Amtsblatt
der Europäischen Union

DE
Reihe C

C/2025/2009

30.4.2025

Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses

Vollendung der Infrastruktur des EU-Binnenmarkts in einem neuen geopolitischen Umfeld

(Initiativstellungnahme)

(C/2025/2009)

Berichterstatterin: **Päivi Elina WOOD**

Beraterin	Tellervo KYLÄ-HARAKKA-RUONALA (für die Berichterstatterin)
Beschluss des Plenums	24.10.2024
Rechtsgrundlage	Artikel 52 Absatz 2 der Geschäftsordnung
Zuständiges Arbeitsorgan	Fachgruppe Verkehr, Energie, Infrastrukturen, Informationsgesellschaft
Annahme im Arbeitsorgan	5.2.2025
Verabschiedung im Plenum	26.2.2025
Plenartagung Nr.	594
Ergebnis der Abstimmung (Ja-Stimmen/Nein-Stimmen/ Enthaltungen)	208/0/2

1. Schlussfolgerungen und Empfehlungen

1.1. Verkehrsverbindungen sind für die Vollendung und das reibungslose Funktionieren des Binnenmarkts von entscheidender Bedeutung. Die Politik bezüglich des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) sollte als wesentliche Voraussetzung für die Verbesserung der globalen Wettbewerbsfähigkeit, der Sicherheit und des territorialen Zusammenhalts der EU betrachtet werden. Die derzeitige geopolitische Lage verdeutlicht noch einmal die wichtige Rolle von Verkehr und Logistik. Die vorliegende Initiativstellungnahme ist der Frage gewidmet, wie Verkehrsinfrastrukturen und Verbindungen angesichts der neuen, sich ständig wandelnden Lage verbessert werden sollten.

1.2. Der EWSA weist darauf hin, dass Verkehrsnetze stets in ihrer Gesamtheit, d. h. unter Berücksichtigung der verschiedenen Verkehrsträger, betrachtet werden müssen. Dabei gilt es, Knotenpunkten wie Häfen und Flughäfen als Zentren der Multimodalität besondere Aufmerksamkeit zu widmen. Eine Erleichterung des Verkehrs in den zentralen, besonders stark genutzten Teilen des Verkehrsnetzes ist unerlässlich. Aber auch Randgebiete müssen gut angebunden sein und angemessenen Zugang zum Binnenmarkt haben. Die Folgen der jüngsten Krisen für die Konnektivität innerhalb der EU müssen erkannt und angegangen werden.

1.3. Die EU muss die bestehenden Mängel im Verkehrsnetz dringend beheben und dafür sorgen, dass das Verkehrsnetz an die neuen wirtschaftlichen und geopolitischen Sicherheitserfordernisse angepasst wird. Dazu gehört auch, zur Absicherung der Versorgung mit Rohstoffen, Bauteilen und Produkten stärker auf die heimische Produktion und den Binnenmarkt zu setzen. Der EWSA fordert zudem, dass stärker auf die duale Nutzung von Infrastruktur hingewirkt wird, wobei auch weiter mit der NATO zusammengearbeitet werden muss.

1.4. Außerdem müssen im Hinblick auf Ausfuhren und zur Diversifizierung der Lieferketten und der Einfuhren die Zusammenarbeit und die Verkehrsverbindungen mit Drittländern ausgebaut werden, wobei gleichzeitig für den Schutz vor Sicherheitsrisiken und die Wahrung von Sozial- und Umweltstandards zu sorgen ist. Der EWSA weist darauf hin, dass Verkehrsverbindungen eine Grundvoraussetzung für Partnerschaften sind und zum Aufbau von Partnerschaften beitragen — sowohl mit gleichgesinnten Ländern auf anderen Kontinenten als auch mit Ländern in der Nachbarschaft der EU, wobei Bewerberländer eine besondere Rolle spielen.

1.5. Aus Sicht des EWSA müssen die Bemühungen um widerstandsfähigere und zuverlässigere Verkehrssysteme unbedingt intensiviert werden. Die Notfallplanung muss verstärkt werden, um auf die Bewältigung der unterschiedlichen hybriden Gefahren, wie Cyberbedrohungen und physische Anschläge auf die Verkehrsinfrastruktur, angemessen vorbereitet zu sein. Angesichts der zunehmenden Vernetzung der Verkehrs-, Energie- und digitalen Systeme muss bei deren Ausbau auf entsprechende Kompatibilität geachtet werden. Außerdem muss die Sicherheit kritischer Infrastruktur gewährleistet sein und dafür gesorgt werden, dass Kraftstoffinfrastrukturen vorhanden sind und funktionieren.

1.6. Der EWSA weist darauf hin, dass sich die geopolitische Lage auch auf den grünen Wandel auswirkt, und fordert angemessene Investitionen in die Suche nach wettbewerbsfähigen Lösungen für einen sicheren Zugang zu den Schlüsseltechnologien, Energiequellen und Rohstoffen, die für die Umstellung auf einen grünen Verkehrssektor benötigt werden. Der EWSA weist ferner darauf hin, dass dringend gehandelt werden muss, um auf die mit der Klimakrise verbundenen Folgen für die Verkehrssysteme vorbereitet zu sein und diese bewältigen zu können.

1.7. Aus Sicht des EWSA müssen im nächsten MFR unbedingt auf zielführende Weise angemessene Finanzmittel für Investitionen in den Ausbau und die Instandhaltung der Verkehrsinfrastruktur vorgesehen werden. Dabei sollte die angestrebte Fertigstellung des TEN-V-Kernnetzes bis 2030 an erster Stelle rangieren. Der Schwerpunkt der nächsten Fazilität „Connecting Europe“ muss auf grenzüberschreitenden Projekten sowie auf Projekten liegen, mit denen Engpässe beseitigt und Verbindungslücken im Kernnetz und im Gesamtnetz geschlossen werden. Unter dem Gesichtspunkt umfassender Sicherheit müssen die Vitalität und die Binnenmarktanbindung der EU-Grenzregionen verbessert werden. Bei der Mittelzuweisung gilt es, sowohl dem kurz- als auch dem langfristigen Nutzen von Verkehrsinfrastruktur, einschließlich der damit verbundenen Wachstums- und Beschäftigungsmöglichkeiten, Rechnung zu tragen.

1.8. Ein zukunftsfähiges europäisches Verkehrssystem kann aus Sicht des EWSA nur entstehen, wenn die verschiedenen Akteure intensiv zusammenarbeiten sowie umfassend und unter strategischen Gesichtspunkten untersucht wird, welche Hindernisse auf dem Verkehrsmarkt bestehen und wie sich frühere Krisen langfristig auf die Lieferketten ausgewirkt haben. Parallel dazu muss ermittelt werden, welche neuen technologischen Lösungen und administrativen Verbesserungen notwendig sind, um auf die Herausforderungen reagieren und dem Entwicklungsbedarf entsprechen zu können.

1.9. Zudem sollte dem Personalbedarf im Verkehrssektor die gebührende Aufmerksamkeit gewidmet werden. Dazu gilt es, der Mobilität der Arbeitskräfte den Weg zu ebnen, für ein größeres Angebot an Kompetenzen und Fähigkeiten zu sorgen und den Verkehrssektor attraktiver zu machen.

2. **Hintergrund**

2.1. Die Vollendung des Binnenmarkts muss für die EU Vorrang haben und erfordert dringende Maßnahmen zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit und des Wohlstands in Europa. Die Politik des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) ist für die Verknüpfung von Mitgliedstaaten, Unternehmen und Bürger der EU zur Schaffung eines Binnenmarkts von zentraler Bedeutung. Angemessene Verkehrsinfrastrukturen und die dazugehörigen Verkehrsdienste sind eine Voraussetzung für den freien Personen- und Warenverkehr und ein konkretes Beispiel für den Wert der EU-Freiheiten für die Bürger. Die digitale Infrastruktur ist eng mit der Verkehrsinfrastruktur vernetzt und muss folglich ebenfalls entsprechend weiterentwickelt werden. Ein stärker vernetzter Binnenmarkt würde zudem einen Anstieg der Handelsströme ermöglichen und der globalen Wettbewerbsfähigkeit der EU dienen.

2.2. Die Verkehrsnetze spielen auch unter dem Gesichtspunkt umfassender Sicherheit — von wirtschaftlicher bis hin zu militärischer Sicherheit — eine wichtige Rolle. Die Logistik im Binnenmarkt ist ein Schlüsselfaktor für die Sicherheit der Lieferketten für Industrieprodukte und Güter des täglichen Gebrauchs. Verkehrsverbindungen sind zudem Grundlage des internationalen Handels, der wie der Binnenmarkt für die wirtschaftliche Sicherheit der EU notwendig ist. Darüber hinaus garantiert die Verkehrsinfrastruktur die Mobilität personeller und materieller Ressourcen für Verteidigungszwecke. Allerdings ist die Verkehrsinfrastruktur auch Sicherheitsrisiken wie physischen und Cyberbedrohungen ausgesetzt.

2.3. Eine funktionierende, kohärente und sichere Verkehrsinfrastruktur ist also nicht allein für den Binnenmarkt von Bedeutung, sondern auch eine Voraussetzung dafür, dass die EU auf der Weltbühne an Einfluss gewinnen und auf internationale Herausforderungen besser reagieren kann. Die EU-Erweiterung ist ein weiterer Aspekt, der verdeutlicht, welchen Stellenwert Verkehrsverbindungen im Hinblick auf die künftigen Erfordernisse eines größeren Binnenmarkts haben.

2.4. Damit das ungenutzte Potenzial des Binnenmarkts erschlossen werden kann, gilt es jedoch, noch viele im Zusammenhang mit Verkehrsverbindungen bestehende Hürden auszuräumen. Außerdem sind aufgrund der wesentlichen Veränderungen im geopolitischen und geoökonomischen Kontext neue Herausforderungen und Erfordernisse zutage getreten: u. a. durch den russischen Angriffskrieg gegen die Ukraine und die steigende Zahl vielfältiger hybrider Operationen, die Fragmentierung der Weltwirtschaft und des Welthandels aufgrund des zunehmenden Protektionismus sowie steigenden Wettbewerbs um kritische Ressourcen und die pandemiebedingten Spätfolgen für Lieferketten und Verkehrsverbindungen.

2.5. Es besteht dringender Handlungsbedarf, um die bestehenden Mängel im EU-Verkehrsnetz zu beseitigen und auf die geopolitisch bedingten neuen und wachsenden Herausforderungen zu reagieren. Dasselbe gilt für internationale Verkehrsverbindungen, die sowohl unter wirtschaftlichen als auch unter sicherheitspolitischen Gesichtspunkten behandelt werden müssen, wenn die wirtschaftlichen und geopolitischen Sicherheitsrisiken beherrschbar werden und neue Wirtschaftspartnerschaften entstehen sollen.

2.6. Tatsache ist, dass die Mitgliedstaaten im Hinblick auf die verschiedenen Verkehrsträger, insbesondere bei Verkehrsverbindungen und Zugangsmöglichkeiten im Binnenmarkt, aber auch bei internationalen Verbindungen, recht unterschiedlich auf die neue geopolitische Lage reagiert haben.

2.7. In dieser Initiativstellungnahme soll beurteilt werden, wie sich die derzeitige geopolitische Lage auf den Bedarf an physischen Verkehrsverbindungen im Binnenmarkt auswirkt und wie die EU-Verkehrsinfrastruktur angesichts der neuen, sich wandelnden Lage ausgebaut werden soll. Außerdem werden politische Maßnahmen für praktische Verbesserungen vorgeschlagen. Das ist gerade zum gegenwärtigen Zeitpunkt, mit dem Beginn einer neuen Mandatsperiode der EU-Organe, relevant und aktuell.

3. **Aufgaben im Zusammenhang mit dem Ausbau der Verkehrsverbindungen und Verkehrsinfrastruktur in der EU**

3.1. ***Ein praxistaugliches Verkehrsnetz***

3.1.1. Damit der Binnenmarkt ordnungsgemäß funktionieren, die von der EU angestrebte nachhaltige Mobilität Wirklichkeit werden und der territoriale Zusammenhalt zwischen den Mitgliedstaaten wachsen kann, muss das TEN-V-Netz, wie von den beiden gesetzgebenden Organen vereinbart, dringend fertiggestellt werden.

3.1.2. Angesichts der gestiegenen globalen Gefahrenlage ist es für die EU umso wichtiger geworden, die Versorgung mit Energie, Rohstoffen, Bauteilen und Produkten abzusichern, wobei ein besonderer Schwerpunkt auf kritischen Rohstoffen liegt. Die EU muss also sowohl ihre externen Partnerschaften diversifizieren und die eigenen Produktionskapazitäten stärken als auch für einen besseren Zugang zu heimischen Energie- und Rohstoffressourcen, einschließlich der Arktis und anderer rohstoffreicher Gebiete, sorgen. Das gilt für viele unterschiedliche Branchen — von der Primärproduktion bis hin zu den einzelnen Industriezweigen. Die Verkehrsnetze der EU müssen für diese Entwicklungen gerüstet sein und der Ko-Modalität sowie der Nutzung verschiedener Verkehrsträger, einschließlich des Schienengüterverkehrs, bessere Voraussetzungen bieten.

3.1.3. Gleiches gilt für den Vertrieb von Waren. Stärker auf den Binnenmarkt angewiesen zu sein, bedeutet, dass die Güterlogistik und die Lieferung von Konsumgütern rationalisiert und an neue Entwicklungen in Produktion und Lieferketten angepasst werden müssen. Eine Erleichterung des Verkehrs auf zentralen, besonders stark genutzten Verkehrsstrecken ist natürlich unerlässlich. Aber auch Randgebiete müssen gut an das Netz angebunden sein und angemessenen Zugang zum Binnenmarkt haben.

3.1.4. Auch Sicherheitsaspekte wie Verteidigungserfordernisse müssen in der Politik im Zusammenhang mit dem TEN-V-Netz und der Fazilität „Connecting Europe“ mehr Gewicht erhalten. Der Aktionsplan zur militärischen Mobilität 2022-2026 ([1]) muss also richtig umgesetzt werden, wobei die laufende Entwicklung der geopolitischen Lage und die Vorbereitung auf künftige Erfordernisse genau im Blick behalten werden muss.

3.1.5. Das Verkehrsnetz muss stets in seiner Gesamtheit, d. h. unter Berücksichtigung der verschiedenen Verkehrsträger, betrachtet werden. Dabei gilt es, Knotenpunkten als Zentren der Multimodalität besondere Aufmerksamkeit zu widmen. Die europäischen Häfen sind — von Nord bis Süd und Ost bis West — mit ihren Festlandsanbindungen eine wichtige Voraussetzung für sichere, geschützte und funktionierende Gesellschaften. Deshalb muss gerade auch verteidigungspolitisch beurteilt werden, welche Häfen besonders wichtig sind, selbst wenn sie gemäß der TEN-V-Verordnung nicht zum Kern- oder Gesamtnetz gehören. Dies gilt auch für den Luftverkehr und Flughäfen.

([1]) https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:52022JC0048&qid=1734002051484.

3.2. ***Widerstandsfähigere Verkehrssysteme***

3.2.1. Die derzeitige geopolitische Lage verdeutlicht, wie wichtig widerstandsfähige und zuverlässige Verkehrssysteme in der EU sind. Diesbezüglich muss auch die Notfallplanung verstärkt werden, um auf die unterschiedlichen Gefahren und deren Bewältigung angemessen vorbereitet zu sein.

3.2.2. Cyberbedrohungen und physische Anschläge können neben Störungen bei allen Verkehrsträgern auch zum Stillstand des gesamten gesellschaftlichen Lebens führen. Damit in der EU keine Gebiete entstehen, in denen die Sicherheitsanforderungen nicht erfüllt werden bzw. Unternehmen nicht mehr tätig sein können oder wollen, muss gegen die insbesondere im See- und Luftverkehr zunehmenden GPS-Störungen vorgegangen werden. Die wirtschaftlichen Folgen solcher für Verkehrsunternehmen faktisch als Tabuzonen geltender Gebiete in der EU wären auch für EU-Mitgliedstaaten und -Wirtschaftsakteure untragbar.

3.2.3. Angesichts der zunehmenden Vernetzung der Verkehrs-, Energie- und digitalen Systeme muss bei deren Ausbau auf entsprechende Kompatibilität geachtet werden. Die Sicherheit des Verkehrssystems muss im Gesamtkontext der kritischen Infrastrukturen betrachtet werden. So muss der Verkehr in dem Maße, in dem er elektrifiziert und digitalisiert wird, auch besser gegen Unterbrechungen der Stromversorgung und Cyberangriffe gewappnet sein. Gerade in Krisensituationen ist es zudem wichtig, dass eine funktionierende Infrastruktur für die Kraftstoffversorgung sowie ausreichende Reserven vorhanden sind.

3.2.4. Während der COVID-19-Pandemie gerieten Lieferketten nicht nur unter Druck, weil es im internationalen Verkehr zu Unterbrechungen kam, sondern auch, weil Binnengrenzen innerhalb der EU geschlossen wurden. Selbst nach der Pandemie litten einige Mitgliedstaaten noch unter sowohl innerhalb des Binnenmarkts als auch international eingeschränkten Verkehrsverbindungen. Es gilt also, besser auf eine Reihe unterschiedlicher Krisen vorbereitet zu sein, wobei die Erfahrungen früherer Krisen berücksichtigt werden müssen und zur Sondierung von Lösungen auch auf den sozialen Dialog zurückgegriffen werden muss.

3.2.5. Die geopolitische Lage wirkt sich auch auf die Umstellung auf eine grüne Wirtschaft, einschließlich des Verkehrssektors, aus. Wenn auf fossile Brennstoffe verzichtet, entsprechende Alternativen entwickelt sowie die übermäßige und riskante Abhängigkeit von Rohstoffeinfuhren abgebaut werden sollen, bedarf es intensiver Bemühungen, um bei den Schlüsseltechnologien und Rohstoffen, die für die Umstellung auf einen grünen Verkehrssektor benötigt werden, mit neuen Lösungen für ein stabiles Angebot und einen sicheren Zugang zu sorgen. Dazu müssen die heimischen Produktionskapazitäten in Bereichen wie der Gewinnung und Verarbeitung kritischer Rohstoffe, der Wasserstofferzeugung und der Herstellung von Biokraftstoffen aufgestockt und die zugehörige Verkehrsinfrastruktur ausgebaut werden. Die Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrssektors darf jedoch nicht darunter leiden, sondern muss vielmehr gestärkt werden. Außerdem muss die zu Verteidigungszwecken benötigte Kraftstoffversorgung sichergestellt werden.

3.2.6. Auch Verkehrssysteme sind von der Klimakrise bedroht, da immer häufigere Überschwemmungen, Stürme und andere Wetterextreme die Infrastruktur beeinträchtigen. Deshalb müssen — im Sinne des Niinistö-Berichts über die Stärkung der zivilen und militärischen Bereitschaft Europas [2] — angemessene Vorbereitungs- und Anpassungsmaßnahmen getroffen werden, um die Folgen der Klimakrise abzufedern.

3.3. ***Über den Binnenmarkt hinaus***

3.3.1. Neben funktionierenden Verkehrsverbindungen innerhalb der EU müssen auch die Verbindungen zu Drittländern in einer dem Schutz vor Sicherheitsrisiken und der Wahrung von Sozial- und Umweltstandards zuträglichen Weise verbessert werden. Als Reaktion auf die Folgen des russischen Angriffskriegs gegen die Ukraine wurden verstärkt Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverbindungen zu den Nachbarländern Ukraine und Moldau getroffen. Angesichts der veränderten geopolitischen Lage muss aber auch für stabile Verkehrsverbindungen der EU-Mitgliedstaaten zu den anderen Bewerberländern sowie den Ländern des EWR und dem Vereinigten Königreich gesorgt werden.

3.3.2. Die geopolitischen Entwicklungen haben auch zu Veränderungen in den Wirtschaftspartnerschaften mit Ländern auf anderen Kontinenten und einer neuen Schwerpunktsetzung auf die Zusammenarbeit mit gleichgesinnten Ländern geführt. Dafür müssen entsprechende internationale Verkehrsverbindungen aufgebaut werden. Zur Verbesserung der Versorgungssicherheit müssen die Lieferketten diversifiziert werden. Gleichwohl muss aber auch für entsprechende Verkehrsverbindungen für Ausfuhren gesorgt werden. Zudem müssen Alternativen für die Verkehrsrouten gefunden werden, die aufgrund der Sanktionen gegen Russland, z. B. der Luftraumsperrungen für Überflüge, nicht länger nutzbar sind.

[2] https://commission.europa.eu/document/5bb2881f-9e29-42f2-8b77-8739b19d047c_en.

3.3.3. Eine Möglichkeit zur Stärkung der allgemeinen wirtschaftlichen Sicherheit der EU besteht darin, den Einfluss der europäischen Akteure im globalen Verkehr zu steigern. In diesem Sinne muss dafür gesorgt werden, dass für Unternehmen, die Fernverkehrsleistungen anbieten, gleiche Wettbewerbsbedingungen gelten, da insbesondere Luft- und Seeverkehrsunternehmen ein höheres Risiko tragen und höhere Kosten bestreiten müssen. Der globale Einfluss der EU im Verkehrssektor dürfte auch von günstigeren Bedingungen für die europäische verarbeitende Industrie, einschließlich Schiffbau und Luftfahrzeugbau, profitieren.

3.3.4. Eine weitere Möglichkeit zur Stärkung der Position der EU in der Welt und Ausweitung der Verbindungen im TEN-V-Netz sind Partnerschaften im Bereich Verkehrsinfrastruktur im Rahmen des Global Gateway.

4. **Unterstützung durch die Politik**

4.1. ***Zielführende Mittelausstattung***

4.1.1. Die im nächsten mehrjährigen Finanzrahmen (MFR) für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur vorgesehenen Finanzmittel werden wesentlich dazu beitragen, die Konnektivität im Binnenmarkt sowie Wettbewerbsfähigkeit, Sicherheit und Nachhaltigkeit im Rahmen des gesamten Verkehrssystems voranzutreiben. Investitionen in die Infrastruktur dürfen nicht nur im Hinblick auf ihre kurzfristige Wirkung betrachtet werden, sondern müssen auch den längerfristigen Multiplikatoreffekten Rechnung tragen.

4.1.2. Die grundlegende Bedeutung des Verkehrs für die Verwirklichung der strategischen Ziele der EU muss stärker zur Geltung kommen. Das heißt, im nächsten MFR muss eine Mittelausstattung vorgesehen werden, die dem Bedarf an Investitionen in den Ausbau und die Instandhaltung der Verkehrsinfrastruktur angemessen ist. Die angestrebte Fertigstellung des TEN-V-Kernnetzes bis 2030 sollte dabei an erster Stelle rangieren.

4.1.3. Damit Programme, die den strategischen Prioritäten der EU entsprechen, Unterstützung erhalten, muss der Schwerpunkt der nächsten Fazilität „Connecting Europe“ auf grenzüberschreitenden Projekten sowie auf Projekten liegen, mit denen Engpässe beseitigt und Verbindungslücken im Kernnetz und im Gesamtnetz geschlossen werden.

4.1.4. Angesichts der geopolitischen Lage muss stärker auf Sicherheitsaspekte wie die Erfordernisse in Bezug auf militärische Mobilität und die duale Nutzung von Infrastruktur geachtet werden. Aus Sicherheitsgründen muss die Lage in den östlichen Grenzregionen der EU im nächsten MFR berücksichtigt werden, und zwar auch im Hinblick auf die Verkehrsinfrastruktur, um die Widerstandsfähigkeit und Vitalität sowie die Binnenmarktanbindung dieser Regionen zu verbessern.

4.1.5. Für die Fertigstellung des TEN-V-Netzes und den Ausbau der EU-Verkehrsinfrastruktur werden beträchtliche Mittel benötigt. Mit Investitionen in die Infrastruktur wird auch kurz- und langfristig für Wachstum und Beschäftigung gesorgt. Beim Bau neuer Infrastrukturen sowie der Instandhaltung und Verwaltung bestehender Infrastrukturen zum Nutzen aller sollte aber, was die Schließung von Finanzierungslücken betrifft, neben öffentlichen Mitteln stärker auf öffentlich-private Partnerschaften gesetzt werden. Hier könnten neue Instrumente wie Projektanleihen in Betracht gezogen werden.

4.2. ***Zusammenarbeit und strategische Analyse***

4.2.1. Damit kein Flickenteppich aus unterschiedlichen Systemen entsteht, muss beim Ausbau der Verkehrssysteme auf mehreren Ebenen zusammengearbeitet werden: zwischen der Europäischen Kommission und den Mitgliedstaaten, zwischen den Mitgliedstaaten und zwischen nationalen, regionalen und lokalen Entscheidungsträgern. Bei ausländischen Verkehrsverbindungen bedarf es dazu auch internationaler Zusammenarbeit. In Bezug auf Sicherheitsfragen wie den Schutz kritischer Infrastruktur sollte die strategische Partnerschaft und die strukturierte Zusammenarbeit mit der NATO in vollem Umfang genutzt werden.

4.2.2. Auch die öffentliche Hand und die einschlägigen Interessenträger wie Unternehmen, Gewerkschaften und andere Organisationen der Zivilgesellschaft müssen eng zusammenarbeiten. Dem Personalbedarf im Verkehrssektor sollte die gebührende Aufmerksamkeit gewidmet werden. Dazu gilt es, der Mobilität der Arbeitskräfte den Weg zu ebnen, für ein größeres Angebot an Kompetenzen und Fähigkeiten zu sorgen und den Verkehrssektor attraktiver zu gestalten.

4.2.3. Ein zukunftsfähiger Verkehrssektor kann nur entstehen, wenn hohe Investitionen in Innovationsvorhaben und neue Technologien fließen. Verkehrskorridore müssen ein wichtiges Testfeld für künftige Lösungen bleiben.

4.2.4. Die gemäß den Prioritäten der Kommission angestrebte Verringerung des Verwaltungsaufwands muss sich auch im Verkehrssektor niederschlagen. Mit dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur verbundene Verwaltungsverfahren, wie Raumplanungs- und Genehmigungsverfahren, müssen unter Gewährleistung der Tragfähigkeit der Projekte gestrafft werden. Um die Verkehrsplanung künftig besser abzustimmen, sollten gemeinsame Grundsätze, weniger Fragmentierung sowie sechsjährige Planungsrahmen sondiert werden.

4.2.5. Die Kommission sollte im Zuge der Ausarbeitung einer neuen Strategie für den Binnenmarkt prüfen, wie die Verkehrssysteme EU-weit verbessert werden könnten, damit Lieferketten in kritischen und gefährdeten Sektoren sowohl in normalen als auch in besonderen Situationen abgesichert sind. Bei dieser Prüfung müssen alle geografischen Gebiete der EU, einschließlich Inseln und abgelegene Gebiete, berücksichtigt werden.

4.2.6. Um die gegenwärtige Fragmentierung überwinden zu können, müssen die wichtigsten Hindernisse in den Verkehrsmärkten der einzelnen Mitgliedstaaten umfassend untersucht werden. Im Rahmen einer entsprechenden Untersuchung muss beurteilt werden, welche langfristigen Folgen die COVID-19-Pandemie für den Verkehr und die Lieferketten hatte. Darüber hinaus muss beurteilt werden, wie sich der russische Angriffskrieg auf die einzelnen Verkehrsträger ausgewirkt hat, damit etwaige neue Hindernisse für die Anbindung unterschiedlicher Gebiete innerhalb der EU ermittelt werden und darauf entsprechend reagiert werden kann. Die Untersuchung muss sich auf den Luftverkehr, den Schienenverkehr, die Binnenschifffahrt und die Küstenschifffahrt sowie Straßen zwischen städtischen Knoten, See- und Binnenhäfen, Flughäfen und Terminals sowie verschiedenen EU-Regionen erstrecken. Im Rahmen der Bewertung muss auch auf die Folgen für den internen Zusammenhalt und die Konnektivität zwischen den Mitgliedstaaten eingegangen werden.

Brüssel, den 26. Februar 2025

Der Präsident
des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses
Oliver RÖPKE