in der durch die Richtlinie 2014/52/EU geänderten Fassung durchlaufen.

## Änderungsantrag 8

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 7

#### *Vorschlag der Kommission*

(7) Das in dieser Verordnung festgelegte Verfahren sollte die Erfüllung der Anforderungen des Völkerrechts und des Unionsrechts, einschließlich der Bestimmungen zum Schutz der Umwelt und der menschlichen Gesundheit, unberührt lassen.

#### *Geänderter Text*

(7) Das in dieser Verordnung festgelegte Verfahren sollte die Erfüllung der Anforderungen des Völkerrechts und des Unionsrechts, einschließlich der Bestimmungen zum Schutz der Umwelt und der menschlichen Gesundheit ***durch die Förderung des nachhaltigen, emissionsarmen Verkehrs und die Verwirklichung des Ziels, die Treibhausgasemissionen auf niedrige Werte zu senken,*** unberührt lassen.

## Änderungsantrag 9

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 8

#### *Vorschlag der Kommission*

(8) Angesichts der Dringlichkeit der Vervollständigung des TEN-V-Kernnetzes sollte

#### *Geänderter Text*

(8) Angesichts der Dringlichkeit der Vervollständigung des TEN-V-Kernnetzes sollte

die Vereinfachung der Genehmigungsverfahren mit einer Frist einhergehen, innerhalb der die zuständigen Behörden eine umfassende Entscheidung über die Durchführung des Vorhabens treffen müssen. **Diese** Frist sollte **zu einer effizienteren Handhabung der Verfahren und in keinem Fall zu Abstrichen** bei den hohen **Standards** der Union **für** den Umweltschutz und die Beteiligung der Öffentlichkeit **führen**.

die Vereinfachung der Genehmigungsverfahren mit einer Frist einhergehen, innerhalb der die zuständigen Behörden eine umfassende Entscheidung über die Durchführung des Vorhabens treffen müssen. **Mit dieser** Frist sollte **dafür gesorgt werden, dass die Verfahren effizienter gehandhabt werden, jedoch keineswegs Abstriche** bei den hohen **Anforderungen** der Union **an** den Umweltschutz und die Beteiligung der Öffentlichkeit **bewirkt werden**.

## Änderungsantrag 10

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 8 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(8a) Durch die Einrichtung wirksamer und breit angelegter Verfahren für die Konsultation der Öffentlichkeit, zivilgesellschaftlicher Organisationen und der zuständigen regionalen und lokalen Gebietskörperschaften von den frühesten Phasen der vorläufigen Planung an wird Verzögerungen bei der Genehmigung und Umsetzung von Vorhaben entgegengewirkt und garantiert, dass die Vorhaben vor Ort Nutzen bringen.**

## Änderungsantrag 11

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 10

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(10) Grenzüberschreitende TEN-V-Infrastrukturvorhaben stehen vor besonderen Herausforderungen im Hinblick auf die Koordinierung der Genehmigungsverfahren. Die Europäischen Koordinatoren **sollten** ermächtigt werden, diese Verfahren zu überwachen und ihre zeitliche

(10) Grenzüberschreitende TEN-V-Infrastrukturvorhaben stehen vor besonderen Herausforderungen im Hinblick auf die Koordinierung der Genehmigungsverfahren. **Damit es nicht zu Verzögerungen bei der länderübergreifenden Durchführung dieser Vorhaben kommt, müssen die**

Abstimmung und Fertigstellung zu erleichtern.

Europäischen Koordinatoren ***gemeinsam mit den lokalen und regionalen Gebietskörperschaften*** ermächtigt werden, diese Verfahren zu überwachen und ihre zeitliche Abstimmung und Fertigstellung zu erleichtern, ***indem die exekutive Zusammenarbeit gestärkt wird und Interreg-Vorhaben im Bereich der nachhaltigen Mobilität in Grenzgebieten als Grundlage herangezogen werden.***

## Änderungsantrag 12

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 11

#### *Vorschlag der Kommission*

(11) Die Vergabe öffentlicher Aufträge für grenzüberschreitende Vorhaben von gemeinsamem Interesse sollte im Einklang mit dem Vertrag und der Richtlinie 2014/25/EU und/oder der Richtlinie 2014/24/EU erfolgen. Um eine effiziente Vollendung der grenzüberschreitenden Kernnetzvorhaben von gemeinsamem Interesse zu gewährleisten, sollte die von einer gemeinsamen Stelle durchgeführte Vergabe öffentlicher Aufträge einem einzigen nationalen Recht unterliegen. Abweichend von den Rechtsvorschriften der Union für das öffentliche Auftragswesen sollten die anwendbaren nationalen Vorschriften grundsätzlich diejenigen des Mitgliedstaats sein, in dem die gemeinsame Stelle ihren Sitz hat. ***Es sollte weiterhin möglich sein***, die anzuwendenden Rechtsvorschriften in einem zwischenstaatlichen Abkommen ***festzulegen***.

#### *Geänderter Text*

(11) Die Vergabe öffentlicher Aufträge für grenzüberschreitende Vorhaben von gemeinsamem Interesse sollte im Einklang mit dem Vertrag und der Richtlinie 2014/25/EU und/oder der Richtlinie 2014/24/EU erfolgen. Um eine effiziente Vollendung der grenzüberschreitenden Kernnetzvorhaben von gemeinsamem Interesse zu gewährleisten, sollte die von einer gemeinsamen Stelle durchgeführte Vergabe öffentlicher Aufträge einem einzigen nationalen Recht unterliegen. Abweichend von den Rechtsvorschriften der Union für das öffentliche Auftragswesen sollten die anwendbaren nationalen Vorschriften grundsätzlich diejenigen des Mitgliedstaats sein, in dem die gemeinsame Stelle ihren Sitz hat, ***bzw. sollten*** die anzuwendenden Rechtsvorschriften in einem zwischenstaatlichen Abkommen ***festgelegt werden***.

## Änderungsantrag 13

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 12

#### *Vorschlag der Kommission*

(12) Die Kommission ist nicht systematisch an der Genehmigung einzelner Vorhaben beteiligt. In einigen Fällen unterliegen jedoch bestimmte Aspekte der Vorbereitung des Vorhabens der Freigabe auf Unionsebene. Ist die Kommission an den Verfahren beteiligt, räumt sie den Unionsvorhaben von gemeinsamem Interesse Vorrang ein und gewährleistet den Vorhabenträgern Rechtssicherheit. In einigen Fällen könnte eine Genehmigung staatlicher Beihilfen erforderlich sein. Im Einklang mit dem Verhaltenskodex für die Durchführung von Beihilfeverfahren können die Mitgliedstaaten die Kommission ersuchen, Vorhaben von gemeinsamem Interesse im TEN-V-Kernnetz, die sie als vorrangig erachten, im Rahmen des Portfolio-Ansatzes oder der einvernehmlichen Planung mit berechenbareren Fristen zu bearbeiten.

#### *Geänderter Text*

(12) Die Kommission ist nicht systematisch an der Genehmigung einzelner Vorhaben beteiligt. In einigen Fällen unterliegen jedoch bestimmte Aspekte der Vorbereitung des Vorhabens der Freigabe auf Unionsebene. Ist die Kommission an den Verfahren beteiligt, räumt sie den Unionsvorhaben von gemeinsamem Interesse Vorrang ein und gewährleistet den Vorhabenträgern Rechtssicherheit. In einigen Fällen könnte eine Genehmigung staatlicher Beihilfen erforderlich sein, **während in Fällen, in denen Vorhaben mit den Beihilfavorschriften im Einklang stehen, ein Schnellprüfungsverfahren angenommen wird, was zu größerer Rechtssicherheit und Vorhersehbarkeit der Investition führen würde.** Im Einklang mit dem Verhaltenskodex für die Durchführung von Beihilfeverfahren können die Mitgliedstaaten die Kommission ersuchen, Vorhaben von gemeinsamem Interesse im TEN-V-Kernnetz, die sie als vorrangig erachten, im Rahmen des Portfolio-Ansatzes oder der einvernehmlichen Planung mit berechenbareren Fristen zu bearbeiten. **Darüber hinaus wird die Kommission dafür Sorge tragen müssen, dass der Austausch bewährter Verfahren gefördert wird, damit das transeuropäische Verkehrsnetz Erfolg hat.**

## Änderungsantrag 14

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 13

#### *Vorschlag der Kommission*

(13) Die Durchführung von Infrastrukturvorhaben im TEN-V-Kernnetz sollte auch durch Leitlinien der Kommission unterstützt werden, die für mehr Klarheit bei der Durchführung bestimmter Arten von Vorhaben unter Beachtung des Besitzstands der Union sorgen. So sieht beispielsweise der Aktionsplan für Menschen, Natur und Wirtschaft<sup>23</sup> solche Leitlinien vor, um mehr Klarheit im Hinblick auf die Einhaltung der Vogelschutz- und der Habitat-Richtlinie zu schaffen. Für ***Vorhaben von gemeinsamem Interesse sollte direkte Unterstützung in Zusammenhang mit der Vergabe öffentlicher Aufträge*** bereitgestellt werden, ***um für die Verwendung öffentlicher Gelder*** das beste Preis-Leistungs-Verhältnis ***zu gewährleisten***<sup>24</sup>. Darüber hinaus sollte im Rahmen der für den mehrjährigen Finanzrahmen 2021–2027 entwickelten Mechanismen geeignete technische Hilfe bereitgestellt werden, um TEN-V-Vorhaben von gemeinsamem Interesse finanziell zu unterstützen.

#### *Geänderter Text*

(13) Die Durchführung von Infrastrukturvorhaben im TEN-V-Kernnetz sollte auch durch Leitlinien der Kommission unterstützt werden, die für mehr Klarheit bei der Durchführung bestimmter Arten von Vorhaben unter Beachtung des Besitzstands der Union ***und unter Herbeiführung eines Gleichgewichts zwischen dem Entwicklungsbedarf und den Klimaschutzzielen der Union*** sorgen. So sieht beispielsweise der Aktionsplan für Menschen, Natur und Wirtschaft<sup>23</sup> solche Leitlinien vor, um mehr Klarheit im Hinblick auf die Einhaltung der Vogelschutz- und der Habitat-Richtlinie zu schaffen. Für ***alle TEN-V-Vorhaben sollte das bereits eingerichtete Verfahren für die freiwillige Ex-ante-Bewertung der Vergabeaspekte von Infrastrukturgroßprojekten*** bereitgestellt werden. ***Durch die Nutzung kombinierter Instrumente (Anlaufstelle, Mitteilungsverfahren und Informationsaustausch) ziehen nationale Behörden, regionale und lokale Gebietskörperschaften sowie Vorhabenträger erheblichen Nutzen aus dem vorhandenen Fachwissen, und überdies wird ihnen*** das beste Preis-Leistungs-Verhältnis ***für die Verwendung öffentlicher Gelder geboten***<sup>24</sup>. Darüber hinaus sollte im Rahmen der für den mehrjährigen Finanzrahmen 2021–2027 entwickelten Mechanismen geeignete technische Hilfe bereitgestellt werden, um TEN-V-Vorhaben von gemeinsamem Interesse finanziell zu unterstützen, ***wodurch zu den Zielen der Kommission im Bereich Multimodalität beigetragen wird.***

---

<sup>23</sup> COM(2017) 198 final.

<sup>24</sup> COM(2017) 573 final

---

<sup>23</sup> COM(2017) 198 final.

<sup>24</sup> COM(2017) 573 final

## Änderungsantrag 15

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 13 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(13a) Die Kommission sollte einen Rahmen für die Bereitstellung zusätzlicher Ressourcen für Vorhaben mit europäischem Mehrwert vorschlagen, ohne die für kohäsionspolitische Instrumente zugewiesenen Mittel zu kürzen.**

## Änderungsantrag 16

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 2 – Absatz 1 – Buchstabe d

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(d) „einzige zuständige Behörde“ bezeichnet **die Behörde**, die ein Mitgliedstaat als für **die Erfüllung der Verpflichtungen aus** dieser Verordnung **verantwortlich bezeichnet**;

(d) „einzige zuständige Behörde“ bezeichnet **eine bestehende oder neu eingerichtete Behörde**, die **von einem Mitgliedstaat auf der entsprechenden Verwaltungsebene benannt wird**, die als **Anlaufstelle für Vorhabenträger fungiert, eng mit den jeweiligen Europäischen Koordinatoren zusammenarbeitet und die Durchführung** dieser Verordnung **erleichtert**;

## Änderungsantrag 17

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Absatz 3

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

3. Um effiziente

3. Um **die rasche und** effiziente

Verwaltungsverfahren im Zusammenhang mit Vorhaben von gemeinsamem Interesse zu gewährleisten, stellen die Vorhabenträger und alle betroffenen Behörden sicher, dass diese Vorhaben so zügig bearbeitet werden, wie es rechtlich möglich ist, auch in Bezug auf die zugewiesenen Mittel.

Verwaltungsverfahren im Zusammenhang mit Vorhaben von gemeinsamem Interesse zu gewährleisten, stellen die Vorhabenträger und alle betroffenen Behörden sicher, dass diese Vorhaben so zügig, **wirksam und effizient** bearbeitet werden, wie es rechtlich möglich ist, auch in Bezug auf die zugewiesenen Mittel.

## Änderungsantrag 18

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 4 – Absatz 1

#### *Vorschlag der Kommission*

1. Um die Fristen nach Artikel 6 einzuhalten und den Verwaltungsaufwand im Zusammenhang mit dem Abschluss von Vorhaben von gemeinsamem Interesse zu verringern, werden alle Verwaltungsverfahren, die sich aus dem anwendbaren nationalen oder Unionsrecht ergeben, zusammengefasst und führen zu einer einzigen umfassenden Entscheidung.

#### *Geänderter Text*

1. Um die Fristen nach Artikel 6 einzuhalten, **Synergieeffekte zwischen den verfügbaren Instrumenten zu begünstigen** und den Verwaltungsaufwand im Zusammenhang mit dem Abschluss von Vorhaben von gemeinsamem Interesse zu verringern, werden alle Verwaltungsverfahren, die sich aus dem anwendbaren nationalen oder Unionsrecht ergeben, zusammengefasst und führen zu einer einzigen umfassenden Entscheidung.

## Änderungsantrag 19

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 4 – Absatz 2

#### *Vorschlag der Kommission*

2. Bei Vorhaben von gemeinsamem Interesse, bei denen Umweltverträglichkeitsprüfungen sowohl gemäß der Richtlinie 2011/92/EU des Europäischen Parlaments und des Rates als auch gemäß anderen Unionsvorschriften durchzuführen sind, stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass gemeinsame Verfahren im Sinne des Artikels 2 Absatz 3 der Richtlinie 2011/92/EU vorgesehen sind.

#### *Geänderter Text*

2. Bei Vorhaben von gemeinsamem Interesse, bei denen Umweltverträglichkeitsprüfungen sowohl gemäß der Richtlinie 2011/92/EU des Europäischen Parlaments und des Rates als auch gemäß anderen Unionsvorschriften durchzuführen sind, stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass gemeinsame Verfahren im Sinne des Artikels 2 Absatz 3 der Richtlinie 2011/92/EU vorgesehen sind. **Die Mitgliedstaaten befassen sich auch mit Problemen, die mit den**



*möglichen Umweltauswirkungen länderübergreifender Vorhaben zusammenhängen, was je nach Sachlage Auswirkungen auf Wasserressourcen oder auf Natura-2000-Schutzgebiete umfasst. Besondere Unterstützung ist für Vorhaben im Bereich des Schiffverkehrs – der Seehäfen, Binnenhäfen und Binnenwasserstraßen umfasst – erforderlich, da dieser Wirtschaftszweig auf Wasserressourcen angewiesen ist. Derartige Vorhaben müssen vor dem Hintergrund der Anforderungen der Wasserrahmenrichtlinie bewertet werden.*

## Änderungsantrag 20

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Artikel 5 – Absatz 2 – Unterabsatz 1 – Buchstabe c a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*ca) die verantwortliche Behörde stellt im Rahmen länderübergreifender Vorhaben die Koordinierung mit den Mitgliedstaaten sicher.*

## Änderungsantrag 21

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Artikel 6 – Absatz 4 – Buchstabe b – Ziffer i v

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

iv) die wichtigsten Meilensteine, die im Hinblick auf die zu treffende umfassende Entscheidung zu erreichen sind, und die jeweiligen Fristen,

iv) die wichtigsten Meilensteine, die im Hinblick auf die zu treffende umfassende Entscheidung zu erreichen sind, und die jeweiligen Fristen **sowie den Gesamtzeitplan,**

## Änderungsantrag 22

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 6 – Absatz 8

#### *Vorschlag der Kommission*

8. Die einzige zuständige Behörde prüft den Antrag und erlässt innerhalb eines Jahres nach dem Datum der Übermittlung der vollständigen Antragsunterlagen gemäß Absatz 7 eine umfassende Entscheidung. Die Mitgliedstaaten können **gegebenenfalls** eine kürzere Frist festsetzen.

#### *Geänderter Text*

8. Die einzige zuständige Behörde prüft den Antrag und erlässt innerhalb eines Jahres nach dem Datum der Übermittlung der vollständigen Antragsunterlagen gemäß Absatz 7 eine umfassende Entscheidung. Die Mitgliedstaaten können **bei Bedarf** eine kürzere Frist festsetzen **und Sanktionen für nicht eingehaltene Fristen verhängen**.

## Änderungsantrag 23

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 7 – Absatz 2

#### *Vorschlag der Kommission*

2. Der Europäische Koordinator nach Artikel 45 der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 **ist** befugt, das Genehmigungsverfahren für grenzüberschreitende Vorhaben von gemeinsamem Interesse genau zu verfolgen und die Kontakte zwischen den beteiligten zuständigen Behörden zu erleichtern.

#### *Geänderter Text*

2. Der Europäische Koordinator nach Artikel 45 der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 **und Vertreter der lokalen und regionalen Gebietskörperschaften sind** befugt, das Genehmigungsverfahren für grenzüberschreitende Vorhaben von gemeinsamem Interesse genau zu verfolgen und die Kontakte zwischen den beteiligten zuständigen Behörden zu erleichtern.

## Änderungsantrag 24

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 9 – Absatz 1

#### *Vorschlag der Kommission*

Auf Antrag eines Vorhabenträgers oder eines Mitgliedstaats stellt die Union gemäß den einschlägigen Förderprogrammen der Union und unbeschadet des mehrjährigen Finanzrahmens technische Hilfe für die

#### *Geänderter Text*

Auf Antrag eines Vorhabenträgers oder eines Mitgliedstaats stellt die Union gemäß den einschlägigen Förderprogrammen der Union und unbeschadet des mehrjährigen Finanzrahmens **gezielte** technische Hilfe

Durchführung dieser Verordnung und zur Erleichterung der Durchführung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse bereit.

für die Durchführung dieser Verordnung und zur Erleichterung der Durchführung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse bereit.

## Änderungsantrag 25

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 9 – Absatz 1 – Unterabsatz 1 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***Besondere Unterstützung ist auch erforderlich, um die Wartung des Netzes sicherzustellen, damit die TEN-V-Infrastruktur wirklich tragfähig und leistungsfähig ist. In dieser Hinsicht sollten die Kommission und die Mitgliedstaaten zusammen mit der EIB neue Finanzierungsmodelle untersuchen, mit denen Investitionen in die Wartung des Netzes gefördert werden.***

## VERFAHREN DES MITBERATENDEN AUSSCHUSSES

<b>Titel</b>	Straffung der Maßnahmen für Fortschritte bei der Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes
<b>Bezugsdokumente - Verfahrensnummer</b>	COM(2018)0277 – C8-0192/2018 – 2018/0138(COD)
<b>Federführender Ausschuss</b> Datum der Bekanntgabe im Plenum	TRAN 11.6.2018
<b>Stellungnahme von</b> Datum der Bekanntgabe im Plenum	REGI 11.6.2018
<b>Verfasser(in) der Stellungnahme</b> Datum der Benennung	Demetris Papadakis 20.6.2018
<b>Prüfung im Ausschuss</b>	9.10.2018
<b>Datum der Annahme</b>	15.11.2018
<b>Ergebnis der Schlussabstimmung</b>	+: 30 –: 5 0: 1
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder</b>	Pascal Arimont, Victor Boștinaru, Mercedes Bresso, Steeve Briois, Andrea Cozzolino, Rosa D'Amato, Raymond Finch, Iratxe García Pérez, Krzysztof Hetman, Ivan Jakovčić, Sławomir Kłosowski, Constanze Krehl, Martina Michels, Iskra Mihaylova, Andrey Novakov, Younous Omarjee, Konstantinos Papadakis, Mirosław Piotrowski, Stanislav Polčák, Liliana Rodrigues, Fernando Ruas, Monika Smolková, Ruža Tomašić, Ramón Luis Valcárcel Siso, Monika Vana, Matthijs van Miltenburg, Lambert van Nistelrooij, Kerstin Westphal
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter</b>	Martina Anderson, Daniel Buda, Ivana Maletić, Tonino Picula, Bronis Ropè, Milan Zver
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellv. (Art. 200 Abs. 2)</b>	Mircea Diaconu, David Martin

## NAMENTLICHE SCHLUSSABSTIMMUNG IM MITBERATENDEN AUSSCHUSS

30	+
ALDE	Mircea Diaconu, Ivan Jakovčić, Iskra Mihaylova, Matthijs van Miltenburg
ECR	Ruža Tomašić
EFDD	Rosa D'Amato
GUE/NGL	Martina Michels, Younous Omarjee
PPE	Pascal Arimont, Daniel Buda, Krzysztof Hetman, Ivana Maletić, Lambert van Nistelrooij, Andrey Novakov, Stanislav Polčák, Fernando Ruas, Ramón Luis Valcárcel Siso, Milan Zver
S&D	Victor Boștinaru, Mercedes Bresso, Andrea Cozzolino, Iratxe García Pérez, Constanze Krehl, David Martin, Tonino Picula, Liliana Rodrigues, Monika Smolková, Kerstin Westphal
VERTS/ALE	Bronis Ropė, Monika Vana

5	-
ECR	Sławomir Kłosowski, Mirosław Piotrowski
EFDD	Raymond Finch
ENF	Steeve Briois
NI	Konstantinos Papadakis

1	0
GUE/NGL	Martina Anderson

Erläuterungen:

+ : dafür

- : dagegen

0 : Enthaltungen