



2020/2074(INI)

28.1.2021

STELLUNGNAHME

des Ausschusses für Verkehr und Tourismus

für den Ausschuss für regionale Entwicklung

zur Kohäsionspolitik und zu regionalen Umweltstrategien im Kampf gegen den
Klimawandel
(2020/2074(INI))

Berichterstatter für die Stellungnahme: Gheorghe Falcă

PA_NonLeg

VORSCHLÄGE

Der Ausschuss für Verkehr und Tourismus ersucht den federführenden Ausschuss für regionale Entwicklung, folgende Vorschläge in seinen Entschließungsantrag zu übernehmen:

1. betont, dass die im Rahmen der Kohäsionspolitik getätigten Investitionen weiterhin auf Grundlage der drei bestehenden Kategorien – die am wenigsten entwickelten Regionen, Übergangsregionen und stärker entwickelte Regionen – auf alle Regionen ausgerichtet sein müssen und dass Umweltstrategien für Klimaneutralität angepasst und mit den einschlägigen Zielvorgaben im Einklang mit den drei genannten Kategorien und dem europäischen Grünen Deal verknüpft werden müssen, und zwar unter besonderer Berücksichtigung der Minderungsmaßnahmen mit Blick auf einen gerechten Übergang für Regionen mit kohlenstoffintensiven Wirtschaftszweigen; stellt fest, dass besonderes Augenmerk auf die die Kohäsionspolitik betreffenden Bedürfnisse und Herausforderungen der Randgebiete, der ländlichen Gebiete und der Gebiete in äußerster Randlage sowie der Inseln, der dünn besiedelten Gebiete und der sonstigen geografisch benachteiligten Gebiete gelegt werden sollte;
2. weist darauf hin, dass der Europäische Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) und der Kohäsionsfonds mit Mitteln in Höhe von 70 Mrd. EUR im Finanzierungszeitraum 2014-2020 die wichtigsten Finanzierungsquellen für im Rahmen der Kohäsionspolitik umgesetzte Maßnahmen im Verkehrsbereich sind, und dass die Verwaltung der Kohäsionspolitik aufgrund der zwischen der EU und ihren Mitgliedstaaten geteilten Mittelverwaltung stärker dezentralisiert ist;
3. stellt fest, dass Verkehrsprojekte, die durch eine Übertragung von Mitteln aus dem Kohäsionsfonds auf die Connecting Europe Facility (CEF) aus dem sogenannten Kohäsionsbudget gefördert werden, im Rahmen des nächsten mehrjährigen Finanzrahmens für den Zeitraum 2021-2027 einem Verfahren zur Sicherung der Klimaverträglichkeit unterzogen werden müssen und dass 60 % der Gesamtfinanzausstattung der CEF der Erreichung der Klimaziele zukommen müssen;
4. hebt hervor, dass die Mittel der Kohäsionspolitik in erster Linie den Bedürfnissen der verschiedenen Zielregionen entsprechen und die gemeinsamen politischen Ziele der EU unterstützen müssen, und dass Kohäsionsmittel daher für Projekte verwendet werden müssen, die zum gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Wachstum und zur Schaffung von Arbeitsplätzen und damit zum Wohlbefinden von Bürgern/Gemeinschaften beitragen, ihren Lebensstandard verbessern und die örtliche Konjunktur ankurbeln – denn das Hauptziel dieser Mittel ist die Kohäsion –, dabei aber auch Forschung und Innovation, Wachstum und Wettbewerbsfähigkeit stärken, dadurch eine nachhaltige Mobilität und Verkehrsanbindung fördern und so die territoriale, gesellschaftliche und wirtschaftliche Kohäsion in allen Regionen der Union sicherstellen;
5. hebt die Rolle der Kohäsionspolitik hervor, wenn es darum geht, die größten Herausforderungen im Verkehrssektor in der Union anzugehen, einschließlich der Entwicklung eines gut funktionierenden einheitlichen europäischen Verkehrsraums, der Vernetzung Europas mittels eines modernen, multimodalen und sicheren Verkehrsinfrastrukturnetzes und des Übergangs zu einer emissionsarmen Mobilität, u. a. durch Unterstützung der Fertigstellung der fehlenden kleinen grenzüberschreitenden

Bahnverbindungen, was zur europäischen Integration ländlicher Gebiete und von Grenzgebieten beiträgt; betont, dass im Rahmen der Kohäsionspolitik besonderes Augenmerk auf die Regionen gelegt werden sollte, in denen verschiedene Arten von Infrastruktur unterentwickelt sind und nicht genug in sie investiert wird, wobei besonderes Augenmerk auf die Gasinfrastruktur gelegt werden sollte, die einen reibungslosen Energiewandel der Regionen ermöglichen und ihre Energiesicherheit gewährleisten wird; ist der Ansicht, dass die Kohäsionspolitik im Hinblick auf Gebiete in äußerster Randlage und ihre Bemühungen, die fortbestehenden regionalen Ungleichgewichte abzubauen, eines der Hauptinstrumente der europäischen Maßnahmen in der Zeit nach 2020 bleiben muss; betont die Wichtigkeit der wirksamen Verwendung von Kohäsionsmitteln in den Gebieten in äußerster Randlage und ist der Auffassung, dass europäische Investitionen in diesen Gebieten nicht nur in den Gebieten selbst, sondern auch für die EU als Ganzes Vorteile in wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Hinsicht sowie hinsichtlich des Umweltschutzes bringen, und dass es für diese Gebiete wichtig ist, weiterhin eine besondere Unterstützung der EU zu erhalten;

6. betont, dass die Kohäsionspolitik zur nachhaltigen Erholung des Verkehrs- und des Tourismussektors beitragen sollte, insbesondere im Licht der COVID-19-Pandemie; betont, dass aus sozialer Sicht die Erschwinglichkeit, Zuverlässigkeit und Zugänglichkeit von Verkehrsmitteln für jedermann von entscheidender Bedeutung sind;
7. betont, dass die Sicherung der Klimaverträglichkeit der Infrastruktur, insbesondere Infrastrukturen in den Bereichen Tourismus und Verkehr, dazu beitragen wird, die Widerstandsfähigkeit der Infrastruktur gegenüber den Auswirkungen des Klimawandels zu verbessern, die Luftqualität zu verbessern und die Treibhausgasemissionen über die gesamte Lebensdauer der Infrastruktur zu verringern; stellt fest, dass die Verkehrsinfrastruktur die grenzübergreifende Interaktion sowie die regionale, städtische und lokale Entwicklung positiv beeinflussen kann, auch wenn es um Gebiete in äußerster Randlage und Inseln geht; weist darauf hin, dass Bereiche ermittelt werden sollen, in denen Verbesserungen der Infrastruktur im Hinblick auf soziale, wirtschaftliche und umweltbezogene Aspekte besonders vorteilhaft sein können; ist der Ansicht, dass Regionen alle erforderlichen Mittel für den Austausch guter Praktiken haben sollten;
8. weist erneut darauf hin, dass die Strategie des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) für sozioökonomischen und territorialen Zusammenhalt sorgt und die Zugänglichkeit in der gesamten EU und ihren Regionen – auch in abgelegenen Gebieten, Gebieten in äußerster Randlage, Inselgebieten, Gebieten in Randlage, Berggebieten und spärlich besiedelten Gebieten – sicherstellt und so das Wirtschaftswachstum und die Schaffung von Arbeitsplätzen fördert; hebt hervor, dass die vollständige Vollendung des TEN-V von entscheidender Bedeutung ist, um im Einklang mit den Zielen des europäischen Grünen Deals den Wandel zu nachhaltigen Verkehrsträgern und intelligenter Mobilität, d. h. von der Straße auf die Schiene und auf Binnenwasserstraßen, zu beschleunigen sowie eine verstärkte Verbreitung alternativer Kraftstoffe und deren Lade- und Betankungsinfrastruktur zu fördern; fordert die vorrangige Zuweisung von Mitteln aus dem Kohäsionsfonds für Maßnahmen, mit denen verkehrsträgerübergreifende und digitale Lösungen unterstützt werden und durch die Verbindungen zu Häfen und anderen multimodalen Knotenpunkten auf der Schiene und auf Binnenwasserstraßen

errichtet, modernisiert und ergänzt werden, um die Verlagerung auf alternative Verkehrsträger zu erleichtern; betont in diesem Zusammenhang, dass die Kohäsionspolitik stärker zur Geltung kommen sollte, indem sie Risikopräventionsmaßnahmen unterstützt, die auf die Anpassung an die derzeitigen und künftigen Auswirkungen des Klimawandels ausgerichtet sind;

9. hält die Kohäsionspolitik für den besten Verbündeten bei der Umsetzung regionaler Umweltstrategien, die auf eine echte Mobilitätsverlagerung hin zu einer nachhaltigeren Mobilität in unseren Städten und Regionen abzielen; ist der Ansicht, dass Strategien sowohl im Bereich der städtischen Mobilität als auch der Fernmobilität insbesondere die Schienen- und Fahrradinfrastruktur fördern sollten, auch im Hinblick auf Vektoren für Multimodalität, um uneingeschränkt förderfähig zu sein und vorrangigen Zugang zu den entsprechenden EU-Mitteln zu haben;
10. weist auf die erheblichen Ungleichheiten zwischen den Regionen hin, wenn es um die Zugänglichkeit von Verkehrsmitteln, insbesondere des Schienenverkehrs, geht; fordert daher eine Strategie für die Erschließung isolierter oder aufgegebener Gebiete;
11. stellt jedoch fest, dass verbesserte Verkehrssysteme auch mit negativen externen Effekten wie Verkehrsunfällen, Emissionen, Klimawandel und anderen ökologischen und sozialen Auswirkungen verbunden sind, die erheblich sein können;
12. bekräftigt, dass bei der Überarbeitung der TEN-V-Strategie weiterhin ein besonderes Augenmerk auf die Erleichterung grenzüberschreitender Verbindungen sowie fehlende Verbindungen gelegt werden sollte, was den sozioökonomischen und territorialen Zusammenhalt in der gesamten EU fördern wird; hebt hervor, dass bei der Überarbeitung der TEN-V-Strategie auch die Beseitigung von Engpässen, insbesondere in städtischen Knotenpunkten, angegangen werden sollte und die Multimodalität und die Infrastruktur im Bereich der Feinverteilung verbessert werden sollten, wodurch die Verkehrsüberlastung erheblich verringert und die Effizienz und Nachhaltigkeit der Verkehrswege verbessert wird;
13. ist der Auffassung, dass der Schienenpersonenverkehr für seine Nutzer attraktiver und wettbewerbsfähiger werden sollte; fordert die Kommission daher auf, ein einheitliches und transparentes Fahrkartenbuchungssystem zu fördern; befürwortet die Wiedereinführung eines europäischen Nachtzugnetzes;
14. fordert, dass Lösungen der grünen Infrastruktur und der nachhaltigen und intelligenten Mobilität umgesetzt werden, und stellt fest, dass sie nicht nur in städtischen Gebieten, in denen etwa 70 % der EU-Bevölkerung leben, sondern auch anderswo von Bedeutung sind; begrüßt diesbezüglich den in vielen Städten und Gemeinden zunehmenden Ehrgeiz zur Staureduzierung und zur Verbesserung der Straßengestaltung zugunsten von Fußgängern und Fahrradfahrern; betont, dass die Merkmale grüner Infrastruktur wie Mauer- und Dachbegrünungen, Stadtwälder, Wiesen, städtische Gärten und Kleingärten in den Städten gesundheitsbezogene Vorteile mit unmittelbarer Auswirkung auf unser Wohlbefinden bieten, etwa saubere Luft, eine bessere Wasserqualität und Lärmschutz; betont, dass Investitionen in grüne Infrastruktur in ländlichen Gebieten zur Verringerung der Auswirkungen des Klimawandels und für die Zugänglichkeit der Regionen ebenso wichtig sind und nicht übersehen werden sollten, besonders im

Zusammenhang mit schlechter Luftqualität in manchen Gebieten; betont außerdem, dass grüne Infrastruktur auch Chancen zur Verbindung von städtischen und ländlichen Gebieten mit sich bringt und attraktive Wohn- und Arbeitsorte bietet; betont darüber hinaus, dass die Umwidmung von Flächen in Städten für grüne Infrastruktur ein kostenwirksamer und wirtschaftlich tragfähiger Weg sein kann, um sie nachhaltiger, widerstandsfähiger, umweltfreundlicher und gesünder zu machen;

15. weist darauf hin, dass die Treibhausgasemissionen des Verkehrssektors 27 % der gesamten Emissionen der EU ausmachen, und dass der Verkehrssektor dazu beitragen muss, bis 2050 Klimaneutralität zu erreichen; betont, dass Innovation und Digitalisierung bei der Dekarbonisierung des Verkehrssektors im Einklang mit den Ambitionen des europäischen Grünen Deals eine Schlüsselrolle spielen; betont, dass die finanzielle Unterstützung mit Mitteln aus dem Kohäsionsfonds für Forschung und Innovation im Bereich emissionsarmer und emissionsfreier Mobilitätslösungen gestärkt werden muss, insbesondere im Hinblick auf fortschrittliche Technologien und intelligente Mobilität bei allen Verkehrsträgern, einschließlich alternativer Kraftstoffe wie Wasserstoff und nachhaltiger Infrastrukturprojekte;
16. fordert die Kommission auf, Programme zur Modernisierung und Verbesserung der Energieeffizienz von Wohngebäuden in europäischen Städten zu unterstützen, um die Gebäudeeffizienz zu verbessern, wobei zu berücksichtigen ist, dass ein Drittel bis die Hälfte der Energie in den Städten für Heizungszwecke verbraucht wird; betont, dass in Anbetracht der großen Zahl von alten Wohn- und sonstigen Gebäuden in Städten die Modernisierungsquoten um das Drei- bis Fünffache ihres derzeitigen Stands erhöht werden müssen, wenn wir dem im Übereinkommen von Paris dargestellten 1,5°C-Grad-Szenario näher kommen wollen;
17. hebt die Rolle des Tourismussektors beim Übergang zu einer nachhaltigeren, CO₂-armen Wirtschaft hervor; fordert, dass dieser Sektor in erheblichem Ausmaß in regionale Strategien und Planungen für den Klimaschutz eingebunden wird; betont, dass in diesem Zusammenhang der ländliche Tourismus zur Entwicklung strukturschwacher Regionen beitragen kann; weist erneut auf die Wichtigkeit der Förderung des Tourismussektors hin, insbesondere durch Investitionen, die zur Erholung, langfristigen Wettbewerbsfähigkeit, Digitalisierung und Nachhaltigkeit des Sektors und seiner Wertschöpfungsketten beitragen; fordert, dass gesonderte Haushaltsmittel für den Tourismus vorgesehen werden, um kleinen und mittelständischen Unternehmen (KMU) ein besseres Standbein zu geben und die Möglichkeiten in dieser Branche zu verbessern;
18. nimmt die Schlussfolgerungen des Sonderberichts 06/2020 des europäischen Rechnungshofs über nachhaltige urbane Mobilität in der EU¹ zur Kenntnis, wonach Städte in der EU sich nicht weit genug in Richtung nachhaltigerer und umweltfreundlicherer Verkehrsträger hinbewegen und für nachhaltige Mobilität bestimmte EU-Mittel noch nicht wirksam genug eingesetzt werden, um ihre Ziele zu erreichen; hebt den Investitionsbedarf der Regionen und Gemeinden hervor, die sich im Übergang zu einer nachhaltigeren und intelligenteren Mobilität befinden; betont in dieser Hinsicht die Finanzierungsmöglichkeiten der EU-Programme – etwa im Rahmen

¹ <https://www.eca.europa.eu/de/Pages/DocItem.aspx?did=53246>

des EFRE, des Kohäsionsfonds, LIFE, Horizont und dem Fonds für einen gerechten Übergang – zum Erreichen eines gerechten, inklusiven und gesellschaftlich akzeptablen Übergangs zur Klimaneutralität, in dem niemand abgehängt wird; betont, dass die Weiterqualifizierung und Umschulung von Beschäftigten und Arbeitsuchenden in der Verkehrsbranche unterstützt werden muss, wobei der Vielfalt und Geschlechtergleichstellung besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden muss;

19. betont die Rolle der lokalen und regionalen Gebietskörperschaften beim Klimaschutz und bei der Anpassung an den Klimawandel durch regionale Integrationsstrategien in allen Phasen des Projektprozesses, um eine nachhaltige und inklusive Entwicklung zu erreichen; betont die Notwendigkeit, im Hinblick auf eine effizientere, nachhaltige und ordnungsgemäße Durchführung von Verkehrsinfrastrukturprojekten Organisationen der Zivilgesellschaft und andere Interessengruppen, darunter regionale und lokale Gebietskörperschaften, zu konsultieren; befürwortet eine Aufstockung der direkten EU-Mittel für die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften, um die Effizienz zu erhöhen, für Kohärenz zu sorgen und den Verwaltungsaufwand zu verringern; verweist darauf, dass der wirksame Einsatz der verfügbaren Mittel auch von Transparenz und proaktiver Information über die verfügbaren Mittel abhängt;
20. hebt hervor, dass die ländliche Entwicklung der Schlüssel zum territorialen sozioökonomischen Zusammenhalt ist; fordert die Kommission auf, eine Agenda für den ländlichen Raum mit einem ganzheitlichen Ansatz zu erstellen, um die ländlichen Gemeinschaften zu befähigen, unter anderem den Übergang zur Klimaneutralität einschließlich der Verlagerung auf nachhaltigere und intelligentere Verkehrsträger zu bewältigen, und um Bereiche zu ermitteln, in denen Verbesserungen der Infrastruktur, insbesondere der digitalen Infrastrukturen und der Vernetzungsinfrastrukturen in ländlichen Gebieten, besonders vorteilhaft sein können, um den Tourismus sowie den Zugang zu Beschäftigung, Telearbeit und einer verbesserten Multimodalität in Gebieten zu fördern, die abseits vom öffentlichen Verkehr liegen; ist in diesem Zusammenhang der Auffassung, dass ein effizienter und erschwinglicher öffentlicher Verkehr ein Kernstück der Erreichung einer nachhaltigen städtischen und ländlichen Mobilität ist; fordert die Kommission daher auf, hochwertige Verkehrsinfrastruktur und -verbindungen in dünn besiedelten Gebieten in den Vorschlag zur intelligenten und nachhaltigen Mobilität aufzunehmen;
21. verweist darauf, dass die Verwaltung der Kohäsionspolitik zwischen der EU und ihren Mitgliedstaaten geteilt ist; hebt hervor, dass ein kohärenter Ansatz zur durchgängigen Berücksichtigung von Umweltbelangen bei Investitionen im Verkehrsbereich sichergestellt werden muss, indem die Projektplanung und die Phase der Projektumsetzung aufeinander abgestimmt werden; fordert die Mitgliedstaaten auf, sicherzustellen, dass die Verwaltungsbehörden die Aufnahme von Umweltbelangen in Projekte über die Phase der Projektplanung hinaus fördern, etwa indem Leitlinien vorgelegt oder Sensibilisierungsmaßnahmen für Antragsteller organisiert werden; ist ferner der Ansicht, dass mit den Mitteln aus dem Kohäsionsfonds die Integration zwischen dem Verkehrssektor und dem Energiesektor sowie dem digitalen Sektor gestärkt werden sollte, um potenzielle Synergien gewinnbringend nutzen und maximieren zu können;
22. begrüßt das einheitliche Regelwerk, das nun für sieben EU-Fonds gilt, die in

Partnerschaft mit den Mitgliedstaaten durchgeführt werden („geteilte Mittelverwaltung“); begrüßt ferner den Vorschlag der Kommission, die Kontrollen für Programme mit einer guten Bilanz zu erleichtern, sich dabei verstärkt auf nationale Systeme und die Ausweitung des Grundsatzes der „einzig Prüfung“ zu verlassen, um doppelte Kontrollen zu vermeiden; begrüßt den neuen Rahmen für Projekte, mit dem eine jährliche Leistungsüberprüfung in Form eines politischen Dialogs zwischen den als Programmträger fungierenden Behörden und der Kommission eingeführt wird.

ANGABEN ZUR ANNAHME IM MITBERATENDEN AUSSCHUSS

Datum der Annahme	26.1.2021
Ergebnis der Schlussabstimmung	+ : 28 - : 2 0 : 19
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder	Magdalena Adamowicz, Andris Ameriks, José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Marco Campomenosi, Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Johan Danielsson, Andor Deli, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Ismail Ertug, Gheorghe Falcă, Giuseppe Ferrandino, Mario Furore, Søren Gade, Isabel García Muñoz, Jens Gieseke, Elsi Katainen, Elena Kountoura, Julie Lechanteux, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Benoît Lutgen, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Tilly Metz, Giuseppe Milazzo, Cláudia Monteiro de Aguiar, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Philippe Olivier, Tomasz Piotr Poręba, Dominique Riquet, Dorien Rookmaker, Massimiliano Salini, Vera Tax, Barbara Thaler, István Ujhelyi, Petar Vitanov, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Lucia Vuolo, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter	Josianne Cutajar, Clare Daly, Roman Haider, Anne-Sophie Pelletier, Markus Pieper

NAMENTLICHE SCHLUSSABSTIMMUNG IM MITBERATENDEN AUSSCHUSS

28	+
EKR	Peter Lundgren, Tomasz Piotr Poręba, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
ID	Roman Haider, Julie Lechanteux, Philippe Olivier
NI	Mario Furore, Dorien Rookmaker
EVP	Magdalena Adamowicz, Cláudia Monteiro de Aguiar, Andor Deli, Gheorghe Falcă, Jens Gieseke, Benoît Lutgen, Marian-Jean Marinescu, Giuseppe Milazzo, Markus Pieper, Massimiliano Salini, Barbara Thaler, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska
Renew	Izaskun Bilbao Barandica
S&D	Andris Ameriks, István Ujhelyi
Die Linke	Clare Daly, Elena Kountoura, Anne-Sophie Pelletier

2	-
Renew	Søren Gade, Elsi Katainen

19	0
ID	Marco Campomenosi, Lucia Vuolo
Renew	José Ramón Bauzá Díaz, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Dominique Riquet
S&D	Josianne Cutajar, Johan Danielsson, Ismail Ertug, Giuseppe Ferrandino, Bogusław Liberadzki, Isabel García Muñoz, Vera Tax, Petar Vitanov
Grüne/EFA	Ciarán Cuffe, Jakob G. Dalunde, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Tilly Metz

Erläuterungen der benutzten Zeichen:

+ : dafür

- : dagegen

0 : Enthaltung