



Europäischer Wirtschafts-
und Sozialausschuss

STELLUNGNAHME

Europäischer Wirtschafts- und Sozialausschuss

Überarbeitung der TEN-V-Verordnung und der Verordnung über Schienengüterverkehrskorridore

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes sowie zur Änderung der Verordnung (EU) 2021/1153 und der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 sowie zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013
[COM(2021) 812 final – 2021/0420 (COD)]

TEN/764

Berichterstatter: **Stefan BACK**

www.eesc.europa.eu

DE



www.eesc.europa.eu/facebook



www.eesc.europa.eu/twitter



www.eesc.europa.eu/linkedin



www.eesc.europa.eu/instagram

Befassung	Rat der Europäischen Union, 17/02/2022 Europäisches Parlament, 07/03/2022
Rechtsgrundlage	Artikel 172 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union
Beschluss des Plenums	25/10/2021
Zuständige Fachgruppe	Fachgruppe Verkehr, Energie, Infrastrukturen, Informationsgesellschaft
Annahme in der Fachgruppe	10/03/2022
Verabschiedung im Plenum	23/03/2022
Plenartagung Nr.	568
Ergebnis der Abstimmung (Ja-Stimmen/Nein-Stimmen/Enthaltungen)	222/1/7

1. Schlussfolgerungen und Empfehlungen

- 1.1 Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss (EWSA) begrüßt den Vorschlag, denn die geltende TEN-V-Verordnung wurde 2013 erlassen, so dass es nunmehr an der Zeit ist, einen neuen, überarbeiteten Rahmen vorzulegen, der den gegenwärtigen politischen Rahmenbedingungen sowie den Erfahrungen mit der derzeitigen Verordnung Rechnung trägt. Beispielsweise soll durch die aktualisierte TEN-V-Verordnung die Infrastrukturbasis geschaffen werden, die für die erfolgreiche Umsetzung der Ziele der Kommission im Grünen Deal, in der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität und im Aktionsplan für den Schienenverkehr erforderlich ist. Darüber hinaus war die Umsetzung des TEN-V innerhalb des derzeitigen Rahmens nicht zufriedenstellend, es gab erhebliche Verzögerungen, weshalb der EWSA die strikteren Vorschriften für die Umsetzung begrüßt.
- 1.2 Der EWSA begrüßt die Maßnahmen, mit denen die Anforderungen an das Kern- und das Gesamtnetz stärker einander angeglichen und nur zeitlich differenziert werden sollen.
- 1.3 Der EWSA befürwortet zudem die Konzentration auf die europäischen Korridore als Mittel zur Förderung eines effizienten Verkehrs und der Multimodalität sowie den starken Überwachungsmechanismus und die Stärkung der Rolle der europäischen Koordinatoren.
- 1.4 Der EWSA begrüßt auch den Mehrwert in Form von Synergieeffekten, der sich aus einer besseren Koordinierung der europäischen Korridore mit den Schienengüterverkehrskorridoren ergibt.
- 1.5 Der EWSA begrüßt es, dass in dem Vorschlag dem Zusammenhalt bei der Verwirklichung des Netzes große Bedeutung beigemessen wird. Das bedeutet, dass die Zugänglichkeit und Anbindung aller Regionen der Union sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr sowie eine effiziente Koordinierung und Vernetzung zwischen Fern-, Regional- und Nahverkehr sowie dem Verkehr in städtischen Knoten zu gewährleisten ist. Der EWSA begrüßt daher auch die Pflicht der Mitgliedstaaten gemäß Artikel 58 des Vorschlags, dafür zu sorgen, dass die nationalen Verkehrs- und Investitionspläne mit der Verkehrspolitik der Union im Einklang stehen.

Effiziente Schienengüterverkehrsverbindungen mit einer Infrastruktur, die eine angemessene Geschwindigkeit zulässt und dadurch die Pünktlichkeit erhöht, werden es der Bahn ermöglichen, ihren Part in der intermodalen Transportkette voll wahrzunehmen, denn bisher stand ihre mangelnde Pünktlichkeit der Attraktivität multimodaler Verkehrslösungen unter Einbeziehung der Schiene im Wege.

- 1.6 In Bezug auf die beiden zusätzlichen Ämter der Koordinatoren für den europäischen Seeverkehrsraum und das ERTMS ist der EWSA der Auffassung, dass eine rasche Einführung des ERTMS angesichts der damit verbundenen Kosten auch eine erhebliche finanzielle Unterstützung erfordert. Der EWSA begrüßt deshalb den Vorschlag der Kommission, in Erwägung zu ziehen, die öffentliche Finanzierung des ERTMS von der Anmeldepflicht nach den Vorschriften über staatliche Beihilfen auszunehmen. Der EWSA dringt darüber hinaus auf

eine Machbarkeitsstudie zur Einführung des ERTMS bis 2030, die sich auch mit Finanzierungsfragen befasst.

In Bezug auf den europäischen Seeverkehrsraum verweist der EWSA auf die Meeresbrücken mit regelmäßigen und häufigen Fährverbindungen, die als eine Art Infrastruktur betrachtet werden und als Vorhaben von gemeinsamem Interesse für eine Kofinanzierung in Betracht kommen könnten.

- 1.7 Der EWSA bedauert, dass für die Berichte der Mitgliedstaaten über die Umsetzung des Gesamtnetzes kein fester Zeitplan vorgesehen ist.
- 1.8 Der EWSA unterstützt voll und ganz die Fokussierung auf eine umfassende, angemessene und zeitnahe Konsultation aller Beteiligten zu geplanten Projekten und verweist auf seine Stellungnahme von 2012 zum Potenzial des EWSA als Bindeglied zur Zivilgesellschaft.
- 1.9 Der EWSA begrüßt die allgemeinen Prioritäten für alle Netze, wie in Artikel 12 niedergelegt, der die Beseitigung administrativer, technischer und betrieblicher Hindernisse und eine bessere Nutzung der Infrastruktur vorsieht.
- 1.10 Der EWSA fordert die Erleichterung von Maßnahmen zu Stärkung der Effizienz in allen Bereichen zur Förderung der Multimodalität, was bedeutet, dass die Vorteile aller Verkehrsträger optimal genutzt werden, um die bestmöglichen Ergebnisse zu erreichen, wobei gleichzeitig die Sicherheit erhöht und die Umweltbelastung reduziert werden sollen. Der EWSA weist insbesondere auf die Bedeutung der Schnittstellen zwischen Landverkehr und anderen Verkehrsträgern hin. Sie sind wichtig, damit Binnenwasserstraßen, Kurzstreckenseeverkehr und Luftfahrt in vollem Umfang zur multimodalen Kette beitragen können.
- 1.11 Seiner Überzeugung nach ist die Stärkung der Widerstandsfähigkeit des Netzes gegen Klimawandel, Naturkatastrophen und vom Menschen verursachte Katastrophen entscheidend dafür, dass das Netz den Bürgerinnen und Bürgern und den Unternehmen in der EU einen dauerhaften Nutzen bringt. Resilienz Aspekte sollten so früh wie möglich in der Planungsphase eines Projekts bedacht werden.
- 1.12 Der EWSA weist darauf hin, dass bei Verkehrsproblemen oder Notfällen die nachhaltigste Lösung bevorzugt werden sollte.
- 1.13 Der EWSA begrüßt die Aufmerksamkeit, die den IKT-Systemen und ihrer Fähigkeit, die Entwicklung des multimodalen Verkehrs voranzutreiben, gewidmet wird. Das enorme Potenzial der Digitalisierung zur Verbesserung der Verkehrsleistung sollte mit hoher Priorität erschlossen werden.
- 1.14 Der EWSA weist auch auf die Möglichkeit hin, mit digitalen Mitteln die Überwachung der Einhaltung der Vorschriften über die Arbeits- und Ruhezeiten, insbesondere im Schienenverkehr, zu verbessern, und fordert die Entwicklung eines solchen Systems.

- 1.15 Der EWSA begrüßt die Aufnahme städtischer Knoten und multimodaler Terminals als spezifischer Elemente des TEN-V, da beide für das reibungslose Funktionieren des Verkehrs von wesentlicher Bedeutung sind. Der EWSA hält fest, dass ein multimodales Terminal mehr als einen städtischen Knoten bedienen kann, wenn die im Vorschlag festgelegten funktionalen Kriterien erfüllt sind.
- 1.16 Der EWSA stellt fest, dass die Eisenbahninfrastruktur sehr ungleichmäßig mit Einrichtungen für das Bahnpersonal ausgestattet ist. Seiner Ansicht nach muss die Infrastruktur für die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer zumindest sichere Wege, Übernachtungsmöglichkeiten, moderne Pausenräume (Klimatisierung, Heizung, Hygiene), Versorgungs- und Sanitäreinrichtungen umfassen.
- 1.17 Der EWSA nimmt die Anforderungen an Rastplätze gemäß Artikel 29 Absatz 2 Buchstabe b zur Kenntnis und schlägt vor, auch dafür gemeinsame Mindeststandards einzuführen.
- 1.18 Der EWSA begrüßt auch, dass der Schwerpunkt verstärkt auf Verbindungen zu Nachbarländern, einschließlich Partnerländern wie den EWR-Mitgliedstaaten und der Schweiz, sowie den Beitrittsländern gelegt wird. Der EWSA nimmt zur Kenntnis, dass damit die Ausweitung der TEN-V-Politik auf Drittländer gefördert werden soll, einschließlich der Ziele Nachhaltigkeit, Zusammenhalt, Effizienz und vermehrter Vorteile für die Nutzer.
- 1.19 Der EWSA begrüßt ferner die Aufmerksamkeit, die der Beteiligung von Wirtschaftsteilnehmern aus Drittstaaten an TEN-V-Projekten im Interesse der Sicherheit und der öffentlichen Ordnung gewidmet wird, und die Meldepflicht der Mitgliedstaaten, damit eine Folgenabschätzung auch außerhalb des allgemeinen Rahmens für die Überprüfung ausländischer Direktinvestitionen in der EU vorgenommen werden kann. Dies dient auch der Interoperabilität und der Einhaltung der EU-Standards.
- 1.20 Der EWSA begrüßt ferner die Möglichkeit einer Anpassung der Infrastrukturelemente und der Korridorkonfiguration durch delegierte Rechtsakte.
- 1.21 Der EWSA begrüßt den Vorschlag, dass die Pflicht der Mitgliedstaaten zur Instandhaltung der TEN-V-Infrastruktur nun in der Verordnung verankert werden soll. Der EWSA hätte es begrüßt, wenn auch in dieser Hinsicht ein Überwachungsmechanismus eingerichtet und angemessene Sanktionen für den Fall einer unzureichenden Instandhaltung vorgesehen worden wären.
- 1.22 Der EWSA begrüßt die Ziele für die weltweite Verkehrsinfrastruktur, die die Kommission in der Konnektivitätsstrategie „Global Gateway“ dargelegt hat.

2. **Hintergrund**

- 2.1 Die Kommission hat am 14. Dezember 2021 ihren Vorschlag für eine neue Verordnung zur Ersetzung der geltenden Verordnung über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (Verordnung (EU) Nr. 1315/2013) (im Folgenden „der Vorschlag“) als Schlüsselmaßnahme des europäischen Grünen Deals und der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität vorgelegt (COM(2021) 812 – 2021/0420 (COD)).
- 2.2 Dem Vorschlag zufolge soll die Gliederung des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) in ein Kernnetz und ein Gesamtnetz beibehalten werden. Die Verwirklichung des Kernnetzes soll nach wie vor bis 2030 abgeschlossen sein, mit einem zusätzlichen Etappenziel bis 2040 für ein erweitertes Kernnetz und bis 2050 für das Gesamtnetz.
- 2.3 Die vier spezifischen Ziele der geltenden TEN-V-Verordnung (Effizienz, Kohäsion, Nachhaltigkeit und größere Vorteile für die Nutzer) bleiben bestehen und werden weiterentwickelt.
- 2.4 Der Vorschlag zielt darauf ab, Probleme im Zusammenhang mit Verzögerungen bei der Projektvorbereitung und -durchführung zu beheben, indem nationale Interessen, Ziele und Zuständigkeiten auf diejenigen des TEN-V abgestimmt werden und die Überwachung verbessert wird, insbesondere in Bezug auf die europäischen Verkehrskorridore und die horizontalen Prioritäten ERTMS und europäischer Seeverkehrsraum, in denen die Rolle des europäischen Koordinators gestärkt wird und die Arbeitspläne durch Durchführungsrechtsakte rechtsverbindlich werden.
- 2.5 Der Vorschlag sorgt für eine Angleichung der Schienengüterverkehrskorridore an die europäischen Korridore durch Änderungen der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 und sieht eine Koordinierung zwischen den beiden Rechtsinstrumenten vor.
- 2.6 Mit dem Vorschlag werden die Mitgliedstaaten zur Instandhaltung der TEN-V verpflichtet.
- 2.7 Im Falle erheblicher Verzögerungen bei der Verwirklichung der Netze kann die Kommission, wenn die Verzögerung nicht objektiv gerechtfertigt ist und das Problem nicht innerhalb von sechs Monaten gelöst wird, die EU-Kofinanzierung zurückziehen.

3. **Allgemeine Bemerkungen**

- 3.1 Der EWSA begrüßt den Vorschlag in Anbetracht dessen, dass die derzeitige TEN-V-Verordnung 2013 angenommen wurde und sich die verkehrspolitische Agenda der EU seither erheblich geändert hat, denn das Weißbuch Verkehr von 2011 wurde durch die Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität von 2020 abgelöst, in deren Zentrum unter anderem Nachhaltigkeit, Digitalisierung und Förderung des Schienenverkehrs und der Multimodalität stehen.

Darüber hinaus waren die Erfahrungen mit der Umsetzung des TEN-V-Netzes im Zuge der geltenden TEN-V-Verordnung nicht zufriedenstellend, und es gab erhebliche Verzögerungen.

Es ist an der Zeit, einen Rahmen vorzuschlagen, der auf den aktuellen politischen Kontext abstellt, indem eine Infrastruktur geschaffen wird, die etwa mit dem europäischen Grünen Deal, der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität und dem Aktionsplan für den Schienenverkehr vereinbar ist und bei dem Lehren aus der geltenden Verordnung gezogen werden. Der EWSA hat in seinem Bewertungsbericht 2020 auf die Notwendigkeit einer Aktualisierung hingewiesen.¹

- 3.2 Der EWSA teilt die Auffassung, dass die Anforderungen an die Infrastruktur des Kern- und des Gesamtnetzes zunehmend angeglichen werden sollten und dass zwischen den beiden Kategorien im Wesentlichen durch die Festlegung einer Frist bis 2030 für die Verwirklichung des Kernnetzes, einer Frist von 2040 für das so genannte erweiterte Kernnetz und einer Frist bis 2050 für das Gesamtnetz zu unterscheiden ist. In Bezug auf das zeitliche Ziel 2030 hegt der EWSA weiterhin die in seinem Bewertungsbericht von 2020 geäußerten Zweifel an der Machbarkeit, meint aber, dass die Frist beibehalten werden sollte, um Druck auf die Mitgliedstaaten auszuüben.
- 3.3 Er begrüßt ferner die Bedeutung, die dem Zusammenhalt, einschließlich der Konnektivität und Zugänglichkeit für alle in der gesamten EU, sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr und sowohl auf Fern- als auch auf Kurzstrecken beigemessen wird, sowie die Verpflichtung der Mitgliedstaaten, bei ihren nationalen Maßnahmen für Kohärenz mit der EU-Verkehrspolitik zu sorgen. Mindestkriterien für die Eisenbahninfrastruktur sind gut für die Multimodalität.
- 3.4 Der EWSA begrüßt die Fokussierung auf europäische Korridore zur Förderung eines effizienten Verkehrs und einer effizienten Multimodalität. Er unterstützt ferner die gestärkte Rolle der europäischen Koordinatoren und den starken Überwachungsmechanismus, der eine angemessene und rechtzeitige Umsetzung gewährleisten soll.

Der EWSA bringt seine Zufriedenheit über die Koordinierung der Konfiguration und Verwaltung der Schienengüterverkehrskorridore mit den europäischen Korridoren zum Ausdruck, weil sie mit ihren Synergieeffekten einen erheblichen Mehrwert erbringen dürfte.

- 3.5 Der EWSA nimmt zur Kenntnis, dass auch für den europäischen Seeverkehrsraum und das ERTMS europäische Koordinatoren ernannt werden. In Bezug auf das ERTMS unterstreicht der EWSA die Notwendigkeit einer finanziellen Unterstützung, um dessen rasche Umsetzung zu gewährleisten, und begrüßt den Vorschlag, Staatshilfen von der Anmeldung staatlicher Beihilfen auszunehmen. Der Koordinator für den europäischen Seeverkehrsraum soll für die Integration von Seeverkehrsverbindungen in das transeuropäische Verkehrsnetz und für die Schaffung und den Ausbau von Kurzstreckenseeverkehrsverbindungen sorgen. Der Ausschuss hebt nachdrücklich hervor, dass Aufgaben, die auf eine nahtlose Verknüpfung von See-, Binnenschiffs- und Landverkehr abzielen, sehr sinnvoll sind.
- 3.6 Der europäische Seeverkehrsraum tritt an die Stelle der Meeresautobahnen, die als zu komplex erachtet werden. Der EWSA möchte die Frage der so genannten Meeresbrücken ansprechen,

¹ Bewertung der Leitlinien für das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V) 2013–2020 (TEN/701).

- d. h. regelmäßig und häufig verkehrende Ro-Ro-Fährverbindungen, bei denen Fähren quasi die Funktion einer Brücke erfüllen. Der EWSA fragt, ob solche Meeresbrücken nicht als Verbindungen ähnlich einem Infrastrukturelement betrachtet werden und für eine Kofinanzierung als Vorhaben von gemeinsamem Interesse in Frage kommen sollten.
- 3.7 Der EWSA bedauert, dass für die Bereitstellung von Informationen durch die Mitgliedstaaten über die Fortschritte bei der Durchführung von Vorhaben außerhalb der europäischen Korridore keine festen Fristen vorgesehen sind.
- 3.8 Der EWSA befürwortet jedoch den vorgesehenen Nachverfolgungs- und Sanktionsmechanismus für den Fall, dass es zu Verzögerungen bei der Durchführung von Projekten ohne zufriedenstellende Erklärung kommt. Der EWSA bedauert, dass die einzige klar genannte Sanktion die Beendigung der Kofinanzierung ist, und fordert die Kommission auf, Vorschläge beispielsweise für ein tägliches Strafgeld für die Dauer der Verzögerung aufgrund von Fahrlässigkeit vorzulegen.
- 3.9 Der EWSA unterstützt voll und ganz eine angemessene Konsultation der Betroffenen, sowohl der Behörden auf verschiedenen Ebenen als auch der Zivilgesellschaft, und den Austausch von Informationen über bewährte Verfahren in diesem Bereich, wofür die Kommission verantwortlich sein wird. In diesem Zusammenhang verweist der EWSA auf seine 2012 verabschiedete Stellungnahme „Verkehrsweißbuch: Einbindung und Teilhabe der Zivilgesellschaft“ und den Entwurf von „Leitlinien für die Beteiligung der Bürger und der Zivilgesellschaft an verkehrspolitischen Maßnahmen und Projekten der EU“, die auf einer Konferenz erörtert wurden, die die Ständige Studiengruppe Verkehr des EWSA am 24./25. Oktober 2016 in Mailand veranstaltete. Der EWSA macht dies auch in seiner bereits genannten Bewertung von 2020 geltend. Der EWSA betont, dass möglichst früh umfassende Konsultationen eingeleitet werden müssen, wobei der organisierten Zivilgesellschaft ein besonderer Stellenwert zukommen muss und die eingegangenen Rückmeldungen gebührend zu berücksichtigen sind.
- 3.10 Der EWSA begrüßt die zusätzlichen Voraussetzungen für die Infrastruktur, die zur Verwirklichung des Ziels des Grünen Deals, die CO₂-Emissionen bis 2050 um 90 % zu senken, festgelegt wurden, sowie die Betonung von Umweltaspekten, einschließlich externer Kosten, bei der Planung eines Projekts.
- 3.11 Der EWSA nimmt die allgemeinen Prioritäten für alle Netze, wie in Artikel 12 niedergelegt, zur Kenntnis, der die Beseitigung administrativer, technischer und betrieblicher Hindernisse und eine bessere Nutzung der Infrastruktur vorsieht (Artikel 12 Absatz 2 Buchstaben c und d). Dies passt auch gut zu dem allgemeinen Bemühen um Ressourceneffizienz und Innovation, das aus Artikel 43 über nachhaltige Güterverkehrsdienste spricht. In diesem Zusammenhang unterstreicht der EWSA, dass die Widerstandsfähigkeit der Netze gegen Katastrophen gestärkt werden muss, was bereits in der Planungsphase berücksichtigt werden sollte. Bei der Beseitigung von Problemen, welche die Widerstandsfähigkeit des Netzes beeinträchtigen, sollten nachhaltige Lösungen bevorzugt werden.

- 3.12 Der EWSA ist deshalb der Auffassung, dass eine generelle Effizienzsteigerung das Ziel sein sollte, wobei zu berücksichtigen ist, dass eine höhere Effizienz bei allen Verkehrsträgern zu einer besseren Umweltleistung beitragen wird, wie in einer kürzlich vom schwedischen Amt für Umweltschutz in Auftrag gegebenen Studie² festgestellt wurde.
- 3.13 Der EWSA begrüßt, dass die Mitgliedstaaten sowohl für das Gesamt- als auch für das Kernnetz sicherstellen müssen, dass die Eisenbahninfrastruktur eine Zuglänge von 740 m ohne Sondergenehmigung ermöglicht und dass der Ausbau der Infrastruktur für Zuglängen von mehr als 740 m und bis zu 1 500 m und 25,0 t Achslast vorbehaltlich sozioökonomischer Kosten-Nutzen-Analysen in Erwägung gezogen werden sollte. Eine Bestimmung betreffend 740 m Zuglänge auf privaten Gleisanschlüssen gilt auch für die multimodale Verkehrsinfrastruktur.
- 3.14 Der EWSA fordert die Erleichterung von Maßnahmen zu Stärkung der Effizienz in allen Bereichen zur Förderung der Multimodalität, was bedeutet, dass die Vorteile aller Verkehrsträger optimal genutzt werden, um die bestmöglichen Ergebnisse zu erreichen, wobei gleichzeitig die Sicherheit erhöht und die Umweltbelastung reduziert werden sollen. Der EWSA weist insbesondere auf die Bedeutung der Schnittstellen zwischen Landverkehr und anderen Verkehrsträgern hin. Sie sind wichtig, damit Binnenwasserstraßen, Kurzstreckenseeverkehr und Luftfahrt in vollem Umfang zur multimodalen Kette beitragen können.
- 3.15 Angesichts der in der vorigen Ziffer genannten Bestimmung ist es auch verwunderlich, dass die in den europäischen Verkehrskorridoren vorgesehene maximale Aufenthaltszeit für Züge an Grenzübergängen nicht für das Kern- und das Gesamtnetz gilt.
- 3.16 Der EWSA begrüßt die Aufmerksamkeit für IKT-technische Verkehrslösungen, die unter anderem das Verkehrsmanagement und den Informationsaustausch zwischen den Verkehrsträgern erleichtern sollen. Dies käme der Entwicklung des multimodalen Verkehrs zugute, was wiederum eine der Prioritäten für die Entwicklung eines nachhaltigen Güterverkehrs ist. Der EWSA sieht in der Digitalisierung ein großes Potenzial zur Verbesserung der Effizienz, der Kohärenz und der Nachhaltigkeit des Verkehrs, das es möglichst rasch zu erschließen gilt.
- 3.17 Der EWSA befürwortet auch die Aufnahme städtischer Knoten und multimodaler Terminals als spezifische Elemente des TEN-V-Netzes. Beide sind für einen reibungslosen Verkehr von wesentlicher Bedeutung: erstere, weil sie für die erste und letzte Meile wichtig sind, und letztere aufgrund ihrer zentralen Rolle für einen gut funktionierenden multimodalen Verkehr. Der EWSA stellt fest, dass die vorgeschlagenen Kriterien für den Standort von Terminals es möglich machen, dass ein Terminal mehrere städtische Knoten bedient.
- 3.18 Der EWSA verweist in diesem Zusammenhang auf seine Stellungnahme zu intermodalem Verkehr und multimodaler Logistik, in der er die Bedeutung der Digitalisierung und multimodaler Terminals für die Entwicklung der Multimodalität hervorgehoben hat.³

² Modal shift for an environmental lift – Bericht 7003, August 2021, mit englischer Zusammenfassung.

³ [ABl. C 374 vom 16.9.2021, S. 1.](#)

- 3.19 Der EWSA begrüßt, dass den Verbindungen zu Nachbarländern, einschließlich Partnerländern wie den EWR-Mitgliedstaaten und der Schweiz, und den Beitrittsländern, insbesondere den Ländern des westlichen Balkans, mehr Aufmerksamkeit gewidmet wird. Die Kommission hatte dies in ihrer Mitteilung über die Ausweitung des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) auf benachbarte Drittländer näher ausgeführt.
- 3.20 Der EWSA hält in diesem Zusammenhang auch die Umsetzung der Konnektivitätsstrategie „Global Gateway“ der Kommission (JOIN(2021) 30) für wichtig, um weltweit Investitionen in einen nachhaltigen, intelligenten, widerstandsfähigen und sicheren Verkehr bei allen Verkehrsträgern zu fördern und alle Verkehrsträger in einem multimodalen System zusammenzuführen.
- 3.21 Der EWSA begrüßt ferner, dass der Beteiligung von Wirtschaftsteilnehmern aus Drittstaaten an TEN-V-Projekten Rechnung getragen wird und dass die Mitgliedstaaten verpflichtet sind, eine solche Beteiligung der Kommission zu melden, damit sie ihre Auswirkungen auf die Sicherheit oder die öffentliche Ordnung in der Union in allen Fällen bewerten kann, die nicht unter die Verordnung (EU) 2019/452 zur Schaffung eines Rahmens für die Überprüfung ausländischer Direktinvestitionen in der Union fallen.
- 3.22 Der EWSA begrüßt die Möglichkeit einer Anpassung der Infrastrukturelemente und der Korridorkonfiguration durch delegierte Rechtsakte. Angesichts sich ändernder Verkehrsströme macht es diese Anpassungsmöglichkeit leichter, dafür zu sorgen, dass die Netzinfrastuktur und die Korridorkonfiguration den tatsächlichen Verkehrsströmen entsprechen.
- 3.23 Schließlich möchte der EWSA seine Zufriedenheit darüber zum Ausdruck bringen, dass die Frage der Instandhaltung des TEN-V nun als Pflicht der Mitgliedstaaten in dem Vorschlag festgeschrieben wird, wie es der EWSA in seinem oben genannten Bewertungsbericht vorgeschlagen hatte.

4. **Besondere Bemerkungen**

- 4.1 Der EWSA stellt fest, dass angemessene Infrastruktureinrichtungen für Ruhephasen des Personals an Bahnhöfen nötig sind.
- 4.2 Anknüpfend an seine allgemeine Bemerkung zur Digitalisierung weist der EWSA darauf hin, dass digitale Mittel genutzt werden könnten, um die Einhaltung der Sozialvorschriften, z. B. im Bahnsektor, zu überwachen.
- 4.3 In Bezug auf den Straßenverkehr ist der EWSA der Auffassung, dass nicht nur für sichere Parkflächen (Artikel 29 Absatz 2 Buchstabe c), sondern auch für Rastplätze (Artikel 29 Absatz 2 Buchstabe b) Mindestkriterien festgelegt werden sollten.

Brüssel, den 23. März 2022

Christa SCHWENG

Präsidentin des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses
