



EUROPÄISCHES PARLAMENT

2009 - 2014

Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

2011/0274(COD)

20.6.2012

STELLUNGNAHME

des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr

für den Ausschuss für regionale Entwicklung

zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über den Kohäsionsfonds und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 1084/2006
(COM(2011)0612/2 – C7-0325/2011 – 2011/0274(COD))

Verfasser der Stellungnahme: Michael Cramer

PA_Legam

KURZE BEGRÜNDUNG

Der Vorschlag der Kommission

In der vorliegenden Verordnung werden die Bestimmungen für den Kohäsionsfonds dargelegt und die Verordnung (EG) Nr. 1084 aufgehoben. Der Kohäsionsfonds hilft Mitgliedstaaten, deren Pro-Kopf-BNE weniger als 90 % des EU-27-Durchschnitts beträgt, bei Investitionsvorhaben in den Bereichen Verkehr (TEN-V) und Umwelt sowie bei Energieprojekten, die den Umweltaforderungen besser Rechnung tragen. Zur Gewährleistung der Kohärenz mit den Transeuropäischen Verkehrsnetzen (TEN-V) und der Fazilität „Connecting Europe“ (CEF) sieht der Vorschlag vor, dass 10 Milliarden Euro der Zuweisungen zum Kohäsionsfonds für die Jahre 2014-2020 für die Finanzierung von wichtigen Verkehrsinfrastrukturvorhaben im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“ zweckgebunden werden.

Standpunkt des Verfassers der Stellungnahme

Der Verfasser der Stellungnahme unterstützt den Vorschlag der Kommission, befürwortet jedoch eine bessere Einbeziehung der EU 2020-Ziele in die strukturpolitischen Instrumente der EU, insbesondere wenn es um Finanzierungsprioritäten geht. Außerdem ist die Kohärenz zwischen dieser Verordnung und denen zu den Transeuropäischen Verkehrsnetzen (TEN-V) und zur Fazilität „Connecting Europe“ (CEF) unverzichtbar.

Der Verfasser der Stellungnahme spricht sich für einen ergebnisorientierten Ansatz aus und unterstützt die verstärkte Anwendung der (Ex-ante-)Konditionalität, wenn es um eine Verlagerung auf nachhaltigere und effizientere Verkehrsarten und Mobilität sowie um Sicherheit, Lärmverringern, Umweltschutz und den Schutz von Klima und Artenvielfalt geht.

Auf den Verkehrssektor entfallen ungefähr 24% aller CO₂-Emissionen, die seit 1990 um 34% angestiegen sind. Angesichts der Zeit, die benötigt wird, um umfangreiche Infrastrukturprojekte zu konzipieren und fertig zu stellen, werden die in den kommenden Jahren getätigten Investitionen Verkehr und Mobilität während der nächsten Jahrzehnte bestimmen. Um den hohen Lebensstandard für die kommenden Generationen von EU-Bürgern zu sichern, sollten europäische Projekte nachhaltige Verkehrsträger unterstützen, die auf Mobilitätsketten setzen, die Gehen, Fahrradfahren, Car Sharing, Car Pooling und den öffentlichen Verkehr kombinieren und ausreichend flexibel sind, neue Mobilitätslösungen einzubeziehen.

Da der Kohäsionsfonds und der EFRE eine wichtige Finanzierungsquelle für den Verkehr in der EU sind, ist es von entscheidender Bedeutung, die Finanzierungsprioritäten der EU innerhalb ihrer jeweiligen Rahmen zu verschieben und den Schwerpunkt auf Investitionen in intelligente und nachhaltige Mobilität zu legen, um künftig alle damit verbundenen externen Kosten zu vermeiden oder wenigstens zu verringern. Dadurch wird auch die Belastung der künftigen öffentlichen Haushalte der Regionen, Mitgliedstaaten und der EU minimiert. Europa kann es sich nicht länger leisten, extrem teure und langwierige Großprojekte zu unterstützen. Statt sich Visionen auszudenken, fängt die EU an, intelligent zu handeln.

In dieser Hinsicht ist der europäische Mehrwert entscheidend, und nach Ansicht des Verfassers der Stellungnahme sollte der Schwerpunkt der Strukturhilfen auf die Stärkung der Intermodalität und die Beseitigung von Engpässen, die Schließung von Lücken bei grenzüberschreitenden Verbindungen sowie die Gewährleistung gelegt werden, dass die Rechtsvorschriften zu Sicherheit und Umweltschutz, Klima und Artenvielfalt lückenlos eingehalten werden. Zu diesem Zweck sind bessere Umweltverträglichkeitsprüfungen und eindeutige Ex-ante-Kriterien nötig, um Anreize für die Begünstigten zu schaffen und sie dazu zu bringen, ihre Politik auf nationaler, regionaler und lokaler Ebene zu überdenken.

Dieser Standpunkt spiegelt sich in den folgenden Änderungsanträgen wider.

ÄNDERUNGSANTRÄGE

Der Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr ersucht den federführenden Ausschuss für regionale Entwicklung, folgende Änderungsanträge in seinen Bericht zu übernehmen:

Änderungsantrag 1

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 1

Vorschlag der Kommission

(1) Nach Artikel 174 des Vertrags entwickelt und verfolgt die Union ihre Politik zur Stärkung ihres wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalts. Der Kohäsionsfonds sollte daher einen finanziellen Beitrag zu Projekten im Umweltbereich und zu transeuropäischen Netzen auf dem Gebiet der Verkehrsinfrastruktur leisten.

Geänderter Text

(1) Nach Artikel 174 des Vertrags entwickelt und verfolgt die Union ihre Politik zur Stärkung ihres wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalts. Der Kohäsionsfonds sollte daher einen finanziellen Beitrag zu Projekten **von europäischem Mehrwert** im Umweltbereich und zu transeuropäischen Netzen auf dem Gebiet der Verkehrsinfrastruktur leisten.

Änderungsantrag 2

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 4

Vorschlag der Kommission

(4) Aus dem Kohäsionsfonds finanzierte transeuropäische Verkehrsnetzprojekte müssen den Leitlinien für die Entwicklung

Geänderter Text

(4) Aus dem Kohäsionsfonds finanzierte transeuropäische Verkehrsnetzprojekte müssen den Leitlinien für die Entwicklung

des transeuropäischen Verkehrsnetzes entsprechen, die mit dem Beschluss Nr. 661/2010/EU des Europäischen Parlaments und des Rates⁹ vom 7. Juli 2010 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes angenommen wurden. Um die Anstrengungen zu konzentrieren, sollten die im Beschluss definierten Projekte von gemeinsamem Interesse Priorität erhalten.

des transeuropäischen Verkehrsnetzes entsprechen, die mit dem Beschluss Nr. 661/2010/EU des Europäischen Parlaments und des Rates⁹ vom 7. Juli 2010 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes angenommen wurden. Um die Anstrengungen zu konzentrieren, sollten die im Beschluss definierten Projekte von gemeinsamem Interesse **nach deren präzisen Definition und der Abgrenzung ihrer wichtigsten Ziele** Priorität erhalten.

Änderungsantrag 3

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 4 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(4a) Bei der Ausarbeitung, Festlegung und Umsetzung der geplanten Projekte sollten Vorkehrungen in Bezug auf die Zugänglichkeit für Menschen mit Behinderung getroffen werden, wie in Artikel 9 des Übereinkommens der Vereinten Nationen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen festgelegt.

Begründung

Die Europäische Union und die Mehrzahl der Mitgliedstaaten sind Vertragsparteien des Übereinkommens der Vereinten Nationen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen, und die anderen Staaten befinden sich in der Phase der Ratifizierung; daher sollten Anstrengungen unternommen werden, um auch die letzten Hindernisse vollständig zu beseitigen, nicht zuletzt mit Hilfe von Mitteln aus dem Kohäsionsfonds.

Änderungsantrag 4

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 4 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(4b) Auf den Verkehrssektor entfallen

24% aller CO₂-Emissionen in der Union und die Emissionen des Verkehrs sind in der Union seit 1990 um 34% angestiegen¹, eine Hinwendung zu mehr Unterstützung nachhaltiger Mobilität ist von entscheidender Bedeutung, damit die im Weißbuch der Kommission – Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem² und in der entsprechenden Entschließung des Europäischen Parlaments vom 15. Dezember 2011³ festgelegten Ziele erreicht werden.

¹ **Siehe Europäische Umweltagentur (2009): Bericht Nr. 9/2009 - Trends und Prognosen im Bereich der Treibhausgasemissionen in Europa 2009. Fortschritte bei der Erreichung der Kyoto-Ziele**

² **COM2011(144)**

³ **P7_TA(2011)0584**

Änderungsantrag 5

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 4 c (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(4c) Da die Zahl der fehlenden Verknüpfungen in nachhaltigen grenzüberschreitenden Verbindungen, wie bei der Bahn, in vielen Regionen seit dem Fall des eisernen Vorhangs angestiegen ist, sollte die EU die Wiederbelebung von grenzüberschreitenden Verbindungen, insbesondere zwischen und zu neue Mitgliedstaaten priorisieren, da diese Projekte einen echten europäischen Mehrwert schaffen und gleichzeitig zum Schutz der Umwelt, des Klimas und der

Artenvielfalt beitragen und den Zugang zu den Transeuropäischen Verkehrsnetzen (TEN-T) verbessern.

Änderungsantrag 6

**Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 4 d (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(4d) 90% aller Autofahrten in europäischen Städten sind kürzer als 6 km und weisen daher ein erhebliches Potenzial für eine Verlagerung auf andere Verkehrsträger wie Laufen, Radfahren und öffentlicher Verkehr auf.

Änderungsantrag 7

**Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 4 e (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(4e) Neue Finanzierungsprioritäten sind unverzichtbar, da der Großteil der vom Kohäsionsfonds getätigten Verkehrsinvestitionen in der Vergangenheit dem Straßenverkehr zugute gekommen ist; obwohl 72% aller CO-Emissionen aus dem Verkehrssektor der Union auf den Straßenverkehr entfallen¹.

¹ *Siehe Europäische Umweltagentur (2011): EEA-Bericht Nr. 7/2011 - TERM 2011: Verkehrsindikatoren zum Nachweis von Fortschritten bei der Erreichung von Umweltzielen in Europa*

Änderungsantrag 8

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 6

Vorschlag der Kommission

(6) Im Hinblick auf die besonderen Anforderungen des Kohäsionsfonds und gemäß der Strategie Europa 2020, wonach die Kohäsionspolitik die Schaffung intelligenten, nachhaltigen und integrativen Wachstums¹¹ unterstützen soll, müssen die Investitionsprioritäten innerhalb der thematischen Ziele definiert werden, die in der Verordnung (EU) Nr. [...] /2012 [Allgemeine Verordnung] festgelegt sind.

Geänderter Text

(6) Im Hinblick auf die besonderen Anforderungen des Kohäsionsfonds und gemäß der Strategie Europa 2020, wonach die Kohäsionspolitik **den Grundsatz der territorialen Kohäsion und** die Schaffung intelligenten, nachhaltigen und integrativen Wachstums¹¹ unterstützen **und externe Kosten minimieren** soll, müssen die Investitionsprioritäten innerhalb der thematischen Ziele definiert werden, die in der Verordnung (EU) Nr. [...] /2012 [Allgemeine Verordnung] festgelegt sind.

Änderungsantrag 9

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 6 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(6a) Artikel 195 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union besagt, dass die Union die Maßnahmen der Mitgliedstaaten im Tourismussektor ergänzt, insbesondere durch die Förderung der Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen der Union in diesem Sektor.

Begründung

Seit dem Inkrafttreten wird der Tourismus ausdrücklich als einer der Politikbereiche definiert, in denen die EU tätig werden kann. Diese Änderung muss in der Gesetzgebung und in den Finanzierungsbestimmungen ihren Niederschlag finden.

Änderungsantrag 10

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 7

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(7) Bevor die Mitgliedstaaten ihre operationellen Programme ausarbeiten, **sollten** gemeinsame Indikatoren festgelegt werden, anhand derer die Fortschritte bei der Umsetzung der Programme bewertet werden. Diese Indikatoren sollten durch programmspezifische Indikatoren ergänzt werden.

(7) **Gemäß einem ergebnisorientierten Ansatz auf der Grundlage der Strategie Europa 2020 sollten**, bevor die Mitgliedstaaten ihre operationellen Programme ausarbeiten, gemeinsame Indikatoren festgelegt werden, anhand derer die Fortschritte bei der Umsetzung der Programme bewertet werden. Diese Indikatoren sollten durch programmspezifische Indikatoren ergänzt werden.

Änderungsantrag 11

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 2 – Absatz 1 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission

(a) Investitionen in die Umwelt, auch im Bereich der nachhaltigen Entwicklung und der Energie, die einen Nutzen für die Umwelt haben;

Geänderter Text

(a) Investitionen in die Umwelt, auch im Bereich der nachhaltigen Entwicklung, **des nachhaltigen Tourismus** und der **erneuerbaren** Energie, die einen Nutzen für die Umwelt haben;

Änderungsantrag 12

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Buchstabe a – Ziffer v

Vorschlag der Kommission

v) Förderung von Strategien zur Senkung des CO₂-Ausstoßes für städtische Gebiete;

Geänderter Text

v) Förderung von Strategien zur Senkung des CO₂-Ausstoßes für **regionale, lokale, ländliche und** städtische Gebiete, **insbesondere was den nachhaltigen intermodalen Transport und die nachhaltige und intermodale Mobilität betrifft**;

Änderungsantrag 13

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Buchstabe d – Einleitung

Vorschlag der Kommission

(e) Förderung von **Nachhaltigkeit im Verkehr und** Beseitigung von Engpässen in wichtigen Netzinfrastrukturen **durch**

Geänderter Text

(e) Förderung **einer effizienten Intermodalität mit dem Ziel eines nachhaltigen, sicheren und umwelteffizienten Verkehrs und entsprechender Mobilität, wobei gleichzeitig der Schwerpunkt auf der Verbesserung der bestehenden Infrastruktur, Schließung von Lücken bei grenzüberschreitenden Verbindungen sowie** Beseitigung von Engpässen in wichtigen Netzinfrastrukturen **liegt, einschließlich Verbindungen zu regionalen, lokalen, ländlichen und städtischen Gebieten;**

Änderungsantrag 14

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Buchstabe d – Ziffer i

Vorschlag der Kommission

i) Unterstützung eines **multimodalen** einheitlichen europäischen Verkehrsraums durch Investitionen in das transeuropäische Verkehrsnetz;

Geänderter Text

i) Unterstützung eines **nachhaltigen, sicheren und effizienten intermodalen** einheitlichen europäischen Verkehrsraums durch Investitionen in das transeuropäische Verkehrsnetz, **wobei die Integration der Mitgliedstaaten, die der Europäischen Union am 1. Mai 2004 oder danach beigetreten sind, und ihrem Infrastrukturbedarf im Einklang mit dem Grundsatz der Solidarität und des territorialen Zusammenhalts im Mittelpunkt stehen muss;**

Änderungsantrag 15

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Buchstabe d – Ziffer ii

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

ii) Entwicklung *umweltfreundlicher Verkehrssysteme mit geringen CO₂-Emissionen und Förderung* einer nachhaltigen *städtischen* Mobilität;

ii) *Steigerung der Energieeffizienz im Verkehrssektor, Entwicklung eines wirksamen intermodalen Verkehrs mit dem Ziel* einer nachhaltigen, *sicheren, intelligenten und interoperablen* Mobilität; *wobei gleichzeitig der Schwerpunkt auf die Förderung intermodaler Mobilitätsketten von Gehwegen, Radwegen, Carsharing, Carpooling und öffentlichen Verkehrsmitteln gelegt wird; die Unterstützung dieser Aktionen ist abhängig von der Annahme eines langfristigen Plans für nachhaltige Mobilität (SUMP);*

Änderungsantrag 16

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Buchstabe d – Ziffer iii

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

iii) Entwicklung umfassender, hochwertiger und interoperabler Eisenbahnsysteme.

iii) *Förderung einer optimalen Entwicklung des Verkehrs dank der Einführung intelligenter Verkehrssysteme wie der Entwicklung umfassender, hochwertiger und interoperabler Eisenbahnsysteme, wobei insbesondere das Europäische Eisenbahnverkehrsleitsystem (ERTMS) angewandt und der Eisenbahnlärm beim Gütertransport an der Quelle gesenkt wird; Förderung umweltfreundlicher Busdienste und nachhaltigen Verkehrs auf dem Wasserwegen;*

Änderungsantrag 17

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Buchstabe e a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(ea) Stärkung der koordinierenden Rolle der Kommission (GDs MOVE und REGI),

um zu einer besseren Mittelauslastung beizutragen und das gesamte Potenzial des Kohäsionsfonds zu stimulieren.

Änderungsantrag 18

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 4 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

1. Die *im Anhang dieser Verordnung festgelegten gemeinsamen Indikatoren finden gegebenenfalls und* gemäß Artikel 24 Absatz 3 der Verordnung (EU) Nr. [...] /2012 [Allgemeine Verordnung] *Anwendung*. Bei den gemeinsamen Indikatoren werden die Ausgangswerte auf Null gesetzt und kumulative Ziele für das Jahr 2022 festgelegt.

Geänderter Text

1. Die **Kommission sollte** gemäß Artikel 24 Absatz 3 der Verordnung (EU) Nr. [...] /2012 [Allgemeine Verordnung] **die Liste gemeinsamer Indikatoren ausweiten und unter anderem die Minimalisierung externer Kosten, den Klimaschutz, die Reduzierung von Unfällen, Luftverschmutzung und Lärm und die Bestimmungen der Entschließung des Europäischen Parlaments zu dem „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum“ [2011/2096(INI)] berücksichtigen**. Bei den gemeinsamen Indikatoren werden die Ausgangswerte auf Null gesetzt und kumulative Ziele für das Jahr 2022 festgelegt.

Änderungsantrag 19

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 4 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

3. Bei den programmspezifischen Ergebnisindikatoren werden die Ausgangswerte aufgrund der neuesten verfügbaren Daten und Ziele für das Jahr 2022 festgelegt; sie **können** quantitativ **oder** qualitativ formuliert **sein**.

Geänderter Text

3. Bei den programmspezifischen Ergebnisindikatoren werden die Ausgangswerte aufgrund der neuesten verfügbaren Daten und Ziele für das Jahr 2022 festgelegt; sie **werden sowohl** quantitativ **als auch** qualitativ formuliert.

Änderungsantrag 20

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 6 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 6a

Bewertung

Die Kommission legt dem Europäischen Parlament spätestens zum 31. Dezember 2017 einen Evaluierungsbericht über die Verwirklichung der in dieser Verordnung festgelegten Ziele vor.

Änderungsantrag 21

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 7 – Absatz 1 b (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Spätestens zwei Jahre nach Ablauf des Programms führt die Kommission eine Ex-post-Bewertung der Auswirkungen und des europäischen Mehrwerts durch und übermittelt dem Europäischen Parlament, dem Rat, dem Wirtschafts- und Sozialausschuss und dem Ausschuss der Regionen den Evaluierungsbericht.

Begründung

Im Sinne von Artikel 50 der Verordnung mit gemeinsamen Bestimmungen.

Änderungsantrag 22

**Vorschlag für eine Verordnung
Anhang – Reihe 6**

<i>Vorschlag der Kommission</i>		
Abwasserentsorgung	Bevölkerungsäquivalent	<i>An bessere Abwasserentsorgung angeschlossene zusätzliche Bevölkerung</i>

<i>Geänderter Text</i>		
Abwasserentsorgung	Bevölkerungsäquivalent	Zusätzliche Kapazitäten bei der Abwasserbehandlung

Änderungsantrag 23

Vorschlag für eine Verordnung Anhang – Reihe 13

<i>Vorschlag der Kommission</i>		
Natur und Biodiversität	Hektar	Fläche der Habitats mit besserem Erhaltungszustand
<i>Geänderter Text</i>		
Natur und Biodiversität	Hektar	Fläche der wiederhergestellten Biotope

Änderungsantrag 24

Vorschlag für eine Verordnung Anhang – Reihe 22 a (neu)

<i>Vorschlag der Kommission</i>		
Eisenbahn	km	Gesamtlänge der neuen Eisenbahnverbindungen
	km	Gesamtlänge der wiederaufgebauten oder ausgebauten Eisenbahnverbindungen
<i>Geänderter Text</i>		
Eisenbahn	km	Gesamtlänge der neuen Eisenbahnverbindungen
	km	Gesamtlänge der wiederaufgebauten oder ausgebauten Eisenbahnverbindungen
	Zahl	neugebaute, wieder

		<i>aufgebaute oder ausgebaute grenzüberschreitende Abschnitte</i>
--	--	---

Änderungsantrag 25

Vorschlag für eine Verordnung Anhang – Reihen 22 b und 22 c (neu)

<i>Vorschlag der Kommission</i>		
Verkehr		
Eisenbahn	km	Gesamtlänge der neuen Eisenbahnverbindungen
	km	Gesamtlänge der wiederaufgebauten oder ausgebauten Eisenbahnverbindungen
<i>Geänderter Text</i>		
Verkehr		
Eisenbahn	km	Gesamtlänge der neuen Eisenbahnverbindungen
	km	Gesamtlänge der wiederaufgebauten oder ausgebauten Eisenbahnverbindungen
	<i>Tonnen / km</i>	<i>Zunahme der im Güterverkehr beförderten Waren</i>
	<i>Reisende / km</i>	<i>Zunahme der Zahl der mit der Bahn beförderten Reisenden</i>

Änderungsantrag 26

Vorschlag für eine Verordnung Anhang – Reihe 22 d (neu)

<i>Vorschlag der Kommission</i>		
Verkehr		

Eisenbahn	km	Gesamtlänge der neuen Eisenbahnverbindungen
	km	Gesamtlänge der wiederaufgebauten oder ausgebauten Eisenbahnverbindungen
<i>Geänderter Text</i>		
Verkehr		
Eisenbahn	km	Gesamtlänge der neuen Eisenbahnverbindungen
	km	Gesamtlänge der wiederaufgebauten oder ausgebauten Eisenbahnverbindungen
	<i>km</i>	<i>Gesamtlänge der mit ERTMS ausgestatteten Eisenbahnverbindungen</i>

Änderungsantrag 27

Vorschlag für eine Verordnung Anhang – Reihe 24 a (neu)

<i>Vorschlag der Kommission</i>		
Straßen	km	Gesamtlänge der neuen Straßenverbindungen
	km	Gesamtlänge der wiederaufgebauten oder ausgebauten Straßenverbindungen
<i>Geänderter Text</i>		
Straßen	km	Gesamtlänge der neuen Straßenverbindungen
	km	Gesamtlänge der wiederaufgebauten oder ausgebauten Straßenverbindungen
	<i>Zahl</i>	<i>neugebaute, wieder aufgebaute oder ausgebaute grenzüberschreitende</i>

		<i>Abschnitte</i>
--	--	-------------------

Änderungsantrag 28

**Vorschlag für eine Verordnung
Anhang – Reihe 25 a (neu)**

<i>Vorschlag der Kommission</i>		
Städtischer Nahverkehr	Beförderungszahlen	Zunahme der Beförderungszahlen im geförderten städtischen Nahverkehr
<i>Geänderter Text</i>		
Städtischer Nahverkehr	Beförderungszahlen	Zunahme der Beförderungszahlen im geförderten städtischen Nahverkehr
	<i>Prozentsatz</i>	<i>Änderung des Anteils des öffentlichen Verkehrs und der nichtmotorisierten Mobilität wie Gehen und Radfahren</i>

Änderungsantrag 29

**Vorschlag für eine Verordnung
Anhang – Reihe 25 b (neu)**

<i>Vorschlag der Kommission</i>		
Städtischer Nahverkehr	Beförderungszahlen	Zunahme der Beförderungszahlen im geförderten städtischen Nahverkehr
<i>Geänderter Text</i>		
Städtischer Nahverkehr	Beförderungszahlen	Zunahme der Beförderungszahlen im geförderten städtischen Nahverkehr
	<i>ökoeffiziente Fahrzeuge</i>	<i>Zunahme der Anzahl der Fahrzeuge und Ausbau entsprechender</i>

		<i>Infrastrukturen für einen ökoeffizienteren Nahverkehr</i>
--	--	---

Änderungsantrag 30

Vorschlag für eine Verordnung Anhang – Reihe 26 a (neu)

<i>Vorschlag der Kommission</i>		
Binnenwasserstraßen	Tonnenkilometer	Zunahme der Beförderungsmengen auf verbesserten Binnenwasserstraßen
<i>Geänderter Text</i>		
Binnenwasserstraßen	Tonnenkilometer	Zunahme der Beförderungsmengen auf verbesserten Binnenwasserstraßen
	<i>Beförderungszahlen</i>	<i>Zunahme der Beförderungszahlen für Verkehrsleistungen auf Binnenwasserstraßen</i>

Änderungsantrag 31

Vorschlag für eine Verordnung Anhang – Reihe 26 b (neu)

<i>Vorschlag der Kommission</i>		
<i>Geänderter Text</i>		
<i>Auswirkung auf das Klima</i>	<i>Mio Tonnen CO₂- Äquivalent</i>	<i>Änderung der Treibgasemissionen infolge einer oder mehrerer kofinanzierter Maßnahmen</i>

Änderungsantrag 32

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang – Reihe 26 c (neu)

<i>Vorschlag der Kommission</i>		
<i>Geänderter Text</i>		
<i>Tourismus</i>	<i>EUR</i>	<i>Höhe der Investitionen in nachhaltige und intelligente Mobilität</i>

Änderungsantrag 33**Vorschlag für eine Verordnung****Anhang – Reihen 26 d, 26 e, 26 f (neu)**

<i>Vorschlag der Kommission</i>		
<i>Geänderter Text</i>		
<i>Tourismus</i>	<i>EUR</i>	<i>Höhe der Investitionen zur Verbesserung des Zugangs zu Tourismusdienstleistungen für Menschen mit eingeschränkter Mobilität</i>
	<i>EUR</i>	<i>Höhe der Investitionen in Radwegnetze</i>
	<i>EUR</i>	<i>Höhe der Investitionen in das natürliche, kulturelle, industrielle und historische Erbe</i>

VERFAHREN

Titel	Der Kohäsionsfonds und die Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 1084/2006 des Rates		
Bezugsdokumente - Verfahrensnummer	COM(2011)0612 – C7-0325/2011 – 2011/0274(COD)		
Federführender Ausschuss Datum der Bekanntgabe im Plenum	REGI 25.10.2011		
Stellungnahme von Datum der Bekanntgabe im Plenum	TRAN 25.10.2011		
Verfasser(in) der Stellungnahme Datum der Benennung	Michael Cramer 24.11.2011		
Prüfung im Ausschuss	28.2.2012	24.4.2012	18.6.2012
Datum der Annahme	19.6.2012		
Ergebnis der Schlussabstimmung	+: -: 0:	34 0 4	
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder	Magdi Cristiano Allam, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Philip Bradbourn, Michael Cramer, Joseph Cuschieri, Philippe De Backer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Juozas Imbrasas, Dieter-Lebrecht Koch, Ádám Kósa, Werner Kuhn, Bogusław Liberadzki, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Dominique Riquet, Petri Sarvamaa, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Keith Taylor, Silvia-Adriana Ţicău, Giommaria Uggias, Peter van Dalen, Dominique Vlasto, Artur Zasada, Roberts Zile		
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter(innen)	Spyros Danellis, Gilles Pargneaux, Alfreds Rubiks		
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellv. (Art. 187 Abs. 2)	María Irigoyen Pérez		