



Brüssel, den 23. Februar 2015
(OR. en)

6264/15

TRANS 48
POLGEN 18

BERICHT

Absender: Generalsekretariat des Rates

Empfänger: Ausschuss der Ständigen Vertreter/Rat

Betr.: **Vorbereitung der Tagung des Rates (Verkehr, Telekommunikation und Energie) am 13. März 2015**

Beitrag zu Wettbewerbsfähigkeit, Wachstum und Beschäftigung in der EU durch Entwicklungen in der Verkehrspolitik

- Orientierungsaussprache

1. Die Kommission hat am 28. November 2014 ihre Mitteilung über den Jahreswachstumsbericht 2015¹ vorgelegt. In diesem Bericht legt die Kommission die wesentlichen Punkte ihrer neuen Agenda für Beschäftigung und Wachstum dar und erläutert, wie auf EU-Ebene mehr getan werden kann, um den Mitgliedstaaten wieder zu höherem Wachstum zu verhelfen und Fortschritte im Hinblick auf eine nachhaltige Entwicklung zu erzielen.
2. Der Jahreswachstumsbericht wird im Zuge der Vorbereitungen für die Frühjahrstagung des Europäischen Rates am 19./20. März 2015 auf EU-Ebene erörtert werden. Vor diesem Hintergrund hat der Vorsitz ein Informationsdokument und drei Fragen (Anlage) vorgelegt, um für den Gedankenaustausch auf der nächsten Tagung des Rates (Verkehr) am 13. März 2015 eine Richtung vorzugeben.
3. Der Ausschuss der Ständigen Vertreter wird ersucht, die vom Vorsitz ausgearbeiteten Fragen, die in der Anlage wiedergegeben sind, zur Kenntnis zu nehmen und dem Rat im Hinblick auf die genannte Orientierungsaussprache vorzulegen.

¹ Dok. 15985/14.

Informationsdokument des Vorsitzes mit Fragen für die Minister**I. EINLEITUNG**

Das Europäische Semester 2015 wurde mit dem am 28. November 2014 veröffentlichten Jahreswachstumsbericht 2015, in dem die Kommission die wesentlichen Punkte ihrer neuen Agenda für Beschäftigung und Wachstum darlegt, eingeläutet. In diesem Jahreswachstumsbericht und seinen Begleitunterlagen wird dem Paket zur Förderung von Arbeitsplätzen, Wachstum und Investitionen oberste Priorität im Rahmen der politischen Leitlinien dieser Kommission eingeräumt.

Im Zusammenhang mit dem Europäischen Semester plant der lettische Vorsitz, als Teil einer umfassenderen Diskussion über die politischen Maßnahmen und einschlägigen Initiativen (z.B. Investitionsprogramm für Europa, Energieunion, Strategie für den digitalen Binnenmarkt, Binnenmarkt und Industriepolitik) Orientierungsaussprachen in unterschiedlichen Ratsformationen (Wirtschaft und Finanzen, Wettbewerbsfähigkeit, Verkehr/Telekommunikation/Energie, Umwelt, Beschäftigung/Sozialpolitik/Gesundheit/Verbraucherschutz) zu führen. In diesen Orientierungsaussprachen werden Themen wie Steuerung, Umsetzung und Investitionen behandelt, wobei digitale Aspekte besondere Berücksichtigung finden. Die Beratungsergebnisse werden in einem gemeinsamen Synthesebericht zusammengefasst und dem Rat (Allgemeine Angelegenheiten) zur Vorbereitung der Märztagung des Europäischen Rates vorgelegt.

Eine zukunftsgerichtete Infrastrukturentwicklung ist eine grundlegende Voraussetzung für die Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit Europas und für einen reibungslos funktionierenden Binnenmarkt. Im Jahreswachstumsbericht spricht sich die Kommission für einen Investitionsschub als eine der drei wesentlichen Säulen der Wirtschafts- und Sozialpolitik der EU im Jahr 2015 aus. Im europäischen Verkehrswesen müssten die Infrastruktur modernisiert, die Überbelastung der Verkehrswege verringert und die Handelsverbindungen ausgebaut werden, um in der heutigen globalisierten Welt wettbewerbsfähiger zu werden.

Das Verkehrswesen ist von wesentlicher Bedeutung für die Wirtschaft in der EU. Es macht Dienstleistungen und Industrietätigkeit in allen Wirtschaftsbereichen überhaupt erst möglich. Durch die Steigerung des Handels innerhalb der EU und durch die Expansion auf ausländische Märkte entstehen Wachstum, Arbeitsplätze und Investitionen. Dies kann nur mit Hilfe eines gut funktionierenden nachhaltigen Verkehrsnetzes und leistungsstarker Verkehrsdienste, die alle EU-Regionen mit dem EU-Markt und den Partnern weltweit verbinden, erreicht werden. Im Zentrum der Verkehrspolitik muss der Verkehrsinnenmarkt stehen. Die immer noch bestehenden technischen, rechtlichen und verwaltungsbedingten Hindernisse, denen die Unternehmen in der EU ausgesetzt sind, sind unter den heutigen Wettbewerbsbedingungen unhaltbar; die Auswirkungen einer Beseitigung dieser Hindernisse können nicht hoch genug eingeschätzt werden.

Der Verkehrssektor ist ein Wachstumssektor, da die Nachfrage nach Mobilität weiter ansteigt. Die erwartete Zunahme zwischen 2010 und 2030 liegt bei 36 % im Güterverkehr und 23 % im Personenverkehr. Die Art der persönlichen Mobilität unterliegt einem Wandel, und die Nachfrage nach Mobilität steigt stetig. Darüber hinaus steigen die logistischen Transaktionen zwischen Unternehmen weiterhin nicht nur zahlenmäßig, sondern auch in ihrer Komplexität. Die revolutionären Entwicklungen im IT-Sektor befinden sich zwar erst im Anfangsstadium, doch sie beginnen schon, den Verkehrsbereich massiv zu verändern – das aktuelle Aufkommen selbstfahrender Autos und unbemannter Flugobjekte ("Drohnen") möge hier als Beispiel dienen.

Durch weitere Synergien verhilft das Verkehrswesen somit anderen Sektoren zu Wachstum und zu besserer Leistung. Die Transport- und Logistikkosten in der EU werden auf rund 9 % des BIP geschätzt und können bis zu 16 % der Produktionskosten einzelner Unternehmen ausmachen. Durch bessere Infrastruktur und die Optimierung der Leistung multimodaler Logistikketten können diese Kosten gesenkt werden.

Innovationen im Bereich dieser entscheidenden logistischen Dienstleistungen, die intelligenter, nachhaltigere und leistungsstärkere Lösungen hervorbringen, tragen wesentlich zur Wettbewerbsfähigkeit aller Wirtschaftssektoren bei. Wie ausschlaggebend die Bedeutung des Verkehrswesens ist, zeigt sich auch in seiner starken Auswirkung auf Energieeffizienz und Klimawandel: Immerhin entfallen 32 % des Endenergieverbrauch in der EU und 24 % der Treibhausgasemissionen auf den Verkehrssektor. Zudem ist dieser Sektor immer noch in hohem Maße vom Erdöl abhängig (94 % der verbrauchten Energie).

Mittel- und langfristig hängt das Potential für Leistungsfähigkeit und Wachstum unseres Verkehrssystems, das wiederum den anderen Wirtschaftssektoren zu Wettbewerbsfähigkeit und Wachstum verhilft, von der Qualität der EU-Regelungsumwelt und ihren strategischen Impulsen ab.

II. EUROPÄISCHE VERKEHRSINFRASTRUKTUR: DIE HERAUSFORDERUNGEN

Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur schaffen Arbeitsplätze und tragen zu Wachstum und Wettbewerbsfähigkeit bei. In einer von der Europäischen Kommission in Auftrag gegebenen Studie² wird dargelegt, dass in Europa in den nächsten 15 Jahren etwa 10 Millionen Arbeitsplätze und eine mögliche Steigerung des BIP in Höhe von 1,8 % verloren gehen würden, wenn man von den Investitionen absehen würde, die durch die im Jahr 2013 beschlossene Politik des Trans-europäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) entstehen.

Das Europäische Parlament und der Rat haben sich auf den "Masterplan" der europäischen Verkehrsinfrastruktur für die kommenden Jahrzehnte geeinigt – die TEN-V-Leitlinien³. Nun liegt es an den Mitgliedstaaten, weiteren Akteuren und der Kommission, diesen Plan vollständig umzusetzen. Er stützt sich einerseits auf die einzelstaatlichen Infrastrukturstrategien und ist andererseits ein Motor für die Erreichung der europäischen Politikziele, wodurch ein echter Mehrwert geschaffen wird. Die Kosten sind hoch: Die notwendigen Investitionen für die Fertigstellung des Kernnetzes, des strategisch wichtigsten Teils des TEN-V, werden auf 650 Mrd. EUR bis zum Jahr 2030 geschätzt. Aber der sozio-ökonomisch Ertrag wird die Investitionsanstrengung bei weitem übersteigen!

Um diese Herausforderung zu meistern, wurden leistungsstarke EU-Instrumente geschaffen: Über die Fazilität "Connecting Europe" werden rund 25 Mrd. EUR für Finanzhilfen und innovative Finanzierungsinstrumente bereitgestellt; das Koordinierungsinstrument "Kernnetzkorridore" hat die Straffung der Ressourcennutzung zum Ziel, bei gleichzeitiger Gewährleistung einer qualitativ hochwertigen Infrastrukturentwicklung; der Vorschlag für einen Europäischen Fonds für strategische Investitionen soll dazu beitragen, private Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur und andere strategische Sektoren der europäischen Wirtschaft zu beschleunigen.

² "The cost of non-completion of the TEN-T", in Arbeit, endgültige Ergebnisse liegen im April 2015 vor.

³ Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes.

Der Kernnetzkorridore-Ansatz ermöglicht die Auswahl der Projekte, die bis 2030 umgesetzt werden sollen mit dem Ziel, das vereinbarte Netz zu vervollständigen. Diese Projekt auswahl basiert auf einer umfassenden Bewertung über nationale Grenzen und unterschiedliche Verkehrsträger hinweg. Sie bildet ein wesentliches Element im Prozess der Ausarbeitung und Umsetzung von Arbeitsplänen für Kernnetzkorridore und schafft eine einheitliche Grundlage für die zielgerichtete Ausrichtung der Investitionen – ob sie nun aus nationalen und verschiedenen europäischen Fonds oder aus nationalen öffentlichen und privaten Quellen stammen. Der erste Arbeitsplan für die jeweiligen Kernnetzkorridore, der von den betreffenden europäischen Koordinatoren am 22. Dezember 2014 eingereicht wurde, stellt ein wichtiges Etappenziel in diesem Prozess dar. Jedes einzelne Projekt trägt zum einheitlichen europäischen Netzwerk bei, in dem alle Verkehrsträger sowie Ausrüstungen für das Verkehrsmanagement und innovative Technologien integriert und untereinander verbunden werden sollen. Ein Beitrag zum Aufbau dieses Netzwerks zahlt sich konkret in der Erzeugung von Netzwerkeffekten und der Nutzung des daraus resultierenden Ertrags über nationale Grenzen hinweg aus.

Dank dieses umfassenden Verkehrsinfrastrukturansatzes, durch den leistungsstarke, nachhaltige und zukunftsorientierte Verkehrsdienste geschaffen werden, entstehen potentielle wirtschaftliche Gewinne in "traditionellen" und neuen Bereichen. Die Schaffung bisher fehlender Verbindungen zwischen Mitgliedstaaten und entlang der wichtigsten europäischen Verkehrsachsen, die Beseitigung von Engpässen oder auch die Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger in Terminals sind für den Binnenmarkt und für die Verbindung Europas zu ausländischen Märkten und Handelspartnern von grundlegender Bedeutung. Die Sicherstellung einer gleichwertigen Anbindung für alle Regionen fördert die Entstehung von Unternehmen überall in der EU. Durch neue europäische Technologien – wie das Europäische Eisenbahnverkehrsleitsystem oder Technologien für saubere Kraftstoffe – können zudem Spitzenpositionen auf dem Weltmarkt erreicht werden. Ebenso bedeutend ist der Aspekt, dass eine vorausschauende Verkehrsinfrastrukturpolitik Möglichkeiten für innovative Mobilitätsdienste für den Personen- und Güterverkehr eröffnet, die Anreize für jüngere und hochqualifizierte Menschen bieten.

III. FINANZIERUNG DER HERAUSFORDERUNGEN

Die Fazilität "Connecting Europe"

Über die Fazilität "Connecting Europe" werden Finanzhilfen und Finanzierungsinstrumente bereitgestellt, um die Verwirklichung einer breiten Palette von TEN-V-Projekten zu unterstützen, so auch zur Verbreitung neuer Technologien und Innovationen sowie von intelligenten Verkehrsleitsystemen für alle Verkehrsträger. Besondere Aufmerksamkeit gilt dem Kernnetz, bei dem vorrangig grenzüberschreitende Projekte und fehlende Verbindungen sowie Engpässe angegangen werden müssen und bei dem insbesondere Eisenbahn- und Binnenschifffahrtsprojekte in Angriff genommen werden, um ein saubereres Verkehrssystem zu schaffen. Die Mittel der Fazilität werden dergestalt eingesetzt werden, dass Synergien mit den EU-Ausgaben aus anderen EU-Quellen, vor allem aus den europäischen Struktur- und Investitionsfonds, gewährleistet werden.

Der "Ansatz der Kernnetzkorridore", der im Laufe des Jahres 2014 Gestalt angenommen hat, ist untrennbar mit der Bereitstellung von EU-Mitteln, insbesondere aus der Fazilität, verbunden. Der Ansatz, bei dem die europäischen Koordinatoren federführend sind und der zu einer ersten Serie von Arbeitsplänen für Korridore geführt hat, leistet einen entscheidenden Beitrag zur Konsolidierung von "Projektverzeichnissen" für EU-Finanzhilfen. Solche Projektverzeichnisse stützen sich auf umfassende Studien über die Korridore und auf eine enge Zusammenarbeit mit Mitgliedstaaten, Infrastrukturbetreibern, Regionen und anderen Akteuren im Rahmen der Korridorforen. Die Projektträger werden in besonderem Maße ermutigt, die gegenwärtigen Finanzierungsmöglichkeiten zu nutzen. Eine erste Aufforderung zur Einreichung von Projektvorschlägen im Wert von 12 Mrd. EUR wurde im September 2014 veröffentlicht. Die eingegangenen Projekte werden im Frühjahr 2015 bewertet und ausgewählt; die ausgewählten Projekte werden ab Ende 2015 über die folgenden Jahre mit EU-Mitteln gefördert werden können.

Chancen des Juncker-Plans

Allerdings ist der Haushalt der Fazilität "Connecting Europe" im Vergleich zu dem riesigen Investitionsbedarf der TEN-V-Politik zu beschränkt. Zusätzliche Finanzierungsquellen müssen gefunden werden, um die integrierten, leistungsstarken und nachhaltigen Verkehrssysteme aufzubauen, die Europa zur Vertiefung der Integration und zur Stärkung seiner Wettbewerbsfähigkeit braucht.

Der von der Europäischen Kommission erstellte Investitionsplan kann neue Chancen zur Finanzierung der ehrgeizigen Verkehrsstrategien Europas eröffnen. Ziel des Plans ist es, liquide Mittel privater Investoren anzuziehen, um einen neuen Investitionsschub für die europäische Infrastruktur, einschließlich des Verkehrswesens, auszulösen. Die finanzielle Unterstützung durch die Europäische Investitionsbank, die über den Europäischen Fonds für strategische Investitionen (EFSI) abgewickelt wird, soll Investoren für Projekte gewinnen, in die sie sonst nicht investiert hätten. Typische Projekte dieser Art sind Verkehrsinfrastrukturprojekte, insbesondere solche mit positivem sozio-ökonomischem Nutzen und bestimmbaren Einnahmestromen (aus öffentlichen Quellen, von Nutzern der Infrastruktur oder einer Kombination von beidem), mit mittel- bis langfristigen Investitionserträgen, für die das Risiko vom öffentlichen und privaten Sektor gemeinsam getragen werden kann.

In ihrem Zwischenbericht, der dem Rat (Verkehr) am 3. Dezember 2014 vorgelegt wurde, kommen Herr Christophersen und die Professoren Bodewig und Secchi – übereinstimmend mit der Arbeit der Task Force für Investitionen – zu dem Schluss, dass Verkehrsinfrastrukturprojekte eindeutig das Potenzial haben, aus den Chancen des Investitionsplans Nutzen zu ziehen, ergänzend zu den Instrumenten der Fazilität oder der Struktur- und Investitionsfonds.

Der EFSI kann potenziell zur Finanzierung der oben erwähnten TEN-V-Infrastrukturprojekte beitragen, aber auch die Fazilität wirkungsvoll ergänzen, indem Investitionen zur Instandhaltung des Netzes – eine der zentralen Herausforderungen für das europäische Verkehrssystem – gefördert werden. Unzureichende Instandhaltung der Infrastruktur und mangelnde Erneuerung der bestehenden Anlagen könnten den Ertrag neuer Bauprojekte sogar beeinträchtigen; neue Lücken könnten dadurch im Netz entstehen. Aus diesem Grund muss die Erweiterung des Netzes mit einer entsprechenden Erhöhung der Haushaltsmittel für die Instandhaltung einhergehen – sei es nun aus öffentlichen Haushalten oder in anderer Form, etwa durch Nutzungsgebühren.

Für einige Projekte wird die Unterstützung der EIB in Form von Darlehen oder Bürgschaften bereits genutzt, beispielsweise über die derzeitigen Finanzierungsinstrumente der Fazilität. Der Investitionsplan wird jedoch nur dann Erfolg haben, wenn die Unterstützung des EFSI für eine kritische Masse an Verkehrsprojekten in Anspruch genommen wird. Dieser Logik nach muss erstens ein Umdenken bezüglich der Art und Weise erfolgen, wie Verkehrsinfrastrukturprojekte heutzutage konzipiert werden; denn selbst in Bereichen, in denen Einnahmen erzielt werden, werden sie oft mit Blick auf staatliche Finanzierung geplant und nicht darauf, private Investoren zu gewinnen.

Zweitens kann durch eine bestimmte Anzahl an Projekten, die durch private Finanzierung gefördert werden, eine Verschiebung vom maßgeschneiderten Einzelfall hin zu einem auf Reproduzierbarkeit und auf neue Finanzierungsstrukturen ausgerichteten Ansatz für die Verkehrsentwicklung ausgelöst werden.

Daher brauchen Projektträger und Verwaltungen tatkräftige Unterstützung bei der auf private Finanzierung ausgerichteten Projektplanung und bei der Finanzplanung solcher Projekte, unter Berücksichtigung der Beispiele und Standards, die bei ähnlichen Projekten entwickelt worden sind, oder durch die Gruppierung kleinerer gleichartiger Projekte in einem Portfolioansatz, um so den Investoren die Anlage ihrer Mittel zu erleichtern.

IV. INNOVATIONEN IM VERKEHRSWESEN – EINE CHANCE FÜR DIE EU

Eine bevorstehende Welle von Innovationen wird den Verkehrssektor revolutionieren; dahinter stehen als treibende Kräfte die Nutzung neuer Energiequellen und der Einsatz moderner Elektronik sowie der Informations- und Kommunikationstechnologie (IKT). Mittelfristig könnte dies zu einer weitreichenden Automatisierung des Straßenverkehrs sowie zu einer immensen Kapazitätssteigerung der bestehenden Infrastruktur in der EU (Luftverkehr, Schiene, Straße, Wasser) führen. Elektrofahrzeuge oder mit anderen alternativen Kraftstoffen betriebene Fahrzeuge erobern unsere Straßen. Diese und andere emissionsarme Technologien sind zusammen mit intelligenten IKT-Verkehrsdienssten darüber hinaus der Schlüssel zu mehr Nachhaltigkeit und niedrigeren Treibhausgasemissionen. Die EU muss diese Chancen aufgreifen und fördern. Zudem kann der in diesen Bereichen gewonnene technologische Vorsprung den EU-Industrieunternehmen auch in anderen Teilen der Welt einen bedeutenden Wettbewerbsvorteil verschaffen. Gegenwärtig lassen sich drei Hauptbereiche für Innovation feststellen:

- Digitalisierung der *Abwicklung* des Verkehrs – Automatisierung von Fahrzeugen – Sicherstellung einer sichereren und intensiveren Nutzung von Infrastruktur
 - Verbesserung der Anbindungen – bessere Verkehrsinformationsdienste zur Steigerung der Multimodalität und der Zuverlässigkeit bei Störungen
- Diese beiden Bereiche unterstützen den Trend zur "Mobilität als Dienstleistung".
- "Neue Energie tanken" – Sicherstellung langfristiger Nachhaltigkeit und der Unabhängigkeit Europas bei Kraftstoffen

Im Grunde bräuchte die EU-Verkehrspolitik zur Erreichung ihrer mittel- und langfristigen Ziele einen richtigen Paradigmenwechsel, der nur mit Investitionen in ausgiebige Forschung und Innovation erreicht werden kann – und mit Investitionen in politische Maßnahmen, damit die Innovationen tatsächlich umgesetzt werden. Ein Großteil der 6,4 Mrd. Euro des Forschungs- und Innovationsprogramm der EU für Verkehr im Rahmen von Horizont 2020 ist für Projekte bestimmt, die direkt oder indirekt⁴ die effiziente Energienutzung und andere Fragen der Nachhaltigkeit zum Thema haben; die Chancen dieses Programms sollten aktiv genutzt werden. Ein besonderer Schwerpunkt wird auf den Abbau von Hindernissen mit Hilfe von Großversuchen gelegt, um Forschungsergebnisse rasch in reale Anwendungen umsetzen zu können. Eine Vielzahl von Initiativen bietet sich an: Unterstützung bei der Entwicklung von Elektroautos ("umweltgerechte Kraftfahrzeuge") und Brennstoffzellen (Gemeinsames Unternehmen "Brennstoffzellen und Wasserstoff"); Förderung eines umweltfreundlichen städtischen Verkehrswesens mit geringen CO₂-Emissionen (urbane und "intelligente Städte"); intelligentes Verkehrssystem (IVS) für eine effizientere Nutzung der Straßen-, Schienen-, Luft- und Wasser-Infrastruktur und für die Förderung von Automatisierung, sowie Innovation für die Schiene (Gemeinsames Unternehmen "Shift2Rail") für einen Wandel im Schienenverkehr, damit die Verlagerung auf die Schiene attraktiv wird; Optimierung von Logistikketten; Entwicklung einer leistungsstarken und qualitativ hochwertigen Infrastruktur; Förderung einer besseren Energieeffizienz bei allen Verkehrsträgern und -systemen, operative Verbesserungen in der Luftfahrt (gemeinsames Unternehmen SESAR, Gemeinsames Unternehmen "Clean Sky"). Außerdem werden durch andere Teile von Horizont 2020 Forschung und Innovation im Verkehrssektor gefördert; der KMU-Fonds, die Herausforderung "Energie" (intelligente Städte, Kraftstoffe), die Herausforderung "Sicherheit", und die führende Rolle bei grundlegenden und industriellen Technologien ("Leadership in enabling and industrial technologies" – LEIT, Werkstoffe, Sensoren usw.). Um zu gewährleisten, dass Forschung und Innovation wirklich die Ergebnisse bringen, die nötig sind, um Europa und seine Verkehrunternehmen zukunftsfähig zu machen, muss der Schwerpunkt mehr auf die langfristigen Bedürfnisse gelegt werden.

⁴ Das Programm Horizont 2020 ist grundlegend geändert worden, um einen viel stärkeren Akzent auf Forschungs- und Innovationsprogramme zu legen, die sich an der jeweiligen Herausforderung orientieren und eine noch größere Nähe zu Marktinnovationen und Zusammenarbeit mit der Industrie aufweisen, um dadurch eine schnellere und breitere Umsetzung von Verkehrsinnovationen anzustreben und zu erreichen.

Sauberer Stadtverkehr ist ein Sektor mit enormem Investitionsbedarf. In vielen städtischen Gebieten hat die steigende Nachfrage nach städtischer Mobilität zu einer unerträglichen Situation geführt – mit schweren Verkehrsüberlastungen, schlechter Luftqualität, Lärmemissionen und hohen CO₂-Emissionen, die im Widerspruch zu den umweltpolitischen Zielen der EU-Verkehrspolitik stehen. Durch den EFSI könnte die Durchführung von Projekten zur nachhaltigen städtischen Mobilität und die Einbeziehung von Forschungsergebnissen in reale städtische Lösungen gefördert werden.

Generell könnten die neuen Finanzierungsinstrumente zur umweltgerechten Ausgestaltung des Verkehrs beitragen, indem die notwendige Infrastruktur für eine "Ökologisierung des Verkehrs" aufgebaut wird, z.B. die Elektrifizierung von Straßen, Bunkereinrichtungen für Flüssigerdgas in Häfen, und auch der Einsatz von effizienteren Verkehrsleitsystemen oder die Entwicklung digitaler Plattformen für bessere Logistikketten. Solche Projekte bringen Nutzen, mit dem zumindest teilweise die ursprünglichen Investitionskosten gedeckt werden können, und würden daher in die Logik des EFSI passen. Sie stehen auch in Einklang mit den Zielen der Energieunion: die "Ökologisierung des Verkehrs" lässt sich nicht ohne die entsprechende Infrastruktur erreichen, durch die der Wandel zu einer CO₂-armen und weniger energieintensiven Wirtschaft vorangetrieben wird. Durch Investitionen in eine saubere Verkehrsinfrastruktur kann der "Henne-und-Ei"-Teufelskreis durchbrochen werden, der verhindert, dass die Fahrzeughersteller mehr in saubere Fahrzeugtechnologien investieren.

Die zunehmende globale Wettbewerbsfähigkeit – immer mehr ein regionaler denn ein nationaler Aspekt – sollte Berücksichtigung finden, wenn das wirtschaftliche Potenzial der Verkehrssektors dem hohen Investitionsbedarf gegenübergestellt wird. Der Beitrag zu Wettbewerbsfähigkeit, Wachstum und Beschäftigung basiert darauf, den Mehrwert für Europa zu fördern und in allen Regionen Europas die integrierten, leistungsstarken und nachhaltigen Verkehrssysteme zu schaffen, durch die effizientere und nachhaltigere Verbindungen zu den Partnern und Kunden weltweit begünstigt werden.

In Anbetracht der vorstehenden Ausführungen werden die Delegationen gebeten, ihre Standpunkte zu folgenden Fragen mitzuteilen:

- ***Wie kann das europäische Verkehrsnetz leistungsstärker, zukunftsorientierter und weltweit wettbewerbsfähiger gestaltet werden (auch unter Nutzung der Chancen, die durch Synergien mit Innovationen im Verkehrswesen, bei Energie und bei IVS entstehen)?***

- *Welches ist der beste Weg, um private Investoren für Verkehrsprojekte zu gewinnen, besonders für die grenzüberschreitenden Schlüsselprojekte und die Projekte zur Beseitigung von fehlenden Verbindungen und Engpässen, unter der Voraussetzung, dass das Risiko vom öffentlichen und privaten Sektor gemeinsam getragen werden sollte?*
 - *Der Verkehrssektor der EU ist zunehmendem weltweitem Wettbewerb ausgesetzt. Welches sind Ihrer Meinung nach die wichtigsten Herausforderungen, die aus diesem Wettbewerb erwachsen? Welche Art von Maßnahmen müssen in diesem Zusammenhang auf EU-Ebene ergriffen werden?*
-