



**2015/2347(INI)**

8.6.2016

# **ÄNDERUNGSANTRÄGE**

## **1 – 198**

**Entwurf eines Berichts**  
**Tomasz Piotr Poręba**  
(PE578.757v01-00)

über die Verbesserung der Anbindung und der Barrierefreiheit der  
Verkehrsinfrastruktur in Mittel- und Osteuropa  
(2015/2347(INI))



**Änderungsantrag 1**  
**Notis Marias**

**Entschließungsantrag**  
**Bezugsvermerk 4**

*Entschließungsantrag*

— gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 170,

*Geänderter Text*

— gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf die Artikel 170 **und 106**,

Or. el

**Änderungsantrag 2**  
**Andor Deli**

**Entschließungsantrag**  
**Bezugsvermerk 8 a (neu)**

*Entschließungsantrag*

— gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 170, und unter Hinweis auf die Resolution des Rates vom 12. Dezember 2013 über die Westbalkan-Konferenz 2014, den Gipfel von Wien 2015 und die Konferenz von Paris 2016,

*Geänderter Text*

- **unter Hinweis auf den „Berliner Prozess“, die Westbalkan-Konferenz 2014, den Gipfel von Wien 2015 und die Konferenz von Paris 2016,**

Or. en

**Änderungsantrag 3**  
**Marie-Christine Arnautu**

**Entschließungsantrag**  
**Erwägung A**

*Entschließungsantrag*

A. in der Erwägung, dass sich die Anbindung und die Barrierefreiheit der Verkehrsinfrastruktur erheblich auf das Wirtschaftswachstum, die Beschäftigung und den territorialen Zusammenhalt in **der**

*Geänderter Text*

A. in der Erwägung, dass sich die Anbindung und die Barrierefreiheit der Verkehrsinfrastruktur erheblich auf das Wirtschaftswachstum, die Beschäftigung und den territorialen Zusammenhalt in **den**

*EU* und ihren Regionen auswirken;

*Mitgliedstaaten* und ihren Regionen auswirken;

Or. fr

**Änderungsantrag 4**  
**José Blanco López**

**Entschließungsantrag**  
**Erwägung A**

*Entschließungsantrag*

A. in der Erwägung, dass sich die Anbindung und die Barrierefreiheit der Verkehrsinfrastruktur erheblich auf das Wirtschaftswachstum, die Beschäftigung und den territorialen Zusammenhalt in der EU und ihren Regionen auswirken;

*Geänderter Text*

A. in der Erwägung, dass sich die Anbindung und die Barrierefreiheit der Verkehrsinfrastruktur erheblich auf das Wirtschaftswachstum **und die wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit**, die Beschäftigung und den **sozialen und** territorialen Zusammenhalt in der EU und ihren Regionen auswirken;

Or. es

**Änderungsantrag 5**  
**Merja Kyllönen, Kateřina Konečná**

**Entschließungsantrag**  
**Erwägung B**

*Entschließungsantrag*

B. in der Erwägung, dass die Verkehrsinfrastruktur in **den** mittel- und osteuropäischen Regionen der EU im Vergleich zu jener in anderen Regionen Europas immer noch unterentwickelt ist und dass die Bürger erwarten, dass die Mitgliedstaaten – mit Unterstützung durch die EU – bei der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur zusammenarbeiten;

*Geänderter Text*

B. in der Erwägung, dass die Verkehrsinfrastruktur in **einigen Gebieten der** mittel- und osteuropäischen Regionen der EU im Vergleich zu jener in anderen Regionen Europas immer noch unterentwickelt ist und dass die Bürger erwarten, dass die Mitgliedstaaten – mit Unterstützung durch die EU – bei der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur zusammenarbeiten;

Or. en

**Änderungsantrag 6**  
**Rolandas Paksas**

**Entschließungsantrag**  
**Erwägung B**

*Entschließungsantrag*

B. in der Erwägung, dass die Verkehrsinfrastruktur in den mittel- und osteuropäischen Regionen der EU im Vergleich zu jener in anderen Regionen Europas immer noch unterentwickelt ist und dass die Bürger erwarten, dass die Mitgliedstaaten – mit Unterstützung durch die EU – bei der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur zusammenarbeiten;

*Geänderter Text*

B. in der Erwägung, dass die Verkehrsinfrastruktur in den mittel- und osteuropäischen Regionen der EU im Vergleich zu jener in anderen Regionen Europas immer noch unterentwickelt ist und dass die Bürger erwarten, dass die Mitgliedstaaten – mit Unterstützung durch die EU – bei der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur zusammenarbeiten; ***in der Erwägung, dass Investitionen in öffentliche Verkehrsmittel in Mittel- und Osteuropa in erster Linie aus Mitteln der ESI-Fonds erfolgen; in der Erwägung, dass die Fazilität „Connecting Europe“ ein Hauptfinanzierungsinstrument für den weiteren Ausbau der Verkehrsinfrastruktur in der Region als Teil der Korridore des TEN-V-Kernnetzes darstellt; in der Erwägung, dass ein Mangel an Verwaltungskapazitäten in nationalen, regionalen und kommunalen Verwaltungen zu einer geringen Inanspruchnahme der EU-Mittel führen kann;***

Or. en

**Änderungsantrag 7**  
**Rolandas Paksas**

**Entschließungsantrag**  
**Erwägung B a (neu)**

*Entschließungsantrag*

***Ba. in der Erwägung, dass durch ineffiziente Verknüpfungen zwischen verschiedenen Verkehrsträgern und durch den Mangel an Verknüpfungen***

*Geänderter Text*

*zwischen den Elementen des Kern- und des allgemeinen Verkehrsnetzes eine angemessene Interoperabilität der verschiedenen Verkehrsträger nicht gewährleistet ist, wobei eine solche Interoperabilität nicht nur die Transportkosten für Personen und Güter senken und die Flexibilität der Verkehrsdienstleistungen erhöhen, sondern auch dazu beitragen würde, die negativen Auswirkungen des Verkehrssystems auf das ökologische und soziale Umfeld zu vermindern;*

Or. It

**Änderungsantrag 8**  
**Inés Ayala Sender**

**Entschließungsantrag**  
**Erwägung B a (neu)**

*Entschließungsantrag*

*Geänderter Text*

*Ba. in der Erwägung, dass die schwache Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur in Mittel- und Osteuropa neben einem der am besten entwickelten und dichtesten Netze der Welt in Mitteleuropa besteht;*

Or. es

**Änderungsantrag 9**  
**Pavel Telička, Martina Dlabajová, Jozo Radoš, Izaskun Bilbao Barandica**

**Entschließungsantrag**  
**Erwägung B a (neu)**

*Entschließungsantrag*

*Geänderter Text*

*Ba. in der Erwägung, dass Mittel- und Osteuropa ein wichtiger Teil des europäischen Binnenmarkts ist und über das Potenzial verfügt, Investitionen*

*anzuziehen und zu Wirtschaftswachstum  
in der gesamten EU beizutragen;*

Or. en

**Änderungsantrag 10**

**Tomasz Piotr Poręba, Kosma Złotowski, Evžen Tošenovský**

**Entschließungsantrag**

**Erwägung B a (neu)**

*Entschließungsantrag*

*Geänderter Text*

***Ba. in der Erwägung, dass  
Investitionen in öffentliche  
Verkehrsmittel in Mittel- und Osteuropa  
in erster Linie aus Mitteln der ESI-Fonds  
erfolgen und dass die Fazilität  
„Connecting Europe“ ein  
Hauptfinanzierungsinstrument für den  
weiteren Ausbau der  
Verkehrsinfrastruktur in der Region als  
Teil der Korridore des TEN-V-Kernnetzes  
darstellt;***

Or. en

**Änderungsantrag 11**

**Inés Ayala Sender**

**Entschließungsantrag**

**Erwägung B b (neu)**

*Entschließungsantrag*

*Geänderter Text*

***Bb. in der Erwägung, dass in einigen  
Regionen Mittel- und Osteuropas ein  
beachtliches Schienennetz besteht, das  
jedoch dringend einer infrastrukturellen  
Modernisierung bedürfte, sodass es sich  
nicht weiter verschlechtert und schließlich  
nicht mehr betriebsfähig wäre;***

Or. es

## Änderungsantrag 12

Christine Revault D'Allonnes Bonnefoy, Karoline Graswander-Hainz, Maria Grapini, István Ujhelyi, Inés Ayala Sender, Hugues Bayet

### Entschließungsantrag Erwägung C

#### *Entschließungsantrag*

C. in der Erwägung, dass durch eine Intensivierung der Arbeiten an Projekten wie der Via Carpatia und Rail Baltica wichtige Anreize für die Verbesserung der Anbindung und der Barrierefreiheit der Verkehrsinfrastruktur in diesem Teil der EU gesetzt werden könnten;

#### *Geänderter Text*

C. in der Erwägung, dass durch eine Intensivierung der Arbeiten an Projekten wie der Via Carpatia und Rail Baltica wichtige Anreize für die Verbesserung der Anbindung und der Barrierefreiheit der Verkehrsinfrastruktur in diesem Teil der EU gesetzt werden könnten, ***auch wenn die EU massiv in die Modernisierung und den Ausbau bestehender Verkehrsinfrastrukturen investieren sollte, bevor neuer Infrastrukturen geschaffen werden;***

Or. en

## Änderungsantrag 13

Georgi Pirinski, Maria Grapini

### Entschließungsantrag Erwägung C

#### *Entschließungsantrag*

C. in der Erwägung, dass durch eine Intensivierung der Arbeiten an Projekten wie der Via Carpatia und Rail Baltica wichtige Anreize für die Verbesserung der Anbindung und der Barrierefreiheit der Verkehrsinfrastruktur in diesem Teil der EU gesetzt werden könnten;

#### *Geänderter Text*

C. in der Erwägung, dass durch eine Intensivierung der Arbeiten ***am Ausbau der Kernnetzkorridore Orient-Östliches Mittelmeer und Ostsee-Adria sowie*** an Projekten wie der Via Carpatia und Rail Baltica wichtige Anreize für die Verbesserung der Anbindung und der Barrierefreiheit der Verkehrsinfrastruktur in diesem Teil der EU gesetzt werden könnten;

Or. en



**Änderungsantrag 14**  
**Ivan Jakovčić, Jozo Radoš**

**Entschließungsantrag**  
**Erwägung C**

*Entschließungsantrag*

C. in der Erwägung, dass durch eine Intensivierung der Arbeiten an Projekten wie der Via Carpatia **und** Rail Baltica wichtige Anreize für die Verbesserung der Anbindung und der Barrierefreiheit der Verkehrsinfrastruktur in diesem Teil der EU gesetzt werden könnten;

*Geänderter Text*

C. in der Erwägung, dass durch eine Intensivierung der Arbeiten an Projekten wie der Via Carpatia, Rail Baltica **und dem adriatisch-ionischen Korridor** wichtige Anreize für die Verbesserung der Anbindung und der Barrierefreiheit der Verkehrsinfrastruktur in diesem Teil der EU gesetzt werden könnten;

Or. hr

**Änderungsantrag 15**  
**Claudia Țapardel, Dan Nica, Maria Grapini**

**Entschließungsantrag**  
**Erwägung C**

*Entschließungsantrag*

C. in der Erwägung, dass durch eine Intensivierung der Arbeiten an Projekten wie der Via Carpatia **und** Rail Baltica wichtige Anreize für die Verbesserung der Anbindung und der Barrierefreiheit der Verkehrsinfrastruktur in diesem Teil der EU gesetzt werden könnten;

*Geänderter Text*

C. in der Erwägung, dass durch eine Intensivierung der Arbeiten an Projekten wie der Via Carpatia, Rail Baltica **und TRACECA** wichtige Anreize für die Verbesserung der Anbindung und der Barrierefreiheit der Verkehrsinfrastruktur in diesem Teil der EU gesetzt werden könnten;

Or. en

**Änderungsantrag 16**  
**Tomasz Piotr Poręba, Kosma Złotowski, Evžen Tošenovský**

**Entschließungsantrag**  
**Erwägung D**

### *Entschließungsantrag*

D. in der Erwägung, dass gut ausgebaute grenzübergreifende Verkehrsverbindungen von entscheidender Bedeutung sind, wenn es um die regionale Wettbewerbsfähigkeit und die Förderung der Entwicklung von KMU in grenznahen Gebieten und – insbesondere in Bezug auf öffentliche Verkehrsmittel – um die Förderung der sozialen Inklusion von Bevölkerungsgruppen mit geringer Kaufkraft geht;

### *Geänderter Text*

D. in der Erwägung, dass gut ausgebaute grenzübergreifende Verkehrsverbindungen von entscheidender Bedeutung sind, wenn es um die regionale Wettbewerbsfähigkeit und die Förderung der Entwicklung von KMU in grenznahen Gebieten und – insbesondere in Bezug auf öffentliche Verkehrsmittel – um die Förderung der sozialen Inklusion von Bevölkerungsgruppen mit geringer Kaufkraft geht; ***in der Erwägung, dass es in zahlreichen mittel- und osteuropäischen Mitgliedstaaten noch immer an guten grenzübergreifenden Verkehrsverbindungen, insbesondere Schienenverbindungen, fehlt;***

Or. en

## **Änderungsantrag 17 Rolandas Paksas**

### **Entschließungsantrag Erwägung D**

#### *Entschließungsantrag*

D. in der Erwägung, dass gut ausgebaute grenzübergreifende Verkehrsverbindungen von entscheidender Bedeutung sind, wenn es um die regionale Wettbewerbsfähigkeit und die Förderung der Entwicklung von KMU in grenznahen Gebieten und – insbesondere in Bezug auf öffentliche Verkehrsmittel – um die Förderung der sozialen Inklusion von Bevölkerungsgruppen mit geringer Kaufkraft geht;

#### *Geänderter Text*

D. in der Erwägung, dass gut ausgebaute grenzübergreifende Verkehrsverbindungen von entscheidender Bedeutung sind, wenn es um die regionale Wettbewerbsfähigkeit und die Förderung der Entwicklung von KMU in grenznahen Gebieten und – insbesondere in Bezug auf öffentliche Verkehrsmittel – um die Förderung der sozialen Inklusion von Bevölkerungsgruppen mit geringer Kaufkraft geht; ***in der Erwägung, dass es in zahlreichen mittel- und osteuropäischen Mitgliedstaaten noch immer an guten grenzübergreifenden Verkehrsverbindungen, insbesondere Schienenverbindungen, fehlt;***

**Änderungsantrag 18**

**Remo Sernagiotto, Raffaele Fitto, Massimiliano Salini, Salvatore Domenico Pogliese**

**Entschließungsantrag**

**Erwägung D (a) neu**

*Entschließungsantrag*

*Geänderter Text*

*Da. in der Erwägung, dass in einigen europäischen geografischen Gebieten der EUSALP-Region aufgrund ihrer Randlage in Bezug auf den „skandinavisch-mediterranen“ Korridor auf der Strecke entlang der Brennerautobahn schwerwiegende sozioökonomische Probleme herrschen;*

Or. it

**Änderungsantrag 19**

**Pavel Telička, Martina Dlabajová, Jozo Radoš, Izaskun Bilbao Barandica**

**Entschließungsantrag**

**Erwägung E a (neu)**

*Entschließungsantrag*

*Geänderter Text*

*Ea. in der Erwägung, dass die Mitgliedstaaten in Mittel- und Osteuropa ebenso wie in anderen Teilen der EU die ihnen zur Verfügung stehenden EU-Mittel aus verschiedenen Gründen – wie unzureichende Vorbereitung und Effizienz – nicht immer voll ausgeschöpft haben;*

Or. en

**Änderungsantrag 20**

**Elżbieta Katarzyna Łukacijewska**

**Entschließungsantrag  
Erwägung E a (neu)**

*Entschließungsantrag*

*Geänderter Text*

***Ea. in der Erwägung, dass alle Verkehrsträger sich ausnahmslos verstärkt auf eine Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit, Intermodalität und den Übergang zu mehr Nachhaltigkeit ausrichten müssen, um den Ausbau des Binnenmarkts stärker voranzubringen;***

Or. en

**Änderungsantrag 21  
Elżbieta Katarzyna Łukacijewska**

**Entschließungsantrag  
Erwägung E b (neu)**

*Entschließungsantrag*

*Geänderter Text*

***Eb. in der Erwägung, dass die verkehrstechnische Annäherung benachbarter Drittstaaten an die Mitgliedstaaten der mittel- und osteuropäischen Regionen der EU unter anderem im Bereich des Schienenverkehrs und der Schieneninfrastruktur eine Verbesserung der Eisenbahnverbindung zwischen der Europäischen Union und Asien ermöglicht;***

Or. pl

**Änderungsantrag 22  
Rolandas Paksas**

**Entschließungsantrag  
Ziffer 1**

### *Entschließungsantrag*

1. betont, dass die Anbindung und Barrierefreiheit der Infrastruktur für den Verkehr in die, aus den und innerhalb der mittel- und osteuropäischen Regionen der EU verbessert werden muss, wobei den Bedürfnissen der Wirtschaft und den Grundsätzen der nachhaltigen Entwicklung Rechnung zu tragen ist; weist nochmals auf die TEN-V-Ziele hin, Verbindungslücken zu schließen, Nadelöhre zu beseitigen und für reibungslose Verbindungen im Langstrecken- und Regionalverkehr zu sorgen, insbesondere in grenzübergreifenden Regionen, und zwar im Personen- und Frachtverkehr;

### *Geänderter Text*

1. betont, dass die Anbindung und Barrierefreiheit der Infrastruktur für den Verkehr in die, aus den und innerhalb der mittel- und osteuropäischen Regionen der EU verbessert werden muss, wobei den Bedürfnissen der Wirtschaft und den Grundsätzen der nachhaltigen Entwicklung Rechnung zu tragen ist; weist nochmals auf die TEN-V-Ziele hin, Verbindungslücken zu schließen, Nadelöhre zu beseitigen und für reibungslose Verbindungen im Langstrecken- und Regionalverkehr zu sorgen, insbesondere in grenzübergreifenden Regionen, und zwar im Personen- und Frachtverkehr; ***ist der Ansicht, dass die Verwendung von EU-Mitteln dem tatsächlichen Investitionsbedarf für die Vervollständigung des TEN-V-Kernnetzes in der Region bis 2030 entsprechen muss;***

Or. en

### **Änderungsantrag 23** **Elżbieta Katarzyna Łukacijewska**

#### **Entschließungsantrag** **Ziffer 1**

### *Entschließungsantrag*

1. betont, dass die Anbindung und Barrierefreiheit der Infrastruktur für den Verkehr in die, aus den und innerhalb der mittel- und osteuropäischen Regionen der EU verbessert werden muss, wobei den Bedürfnissen der Wirtschaft und den Grundsätzen der nachhaltigen Entwicklung Rechnung zu tragen ist; weist nochmals auf die TEN-V-Ziele hin, Verbindungslücken zu schließen, Nadelöhre zu beseitigen und für reibungslose Verbindungen im Langstrecken- und Regionalverkehr zu sorgen, insbesondere in

### *Geänderter Text*

1. betont, dass die Anbindung und Barrierefreiheit der Infrastruktur für den Verkehr in die, aus den und innerhalb der mittel- und osteuropäischen Regionen der EU verbessert werden muss, wobei den Bedürfnissen der Wirtschaft und den Grundsätzen der nachhaltigen Entwicklung Rechnung zu tragen ist; weist nochmals auf die TEN-V-Ziele hin, Verbindungslücken zu schließen, Nadelöhre zu beseitigen und für reibungslose Verbindungen im Langstrecken- und Regionalverkehr zu sorgen, insbesondere in

grenzübergreifenden Regionen, und zwar im Personen- und Frachtverkehr;

grenzübergreifenden Regionen, und zwar im Personen- und Frachtverkehr; *ist der Ansicht, dass die Verwendung von EU-Mitteln dem tatsächlichen Investitionsbedarf entsprechen muss;*

Or. en

## **Änderungsantrag 24** **Isabella De Monte**

### **Entschließungsantrag** **Ziffer 1**

#### *Entschließungsantrag*

1. betont, dass die Anbindung und Barrierefreiheit der Infrastruktur für den Verkehr in die, aus den und innerhalb der mittel- und osteuropäischen Regionen der EU verbessert werden muss, wobei den Bedürfnissen der Wirtschaft *und* den Grundsätzen der nachhaltigen Entwicklung Rechnung zu tragen ist; weist nochmals auf die TEN-V-Ziele hin, Verbindungslücken zu schließen, Nadelöhre zu beseitigen und für reibungslose Verbindungen im Langstrecken- und Regionalverkehr zu sorgen, insbesondere in grenzübergreifenden Regionen, und zwar im Personen- und Frachtverkehr;

#### *Geänderter Text*

1. betont, dass die Anbindung und Barrierefreiheit der Infrastruktur für den Verkehr in die, aus den und innerhalb der mittel- und osteuropäischen Regionen der EU verbessert werden muss, wobei den Bedürfnissen der Wirtschaft, den Grundsätzen der nachhaltigen Entwicklung *und dem Tourismus* Rechnung zu tragen ist; weist nochmals auf die TEN-V-Ziele hin, Verbindungslücken zu schließen, Nadelöhre zu beseitigen und für reibungslose Verbindungen im Langstrecken- und Regionalverkehr zu sorgen, insbesondere in grenzübergreifenden Regionen, und zwar im Personen- und Frachtverkehr;

Or. it

## **Änderungsantrag 25** **Maria Grapini, José Blanco López, Hugues Bayet, István Ujhelyi, Isabella De Monte, Christine Revault D'Allonnes Bonnefoy, Karoline Graswander-Hainz**

### **Entschließungsantrag** **Ziffer 1 a (neu)**

#### *Entschließungsantrag*

#### *Geänderter Text*

*1a. betont, dass die Anbindung und*

***Barrierefreiheit der  
Verkehrsinfrastruktur verbessert werden  
müssen, um die  
Fremdenverkehrsindustrie in der EU  
weiterzuentwickeln;***

Or. en

## **Änderungsantrag 26**

**Remo Sernagiotto, Raffaele Fitto, Massimiliano Salini, Salvatore Domenico Pogliese**

### **Entschließungsantrag**

**Ziffer 1 a (neu)**

*Entschließungsantrag*

*Geänderter Text*

***1a. hebt hervor, dass die Schaffung eines neuen europäischen Korridors priorisiert werden muss, der das Drehkreuz Hafen von Venedig direkt an Nordosteuropa anbindet, zur Stärkung des derzeitigen TEN-T und um für ein Gleichgewicht im Wettbewerb der europäischen Verkehrsbranche zu sorgen;***

Or. it

## **Änderungsantrag 27**

**Pavel Telička, Martina Dlabajová, Jozo Radoš, Izaskun Bilbao Barandica**

### **Entschließungsantrag**

**Ziffer 2**

*Entschließungsantrag*

*Geänderter Text*

2. erachtet es als wichtig, dass die Mitgliedstaaten ***auf der Grundlage*** der nationalen Masterpläne, einer realistischen Bewertung des Verkehrsbedarfs, einer Kosten-Nutzen-Analyse und von Konsultationen mit den Interessenträgern eine koordinierte Projektplanung durchführen;

2. erachtet es als wichtig, dass die Mitgliedstaaten ***unter weitestmöglicher Berücksichtigung*** der nationalen Masterpläne ***und unter Durchführung*** einer realistischen Bewertung des Verkehrsbedarfs, einer Kosten-Nutzen-Analyse und von Konsultationen mit den Interessenträgern eine koordinierte Projektplanung durchführen;

**Änderungsantrag 28**  
**Olga Sehnalová**

**Entschließungsantrag**  
**Ziffer 2**

*Entschließungsantrag*

2. erachtet es als wichtig, dass **die Mitgliedstaaten** auf der Grundlage der nationalen **Masterpläne**, einer realistischen Bewertung des Verkehrsbedarfs, einer Kosten-Nutzen-Analyse und von Konsultationen mit den Interessenträgern eine koordinierte Projektplanung **durchführen**;

*Geänderter Text*

2. erachtet es als wichtig, dass auf der Grundlage der nationalen **Verkehrspläne**, einer realistischen Bewertung des Verkehrsbedarfs, einer Kosten-Nutzen-Analyse und von Konsultationen mit den Interessenträgern eine koordinierte Projektplanung **zwischen den Mitgliedstaaten erfolgt**;

Or. cs

**Änderungsantrag 29**  
**Davor Škrlec**

**Entschließungsantrag**  
**Ziffer 2**

*Entschließungsantrag*

2. erachtet es als wichtig, dass die Mitgliedstaaten auf der Grundlage der nationalen Masterpläne, einer realistischen Bewertung des Verkehrsbedarfs, einer Kosten-Nutzen-Analyse und von Konsultationen mit den Interessenträgern eine koordinierte Projektplanung durchführen;

*Geänderter Text*

2. erachtet es als wichtig, dass die Mitgliedstaaten auf der Grundlage der nationalen Masterpläne, einer realistischen Bewertung des Verkehrsbedarfs **und des Bedarfs an öffentlicher Dienstleistung, der Orientierung am Weißbuch Verkehr, der Anwendung der EU-Umweltvorschriften und der COP 21-Vereinbarung**, einer Kosten-Nutzen-Analyse, **der Minimierung von externen Kosten, der Gewährleistung von Transparenz** und von Konsultationen mit den Interessenträgern **und NGO** eine koordinierte Projektplanung durchführen;

Or. en



**Änderungsantrag 30**  
**Rolandas Paksas**

**Entschließungsantrag**  
**Ziffer 2**

*Entschließungsantrag*

2. erachtet es als wichtig, dass die Mitgliedstaaten auf der Grundlage der nationalen Masterpläne, einer realistischen Bewertung des Verkehrsbedarfs, einer Kosten-Nutzen-Analyse und von Konsultationen mit den Interessenträgern eine koordinierte Projektplanung durchführen;

*Geänderter Text*

2. erachtet es als wichtig, dass die Mitgliedstaaten auf der Grundlage der nationalen Masterpläne, einer realistischen Bewertung des Verkehrsbedarfs, einer Kosten-Nutzen-Analyse und von Konsultationen mit den Interessenträgern eine koordinierte Projektplanung durchführen; **betont, dass der Aufbau von Kapazitäten und technische Hilfe mobilisiert werden sollten, um die Entwicklung guter Projekte zu erleichtern und die öffentlichen Verwaltungen bei der Abwicklung von EU-Mitteln zu unterstützen;**

Or. en

**Änderungsantrag 31**  
**Georgi Pirinski, Maria Grapini**

**Entschließungsantrag**  
**Ziffer 2**

*Entschließungsantrag*

2. erachtet es als wichtig, dass die Mitgliedstaaten auf der Grundlage der nationalen Masterpläne, einer realistischen Bewertung des Verkehrsbedarfs, einer Kosten-Nutzen-Analyse und von Konsultationen mit den Interessenträgern eine koordinierte Projektplanung durchführen;

*Geänderter Text*

2. erachtet es als wichtig, dass die Mitgliedstaaten auf der Grundlage der nationalen Masterpläne, **der Koordinierung mit beitrittswilligen Ländern**, einer realistischen Bewertung des Verkehrsbedarfs, einer Kosten-Nutzen-Analyse und von Konsultationen mit den Interessenträgern eine koordinierte Projektplanung durchführen;

Or. en

**Änderungsantrag 32**  
**Merja Kyllönen, Kateřina Konečná**

**Entschließungsantrag**  
**Ziffer 2**

*Entschließungsantrag*

2. erachtet es als wichtig, dass die Mitgliedstaaten auf der Grundlage der nationalen Masterpläne, einer realistischen Bewertung des Verkehrsbedarfs, einer Kosten-Nutzen-Analyse und von Konsultationen mit den Interessenträgern eine koordinierte Projektplanung durchführen;

*Geänderter Text*

2. erachtet es als wichtig, dass die Mitgliedstaaten auf der Grundlage der nationalen Masterpläne, einer realistischen **und zukunftssicheren** Bewertung des Verkehrsbedarfs, einer Kosten-Nutzen-Analyse und von Konsultationen mit den Interessenträgern eine koordinierte Projektplanung durchführen;

Or. en

**Änderungsantrag 33**  
**Davor Škrlec**

**Entschließungsantrag**  
**Ziffer 2 a (neu)**

*Entschließungsantrag*

**2a. begrüßt, dass mit der Ex-ante-Auflagenbindung beim Verfassen von Verkehrsmasterplänen dazu beigetragen wurde, dass die Mitgliedstaaten Verkehrsinvestitionen vorrangig behandeln; vertritt die Ansicht, dass die zuständigen Kommissionsdienststellen diese Masterpläne bewerten und weiterverfolgen müssen, damit diese Pläne nicht nur die Ex-ante-Auflagenbindung erfüllen, sondern auch mit den Zielen und Prioritäten der EU vereinbar sind;**

Or. en

**Änderungsantrag 34**  
**Davor Škrlec**

**Entschließungsantrag**  
**Ziffer 2 b (neu)**

*Entschließungsantrag*

*Geänderter Text*

**2b. hält es für bedenklich, dass die Verkehrsmasterpläne in einigen Mitgliedstaaten Mittel- und Osteuropas unzureichend am Weißbuch Verkehr orientiert sind, insbesondere im Hinblick darauf, wie zu dem Ziel, die THG-Emissionen bis 2015 um 60 % zu verringern, beigetragen wird; fordert nachdrücklich dazu auf, dass die Kommission bei der Billigung bzw. die Mitgliedstaaten bei der Planung von Verkehrsinfrastrukturprojekten in vollem Umfang sicherstellen, dass die verkehrsbedingten THG-Emissionen berücksichtigt werden und in eine Gesamtverkehrsstrategie für nachhaltigen Verkehr, nachhaltige Mobilität und Emissionsreduktionen in diesem Sektor einfließen;**

Or. en

**Änderungsantrag 35**  
**Marie-Christine Arnautu**

**Entschließungsantrag**  
**Ziffer 3**

*Entschließungsantrag*

*Geänderter Text*

**3. ist der Ansicht, dass die makroregionalen Strategien der EU, beispielsweise die bereits bestehenden Strategien für den Ostseeraum, den Donaauraum und den adriatisch-ionischen Raum und ein mögliche künftige Strategie für den Karpatenraum einen innovativen Ordnungsrahmen dafür bieten, verkehrspolitische Aufgaben**

**entfällt**

*anzugehen, die von den Mitgliedstaaten allein nicht gelöst werden können;*

Or. fr

**Änderungsantrag 36**  
**Marie-Christine Arnautu**

**Entschließungsantrag**  
**Ziffer 3**

*Entschließungsantrag*

3. ist der Ansicht, dass die makroregionalen Strategien der EU, beispielsweise die bereits bestehenden Strategien für den Ostseeraum, den Donaauraum und den adriatisch-ionischen Raum und *ein* mögliche künftige Strategie für den Karpatenraum *einen innovativen* Ordnungsrahmen dafür bieten, verkehrspolitische Aufgaben anzugehen, die von den Mitgliedstaaten allein nicht gelöst werden können;

*Geänderter Text*

3. ist der Ansicht, dass die makroregionalen Strategien der EU, beispielsweise die bereits bestehenden Strategien für den Ostseeraum, den Donaauraum und den adriatisch-ionischen Raum und *eine* mögliche künftige Strategie für den Karpatenraum *keinen klaren und geeigneten* Ordnungsrahmen dafür bieten, verkehrspolitische Aufgaben anzugehen, die von den Mitgliedstaaten allein nicht gelöst werden können;

Or. fr

**Änderungsantrag 37**  
**Notis Marias**

**Entschließungsantrag**  
**Ziffer 3**

*Entschließungsantrag*

3. ist der Ansicht, dass die makroregionalen Strategien der EU, beispielsweise die bereits bestehenden Strategien für den Ostseeraum, den Donaauraum und den adriatisch-ionischen Raum und *ein* mögliche künftige Strategie für den Karpatenraum einen innovativen Ordnungsrahmen dafür bieten, verkehrspolitische Aufgaben anzugehen, *die von den Mitgliedstaaten allein nicht gelöst werden können;*

*Geänderter Text*

3. ist der Ansicht, dass die makroregionalen Strategien der EU, beispielsweise die bereits bestehenden Strategien für den Ostseeraum, den Donaauraum und den adriatisch-ionischen Raum und *eine* mögliche künftige Strategie für den Karpatenraum einen innovativen Ordnungsrahmen dafür bieten, verkehrspolitische Aufgaben anzugehen;

### Änderungsantrag 38

**Maria Grapini, Hugues Bayet, José Blanco López, István Ujhelyi, Isabella De Monte, Karoline Graswander-Hainz**

#### Entschließungsantrag

##### Ziffer 3

###### *Entschließungsantrag*

3. ist der Ansicht, dass die makroregionalen Strategien der EU, beispielsweise die bereits bestehenden Strategien für den Ostseeraum, den Donaauraum und den adriatisch-ionischen Raum und **ein** mögliche künftige Strategie für den Karpatenraum einen innovativen Ordnungsrahmen dafür bieten, verkehrspolitische Aufgaben anzugehen, die von den Mitgliedstaaten allein nicht gelöst werden können;

###### *Geänderter Text*

3. ist der Ansicht, dass die makroregionalen Strategien der EU, beispielsweise die bereits bestehenden Strategien für den Ostseeraum, den Donaauraum und den adriatisch-ionischen Raum und **eine** mögliche künftige Strategie für den Karpatenraum einen innovativen Ordnungsrahmen dafür bieten, verkehrspolitische Aufgaben anzugehen, die von den Mitgliedstaaten allein nicht gelöst werden können, **um bessere Verkehrsbedingungen und einen angemessenen Verbraucherschutz sicherzustellen**;

Or. en

### Änderungsantrag 39

**Georgi Pirinski, Maria Grapini**

#### Entschließungsantrag

##### Ziffer 3

###### *Entschließungsantrag*

3. ist der Ansicht, dass die makroregionalen Strategien der EU, beispielsweise die bereits bestehenden Strategien für den Ostseeraum, den Donaauraum und den adriatisch-ionischen Raum und **ein** mögliche künftige Strategie für den Karpatenraum einen innovativen Ordnungsrahmen dafür bieten, verkehrspolitische Aufgaben anzugehen,

###### *Geänderter Text*

3. ist der Ansicht, dass die makroregionalen Strategien der EU, beispielsweise die bereits bestehenden Strategien für den Ostseeraum, den Donaauraum und den adriatisch-ionischen Raum und **eine** mögliche künftige Strategie für den Karpatenraum **und den Schwarzmeerraum** einen innovativen Ordnungsrahmen dafür bieten,

die von den Mitgliedstaaten allein nicht gelöst werden können;

verkehrspolitische Aufgaben anzugehen, die von den Mitgliedstaaten allein nicht gelöst werden können;

Or. en

#### **Änderungsantrag 40**

**Pavel Telička, Martina Dlabajová, Jozo Radoš, Izaskun Bilbao Barandica**

#### **Entschließungsantrag**

##### **Ziffer 4**

###### *Entschließungsantrag*

4. begrüßt die Fertigstellung der ursprünglichen TEN-V-Arbeitspläne für die Kernnetzkorridore im Jahr 2015; betont, dass durch die Fertigstellung des Kernnetzes auch Anreize für den Ausbau des Gesamtnetzes gesetzt werden dürften, insbesondere in Bezug auf Verbindungen, die grenzübergreifende Bedeutung haben und *eine* Konsolidierung der Korridore *bewirken*;

###### *Geänderter Text*

4. begrüßt die Fertigstellung der ursprünglichen TEN-V-Arbeitspläne für die Kernnetzkorridore im Jahr 2015; betont, dass durch die Fertigstellung des Kernnetzes auch Anreize für den Ausbau des Gesamtnetzes gesetzt werden dürften, insbesondere in Bezug auf Verbindungen, die grenzübergreifende Bedeutung haben und *sich auf die* Konsolidierung der Korridore *auswirken*;

Or. en

#### **Änderungsantrag 41**

**Marie-Christine Arnautu**

#### **Entschließungsantrag**

##### **Ziffer 4**

###### *Entschließungsantrag*

4. *begrüßt* die Fertigstellung der ursprünglichen TEN-V-Arbeitspläne für die Kernnetzkorridore im Jahr 2015; betont, dass durch die Fertigstellung des Kernnetzes auch Anreize für den Ausbau des Gesamtnetzes gesetzt werden dürften, insbesondere in Bezug auf Verbindungen, die grenzübergreifende Bedeutung haben und eine Konsolidierung der Korridore bewirken;

###### *Geänderter Text*

4. *nimmt* die Fertigstellung der ursprünglichen TEN-V-Arbeitspläne für die Kernnetzkorridore im Jahr 2015 *zur Kenntnis*; betont, dass durch die Fertigstellung des Kernnetzes auch Anreize für den Ausbau des Gesamtnetzes gesetzt werden dürften, insbesondere in Bezug auf Verbindungen, die grenzübergreifende Bedeutung haben und eine Konsolidierung der Korridore bewirken;

**Änderungsantrag 42**  
**Andor Deli**

**Entschließungsantrag**  
**Ziffer 4**

*Entschließungsantrag*

4. begrüßt die Fertigstellung der ursprünglichen TEN-V-Arbeitspläne für die Kernnetzkorridore im Jahr 2015; betont, dass durch die Fertigstellung des Kernnetzes auch Anreize für den Ausbau des Gesamtnetzes gesetzt werden dürften, insbesondere in Bezug auf Verbindungen, die grenzübergreifende Bedeutung haben und eine Konsolidierung der Korridore bewirken;

*Geänderter Text*

4. begrüßt die Fertigstellung der ursprünglichen TEN-V-Arbeitspläne für die Kernnetzkorridore im Jahr 2015 **und die Annahme der neuen Karten für die Ausweitung des TEN-V-Netzes auf die Länder des Westbalkan**; betont, dass durch die Fertigstellung des Kernnetzes auch Anreize für den **schnellstmöglichen** Ausbau des Gesamtnetzes gesetzt werden dürften, insbesondere in Bezug auf Verbindungen, die grenzübergreifende Bedeutung haben und eine Konsolidierung der Korridore bewirken;

Or. en

**Änderungsantrag 43**  
**Rolandas Paksas**

**Entschließungsantrag**  
**Ziffer 4**

*Entschließungsantrag*

4. begrüßt die Fertigstellung der ursprünglichen TEN-V-Arbeitspläne für die Kernnetzkorridore im Jahr 2015; betont, dass durch die Fertigstellung des Kernnetzes auch Anreize für den Ausbau des Gesamtnetzes gesetzt werden dürften, insbesondere in Bezug auf Verbindungen, die grenzübergreifende Bedeutung haben und eine Konsolidierung der Korridore bewirken;

*Geänderter Text*

4. begrüßt die Fertigstellung der ursprünglichen TEN-V-Arbeitspläne für die Kernnetzkorridore im Jahr 2015; betont, dass durch die Fertigstellung des Kernnetzes auch Anreize für den Ausbau des Gesamtnetzes gesetzt werden dürften, insbesondere in Bezug auf Verbindungen, die grenzübergreifende Bedeutung haben und eine Konsolidierung der Korridore bewirken; **hebt den Stellenwert städtischer Knotenpunkte und ihre Bedeutung bei der**

*Verbesserung der Verkehrsströme, und  
zwar im Personen- und im Frachtverkehr,  
hervor;*

Or. en

**Änderungsantrag 44**  
**Elżbieta Katarzyna Łukacijewska**

**Entschließungsantrag**  
**Ziffer 4**

*Entschließungsantrag*

4. begrüßt die Fertigstellung der ursprünglichen TEN-V-Arbeitspläne für die Kernnetzkorridore im Jahr 2015; betont, dass durch die Fertigstellung des Kernnetzes auch Anreize für den Ausbau des Gesamtnetzes gesetzt werden dürften, insbesondere in Bezug auf Verbindungen, die grenzübergreifende Bedeutung haben und eine Konsolidierung der Korridore bewirken;

*Geänderter Text*

4. begrüßt die Fertigstellung der ursprünglichen TEN-V-Arbeitspläne für die Kernnetzkorridore im Jahr 2015; betont, dass durch die Fertigstellung des Kernnetzes auch Anreize für den Ausbau des Gesamtnetzes gesetzt werden dürften, insbesondere in Bezug auf Verbindungen, die grenzübergreifende Bedeutung haben und eine Konsolidierung der Korridore bewirken; ***hebt den Stellenwert städtischer Knotenpunkte und ihre Bedeutung bei der Verbesserung der Verkehrsströme, und zwar im Personen- und im Frachtverkehr, hervor;***

Or. en

**Änderungsantrag 45**  
**Claudia Țapardel, Dan Nica, Maria Grapini, Isabella De Monte, Olga Sehnalová**

**Entschließungsantrag**  
**Ziffer 4 a (neu)**

*Entschließungsantrag*

***4a. betont, dass die Unterschiede im Hinblick auf die Entwicklung und Qualität der Infrastruktur zwischen dem MOE-Raum und dem restlichen Europa nur durch eine klare, konkrete und integrierte EU-weite Strategie verringert***



*werden können;*

Or. en

### **Änderungsantrag 46**

**Maria Grapini, Hugues Bayet, José Blanco López, István Ujhelyi, Christine Revault D'Allonnes Bonnefoy**

### **Entschließungsantrag**

**Ziffer 4 a (neu)**

*Entschließungsantrag*

*Geänderter Text*

**4a. hebt den Stellenwert des EFSI bei der Entwicklung von Verkehrsinfrastrukturprojekten aller Art hervor; betont, dass die meisten aus Mitteln des EFSI finanzierten Infrastrukturprojekte sich in Westeuropa befinden;**

Or. en

### **Änderungsantrag 47**

**Merja Kyllönen, Kateřina Konečná**

### **Entschließungsantrag**

**Ziffer 5**

*Entschließungsantrag*

*Geänderter Text*

5. vertritt die Auffassung, dass der Ausbau von Verkehrsknotenpunkten ein Kernelement der Vernetzung des Langstrecken-, Regional- und Stadtverkehrs ist und so Intermodalität und die Entwicklung von in den jeweiligen Regionen ansässigen Unternehmen gefördert werden;

5. vertritt die Auffassung, dass der Ausbau von Verkehrsknotenpunkten ein Kernelement der Vernetzung des Langstrecken-, Regional- und Stadtverkehrs ist und so Intermodalität und die Entwicklung von in den jeweiligen Regionen ansässigen Unternehmen gefördert werden; **berücksichtigt dabei, dass die Digitalisierung weitreichende Möglichkeiten für die Steigerung der Leistung der gesamten Logistikkette bieten kann, auch durch die Bereitstellung von Daten für alle Interessenträger (Datenaustausch) für die**

**Änderungsantrag 48**  
**José Blanco López**

**Entschließungsantrag**  
**Ziffer 5**

*Entschließungsantrag*

5. vertritt die Auffassung, dass der Ausbau von Verkehrsknotenpunkten ein Kernelement der Vernetzung des Langstrecken-, Regional- und Stadtverkehrs ist und so Intermodalität und die Entwicklung von in den jeweiligen Regionen ansässigen Unternehmen gefördert werden;

*Geänderter Text*

5. vertritt die Auffassung, dass der Ausbau von Verkehrsknotenpunkten ein Kernelement der Vernetzung des Langstrecken-, Regional- und Stadtverkehrs ist und so **die Effizienz, die** Intermodalität und die Entwicklung von in den jeweiligen Regionen ansässigen Unternehmen gefördert werden;

**Änderungsantrag 49**  
**Davor Škrlec**

**Entschließungsantrag**  
**Ziffer 5 a (neu)**

*Entschließungsantrag*

**5a. betont, dass das EuroVelo-Radroutennetz und insbesondere die Route EV 13 (Eiserner-Vorhang-Route) in Verbindung mit Zugsverbindungen interessante Möglichkeiten für die KMU im Fremdenverkehrsbereich in den Makroregionen Mittel- und Osteuropas bietet und daher gefördert werden muss;**

**Änderungsantrag 50**

**Entschließungsantrag**

**Ziffer 6**

*Entschließungsantrag*

6. weist darauf hin, dass erhebliche Investitionen erforderlich sind, um die Wirtschaftsentwicklung in den Mitgliedstaaten in den west-, mittel- und osteuropäischen Regionen der EU kohärenter zu gestalten; hebt hervor, dass bei der auf EU-Ebene erforderlichen Koordinierung den spezifischen Problemen in den Mitgliedstaaten **und den Unterschieden der jeweiligen Volkswirtschaften, Sozialversicherungssysteme und Traditionen** Rechnung getragen werden muss;

*Geänderter Text*

6. weist darauf hin, dass erhebliche Investitionen erforderlich sind, um die Wirtschaftsentwicklung in den Mitgliedstaaten in den west-, mittel- und osteuropäischen Regionen der EU kohärenter zu gestalten; hebt hervor, dass bei der auf EU-Ebene erforderlichen Koordinierung den spezifischen Problemen in den Mitgliedstaaten Rechnung getragen werden muss;

Or. en

**Änderungsantrag 51**

**Davor Škrlec**

**Entschließungsantrag**

**Ziffer 6**

*Entschließungsantrag*

6. weist darauf hin, dass erhebliche Investitionen erforderlich sind, um die Wirtschaftsentwicklung in den Mitgliedstaaten in den west-, mittel- und osteuropäischen Regionen der EU kohärenter zu gestalten; hebt hervor, dass bei der auf EU-Ebene erforderlichen Koordinierung den spezifischen Problemen in den Mitgliedstaaten **und den Unterschieden der jeweiligen Volkswirtschaften, Sozialversicherungssysteme und Traditionen** Rechnung getragen werden muss;

*Geänderter Text*

6. weist darauf hin, dass erhebliche Investitionen erforderlich sind, um die Wirtschaftsentwicklung in den Mitgliedstaaten in den west-, mittel- und osteuropäischen Regionen der EU kohärenter zu gestalten; hebt hervor, dass bei der auf EU-Ebene erforderlichen Koordinierung den spezifischen Problemen in den Mitgliedstaaten **sowie den Unterschieden der jeweiligen Volkswirtschaften und dem demografischen Wandel** Rechnung getragen werden muss; **hält es insbesondere dann, wenn saubere Technologien zum Einsatz kommen, für**

*sehr gut möglich, umweltverträgliche  
Arbeitsplätze in der  
Schienenverkehrsbranche zu schaffen;*

Or. en

## **Änderungsantrag 52**

**Claudia Tapardel, Dan Nica, Maria Grapini, Isabella De Monte**

### **Entschließungsantrag**

#### **Ziffer 6**

##### *Entschließungsantrag*

6. weist darauf hin, dass erhebliche Investitionen erforderlich sind, um die Wirtschaftsentwicklung in den Mitgliedstaaten in den west-, mittel- und osteuropäischen Regionen der EU kohärenter zu gestalten; hebt hervor, dass bei der auf EU-Ebene erforderlichen Koordinierung den spezifischen Problemen in den Mitgliedstaaten und den Unterschieden der jeweiligen Volkswirtschaften, Sozialversicherungssysteme und Traditionen Rechnung getragen werden muss;

##### *Geänderter Text*

6. weist darauf hin, dass erhebliche Investitionen erforderlich sind, um die Wirtschaftsentwicklung in den Mitgliedstaaten in den west-, mittel- und osteuropäischen Regionen der EU kohärenter zu gestalten; hebt hervor, dass ***eine bessere Koordinierung zwischen den europäischen und den nationalen Behörden erforderlich ist, insbesondere im Hinblick auf die Verwirklichung des Kernstücks des TEN-V-Netzes; erinnert jedoch daran, dass*** bei der auf EU-Ebene erforderlichen Koordinierung den spezifischen Problemen in den Mitgliedstaaten und den Unterschieden der jeweiligen Volkswirtschaften, Sozialversicherungssysteme und Traditionen Rechnung getragen werden muss;

Or. en

## **Änderungsantrag 53**

**Maria Grapini, Hugues Bayet, José Blanco López, Isabella De Monte, Christine Revault D'Allonnes Bonnefoy, Karoline Graswander-Hainz**

### **Entschließungsantrag**

#### **Ziffer 6**

*Entschließungsantrag*

6. weist darauf hin, dass erhebliche Investitionen erforderlich sind, um die Wirtschaftsentwicklung in den Mitgliedstaaten in den west-, mittel- und osteuropäischen Regionen der EU kohärenter zu gestalten; hebt hervor, dass bei der auf EU-Ebene erforderlichen Koordinierung den spezifischen Problemen in den Mitgliedstaaten und den Unterschieden der jeweiligen Volkswirtschaften, Sozialversicherungssysteme **und** Traditionen Rechnung getragen werden muss;

*Geänderter Text*

6. weist darauf hin, dass erhebliche Investitionen erforderlich sind, um die Wirtschaftsentwicklung in den Mitgliedstaaten in den west-, mittel- und osteuropäischen Regionen der EU kohärenter zu gestalten; hebt hervor, dass bei der auf EU-Ebene erforderlichen Koordinierung den spezifischen Problemen in den Mitgliedstaaten und den Unterschieden der jeweiligen Volkswirtschaften, Sozialversicherungssysteme, Traditionen **und Qualität der Infrastruktur** Rechnung getragen werden muss;

Or. en

**Änderungsantrag 54**  
**Inés Ayala Sender**

**Entschließungsantrag**  
**Ziffer 6 a (neu)**

*Entschließungsantrag*

**6a. bedauert die Einführung willkürlicher Hemmnisse für den freien Warenverkehr durch bestimmte Länder, die Investitionen und Verbesserungen im Bereich der Infrastruktur sinnlos machen; vertritt die Auffassung, dass die Harmonisierung und Verbesserung der sozioökonomischen Ungleichheiten zwischen Mittel- und Osteuropa und den übrigen Regionen wesentlich ist, um maximalen Nutzen aus einem verbundenen Verkehrsnetz zu ziehen;**

Or. es

**Änderungsantrag 55**  
**Christine Revault D'Allonnes Bonnefoy, Karoline Graswander-Hainz, Maria Grapini,**

**Entschließungsantrag**

**Ziffer 7**

*Entschließungsantrag*

7. fordert die Mitgliedstaaten und die Kommission auf, bei der Finanzierung im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“, der europäischen Struktur- und Investitionsfonds und der Instrumente der EIB und der EBWE für Synergieeffekte zu sorgen, wenn Verkehrsinfrastrukturprojekte in den mittel- und osteuropäischen Mitgliedstaaten der EU verwirklicht werden; ***weist erneut darauf hin***, dass die Mittel aus dem Europäischen Fonds für strategische Investitionen ***rechtzeitig*** abgerufen werden ***müssen, damit derartige Projekte kurzfristig vorangebracht werden können***;

*Geänderter Text*

7. fordert die Mitgliedstaaten und die Kommission auf, bei der Finanzierung im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“, der europäischen Struktur- und Investitionsfonds und der Instrumente der EIB und der EBWE für Synergieeffekte zu sorgen, wenn Verkehrsinfrastrukturprojekte in den mittel- und osteuropäischen Mitgliedstaaten der EU verwirklicht werden; ***bedauert***, dass die Mittel aus dem Europäischen Fonds für strategische Investitionen ***in den Kohäsionsländern nur in geringem Maße*** abgerufen werden;

Or. en

**Änderungsantrag 56**

**Pavel Telička, Martina Dlabajová, Jozo Radoš**

**Entschließungsantrag**

**Ziffer 7**

*Entschließungsantrag*

7. fordert die Mitgliedstaaten und die Kommission auf, bei der Finanzierung im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“, der europäischen Struktur- und Investitionsfonds und der Instrumente der EIB und der EBWE für Synergieeffekte zu sorgen, wenn Verkehrsinfrastrukturprojekte in den mittel- und osteuropäischen Mitgliedstaaten der EU verwirklicht werden; weist erneut darauf hin, ***dass*** die Mittel aus dem Europäischen Fonds für strategische Investitionen rechtzeitig

*Geänderter Text*

7. fordert die Mitgliedstaaten und die Kommission auf, bei der Finanzierung im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“, der europäischen Struktur- und Investitionsfonds und der Instrumente der EIB und der EBWE für Synergieeffekte ***und wechselseitige Komplementarität*** zu sorgen, wenn Verkehrsinfrastrukturprojekte in den mittel- und osteuropäischen Mitgliedstaaten der EU verwirklicht werden, ***um ihre Nutzung und Diversifizierung erheblich zu verbessern***;

*abgerufen werden müssen*, damit *derartige* Projekte *kurzfristig* vorangebracht werden können;

weist erneut darauf hin, *wie wichtig es ist*, die Mittel aus dem Europäischen Fonds für strategische Investitionen rechtzeitig *abzurufen*, damit *wirtschaftlich rentable marktorientierte* Projekte vorangebracht werden können;

Or. en

## **Änderungsantrag 57** **Andor Deli**

### **Entschließungsantrag** **Ziffer 7**

#### *Entschließungsantrag*

7. fordert die Mitgliedstaaten und die Kommission auf, bei der Finanzierung im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“, der europäischen Struktur- und Investitionsfonds und der Instrumente der EIB und der EBWE für Synergieeffekte zu sorgen, wenn Verkehrsinfrastrukturprojekte in den mittel- und osteuropäischen Mitgliedstaaten der EU verwirklicht werden; weist erneut darauf hin, dass die Mittel aus dem Europäischen Fonds für strategische Investitionen rechtzeitig abgerufen werden müssen, damit derartige Projekte kurzfristig vorangebracht werden können;

#### *Geänderter Text*

7. fordert die Mitgliedstaaten und die Kommission auf, bei der Finanzierung im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“, der europäischen Struktur- und Investitionsfonds und der Instrumente der EIB und der EBWE für Synergieeffekte zu sorgen, wenn Verkehrsinfrastrukturprojekte in den mittel- und osteuropäischen Mitgliedstaaten der EU verwirklicht werden; ***betont, dass zur Vorbereitung und Nutzung von Projekten, die aus verschiedenen Instrumenten finanziert werden (die sogenannte Bündelung von Mitteln), der Austausch und die Verbreitung von Informationen und Erfahrungen unabdingbar sind***; weist erneut darauf hin, dass die Mittel aus dem Europäischen Fonds für strategische Investitionen rechtzeitig abgerufen werden müssen, damit derartige Projekte kurzfristig vorangebracht werden können; ***fordert die Kommission, die Europäische Investitionsbank und die Europäische Plattform für Investitionsberatung nachdrücklich auf, ihre Arbeit mit den Projektträgern in Mittel- und Osteuropa zu intensivieren, damit die Mittel aus dem EFSI für Infrastrukturprojekte in nachhaltigen Verkehrsträgern verwendet***

*werden;*

Or. en

**Änderungsantrag 58**  
**Rolandas Paksas**

**Entschließungsantrag**  
**Ziffer 7**

*Entschließungsantrag*

7. fordert die Mitgliedstaaten und die Kommission auf, bei der Finanzierung im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“, der europäischen Struktur- und Investitionsfonds und der Instrumente der EIB und der EBWE für Synergieeffekte zu sorgen, wenn Verkehrsinfrastrukturprojekte in den mittel- und osteuropäischen Mitgliedstaaten der EU verwirklicht werden; weist erneut darauf hin, dass die Mittel aus dem Europäischen Fonds für strategische Investitionen rechtzeitig abgerufen werden müssen, damit derartige Projekte kurzfristig vorangebracht werden können;

*Geänderter Text*

7. fordert die Mitgliedstaaten und die Kommission auf, bei der Finanzierung im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“, der europäischen Struktur- und Investitionsfonds und der Instrumente der EIB und der EBWE für Synergieeffekte zu sorgen, wenn Verkehrsinfrastrukturprojekte in den mittel- und osteuropäischen Mitgliedstaaten der EU verwirklicht werden; weist erneut darauf hin, dass die Mittel aus dem Europäischen Fonds für strategische Investitionen rechtzeitig abgerufen werden müssen, damit derartige Projekte kurzfristig vorangebracht werden können; ***fordert die Kommission, die Europäische Investitionsbank und die Europäische Plattform für Investitionsberatung nachdrücklich auf, ihre Arbeit mit den Projektträgern in Mittel- und Osteuropa zu intensivieren, damit die Mittel aus dem EFSI für Verkehrsinfrastrukturprojekte verwendet werden;***

Or. en

**Änderungsantrag 59**  
**Marie-Christine Arnautu**

**Entschließungsantrag**  
**Ziffer 7**



### *Entschließungsantrag*

7. fordert die Mitgliedstaaten und die Kommission auf, bei der Finanzierung im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“, der europäischen Struktur- und Investitionsfonds und der Instrumente der EIB und der EBWE für Synergieeffekte zu sorgen, wenn Verkehrsinfrastrukturprojekte in den mittel- und osteuropäischen Mitgliedstaaten der EU verwirklicht werden; weist erneut darauf hin, dass die Mittel aus dem Europäischen Fonds für strategische Investitionen rechtzeitig abgerufen werden müssen, damit derartige Projekte kurzfristig vorangebracht werden können;

### *Geänderter Text*

7. fordert die Mitgliedstaaten und die Kommission auf, bei der Finanzierung im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“, der europäischen Struktur- und Investitionsfonds und der Instrumente der EIB und der EBWE für Synergieeffekte zu sorgen, wenn Verkehrsinfrastrukturprojekte in den mittel- und osteuropäischen Mitgliedstaaten der EU verwirklicht werden; weist erneut darauf hin, dass die Mittel aus dem Europäischen Fonds für strategische Investitionen rechtzeitig abgerufen werden müssen, damit derartige Projekte kurzfristig vorangebracht werden können; ***fordert zu diesem Zweck die Durchführung einer unabhängigen Studie, um zu bewerten, wie sich die Finanzierungsinstrumente der Union tatsächlich auf die Entwicklung und Modernisierung der Verkehrsinfrastrukturen in den oben genannten Regionen auswirken und wie wirksam diese Instrumente tatsächlich sind;***

Or. fr

### **Änderungsantrag 60** **Inés Ayala Sender**

### **Entschließungsantrag** **Ziffer 7**

### *Entschließungsantrag*

7. fordert die Mitgliedstaaten und die Kommission auf, bei der Finanzierung im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“, der europäischen Struktur- und Investitionsfonds und der Instrumente der EIB und der EBWE für Synergieeffekte zu sorgen, wenn Verkehrsinfrastrukturprojekte in den

### *Geänderter Text*

7. fordert die Mitgliedstaaten und die Kommission auf, bei der Finanzierung im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“, der europäischen Struktur- und Investitionsfonds und der Instrumente der EIB und der EBWE für Synergieeffekte zu sorgen, wenn Verkehrsinfrastrukturprojekte in den

mittel- und osteuropäischen Mitgliedstaaten der EU verwirklicht werden; weist erneut darauf hin, dass die Mittel aus dem Europäischen Fonds für strategische Investitionen rechtzeitig abgerufen werden müssen, damit derartige Projekte kurzfristig vorangebracht werden können;

mittel- und osteuropäischen Mitgliedstaaten der EU verwirklicht werden; weist erneut darauf hin, dass die Mittel aus dem Europäischen Fonds für strategische Investitionen rechtzeitig abgerufen werden müssen, damit derartige Projekte kurzfristig vorangebracht werden können; ***fordert die Kommission auf, diese Staaten dabei zu unterstützen, eine größere Anzahl von Projekten von gesteigerter Qualität zu präsentieren, damit mehr Projekte Mittel aus dem EFSI erhalten;***

Or. es

## **Änderungsantrag 61** **Georgi Pirinski, Maria Grapini**

### **Entschließungsantrag** **Ziffer 7**

#### *Entschließungsantrag*

7. fordert die Mitgliedstaaten und die Kommission auf, bei der Finanzierung im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“, der europäischen Struktur- und Investitionsfonds und der Instrumente der EIB und der EBWE für Synergieeffekte zu sorgen, wenn Verkehrsinfrastrukturprojekte in den mittel- und osteuropäischen Mitgliedstaaten der EU verwirklicht werden; weist erneut darauf hin, dass die Mittel aus dem Europäischen Fonds für strategische Investitionen rechtzeitig abgerufen werden müssen, damit derartige Projekte kurzfristig vorangebracht werden können;

#### *Geänderter Text*

7. fordert die Mitgliedstaaten und die Kommission auf, bei der Finanzierung im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“, der europäischen Struktur- und Investitionsfonds, ***des Instruments für Heranführungshilfe*** und der Instrumente der EIB und der EBWE für Synergieeffekte zu sorgen, wenn Verkehrsinfrastrukturprojekte in den mittel- und osteuropäischen Mitgliedstaaten der EU verwirklicht werden; weist erneut darauf hin, dass die Mittel aus dem Europäischen Fonds für strategische Investitionen rechtzeitig abgerufen werden müssen, damit derartige Projekte kurzfristig vorangebracht werden können;

Or. en

## **Änderungsantrag 62**

**Tomasz Piotr Poręba, Kosma Złotowski**

**Entschließungsantrag  
Ziffer 7 a (neu)**

*Entschließungsantrag*

*Geänderter Text*

**7a. weist auf die Potenziale hybrider Projekte im Rahmen einer öffentlich-privaten Partnerschaft hin, die eine Mischfinanzierung von Infrastrukturinvestitionen aus europäischer Förderung (bis 85 % der qualifizierten Kosten), öffentlichen Mitteln im Umfang des geforderten Eigenanteils des Anwendungsempfängers sowie Geldern der privaten Wirtschaft ermöglichen; betont zugleich, dass die Kofinanzierung aus europäischen Mitteln und Haushaltsmitteln die Investitionssicherheit erhöht, also das Risiko für den privaten Sektor reduziert; dem privaten Sektor wiederum stabile und langfristige Verträge zugute kommen, die ihn von wirtschaftlichen, politischen und haushaltspolitischen Schwankungen unabhängig machen;**

Or. pl

**Änderungsantrag 63**

**Christine Revault D'Allonnes Bonnefoy, Karoline Graswander-Hainz, Maria Grapini, Inés Ayala Sender, Hugues Bayet**

**Entschließungsantrag  
Ziffer 7 a (neu)**

*Entschließungsantrag*

*Geänderter Text*

**7a. ist der Auffassung, dass in zunehmendem Maße eine strategische Positionierung durch Investoren aus Drittländern im Verkehrsinfrastrukturbereich in Mittel- und Osteuropa zu beobachten ist und ein Besorgnis weckendes Phänomen darstellt, insbesondere, da die lokalen Behörden die**

*zur Verfügung stehenden europäischen Mittel nicht immer voll ausschöpfen;*

Or. en

**Änderungsantrag 64**

**Claudia Tapardel, Dan Nica, Ismail Ertug, Maria Grapini, Olga Sehnalová**

**Entschließungsantrag**

**Ziffer 7 a (neu)**

*Entschließungsantrag*

*Geänderter Text*

*7a. fordert die Kommission auf, den Mitgliedstaaten im MOE-Raum technische Unterstützung zur Verfügung zu stellen, da einige dieser Länder nur über geringe Erfahrung in der Arbeit mit Finanzinstrumenten und der Einbindung des privaten Sektors in umfangreiche Projekte verfügen;*

Or. en

**Änderungsantrag 65**

**Davor Škrlec**

**Entschließungsantrag**

**Ziffer 7 a (neu)**

*Entschließungsantrag*

*Geänderter Text*

*7a. ist besorgt darüber, dass aus den aktuellen, von den Mitgliedstaaten in Mittel- und Osteuropa vorgelegten Schätzungen zu Partnerschaftsabkommen und operationellen Programmen hervorgeht, dass 50 % der Mittel aus den ESI-Fonds in die Straßenverkehrsinfrastruktur investiert werden sollen, was nicht zur Senkung der THG-Emissionen beiträgt;*

Or. en

**Änderungsantrag** 66  
**Andor Deli**

**Entschließungsantrag**  
**Ziffer 7 a (neu)**

*Entschließungsantrag*

*Geänderter Text*

**7a.** *fordert die Kommission auf, in Verbindung mit dem EFSI Investoren nahezulegen, Projektplattformen mit dem Schwerpunkt auf Verkehrsinfrastrukturprojekten in Mittel- und Osteuropa zu unterstützen;*

Or. en

**Änderungsantrag 67**  
**Claudia Tapardel, Dan Nica, Maria Grapini, Isabella De Monte**

**Entschließungsantrag**  
**Ziffer 7 b (neu)**

*Entschließungsantrag*

*Geänderter Text*

**7b.** *fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten gleichermaßen auf, die Nutzung des EFSI-Programms zu fördern und dessen Vorteile zu vermitteln;*

Or. en

**Änderungsantrag 68**  
**Davor Škrlec**

**Entschließungsantrag**  
**Ziffer 7 b (neu)**

*Entschließungsantrag*

*Geänderter Text*

**7b.** *fordert die Kommission auf, nationalen, regionalen und kommunalen Behörden technische Unterstützung und intensive administrative Hilfe anzubieten, um einen besseren Aufbau von Kapazitäten sowie eine nachhaltigere und*

*höhere Inanspruchnahme der verschiedenen EU-Mittel zu bewirken; ersucht die Kommission ferner, in Zusammenarbeit mit den nationalen, regionalen und kommunalen Behörden einen regelmäßigen Überblick über die aus den verschiedenen EU-Mitteln kofinanzierten Verkehrsprojekte mit den entsprechenden Beträgen vorzulegen;*

Or. en

**Änderungsantrag 69**  
**Tomasz Piotr Poręba, Kosma Złotowski**

**Entschließungsantrag**  
**Ziffer 7 b (neu)**

*Entschließungsantrag*

*Geänderter Text*

*7b. legt den Mitgliedstaaten nahe, das Modell der öffentlich-privaten Partnerschaften zu nutzen, da dieses eine besonders günstige Form der Umsetzung von Infrastrukturprojekten darstellt, insbesondere im Falle komplexer Infrastrukturvorhaben, die einerseits umfangreiche Investitionen erfordern und keine hohe Rendite erzeugen, andererseits die Motivation schaffen, eine effektive Erbringung hochwertiger öffentlicher Leistungen zu garantieren;*

Or. pl

**Änderungsantrag 70**  
**Tomasz Piotr Poręba, Kosma Złotowski, Evžen Tošenovský**

**Entschließungsantrag**  
**Ziffer 7 c (neu)**

*Entschließungsantrag*

*Geänderter Text*

*7c. hebt den Stellenwert der Kohäsionsfonds für die Entwicklung der*

*Verkehrsinfrastruktur in den Ländern Ost-und Mitteleuropas hervor, deren Qualität nach wie vor weit hinter dem Niveau des Verkehrsnetzes in Westeuropa liegt; ruft in diesem Zusammenhang dazu auf, die notwendigen Mittel und ein angemessenes Finanzierungsniveau im Rahmen des nächsten Mehrjährigen Finanzrahmens sicherzustellen;*

Or. pl

### **Änderungsantrag 71**

**Pavel Telička, Martina Dlabajová, Jozo Radoš, Izaskun Bilbao Barandica**

#### **Entschließungsantrag**

**Ziffer 8**

##### *Entschließungsantrag*

8. betont, dass *es nach den Bemühungen um den Ausbau der Ost-West-Verkehrsinfrastrukturkorridore nun gilt, den Ausbau der Nord-Süd-Verkehrskorridore* im transeuropäischen Verkehrsnetz *zu beschleunigen*, was dazu beitragen kann, die Wirtschaftsentwicklung der beteiligten Länder voranzubringen, indem neue Beschäftigungsmöglichkeiten in KMU geschaffen werden, der Handelsaustausch begünstigt wird und Wissenschaft, Forschung und Technologien gefördert werden;

##### *Geänderter Text*

8. betont, dass *den Ost-West- und den Nord-Süd-Verkehrskorridoren* im transeuropäischen Verkehrsnetz *die gleiche Aufmerksamkeit zuteil werden sollte*, was dazu beitragen kann, die Wirtschaftsentwicklung der beteiligten Länder voranzubringen, indem neue Beschäftigungsmöglichkeiten in KMU geschaffen werden, *Unternehmensneugründungen erleichtert werden*, der Handelsaustausch begünstigt wird und Wissenschaft, Forschung und Technologien gefördert werden;

Or. en

### **Änderungsantrag 72**

**Maria Grapini, Hugues Bayet, José Blanco López, István Ujhelyi, Karoline Graswander-Hainz**

#### **Entschließungsantrag**

**Ziffer 8**

##### *Entschließungsantrag*

8. betont, dass es nach den

##### *Geänderter Text*

8. betont, dass es nach den

Bemühungen um den Ausbau der Ost-West-Verkehrsinfrastrukturkorridore nun gilt, den Ausbau der Nord-Süd-Verkehrskorridore im transeuropäischen Verkehrsnetz zu beschleunigen, was dazu beitragen kann, die Wirtschaftsentwicklung der beteiligten Länder voranzubringen, indem neue Beschäftigungsmöglichkeiten in KMU geschaffen werden, der Handelsaustausch begünstigt wird und Wissenschaft, Forschung und Technologien gefördert werden;

Bemühungen um den Ausbau der Ost-West-Verkehrsinfrastrukturkorridore nun gilt, den Ausbau der Nord-Süd-Verkehrskorridore im transeuropäischen Verkehrsnetz zu beschleunigen, was dazu beitragen kann, die Wirtschaftsentwicklung der beteiligten Länder voranzubringen, indem neue Beschäftigungsmöglichkeiten in KMU geschaffen werden, der Handelsaustausch begünstigt wird und Wissenschaft, Forschung und Technologien gefördert werden; **betont, dass dies auch dazu beitragen kann, die Fahrsicherheit zu verbessern und die Kosten des Verkehrs zu senken;**

Or. en

### **Änderungsantrag 73**

**Remo Sernagiotto, Raffaele Fitto, Massimiliano Salini, Salvatore Domenico Pogliese**

#### **Entschließungsantrag**

**Ziffer 8 a (neu)**

*Entschließungsantrag*

*Geänderter Text*

**8a. vertritt die Auffassung, dass die Fertigstellung der italienischen Autobahn A27 mit Anbindung an Österreich und die Verbesserung des italienischen und österreichischen Straßennetzes durch geeignete Ergänzungsarbeiten im östlichen Teil der EUSALP-Region eine Priorität für die sozioökonomische Entwicklung dieser geografischen Gegend darstellt;**

Or. it

### **Änderungsantrag 74**

**Claudia Tapardel, Dan Nica, Ismail Ertug, Maria Grapini, Isabella De Monte**

#### **Entschließungsantrag**

**Ziffer 8 a (neu)**



*Entschließungsantrag*

*Geänderter Text*

**8a. hebt den Stellenwert von Multimodalität und Innovation im Verkehrsbereich hervor und unterstützt die Integration der Binnenwasserstraßen in die multimodale Logistikkette, da durch die Anbindung aller Verkehrsträger die wirtschaftliche Entwicklung der Region sichergestellt und darüber hinaus Engpässe im Verkehrssystem beseitigt würden;**

Or. en

**Änderungsantrag 75**

**Claudia Tapardel, Dan Nica, Ismail Ertug, Maria Grapini, Isabella De Monte**

**Entschließungsantrag**

**Ziffer 8 b (neu)**

*Entschließungsantrag*

*Geänderter Text*

**8b. ist sich der Bedeutung der Multimodalität für die Entwicklung des Handels und des Fremdenverkehrs sowie für den Umweltschutz bewusst;**

Or. en

**Änderungsantrag 76**

**Marie-Christine Arnautu**

**Entschließungsantrag**

**Ziffer 9**

*Entschließungsantrag*

*Geänderter Text*

**9. fordert die Kommission auf, weiter zu prüfen, wie die beitrittswilligen Länder auf dem Westbalkan in das TEN-V-Netz integriert werden können und wie sich die Zusammenarbeit mit der Ukraine und anderen Nachbarländern bei**

**entfällt**

*Verkehrsverbindungen gestalten lässt;*

Or. fr

**Änderungsantrag 77**

**Andor Deli**

**Entschließungsantrag**

**Ziffer 9**

*Entschließungsantrag*

9. fordert die Kommission auf, weiter zu prüfen, wie die beitrittswilligen Länder auf dem Westbalkan in das TEN-V-Netz integriert werden können und wie sich die Zusammenarbeit mit der Ukraine und anderen Nachbarländern bei Verkehrsverbindungen gestalten lässt;

*Geänderter Text*

9. fordert die Kommission auf, weiter zu prüfen, wie die beitrittswilligen Länder auf dem Westbalkan in das TEN-V-Netz integriert werden können und wie sich die Zusammenarbeit mit der Ukraine und anderen Nachbarländern bei Verkehrsverbindungen gestalten lässt; ***betont, dass die finanziellen Kriterien festgelegt werden müssen, damit die beitrittswilligen Länder EU-Finanzinstrumente auf einer breiteren Basis in Anspruch nehmen können, insbesondere für grenzübergreifende Vorhaben; betont, dass Investitionen, insbesondere durch die Heranführungshilfe und den Investitionsrahmen für die westlichen Balkanstaaten, sowie Maßnahmen zur Verkehrsoptimierung auf regionaler Ebene koordiniert werden sollten, um zu einer Ausweitung des Kernnetzes in der Region beizutragen;***

Or. en

**Änderungsantrag 78**

**Jozo Radoš, Ivan Jakovčić**

**Entschließungsantrag**

**Ziffer 9**

*Entschließungsantrag*

9. fordert die Kommission auf, weiter zu prüfen, wie die beitrittswilligen Länder auf dem Westbalkan in das TEN-V-Netz integriert werden können und wie sich die Zusammenarbeit mit der Ukraine und anderen Nachbarländern bei Verkehrsverbindungen gestalten lässt;

*Geänderter Text*

9. fordert die Kommission auf, weiter zu prüfen, wie die beitrittswilligen Länder auf dem Westbalkan in das TEN-V-Netz integriert werden können und wie sich die Zusammenarbeit mit der Ukraine und anderen Nachbarländern bei Verkehrsverbindungen gestalten lässt; ***begrüßt die Ausweitung des TEN-V-Netzes auf die Länder auf dem Westbalkan; fordert die Länder auf dem Westbalkan auf, die Arbeit an sechs Infrastrukturvorhaben fortzusetzen und die auf der Westbalkan-Konferenz 2015 in Wien vereinbarten „weichen Maßnahmen“ (d. h. Vereinfachung/Angleichung der Grenzübertrittsverfahren, Bahnreformen, Informationssysteme) zügig umzusetzen; fordert die Kommission auf, dem Europäischen Parlament die Schlussfolgerungen der Westbalkan-Konferenz 2016 in Frankreich zu übermitteln;***

Or. en

**Änderungsantrag 79**  
**Notis Marias**

**Entschließungsantrag**  
**Ziffer 9**

*Entschließungsantrag*

9. fordert die Kommission auf, weiter zu prüfen, ***wie die beitrittswilligen Länder auf dem Westbalkan*** in das TEN-V-Netz integriert werden ***können und wie sich die Zusammenarbeit mit der Ukraine und anderen Nachbarländern bei Verkehrsverbindungen gestalten lässt;***

*Geänderter Text*

9. fordert die Kommission auf, weiter zu prüfen, ***wie Serbien*** in das TEN-V-Netz integriert werden ***kann;***

Or. el

## Änderungsantrag 80

Pavel Telička, Martina Dlabajová, Jozo Radoš, Izaskun Bilbao Barandica

### Entschließungsantrag

Ziffer 9

#### *Entschließungsantrag*

9. fordert die Kommission auf, **weiter zu prüfen, wie** die beitrittswilligen Länder auf dem Westbalkan in das TEN-V-Netz integriert werden **können** und **wie sich** die Zusammenarbeit mit der Ukraine und anderen Nachbarländern bei Verkehrsverbindungen **gestalten lässt**;

#### *Geänderter Text*

9. fordert die Kommission auf, **sicherzustellen, dass** die beitrittswilligen Länder auf dem Westbalkan in das TEN-V-Netz integriert werden und **dass** die Zusammenarbeit mit der Ukraine und anderen Nachbarländern bei Verkehrsverbindungen **gestaltet wird**;

Or. en

## Änderungsantrag 81

Claudia Țapardel, Dan Nica, Maria Grapini

### Entschließungsantrag

Ziffer 9

#### *Entschließungsantrag*

9. fordert die Kommission auf, weiter zu prüfen, wie die beitrittswilligen Länder auf dem Westbalkan in das TEN-V-Netz integriert werden können und wie sich die Zusammenarbeit mit der Ukraine und anderen Nachbarländern bei Verkehrsverbindungen gestalten lässt;

#### *Geänderter Text*

9. fordert die Kommission auf, weiter zu prüfen, wie die beitrittswilligen Länder auf dem Westbalkan in das TEN-V-Netz integriert werden können und wie sich die Zusammenarbeit mit der Ukraine, **der Republik Moldau** und anderen Nachbarländern, **einschließlich der Länder, die Teil des TRACECA-Korridors sind**, bei Verkehrsverbindungen gestalten lässt;

Or. en

## Änderungsantrag 82

Ivan Jakovčić, Jozo Radoš

### Entschließungsantrag

Ziffer 9

*Entschließungsantrag*

9. fordert die Kommission auf, weiter zu prüfen, wie die beitrittswilligen Länder auf dem Westbalkan in das TEN-V-Netz integriert werden können und wie sich die Zusammenarbeit mit der Ukraine und anderen Nachbarländern bei Verkehrsverbindungen gestalten lässt;

*Geänderter Text*

9. fordert die Kommission auf, weiter zu prüfen **und entsprechende Vorschläge zu unterbreiten**, wie die beitrittswilligen Länder auf dem Westbalkan in das TEN-V-Netz integriert werden können und wie sich die Zusammenarbeit mit der Ukraine und anderen Nachbarländern bei Verkehrsverbindungen gestalten lässt;

Or. hr

**Änderungsantrag 83**  
**Marie-Christine Arnautu**

**Entschließungsantrag**  
**Ziffer 10**

*Entschließungsantrag*

**10. ist der Ansicht, dass Verbesserungen der Verkehrsinfrastruktur in den mittel- und osteuropäischen Mitgliedstaaten der EU ein wichtiges Instrument sind, um Stabilität und Sicherheit an der Ostgrenze der Union und auf dem Westbalkan zu stärken;**

*Geänderter Text*

**entfällt**

Or. fr

**Änderungsantrag 84**  
**Andor Deli**

**Entschließungsantrag**  
**Ziffer 10**

*Entschließungsantrag*

10. ist der Ansicht, dass Verbesserungen der Verkehrsinfrastruktur in den mittel- und osteuropäischen Mitgliedstaaten der EU ein wichtiges Instrument sind, um Stabilität und

*Geänderter Text*

10. ist der Ansicht, dass Verbesserungen der Verkehrsinfrastruktur in den mittel- und osteuropäischen Mitgliedstaaten der EU ein wichtiges Instrument sind, um Stabilität,

Sicherheit an der Ostgrenze der Union und auf dem Westbalkan zu stärken;

*wirtschaftliche Entwicklung, regionale Zusammenarbeit* und Sicherheit an der Ostgrenze der Union und auf dem Westbalkan zu stärken;

Or. en

### Änderungsantrag 85

Pavel Telička, Martina Dlabajová, Jozo Radoš, Izaskun Bilbao Barandica

#### Entschließungsantrag

Ziffer 10

##### *Entschließungsantrag*

10. ist der Ansicht, dass Verbesserungen der Verkehrsinfrastruktur in den mittel- und osteuropäischen Mitgliedstaaten der EU ein wichtiges Instrument sind, um Stabilität und Sicherheit an der Ostgrenze der Union und auf dem Westbalkan zu stärken;

##### *Geänderter Text*

10. ist der Ansicht, dass Verbesserungen der Verkehrsinfrastruktur **und Verbindungen** in den mittel- und osteuropäischen Mitgliedstaaten der EU ein wichtiges Instrument sind, um Stabilität und Sicherheit an der Ostgrenze der Union und auf dem Westbalkan zu stärken;

Or. en

### Änderungsantrag 86

Georgi Pirinski, Maria Grapini

#### Entschließungsantrag

Ziffer 10

##### *Entschließungsantrag*

10. ist der Ansicht, dass Verbesserungen der Verkehrsinfrastruktur in den mittel- und osteuropäischen Mitgliedstaaten der EU ein wichtiges Instrument sind, um Stabilität und Sicherheit an der Ostgrenze der Union und auf dem Westbalkan zu stärken;

##### *Geänderter Text*

10. ist der Ansicht, dass Verbesserungen der Verkehrsinfrastruktur in den mittel- und osteuropäischen Mitgliedstaaten der EU ein wichtiges Instrument sind, um Stabilität und Sicherheit an der Ostgrenze der Union und auf dem Westbalkan zu stärken; **betont in diesem Zusammenhang, wie wichtig der Korridor Orient-Östliches Mittelmeer ist;**

Or. en

## Änderungsantrag 87

Maria Grapini, Hugues Bayet, José Blanco López, Claudia Tapardel, Karoline Graswander-Hainz

### Entschließungsantrag

Ziffer 10

#### *Entschließungsantrag*

10. ist der Ansicht, dass Verbesserungen der Verkehrsinfrastruktur in den mittel- und osteuropäischen Mitgliedstaaten der EU ein wichtiges Instrument sind, um Stabilität und Sicherheit an der Ostgrenze der Union und auf dem Westbalkan zu stärken;

#### *Geänderter Text*

10. ist der Ansicht, dass Verbesserungen der Verkehrsinfrastruktur in den mittel- und osteuropäischen Mitgliedstaaten der EU ein wichtiges Instrument sind, um Stabilität und Sicherheit an der Ostgrenze der Union und auf dem Westbalkan zu stärken **und die Verkehrsbedingungen im Binnenmarkt zu vereinheitlichen**;

Or. en

## Änderungsantrag 88

Marie-Christine Arnautu

### Entschließungsantrag

Ziffer 11

#### *Entschließungsantrag*

**11. betont die Bedeutung des Schengen-Raums für ein effizientes Verkehrsnetz in der EU, das auf dem freien Waren- und Personenverkehr über offene Binnengrenzen hinweg beruht;**

#### *Geänderter Text*

**entfällt**

Or. fr

## Änderungsantrag 89

Notis Marias

### Entschließungsantrag

Ziffer 11

*Entschließungsantrag*

*Geänderter Text*

**11. betont die Bedeutung des Schengen-Raums für ein effizientes Verkehrsnetz in der EU, welches auf dem freien Waren- und Personenverkehr über offene Binnengrenzen hinweg beruht;**

**entfällt**

Or. el

**Änderungsantrag 90**

**Claudia Țapardel, Dan Nica, Maria Grapini, Isabella De Monte**

**Entschließungsantrag**

**Ziffer 11**

*Entschließungsantrag*

*Geänderter Text*

11. betont die Bedeutung des Schengen-Raums für ein effizientes Verkehrsnetz in der EU, das auf dem freien Waren- und Personenverkehr über offene Binnengrenzen hinweg beruht;

11. betont die Bedeutung des Schengen-Raums für ein effizientes Verkehrsnetz in der EU, das auf dem freien Waren- und Personenverkehr über offene Binnengrenzen hinweg beruht; ***erinnert daran, dass die Kommission bereits im Juni 2011 alle Mitgliedstaaten nachdrücklich aufgefordert hat, die Ausweitung des Schengen-Raums auf Bulgarien und Rumänien zu beschließen;***

Or. en

**Änderungsantrag 91**

**Maria Grapini, Hugues Bayet, José Blanco López, Georgi Pirinski, Karoline Graswander-Hainz**

**Entschließungsantrag**

**Ziffer 11**

*Entschließungsantrag*

*Geänderter Text*

11. betont die Bedeutung des Schengen-Raums für ein effizientes Verkehrsnetz in der EU, das auf dem freien Waren- und Personenverkehr über offene

11. betont die Bedeutung des Schengen-Raums für ein effizientes Verkehrsnetz in der EU, das auf dem freien Waren- und Personenverkehr über offene



Binnengrenzen hinweg beruht;

Binnengrenzen hinweg beruht; **betont, wie wichtig es ist, alle EU-Länder in den Schengen-Raum aufzunehmen;**

Or. en

**Änderungsantrag 92**  
**Andor Deli**

**Entschließungsantrag**  
**Ziffer 11**

*Entschließungsantrag*

11. betont die **Bedeutung** des Schengen-Raums für ein effizientes Verkehrsnetz in der EU, das auf dem freien Waren- und Personenverkehr über offene Binnengrenzen hinweg beruht;

*Geänderter Text*

11. betont die **unbedingte Notwendigkeit des Erhalts** des Schengen-Raums für ein effizientes, **wirtschaftlich tragfähiges** Verkehrsnetz in der EU, das auf dem freien Waren- und Personenverkehr über offene Binnengrenzen hinweg beruht;

Or. en

**Änderungsantrag 93**  
**Pavel Telička, Martina Dlabajová, Jozo Radoš, Izaskun Bilbao Barandica**

**Entschließungsantrag**  
**Ziffer 11**

*Entschließungsantrag*

11. betont die Bedeutung des Schengen-Raums für ein effizientes Verkehrsnetz in der EU, das auf dem freien Waren- und Personenverkehr über offene Binnengrenzen hinweg beruht;

*Geänderter Text*

11. betont die Bedeutung des Schengen-Raums für ein effizientes Verkehrsnetz in der EU, das auf dem freien Waren-, **Dienstleistungs-** und Personenverkehr über offene Binnengrenzen hinweg beruht;

Or. en

**Änderungsantrag 94**  
**Kosma Zlotowski, Tomasz Piotr Poręba**

**Entschließungsantrag  
Ziffer 11 a (neu)**

*Entschließungsantrag*

*Geänderter Text*

***11a. weist erneut darauf hin, dass ein in die wichtigsten europäischen Verkehrsverbindungen integriertes ausgebautes Verkehrsnetz der Tourismusbranche wichtige Impulse geben wird, da es die touristische Attraktivität der jeweiligen Region steigert; weist darauf hin, dass die Staaten Mittel- und Osteuropas ein großes Potenzial für die Entwicklung des Tourismussektors aufweisen, das mangels angemessener Verkehrsinfrastruktur nicht in vollem Umfang genutzt werden kann;***

Or. pl

**Änderungsantrag 95  
Inés Ayala Sender**

**Entschließungsantrag  
Ziffer 11 a (neu)**

*Entschließungsantrag*

*Geänderter Text*

***11a. bedauert die Schließung von Grenzen zwischen bestimmten Staaten in den vergangenen Monaten, die den Grundsatz des freien Warenverkehrs beeinträchtigen, den Handel erschweren, den Verkehr verteuern, das Wirtschaftswachstum behindern und die körperliche Unversehrtheit der Beförderer gefährden;***

Or. es

**Änderungsantrag 96  
Pavel Telička, Martina Dlabajová, Jozo Radoš, Izaskun Bilbao Barandica**

**Entschließungsantrag  
Ziffer 11 a (neu)**

*Entschließungsantrag*

*Geänderter Text*

***11a. betont, dass Sicherheit und Nachhaltigkeit des Verkehrssektors zentrale Prioritäten für die Entwicklung von Infrastrukturen sind; fordert daher die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, die Digitalisierung und Automatisierung bei allen Verkehrsträgern weiter voranzutreiben;***

Or. en

**Änderungsantrag 97  
Andor Deli**

**Entschließungsantrag  
Ziffer 11 a (neu)**

*Entschließungsantrag*

*Geänderter Text*

***11a. weist auf die positiven wirtschaftlichen und umweltrelevanten Aspekte der Synergien aus der Vernetzung verschiedener Verkehrsträger im Hinblick auf eine bessere Nutzung ihrer jeweiligen besonderen Vorteile hin;***

Or. en

**Änderungsantrag 98  
Kosma Zlotowski**

**Entschließungsantrag  
Ziffer 11 b (neu)**

*Entschließungsantrag*

*Geänderter Text*

***11b. erkennt ein großes Potenzial in internationalen Infrastrukturprojekten wie der Neuen Seidenstraße, die es den Ländern Mittel- und Osteuropas***

*ermöglichen, das Potenzial der globalen Wirtschaft besser auszuschöpfen; weist darauf hin, dass Mittel- und Osteuropa dank seiner günstigen geografischen Lage ein wichtiges Logistikzentrum und Drehscheibe zwischen Europa und Asien werden kann;*

Or. pl

**Änderungsantrag 99**  
**Kosma Zlotowski**

**Entschließungsantrag**  
**Ziffer 11 c (neu)**

*Entschließungsantrag*

*Geänderter Text*

*11c. betont, dass eine Verbesserung des Zugangs zu Transport in Mittel- und Osteuropa und die damit verbundenen Investitionen der lokalen Wirtschaft Entwicklungsimpulse geben werden; weist darauf hin, dass die Ausschreibungsverfahren und die Investitionsdurchführung die Interessen kleiner und mittlerer Unternehmen berücksichtigen sollten; fordert die Kommission auf, gegen das Problem von Rechtsverstößen bei der Zusammenarbeit zwischen Hauptauftragnehmern einer Investition und Unterauftragnehmern anzugehen, deren Leidtragende oft gering qualifizierte Arbeitnehmer sind;*

Or. pl

**Änderungsantrag 100**  
**Kosma Zlotowski, Tomasz Piotr Poręba**

**Entschließungsantrag**  
**Ziffer 11 d (neu)**

*Entschließungsantrag*

*Geänderter Text*

**11d.** *weist erneut darauf hin, dass die Bedürfnisse der Bewohner dünn besiedelter und schwer zugänglicher Regionen, unter anderem von Gebirgsregionen, bei der Planung von Infrastrukturlösungen in Mittel- und Osteuropa berücksichtigt werden müssen; weist erneut darauf hin, dass eine unzulängliche Verkehrsanbindung zu sozialer Ausgrenzung führen kann, und ruft die Kommission auf, die Bedürfnisse von Nutzern lokaler Verkehrsverbindungen zu berücksichtigen; betont, dass die Rentabilität einer Verkehrsverbindung nicht das einzige Kriterium der Bewertung seiner Nützlichkeit sein darf;*

Or. pl

**Änderungsantrag 101**  
**Kosma Złotowski, Tomasz Piotr Poręba**

**Entschließungsantrag**  
**Ziffer 11 e (neu)**

*Entschließungsantrag*

*Geänderter Text*

**11e.** *betont, dass die Fahrradinfrastruktur in den Ländern Mittel- und Osteuropas entwickelt werden muss, was zu einer Steigerung der Sicherheit, einer Abnahme der Zahl der Unfallopfer und einer Verbesserung der Lebensqualität und der Gesundheit der Bevölkerung der EU führen wird;*

Or. pl

**Änderungsantrag 102**  
**Olga Sehnalová**

**Entschließungsantrag  
Zwischenüberschrift 2 a (neu)**

*Entschließungsantrag*

*Geänderter Text*

***2a. erachtet es als wichtig, die Einflussgrößen für die Güterverkehrskorridore zu optimieren und öffentlich zugängliche verkehrsträgerübergreifende Umschlagplätze weiter auszubauen, um die Verknüpfung der Verkehrsinfrastrukturen in Mittel- und Osteuropa zu fördern;***

Or. cs

**Änderungsantrag 103  
Marie-Christine Arnautu**

**Entschließungsantrag  
Ziffer 12**

*Entschließungsantrag*

*Geänderter Text*

12. ***weist erneut darauf hin, dass es von wesentlicher Bedeutung ist, dass grenzüberschreitende Straßen gebaut werden, damit die Menschen und Unternehmen in den Grenzgebieten besser zusammenarbeiten können;*** fordert die Mitgliedstaaten auf, mit der Modernisierung der Straßen voranzuschreiten und für eine bessere Anbindung der Regionen an das TEN-V-Netz zu sorgen;

12. fordert die Mitgliedstaaten auf, mit der Modernisierung der Straßen voranzuschreiten und für eine bessere Anbindung der Regionen an das TEN-V-Netz zu sorgen;

Or. fr

**Änderungsantrag 104  
Rolandas Paksas**

**Entschließungsantrag  
Ziffer 12**

*Entschließungsantrag*

12. weist erneut darauf hin, dass es von wesentlicher Bedeutung ist, dass grenzüberschreitende Straßen gebaut werden, damit die Menschen und Unternehmen in den Grenzgebieten besser zusammenarbeiten können; fordert die Mitgliedstaaten auf, mit der Modernisierung der Straßen voranzuschreiten und für eine bessere Anbindung der Regionen an das TEN-V-Netz zu sorgen;

*Geänderter Text*

12. weist erneut darauf hin, dass es von wesentlicher Bedeutung ist, dass grenzüberschreitende Straßen gebaut werden, damit die Menschen und Unternehmen in den Grenzgebieten besser zusammenarbeiten können; fordert die Mitgliedstaaten auf, mit der Modernisierung der Straßen voranzuschreiten, ***fehlende Verbindungen weiter zu ergänzen*** und für eine bessere Anbindung der Regionen an das TEN-V-Netz zu sorgen, ***da die Anbindung an das TEN-V-Netz eine wichtige Grundlage für das Wirtschaftswachstum der regionalen Zentren darstellt***;

Or. It

**Änderungsantrag 105**

**Claudia Țapardel, Dan Nica, Maria Grapini, Isabella De Monte**

**Entschließungsantrag**

**Ziffer 12**

*Entschließungsantrag*

12. weist erneut darauf hin, dass es von wesentlicher Bedeutung ist, dass grenzüberschreitende Straßen gebaut werden, damit die Menschen und Unternehmen in den Grenzgebieten besser zusammenarbeiten können; fordert die Mitgliedstaaten auf, mit der Modernisierung der Straßen voranzuschreiten und für eine bessere Anbindung der Regionen an das TEN-V-Netz zu sorgen;

*Geänderter Text*

12. weist erneut darauf hin, dass es von wesentlicher Bedeutung ist, dass grenzüberschreitende Straßen gebaut werden, damit die Menschen und Unternehmen in den Grenzgebieten besser zusammenarbeiten können; fordert die Mitgliedstaaten auf, mit der Modernisierung der Straßen voranzuschreiten, ***sichere und barrierefreie Parkmöglichkeiten zu schaffen*** und für eine bessere Anbindung der Regionen an das TEN-V-Netz zu sorgen;

Or. en

**Änderungsantrag 106**  
**Isabella De Monte**

**Entschließungsantrag**  
**Ziffer 12**

*Entschließungsantrag*

12. weist erneut darauf hin, dass es von wesentlicher Bedeutung ist, dass grenzüberschreitende Straßen gebaut werden, damit die Menschen und Unternehmen in den Grenzgebieten besser zusammenarbeiten können; fordert die Mitgliedstaaten auf, mit der Modernisierung der Straßen voranzuschreiten und für eine bessere Anbindung der Regionen an das TEN-V-Netz zu sorgen;

*Geänderter Text*

12. weist erneut darauf hin, dass es von wesentlicher Bedeutung ist, dass grenzüberschreitende Straßen gebaut werden, damit die Menschen und Unternehmen in den Grenzgebieten besser zusammenarbeiten können **und sich der *Tourismus entwickeln kann***; fordert die Mitgliedstaaten auf, mit der Modernisierung der Straßen voranzuschreiten und für eine bessere Anbindung der Regionen an das TEN-V-Netz zu sorgen;

Or. it

**Änderungsantrag 107**  
**Kosma Zlotowski**

**Entschließungsantrag**  
**Ziffer 12**

*Entschließungsantrag*

12. weist erneut darauf hin, dass es von wesentlicher Bedeutung ist, dass grenzüberschreitende Straßen gebaut werden, damit die Menschen und Unternehmen in den Grenzgebieten besser zusammenarbeiten können; fordert die Mitgliedstaaten auf, mit der Modernisierung der Straßen voranzuschreiten und für eine bessere Anbindung der **Regionen** an das TEN-V-Netz zu sorgen;

*Geänderter Text*

12. weist erneut darauf hin, dass es von wesentlicher Bedeutung ist, dass grenzüberschreitende Straßen gebaut werden, damit die Menschen und Unternehmen in den Grenzgebieten besser zusammenarbeiten können; fordert die Mitgliedstaaten auf, mit der Modernisierung der Straßen voranzuschreiten und für eine bessere Anbindung der **regionalen und lokalen Straßen** an das TEN-V-Netz zu sorgen;

Or. pl

**Änderungsantrag 108**



**Entschließungsantrag**

**Ziffer 13**

*Entschließungsantrag*

13. *betont, dass die Mautgebührensyste~~m~~e in der EU gerecht sein müssen; weist darauf hin, dass bei der Konzipierung dieser Systeme auch künftig dafür gesorgt sein sollte, dass die Mitgliedstaaten im Hinblick auf ihre besonderen Merkmale über Spielraum verfügen;*

*Geänderter Text*

13. *fordert die Kommission auf, die Vorteile und Probleme eines integrierten Mautsystems in der EU neu zu prüfen und auf der Grundlage einer eingehenden Folgenabschätzung letztlich einen geeigneten Vorschlag vorzulegen;*

Or. en

**Änderungsantrag 109**

**Merja Kyllönen, Kateřina Konečná**

**Entschließungsantrag**

**Ziffer 13**

*Entschließungsantrag*

13. betont, dass *die* Mautgebührensyste~~m~~e in der EU *gerecht sein* müssen; weist darauf hin, dass bei der Konzipierung dieser Systeme auch künftig dafür gesorgt sein sollte, dass die Mitgliedstaaten im Hinblick auf ihre besonderen Merkmale über Spielraum verfügen;

*Geänderter Text*

13. betont, dass *gerechte* Mautgebührensyste~~m~~e in der EU *eingeführt werden* müssen; weist darauf hin, dass bei der Konzipierung dieser Systeme auch künftig dafür gesorgt sein sollte, dass die Mitgliedstaaten im Hinblick auf ihre besonderen Merkmale über *einen bestimmten* Spielraum verfügen, *jedoch die technische Interoperabilität auf einem angemessenen Niveau gewahrt wird;*

Or. en

**Änderungsantrag 110**

**Kosma Złotowski**

**Entschließungsantrag**

**Ziffer 13**

*Entschließungsantrag*

13. betont, dass die Mautgebührensyste­me in der EU gerecht sein müssen; weist darauf hin, dass bei der Konzipierung dieser Systeme auch künftig dafür gesorgt sein sollte, dass die Mitgliedstaaten im Hinblick auf ihre besonderen Merkmale über Spielraum verfügen;

*Geänderter Text*

13. betont, dass die Mautgebührensyste­me in der EU gerecht sein müssen; weist darauf hin, dass bei der Konzipierung dieser Systeme auch künftig dafür gesorgt sein sollte, dass die Mitgliedstaaten im Hinblick auf ihre besonderen Merkmale über Spielraum verfügen; ***weist erneut darauf hin, dass diese Systeme gemeinsam mit Unternehmen und kommerziellen Nutzern von Straßen geplant werden und sie für diese Akteure keine zusätzlichen unverhältnismäßigen Belastungen entstehen lassen sollten, die zu einer Abnahme der Rentabilität ihrer Wirtschaftstätigkeit führen würden;***

Or. pl

**Änderungsantrag 111**  
**Davor Škrlec**

**Entschließungsantrag**  
**Ziffer 13**

*Entschließungsantrag*

13. betont, dass die Mautgebührensyste­me in der EU gerecht sein müssen; weist darauf hin, dass bei der Konzipierung dieser Systeme auch künftig dafür gesorgt sein sollte, dass die Mitgliedstaaten im Hinblick auf ihre besonderen Merkmale über Spielraum verfügen;

*Geänderter Text*

13. betont, dass die Mautgebührensyste­me in der EU gerecht sein müssen ***und daher auf der Externalisierung von umweltbezogenen und sozialen Kosten beruhen müssen;*** weist darauf hin, dass bei der Konzipierung dieser Systeme auch künftig dafür gesorgt sein sollte, dass die Mitgliedstaaten im Hinblick auf ihre besonderen Merkmale über Spielraum verfügen; ***betont dennoch, dass die EU-Kofinanzierung von Vorhaben an den effizienten Einsatz interoperabler Mautgebührensyste­me geknüpft werden muss;***

Or. en

## Änderungsantrag 112

Pavel Telička, Martina Dlabajová, Jozo Radoš, Izaskun Bilbao Barandica

### Entschließungsantrag

Ziffer 14

#### *Entschließungsantrag*

14. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, tätig zu werden, was den dringend notwendigen Ausbau der Straßeninfrastruktur *entlang der östlichen Grenze der Union* angeht, d. h. von *Estland über Lettland, Litauen, Polen, die Slowakei, Ungarn, Rumänien und Bulgarien bis hin nach Griechenland*; *ist der Ansicht, dass diese Maßnahmen auf den Planungen aufbauen sollten, die schon seit Langem im Rahmen des Via-Carpatia-Projekts bestehen; ist der Ansicht, dass die Möglichkeit umgesetzt werden sollte, den Rhein-Donau-Kanal über die Via Carpatia gen Norden der EU zu öffnen*;

#### *Geänderter Text*

14. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, tätig zu werden, was den dringend notwendigen Ausbau der Straßeninfrastruktur *überall dort, wo sie unterentwickelt ist, unter besonderer Aufmerksamkeit für die Erreichbarkeit der Städte* angeht;

Or. en

## Änderungsantrag 113

Claudia Țapardel, Dan Nica, Olga Sehnalová

### Entschließungsantrag

Ziffer 14

#### *Entschließungsantrag*

14. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, tätig zu werden, was den dringend notwendigen Ausbau der Straßeninfrastruktur entlang der östlichen Grenze der Union angeht, d. h. von Estland über Lettland, Litauen, Polen, die Slowakei, Ungarn, Rumänien und Bulgarien bis hin nach Griechenland; *ist der Ansicht, dass diese Maßnahmen auf den Planungen aufbauen sollten, die schon seit Langem im Rahmen des Via-Carpatia-Projekts bestehen; ist der Ansicht, dass die Möglichkeit umgesetzt*

#### *Geänderter Text*

14. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, tätig zu werden, was den dringend notwendigen Ausbau der Straßeninfrastruktur entlang der östlichen Grenze der Union angeht, d. h. von Estland über Lettland, Litauen, Polen, die Slowakei, Ungarn, Rumänien und Bulgarien bis hin nach Griechenland;

*werden sollte, den Rhein-Donau-Kanal über die Via Carpatia gen Norden der EU zu öffnen;*

Or. en

## **Änderungsantrag 114**

**Tomasz Piotr Poręba, Kosma Złotowski, Evžen Tošenovský**

### **Entschließungsantrag**

**Ziffer 14**

#### *Entschließungsantrag*

14. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, tätig zu werden, was den dringend notwendigen Ausbau der Straßeninfrastruktur entlang der östlichen Grenze der Union angeht, d. h. von Estland über Lettland, Litauen, Polen, die Slowakei, Ungarn, Rumänien und Bulgarien bis hin nach Griechenland; ist der Ansicht, dass diese Maßnahmen auf den Planungen aufbauen sollten, die schon seit Langem im Rahmen des Via-Carpatia-Projekts bestehen; ist der Ansicht, dass die Möglichkeit umgesetzt werden sollte, den Rhein-Donau-Kanal über die Via Carpatia gen Norden der EU zu öffnen;

#### *Geänderter Text*

14. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, tätig zu werden, was den dringend notwendigen Ausbau der Straßeninfrastruktur entlang der östlichen Grenze der Union angeht, d. h. von Estland über Lettland, Litauen, Polen, die Slowakei, Ungarn, Rumänien und Bulgarien bis hin nach Griechenland; ist der Ansicht, dass diese Maßnahmen auf den Planungen aufbauen sollten, die schon seit Langem im Rahmen des Via-Carpatia-Projekts bestehen, **zu dem Vertreter der Länder, durch die der Verkehrsweg führt, am 3. März 2016 in Warschau eine Erklärung über die weitere Zusammenarbeit in der Entwicklung der Trasse und Aktualisierung ihres Verlaufs unterzeichneten; vertritt die Ansicht, dass die Umsetzung des Via-Carpatia-Projekts den peripheren Regionen der EU Chancen einer beschleunigten Entwicklung und zügigeren Angleichung an die entwickelteren Regionen der EU bieten wird; ist der Auffassung, dass der Bau dieses Verkehrswegs auch Investitionen anziehen, das Unternehmertum fördern und die Sicherheit in der gesamten EU steigern wird, insbesondere im Zusammenhang mit dem bewaffneten Konflikt in der Ukraine;** ist der Ansicht, dass die Möglichkeit umgesetzt werden sollte, den Rhein-Donau-Kanal über die Via Carpatia

gen Norden der EU zu öffnen; **legt den Mitgliedstaaten zugleich nahe, bei der Projektfinanzierung dieser Investition alle möglichen Finanzierungsinstrumente, etwa der Fazilität „Connecting Europe“ oder des EFSI, einzuplanen sowie sich mit Blick auf die nächste Überprüfung der TEN-V-Leitlinien dafür einzusetzen, dass die Via Carpatia in ihrer gesamten Länge in das TEN-V-Kernnetz aufgenommen wird;**

Or. pl

### **Änderungsantrag 115** **Rolandas Paksas**

#### **Entschließungsantrag** **Ziffer 14**

##### *Entschließungsantrag*

14. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, tätig zu werden, was den dringend notwendigen Ausbau der Straßeninfrastruktur entlang der östlichen Grenze der Union angeht, d. h. von Estland über Lettland, Litauen, Polen, die Slowakei, Ungarn, Rumänien und Bulgarien bis hin nach Griechenland; ist der Ansicht, dass diese Maßnahmen auf den Planungen aufbauen sollten, die schon seit Langem im Rahmen des Via-Carpatia-Projekts bestehen; ist der Ansicht, dass die Möglichkeit umgesetzt werden sollte, den Rhein-Donau-Kanal über die Via Carpatia gen Norden der EU zu öffnen;

##### *Geänderter Text*

14. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, tätig zu werden, was den dringend notwendigen Ausbau der Straßeninfrastruktur entlang der östlichen Grenze der Union angeht, d. h. von Estland über Lettland, Litauen, Polen, die Slowakei, Ungarn, Rumänien und Bulgarien bis hin nach Griechenland; ist der Ansicht, dass diese Maßnahmen auf den Planungen aufbauen sollten, die schon seit Langem im Rahmen des Via-Carpatia-Projekts bestehen; **fordert, das Via-Carpatia-Projekt in das TEN-V-Netz einzubeziehen, um eine angemessene EU-Finanzierung zu gewährleisten;** ist der Ansicht, dass die Möglichkeit umgesetzt werden sollte, den Rhein-Donau-Kanal über die Via Carpatia gen Norden der EU zu öffnen;

Or. It

### **Änderungsantrag 116** **Maria Grapini, Hugues Bayet, José Blanco López, István Ujhelyi**

**Entschließungsantrag  
Ziffer 14**

*Entschließungsantrag*

14. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, tätig zu werden, was den dringend notwendigen Ausbau der Straßeninfrastruktur entlang der östlichen Grenze der Union angeht, d. h. von Estland über Lettland, Litauen, Polen, die Slowakei, Ungarn, Rumänien und Bulgarien bis hin nach Griechenland; ist der Ansicht, dass diese Maßnahmen auf den Planungen aufbauen sollten, die schon seit Langem im Rahmen des Via-Carpatia-Projekts bestehen; ist der Ansicht, dass die Möglichkeit umgesetzt werden sollte, den Rhein-Donau-Kanal über die Via Carpatia gen Norden der EU zu öffnen;

*Geänderter Text*

14. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, tätig zu werden, was den dringend notwendigen Ausbau der Straßeninfrastruktur entlang der östlichen Grenze der Union angeht, d. h. von Estland über Lettland, Litauen, Polen, die Slowakei, Ungarn, Rumänien und Bulgarien bis hin nach Griechenland; ist der Ansicht, dass diese Maßnahmen auf den Planungen aufbauen sollten, die schon seit Langem im Rahmen des Via-Carpatia-Projekts bestehen; ist der Ansicht, dass die Möglichkeit umgesetzt werden sollte, den Rhein-Donau-Kanal über die Via Carpatia gen Norden der EU zu öffnen; ***ist der Ansicht, dass das Via-Carpatia-Projekt eine angemessene Mittelausstattung erhalten sollte;***

Or. en

**Änderungsantrag 117  
Roberts Zile**

**Entschließungsantrag  
Ziffer 14**

*Entschließungsantrag*

14. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, tätig zu werden, was den dringend notwendigen Ausbau der Straßeninfrastruktur entlang der östlichen Grenze der Union angeht, d. h. von Estland über Lettland, Litauen, Polen, die Slowakei, Ungarn, Rumänien und Bulgarien bis hin nach Griechenland; ist der Ansicht, dass diese Maßnahmen auf den Planungen aufbauen sollten, die schon seit Langem im Rahmen des Via-Carpatia-Projekts bestehen; ist der Ansicht, dass die

*Geänderter Text*

14. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, tätig zu werden, was den dringend notwendigen Ausbau der Straßeninfrastruktur entlang der östlichen Grenze der Union ***an der Via Baltica und der Via Carpatia*** angeht, d. h. von Estland über Lettland, Litauen, Polen, die Slowakei, Ungarn, Rumänien und Bulgarien bis hin nach Griechenland; ist der Ansicht, dass diese Maßnahmen auf den Planungen aufbauen sollten, die schon seit Langem im Rahmen des Via-Carpatia-

Möglichkeit umgesetzt werden sollte, den Rhein-Donau-Kanal über die Via Carpatia gen Norden der EU zu öffnen;

Projekts bestehen; ist der Ansicht, dass die Möglichkeit umgesetzt werden sollte, den Rhein-Donau-Kanal über die Via Carpatia gen Norden der EU zu öffnen;

Or. en

## **Änderungsantrag 118** **Davor Škrlec**

### **Entschließungsantrag** **Ziffer 14**

#### *Entschließungsantrag*

14. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, tätig zu werden, was den dringend notwendigen Ausbau der Straßeninfrastruktur entlang der östlichen Grenze der Union angeht, d. h. von Estland über Lettland, Litauen, Polen, die Slowakei, Ungarn, Rumänien und Bulgarien bis hin nach Griechenland; ist der Ansicht, dass diese Maßnahmen auf den Planungen aufbauen sollten, die schon seit Langem im Rahmen des Via-Carpatia-Projekts bestehen; ist der Ansicht, dass die Möglichkeit **umgesetzt** werden sollte, den Rhein-Donau-Kanal über die Via Carpatia gen Norden der EU zu öffnen;

#### *Geänderter Text*

14. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, tätig zu werden, was den dringend notwendigen Ausbau der Straßeninfrastruktur entlang der östlichen Grenze der Union angeht, d. h. von Estland über Lettland, Litauen, Polen, die Slowakei, Ungarn, Rumänien und Bulgarien bis hin nach Griechenland; ist der Ansicht, dass diese Maßnahmen auf den Planungen aufbauen sollten, die schon seit Langem im Rahmen des Via-Carpatia-Projekts bestehen, **vorausgesetzt, die Natura-2000-Vorschriften und die Habitat-Richtlinie werden bestmöglich beachtet**; ist der Ansicht, dass die Möglichkeit **geprüft** werden sollte, den Rhein-Donau-Kanal über die Via Carpatia gen Norden der EU zu öffnen;

Or. en

## **Änderungsantrag 119** **Pavel Telička, Martina Dlabajová, Jozo Radoš**

### **Entschließungsantrag** **Ziffer 14 a (neu)**

#### *Entschließungsantrag*

#### *Geänderter Text*

**14a. ist der Ansicht, dass Maßnahmen**

*auf den Planungen aufbauen sollten, die schon seit Langem im Rahmen des Via-Carpatia-Projekts bestehen; ist der Ansicht, dass die Möglichkeit umgesetzt werden sollte, den Rhein-Donau-Kanal über die Via Carpatia gen Norden der EU zu öffnen;*

Or. en

**Änderungsantrag 120**  
**Ivan Jakovčić, Jozo Radoš**

**Entschließungsantrag**  
**Ziffer 14 a (neu)**

*Entschließungsantrag*

*Geänderter Text*

*14a. fordert die Kommission auf, in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten Slowenien, Kroatien und Griechenland sowie den Ländern des westlichen Balkan Bosnien und Herzegowina, Montenegro und Albanien den Bau der adriatischen Autobahn zu verwirklichen;*

Or. hr

**Änderungsantrag 121**  
**Davor Škrlec**

**Entschließungsantrag**  
**Ziffer 15**

*Entschließungsantrag*

*Geänderter Text*

15. weist erneut darauf hin, dass sich die Qualität der Straßeninfrastruktur unmittelbar auf die Straßensicherheit *auswirkt*; ist besorgt angesichts der Tatsache, dass die Zahl der Verkehrstoten in vielen mittel- und osteuropäischen Mitgliedstaaten nach wie vor relativ hoch ist; betont, dass die Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf der Ebene der Mitgliedstaaten und auch auf

15. weist erneut darauf hin, dass sich *ein Umstieg auf sicherere Verkehrsträger und* die Qualität der Straßeninfrastruktur unmittelbar auf die Straßensicherheit *auswirken*; ist besorgt angesichts der Tatsache, dass die Zahl der Verkehrstoten *und Schwerverletzten* in vielen mittel- und osteuropäischen Mitgliedstaaten nach wie vor relativ hoch ist; betont, dass die Maßnahmen zur Verbesserung der



jener der EU weiter verbessert werden sollten;

Verkehrssicherheit auf der Ebene der Mitgliedstaaten, **der Regionen** und auch auf jener der EU weiter verbessert werden sollten;

Or. en

**Änderungsantrag 122**  
**Kosma Zlotowski, Tomasz Piotr Poręba**

**Entschließungsantrag**  
**Ziffer 15**

*Entschließungsantrag*

15. weist erneut darauf hin, dass sich die Qualität der Straßeninfrastruktur unmittelbar auf die Straßensicherheit auswirkt; ist besorgt angesichts der Tatsache, dass die Zahl der Verkehrstoten in vielen mittel- und osteuropäischen Mitgliedstaaten nach wie vor relativ hoch ist; betont, dass die Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf der Ebene der Mitgliedstaaten und auch auf jener der EU weiter verbessert werden sollten;

*Geänderter Text*

15. weist erneut darauf hin, dass sich die Qualität der Straßeninfrastruktur unmittelbar auf die Straßensicherheit auswirkt; ist besorgt angesichts der Tatsache, dass die Zahl der Verkehrstoten in vielen mittel- und osteuropäischen Mitgliedstaaten nach wie vor relativ hoch ist; betont, dass die Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf der Ebene der Mitgliedstaaten und auch auf jener der EU weiter verbessert werden sollten; **fordert, dass bei Infrastrukturprojekten Verkehrslösungen, die das Risiko tödlicher Folgen oder schwerer Verletzungen bei Verkehrsunfällen minimieren, sowie die Bedürfnisse zu Fuß gehender Anrainer stark befahrener Verkehrsstraßen berücksichtigt werden;**

Or. pl

**Änderungsantrag 123**  
**Maria Grapini, Hugues Bayet, José Blanco López, Georgi Pirinski, Karoline Graswander-Hainz**

**Entschließungsantrag**  
**Ziffer 15**

*Entschließungsantrag*

15. weist erneut darauf hin, dass sich die Qualität der Straßeninfrastruktur unmittelbar auf die Straßensicherheit auswirkt; ist besorgt angesichts der Tatsache, dass die Zahl der Verkehrstoten in vielen mittel- und osteuropäischen Mitgliedstaaten nach wie vor relativ hoch ist; betont, dass die Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf der Ebene der Mitgliedstaaten und auch auf jener der EU weiter verbessert werden sollten;

*Geänderter Text*

15. weist erneut darauf hin, dass sich die Qualität der Straßeninfrastruktur unmittelbar auf die Straßensicherheit auswirkt; ist besorgt angesichts der Tatsache, dass die Zahl der Verkehrstoten in vielen mittel- und osteuropäischen Mitgliedstaaten nach wie vor relativ hoch ist; betont, dass die Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf der Ebene der Mitgliedstaaten und auch auf jener der EU weiter verbessert werden sollten; ***ist der Ansicht, dass für Projekte zur Instandsetzung der Infrastruktur in mittel- und osteuropäischen Mitgliedstaaten angemessene Mittel bereitgestellt werden sollten;***

Or. en

**Änderungsantrag 124**  
**Olga Sehnalová**

**Entschließungsantrag**  
**Ziffer 15**

*Entschließungsantrag*

15. weist erneut darauf hin, dass sich die Qualität der Straßeninfrastruktur unmittelbar auf die Straßensicherheit auswirkt; ist besorgt angesichts der Tatsache, dass die Zahl der Verkehrstoten in vielen mittel- und osteuropäischen Mitgliedstaaten nach wie vor ***relativ*** hoch ist; betont, dass die Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf der Ebene der Mitgliedstaaten und auch auf jener der EU weiter verbessert werden sollten;

*Geänderter Text*

15. weist erneut darauf hin, dass sich die Qualität der Straßeninfrastruktur unmittelbar auf die Straßensicherheit auswirkt, ***weshalb auch die Verkehrssicherheit beim Ausbau der Straßeninfrastruktur bewertet werden sollte;*** ist besorgt angesichts der Tatsache, dass die Zahl der Verkehrstoten in vielen mittel- und osteuropäischen Mitgliedstaaten nach wie vor hoch ist; betont, dass die Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf der Ebene der Mitgliedstaaten und auch auf jener der EU weiter verbessert werden sollten;

Or. cs

**Änderungsantrag 125**  
**Merja Kyllönen, Kateřina Konečná**

**Entschließungsantrag**  
**Ziffer 15**

*Entschließungsantrag*

15. weist erneut darauf hin, dass sich die Qualität der Straßeninfrastruktur unmittelbar auf die Straßensicherheit auswirkt; ist besorgt angesichts der Tatsache, dass die Zahl der Verkehrstoten in vielen mittel- und osteuropäischen Mitgliedstaaten nach wie vor relativ hoch ist; betont, dass die Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf der Ebene der Mitgliedstaaten und auch auf jener der EU weiter verbessert werden sollten;

*Geänderter Text*

15. weist erneut darauf hin, dass sich die Qualität der Straßeninfrastruktur unmittelbar auf die Straßensicherheit auswirkt; ist besorgt angesichts der Tatsache, dass die Zahl der Verkehrstoten **und Schwerverletzten** in vielen mittel- und osteuropäischen Mitgliedstaaten nach wie vor relativ hoch ist; betont, dass die Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf der Ebene der Mitgliedstaaten und auch auf jener der EU weiter verbessert werden sollten;

Or. en

**Änderungsantrag 126**  
**Kosma Zlotowski**

**Entschließungsantrag**  
**Ziffer 15 a (neu)**

*Entschließungsantrag*

**15a. betont, dass bei dem Bau und bei der Modernisierung der Straßeninfrastruktur in Mittel- und Osteuropa die Bedürfnisse der Fahrradfahrer und die erforderliche bessere Integration des europäischen Radroutennetzes EuroVelo, insbesondere der Routen Eiserner-Vorhang, Osteuropa und Atlantik - Schwarzes Meer, berücksichtigt werden müssen;**

*Geänderter Text*

Or. pl

**Änderungsantrag 127**  
**Davor Škrlec**

**Entschließungsantrag**  
**Ziffer 16**

*Entschließungsantrag*

16. betont, dass der Schienenverkehr weiter ausgebaut werden muss, wenn in den mittel- und osteuropäischen Regionen der EU kohärentes, nachhaltiges Wachstum und eine entsprechende Kohäsion erreicht werden sollen; ist der Ansicht, dass sich entsprechende Maßnahmen positiv auf die industrielle Entwicklung, die Frachtlogistik und die Mobilität im Personenverkehr auswirken dürften; fordert die Mitgliedstaaten auf, die grenzüberschreitenden Verkehrsengpässe sowie jene in den Mitgliedstaaten selbst zu beseitigen und die operativen Kapazitäten auszubauen;

*Geänderter Text*

16. betont, dass der Schienenverkehr **unbedingt** weiter ausgebaut werden muss, wenn in den mittel- und osteuropäischen Regionen der EU kohärentes, nachhaltiges Wachstum und eine entsprechende Kohäsion erreicht werden sollen; **betont, dass der Schienenverkehr erheblich zur Verringerung der Klimaauswirkungen, der Luftverschmutzung und der Unfallzahlen beiträgt**; ist der Ansicht, dass sich entsprechende Maßnahmen positiv auf die industrielle Entwicklung, die Frachtlogistik, **die Qualität öffentlicher Dienste** und die **Zuverlässigkeit der** Mobilität im Personenverkehr auswirken dürften; fordert die Mitgliedstaaten auf, die grenzüberschreitenden Verkehrsengpässe sowie jene in den Mitgliedstaaten selbst zu beseitigen und die operativen Kapazitäten auszubauen;

Or. en

**Änderungsantrag 128**  
**Olga Sehnalová**

**Entschließungsantrag**  
**Ziffer 16**

*Entschließungsantrag*

16. betont, dass **der Schienenverkehr weiter** ausgebaut werden **muss**, wenn in den mittel- und osteuropäischen Regionen der EU kohärentes, nachhaltiges Wachstum und eine entsprechende Kohäsion erreicht werden sollen; ist der Ansicht, dass sich entsprechende Maßnahmen positiv auf die industrielle Entwicklung, die Frachtlogistik und die Mobilität im Personenverkehr

*Geänderter Text*

16. betont, dass **die Eisenbahnstrecken** ausgebaut **und modernisiert** werden **müssen**, wenn in den mittel- und osteuropäischen Regionen der EU kohärentes, nachhaltiges Wachstum **des Schienenverkehrs** und eine entsprechende Kohäsion erreicht werden sollen; ist der Ansicht, dass sich entsprechende Maßnahmen positiv auf die industrielle

auswirken dürften; fordert die Mitgliedstaaten auf, die grenzüberschreitenden Verkehrsengpässe sowie jene in den Mitgliedstaaten selbst zu beseitigen und die operativen Kapazitäten auszubauen;

Entwicklung, die Frachtlogistik und die Mobilität im Personenverkehr auswirken dürften; fordert die Mitgliedstaaten auf, die grenzüberschreitenden Verkehrsengpässe sowie jene in den Mitgliedstaaten selbst zu beseitigen und die operativen Kapazitäten auszubauen;

Or. cs

## **Änderungsantrag 129** **Andor Deli**

### **Entschließungsantrag** **Ziffer 16**

#### *Entschließungsantrag*

16. betont, dass der Schienenverkehr weiter ausgebaut werden muss, wenn in den mittel- und osteuropäischen Regionen der EU kohärentes, nachhaltiges Wachstum und eine entsprechende Kohäsion erreicht werden sollen; ist der Ansicht, dass sich entsprechende Maßnahmen positiv auf die industrielle Entwicklung, die Frachtlogistik und die Mobilität im Personenverkehr auswirken dürften; fordert die Mitgliedstaaten auf, die grenzüberschreitenden Verkehrsengpässe sowie jene in den Mitgliedstaaten selbst zu beseitigen und die operativen Kapazitäten auszubauen;

#### *Geänderter Text*

16. betont, dass der Schienenverkehr weiter ausgebaut werden muss, wenn in den mittel- und osteuropäischen Regionen der EU kohärentes, nachhaltiges Wachstum und eine entsprechende Kohäsion erreicht werden sollen; ist der Ansicht, dass sich entsprechende Maßnahmen positiv auf die industrielle Entwicklung, die Frachtlogistik und die Mobilität im Personenverkehr auswirken dürften; fordert die Mitgliedstaaten auf, die grenzüberschreitenden Verkehrsengpässe sowie jene in den Mitgliedstaaten selbst zu beseitigen und die operativen Kapazitäten auszubauen, ***um die im Weißbuch Verkehr 2011 festgelegten Ziele im Bereich der Verkehrsverlagerung für die Jahre 2030 und 2050 zu erreichen;***

Or. en

## **Änderungsantrag 130** **Isabella De Monte**

### **Entschließungsantrag** **Ziffer 16**

*Entschließungsantrag*

16. betont, dass der Schienenverkehr weiter ausgebaut werden muss, wenn in den mittel- und osteuropäischen Regionen der EU kohärentes, nachhaltiges Wachstum und eine entsprechende Kohäsion erreicht werden sollen; ist der Ansicht, dass sich entsprechende Maßnahmen positiv auf die industrielle Entwicklung, die Frachtlogistik **und** die Mobilität im Personenverkehr auswirken dürften; fordert die Mitgliedstaaten auf, die grenzüberschreitenden Verkehrsengpässe sowie jene in den Mitgliedstaaten selbst zu beseitigen und die operativen Kapazitäten auszubauen;

*Geänderter Text*

16. betont, dass der Schienenverkehr weiter ausgebaut werden muss, wenn in den mittel- und osteuropäischen Regionen der EU kohärentes, nachhaltiges Wachstum und eine entsprechende Kohäsion erreicht werden sollen; ist der Ansicht, dass sich entsprechende Maßnahmen positiv auf die industrielle Entwicklung, die Frachtlogistik, die Mobilität im Personenverkehr **und infolgedessen auf den Tourismus** auswirken dürften; fordert die Mitgliedstaaten auf, die grenzüberschreitenden Verkehrsengpässe sowie jene in den Mitgliedstaaten selbst zu beseitigen und die operativen Kapazitäten auszubauen;

Or. it

**Änderungsantrag 131**  
**Claudia Schmidt**

**Entschließungsantrag**  
**Ziffer 16 a (neu)**

*Entschließungsantrag*

***16a. schlägt vor, das Schienennetz mithilfe der Planungsmethoden für das TEN-V-Gesamtnetz und -Kernnetz zu analysieren, um weitere mögliche fehlende Verbindungen, insbesondere über die Ländergrenzen hinweg, zwischen den EU-Mitgliedstaaten selbst sowie zwischen den EU-Mitgliedstaaten und benachbarten Drittstaaten zu ermitteln; legt den Mitgliedstaaten nahe, eng und konstruktiv zusammenzuarbeiten, um diese Lücken zu schließen und so die territoriale Integration und Kohäsion zu verbessern; fordert die Kommission auf, alle entsprechenden Anstrengungen wirksam finanziell zu unterstützen;***

*Geänderter Text*

**Änderungsantrag 132**  
**Davor Škrlec**

**Entschließungsantrag**  
**Ziffer 16 a (neu)**

*Entschließungsantrag*

*Geänderter Text*

**16a. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, die fehlenden Verbindungen (<sup>1a</sup>), die als regionale stillgelegte oder abgebaute grenzüberschreitende Schienenverbindungen identifiziert wurden, wiederaufzunehmen;**

---

<sup>1a</sup> Siehe auch <http://www.rail-missing-links.eu>

Or. en

**Änderungsantrag 133**  
**Jozo Radoš, Ivan Jakovčić**

**Entschließungsantrag**  
**Ziffer 16 a (neu)**

*Entschließungsantrag*

*Geänderter Text*

**16a. stellt fest, dass Straße-Schiene-Anbindungen zu und von den Häfen fehlen; betont, dass die Flughäfen in Osteuropa zum größten Teil in der Nähe von Schieneninfrastruktur liegen und die Integration technisch immer noch möglich ist; fordert die Kommission auf, die weitere Integration multimodaler Verkehrsverbindungen (Straße-Schiene-Flughafen) in Mittel- und Osteuropa uneingeschränkt zu unterstützen;**

Or. en

**Änderungsantrag 134**  
**Tomasz Piotr Poręba, Kosma Zlotowski**

**Entschließungsantrag**  
**Ziffer 16 a (neu)**

*Entschließungsantrag*

*Geänderter Text*

**16a. ruft die Mitgliedstaaten auf, eindeutige langjährige Strategien für die Entwicklung des Schienenverkehrs zu beschließen und Barrieren für Projekte des Schienenverkehrs abzubauen, die unter Nutzung von EU-Mitteln verwirklicht werden;**

Or. pl

**Änderungsantrag 135**  
**Davor Škrlec**

**Entschließungsantrag**  
**Ziffer 16 b (neu)**

*Entschließungsantrag*

*Geänderter Text*

**16b. betont, dass die Investitionen in Qualitätssteigerungen bei der Eisenbahn aufgestockt werden müssen, damit sie für den Fahrgast- und den Frachtverkehr zugänglicher und attraktiver wird und ihr Anteil am Verkehrsaufkommen gemäß dem im EU-Weißbuch Verkehr 2011 formulierten Ziel 3 zur Verkehrsverlagerung erhöht wird;**

Or. en

**Änderungsantrag 136**  
**Kosma Zlotowski, Tomasz Piotr Poręba**

**Entschließungsantrag**  
**Ziffer 16 b (neu)**



*Entschließungsantrag*

*Geänderter Text*

**16b. ruft die Kommission auf, weiterhin Investitionen in die Schienenfahrzeuge der Länder Mittel- und Osteuropas zu fördern und so das Potenzial der Eisenbahn in den Personenverkehrssystemen dieser Staaten wiederherzustellen;**

Or. pl

**Änderungsantrag 137**

**Tomasz Piotr Poręba, Kosma Złotowski, Evžen Tošenovský**

**Entschließungsantrag**

**Ziffer 17**

*Entschließungsantrag*

*Geänderter Text*

17. kritisiert, dass in Bezug auf die grenzüberschreitenden Eisenbahnstrecken nicht ausreichend investiert wird und in vielen Grenzgebieten auf der Schiene nur wenige Personenverkehrsdienste angeboten werden; fordert die Mitgliedstaaten auf, Verbindungen (wieder-)aufzunehmen, wo diese fehlen;

17. kritisiert, dass in Bezug auf die grenzüberschreitenden Eisenbahnstrecken nicht ausreichend investiert wird und in vielen Grenzgebieten auf der Schiene nur wenige Personenverkehrsdienste angeboten werden; fordert die Mitgliedstaaten auf, Verbindungen (wieder-)aufzunehmen, wo diese fehlen, **und bestehende Engpässe zu beseitigen; bekräftigt seine Unterstützung für den vorrangigen Einsatz des Europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystems (ERTMS) auf allen durch die Region führenden Korridoren des TEN-V-Kernnetzes;**

Or. en

**Änderungsantrag 138**

**Davor Škrlec**

**Entschließungsantrag**

**Ziffer 17**

*Entschließungsantrag*

17. kritisiert, dass in Bezug auf die grenzüberschreitenden Eisenbahnstrecken nicht ausreichend investiert wird und in vielen Grenzgebieten auf der Schiene nur wenige Personenverkehrsdienste angeboten werden; fordert die Mitgliedstaaten auf, Verbindungen (wieder-)aufzunehmen, wo diese fehlen;

*Geänderter Text*

17. kritisiert, dass in Bezug auf die grenzüberschreitenden Eisenbahnstrecken nicht ausreichend investiert wird und in vielen Grenzgebieten auf der Schiene nur wenige Personenverkehrsdienste angeboten werden; fordert die Mitgliedstaaten auf, Verbindungen (wieder-)aufzunehmen, wo diese fehlen, ***sich auf den Erhalt der bestehenden Infrastruktur zu konzentrieren und konsequente Maßnahmen für den Einsatz des ERTMS sowie für die Lärmverminderung des Schienenfrachtverkehrs zu ergreifen;***

Or. en

**Änderungsantrag 139**  
**Olga Sehnalová**

**Entschließungsantrag**  
**Ziffer 17**

*Entschließungsantrag*

17. kritisiert, dass in Bezug auf die grenzüberschreitenden Eisenbahnstrecken nicht ausreichend investiert wird und ***in vielen Grenzgebieten*** auf der Schiene ***nur wenige*** Personenverkehrsdienste angeboten werden; fordert die Mitgliedstaaten auf, Verbindungen (wieder-)aufzunehmen, wo diese fehlen;

*Geänderter Text*

17. kritisiert, dass in Bezug auf die grenzüberschreitenden Eisenbahnstrecken nicht ausreichend investiert wird und ***nicht genügend Projekte vorbereitet werden, was dazu führt, dass die Personenverkehrsdienste*** auf der Schiene ***in vielen Grenzgebieten schwach ausgelastet*** werden; fordert die Mitgliedstaaten auf, Verbindungen (wieder-)aufzunehmen, wo diese fehlen;

Or. cs

**Änderungsantrag 140**  
**Notis Marias**

**Entschließungsantrag**  
**Ziffer 17**

*Entschließungsantrag*

17. kritisiert, dass in Bezug auf die grenzüberschreitenden Eisenbahnstrecken nicht ausreichend investiert wird und in vielen Grenzgebieten auf der Schiene nur wenige Personenverkehrsdienste angeboten werden; **fordert die** Mitgliedstaaten **auf**, Verbindungen (wieder-)aufzunehmen, wo diese fehlen;

*Geänderter Text*

17. kritisiert, dass in Bezug auf die grenzüberschreitenden Eisenbahnstrecken nicht ausreichend investiert wird und in vielen Grenzgebieten auf der Schiene nur wenige Personenverkehrsdienste angeboten werden; **unterstützt die Bemühungen der** Mitgliedstaaten, **eine angemessene Finanzierung durch die Europäischen Fonds zu fordern, um** Verbindungen (wieder-)aufzunehmen, wo diese fehlen;

Or. el

**Änderungsantrag 141**

**Pavel Telička, Martina Dlabajová, Jozo Radoš, Izaskun Bilbao Barandica**

**Entschließungsantrag**

**Ziffer 17**

*Entschließungsantrag*

17. kritisiert, dass in Bezug auf die grenzüberschreitenden Eisenbahnstrecken nicht ausreichend investiert wird und in vielen Grenzgebieten auf der Schiene nur wenige Personenverkehrsdienste angeboten werden; **fordert die** Mitgliedstaaten **auf**, Verbindungen (wieder-)aufzunehmen, wo diese fehlen;

*Geänderter Text*

17. kritisiert, dass in Bezug auf die grenzüberschreitenden Eisenbahnstrecken nicht ausreichend investiert wird und in vielen Grenzgebieten auf der Schiene nur wenige Personenverkehrsdienste angeboten werden; **fordert die** Mitgliedstaaten **auf**, Verbindungen (wieder-)aufzunehmen, wo diese fehlen **und den Einsatz des ERTMS auf den Korridoren des TEN-V-Kernnetzes zu beschleunigen**;

Or. en

**Änderungsantrag 142**

**Rolandas Paksas**

**Entschließungsantrag**

**Ziffer 17**

*Entschließungsantrag*

17. kritisiert, dass in Bezug auf die grenzüberschreitenden Eisenbahnstrecken nicht ausreichend investiert wird und in vielen Grenzgebieten auf der Schiene nur wenige Personenverkehrsdienste angeboten werden; fordert die Mitgliedstaaten auf, Verbindungen (wieder-)aufzunehmen, wo diese fehlen;

*Geänderter Text*

17. kritisiert, dass in Bezug auf die grenzüberschreitenden Eisenbahnstrecken nicht ausreichend investiert wird und in vielen Grenzgebieten auf der Schiene nur wenige Personenverkehrsdienste angeboten werden; fordert die Mitgliedstaaten auf, Verbindungen (wieder-)aufzunehmen, wo diese fehlen, **und bestehende Engpässe zu beseitigen**;

Or. en

**Änderungsantrag 143**  
**Elżbieta Katarzyna Łukacijewska**

**Entschließungsantrag**  
**Ziffer 17**

*Entschließungsantrag*

17. kritisiert, dass in Bezug auf die grenzüberschreitenden Eisenbahnstrecken nicht ausreichend investiert wird und in vielen Grenzgebieten auf der Schiene nur wenige Personenverkehrsdienste angeboten werden; fordert die Mitgliedstaaten auf, Verbindungen (wieder-)aufzunehmen, wo diese fehlen;

*Geänderter Text*

17. kritisiert, dass in Bezug auf die grenzüberschreitenden Eisenbahnstrecken nicht ausreichend investiert wird und in vielen Grenzgebieten auf der Schiene nur wenige Personenverkehrsdienste angeboten werden; fordert die Mitgliedstaaten auf, Verbindungen (wieder-)aufzunehmen, wo diese fehlen, **und bestehende Engpässe zu beseitigen**;

Or. en

**Änderungsantrag 144**  
**Elżbieta Katarzyna Łukacijewska**

**Entschließungsantrag**  
**Ziffer 17**

*Entschließungsantrag*

17. kritisiert, dass in Bezug auf die grenzüberschreitenden Eisenbahnstrecken

*Geänderter Text*

17. kritisiert, dass in Bezug auf die grenzüberschreitenden Eisenbahnstrecken

nicht ausreichend investiert wird und in vielen Grenzgebieten auf der Schiene nur wenige Personenverkehrsdienste angeboten werden; fordert die Mitgliedstaaten auf, Verbindungen (wieder-)aufzunehmen, wo diese fehlen;

nicht ausreichend investiert wird und in vielen Grenzgebieten auf der Schiene nur wenige Personenverkehrsdienste angeboten werden; fordert die Mitgliedstaaten auf, Verbindungen (wieder-)aufzunehmen, wo diese fehlen; ***vertritt die Ansicht, dass auch in Qualitätssteigerungen bei der Eisenbahn im Bereich des Güterverkehrs investiert werden muss;***

Or. pl

### **Änderungsantrag 145**

**Christine Revault D'Allonnes Bonnefoy, Karoline Graswander-Hainz, Maria Grapini, István Ujhelyi, Inés Ayala Sender, Miltiadis Kyrkos, Olga Sehnalová, Hugues Bayet**

**Entschließungsantrag  
Ziffer 17 a (neu)**

*Entschließungsantrag*

*Geänderter Text*

***17a. bedauert, dass die Fahrzeiten zwischen den wichtigsten Städten in Ost- und Mitteleuropa noch immer unangemessen lang sind, wodurch die Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs beeinträchtigt wird;***

Or. en

**Änderungsantrag 146  
Claudia Schmidt**

**Entschließungsantrag  
Ziffer 17 a (neu)**

*Entschließungsantrag*

*Geänderter Text*

***17a. betont, dass die nachhaltige Entwicklung einer europäischen Schienenverkehrsinfrastruktur nicht mit dem bloßen Aufbau des Netzes abgeschlossen sein darf, sondern Instandhaltungsmaßnahmen umfassen muss, um die wirtschaftliche***

*Tragfähigkeit langfristig zu sichern; weist darauf hin, dass angesichts der Bedeutung von Instandhaltungsmaßnahmen ein erheblicher Anteil der finanziellen Mittel für diese Maßnahmen zur Verfügung gestellt werden sollte;*

Or. en

### **Änderungsantrag 147**

**Maria Grapini, Hugues Bayet, José Blanco López, Karoline Graswander-Hainz**

### **Entschließungsantrag**

**Ziffer 17 a (neu)**

*Entschließungsantrag*

*Geänderter Text*

*17a. fordert die Kommission auf, die Investitionskriterien des EFSI zu überdenken und dabei dem Umstand Rechnung zu tragen, dass die Schieneninfrastruktur in einigen Mitgliedstaaten instand gesetzt werden muss;*

Or. en

### **Änderungsantrag 148**

**Roberts Zile**

### **Entschließungsantrag**

**Ziffer 17 a (neu)**

*Entschließungsantrag*

*Geänderter Text*

*17a. betont den gemeinsamen Nutzen der Eisenbahnverbindung „Rail Baltica“ als eines der vorrangigen Projekte des Nordsee-Baltikum-Korridors und ihre erhebliche strategische Bedeutung für alle beteiligten Mitgliedstaaten sowie für die Region, d. h. von Finnland (mit der möglichen Erweiterung um den „Bottnischen Korridor“) über Estland, Lettland, Litauen und Polen bis hin nach*

**Änderungsantrag 149**  
**Roberts Zile**

**Entschließungsantrag**  
**Ziffer 18**

*Entschließungsantrag*

18. begrüßt, dass in Bezug auf die Eisenbahnverbindung Rail Baltica Fortschritte erzielt worden sind; *erwartet, dass sich dieses Projekt als Beispiel für bewährte Verfahren für die Zusammenarbeit zwischen anderen Mitgliedstaaten erweisen wird;*

*Geänderter Text*

18. begrüßt, dass in Bezug auf *den Bau und die Vorbereitungen der* Eisenbahnverbindung Rail Baltica Fortschritte erzielt worden sind; *betont, dass eine gute Zusammenarbeit der interessierten und beteiligten Länder – Finnland, Estland, Lettland, Litauen und Polen – entscheidend dafür ist, das Rail-Baltica-Projekt ohne weitere Verzögerungen und Rückschläge voranzubringen und jede Gefahr zu vermeiden, dass zugewiesene Finanzmittel nicht in dieses Projekt fließen; betont, dass bei Nichtbeachtung der Regeln der Kommission die EU-Kofinanzierung von rund 85 % verloren geht und die künftigen Bedingungen für eine Finanzierung nie wieder so günstig sein werden wie heute;*

**Änderungsantrag 150**  
**Tomasz Piotr Poręba, Kosma Złotowski**

**Entschließungsantrag**  
**Ziffer 18**

*Entschließungsantrag*

18. begrüßt, dass in Bezug auf die Eisenbahnverbindung Rail Baltica

*Geänderter Text*

18. begrüßt, dass in Bezug auf die Eisenbahnverbindung Rail Baltica

Fortschritte erzielt worden sind; erwartet, dass sich dieses Projekt als Beispiel für bewährte Verfahren für die Zusammenarbeit zwischen anderen Mitgliedstaaten erweisen wird;

Fortschritte erzielt worden sind; erwartet, dass sich dieses Projekt als Beispiel für bewährte Verfahren für die Zusammenarbeit zwischen anderen Mitgliedstaaten erweisen wird; **betont, dass das gesamte Rail-Baltica-Projekt von erheblicher strategischer Bedeutung für alle beteiligten Mitgliedstaaten sowie für die Region, d. h. von Finnland (mit der möglichen Erweiterung um den „Bottnischen Korridor“) über Estland, Lettland, Litauen und Polen bis hin nach Deutschland, zu den Niederlanden und nach Südeuropa, ist; fordert daher die nationalen Behörden der baltischen Staaten auf, alle ihnen zu Gebote stehenden Maßnahmen auszuschöpfen, damit das Projekt unumkehrbar vorangebracht wird, da bei Nichtbeachtung der Regeln, des Zeitplans und der Erwartungen der Kommission die EU-Kofinanzierung von rund 85 % verloren geht, da diese dann allen anderen unter den Kohäsionsfonds fallenden Mitgliedstaaten für ihre Verkehrsinfrastrukturprojekte im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“ zur Verfügung gestellt wird;**

Or. en

## **Änderungsantrag 151** **Rolandas Paksas**

### **Entschließungsantrag** **Ziffer 18**

#### *Entschließungsantrag*

18. begrüßt, dass in Bezug auf die Eisenbahnverbindung Rail Baltica Fortschritte erzielt worden sind; erwartet, dass sich dieses Projekt als Beispiel für bewährte Verfahren für die Zusammenarbeit zwischen anderen Mitgliedstaaten erweisen wird;

#### *Geänderter Text*

18. begrüßt, dass in Bezug auf die Eisenbahnverbindung Rail Baltica Fortschritte erzielt worden sind; erwartet, dass sich dieses Projekt als Beispiel für bewährte Verfahren für die Zusammenarbeit zwischen anderen Mitgliedstaaten erweisen wird; **fordert die betroffenen Mitgliedstaaten**



*nachdrücklich auf, die Arbeit an dem Projekt zu beschleunigen, um die EU-Kofinanzierung für dieses vorrangige Projekt sicherzustellen;*

Or. en

**Änderungsantrag 152**  
**Tomasz Piotr Poręba, Kosma Złotowski**

**Entschließungsantrag**  
**Ziffer 18 a (neu)**

*Entschließungsantrag*

*Geänderter Text*

*18a. fordert die Regierungen auf, die Rolle der Joint Venture RB Rail als der am besten geeigneten Stelle, um ein länderübergreifendes Projekt von so bedeutendem Ausmaß wie das Projekt „Rail Baltica“ zu verwalten, in Einklang mit der Vereinbarung der Interessenträger und der Finanzhilfevereinbarung im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“ anzuerkennen und zu stärken; betont, dass eine gemeinsame und effiziente Koordinierung von entscheidender Bedeutung ist, um technische Hindernisse für die Interoperabilität der Eisenbahnsysteme zu vermeiden; betont, dass die Joint Venture in diesem Zusammenhang der effizienteste Weg ist, gemeinsame Anträge auf EU-Fördermittel zu stellen, gemeinsame und nationale Auftragsvergabeverfahren durchzuführen, die Arbeiten im Rahmen des Projekts zu koordinieren und die Fähigkeit der beteiligten Mitgliedstaaten zur Zusammenarbeit unter Beweis zu stellen; ist ferner der Ansicht, dass ein effizientes Projektmanagement und die Verwirklichung dieses Projekts den Bürgern und Steuerzahlern in der EU einen wirklichen europäischen Zusatznutzen bieten werden;*

**Änderungsantrag 153**  
**Tomasz Piotr Poręba, Kosma Złotowski**

**Entschließungsantrag**  
**Ziffer 18 a (neu)**

*Entschließungsantrag*

*Geänderter Text*

**18a. begrüßt die gemeinsamen internationalen Initiativen der Mitgliedstaaten zur Entwicklung und Modernisierung der Schieneninfrastruktur in der Region, etwa die Schaffung des neuen Güterverkehrskorridors Nr. 11 zur Verbindung der Industrie- und Handelszentren Polens, der Slowakei, Ungarns und Sloweniens, durch ein gemeinsames Angebot im Bereich der Zuweisung von Verkehrskapazitäten für internationale Güterzüge; weist darauf hin, dass solche Projekte die Eisenbahn als Verkehrsmittel im grenzüberschreitenden Güterverkehr fördern, die Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs steigern und eine bessere Nutzung der bestehenden Verkehrskapazitäten für den grenzüberschreitenden Güterverkehr gewährleisten;**

Or. pl

**Änderungsantrag 154**  
**Roberts Zile**

**Entschließungsantrag**  
**Ziffer 18 a (neu)**

*Entschließungsantrag*

*Geänderter Text*

**18a. fordert die beteiligten Länder nachdrücklich auf, die Rolle der Joint**

*Venture RB Rail als der am besten geeigneten Stelle, um ein länderübergreifendes Projekt dieses Ausmaßes zu verwalten, anzuerkennen und zu stärken; weist darauf hin, dass es zu dieser Verwaltungsaufgabe gehört, gemeinsame Anträge auf EU-Fördermittel zu stellen, gemeinsame und nationale Auftragsvergabeverfahren durchzuführen, die Arbeiten im Rahmen des Projekts zu koordinieren und letztlich die Fähigkeit der beteiligten Mitgliedstaaten zur Zusammenarbeit unter Beweis zu stellen;*

Or. en

### **Änderungsantrag 155**

**Maria Grapini, Hugues Bayet, José Blanco López, Georgi Pirinski, Karoline Graswander-Hainz**

### **Entschließungsantrag Ziffer 18 a (neu)**

*Entschließungsantrag*

*Geänderter Text*

*18a. stellt fest, dass dem Eisenbahnsektor zahlreiche Finanzierungsquellen aus verschiedenen EU-Programmen zur Verfügung stehen; ist der Ansicht, dass die Inanspruchnahme und effektive Nutzung dieser Finanzierungsquellen von wesentlicher Bedeutung sind, da die öffentlichen Gelder, die nationale Regierungen in den Eisenbahnsektor investieren können, aufgrund angespannter Finanzlagen erheblichen Beschränkungen unterliegen;*

Or. en

### **Änderungsantrag 156 Olga Sehnalová**

**Entschließungsantrag  
Ziffer 18 a (neu)**

*Entschließungsantrag*

*Geänderter Text*

**18a. weist auf die üblichen Zuschläge in den mittel- und osteuropäischen Ländern im grenzübergreifenden regionalen Personenzugverkehr hin, die von den Eisenbahngesellschaften häufig im Rahmen eines internationalen Eisenbahntarifs erhoben werden und die es weniger attraktiv machen, grenzüberschreitende Zugverbindungen zu nutzen;**

Or. cs

**Änderungsantrag 157**

**Pavel Telička, Martina Dlabajová, Jozo Radoš, Izaskun Bilbao Barandica**

**Entschließungsantrag  
Ziffer 18 a (neu)**

*Entschließungsantrag*

*Geänderter Text*

**18a. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, grenzübergreifende Projekte für Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnverbindungen auf den TEN-V-Korridoren zu fördern;**

Or. en

**Änderungsantrag 158**

**Andor Deli**

**Entschließungsantrag  
Ziffer 18 a (neu)**

*Entschließungsantrag*

*Geänderter Text*

**18a. ist der Ansicht, dass der uneingeschränkten und zügigen Umsetzung des Europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystems ERTMS in**

*der Union unbedingter Vorrang einzuräumen ist, um einen vollständig interoperablen, funktionierenden, effizienten und attraktiven europäischen Eisenbahnraum zu schaffen, der in der Lage ist, im Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern zu bestehen;*

Or. en

**Änderungsantrag 159**

**Claudia Țapardel, Dan Nica, Maria Grapini, Isabella De Monte**

**Entschließungsantrag**

**Ziffer 18 a (neu)**

*Entschließungsantrag*

*Geänderter Text*

*18a. hebt den Stellenwert des vierten Eisenbahnpakets hervor und legt den Mitgliedstaaten nahe, die darin formulierten Anforderungen umzusetzen, um die Koordinierung, Verwaltung und Sicherheit des Eisenbahnverkehrssystems zu verbessern;*

Or. en

**Änderungsantrag 160**

**Tomasz Piotr Poręba, Kosma Złotowski**

**Entschließungsantrag**

**Ziffer 18 b (neu)**

*Entschließungsantrag*

*Geänderter Text*

*18b. betont, dass gemeinsame Projekte und Investitionen in Drittländern unterstützt werden müssen, um so komplementär das Potenzial der modernisierten Güterverkehrskorridore unter Nutzung von EU-Mitteln auszuschöpfen, unter anderem in Verkehrsanbindungen der EU an die Länder Asiens;*

**Änderungsantrag 161**  
**Andor Deli**

**Entschließungsantrag**  
**Ziffer 18 b (neu)**

*Entschließungsantrag*

*Geänderter Text*

**18b. betont angesichts des stagnierenden Anteils der Eisenbahn am europäischen Fracht- und Personenverkehr, wie wichtig die Initiative Shift2Rail, insbesondere im Bereich des Frachtverkehrs, ist, um die Wettbewerbsfähigkeit und Effizienz zu steigern;**

Or. en

**Änderungsantrag 162**  
**Olga Sehnalová**

**Entschließungsantrag**  
**Ziffer 18 b (neu)**

*Entschließungsantrag*

*Geänderter Text*

**18b. weist darauf hin, dass in Mittel- und Osteuropa eine Anbindung an das westeuropäische Hochgeschwindigkeitseisenbahnnetz notwendig ist, um die Wettbewerbsfähigkeit der Schienenverkehrsdienste zu stärken und das Wirtschaftswachstum in diesen Regionen zu steigern;**

Or. cs

**Änderungsantrag 163**  
**Rolandas Paksas**

**Entschließungsantrag  
Ziffer 19**

*Entschließungsantrag*

19. betont, dass der Binnenschiffsverkehr von großer Bedeutung ist, da es sich bei ihm um ein kosteneffizientes, nachhaltiges intermodales Verkehrsmittel in der EU handelt, das auch eine entsprechende Logistik ermöglicht;

*Geänderter Text*

19. betont, dass der Binnenschiffsverkehr von großer Bedeutung ist, da es sich bei ihm um ein kosteneffizientes, nachhaltiges intermodales Verkehrsmittel in der EU handelt, das auch eine entsprechende Logistik ermöglicht; ***hält es daher für notwendig, die Infrastruktur des Binnenschiffsverkehrs zum Transport von Personen und Gütern zu modernisieren und die Interoperabilität mit anderen Verkehrsträgern zu verbessern;***

Or. It

**Änderungsantrag 164**

**Claudia Țapardel, Dan Nica, Maria Grapini, Olga Sehnalová**

**Entschließungsantrag  
Ziffer 19**

*Entschließungsantrag*

19. betont, dass der Binnenschiffsverkehr von großer Bedeutung ist, da es sich bei ihm um ein kosteneffizientes, nachhaltiges intermodales Verkehrsmittel in der EU handelt, das auch eine entsprechende Logistik ermöglicht;

*Geänderter Text*

19. betont, dass der Binnenschiffsverkehr von großer Bedeutung ist, da es sich bei ihm um ein kosteneffizientes, nachhaltiges intermodales Verkehrsmittel in der EU handelt, das auch eine entsprechende Logistik ermöglicht; ***erinnert ferner daran, dass die Mitgliedstaaten die Operabilität der Binnenwasserstraßen, die unter ihre Zuständigkeit fallen, aufrechterhalten müssen;***

Or. en

**Änderungsantrag 165**

**Claudia Țapardel, Dan Nica, Ismail Ertug, Maria Grapini**

**Entschließungsantrag  
Ziffer 19 a (neu)**

*Entschließungsantrag*

*Geänderter Text*

**19a. begrüßt die Einführung des Programms NAIADES und seine Fortsetzung über die Folgemaßnahme NAIADES II bis zum Jahr 2020; betont, wie wichtig es ist, über eine europäische Strategie und einen Aktionsplan für Binnenwasserstraßen zu verfügen;**

Or. en

**Änderungsantrag 166  
Davor Škrlec**

**Entschließungsantrag  
Ziffer 20**

*Entschließungsantrag*

*Geänderter Text*

20. ist der Ansicht, dass an den Binnenhäfen multimodal agiert werden muss, damit das wirtschaftliche Potenzial dieser Häfen ausgeschöpft werden kann; betont, dass die letzte Meile angemessen erschlossen sein muss und Transport-Plattformen in Hafeneinzugsbereichen über eine Schienenanbindung verfügen müssen, damit Nutzer gewonnen werden;

20. ist der Ansicht, dass an den Binnenhäfen multimodal agiert werden muss, damit das wirtschaftliche Potenzial dieser Häfen ausgeschöpft werden kann; betont, dass die letzte Meile angemessen erschlossen sein muss und Transport-Plattformen in Hafeneinzugsbereichen **sowie Binnenwasserstraßenterminals** über eine Schienenanbindung **und eine vernetzte Schieneninfrastruktur** verfügen müssen, damit Nutzer gewonnen werden;

Or. en

**Änderungsantrag 167  
Tomasz Piotr Poręba, Kosma Złotowski**

**Entschließungsantrag  
Ziffer 21**



### *Entschließungsantrag*

21. betont, dass die Donau die wichtigste Wasserstraße in der Makroregion Donau darstellt; fordert die Anrainerstaaten auf, dafür zu sorgen, dass der Fluss stets schiffbar ist, und fordert sie zudem auf, ihren 2014 verabschiedeten übergeordneten Plan zur Instandsetzung und -haltung der Fahrrinne umzusetzen;

### *Geänderter Text*

21. betont, dass die Donau die wichtigste Wasserstraße in der Makroregion Donau darstellt; fordert die Anrainerstaaten auf, dafür zu sorgen, dass der Fluss stets schiffbar ist, und fordert sie zudem auf, ihren 2014 verabschiedeten übergeordneten Plan zur Instandsetzung und -haltung der Fahrrinne umzusetzen; ***betont in diesem Zusammenhang, dass durch eine Verbindung von Oder, Elbe und Donau die Verkehrskapazitäten des gesamten Raumes entlang der Nord-Süd-Achse ausgebaut werden könnten;***

Or. pl

### **Änderungsantrag 168** **Davor Škrlec**

### **Entschließungsantrag** **Ziffer 21**

### *Entschließungsantrag*

21. betont, dass die Donau die wichtigste Wasserstraße in der Makroregion Donau darstellt; fordert die Anrainerstaaten auf, dafür zu sorgen, dass der Fluss stets schiffbar ist, und fordert sie zudem auf, ihren 2014 verabschiedeten übergeordneten Plan zur Instandsetzung und -haltung der Fahrrinne umzusetzen;

### *Geänderter Text*

21. betont, dass die Donau die wichtigste Wasserstraße in der Makroregion Donau darstellt; fordert die Anrainerstaaten auf, dafür zu sorgen, dass der Fluss stets schiffbar ist, und fordert sie zudem auf, ihren 2014 verabschiedeten übergeordneten Plan zur Instandsetzung und -haltung der Fahrrinne umzusetzen; ***weist darauf hin, wie wichtig es ist, dass sie dabei die natürlichen Lebensräume, die Umwelt, die Artenvielfalt und die Gewässer schützen und dadurch eine umweltverträgliche Landwirtschaft und Fischerei sowie nachhaltige KMU im Fremdenverkehrsbereich erhalten und fördern;***

Or. en

**Änderungsantrag 169**  
**Jozo Radoš, Ivan Jakovčić**

**Entschließungsantrag**  
**Ziffer 21**

*Entschließungsantrag*

21. betont, dass die Donau die wichtigste Wasserstraße in der Makroregion Donau darstellt; fordert die Anrainerstaaten auf, dafür zu sorgen, dass der Fluss stets schiffbar ist, und fordert sie zudem auf, ihren 2014 verabschiedeten übergeordneten Plan zur Instandsetzung und -haltung der Fahrrinne umzusetzen;

*Geänderter Text*

21. betont, dass die Donau die wichtigste Wasserstraße in der Makroregion Donau darstellt; ***stellt fest, dass die Schiffbarkeit der Donau in dem überholten Übereinkommen über die Regelung der Schifffahrt auf der Donau aus dem Jahr 1946 geregelt ist, in dem die optimale Nutzung der Flotte und die Schifffahrtsrechte eingeschränkt werden;*** fordert die Anrainerstaaten auf, dafür zu sorgen, dass der Fluss stets schiffbar ist, und fordert sie zudem auf, ihren 2014 verabschiedeten übergeordneten Plan zur Instandsetzung und -haltung der Fahrrinne umzusetzen;

Or. en

**Änderungsantrag 170**  
**Claudia Schmidt**

**Entschließungsantrag**  
**Ziffer 21**

*Entschließungsantrag*

21. betont, dass die Donau die wichtigste Wasserstraße in der Makroregion Donau darstellt; fordert die Anrainerstaaten auf, dafür zu sorgen, dass der Fluss stets schiffbar ist, und fordert sie zudem auf, ihren 2014 verabschiedeten übergeordneten Plan zur Instandsetzung und -haltung der Fahrrinne umzusetzen;

*Geänderter Text*

21. betont, dass die Donau die wichtigste Wasserstraße in der Makroregion Donau darstellt; ***stellt fest, dass das Potenzial für die Binnenschifffahrt in der Region stärker genutzt werden sollte;*** fordert ***daher*** die Anrainerstaaten auf, dafür zu sorgen, dass der Fluss stets schiffbar ist, und fordert sie zudem auf, ihren 2014 verabschiedeten übergeordneten Plan zur Instandsetzung und -haltung der Fahrrinne umzusetzen;

Or. en

**Änderungsantrag 171**  
**Andor Deli**

**Entschließungsantrag**  
**Ziffer 21**

*Entschließungsantrag*

21. betont, dass die Donau die wichtigste Wasserstraße in der Makroregion Donau darstellt; fordert die Anrainerstaaten auf, dafür zu sorgen, dass der Fluss stets schiffbar ist, und fordert sie zudem auf, ihren 2014 verabschiedeten übergeordneten Plan zur Instandsetzung und -haltung der Fahrrinne umzusetzen;

*Geänderter Text*

21. betont, dass die Donau die wichtigste Wasserstraße in der Makroregion Donau darstellt; fordert die Anrainerstaaten auf, dafür zu sorgen, dass der Fluss stets schiffbar ist, und fordert sie zudem auf, ihren 2014 verabschiedeten übergeordneten Plan zur Instandsetzung und -haltung der Fahrrinne umzusetzen **und in der Zwischenzeit den Umweltaspekten Rechnung zu tragen;**

Or. en

**Änderungsantrag 172**  
**Maria Grapini, Hugues Bayet, José Blanco López, István Ujhelyi, Isabella De Monte, Christine Revault D'Allonnes Bonnefoy, Karoline Graswander-Hainz**

**Entschließungsantrag**  
**Ziffer 21**

*Entschließungsantrag*

21. betont, dass die Donau die wichtigste Wasserstraße in der Makroregion Donau darstellt; fordert die Anrainerstaaten auf, dafür zu sorgen, dass der Fluss stets schiffbar ist, und fordert sie zudem auf, ihren 2014 verabschiedeten übergeordneten Plan zur Instandsetzung und -haltung der Fahrrinne umzusetzen;

*Geänderter Text*

21. betont, dass die Donau die wichtigste Wasserstraße in der Makroregion Donau darstellt; fordert die Anrainerstaaten auf, dafür zu sorgen, dass der Fluss stets schiffbar ist, und fordert sie zudem auf, ihren 2014 verabschiedeten übergeordneten Plan zur Instandsetzung und -haltung der Fahrrinne umzusetzen, **da dies zur Steigerung der Beschäftigung und Förderung von KMU beiträgt;**

Or. en

## Änderungsantrag 173

Pavel Telička, Martina Dlabajová, Jozo Radoš, Gesine Meissner

### Entschließungsantrag

Ziffer 22

#### *Entschließungsantrag*

22. legt den Mitgliedstaaten nahe, verstärkt dafür zu sorgen, dass die Binnenwasserstraßen der Klasse IV im Hinblick auf die Schiffbarkeit ***instandgesetzt und -gehalten*** werden, und zwar insbesondere die Flussabschnitte, die zum TEN-V-Kernnetz zählen;

#### *Geänderter Text*

22. legt den Mitgliedstaaten nahe, verstärkt dafür zu sorgen, dass die Binnenwasserstraßen der Klasse IV im Hinblick auf die Schiffbarkeit ***ausgebaut und vollendet*** werden, und zwar insbesondere die Flussabschnitte, die zum TEN-V-Kernnetz zählen; ***betont, dass ein umfangreicher Ausbau der Elbe erforderlich ist, um die für den Korridor Orient-Östliches Mittelmeer so wichtige uneingeschränkte Schiffbarkeit zu ermöglichen;***

Or. en

## Änderungsantrag 174

Olga Sehnalová

### Entschließungsantrag

Ziffer 22

#### *Entschließungsantrag*

22. legt den Mitgliedstaaten nahe, verstärkt dafür zu sorgen, dass die Binnenwasserstraßen der Klasse IV im Hinblick auf die Schiffbarkeit instandgesetzt und ***-gehalten*** werden, und zwar insbesondere die Flussabschnitte, die zum TEN-V-Kernnetz zählen;

#### *Geänderter Text*

22. legt den Mitgliedstaaten nahe, verstärkt dafür zu sorgen, dass die Binnenwasserstraßen der Klasse IV im Hinblick auf die Schiffbarkeit instandgesetzt und ***weiterentwickelt*** werden, und zwar insbesondere die Flussabschnitte, die zum TEN-V-Kernnetz zählen;

Or. cs

## Änderungsantrag 175

Kosma Zlotowski

**Entschließungsantrag  
Ziffer 22 a (neu)**

*Entschließungsantrag*

*Geänderter Text*

**22a. betont die besondere Bedeutung der internationalen Wasserwege E 40 und E 70 für eine bessere Anbindung der mittel- und osteuropäischen Staaten an die europäischen Binnenwasserstraßen; hebt hervor, dass die Schaffung günstiger multimodaler Verbindungen zwischen diesen Wasserstraßen und dem TEN-V-Kernnetzkorridor „Baltisch-Adriatische Achse“ das Investitionspotenzial der östlichen Regionen der EU deutlich steigern würde;**

Or. pl

**Änderungsantrag 176  
Merja Kyllönen, Kateřina Konečná**

**Entschließungsantrag  
Ziffer 23**

*Entschließungsantrag*

*Geänderter Text*

23. betont, dass in der Ostsee und im Schwarzen Meer im Rahmen des Konzepts „Meeresautobahn“ Potenzial für Weiterentwicklungen im Hinblick auf einen attraktiven Seehafenverkehr besteht; betont, dass die Kapazitäten im Bereich **Energie** ausgebaut werden müssen und dafür gesorgt werden muss, dass zwischen Häfen und dem Hinterland effiziente Eisenbahnverbindungen bestehen;

23. betont, dass in der Ostsee und im Schwarzen Meer im Rahmen des Konzepts „Meeresautobahn“ Potenzial für Weiterentwicklungen im Hinblick auf einen attraktiven Seehafenverkehr besteht; betont, dass die Kapazitäten im Bereich **nachhaltiger Kraftstoffe für die Schifffahrt** ausgebaut werden müssen und dafür gesorgt werden muss, dass zwischen Häfen und dem Hinterland effiziente Eisenbahnverbindungen bestehen;

Or. en

**Änderungsantrag 177  
Ivan Jakovčić, Jozo Radoš**

**Entschließungsantrag  
Ziffer 23**

*Entschließungsantrag*

23. betont, dass in der Ostsee **und** im Schwarzen Meer im Rahmen des Konzepts „Meeresautobahn“ Potenzial für Weiterentwicklungen im Hinblick auf einen attraktiven Seehafenverkehr besteht; betont, dass die Kapazitäten im Bereich Energie ausgebaut werden müssen und dafür gesorgt werden muss, dass zwischen Häfen und dem Hinterland effiziente Eisenbahnverbindungen bestehen;

*Geänderter Text*

23. betont, dass in der Ostsee, im Schwarzen Meer **und in der Adria** im Rahmen des Konzepts „Meeresautobahn“ Potenzial für Weiterentwicklungen im Hinblick auf einen attraktiven Seehafenverkehr besteht; betont, dass die Kapazitäten im Bereich Energie ausgebaut werden müssen und dafür gesorgt werden muss, dass zwischen Häfen und dem Hinterland effiziente Eisenbahnverbindungen bestehen;

Or. hr

**Änderungsantrag 178**

**Christine Revault D'Allonnes Bonnefoy, Miltiadis Kyrkos, Karoline Graswander-Hainz, Maria Grapini, István Ujhelyi, Inés Ayala Sender, Hugues Bayet**

**Entschließungsantrag  
Ziffer 23**

*Entschließungsantrag*

23. betont, dass in der Ostsee und im Schwarzen Meer im Rahmen des Konzepts „Meeresautobahn“ Potenzial für Weiterentwicklungen im Hinblick auf einen attraktiven Seehafenverkehr besteht; betont, dass die Kapazitäten im Bereich Energie ausgebaut werden müssen und dafür gesorgt werden muss, dass zwischen Häfen und dem Hinterland effiziente Eisenbahnverbindungen bestehen;

*Geänderter Text*

23. betont, dass in der Ostsee, **der Adria** und im Schwarzen Meer im Rahmen des Konzepts „Meeresautobahn“ Potenzial für Weiterentwicklungen im Hinblick auf einen attraktiven Seehafenverkehr besteht; betont, dass die Kapazitäten im Bereich Energie ausgebaut werden müssen und dafür gesorgt werden muss, dass zwischen Häfen und dem Hinterland effiziente Eisenbahnverbindungen bestehen;

Or. en

**Änderungsantrag 179  
Notis Marias**

**Entschließungsantrag  
Ziffer 24**

*Entschließungsantrag*

24. weist darauf hin, dass die Hafenenwicklung an der Ostsee und am Schwarzen Meer nicht durch andere Untersee-Infrastrukturen beeinträchtigt werden darf; ***ist besorgt darüber, dass Vorhaben wie etwa das North-Stream-Projekt mit negativen Folgen verbunden sein könnten, was Investitionen in der Region angeht, und dass sie auch dazu führen könnten, dass gar keine Investitionen mehr getätigt werden;*** besteht darauf, dass bei allen Unterwasser-Leitungen den Anforderungen in Bezug auf den Tiefgang an den Hafenzufahrten Rechnung getragen werden muss;

*Geänderter Text*

24. weist darauf hin, dass die Hafenenwicklung an der Ostsee und am Schwarzen Meer nicht durch andere Untersee-Infrastrukturen beeinträchtigt werden darf; besteht darauf, dass bei allen Unterwasser-Leitungen den Anforderungen in Bezug auf den Tiefgang an den Hafenzufahrten Rechnung getragen werden muss;

Or. el

**Änderungsantrag 180**  
**Andor Deli**

**Entschließungsantrag**  
**Ziffer 24**

*Entschließungsantrag*

24. weist darauf hin, dass die Hafenenwicklung an der Ostsee und am Schwarzen Meer nicht durch andere Untersee-Infrastrukturen beeinträchtigt werden darf; ist besorgt darüber, dass Vorhaben wie etwa das North-Stream-Projekt mit negativen Folgen verbunden sein könnten, was Investitionen in der Region angeht, und dass sie auch dazu führen könnten, dass gar keine Investitionen mehr getätigt werden; besteht darauf, dass bei allen Unterwasser-Leitungen den Anforderungen in Bezug auf den Tiefgang an den Hafenzufahrten Rechnung getragen werden muss;

*Geänderter Text*

24. weist darauf hin, dass die ***nachhaltige*** Hafenenwicklung an der Ostsee und am Schwarzen Meer nicht durch andere Untersee-Infrastrukturen beeinträchtigt werden darf; ist besorgt darüber, dass Vorhaben wie etwa das North-Stream-Projekt mit negativen Folgen verbunden sein könnten, was Investitionen in der Region angeht, und dass sie auch dazu führen könnten, dass gar keine Investitionen mehr getätigt werden; besteht darauf, dass bei allen Unterwasser-Leitungen den Anforderungen in Bezug auf den Tiefgang an den Hafenzufahrten Rechnung getragen werden muss;

Or. en

## Änderungsantrag 181

Christine Revault D'Allonnes Bonnefoy, Karoline Graswander-Hainz, Maria Grapini, Inés Ayala Sender, István Ujhelyi, Miltiadis Kyrkos, Hugues Bayet

### Entschließungsantrag

Ziffer 24

#### *Entschließungsantrag*

24. weist darauf hin, dass die Hafententwicklung an der Ostsee und am Schwarzen Meer nicht durch andere Untersee-Infrastrukturen beeinträchtigt werden darf; ist besorgt darüber, dass Vorhaben wie etwa das North-Stream-Projekt mit negativen Folgen verbunden sein könnten, was Investitionen in der Region angeht, und dass sie auch dazu führen könnten, dass gar keine Investitionen mehr getätigt werden; besteht darauf, dass bei allen Unterwasser-Leitungen den Anforderungen in Bezug auf den Tiefgang an den Hafenzufahrten Rechnung getragen werden muss;

#### *Geänderter Text*

24. weist darauf hin, dass die Hafententwicklung an der Ostsee, ***der Adria*** und am Schwarzen Meer nicht durch andere Untersee-Infrastrukturen beeinträchtigt werden darf; ist besorgt darüber, dass Vorhaben wie etwa das North-Stream-Projekt mit negativen Folgen verbunden sein könnten, was Investitionen in der Region angeht, und dass sie auch dazu führen könnten, dass gar keine Investitionen mehr getätigt werden; besteht darauf, dass bei allen Unterwasser-Leitungen den Anforderungen in Bezug auf den Tiefgang an den Hafenzufahrten Rechnung getragen werden muss;

Or. en

## Änderungsantrag 182

Notis Marias

### Entschließungsantrag

Ziffer 25

#### *Entschließungsantrag*

25. ist der Ansicht, dass bei Seehäfen und Flughäfen der wirtschaftlichen Entwicklung der mittel- und osteuropäischen Mitgliedstaaten der EU am besten gedient ist, wenn es sich dabei um Plattformen handelt, die Teil eines integrierten, verkehrsträgerübergreifenden Verkehrssystems sind;

#### *Geänderter Text*

25. ist der Ansicht, dass bei Seehäfen und Flughäfen der wirtschaftlichen Entwicklung der mittel- und osteuropäischen Mitgliedstaaten der EU am besten gedient ist, wenn es sich dabei um Plattformen handelt, die Teil eines integrierten, verkehrsträgerübergreifenden Verkehrssystems sind; ***ist äußerst besorgt über die Privatisierung dieser Infrastrukturen und über den Verlust***



*ihres öffentlichen Charakters;*

Or. el

**Änderungsantrag 183**  
**Davor Škrlec**

**Entschließungsantrag**  
**Ziffer 25**

*Entschließungsantrag*

25. ist der Ansicht, dass bei Seehäfen und Flughäfen der wirtschaftlichen Entwicklung der mittel- und osteuropäischen Mitgliedstaaten der EU am besten gedient ist, wenn es sich dabei um Plattformen handelt, die Teil eines integrierten, verkehrsträgerübergreifenden Verkehrssystems sind;

*Geänderter Text*

25. ist der Ansicht, dass bei Seehäfen und Flughäfen der wirtschaftlichen Entwicklung der mittel- und osteuropäischen Mitgliedstaaten der EU am besten gedient ist, wenn es sich dabei um Plattformen handelt, die Teil eines integrierten, verkehrsträgerübergreifenden Verkehrssystems sind, *das mit einer leistungsstarken Schieneninfrastruktur vernetzt ist;*

Or. en

**Änderungsantrag 184**  
**Claudia Tapardel**

**Entschließungsantrag**  
**Ziffer 25 – Aufzählungspunkt 1 (neu)**

*Entschließungsantrag*

**Änderungsantrag 185**  
**Kosma Złotowski**

*Geänderter Text*

*(1) schlägt den Aufbau eines Netzwerks von Flughäfen auf regionaler Ebene vor, um bessere Verbindungen innerhalb der Mitgliedstaaten ebenso wie zwischen diesen sicherzustellen;*

Or. en

**Entschließungsantrag  
Ziffer 25 a (neu)**

*Entschließungsantrag*

*Geänderter Text*

**25a. weist auf das große Potenzial kleiner und mittelgroßer Flughäfen für den Zugang zum Transport in Mittel- und Osteuropa hin, insbesondere für Personen, die zu Erwerbszwecken oder touristischen Zwecken reisen; weist erneut darauf hin, dass in den vergangenen Jahren in der Region Mittel- und Osteuropa zahlreiche regionale Flughäfen gebaut und modernisiert wurden, deren Potenzial infolge ungünstiger Anbindungen dieser Flughäfen an die Hauptverkehrsverbindungen nicht hinreichend genutzt wird; betont, dass diese Flughäfen durch den Bau neuer Straßen- und Schienenverbindungen effektiver genutzt werden müssten;**

Or. pl

**Änderungsantrag 186  
Jozo Radoš, Ivan Jakovčić**

**Entschließungsantrag  
Ziffer 25 a (neu)**

*Entschließungsantrag*

*Geänderter Text*

**25a. betont, dass die Häfen der nördlichen Adria ihre Zusammenarbeit durch eine regionale Koordinierung intensivieren müssen, um eine gemeinsame Förderung der Verkehrsströme für die Frachtschifffahrt in der nördlichen Adria zu erreichen und die italienischen Häfen vollständig an die Häfen Sloweniens (Koper) und Kroatiens (Rijeka) anzubinden; fordert die Kommission daher auf, den Hafen von Rijeka in den Ostsee-Adria-Korridor aufzunehmen, um die uneingeschränkte**

***Verkehrsanbindung der nördlichen Seehäfen an Mitteleuropa und die Ostsee zu ermöglichen;***

Or. en

**Änderungsantrag 187**  
**Davor Škrlec**

**Entschließungsantrag**  
**Ziffer 26**

*Entschließungsantrag*

26. erkennt an, dass regionalen und lokalen **Flughäfen** verschiedene Funktionen zukommen, was die regionale Entwicklung der mittel- und osteuropäischen Mitgliedstaaten der EU und die Vereinfachung des Handels, einschließlich **der** Mobilität und **des** Tourismus, angeht; ist der Ansicht, dass das Verkehrsaufkommen und das entsprechende Potenzial ordnungsgemäß bewertet werden müssen, bevor neue Einrichtungen gebaut werden, und dass die Mittel der Union ausnahmslos für wirtschaftlich tragfähige Vorhaben verwendet werden dürfen;

*Geänderter Text*

26. erkennt an, dass **einer erreichbaren** regionalen und lokalen **intermodalen Infrastruktur** verschiedene Funktionen zukommen, was die regionale Entwicklung der mittel- und osteuropäischen Mitgliedstaaten der EU und die Vereinfachung des Handels, einschließlich **des barrierefreien Zugangs zu** Mobilität und Tourismus **für Behinderte und Personen mit eingeschränkter Mobilität**, angeht; ist der Ansicht, dass das Verkehrsaufkommen und das entsprechende Potenzial **sowie die Auswirkungen auf die Umwelt** ordnungsgemäß bewertet werden müssen, bevor neue Einrichtungen gebaut werden, und dass die Mittel der Union ausnahmslos für wirtschaftlich tragfähige **und ökologisch und sozial vertretbare** Vorhaben verwendet werden dürfen;

Or. en

**Änderungsantrag 188**  
**Andor Deli**

**Entschließungsantrag**  
**Ziffer 26**

*Entschließungsantrag*

26. erkennt an, dass regionalen und

*Geänderter Text*

26. erkennt an, dass regionalen und

lokalen Flughäfen verschiedene Funktionen zukommen, was die regionale Entwicklung der mittel- und osteuropäischen Mitgliedstaaten der EU und die Vereinfachung des Handels, einschließlich der Mobilität und des Tourismus, angeht; ist der Ansicht, dass das Verkehrsaufkommen und das entsprechende Potenzial ordnungsgemäß bewertet werden müssen, bevor neue Einrichtungen gebaut werden, und dass die Mittel der Union ausnahmslos für wirtschaftlich tragfähige Vorhaben verwendet werden dürfen;

lokalen Flughäfen verschiedene Funktionen zukommen, was die regionale Entwicklung der mittel- und osteuropäischen Mitgliedstaaten der EU und die Vereinfachung des **Wirtschaftswachstums, des Handels und der Wettbewerbsfähigkeit**, einschließlich der Mobilität und des Tourismus, angeht; ist der Ansicht, dass das Verkehrsaufkommen und das entsprechende Potenzial ordnungsgemäß bewertet werden müssen, bevor neue Einrichtungen gebaut werden, und dass die Mittel der Union ausnahmslos für wirtschaftlich tragfähige **und nachhaltige** Vorhaben verwendet werden dürfen;

Or. en

### **Änderungsantrag 189**

**Daniel Buda, Marian-Jean Marinescu**

### **Entschließungsantrag**

**Ziffer 26**

#### *Entschließungsantrag*

26. erkennt an, dass regionalen und lokalen Flughäfen verschiedene Funktionen zukommen, was die regionale Entwicklung der mittel- und osteuropäischen Mitgliedstaaten der EU und die Vereinfachung des Handels, einschließlich der Mobilität und des Tourismus, angeht; ist der Ansicht, dass das Verkehrsaufkommen und das entsprechende Potenzial ordnungsgemäß bewertet werden müssen, bevor neue Einrichtungen gebaut werden, und dass die Mittel der Union ausnahmslos für wirtschaftlich tragfähige Vorhaben verwendet werden dürfen;

#### *Geänderter Text*

26. erkennt an, dass regionalen und lokalen Flughäfen verschiedene Funktionen zukommen, was die regionale Entwicklung der mittel- und osteuropäischen Mitgliedstaaten der EU und die Vereinfachung des Handels, einschließlich der Mobilität und des Tourismus, angeht; **betont, dass die regionalen Flughäfen einen Beitrag zur Steigerung der Attraktivität der jeweiligen Regionen leisten und dass Fördermittel für den Ausbau der bestehenden Kapazitäten bereitgestellt werden müssen**; ist der Ansicht, dass das Verkehrsaufkommen und das entsprechende Potenzial ordnungsgemäß bewertet werden müssen, bevor neue Einrichtungen gebaut werden, und dass die Mittel der Union ausnahmslos für wirtschaftlich tragfähige Vorhaben

verwendet werden dürfen;

Or. ro

## **Änderungsantrag 190**

**Maria Grapini, Hugues Bayet, José Blanco López, István Ujhelyi, Isabella De Monte**

### **Entschließungsantrag**

**Ziffer 26**

#### *Entschließungsantrag*

26. erkennt an, dass regionalen und lokalen Flughäfen verschiedene Funktionen zukommen, was die regionale Entwicklung der mittel- und osteuropäischen Mitgliedstaaten der EU und die Vereinfachung des Handels, einschließlich der Mobilität und des Tourismus, angeht; ist der Ansicht, dass das Verkehrsaufkommen und das entsprechende Potenzial ordnungsgemäß bewertet werden müssen, bevor neue Einrichtungen gebaut werden, und dass die Mittel der Union ausnahmslos für wirtschaftlich tragfähige Vorhaben verwendet werden dürfen;

#### *Geänderter Text*

26. erkennt an, dass regionalen und lokalen Flughäfen verschiedene Funktionen zukommen, was die regionale Entwicklung der mittel- und osteuropäischen Mitgliedstaaten der EU und die Vereinfachung des Handels, einschließlich der Mobilität und des Tourismus, angeht; ist der Ansicht, dass das Verkehrsaufkommen und das entsprechende Potenzial ordnungsgemäß bewertet werden müssen, bevor neue Einrichtungen gebaut werden, und dass die Mittel der Union ausnahmslos für wirtschaftlich tragfähige Vorhaben verwendet werden dürfen; ***ist der Ansicht, dass mehr Flugverbindungen zwischen den europäischen Städten eingerichtet werden müssen;***

Or. en

## **Änderungsantrag 191**

**Isabella De Monte**

### **Entschließungsantrag**

**Ziffer 26**

#### *Entschließungsantrag*

26. erkennt an, dass regionalen und lokalen Flughäfen verschiedene Funktionen zukommen, was die regionale Entwicklung der mittel- und osteuropäischen Mitgliedstaaten der EU

#### *Geänderter Text*

26. erkennt an, dass regionalen und lokalen Flughäfen verschiedene Funktionen zukommen, was die regionale Entwicklung der mittel- und osteuropäischen Mitgliedstaaten der EU

und die Vereinfachung des Handels, **einschließlich** der Mobilität **und des Tourismus**, angeht; ist der Ansicht, dass das Verkehrsaufkommen und das entsprechende Potenzial ordnungsgemäß bewertet werden müssen, bevor neue Einrichtungen gebaut werden, und dass die Mittel der Union ausnahmslos für wirtschaftlich tragfähige Vorhaben verwendet werden dürfen;

und die Vereinfachung des Handels **und** der **inkluisiven** Mobilität angeht, **und dass diese eine große Bedeutung für den Zugang zum Tourismus haben**; ist der Ansicht, dass das Verkehrsaufkommen und das entsprechende Potenzial ordnungsgemäß bewertet werden müssen, bevor neue Einrichtungen gebaut werden, und dass die Mittel der Union ausnahmslos für wirtschaftlich tragfähige Vorhaben verwendet werden dürfen;

Or. it

### Änderungsantrag 192

Tomasz Piotr Poręba, Kosma Złotowski

### Entschließungsantrag

Ziffer 26 a (neu)

*Entschließungsantrag*

*Geänderter Text*

**26a. betont, dass die mittel- und osteuropäische Region durch weniger und schlechtere Flugverbindungen im Vergleich zum westlichen Teil der Union gekennzeichnet ist; weist darauf hin, dass diese Verbindungslücken in einer von der Kommission in Auftrag gegebenen unabhängigen Analyse ermittelt wurden;**

Or. en

### Änderungsantrag 193

Tomasz Piotr Poręba, Kosma Złotowski

### Entschließungsantrag

Ziffer 26 b (neu)

*Entschließungsantrag*

*Geänderter Text*

**26b. weist darauf hin, dass die Kommission die Frage der Verbindungslücken in der neuen Luftfahrtstrategie für Europa herausgestellt hat; legt der Kommission**

*jedoch in Anbetracht des begrenzten Potenzials der vorgeschlagenen Lösungen nahe, die Flugverbindungen innerhalb der Union, insbesondere in der Region MOE, zu beobachten und weitere Vorschläge zur Beseitigung der Lücken beim Zugang zu Luftverkehrsdiensten auszuarbeiten;*

Or. en

**Änderungsantrag 194**  
**Davor Škrlec**

**Entschließungsantrag**  
**Ziffer 27**

*Entschließungsantrag*

*Geänderter Text*

**27. ist der Ansicht, dass die Flugverbindungen in diesem Teil der EU weiter ausgebaut werden müssen; ist besorgt angesichts der Tatsache, dass die Flughafeninfrastruktur in dieser Region zwar laufend modernisiert wird, die überwiegende Mehrheit der neuen Flugverbindungen allerdings in den Westen führt;**

**entfällt**

Or. en

**Änderungsantrag 195**  
**Roberts Zile**

**Entschließungsantrag**  
**Ziffer 27**

*Entschließungsantrag*

*Geänderter Text*

**27. ist der Ansicht, dass die Flugverbindungen in diesem Teil der EU weiter ausgebaut werden müssen; ist besorgt angesichts der Tatsache, dass die Flughafeninfrastruktur in dieser Region zwar laufend modernisiert wird, die**

**27. ist der Ansicht, dass die Flugverbindungen in diesem Teil der EU weiter ausgebaut werden müssen; *stellt fest, dass die Konnektivität der EU-13 um das 7,5-fache niedriger ist als die der EU-15[1]*; ist besorgt angesichts der Tatsache,**

überwiegende Mehrheit der neuen Flugverbindungen allerdings in den Westen führt;

dass die Flughafeninfrastruktur in dieser Region zwar laufend modernisiert wird, die überwiegende Mehrheit der neuen Flugverbindungen allerdings in den Westen führt; *fordert die Kommission auf, zu untersuchen, ob die einschlägigen Rechtsvorschriften ihren Zweck erfüllen, und gegebenenfalls neue Initiativen vorzuschlagen, um eine ausreichende Anbindung der peripheren Gebiete an Mitteleuropa sicherzustellen;*

*[1] SWD(2015)261 Arbeitspapier der Kommissionsdienststellen als Begleitdokument zu der Mitteilung der Kommission „Eine Luftfahrtstrategie für Europa“.*

Or. en

**Änderungsantrag 196**  
**Elżbieta Katarzyna Łukacijewska**

**Entschließungsantrag**  
**Ziffer 27 a (neu)**

*Entschließungsantrag*

*Geänderter Text*

*27a. ist der Ansicht, dass die Bedeutung regionaler Flughäfen zunimmt, wenn diese mit einer modernen Infrastruktur ausgestattet und an ein Verkehrsnetz angebunden sind (vor allem an das Schienennetz), das der Region und dem Land angemessen ist und eine zügige Beförderung zum Flughafen von verschiedenen Punkten der Stadt oder der angrenzenden Orte aus ermöglicht;*

Or. pl

**Änderungsantrag 197**  
**Andor Deli**

**Entschließungsantrag**  
**Ziffer 27 a (neu)**



*Entschließungsantrag*

*Geänderter Text*

**27a. betont, wie wichtig es ist, bestehende und neue regionale und lokale Flughäfen zu entwickeln, die durch die Verbesserung der Erreichbarkeit und der Anbindung zu wirtschaftlichem Wachstum, auch im Bereich des Fremdenverkehrs, in unterentwickelten und abgelegenen Regionen beitragen, so dass diese Regionen attraktiver für Investitionen und wettbewerbsfähiger werden und ihre sozioökonomische Entwicklung beschleunigt wird;**

Or. en

**Änderungsantrag 198**

**Maria Grapini, Hugues Bayet, José Blanco López, István Ujhelyi, Karoline Graswander-Hainz**

**Entschließungsantrag**

**Ziffer 27 a (neu)**

*Entschließungsantrag*

*Geänderter Text*

**27a. fordert die Kommission auf, die Flugverbindungen innerhalb der Mitgliedstaaten und zwischen ihnen zu untersuchen und Maßnahmen festzulegen, um die Luftverkehrsdienste hinsichtlich der Qualität der Dienstleistungen für Verbraucher zu verbessern;**

Or. en