

**FRAGENKATALOG AN DAS DESIGNIERTE
KOMMISSIONSMITGLIED****Apostolos TZITZIKOSTAS****Nachhaltiger Verkehr und Tourismus****1. Allgemeine Befähigung, Einsatz für Europa und persönliche Unabhängigkeit**

Welche Aspekte Ihrer persönlichen Qualifikationen und Erfahrungen sind für Ihre künftige Tätigkeit als Mitglied der Kommission und für die Durchsetzung der allgemeinen Interessen der Union besonders relevant, insbesondere in Bezug auf das Ressort, für das Sie zuständig wären? Wie gedenken Sie zur Umsetzung der politischen Leitlinien der Kommission beizutragen? Wie gedenken Sie die durchgängige Berücksichtigung der Geschlechtergleichstellung umzusetzen und den Gleichstellungsaspekt in alle Politikbereiche Ihres Geschäftsbereichs einzubeziehen? Wie gedenken Sie die durchgängige Berücksichtigung der Anliegen junger Menschen umzusetzen?

Welche Garantien für Ihre Unabhängigkeit können Sie dem Parlament geben, und wie können Sie sicherstellen, dass durch Ihr vergangenes, derzeitiges und künftiges Handeln keine Zweifel daran aufkommen, wie Sie Ihr Amt in der Kommission ausüben?

Ich bin Regionalgouverneur, ehemaliger Parlamentarier, ehemaliger Präsident und derzeit Erster Vizepräsident des Europäischen Ausschusses der Regionen. Vor allem bin ich Europäer aus Überzeugung.

Ich fühle mich geehrt, mit dem Geschäftsbereich nachhaltiger Verkehr und Tourismus betraut zu werden. Dieses Ressort vereint zwei Sektoren, die enorme Synergien hervorbringen, aber auf ihrem Weg zu mehr Nachhaltigkeit und größerem Wohlstand auch mit ähnlichen Herausforderungen konfrontiert sind.

Während meiner Amtszeit als Gouverneur der griechischen Region Zentralmakedonien habe ich die Stadt Thessaloniki bei ihrem Wandel hin zu einer umweltfreundlicheren, intelligenteren, nachhaltigeren und erschwinglicheren städtischen Mobilität vorangebracht. Ich habe in meiner Region konkrete Maßnahmen zur Verringerung der Fahrzeugemissionen umgesetzt, indem zur Förderung der Nutzung von Elektrofahrzeugen und der aktiven Mobilität unter anderem neue Ladestationen eingerichtet und das Radwegenetz ausgebaut wurden. Darüber hinaus verwaltete ich EU-Mittel zur Modernisierung der Verkehrsinfrastruktur, die der Verknüpfung von Stadt und Land sowie der Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit dienen. Zudem habe ich meine Region erfolgreich als Top-Reiseziel in Griechenland gefördert und gleichzeitig Projekte unterstützt, mit denen in nachhaltigen Tourismus investiert wird. Darüber hinaus haben wir in Zusammenarbeit mit anderen lokalen und regionalen Interessenträgern neue See- und Luftverkehrsverbindungen eingerichtet, um die regionale Konnektivität und Bekanntheit zu unterstützen. Gleichzeitig bin ich dank meiner Erfahrung im Europäischen Ausschuss der Regionen zuversichtlich, dass ich effektiv dazu beitragen kann, die Kluft zwischen den europäischen, nationalen und regionalen Behörden zu überbrücken, um ein nachhaltiges, intelligentes und sicheres Verkehrssystem zu schaffen, das allen Bürgerinnen und Bürgern dient, diese verbindet und zudem sicherstellt, dass die EU ein führendes Reiseziel bleibt. Als Präsident des Europäischen Ausschusses der Regionen habe ich mich dafür eingesetzt, die Zusammenarbeit mit dem Europäischen Parlament und der Europäischen Kommission zu vertiefen und dabei Seite an Seite mit anderen Regional- und Kommunalpolitikerinnen und -politikern sowie den anderen europäischen Institutionen zusammenzuarbeiten. Ich bin zu der Überzeugung gelangt, dass wir viel mehr erreichen können, wenn wir geeint sind.

Dank meiner bisherigen Erfahrungen weiß ich sehr gut, wie wichtig die beiden Sektoren für unsere Union sind. Ich habe mit eigenen Augen gesehen, vor welchen Herausforderungen diese Sektoren im Alltag stehen. Ich weiß, wie wichtig der Verkehr für die abgelegenen Regionen der EU und für ihr Zugehörigkeitsgefühl zur EU ist. Ich habe auch gesehen, welche Auswirkungen die COVID-19-Pandemie auf den Tourismus und auf unsere Bürgerinnen und Bürger sowie auf unsere Unternehmen insgesamt hatte. Beide Sektoren verfügen über ein

enormes Potenzial, unseren Wohlstand zu mehren, ihren grünen und digitalen Wandel erfolgreich zu gestalten und unsere Lebensqualität zu erhalten. Meine bisherigen Erfahrungen und meine Tätigkeit vor Ort werden mir dabei helfen, politische Antworten zu konzipieren, die die Bürgerinnen und Bürger in den Mittelpunkt unserer Bemühungen rücken.

In den politischen Leitlinien der gewählten Präsidentin von der Leyen wurde ein neuer Plan für nachhaltigen Wohlstand und nachhaltige Wettbewerbsfähigkeit in Europa dargelegt. Ich möchte, dass Verkehr und Tourismus sowie die industriellen Ökosysteme dieser Sektoren hierbei im Rahmen ihres grünen und digitalen Wandels eine zentrale Rolle spielen. Ich werde alles in meiner Macht Stehende tun, damit der Verkehr und der Tourismus in Europa wettbewerbsfähiger, nachhaltiger und resilienter werden. Ich werde unermüdlich darauf hinarbeiten, die Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität und die EU-Tourismusagenda 2030 vollständig umzusetzen und voranzubringen.

Bei der Erfüllung dieser Aufgabe werde ich mich darauf konzentrieren, unsere Unternehmen und Mitgliedstaaten bei der Umsetzung zu unterstützen. Ich werde mich für die Stärkung des Verkehrsbinnenmarkts einsetzen und einen Investitionsplan für nachhaltigen Verkehr ausarbeiten, um den Übergang zu nachhaltigen Verkehrslösungen zu erleichtern. Ich werde den Aufbau der transeuropäischen Verkehrsinfrastruktur unterstützen und dafür sorgen, dass dabei digitale Instrumente, neue Technologien und Innovationen optimal eingesetzt werden. Ich werde auch alles daransetzen, die Stellung Europas als führendes Reiseziel zu erhalten und gleichzeitig die Nachhaltigkeit, Resilienz und Wettbewerbsfähigkeit des Sektors zu gewährleisten.

Ich werde unter der Federführung des Exekutiv-Vizepräsidenten für Kohäsion und Reformen arbeiten und mit anderen einschlägigen Exekutiv-Vizepräsidentinnen und -Vizepräsidenten und Kommissionsmitgliedern darauf hinarbeiten, den grünen und digitalen Wandel zu fördern und die Wettbewerbsfähigkeit des europäischen Verkehrs- und Tourismussektors zu steigern.

Ich sehe, dass bei den Beschäftigten im Verkehrssektor keine ausreichende Diversität gegeben ist. Der Verkehrssektor ist in der Tat nach wie vor einer der am stärksten von Männern dominierten Sektoren. Gleichzeitig altern die Beschäftigten im Verkehrssektor rasch, was es noch dringlicher macht, einen vielfältigeren Pool an Talenten für diesen Sektor zu gewinnen. Ich bin entschlossen, die durchgängige Berücksichtigung der Gleichstellung in der Verkehrspolitik sicherzustellen, insbesondere in Bezug auf Geschlecht und Alter, um die Herausforderungen im Verkehrssektor wirksam zu bewältigen, wie etwa den Personalmangel und die Notwendigkeit, dass Arbeitnehmer sich weiterbilden und umschulen müssen, um für den technologischen Wandel und die laufende Automatisierung und Digitalisierung gerüstet zu sein.

Insbesondere werde ich großen Wert darauf legen, die Plattform „Frauen im Verkehrssektor – EU-Plattform für den Wandel“ (Women in Transport-EU Platform for Change) und das Netz von Botschafterinnen und Botschaftern für Vielfalt im Verkehrssektor unterstützen. Ich beabsichtige auch, mit jungen Menschen einen regelmäßigen Dialog über ihre Erwartungen und die Herausforderungen, mit denen sie sich in Bezug auf Arbeitsplätze im Verkehrssektor konfrontiert sehen, zu führen, um ihre Erwartungen und Anliegen besser zu verstehen. Ich freue mich daher darauf, bereits in den ersten 100 Tagen meines Mandats einen Jugenddialog zu organisieren.

Ich bin mir der in den Verträgen (Artikel 17 Absatz 3 EUV, Artikel 245 und 339 AEUV) festgelegten Verpflichtungen voll und ganz bewusst und bekräftige meine Entschlossenheit, diesen Verpflichtungen uneingeschränkt nachzukommen, auch mit den höchsten ethischen Standards und unter Einhaltung des Verhaltenskodex für Kommissionsmitglieder. Meine im Verhaltenskodex für Kommissionsmitglieder vorgesehene Interessenerklärung steht vollständig öffentlich zur Verfügung und wird gegebenenfalls aktualisiert.

Ich verpflichte mich, Standpunkte und Situationen zu vermeiden, die meine Unabhängigkeit, Unparteilichkeit und Verfügbarkeit als Mitglied der Kommission infrage stellen könnten. Ich verpflichte mich, die Präsidentin der Kommission über jede Situation zu unterrichten, die zu einem Interessenkonflikt bei der Ausübung meines Amtes führen könnte.

Ich verpflichte mich ferner, die im Verhaltenskodex festgelegten Transparenzpflichten einzuhalten, indem ich mich nur mit Organisationen oder selbstständigen Einzelpersonen treffe, die im Transparenz-Register eingetragen sind.

2. Verwaltung des Geschäftsbereichs und Zusammenarbeit mit dem Europäischen Parlament

Können Sie zusagen, dass Sie das Parlament ordnungsgemäß über Ihre Tätigkeiten und die Tätigkeiten Ihrer Dienststellen informieren? Inwiefern sehen Sie sich gegenüber dem Parlament als rechenschaftspflichtig?

Welche konkreten Zusagen können Sie uns geben, was Ihre Zusammenarbeit mit dem Parlament bzw. Ihre Anwesenheit sowohl in den Ausschüssen als auch im Plenum anbelangt und was Transparenz, Kooperation und wirksame Folgemaßnahmen zu den Standpunkten des Parlaments und Aufforderungen zur Vorlage von Gesetzgebungsinitiativen betrifft? Sind Sie im Hinblick auf geplante Initiativen und laufende Verfahren bereit, dem Parlament gleichberechtigt mit dem Rat zeitnah Informationen zu übermitteln und Einsicht in Unterlagen zu gewähren?

Vorbehaltlich meiner Bestätigung als Kommissar werde ich die volle politische Verantwortung für die im Mandatsschreiben an mich vom 17. September dargelegten Tätigkeiten im Bereich nachhaltiger Verkehr und Tourismus übernehmen. Ich werde meine Aufgaben in uneingeschränkter Zusammenarbeit mit den anderen Mitgliedern des Kollegiums der Kommissionsmitglieder und im Einklang mit den von der Präsidentin festgelegten Arbeitsmethoden und unter uneingeschränkter Achtung des Kollegialitätsprinzips wahrnehmen. Ich werde meine Kolleginnen und Kollegen eng in die Entwicklung, Annahme und Umsetzung politischer Initiativen einbeziehen, die für die Umsetzung der politischen Leitlinien von Präsidentin von der Leyen, die dem Europäischen Parlament im Juli vorgelegt wurden, erforderlich sind.

Ich glaube, dass es für das effektive Funktionieren des institutionellen Systems der EU und für die Effizienz und Legitimität der Entscheidungsfindung in der EU auf die interinstitutionelle Zusammenarbeit ankommt. Mein Handeln in diesem Bereich wird von Grundprinzipien wie Offenheit, gegenseitigem Vertrauen, Effizienz und regelmäßigem Informationsaustausch inspiriert und geleitet. Ich werde die Bestimmungen der Rahmenvereinbarung von 2010 und der Interinstitutionellen Vereinbarung über bessere Rechtsetzung von 2016 unterstützen und uneingeschränkt einhalten. Mir ist bewusst, dass das Europäische Parlament und der Rat als die beiden gesetzgebenden Organe gleichbehandelt werden müssen.

Ich bin fest entschlossen, dafür zu sorgen, dass meine Interaktion mit dem Europäischen Parlament offen, transparent und konstruktiv ist. Ich möchte eine Beziehung gegenseitigen Vertrauens aufbauen. Ich werde mich für die Teilnahme an allen einschlägigen Ausschusssitzungen, Trilog-Gesprächen und Aussprachen im Plenum, die für meinen Geschäftsbereich relevant sind, zur Verfügung stellen. Ich werde mit dem Europäischen Parlament und den zuständigen Ausschüssen in allen Phasen des politischen Entscheidungsprozesses und des politischen Dialogs zusammenarbeiten. Wann immer dies erforderlich ist, werde ich mich an Verfahren nach Artikel 225 AEUV beteiligen.

Sollte ich als Kommissar bestätigt werden, werde ich konstruktive Beziehungen mit dem Ausschuss für Verkehr und Tourismus (TRAN), dem Ausschuss für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit (ENVI) und gegebenenfalls anderen Ausschüssen aufbauen und für einen regelmäßigen Informationsfluss sorgen. Ich glaube auch an eine transparente, direkte und regelmäßige Kommunikation mit den Ausschussmitgliedern. Ich stehe bei Bedarf für bilaterale Treffen zur Verfügung. Ich werde dafür sorgen, dass die von Mitgliedern des Europäischen Parlaments an die Kommission gerichteten Fragen zu Themen, die in meinen Zuständigkeitsbereich fallen, zeitnahe und aussagekräftige Antworten erhalten. Ich werde bereit sein, bei Bedarf vor dem Plenum und den Ausschüssen des Europäischen Parlaments zu erscheinen.

Ebenso bin ich fest entschlossen, dafür zu sorgen, dass das Europäische Parlament gut über die wichtigsten Phasen internationaler Verhandlungen, die möglicherweise in meinen Zuständigkeitsbereichen aufgenommen werden, sowie über andere wichtige Ereignisse informiert wird.

Ich bin fest entschlossen, gemeinsam mit dem Europäischen Parlament und dem Rat mehr Transparenz während des gesamten Gesetzgebungsverfahrens zu schaffen. Ich werde die in der Rahmenvereinbarung und der Interinstitutionellen Vereinbarung über bessere Rechtsetzung festgelegten Transparenzbestimmungen, auch die, die sich auf die zu Beginn des Mandats anstehende mehrjährige Programmplanung beziehen, umsetzen. Ich werde auch die sehr hohen Transparenzstandards der Kommission für Treffen mit Interessenvertretern einhalten. Ich verpflichte mich, die Agenda für bessere Rechtsetzung umzusetzen und dafür zu sorgen, dass die in meinen Zuständigkeitsbereich fallenden politischen Vorschläge auf Konsultationen von Sachverständigen und der Öffentlichkeit beruhen. Ich werde mich bemühen, neue Wege und Ideen zu finden, wie sich Bürgerinnen und Bürger sowie die Zivilgesellschaften in der Europäischen Union, insbesondere unsere Jugend, besser einbringen können. Wir müssen die partizipative Demokratie fördern, damit die Bürgerinnen und Bürger gut informiert sind und in unseren politischen Entscheidungsprozess einbezogen werden. Ich werde aktiv gegen Desinformation

vorgehen und mich darum bemühen, zeitnah und klar die Maßnahmen der Kommission zu kommunizieren, aber auch ebenso aufmerksam denjenigen zuzuhören, die davon betroffen sind.

Ebenso verpflichte ich mich, dafür zu sorgen, dass die Beziehungen zur Generaldirektion Mobilität und Verkehr und zu anderen Kommissionsdienststellen auf Loyalität, Vertrauen, Transparenz, einem wechselseitigen Informationsfluss und gegenseitiger Unterstützung beruhen.

Fragen des Ausschusses für Verkehr und Tourismus

3. In ihrem Mandatsschreiben an das künftige für nachhaltigen Verkehr und Tourismus zuständige Kommissionsmitglied hat Kommissionspräsidentin Ursula von der Leyen dargelegt, dass dessen Aufgabe darin bestehen wird, das Verkehrswesen innerhalb der Union wettbewerbsfähiger, nachhaltiger und widerstandsfähiger gegen künftige Schocks zu machen sowie sicherzustellen, dass der Verkehr sicher, barrierefrei und für alle Bürgerinnen und Bürger der EU erschwinglich ist. Wie sähen Ihre Strategie und Ihre Prioritäten – auch in Bezug auf konkrete Rechtsvorschriften – aus, um diese Aufgabe zu erfüllen? Und welchen Zeitrahmen würden Sie dafür ansetzen? Worin bestehen Ihrer Ansicht nach die dringendsten Herausforderungen, und wie gedenken Sie diese anzugehen?

Der Verkehr ist eine Grundvoraussetzung für die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Wirtschaft und des Binnenmarkts. Zudem ist er für mich nicht nur ein eigenständiger und wichtiger Wirtschaftszweig, sondern auch ein wesentlicher Katalysator für andere Wirtschaftstätigkeiten, nicht zuletzt für den Tourismus. Gleichzeitig ist der Verkehrssektor von entscheidender Bedeutung, um unsere Klimaziele für 2030 und Klimaneutralität bis 2050 zu erreichen. Dies macht auch deutlich, dass die Verkehrspolitik nicht in einem Vakuum stattfinden kann und sollte. Im Einklang mit dem mir von der gewählten Präsidentin Ursula von der Leyen übertragenen Mandat werde ich im Falle meiner Bestätigung sehr eng mit dem Exekutiv-Vizepräsidenten für Kohäsion und Reformen und allen anderen Mitgliedern des Kollegiums der Kommissionsmitglieder zusammenarbeiten, um sicherzustellen, dass wir unsere Politik kohärent gestalten und dabei das Potenzial des Verkehrs- und Mobilitätssektors voll ausgeschöpft wird, damit wir unsere Ziele der Wettbewerbsfähigkeit, Nachhaltigkeit und Widerstandsfähigkeit der EU-Wirtschaft erreichen.

Ich glaube, dass die von der Europäischen Kommission im Dezember 2020 angenommene Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität einen ehrgeizigen Plan für die EU-Verkehrspolitik darstellt und für die kommenden Jahre weitgehend gültig bleiben wird. Die drei Säulen der Strategie, nämlich der Übergang zu emissionsfreier Mobilität, die Schaffung einer nahtlosen, sicheren und effizienten Konnektivität und die Verwirklichung eines widerstandsfähigeren einheitlichen europäischen Verkehrsraums, stehen im Einklang mit meiner Vision für die Zukunft des europäischen Verkehrs. Ich beabsichtige, die bereits begonnenen Arbeiten fortzusetzen und rasch Fortschritte bei den vorrangigen Maßnahmen der neuen Kommission im Bereich nachhaltiger Verkehr und Tourismus zu erzielen.

Dabei wird der Schwerpunkt meiner Arbeit auf einem Verkehrssystem liegen, das in der Lage ist, die Wettbewerbsfähigkeit unserer Unternehmen und die Konnektivität unserer Bürgerinnen und Bürger zu unterstützen und gleichzeitig Klima und Umwelt zu schonen. Dieses Ziel kann nur durch weitere Anstrengungen erreicht werden, den grünen und den digitalen Wandel des Sektors erfolgreich zu vollziehen, bahnbrechende Innovationen voranzutreiben und sicherzustellen, dass der Verkehr in Europa sicher, zugänglich und erschwinglich ist und dies auch weiterhin bleibt. Gleichzeitig muss der EU-Verkehrssektor, einschließlich seiner industriellen Ökosysteme, in der Lage sein, weltweit zu konkurrieren, exogene Schocks jeglicher Art zu antizipieren, entsprechend Vorsorge zu treffen und sich rasch von Störungen zu erholen. Dabei geht es um Naturkatastrophen, geopolitische Spannungen oder umfassendere Störungen der Wirtschaft, wie wir sie während der COVID-19-Pandemie erlebt haben. Zudem muss der Sektor die Verteidigung und Sicherheit Europas und damit beispielsweise eine größere militärische Mobilität unterstützen.

Vor uns liegen zahlreiche Herausforderungen, wie Mario Draghi und Enrico Letta deutlich gemacht haben. Sie reichen von massivem Investitionsbedarf bis hin zur Fragmentierung der Rechtsvorschriften, vom Arbeits- und Fachkräftemangel bis hin zu ungleichen Wettbewerbsbedingungen mit Drittländern.

Zunächst werde ich Maßnahmen ergreifen, um unseren Sektor beim Übergang zu unseren nachhaltigen und digitalen Zielen zu unterstützen und seine Wettbewerbsfähigkeit durch die Beseitigung von Hindernissen zu stärken. In diesem Sinne beabsichtige ich, einen Investitionsplan für nachhaltigen Verkehr vorzulegen, um Investitionen in Lösungen zur Dekarbonisierung des Verkehrs auszuweiten und zu priorisieren, und ich werde einen EU-Aktionsplan für die Automobilindustrie sowie eine neue Industriestrategie für den maritimen Sektor

ausarbeiten. Diese Initiativen sind entscheidend, um den Wettbewerbsvorteil unseres industriellen Ökosystems beizubehalten. Darüber hinaus werde ich einen Plan speziell zum Ausbau des Hochgeschwindigkeitsschieneverkehrs zur Verknüpfung der Haupt- und Großstädte der EU, auch mit Nachtzügen, vorlegen. Um die Verkehrsverlagerung weiter zu unterstützen und grenzüberschreitendes Reisen zu fördern, werde ich zwei Initiativen vorlegen: eine Verordnung über einheitliche digitale Buchungs- und Ticketdienste für die Schiene, die die bestehenden Verpflichtungen in diesem Bereich ergänzt und verbessert, sowie eine Initiative für multimodale digitale Mobilitätsdienste, um unseren Bürgerinnen und Bürgern die Entscheidung für nachhaltigere Reiseoptionen zu erleichtern. Darüber hinaus werde ich die Ausarbeitung einer umfassenden Strategie für die Häfen der EU koordinieren, um deren Sicherheit, Nachhaltigkeit und Wettbewerbsfähigkeit zu verbessern. Vorbehaltlich meiner Bestätigung und der Zustimmung des übrigen Kollegiums der Kommissionsmitglieder ist es mein Ziel, diese Initiativen so früh wie möglich während meiner Amtszeit vorzulegen.

Zweitens wird die Verbesserung der Verkehrssicherheit im Vordergrund meiner Arbeit stehen. Wir müssen unsere Fahr- und Fluggäste und Beschäftigten im Verkehrssektor schützen, indem wir die EU-Verkehrssicherheitsstandards in der gesamten EU und über alle Verkehrsträger hinweg vollständig umsetzen, die uns zur Verfügung stehenden Instrumente zur Unterstützung und Stärkung der Aufsicht über die nationalen Sicherheitsbehörden verbessern sowie die Einführung intelligenter Technologien und Infrastrukturverbesserungen, die unsere Verkehrssysteme sicherer machen können, fördern. Ich beabsichtige, zu Beginn meiner Amtszeit das Paket zur Straßenverkehrssicherheit vorzulegen, mit dem die Funktionsweise wichtiger Sicherheits- und Emissionskontrollsysteme in Fahrzeugen verbessert und gegen Kilometerstandbetrug vorgegangen wird.

Drittens werde ich mich darauf konzentrieren, sicherzustellen, dass der wesentliche Teil des geltenden EU-Besitzstands im Verkehrsbereich wirksam und konsequent umgesetzt und durchgesetzt wird. Schließlich hängen entscheidende politische Ziele – von einem fairen Wettbewerb über hohe Sozial-, Umwelt- und Sicherheitsstandards bis hin zu einem wirksamen Fahr- und Fluggastenschutz – vollständig davon ab, dass die vereinbarten Vorschriften in der gesamten Union uneingeschränkt angewandt werden. Ohne einen Schwerpunkt auf Umsetzung und Durchsetzung wird ein echter Binnenmarkt für Verkehrsdienste nur ein Wunsch bleiben. Im Rahmen dieser Arbeit werde ich die Ansichten und Erfahrungen aller betroffenen Interessenträger und Verwaltungen aufmerksam anhören und Umsetzungsdialoge führen. Ich werde dem Europäischen Parlament und dem Rat regelmäßig darüber Bericht erstatten. Ich werde keine Mühe scheuen, beispielsweise durch die bestmögliche Nutzung digitaler Lösungen Vereinfachungen zu fördern und den Regelungsaufwand für unsere Unternehmen und öffentliche Verwaltungen zu verringern, wo dies erforderlich ist.

Viertens hat der sich rasch verändernde geopolitische Kontext in den letzten Jahren die Bedeutung einer stabilen Nachbarschaft und solider internationaler Beziehungen noch deutlicher gemacht. Gemeinsam mit dem für Erweiterung zuständigen Kommissionsmitglied werde ich im Falle meiner Bestätigung eine aktive Erweiterungsagenda verfolgen, um die Integration der Kandidatenländer in die Verkehrssysteme der EU voranzubringen. Mein Schwerpunkt wird hier auf dem Ausbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V), der Verbesserung unserer physischen Verbindungen und der Unterstützung der Angleichung der Rechtsvorschriften der Kandidatenländer an unsere EU-Vorschriften liegen. Schlussendlich wird der Verkehr für die erfolgreiche Integration dieser Länder in den Binnenmarkt und die Kohäsion von entscheidender Bedeutung sein. Ich werde auf bessere Verbindungen und eine bessere Zusammenarbeit mit unseren anderen internationalen Partnern und Verbündeten hinarbeiten, damit uns effiziente und wirksame Logistikk Routen für unsere wichtigen Lieferungen und Ausfuhren zur Verfügung stehen und um die in der EU angewandten Standards und Verfahren weltweit bekannt zu machen. Ich bin fest davon überzeugt, dass viele der vor uns liegenden Herausforderungen nur bewältigt werden können, wenn wir uns über unsere Grenzen hinaus engagieren. Daher werde ich durch die Förderung unserer höchsten Sicherheits-, Sozial- und Umweltstandards dafür Sorge tragen, dass die EU in den einschlägigen internationalen Foren und gegenüber unseren wichtigsten internationalen Partnern eine führende Rolle spielt.

Ich werde mich auch dafür einsetzen, die Interessen des europäischen Verkehrssektors und seiner industriellen Ökosysteme zu verteidigen, unter anderem durch eine verstärkte Umsetzung bestehender Abkommen mit Drittstaaten (z. B. Luftverkehrsabkommen) und durch die Verfolgung neuer, für beide Seiten vorteilhafter Handelsabkommen und Partnerschaften.

Um diese politischen Ziele zu erreichen, werde ich mit dem Europäischen Parlament und dem Rat zusammenarbeiten, um die legislativen Verhandlungen über die ausstehenden Initiativen abzuschließen, die für die Wettbewerbsfähigkeit, Sicherheit und Nachhaltigkeit unseres Sektors von entscheidender Bedeutung sind.

Dazu gehören Initiativen, die darauf abzielen, die regulatorische Fragmentierung des EU-Binnenmarkts für Verkehr anzugehen, die Sicherheit im Straßen- und im Seeverkehr zu verbessern und weitere Anreize für nachhaltige Verkehrslösungen zu schaffen.

Nicht zuletzt benötigt der Verkehr in Europa Investitionen in noch nie da gewesenem Umfang. Diese reichen von dem Hauptziel, unser TEN-V-Netz – unser Verkehrsrückgrat – zu vollenden, die Infrastruktur der EU widerstandsfähiger gegen Naturkatastrophen oder feindselige Handlungen zu machen und durch Maßnahmen zur Verbesserung der militärischen Mobilität einen Beitrag zur europäischen Verteidigung und Sicherheit zu leisten, über die Einführung innovativer Lösungen und die Modernisierung unserer Flotten, die Erleichterung von Investitionen in nachhaltige Kraftstoffe und Technologien zur Dekarbonisierung des Sektors bis hin zu einer intelligenteren Organisation unserer städtischen Mobilität.

4. Welche Maßnahmen würden Sie sowohl in Bezug auf die Umsetzung bzw. Anpassung bestehender Rechtsvorschriften als auch im Hinblick auf neue Gesetzgebungsvorschläge ergreifen, um dafür zu sorgen, dass die EU ihre Klimaschutzziele im Bereich Verkehr erreicht? Wie würden Sie vorgehen, um gleiche Wettbewerbsbedingungen für alle europäischen Verkehrsunternehmen, die Wettbewerbsfähigkeit des europäischen Verkehrssektors sowie hochwertige und attraktive Arbeitsplätze in der Union sicherzustellen?

Schätzungen zufolge wird es erforderlich sein, die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen um 90 % und den Anteil erneuerbarer Energien im Verkehrssektor auf 94 % zu erhöhen, um bis 2050 Klimaneutralität zu erreichen. Im Einklang mit der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität werde ich mich dafür einsetzen, alle Verkehrsträger nachhaltiger zu gestalten, den Zugang der Bürgerinnen und Bürger zu verfügbaren und erschwinglichen nachhaltigen Verkehrs- und Mobilitätsoptionen zu verbessern und zu erleichtern und den Bürgerinnen und Bürgern sowie Unternehmen passende Anreize zu bieten, damit sie fundierte Entscheidungen treffen können. Sollte ich als Kommissar bestätigt werden, werde ich gemeinsam mit den zuständigen Exekutiv-Vizepräsidenten bzw. -Vizepräsidentinnen sowie den für Klima, Netto-Null- und Sauberes Wachstum sowie Energie und Wohnungswesen zuständigen Kommissionsmitgliedern daran arbeiten, unsere gemeinsamen Nachhaltigkeitsziele zu erreichen, was nur durch unsere enge Zusammenarbeit und die Koordinierung zwischen unseren jeweiligen Politikbereichen möglich sein wird.

Der allgemeine politische Rahmen wurde bereits in der vorherigen Amtszeit der Kommission geschaffen, und ich bin zuversichtlich, dass diese Vorschriften allen Interessenträgern die notwendige Planungssicherheit bieten, ihre Investitionen und ihren Übergang zu saubereren Lösungen fortzusetzen. Gleichzeitig müssen wir verstärkt daran arbeiten, technologieneutral die richtigen Voraussetzungen zu schaffen. Insbesondere müssen wir sicherstellen, dass nachhaltige Energiequellen für alle Verkehrssektoren in ausreichendem Maß verfügbar und erschwinglich sind. Vorbehaltlich meiner Bestätigung als Kommissionsmitglied werde ich dies auch im Rahmen der regelmäßigen Dialoge mit den Interessenträgern machen, um zu erörtern, wie die Umsetzung vor Ort bestmöglich vorgenommen werden kann.

Zu diesem Zweck möchte ich zunächst einen Investitionsplan für nachhaltigen Verkehr vorlegen. Aufbauend auf dem Clean Deal für die Industrie würden darin Maßnahmen ermittelt, mit denen die Energiewende im Verkehr wirksam unterstützt und Investitionen in die Erzeugung und Bereitstellung nachhaltiger Kraftstoffe in Europa, insbesondere für die Luftfahrt und den Seeverkehr, sowie der Zugang zu Strom für den Verkehr gefördert werden. Ich werde die Fortschritte beim vereinbarten Einsatz nachhaltiger Flug- und Schiffskraftstoffe sorgfältig überwachen und bewerten, damit unsere Vorschriften zur Erreichung der gewünschten Ziele führen, und ich werde nicht zögern, bei Bedarf mögliche Anpassungen vorzunehmen.

Der Klimawandel ist ein globales Problem, das globale Lösungen erfordert. In Abstimmung mit den Mitgliedstaaten werde ich mit der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) und der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) zusammenarbeiten, um den Weg für eine ebenso ehrgeizige globale Agenda zu ebnen. Dies ist auch von entscheidender Bedeutung, um gleiche Wettbewerbsbedingungen und die Wettbewerbsfähigkeit der weltweit tätigen europäischen Luftfahrt- und Seeverkehrsunternehmen zu gewährleisten und auf globaler Ebene Fortschritte bei unseren Nachhaltigkeits- und Dekarbonisierungszielen im Verkehrssektor zu erzielen (siehe meine Antworten auf Frage 6).

Zweitens werde ich, um den Kraftverkehr auf einen stabilen Dekarbonisierungspfad zu bringen, den raschen Aufbau einer nutzerfreundlichen Lade- und Betankungsinfrastruktur in ganz Europa überwachen, die Entwicklungen in den Mitgliedstaaten genau beobachten und bis 2027 eine Überprüfung der Verordnung über die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe vorbereiten, um etwaige Mängel zu beheben. Ich werde mit dem für Energie und Wohnungswesen zuständigen Kommissionsmitglied zusammenarbeiten, damit wir den Ausbau der

Verkehrs- und Energieinfrastruktur aufeinander abstimmen, der angesichts des künftig steigenden Strombedarfs im Verkehrssektor, auch von schweren Nutzfahrzeugen, notwendig sein wird. Außerdem beabsichtige ich zu prüfen, wie ein schnellerer Übergang zu emissionsfreien Fahrzeugen, auch in Unternehmensflotten, gefördert werden kann (siehe auch die Antwort auf die Anfrage des ENVI-Ausschusses).

Parallel dazu werde ich darauf hinarbeiten, Investitionen in die und den Ausbau der Schieneninfrastruktur und der Hochgeschwindigkeitsschienenverkehrsdienste zu erhöhen sowie die Zufriedenheit der Fahrgäste durch einheitliche digitale Buchungs- und Ticketdienste in ganz Europa zu verbessern, um eine stärkere Nutzung der Schiene als nachhaltiger Verkehrsträger zu fördern (siehe meine Antwort auf Frage 3). Gleichzeitig werde ich die europäischen Städte bei der Ausarbeitung von Plänen für eine nachhaltige städtische Mobilität unterstützen, in deren Mittelpunkt der öffentliche Verkehr und eine sichere aktive Mobilität stehen. Darüber hinaus werde ich die Umsetzung der Europäischen Erklärung zum Radverkehr mit einem ausführlichen Bericht, den ich bereits im nächsten Jahr vorlegen werde, weiterverfolgen.

Ich werde mich auch dafür einsetzen, den Verkehrsbinnenmarkt der EU zu stärken, ein effizientes Verkehrsinfrastrukturnetz aufzubauen und innovative Verkehrslösungen zu fördern (siehe meine Antworten auf die Fragen 1 und 4). All dies sind Bereiche, in denen die EU noch viel Spielraum für eine Effizienzsteigerung und Wachstumspotenzial hat, und die gleichzeitig zu Emissionseinsparungen führen können.

Die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Verkehrsunternehmen hängt von der Verfügbarkeit von qualifiziertem und geschultem Personal ab. Wir müssen dringend den derzeitigen Arbeitskräftemangel in der Branche angehen und auf die Herausforderungen im Zusammenhang mit der Umschulung und Weiterbildung der Beschäftigten reagieren. 2024 wurde eine Empfehlung zu den Instrumenten zum Umgang mit den Auswirkungen von Automatisierung und Digitalisierung auf die Beschäftigten im Verkehrssektor angenommen. Ich werde mit nationalen Behörden und einschlägigen Interessenträgern zusammenarbeiten, damit diese ihre Bemühungen intensivieren, dass die Beschäftigten über die erforderlichen Kompetenzen verfügen, um sich an neue Technologien und Innovationen in den Bereichen Nachhaltigkeit und Digitalisierung anzupassen. Darüber hinaus werde ich in enger Zusammenarbeit mit der Exekutiv-Vizepräsidentin für Menschen, Kompetenzen und Vorsorge die Arbeit der im Rahmen des Kompetenzpakts groß angelegten Partnerschaften im Automobilssektor sowie im Schiffbau und in der Schifffahrtstechnik unterstützen.

Eine weitere entscheidende Möglichkeit zur Behebung des derzeitigen Arbeitskräftemangels ist die Verbesserung der Arbeitsbedingungen unserer Beschäftigten im Verkehrssektor. Ergänzend zu den Initiativen, die die Exekutiv-Vizepräsidentin für Menschen, Kompetenzen und Vorsorge zur Förderung hochwertiger Arbeitsplätze vorlegen wird – wie z. B. den Fahrplan für hochwertige Arbeitsplätze – werde ich konkret die Bemühungen zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen unserer Beschäftigten im Verkehrssektor fortsetzen. Die EU verfügt über eine ganze Reihe von Sozialvorschriften, die das Wohlergehen unserer Fahrerinnen und Fahrer, Besatzungen und sonstigen Beschäftigten im Verkehrssektor zum Ziel haben. Meine Priorität wird es sein, die Umsetzung und Durchsetzung dieser nach wie vor uneinheitlichen Vorschriften zu verbessern. Zu den wichtigsten Arbeitsbereichen gehören hier die Umsetzung von Vorschriften zur Verbesserung der Arbeits- und Ruhebedingungen von Fahrerinnen und Fahrern, die Unterstützung der Einrichtung sicherer und geschützter Parkplätze sowie Sensibilisierungsmaßnahmen für Arbeits- und Sozialrechte und Pflichten von (mobilen) Beschäftigten unter Berücksichtigung der Merkmale jedes Verkehrsträgers. Wir müssen mehr Frauen und junge Beschäftigte für Verkehrsberufe gewinnen.

Bei all diesen Punkten bleibt eines klar: Der Übergang zu einer nachhaltigeren Mobilität muss mit der notwendigen Konnektivität und der Erschwinglichkeit des Verkehrs einhergehen. Dies ist besonders dringlich, da der Verkehr bereits jetzt durchschnittlich 12,5 % des Budgets der privaten Haushalte in der EU ausmacht. Um die negativen sozialen Auswirkungen zu bewältigen, werde ich den Mitgliedstaaten nahelegen, den Verkehrs- und Mobilitätsbedürfnissen bei der Ausarbeitung ihrer Klima-Sozialpläne gebührend Rechnung zu tragen, und ich beabsichtige, ihnen durch die Ausarbeitung von Empfehlungen zur Bekämpfung und Verhinderung von „Mobilitätsarmut“ dabei zu helfen. Damit werde ich einen Beitrag zur Arbeit der Exekutiv-Vizepräsidentin für Menschen, Kompetenzen und Vorsorge im Rahmen der EU-Strategie zur Bekämpfung der Armut leisten.

5. Dem Draghi-Bericht zufolge könnten eine bessere Infrastruktur und bessere Dienstleistungen sowie ein effizienteres Schienenverkehrs- und Binnenschifffahrtsmanagement weiteres Wachstum anregen und dazu beitragen, Verkehrsstörungen in den Griff zu bekommen und der steigenden Nachfrage gerecht zu werden. Die Überlastung des Straßennetzes kostet die EU jährlich schätzungsweise rund 230 Milliarden Euro. Zudem besteht derzeit über alle Verkehrsträger hinweg ein anhaltender Mangel an qualifizierten Arbeitskräften. Was gedenken Sie zu unternehmen, um die Ziele der Verkehrsverlagerung und der Multimodalität sowohl im Personen- als auch

im Güterverkehr im Einklang mit der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität zu erreichen und dem Arbeitskräftemangel in der Verkehrsbranche entgegenzuwirken? Wie würden Sie in diesem Zusammenhang sicherstellen, dass ein effizienterer Schienen- und Binnenschiffsverkehr (man beachte, dass der Binnenschiffsverkehr im Mandatsschreiben keine Erwähnung findet) ein integraler Bestandteil dieser Strategie bleibt? Welche konkreten legislativen Maßnahmen gedenken Sie in Bezug auf die Multimodalität zu ergreifen, um den multimodalen Verkehr effizienter, barrierefrei und für die EU-Bürgerinnen und -Bürger erschwinglich zu gestalten? Welchen Zeitrahmen würden Sie hierfür ansetzen?

Die Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität bietet eine klare Vision für einen nachhaltigeren Verkehr und enthält wichtige Meilensteine im Zusammenhang mit der Notwendigkeit, die Nutzung nachhaltigerer Verkehrsträger zu erhöhen, wie z. B. die deutliche Steigerung des Hochgeschwindigkeitsschienen- und Schienengüterverkehrs und die verstärkte Nutzung des Binnenschiffs- und des Kurzstreckenseeverkehrs. Um diese Meilensteine zu erreichen, müssen die Kommission, die nationalen und lokalen Behörden sowie sonstige Interessenträger ihre Anstrengungen erhöhen.

Im Falle meiner Bestätigung als Kommissionsmitglied möchte ich sicherstellen, dass die Kommission eine führende Rolle übernimmt. Vorrangig möchte ich einen ehrgeizigen Plan zum Ausbau des Hochgeschwindigkeitsschienenverkehrs zur Verknüpfung der Haupt- und Großstädte der EU ausarbeiten, und zwar durch die wirksame Umsetzung unserer TEN-V-Politik und die Beseitigung der zahlreichen verbleibenden Hindernisse für eine bessere Konnektivität aller europäischen Schienenverkehrsdienste, zu denen die mangelnde Interoperabilität, z. B. bei der Signalgebung, und der unzureichende Einsatz sonstiger digitaler Technologien zählen. Diese Maßnahmen werden auch zu besseren Verbindungen, einschließlich Nachtzügen, und einem moderneren und flexibleren Schienengüterverkehr beitragen, wodurch alle Regionen Europas angemessen bedient werden können. Da der Schienenverkehr durch eine starke und vielfältige Eisenbahnzulieferindustrie sowie kompetente Arbeitskräfte unterstützt werden muss, werde ich mich auch auf die Förderung von Lösungen konzentrieren, die zu einem besseren Funktionieren des europäischen Schienenverkehrssystems beitragen sollen.

Die Umsetzung und Durchsetzung des vierten Eisenbahnpakets bleibt nach wie vor von entscheidender Bedeutung, um das Angebot an Schienenverkehrsdiensten für unsere Bürgerinnen und Bürger zu verbessern.

Wie oben erläutert beabsichtige ich auch, so bald wie möglich eine Initiative einzuleiten, um multimodale Ticketdienste anzugehen, unter anderem durch eine Verordnung über einheitliche digitale Buchungs- und Ticketdienste bis Ende 2025, die bestehende Verpflichtungen in diesem Bereich ergänzt und verbessert, sowie durch eine Initiative für multimodale digitale Mobilitätsdienste, um den Zugang zu Reiseoptionen im Schienenverkehr zu erleichtern und den Schutz der Fahrgäste zu verbessern.

Darüber hinaus werden die Verbesserung der Konnektivität im Schienenverkehr durch die Modernisierung der Infrastruktur und neue grenzüberschreitende Verbindungen sowie eine bessere Integration des Schienennetzes mit anderen Verkehrsträgern zentrale Tätigkeitsbereiche darstellen. Der Behandlung der aktuellen Fragen im Zusammenhang mit dem Zertifizierungssystem für Triebfahrzeugführerinnen und -führer wird ebenfalls große Bedeutung beigemessen (siehe meine Antworten auf Frage 2 zum Thema Arbeitskräftemangel).

Für eine wirksame Multimodalität sollte auch die wichtige Rolle, die andere kollektive Verkehrsträger wie öffentliche Verkehrsmittel, geteilte Mobilität und Reisebusse spielen, nicht vergessen werden, und ihr Übergang zu mehr Nachhaltigkeit sollte erleichtert werden. Die wirksame Nutzung und Umsetzung von Plänen für eine nachhaltige städtische Mobilität, Investitionen in eine nachhaltige und sichere städtische Verkehrsinfrastruktur und die Förderung aktiver Verkehrsträger werden entscheidend sein, damit unser multimodales Verkehrssystem nachhaltiger und effizienter wird und die Verkehrsüberlastung auf städtischen Straßen abnimmt.

Im Bereich der Binnenschifffahrt werde ich mich auf die Umsetzung des Aktionsplans NAIADES III konzentrieren, um den Transport von Gütern vermehrt auf die Binnenschifffahrt zu verlagern. Ich werde besonders darauf achten, die Schiffbarkeit im gesamten Netz weiterhin sicherzustellen, und ich werde den Sektor hin zu emissionsfreien Schiffen und Häfen führen. Gleichzeitig werde ich darauf hinarbeiten, digitale Lösungen zu fördern, um die Effizienz des Sektors zu steigern und seine Integration in die Logistikkette zu verbessern. In diesem Zusammenhang ist es von wesentlicher Bedeutung, dass das Europäische Parlament und der Rat eine Einigung über die vorgeschlagene Überarbeitung der Richtlinie über harmonisierte Binnenschifffahrtsweginformationen (RIS) erzielen.

Ich werde mich für eine Steigerung des intermodalen Güterverkehrs einsetzen, der die Umwelleistung und Energieeffizienz des Schienenverkehrs, des Kurzstreckenseeverkehrs und der Binnenschifffahrt mit der

Flexibilität des Gütertransports auf der Straße verbindet. Dies ist das vielversprechendste und dynamischste Marktsegment des Güterverkehrs. Ich werde alles daransetzen, um eine ehrgeizige Einigung über die vorgeschlagene Überarbeitung der Richtlinie über den kombinierten Güterverkehr zu erzielen.

Ich werde mich auch auf den papierlosen Verkehr konzentrieren, um die Hindernisse für den intermodalen Verkehr weiter abzubauen und die Verwaltungsverfahren in anderen Bereichen zum Nutzen sowohl der Unternehmen als auch der Bürgerinnen und Bürger zu vereinfachen. Diese Arbeit wird die bestehenden Instrumente wie elektronische Frachtbeförderungsinformationen (eFTI) und das europäische Umfeld zentraler Meldeportale für den Seeverkehr (EMSW), von denen nach ihrer vollständigen Umsetzung erhebliche Effizienzgewinne im Güterverkehr und im Logistiksektor erwartet werden, ergänzen und darauf aufbauen.

Darüber hinaus müssen wir die Verbraucherinnen und Verbraucher stärken, die zunehmend sauberere Produkte und Dienstleistungen verlangen. In diesem Zusammenhang zähle ich auf die Zusammenarbeit des Europäischen Parlaments und des Rates bei der Einigung über die vorgeschlagene Initiative CountEmissionsEU, die es ermöglicht, einen gemeinsamen Rahmen für die Berechnung der Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten festzulegen. Das bevorstehende Kennzeichnungssystem, mit dem Fluggäste über die Umweltleistung von Flügen informiert werden – und das sich aus der Umsetzung der Initiative ReFuelEU Aviation ergibt – wird in dieser Hinsicht ebenfalls nützlich sein.

Ich werde mit nationalen Behörden und einschlägigen Interessenträgern zusammenarbeiten, um ihre Bemühungen dahin gehend zu intensivieren, dass die Beschäftigten über die erforderlichen Kompetenzen verfügen, um sich an neue Technologien und Innovationen in den Bereichen Nachhaltigkeit und Digitalisierung anzupassen, und dabei auch mit der Exekutiv-Vizepräsidentin für Menschen, Kompetenzen und Vorsorge zusammenarbeiten.

6. Das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V) soll nach seiner Vollendung im Jahr 2050 ein jährliches BIP-Wachstum von 467 Mrd. EUR mit sich bringen, aber es dürfte Investitionen in Höhe von 845 Mrd. EUR nötig machen. Bislang haben die Kommission und die Mitgliedstaaten keinen umfassenden Plan zur Sicherung der Finanzierung vorgelegt. Wie würden Sie sicherstellen, dass der Ausbau des TEN-V-Netzes, insbesondere im Rahmen der zukünftigen Verordnung über die Fazilität „Connecting Europe“ und des nächsten mehrjährigen Finanzrahmens (MFR), angemessen finanziert wird? Wie könnte die Kommission Anreize für private Investitionen schaffen, um die Finanzierungslücke zu schließen, und welche Maßnahmen würden Sie vorschlagen, um öffentlich-private Partnerschaften zu fördern?

Mein Hauptziel wird es sein, die Konnektivität Europas während meiner Amtszeit erheblich zu verbessern – sowohl innerhalb der EU als auch mit unseren Nachbarn und mit der übrigen Welt. So unterstützen wir einen funktionierenden Binnenmarkt und damit den freien Waren-, Dienstleistungs- und Personenverkehr. Die gleiche Leichtigkeit, mit der sich Reisende und Beschäftigte innerhalb ihres Mitgliedstaats bewegen können und Waren innerhalb eines Mitgliedstaats befördert werden, muss auch innerhalb der Union möglich sein.

Die überarbeitete Verordnung zur Festlegung von Leitlinien für das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V) enthält die Zielvorgabe, das Kernnetz des Transeuropäischen Netzes bis zum Jahr 2030 zu vollenden. Es kommt also darauf an, in den kommenden fünf Jahren Fortschritte bei der Vollendung des Kernnetzes zu erzielen und zu zeigen, dass wir Ergebnisse liefern können. In diesem Zusammenhang werde ich die Umsetzung dieser und anderer Bestimmungen dieser Verordnung sehr genau verfolgen. In Zusammenarbeit mit den TEN-V-Koordinatoren, den Mitgliedstaaten und dem Europäischen Parlament werde ich für eine angemessene Überwachung der Fortschritte und eine bessere Koordinierung mit den Mitgliedstaaten und den zuständigen Behörden sorgen. Zudem werde ich auch darauf hinwirken, dass wir nicht nur beim Kernnetz, sondern auch beim erweiterten Kernnetz und beim Gesamtnetz Fortschritte erzielen, damit keine Region zurückgelassen wird. Dies ist nicht nur für die Verbesserung des territorialen – und sozialen – Zusammenhalts in der EU von entscheidender Bedeutung, sondern auch für die Stärkung unseres Binnenmarkts.

Mit der überarbeiteten TEN-V-Verordnung wurden unsere Verkehrskorridore auf die Ukraine und Moldau ausgedehnt und damit die Grundlage für die längerfristige Anbindung der beiden Länder an die EU geschaffen. Gleichzeitig wurde unser Verkehrsnetz nun auf den westlichen Balkan ausgedehnt, was dazu beitragen wird, die Region schneller in unseren europäischen Verkehrsmarkt zu integrieren. Mein Schwerpunkt wird die praktische Umsetzung dieser Pläne sein. Zugleich verpflichte ich mich, die kritischen Arbeiten an den Solidaritätskorridoren fortzusetzen, damit gut funktionierende alternative Logistikrouten zwischen der EU und der Ukraine (und Moldau) über Binnenwasserstraßen, Straßen und das Schienennetz bereitstehen.

Die Vollendung des TEN-V-Netzes wird erhebliche Investitionen erfordern: allein für das Kernnetz sind Investitionen in Höhe von schätzungsweise rund 515 Mrd. EUR erforderlich. Dank der Mittel aus der Fazilität „Connecting Europe“ im Rahmen des derzeitigen mehrjährigen Finanzrahmens konnten Fortschritte bei der Lückenschließung wichtiger grenzüberschreitender Verbindungen erzielt werden, auch konnte sich die EU nach der Pandemie schneller erholen. Ich werde eng mit dem für Haushalt, Betrugsbekämpfung und Öffentliche Verwaltung zuständigen Kommissionsmitglied zusammenarbeiten, um sicherzustellen, dass der nächste mehrjährige Finanzrahmen den Herausforderungen Rechnung trägt, denen sich der Verkehrssektor, insbesondere bei fehlenden grenzüberschreitenden Verbindungen und bei der militärischen Mobilität umfangreicher Truppen- und Materialbewegungen gegenübersehen.

Gleichzeitig werde ich die Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten und den lokalen Behörden fortsetzen, damit sich unsere gemeinsam vereinbarten Ziele in deren eigenen Haushalten und Investitionsplänen voll und ganz wiederfinden. Wir müssen zudem Finanzierungsmöglichkeiten über den öffentlichen Sektor hinaus ausloten, weshalb ich daran arbeiten werde, innovative Finanzierungsquellen zu entwickeln und dabei beispielsweise auf den positiven Erfahrungen mit der Kombination aus Zuschüssen und Darlehen im Rahmen der Infrastrukturfazilität für alternative Kraftstoffe aufbaue. Ich werde insbesondere mit der Europäischen Investitionsbank und der Europäischen Bank für Wiederaufbau und Entwicklung zusammenarbeiten, um sicherzustellen, dass deren Darlehensstrategien den dringendsten politischen Erfordernissen entsprechen. Es bedarf auch weiterer Überlegungen darüber, wie die sehr robuste und ausgereifte Projektpipeline zu den europäischen Verkehrskorridoren für langfristige Investitionen privater Akteure und Fonds an Attraktivität gewinnen kann. Nicht zuletzt werde ich die Mitgliedstaaten dazu drängen, die Dauer bis zur Erteilung von Genehmigungen zu verkürzen und den Verwaltungsaufwand für die Beteiligung privater Partner zu verringern.

7. Wie beabsichtigen Sie, im Einklang mit der Europäischen Agenda für den Tourismus 2030 und mit der Erklärung von Palma aus dem Jahr 2023 die Widerstandsfähigkeit, Nachhaltigkeit und Wettbewerbsfähigkeit der Tourismusbranche zu fördern und zugleich für wirtschaftliches Wachstum und eine bessere Lenkung der Tourismusströme im Einklang mit den Bedürfnissen der lokalen Bevölkerung zu sorgen? Würden Sie im Rahmen der Verhandlungen über den nächsten MFR für die seit Langem bestehende Forderung des Ausschusses für Verkehr und Tourismus nach einer eigenen Haushaltslinie für den Bereich Tourismus eintreten?

Zunächst ist es mir eine Ehre, im Falle meiner Bestätigung das für nachhaltigen Tourismus zuständige Mitglied der Kommission zu sein. Ich beabsichtige, dieser Entscheidung von Präsidentin von der Leyen Substanz zu geben, um daraus ein vollwertiges europäisches Politikfeld zu gestalten.

Von nachhaltigem Tourismus gehen positive Impulse aus – sowohl für die europäische Wirtschaft als auch für regionale und lokale Gemeinschaften in ganz Europa. In diesem dynamischen industriellen Ökosystem sind mehr als 3 Millionen KMU vertreten. Zudem wertet der Sektor unser gemeinsames Natur- und Kulturerbe auf und trägt zum wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalt der Regionen, auch der abgelegeneren oder benachteiligten Regionen, bei. Allerdings konzentriert sich der Tourismus auch stark auf bestimmte Regionen und steht vor einer Reihe von Herausforderungen, die er mit dem Verkehr gemeinsam hat – vom Klimawandel bis hin zum Arbeitskräftemangel. Ich glaube, dass die EU ihre weltweite Position als Reiseziel Nummer eins behaupten, jedoch gleichzeitig dafür sorgen muss, dass der Tourismus nachhaltiger und ausgewogener wird und das Wohlergehen der lokalen Gemeinschaften nicht aus den Augen verliert.

Ich bin entschlossen, entsprechend der Vereinbarung der Mitgliedstaaten im Rahmen der EU-Agenda für den Tourismus 2030, einen resilienten, nachhaltigen und wettbewerbsfähigen Tourismussektor zu fördern. Auch wenn mit den Vereinbarungen, Zielen und Zuständigkeiten klar ist, wohin die Reise geht, müssen wir die Synergien, die zwischen verschiedenen Politikbereichen der EU und insbesondere mit dem Verkehr bestehen, meines Erachtens besser nutzen, um den Tourismus effektiver zu unterstützen und zu bewerben. Darum werde ich, sollte ich als Kommissar bestätigt werden, nach einer umfassenden Konsultation der einschlägigen Interessenträger, einschließlich lokaler und regionaler Behörden, eine Strategie zur schnelleren Umsetzung der Agenda vorlegen, in der auch mit wirtschaftlichen Argumenten für einen resilienten und wettbewerbsfähigen Tourismus geworben wird. Ich werde die Tourismusbranche bei ihren Bemühungen unterstützen, die Umweltauswirkungen zu verringern und neue, umweltfreundlichere Geschäftsmodelle zu entwickeln. Ich werde Unternehmen und insbesondere KMU ermutigen, sich für anerkannte und zuverlässige Nachhaltigkeitskonzepte sowie -siegel zu entscheiden, mit denen sie wiederum ihre Wettbewerbsfähigkeit erhöhen und der Nachfrage im Tourismus nachkommen können. Gleichzeitig werde ich Spitzenleistungen fördern, unter anderem durch die Weiterführung der Auszeichnungen „Europäische Hauptstadt des intelligenten Tourismus“ und „Green Pioneer of Smart Tourism“.

Die europäischen Reiseziele müssen für eine ausgewogene Steuerung der Tourismusströme gerüstet sein. Ich schlage vor, sie weiterhin durch einen effektiven Wissensaustausch, Peer-Learning und den Austausch bewährter Verfahren zu unterstützen, um insbesondere den Druck auf Tourismus-Hotspots zu verringern, Präventivmaßnahmen anzuwenden, das Bewusstsein für ein verantwortungsvolles Tourismusverhalten zu schärfen und die lokale Bevölkerung in Aufbau und Umsetzung nachhaltiger Tourismusmodelle einzubeziehen. In der Erklärung des Rates von Palma aus dem Jahr 2023 wurde die soziale Nachhaltigkeit des Tourismus als zentrales Thema hervorgehoben. Diese ist auch ein wichtiger Punkt des Übergangspfads für den Tourismus. Ich werde die Reiseziele weiterhin bei ihren Vorbereitungen zur Bewältigung des Klimawandels unterstützen.

Für eine optimale Steuerung der Tourismusströme je nach Reiseziel werden auch Daten eine wichtige Rolle spielen. In diesem Zusammenhang richtet die Kommission einen Datenraum für den Tourismus ein, der es Tourismusakteuren, darunter auch den Reisezielen, ermöglicht, genauere und fundiertere Entscheidungen zu treffen.

Noch ist die EU-Unterstützung für den Tourismus auf verschiedene EU-Förderprogramme verteilt. Die Vorarbeiten zum nächsten mehrjährigen Finanzrahmen bieten die Gelegenheit, den EU-Haushalt einfacher, gezielter und reaktionsfähiger zu gestalten. Ich werde hierbei mit dem für Haushalt, Betrugsbekämpfung und Öffentliche Verwaltung zuständigen Kommissionsmitglied zusammenarbeiten.

Darüber hinaus muss mehr getan werden, um die Akteure des Tourismus-Ökosystems für die insbesondere für KMU bestehenden Fördermöglichkeiten zu sensibilisieren. Ich werde auf den laufenden Arbeiten aufbauen, damit unseren Tourismusunternehmen und Kulturstätten die Suche nach Fördermöglichkeiten erleichtert wird – auf europäischer, aber auch auf nationaler und regionaler Ebene.

Fragen des Ausschusses für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit

8. Emissionen aus dem Verkehrssektor machen fast ein Viertel der gesamten Treibhausgasemissionen in der Europäischen Union aus. Damit ist der Verkehrssektor der einzige große Wirtschaftszweig, dessen Emissionen auf EU-Ebene seit 1990 angestiegen sind. Aus diesem Grund muss dringend weiter daran gearbeitet werden, dass alle Teilbereiche der Branche zur Dekarbonisierung beitragen und dass der passende Rahmen dafür geschaffen wird. Die im Rahmen des Transformationsprozesses notwendigen Veränderungen bringen zahlreiche Herausforderungen mit sich. So muss beispielsweise die Infrastruktur ein stetig zunehmendes Transportvolumen aufnehmen, die Nutzung nachhaltiger alternativer Kraftstoffe muss ausgeweitet werden, und die Herstellung von Batterien muss gefördert werden. Mit welchen verbesserten grundlegenden Voraussetzungen, spezifischen Schritten, Fristen und Rechtsinstrumenten möchten Sie auf eine Strategie für nachhaltigen Verkehr hinwirken, die zum wirtschaftlichen Wachstum, zur Arbeitsplatzsicherheit und zur Wettbewerbsfähigkeit in der Union beiträgt und mit der zugleich sichergestellt wird, dass die im Rahmen des europäischen Grünen Deals für das Jahr 2030 festgelegten Ziele erreicht werden und dass die Union Klimaneutralität erlangt? Wie würden Sie – in Zusammenarbeit mit dem designierten Kommissionsmitglied für Klima, Netto-Null-Emissionen und Sauberes Wachstum – dafür sorgen, dass die Union eine Vorbildfunktion einnimmt, wenn es darum geht, sich international verstärkt dafür einzusetzen, dass die Treibhausgasemissionen im Schiffs- und Luftverkehr weltweit reduziert werden? Welche konkreten Maßnahmen würden Sie im Rahmen des EU-Aktionsplans für die Automobilindustrie vorsehen? Welche Rechtsnatur und welcher Zeitplan sind für den angekündigten Vorschlag zu sauberen Unternehmensflotten vorgesehen?

Es ist unbestritten, dass sich der EU-Verkehrssektor im Hinblick auf eine klimaneutrale Zukunft wandeln muss. Ich werde auf der Grundlage der bisher vereinbarten Rechtsvorschriften meine Bemühungen an den bereits in der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität dargelegten Zielen ausrichten. Konkret werde ich mich auf die rasche Einführung emissionsfreier Fahrzeuge konzentrieren sowie darauf, dass nachhaltige Kraftstoffe und Technologien sowohl verfügbar als auch erschwinglich sind, der Infrastrukturausbau zügig vorankommt und verstärkt nachhaltigere Verkehrsträger eingesetzt werden. Für mich ist dieser Wandel nicht nur eine ökologische Notwendigkeit. Ich sehe darin auch eine wirtschaftliche Chance für Europa. Die EU kann ihre Vorreiterrolle bei der technologischen Innovation stärken, indem sie den weltweiten Übergang zu einem nachhaltigen Verkehr anführt. Diese Führungsrolle wird auch ihre Wettbewerbsposition stärken, das Wachstum ankurbeln und Arbeitsplätze in Europa sichern.

Der Rechtsrahmen für die Verringerung der Emissionen des Sektors wurde bereits weitgehend durch das Paket „Fit für 55“, das Paket für eine effiziente und grüne Mobilität und das Paket zur Ökologisierung des Güterverkehrs festgelegt. Jetzt müssen wir dem Taten folgen lassen. Zunächst werde ich mich daher auf die Zusammenarbeit mit den beiden gesetzgebenden Organen konzentrieren, um eine Einigung über die Vorschläge zu erzielen, bei denen

das bisher noch nicht gelungen ist. Hierunter fallen wichtige Initiativen zur Schaffung von Anreizen für emissionsfreie schwere Nutzfahrzeuge, zur intensiveren Nutzung der Eisenbahninfrastruktur, zur Förderung intermodaler Verkehrsdienste und zur Schaffung eines Rahmens für die Bewertung und den Vergleich der Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten. Ich werde auch dafür sorgen, dass alle mit diesen Paketen geschaffenen Instrumente rasch und wirksam umgesetzt werden.

Der Erfolg der Bemühungen der EU hängt von einer Reihe grundlegender Voraussetzungen ab. Die EU muss ihre Verkehrsinfrastruktur verbessern und zukunftssicher machen, ihren Verkehrsbinnenmarkt weiter stärken, Investitionen erleichtern, Technologien wie effizientere Batterien und emissionsfreie Antriebsstränge fördern und die Effizienz des Verkehrssystems durch digitale Lösungen steigern. Es wird bei unserer Arbeit darauf ankommen, dafür zu sorgen, dass deutlich mehr Strom aus erneuerbaren Quellen und erschwingliche nachhaltige Kraftstoffe zugänglich sind. Ich werde mit dem für Energie und Wohnungswesen zuständigen Kommissionsmitglied zusammenarbeiten, damit wir den Ausbau der Verkehrs- und Energieinfrastruktur aufeinander abstimmen, der angesichts des künftig steigenden Strombedarfs im Verkehrssektor, auch von schweren Nutzfahrzeugen, notwendig sein wird. Gleichzeitig werde ich darauf hinarbeiten, die Produktion und den Vertrieb von erneuerbaren und CO₂-armen Kraftstoffen für den Verkehr auszubauen, die insbesondere in den schwer zu dekarbonisierenden Bereichen der Luftfahrt und des Seeverkehrs benötigt werden.

Wir müssen uns stärker darum bemühen, unsere Umweltziele erfolgreich mit den sozialen und wirtschaftlichen Erfordernissen des Verkehrs, d. h. mit Konnektivität und Erschwinglichkeit, in Einklang zu bringen. Wir müssen zudem alle verfügbaren Instrumente nutzen, damit Europas Wohlstand und industrielle Stärke gut unterstützt werden. Dies werden, im Einklang mit dem Mandat, das mir die gewählte Präsidentin Ursula von der Leyen erteilt hat, die Schwerpunkte meiner Arbeit sein.

Ein weiterer Aspekt, auf den es ankommen wird, ist die bessere Verfügbarkeit und Qualität nachhaltiger Verkehrsoptionen. In diesem Zusammenhang werde ich die Förderung des Schienenverkehrs fortsetzen – sowohl des Personen- als auch des Güterverkehrs. Dies umfasst einen ehrgeizigen Plan zum Ausbau des Hochgeschwindigkeitsschienenverkehrs zur Verknüpfung der Haupt- und Großstädte der EU sowie einen Vorschlag für eine Verordnung über einheitliche digitale Buchungs- und Ticketdienste zur Ergänzung und Verbesserung der bestehenden Verpflichtungen in diesem Bereich, die ich beide zu Beginn meiner Amtszeit vorlegen will (siehe meine Antworten auf Frage 2). Zudem werde ich die gesetzgebenden Organe dabei unterstützen, eine ehrgeizige Einigung über den Vorschlag der Kommission für eine Verordnung über die Nutzung von Kapazitäten der Eisenbahninfrastruktur zu erzielen.

Da der Verkehr seinem Wesen nach international ist, kann und darf die EU selbstverständlich nicht allein handeln. Dies gilt nicht nur für die wirksame Begrenzung der Erderwärmung im Einklang mit den Zielen des Übereinkommens von Paris, sondern auch mit Blick auf gleiche Wettbewerbsbedingungen für unsere Unternehmen. Wir müssen die Führungsrolle der EU beim Klimaschutz aufrechterhalten. Ich werde in vollem Umfang mit dem für Klima, Netto-Null- und Sauberes Wachstum zuständigen Kommissionsmitglied kooperieren, um sicherzustellen, dass die EU hier mit einer Stimme spricht und bei den weltweiten Bemühungen zur Verringerung der globalen Treibhausgasemissionen, insbesondere im Luft- und Seeverkehr, vorangeht.

Unter der Schirmherrschaft der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) geben in der Luftfahrt das langfristige Netto-Null-Ziel und der Globale Rahmen für nachhaltige Flugkraftstoffe, CO₂-ärmere Flugkraftstoffe und andere sauberere Energien für die Luftfahrt die Richtung vor und bilden eine solide Grundlage für unsere fortgesetzten weltweiten Bemühungen. Es wird darauf ankommen, dass der vereinbarte Rahmen auch Ergebnisse hervorbringt. Sollte ich als Kommissar bestätigt werden, werde ich mich dafür einsetzen, die Vorschriften und die Umsetzung des Systems zur Verrechnung und Reduzierung von Kohlenstoffdioxid für die internationale Luftfahrt (CORSIA) zu stärken, um sicherzustellen, dass es weltweit greifbare Vorteile für das Klima bringt. Dazu gehört auch eine Bewertung, ob das System ausreichend auf die Ziele des Übereinkommens von Paris abgestimmt ist. Gleichzeitig werde ich bei unserer Zusammenarbeit mit Drittländern und im Rahmen der ICAO keine Mühe scheuen, um die Entwicklung von Strategien und Projekten für nachhaltige Flugkraftstoffe zu unterstützen, und werde dabei auf den wegweisenden Erfahrungen mit der „ReFuelEU Aviation“-Verordnung und den Außenhilfe- und Kooperationsprogrammen der EU, einschließlich Global Gateway, aufbauen.

2025 wird ein entscheidendes Jahr für die weltweiten Klimaschutzbemühungen im Seeverkehr sein. Vorbehaltlich meiner Bestätigung als Kommissar werde ich mich darauf konzentrieren, dass die Internationale Seeschiffahrtsorganisation (IMO) ehrgeizige mittelfristige Maßnahmen zur Verringerung der Treibhausgasemissionen vereinbart. Dabei soll sichergestellt werden, dass die vereinbarten Maßnahmen die Einführung emissionsfreier Kraftstoffe in der Schifffahrt fördern und zu einer stetigen Verringerung der

Treibhausgasemissionen des Sektors führen und der Rahmen den Bedürfnissen der Entwicklungsländer Rechnung trägt. Zugleich werde ich Anstrengungen unternehmen, um die kurzfristigen Maßnahmen zur Senkung von Treibhausgasemissionen zu verstärken und Projekte zu unterstützen, die darauf abzielen, den Preisunterschied zwischen emissionsfreien und konventionellen Kraftstoffen weltweit zu verringern.

Der globale Wandel des Verkehrssektors ist eine Chance für die jetzigen und künftigen europäischen Industrieführer. Dies gilt ganz besonders für die europäische Automobilindustrie. Sollte ich als Kommissar bestätigt werden, werde ich auf dem Clean Deal für die Industrie aufbauen und einen Aktionsplan für die Automobilindustrie entwickeln, um sicherzustellen, dass die EU weltweit führend bleibt und eine starke europäische Produktionsbasis aufrechterhält. Handlungsbedarf besteht in der gesamten Wertschöpfungskette: von kritischen Rohstoffen bis zur Ladeinfrastruktur. Wir müssen dafür sorgen, dass die EU sowohl mit Blick auf das Betanken als auch das Laden über die erforderliche Infrastruktur verfügt und die Automatisierung sowie Daten vollumfänglich nutzen kann. Die Ziele, die wir letztlich mit den Maßnahmen erreichen wollen, sind klar: unsere Industrie und die in ihr tätigen Menschen zu stützen, unsere Abhängigkeiten und Schwachstellen zu verringern und den Sektor so aufzustellen, dass er das doppelte Ziel des nachhaltigen und digitalen Wandels auch erreicht. Ähnliche Ziele müssen für die Branchen Luftfahrt, Eisenbahn, Schiffbau und Seeschifffahrt verfolgt werden. Ich werde mit allen einschlägigen Mitgliedern des Kollegiums der Kommissionsmitglieder zusammenarbeiten, um dies im Rahmen des Clean Deal für die Industrie zu erreichen.

Ein nachhaltiger Wandel erfordert nicht nur Maßnahmen zur Unterstützung unserer industriellen Basis. Er erfordert auch Maßnahmen, um nachhaltige Mobilität zu einer erschwinglichen und zugänglichen Option für alle Bürgerinnen und Bürger zu machen. In diesem Zusammenhang werde ich die Umsetzung des Fonds für einen gerechten Übergang und des Klima-Sozialfonds unterstützen und Leitlinien zum Thema Mobilitätsarmut ausarbeiten. Bei einer Bestätigung als Kommissar werde ich mit den anderen Kommissionsmitgliedern, den Mitgliedstaaten und dem Europäischen Parlament zusammenarbeiten, damit für Verbraucherinnen und Verbraucher sowie Unternehmen angemessene Anreize zum Kauf europäischer Elektrofahrzeuge gesetzt werden. Im Einklang mit meinem Mandatsschreiben werde ich zur Ankurbelung der Nachfrage Vorschläge für saubere Unternehmensflotten ausarbeiten.