**Öffentliche Konsultation zur Folgenabschätzung für die Überarbeitung der TEN-V-Verordnung**

Mit \* markierte Felder sind Pflichtfelder.

Einführung

Mit der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) wird die EU-Politik im Bereich Verkehrsinfrastruktur geregelt. Im Einklang mit dem [Aktionsplan](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1596443911913&uri=CELEX:52019DC0640#document2) in der Mitteilung der Kommission über den europäischen Grünen Deal und der [Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52020DC0789) ist für 2021 ein Vorschlag für eine Überarbeitung der TEN-V-Verordnung geplant. Die vorliegende Konsultation ist Teil der Folgenabschätzung, auf die sich der Gesetzgebungsvorschlag für eine Überarbeitung der TEN-V-Verordnung stützen wird. Ziel dieser Konsultation ist es, sicherzustellen, dass neben den direkt an der TEN-V-Politik beteiligten Organisationen auch andere Interessengruppen und die breite Öffentlichkeit die Möglichkeit haben, sich zu diesem Thema zu äußern.

Die Folgenabschätzung für die Überarbeitung der TEN-V-Leitlinien wird auf einer umfassenden Bewertung der TEN-V-Verordnung beruhen, mit der überprüft wurde, inwieweit die derzeitige Verordnung geeignet ist, neuen Entwicklungen auf dem Gebiet des Verkehrs und in anderen Politikfeldern Rechnung zu tragen, in denen Wechselwirkungen mit den TEN-V-Bereich betreffenden Entwicklungen bestehen. Zu diesen neuen Entwicklungen gehören insbesondere die folgenden:

* Das Verkehrssystem durchläuft einen grundlegenden Wandel hin zu einer Verringerung von Luftschadstoffemissionen und zur Dekarbonisierung. Dies geschieht im Einklang mit einer langfristigen Klimastrategie und dem europäischen Grünen Deal mit dem Ziel, die CO2-Emissionen des Sektors bis 2050 um 90 % zu senken und den ökologischen Fußabdruck von Tätigkeiten im Verkehr insgesamt zu verringern.
* Umfang und Richtung der globalen Verkehrsströme ändern sich. Darüber hinaus wird der Übergang zu nachhaltigeren Verkehrs- und Mobilitätsmustern und einer breiteren Anwendung des Nutzer- und des Verursacherprinzips Einfluss auf das Gleichgewicht zwischen den Verkehrsträgern und das gesamte Verkehrsaufkommen haben.
* Die Verbindung und die Interoperabilität, einerseits unter den Verkehrsträgern und andererseits mit Energie- und Telekommunikationsnetzen, Vorhaben von gemeinsamen Interesse mit Drittländern und der Austritt des Vereinigten Königreichs aus der EU haben ihre Auswirkungen auf die „Interne Verkehrslandschaft“ der EU.
* Der breitere Einsatz von Automatisierung, Digitalisierung und sauberen Fahrzeugen und Schiffen wird nach und nach Realität. Die Auswirkungen des Klimawandels erfordern eine bessere Resilienz des Verkehrsnetzes.
* Ein weiteres wichtiges Element ist die Verbesserung des Programms für militärische Mobilität und der Infrastruktur mit Doppelnutzung (zivil und militärisch) in der EU durch eine bessere Nutzung des Verkehrsnetzes, um zu gewährleisten, dass militärischer Bedarf bei der Planung oder Erneuerung bestimmter Infrastrukturprojekte berücksichtigt wird.

Mit dieser öffentlichen Konsultation werden die Ansichten der Interessenträger zu möglichen Maßnahmen und Alternativen für Änderungen der Verordnung abgefragt, um die Überarbeitung der geltenden Verordnung zu unterstützen. Die Kommission veröffentlichte am 20. November 2020 eine [Folgenabschätzung in der Anfangsphase](https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12532-Revision-of-Regulation-on-Union-guidelines-for-the-development-of-the-trans-European-transport-network-TEN-T-).

Bei Fragen und Anmerkungen wenden Sie sich bitte an: [MOVE-TEN-T-REVISION@ec.europa.eu](mailto:MOVE-TEN-T-REVISION@ec.europa.eu)

Angaben zu Ihrer Person

\* Sprache des Beitrags

Deutsch

Englisch

\* Der Beitrag erfolgt in folgender Eigenschaft:

Hochschule/Forschungseinrichtung

Wirtschaftsverband

Unternehmen/ Wirtschaftsorganisation

Verbraucherorganisation

EU-Bürger/in

Umweltorganisation

Nicht-EU-Bürger/in

Nichtregierungsorganisation (NRO)

Behörde

Gewerkschaft

Sonstiges

\* Vorname

Klicken oder tippen Sie hier, um Text einzugeben.

\* Nachname

Klicken oder tippen Sie hier, um Text einzugeben.

\* E-Mail (wird nicht veröffentlicht)

Klicken oder tippen Sie hier, um Text einzugeben.

\* Ebene

Internationale Ebene

Lokale Ebene

Nationale Ebene

Regionale Ebene

\* Verwaltungsebene

Lokale Behörde

Lokale Agentur

\* Verwaltungsebene

Parlament

Behörde

Agentur

\* Name der Organisation

*höchstens 255 Zeichen*

Klicken oder tippen Sie hier, um Text einzugeben.

\* Größe der Organisation (Beschäftigte)

Sehr klein (1 – 9)

Klein (10 – 49)

Mittel (50 – 249)

Groß (250 oder mehr)

\* Transparenzregisternummer

*höchstens 255 Zeichen*

*Bitte prüfen Sie, ob Ihre Organisation im* [*Transparenzregister*](https://ec.europa.eu/transparencyregister/public/homePage.do?redir=false&locale=en) *eingetragen ist. Das Transparenzregister ist eine*

*freiwillige Datenbank für Organisationen, die Einfluss auf EU-Entscheidungsprozesse nehmen möchten.*

Klicken oder tippen Sie hier, um Text einzugeben.

\* Herkunftsland

Klicken oder tippen Sie hier, um Text einzugeben.

Die Kommission beabsichtigt, alle Beiträge zu dieser öffentlichen Konsultation zu veröffentlichen. Sie können selbst entscheiden, Ihre Angaben veröffentlichen zu lassen oder bei der Veröffentlichung Ihres Beitrags anonym zu bleiben. **Aus Gründen der Transparenz wird stets die Eigenschaft der Teilnehmerin/des Teilnehmers (z.B. „Unternehmensverband“, „Verbraucherverband“, „EU-Bürger/in“), ihr Herkunftsland, Name und Größe der Organisation sowie deren Transparenzregisternummer veröffentlicht. Ihre E-Mail-Adresse wird nicht veröffentlicht.** Wählen Sie die für Sie am besten geeignete Datenschutzoption aus. Die Standarddatenschutzoptionen richten sich nach der gewählten Eigenschaft der Teilnehmerin/des Teilnehmers.

\*  Ich stimme den [Datenschutzbestimmungen](https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/specific-privacy-statement) zu.

A. Allgemeine Frage zur Verordnung (EU) Nr. 1315/2013

1. Die TEN-V-Strategie bestimmt die europäische Infrastrukturpolitik seit mehr als zwanzig Jahren. Bitte schildern Sie uns vor dem Hintergrund der oben skizzierten Entwicklungen und Herausforderungen Ihre Ansichten darüber, welchen Schwerpunkt die Verkehrsinfrastrukturpolitik auf EU-Ebene haben sollte.

*(Bitte bewerten Sie die folgenden Schwerpunktbereiche nach Wichtigkeit, wobei „10“ die höchste Wichtigkeit ist)*

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| \* Dekarbonisierung des Verkehrs bzw. Beitrag zur Verringerung der verkehrsbedingten Emissionen um 90 % bis 2050, um allgemeine Klimaneutralität zu erreichen (z.B. durch einen Wechsel hin zu nachhaltigeren Verkehrsträgern und/oder zu saubereren alternativen Kraftstoffen) |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| \* Schaffung grenzüberschreitender physischer Infrastrukturen (Schienen, Straßen, Binnenwasserstraßen usw.) |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| \* Beseitigung physischer und sonstiger Engpässe im gesamten Netz |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| \* Erleichterung der kohärenten und flächendeckenden Einführung innovativer Verkehrslösungen (intelligenter Verkehrssysteme usw.) in der gesamten EU |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| \* Gewährleistung der Anbindung und Zugänglichkeit aller Regionen der Europäischen Union |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| \* Erleichterung multimodaler Transportketten (Verbindung von Häfen, Flughäfen, Schienen-Straßen-Terminals usw.) |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| \* Gewährleistung EU-weiter Qualitätsstandards für die Infrastruktur |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| \* Verbesserung der der Infrastruktur mit Doppelnutzung (zivil und militärisch) |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| \* Verringerung der mit dem Verkehr  verbundenen Umweltkosten, etwa des Verlusts an biologischer Vielfalt, der Luftverschmutzung oder des Lärms |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Sonstiges, bitte unten angeben |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

1.a Bitte angeben:

Klicken oder tippen Sie hier, um Text einzugeben.

B. Maßnahmen zur Dekarbonisierung und Verringerung der Luftschadstoffemissionen im Verkehrssystem (z.B. durch nahtlose Verbindungen der Infrastruktur, Dienstkontinuität und Leistung)

Vor dem Hintergrund des europäischen Grünen Deals werden mehrere Rechtsvorschriften überarbeitet, um sicherzustellen, dass sie zum Erreichen der ehrgeizigeren Klimaschutzziele und des Ziels der Reduzierung der Schadstoffe auf nahezu Null der EU beitragen. Die Überarbeitung der TEN-V-Verordnung wird auf der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität aufbauen, mit der der Verkehrssektor in Richtung einer Reduktion der CO2-Emissionen um 90 % bis 2050 und einer Senkung seines allgemeinen ökologischen Fußabdrucks gelenkt wird.

Das TEN-V-Netz besteht aus dem Gesamtnetz und dem Kernnetz; eine Struktur, die sich aus einer einheitlichen europäischen Planung ergab. Es umfasst Schienen-, Straßen- und Binnenwasserstraßenverbindungen sowie Häfen, Flughäfen und andere multimodale Terminals. Darüber hinaus ist es eng mit dem Verkehr in Städten verbunden, wo der Großteil des Verkehrs im TEN-V-Netz seinen Ursprung oder sein Ziel hat.

Die Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 enthält ein breites Spektrum an Qualitätsanforderungen für die gesamte Infrastruktur des TEN-V-Gesamtnetzes, die sowohl für neue als auch für bestehende Infrastrukturen gelten. Diese Anforderungen reichen von Interoperabilitäts- oder Sicherheitsstandards im Schienen- oder Straßenverkehr gemäß den entsprechenden Rechtsvorschriften bis hin zu Ausrüstungs- und Konnektivitätsanforderungen für Terminals oder intelligente Infrastrukturkomponenten, um „Telematiklösungen“ zu ermöglichen und die Effizienz grenzüberschreitender Verkehrsdienste zu steigern.

Das TEN-V-Kernnetz ist (als Teil des Gesamtnetzes) für große internationale Verkehrsströme und für eine ausgewogene Vernetzung aller EU-Regionen von größter Bedeutung. Es verbindet die großen Städte und Verkehrsknotenpunkte als Wirtschaftszentren und wichtige Umschlagplätze und genügt höheren Qualitäts- und Kapazitätsstandards als das Gesamtnetz.

2. Die Bewertung der TEN-V-Verordnung hat bestätigt, dass die Gestaltung des TEN-V-Netzes im Einklang mit der bestehenden Netzplanungsmethode beibehalten werden sollte. Allerdings legt sie auch nahe, dass geringfügige Anpassungen des Netzes möglich sein sollten.

*Bitte geben Sie in diesem Zusammenhang an, inwieweit Sie folgenden Aussagen zustimmen:*

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Stimme überhaupt nicht zu | Stimme eher nicht zu | Neutrale Einstellung | Stimme eher zu | Stimme voll und ganz zu | Keine Stellungnahme |
| \* Die Gestaltung des Netzes muss angepasst werden,  um den sich ändernden  Verkehrsströmen  innerhalb der EU und mit Nachbar-  /Drittstaaten  Rechnung zu tragen. |  |  |  |  |  |  |
| \* Die Gestaltung des  Netzes muss  angepasst werden,  um die  Zugänglichkeit aller  Regionen und die  grenzüberschreitende  Mobilität weiter zu  verbessern. |  |  |  |  |  |  |

2.a Falls Sie „eher“ oder „voll und ganz“ zustimmen: Welche Art von Anpassung halten Sie für am nötigsten?

*höchstens 500 Zeichen*

Klicken oder tippen Sie hier, um Text einzugeben.

3. Die Bewertung der TEN-V-Verordnung hat gezeigt, dass die bestehenden Anforderungen an Infrastrukturen weiterhin relevant sind und die Rolle des TEN-V-Netzes als wichtiges Instrument für ein integriertes, effizientes und nachhaltiges Verkehrssystem gestärkt haben. Allerdings wurden auch Mängel in Hinblick auf das Ziel der Dekarbonisierung des Verkehrssektors aufgezeigt. Dies gilt insbesondere für die Bestimmungen über städtische Knoten, bestimmte Qualitätsanforderungen für Schienen, Straßen und Binnenwasserstraßen, die maritime Dimension des TEN-V sowie die optimierte Integration aller Verkehrsträger.

*Bitte geben Sie in diesem Zusammenhang an, inwieweit Sie folgenden Aussagen zustimmen:*

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Stimme überhaupt nicht zu | Stimme eher nicht zu | Neutrale Einstellung | Stimme eher zu | Stimme voll und ganz zu | Keine Stellungnahme |
| \* Das TEN-V-Netz muss weiter  verbessert werden, um in Zukunft die Dekarbonisierung  und weitere Verringerung der  Luftschadstoffemission-en des EU-Verkehrs zu ermöglichen. |  |  |  |  |  |  |
| \* Die Synergien zwischen der  Energie- (einschließlich TEN-E) und der  Verkehrsinfrastruktur-politik (TENV) müssen gestärkt werden, um  in Zukunft die Dekarbonisierung  und weitere Verringerung der  Luftschadstoffemissionen des Verkehrs zu ermöglichen. |  |  |  |  |  |  |
| \* Die TEN-V-Politik sollte um verbindliche Anforderungen an die Lade- und Betankungs-infrastruktur für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge und Schiffe für alle Verkehrsträger erweitert werden. |  |  |  |  |  |  |
| \* Das TEN-V sollte mehr Wert auf ein leistungsfähiges Schienennetz für den Personenverkehr legen, um die Qualität solcher Dienste im Netz zu verbessern. |  |  |  |  |  |  |
| \* Die Koordinierung zwischen den  Kernnetzkorridoren des TEN-V Netzes und  Schienengüterverkehrskorridoren sollte weiter verbessert werden,  um die Leistungs-fähigkeit der Dienste im Netz zu steigern. |  |  |  |  |  |  |
| \* Im TEN-V-Netz sollten neue  Anforderungen an die  Straßenverkehrssicherheit (d.h. für sichere Parkplätze)  aufgenommen werden. |  |  |  |  |  |  |
| \* Mit Blick auf ihren Beitrag zur Verlagerung des Güterverkehrs auf nachhaltigere Verkehrsträger sollte die überarbeitete TEN-V-Verordnung weitere Anforderungen zur Stärkung der Binnen-schifffahrt enthalten. |  |  |  |  |  |  |
| \* Mit Blick auf ihren Beitrag zur Verlagerung des Güterverkehrs auf nachhaltigere Verkehrsträger sollte die überarbeitete TEN-V-Verordnung weitere Anforderungen zur Stärkung des Kurz-streckenseeverkehrs enthalten. |  |  |  |  |  |  |
| \* Die Bestimmungen für städtische Knoten und Verkehrsknotenpunkte sollten gestärkt werden, um bessere multimodale Dienste für den Personen- und Güterverkehr zu ermöglichen und Verbindungen der „letzten Meile“ zu erleichtern, ggl. mit aktiven Verkehrs-trägern wie Radfahren, Zufußgehen und anderen nachhaltigen Lösungen für die städtische Mobilität. |  |  |  |  |  |  |

3.a Bitte geben Sie an, welche spezifischen Anpassungen Ihrer Ansicht nach in einem der oben genannten Bereiche erforderlich sind.

*höchstens 500 Zeichen*

Klicken oder tippen Sie hier, um Text einzugeben.

4. Sollten Ihrer Ansicht nach bestimmte Infrastrukturanforderungen/-bedingungen für das Kernnetz auch für das Gesamtnetz gelten?

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | Ja | Nein | Keine Stellungnahme |
| \* Anforderungen bezüglich alternativer Kraftstoffe |  |  |  |
| \* Anforderungen an Straßenverkehrssicherheit und Straßenqualität |  |  |  |
| \* Anforderungen die intelligente und digitale Komponenten des TEN-V |  |  |  |
| \* Anforderungen an die Interoperabilität der Eisenbahninfrastruktur einschließlich ERTMS |  |  |  |
| \* Anforderungen an Verkehrsknotenpunkte und städtische Knoten |  |  |  |

4.a Bitte andere Anforderungen angeben

*höchstens 500 Zeichen*

Klicken oder tippen Sie hier, um Text einzugeben.

4.b Falls ja, welche Art von Anforderungen/Bedingungen sollten Ihrer Ansicht nach auf das Gesamtnetz ausgeweitet werden?

*höchstens 500 Zeichen*

Klicken oder tippen Sie hier, um Text einzugeben.

5. Die Verwirklichung des TEN-V-Kernnetzes wird durch eine Reihe von Durchsetzungsinstrumenten unterstützt, unter ihnen die Kernnetzkorridore, die Europäischen Koordinatoren, ihre Arbeitspläne und Korridorforen, an denen zahlreiche Interessenträger beteiligt sind. Darüber hinaus hat die Kommission mit Zustimmung der Mitgliedstaaten die Möglichkeit, Durchführungsrechtsakte für die grenzüberschreitende und horizontale Dimension (ERTMS, Meeresautobahnen) der Kernnetzkorridore auszuarbeiten. Die Bewertung der TEN-V-Verordnung ergab, dass die Entwicklung des TEN-V-Kernnetzes insgesamt gut voranschreitet; gleichzeitig wurden eine Reihe von Risiken in Hinblick auf die rechtzeitige Fertigstellung des Netzes aufgezeigt, und eine Stärkung der darauf bezogenen EU-Instrumente erwies sich als notwendig.

*Sollten Ihrer Ansicht nach die derzeitigen Instrumente der Verordnung für die schnellere und leichtere die Fertigstellung von Kernnetzvorhaben gestärkt werden?*

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Stimme überhaupt nicht zu | Stimme eher nicht zu | Neutrale Einstellung | Stimme eher zu | Stimme voll und ganz zu | Keine Stellungnahme |
| \* Stärkung der Rolle der Europäischen Koordinatoren (d. h. verbindlichere Arbeitspläne, Erweiterung des Mandats auf Bereiche wie alternative Kraftstoffe und Digitalisierung usw.) |  |  |  |  |  |  |
| \* Verstärkte Verwendung von Durchführungsrechtsakten (für die Umsetzung von Korridoren, Abschnitten und Vorhaben) |  |  |  |  |  |  |
| \* Bessere Abstimmung der Planungs- und Durchführungsverfahren auf EU- und nationaler Ebene |  |  |  |  |  |  |
| \* Verbesserte Berichterstattungsmechanismen für den Stand der TEN-V-Umsetzung |  |  |  |  |  |  |

5.a Bitte geben Sie alle etwaigen besonderen Anpassungen an, die Sie in einem der oben genannten Bereiche für erforderlich halten, oder die Sie generell bei der Stärkung der TEN-V-Umsetzungsinstrumente für nötig erachten.

*höchstens 500 Zeichen*

Klicken oder tippen Sie hier, um Text einzugeben.

6. Sollten Ihrer Meinung nach bei der Verwirklichung des TEN-V-Netzes (insbesondere durch Verkehrsinfrastrukturvorhaben) folgende Pläne berücksichtigt und/oder Beiträge dazu geleistet werden? Bitte ordnen Sie die drei wichtigsten Pläne nach Wichtigkeit:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | Wichtigster Plan | Zweitwichtigster Plan | Drittwichtigster Plan |
| Nationale Energie- und Klimapläne |  |  |  |
| Nationale Luftreinhalteprogramme/ Luftqualitätspläne |  |  |  |
| Aktionspläne für den Lärmschutz |  |  |  |
| Bewirtschaftungspläne für  Flusseinzugsgebiete |  |  |  |
| Sonstige Pläne, bitte angeben |  |  |  |

6.a Bitte machen Sie genauere Angaben:

*höchstens 500 Zeichen*

Klicken oder tippen Sie hier, um Text einzugeben.

C. Maßnahmen bezüglich der Qualität und Resilienz der Infrastruktur

Der Klimawandel und das zunehmende Auftreten extremer Wetterereignisse stellen neue Herausforderungen für die Verkehrsinfrastruktur dar. Die Infrastruktur muss an diese neuen Gegebenheiten angepasst werden. Zudem stellen jüngste Unfälle wie der Brückeneinsturz in Genua die strukturelle Qualität unserer Infrastrukturen infrage. Ein neuer Ansatz bezüglich Inspektion und Instandhaltung ist nötig. Ferner haben Krisen wie die COVID-19-Pandemie gezeigt, wie wichtig nahtlose Transportketten für den Bevölkerungsschutz und offene Versorgungswege bei solchen Ereignissen sind. Um den offenen Zugang zu Infrastruktureinrichtungen und -dienstleistungen zu gewährleisten, sollten außerdem Erwägungen bezüglich des ausländischen Eigentums an der Infrastruktur angestellt werden.

7. Sollte die Infrastruktur des TEN-V-Netzes Ihrer Ansicht nach durch die Einführung bestimmter neuer Qualitätsparameter/-anforderungen in Bezug auf folgende Aspekte widerstandsfähiger gemacht werden:

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Stimme überhaupt nicht zu | Stimme eher nicht zu | Neutrale Einstellung | Stimme eher zu | Stimme voll und ganz zu | Keine Stellungnahme |
| \* Anpassung an den  Klimawandel  (Binnenwasserstraßen,  Straßen- und  Schieneninfrastruktur  in Küstenregionen  usw.) |  |  |  |  |  |  |
| \* Qualität der baulichen  Infrastruktur (z.B.  Brücken und Tunnel) |  |  |  |  |  |  |
| \* Bevölkerungsschutz  (z.B. Krisenvorsorge,  Unfälle oder andere  Naturkatastrophen und  vom Menschen  verursachte Katastrophen) |  |  |  |  |  |  |
| \* Sicherheit oder  öffentliche Ordnung  (z.B. militärische  Mobilität, Überprüfung  von Investitionen,  ausländisches  Eigentum z.B. an  Häfen und Terminals) |  |  |  |  |  |  |

7.a Gibt es Ihrer Ansicht nach weitere Maßnahmen in Bezug auf die Qualität und Resilienz der Infrastruktur, die in Betracht gezogen werden könnten?

*höchstens 500 Zeichen*

Klicken oder tippen Sie hier, um Text einzugeben.

7.b Falls Sie bei einer der oben genannten Kategorien „eher“ oder „voll und ganz“

zustimmen: Wie sollte dies Ihrer Meinung nach sichergestellt werden?

*höchstens 500 Zeichen*

Klicken oder tippen Sie hier, um Text einzugeben.

D. Maßnahmen bezüglich Innovation, Digitalisierung und Automatisierung

Die Digitalisierung des Verkehrssektors wird ein wichtiger Baustein der Dekarbonisierung des Verkehrssektors sein. Sie wird nicht nur eine effizientere Nutzung der bestehenden Infrastruktur ermöglichen, sondern auch zur Verbesserung der Dienste im Güter- und Personenverkehr beitragen (d.h. bei Verbindungen der „letzten Meile“, bei der Integration der Verkehrsträger usw.). Die Digitalisierung ist darüber hinaus essenziell für die Automatisierung der verschiedenen Verkehrsträger. In diesem Bereich werden die Unterschiede zwischen klassischen Infrastrukturen (Schiene, Straße, Wasserstraßen usw.), rollendem Material (Fahrzeugen) und Daten (die für die Nutzung der Infrastruktur benötigt werden oder bei deren Nutzung erhoben werden) immer weiter verschwimmen. Nicht zuletzt diente das TEN-V-Netz in der Vergangenheit als Zugpferd und als Testumgebung für die Einführung von Innovationen im Verkehrssektor, aus denen später ausgereifte Technologien wurden, die im großem Maßstab eingesetzt werden (z.B. ERTMS). Angesichts der vielen neuen Innovationen, die derzeit aufkommen, (Drohnen, Züge in Vakuumröhren usw.) muss diese Rolle des TEN-V-Netzes auch für die Zukunft gewährleistet werden.

8. Die Bewertung der TEN-V-Verordnung hat ergeben, dass die Art und Weise, wie Digitalisierung derzeit definiert und durch spezifische Ziele in der Verordnung unterstützt wird, nicht mehr ausreicht, um einen Beitrag zum Ziel der Dekarbonisierung des Verkehrssektors zu leisten und die Automatisierung zu ermöglichen. Darüber hinaus wurde festgestellt, dass größeres Augenmerk auf ein ausgewogenes Verhältnis zwischen den festen / langfristigen Anforderungen an die Infrastruktur und rasch voranschreitenden, auf industrielle Innovationen gestützten Entwicklungen gelegt werden muss.

*Bitte geben Sie in diesem Zusammenhang an, inwieweit Sie folgenden Aussagen zustimmen:*

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Stimme überhaupt nicht zu | Stimme eher nicht zu | Neutrale Einstellung | Stimme eher zu | Stimme voll und ganz zu | Keine Stellungnahme |
| \* Die in der TEN-V Verordnung  festgelegten  Anforderungen an  intelligente und digitale TEN-V-Komponenten sollten angepasst werden (z.B.  durch Integration  einschlägiger EU-weiter  Bestimmungen und Pläne, die seit 2013 angenommen wurden, etwa in Bereichen  wie dem Europäischen  Eisenbahnverkehrsleit-system (ERTMS) oder intelligenten  Verkehrssystemen (IVS) im Straßenverkehr). |  |  |  |  |  |  |
| \* Die digitalen Komponenten  (Hardware/Infrastruktur,  Fahrzeuge/rollendes Material/Daten) der verschiedenen  Verkehrsträger sollten in der TEN-V-Verordnung besser  definiert werden, um ihre Rolle als Wegbereiter  innovativer, nachhaltiger und  effizienter Dienste zu stärken. |  |  |  |  |  |  |
| \* Die TEN-V-Infrastruktur  (Straßen, Schienen,  Binnenwasserstraßen usw.) muss weiter ausgebaut werden (durch zusätzliche  Hardware, z.B. Sensoren oder Software, wie etwa  Sicherheitssysteme,  Netzkapazität usw.), um die künftige Automatisierung des  Verkehrs zu ermöglichen. |  |  |  |  |  |  |
| \* Die Überarbeitung der TENV-Verordnung sollte einen  zukunftsorientierten Rahmen mit Spielraum für die Integration aufkommender  Innovationen (Drohnen,  Züge in Vakuumröhren usw) im Verkehrssektor  gewährleisten. |  |  |  |  |  |  |

E. Mögliche politische Schwerpunkte

9. Im Rahmen der Folgenabschätzung wird die Kommission eine Reihe politischer Optionen für eine überarbeitete TEN-V-Verordnung prüfen. Zu diesen werden alle bzw. einige der in den vorstehenden Fragen erfragten Maßnahmen gehören. Die dabei einbezogenen politischen Optionen und Maßnahmen werden dann mit einem Referenzszenario verglichen, bei dem davon ausgegangen wird, dass die derzeitige Verordnung unverändert in Kraft bleibt. Im Folgenden stellen wir drei Schwerpunktbereiche für mögliche politische Optionen vor. Bitte ordnen Sie diese nach ihrer Eignung zum Erreichen der oben genannten Ziele, von geeignet bis ungeeignet.

**Schwerpunktbereich 1**: Schwerpunkt auf „traditioneller“ Infrastrukturentwicklung mit notwendigen Anpassungen der Netzgestaltung und Aktualisierung der grundlegenden Anforderungen an die Qualität der Infrastruktur im Einklang mit dem derzeitigen politischen TEN-V-Ansatz. Das sollte die Einbeziehung verbindlicher Anforderungen an die Lade- und Betankungsinfrastruktur für emissionsarme und emissionsfreie Fahrzeuge und Schiffe auf der Grundlage der Richtlinie 2014/94/EU über die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und ihrer laufenden Überarbeitung sowie die Einbeziehung anderer einschlägiger Initiativen mit einschließen. Man geht davon aus, dass dies ein kostenintensiver Ansatz ist, der dank seiner Ermöglichung des großflächigen Einsatzes sauberer Fahrzeuge und Schiffe einen wichtigen Beitrag zur Dekarbonisierung des Verkehrs darstellen kann.

**Schwerpunktbereich 2**: Stärkung des Konzepts der Infrastrukturqualität für das doppelte Ziel, a) effizientere und nachhaltigere Verkehrsdienste sowie eine bessere Verteilung auf die Verkehrsträger im Einklang mit den neuen Zielen der Gesamtverkehrspolitik zu ermöglichen und b) mit Blick auf die Herausforderungen Klimawandel, Sicherheit, militärische Mobilität und Bevölkerungsschutz ein widerstandsfähigeres TEN-V-Netz zu schaffen. Neben Auswirkungen der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe dürfte dieser Ansatz dank erheblicher Effizienzgewinne im Verkehrssystem insgesamt einen bedeutenden zusätzlichen Beitrag zur Dekarbonisierung leisten. Ferner wird erwartet, dass dies zu Verbesserungen in Bereichen wie Sicherheit oder Katastrophenvorsorge sorgt.

**Schwerpunktbereich 3**: Förderung von Digitalisierung und Innovation durch die TEN-V-Politik. Verglichen mit den anderen Schwerpunktbereichen wird die Dekarbonisierung hier aus einer anderen Richtung angestrebt, und zwar dadurch, dass digitalen und innovativen Lösungen höchste Priorität eingeräumt wird. Durch den Fokus auf intelligente und „weiche“ Lösungen ist zu erwarten, dass dies ein kosteneffizienter Ansatz ist, der die Dekarbonisierung des Verkehrssystems durch ein großes Potenzial für Effizienzsteigerungen unterstützen könnte. Zudem bietet der Ansatz enorme Chancen für die Schaffung neuer Arbeitsplätze und für eine enge Verbindung zwischen der TEN-V-Politik und Forschung und Innovation.

**Schwerpunktbereich 4**: eine Kombination verschiedener Elemente aus den oben genannten Gebieten.   
*Bitte erläutern Sie Ihre Antwort weiter unten.*

**Schwerpunktbereich** **5**: Keine der obigen Antworten.

*Bitte erläutern Sie Ihre Antwort weiter unten.*

Bitte ordnen Sie diese Schwerpunktbereiche nach ihrer Eignung zum Erreichen der oben genannten Ziele, von geeignet (1) bis ungeeignet (5).

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Schwerpunktbereich 1 |  |  |  |  |  |
| Schwerpunktbereich 2 |  |  |  |  |  |
| Schwerpunktbereich 3 |  |  |  |  |  |
| Schwerpunktbereich 4 |  |  |  |  |  |
| Schwerpunktbereich 5 |  |  |  |  |  |

Schwerpunktbereich 4, bitte erläutern

*Höchstens 500 Zeichen*

Klicken oder tippen Sie hier, um Text einzugeben.

Schwerpunktbereich 5 bitte erläutern

*Höchstens 500 Zeichen*

Klicken oder tippen Sie hier, um Text einzugeben.

Weitere Informationen

10. Falls Sie weitere Informationen oder Anmerkungen mit Bezug zu diesem Fragebogen hinzufügen möchten, können Sie dies hier tun.

*höchstens 3000 Zeichen*

Klicken oder tippen Sie hier, um Text einzugeben.

11. Sie können gerne ein kurzes Dokument hochladen, zum Beispiel zusätzliche Belege für Ihre Antworten oder ein Positionspapier. Die maximale Dateigröße beträgt 1 MB.

Wir weisen Sie darauf hin, dass das hochgeladene Dokument zusammen mit Ihren Antworten zum Fragebogen – dem wesentlichen Beitrag zu dieser öffentlichen Konsultation – veröffentlicht wird. Das Dokument soll zusätzliche Hintergrundinformation liefern, um Ihre Position besser zu verstehen.

*Zulässiges Dateiformat: pdf,txt,doc,docx,odt,rtf*