RAT DER EUROPÄISCHEN UNION

Brüssel, den 28. März 2012 (10.04)
(OR. en)

8047/12

Interinstitutionelles Dossier: 2011/0294 (COD)

TRANS 95
ECOFIN 284
ENV 229
RECH 96
CODEC 777

BERATUNGSERGEBNISSE

erstellt vom	Generalsekretariat
für die	Delegationen
Nr. Vordok.:	7537/12 TRANS 77 ECOFIN 243 ENV 201 RECH 85 CODEC 633
Nr. Komm.dok.:	15629/3/11 TRANS 276 ECOFIN 688 ENV 778 RECH 336 CODEC 1699 REV 3
Betr.:	Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes – *Allgemeine Ausrichtung*

Der Rat (Verkehr, Telekommunikation und Energie) hat sich auf seiner Tagung am 22. März 2012 auf eine allgemeine Ausrichtung zu dem eingangs genannten Vorschlag (siehe Anlage I) verständigt.

ANLAGE I

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes

(Text von Bedeutung für den EWR)[1]

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 172,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses[2],

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen[3],

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

---

1 Die allgemeine Ausrichtung zu dieser Verordnung greift dem Ergebnis der Beratungen über den CEF-Vorschlag nicht vor.

2 ABl. C …, S. .

3 ABl. C …, S. .

[(1) Die Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 1996 über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes[4] wurde aus Gründen der Klarheit durch den Beschluss Nr. 661/2010/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Juli 2010 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes[5] neugefasst.

(2) Die Planung, der Aufbau und der Betrieb transeuropäischer Verkehrsnetze dienen wichtigen Unionszielen wie dem reibungslosen Funktionieren des Binnenmarktes und der Stärkung des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts; es wird insbesondere auch bezweckt, die nahtlose und nachhaltige Mobilität von Personen und Gütern und die Erreichbarkeit aller Regionen der Union zu gewährleisten.

(3) Diese konkreten Ziele sollten insbesondere durch die ressourcenschonende Verknüpfung und die Interoperabilität zwischen den nationalen Verkehrsnetzen erreicht werden.

(4) Die Zunahme des Verkehrsaufkommens führt in den internationalen Verkehrskorridoren vermehrt zu Überlastungen. Zur Gewährleistung der internationalen Mobilität von Gütern und Personen ist es daher notwendig, die Kapazität des transeuropäischen Verkehrsnetzes und die Ausnutzung dieser Kapazität zu optimieren und falls nötig zu erweitern, indem etwaige Infrastrukturengpässe beseitigt und Lücken in den Infrastrukturverbindungen innerhalb der Mitgliedstaaten und zwischen ihnen geschlossen werden.

(5) Wie im Weißbuch "Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem"[6] dargelegt, kann die Effizienz und Effektivität des Verkehrs durch eine bessere netzweite Integration der verschiedenen Verkehrsträger in Bezug auf Infrastrukturen, Informationsflüsse und Verfahren noch erheblich gesteigert werden.

---

4 ABl. L 228 vom 9.9.1996, S. 1.
5 ABl. L 204 vom 5.8.2010, S. 1.
6 KOM(2011) 144 endg.

(6) Das Weißbuch sieht die Einführung verkehrsbezogener Informations- und Kommunikationstechnik vor, um durch verbesserte Güterverkehrslogistik, Ortung und Verfolgung von Gütern sowie optimierte Fahrpläne und Verkehrsflüsse ein verbessertes und integriertes Verkehrsmanagement zu erreichen und die Verwaltungsverfahren zu vereinfachen. Da solche Maßnahmen die effiziente Verwaltung und Nutzung von Verkehrsinfrastrukturen fördern, sollten sie in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen.

(7) Die Politik für das transeuropäische Verkehrsnetz muss der Entwicklung der Verkehrspolitik und der Eigentumsverhältnisse bei Infrastrukturen Rechnung tragen. In der Vergangenheit waren hauptsächlich die Mitgliedstaaten mit der Errichtung und Unterhaltung von Verkehrsinfrastrukturen befasst. Heute spielen aber andere Stellen, auch private Unternehmen, ebenfalls eine wichtige Rolle bei der Verwirklichung eines multimodalen transeuropäischen Verkehrsnetzes, darunter beispielsweise Infrastrukturbetreiber, Konzessionäre oder Hafen- und Flughafenbehörden.

(8) Das transeuropäische Verkehrsnetz besteht zu einem großen Teil aus vorhandenen Infrastrukturen. Diese vorhandenen Infrastrukturen werden von unterschiedlichen öffentlichen und privaten Stellen betrieben. Um die Ziele der neuen Politik für das transeuropäische Verkehrsnetz vollständig zu erreichen, müssen einheitliche Infrastrukturanforderungen in einer Verordnung festgelegt werden, damit sie von allen, die Verantwortung für die Infrastruktur des transeuropäischen Verkehrsnetzes tragen, eingehalten werden.

(9) Das transeuropäische Verkehrsnetz sollte am besten im Zuge eines Zwei-Ebenen-Konzepts aufgebaut werden, das ein Gesamtnetz und ein Kernnetz umfasst, wobei diese beiden Ebenen die höchste Stufe der Infrastrukturplanung innerhalb der Union darstellen.

(10) Das Gesamtnetz sollte ein europaweites Verkehrsnetz bilden, das die Erreichbarkeit aller Regionen in der Union, auch der abgelegenen Gebiete und der Gebiete in äußerster Randlage sicherstellt, wie dies auch mit der integrierten Meerespolitik[7] angestrebt wird, und den Zusammenhalt zwischen ihnen stärkt. Die Leitlinien sollten die Anforderungen an die Infrastruktur des Gesamtnetzes vorgeben, damit bis 2050 ein hochwertiges unionsweites Verkehrsnetz entsteht.

(11) Das Kernnetz sollte vorrangig festgelegt und innerhalb des vom Gesamtnetz vorgegebenen Rahmens bis 2030 verwirklicht werden. Es sollte das Rückgrat der Entwicklung eines multimodalen Verkehrsnetzes bilden und den Ausbau des Gesamtnetzes insgesamt vorantreiben. Dabei sollten die Maßnahmen der Union auf jene Bestandteile des transeuropäischen Verkehrsnetzes konzentriert werden, die den größten europäischen Mehrwert schaffen, nämlich insbesondere grenzüberschreitende Abschnitte, fehlende Verbindungen, multimodale Anschlusspunkte und große Engpässe.

(12) Im Hinblick auf einen koordinierten und termingerechten Aufbau des Gesamtnetzes und des Kernnetzes, wodurch die größtmöglichen Netzvorteile erzielt werden können, sollten die beteiligten Mitgliedstaaten dafür sorgen, dass die Vorhaben von gemeinsamen Interesse bis 2030 bzw. bis 2050 abgeschlossen werden.

(13) Es ist notwendig, Vorhaben von gemeinsamem Interesse festzulegen, die zur Fertigstellung des transeuropäischen Verkehrsnetzes beitragen und den in den Leitlinien vorgegebenen Prioritäten entsprechen.

(14) Vorhaben von gemeinsamem Interesse sollten einen eindeutigen europäischen Mehrwert aufweisen. Grenzüberschreitende Vorhaben haben in der Regel einen großen europäischen Mehrwert, können mitunter aber eine geringere wirtschaftliche Direktwirkung als rein nationale Vorhaben aufweisen, weshalb sie ohne Unionsförderung wahrscheinlich nicht verwirklicht würden.

---

[7] KOM(2007) 575 endg.

(15) Da der Auf- und Ausbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes nicht allein durch die Mitgliedstaaten erfolgt, sollten alle Träger der Vorhaben von gemeinsamem Interesse wie lokale und regionale Behörden, Infrastrukturbetreiber oder andere private oder öffentliche Stellen bei der Durchführung solcher Projekte den gleichen Rechten und Pflichten aus dieser Verordnung und den sonstigen einschlägigen Vorschriften und Verfahren der Union und der Mitgliedstaaten unterliegen.

(16) Die Zusammenarbeit mit Nachbarländern und Drittländern ist notwendig, um die Verbindung und Interoperabilität zwischen den jeweiligen Infrastrukturnetzen zu gewährleisten. Deshalb sollte die Union Vorhaben von gegenseitigem Interesse mit diesen Ländern fördern, wo dies zweckmäßig ist.

(17) Eine netzweite Integration der verschiedenen Verkehrsträger setzt eine angemessene Planung des transeuropäischen Verkehrsnetzes voraus. Dazu gehört auch die netzweite Umsetzung konkreter Vorgaben in Bezug auf Infrastrukturen, intelligente Verkehrssysteme, Ausrüstungen und Dienste. Es ist daher notwendig, in ganz Europa für eine geeignete und abgestimmte Einführung solcher Vorgaben für jeden Verkehrsträger und dessen Anbindung im gesamten transeuropäischen Verkehrsnetz und darüber hinaus zu sorgen, um die Netzvorteile zu realisieren und einen effizienten transeuropäischen Fernverkehr zu ermöglichen.

(18) Zur Festlegung der vorhandenen und geplanten Verkehrsinfrastrukturen für das Gesamtnetz und das Kernnetz sollten Karten erstellt und entsprechend der Entwicklung der Verkehrsströme fortlaufend angepasst werden. Die technische Grundlage für die Karten bildet das TENtec-System der Kommission, das die Infrastruktur des transeuropäischen Verkehrsnetzes in einem höheren Detailgrad abbildet.

(19) Die Leitlinien sollten Prioritäten setzen, damit die Ziele innerhalb des gegebenen zeitlichen Rahmens verwirklicht werden.

(20) Intelligente Verkehrssysteme sind als Grundlage für die Optimierung von Verkehrs- und Beförderungsvorgängen und die Verbesserung der damit zusammenhängenden Dienste erforderlich.

(21) Die Leitlinien sollten den Ausbau städtischer Knoten innerhalb des Gesamtnetzes vorsehen, denn diese Knoten sind Ausgangs- und Endpunkte ("letzte Meile") für den Personen- und Güterverkehr innerhalb des transeuropäischen Verkehrsnetzes wie auch Übergangspunkte innerhalb der gleichen oder zwischen verschiedenen Verkehrsträgern.

(22) Das transeuropäische Verkehrsnetz sollte dank seiner Größe als Grundlage für eine groß angelegte Einführung neuer Technologien und Innovationen dienen, was beispielsweise dabei helfen kann, die Gesamteffizienz des europäischen Verkehrssektors zu steigern und seine CO_2-Bilanz zu verbessern. Dies wird nicht nur zur Verwirklichung der Strategie Europa 2020 und des im Verkehrsweißbuch formulierten Ziels einer Senkung der Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2050 um 60 % (gegenüber dem Stand von 1990), sondern auch des Ziels einer größeren Kraftstoffversorgungssicherheit in der Union beitragen.

(23) Das transeuropäische Verkehrsnetz muss einen effizienten multimodalen Verkehrsbetrieb gewährleisten, um die Wahlmöglichkeiten zwischen den jeweiligen Verkehrsträgern zu verbessern und damit große Beförderungsmengen für den Transport über große Entfernungen zusammengefasst werden können. Dadurch wird die Multimodalität für Versender wirtschaftlich attraktiver.

(24) Im Hinblick auf die Schaffung hochwertiger und effizienter Verkehrsinfrastrukturen für alle Verkehrsträger sollten die Leitlinien Bestimmungen zur Sicherheit und Gefahrenabwehr bei der Personen- und Güterbeförderung und zu den Folgen des Klimawandels sowie potenzieller Naturkatastrophen und vom Menschen verursachter Katastrophen auf die Infrastruktur und die Zugänglichkeit für alle Nutzer enthalten.

(25) Das Kernnetz sollte ein Teil des Gesamtnetzes sein und dieses überlagern. Es sollte entsprechend dem Verkehrsaufkommen die strategisch wichtigsten Knoten und Verbindungen des transeuropäischen Verkehrsnetzes repräsentieren. Es sollte multimodal angelegt sein, d.h. alle Verkehrsträger und ihre Verbindungen sowie die einschlägigen Verkehrs- und Informationsmanagementsysteme einbeziehen.

(26) Damit das Kernnetz innerhalb des gegebenen zeitlichen Rahmens verwirklicht werden kann, sollte ein Korridorkonzept als Instrument zur transnationalen Koordinierung unterschiedlicher Projekte und zur zeitlichen Abstimmung des Korridoraufbaus zur Anwendung kommen, um dadurch die größtmöglichen Netzvorteile zu erzielen.

(27) Die Kernnetzkorridore sollten auch übergeordneten verkehrspolitischen Zielen entsprechen und die Integration der Verkehrsträger und ihren multimodalen Betrieb erleichtern. Dies sollte den gezielten Aufbau besonderer Verkehrskorridore ermöglichen, die hinsichtlich Energieverbrauch und Emissionen optimiert sind und die Umwelt so wenig wie möglich belasten, die aber auch aufgrund ihrer Zuverlässigkeit, seltenen Überlastung und geringen Betriebs- und Verwaltungskosten attraktiv sind. Eine vorläufige Liste der Korridore sollte in die Verordnung (EU) Nr. XXX/2012 [Fazilität "Connecting Europe"] aufgenommen werden; sie sollte jedoch angepasst werden können, um Änderungen der Verkehrsflüsse Rechnung zu tragen.

(28) Der Aufbau der richtigen Leitungsstruktur und die Feststellung der Finanzierungsquellen für komplexe grenzüberschreitende Vorhaben würde durch die Einrichtung von Korridorplattformen für solche Kernnetzkorridore vereinfacht werden. Europäische Koordinatoren sollten die koordinierte Verwirklichung der Kernnetzkorridore erleichtern.

(29) Beim Aufbau der Kernnetzkorridore sollten die Schienengüterverkehrskorridore, die gemäß der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. September 2010 zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr[8] eingerichtet werden, sowie der europäische ERTMS-Bereitstellungsplan, der durch die Entscheidung 2009/561/EG der Kommission vom 22. Juli 2009 zur Änderung der Entscheidung 2006/679/EG hinsichtlich der Umsetzung der technischen Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) des Teilsystems Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems[9] festgelegt wurde, berücksichtigt werden.

[8] ABl. L 276 vom 20.10.2010, S. 22.
[9] ABl. L 194 vom 25.7.2009, S. 60.

(30) Um eine größtmögliche Kohärenz zwischen den Leitlinien und der Planung der auf Unionsebene vorhandenen Finanzierungsinstrumente zu erreichen, sollte die Finanzierung des transeuropäischen Verkehrsnetzes auf der vorliegenden Verordnung beruhen und auf die Fazilität "Connecting Europe"[10] zurückgreifen. Ziel sollte eine entsprechende Ausrichtung und Zusammenführung der Mittel aus einschlägigen internen und externen Finanzierungsinstrumenten sein, beispielsweise aus den Struktur- und Kohäsionsfonds, der Nachbarschaftsinvestitionsfazilität (NIF), dem Instrument für Heranführungshilfe (IAP)[11], sowie der Mittel der Europäischen Investitionsbank, der Europäischen Bank für Wiederaufbau und Entwicklung und anderer Finanzinstitutionen. Insbesondere sollten die Mitgliedstaaten beim Aufbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes die für den Verkehr geltenden Ex-ante-Konditionalitäten gemäß Anhang IV der Verordnung (EU) Nr. XXX/2012 [Verordnung mit gemeinsamen Bestimmungen über den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung, den Europäischen Sozialfonds, den Kohäsionsfonds, den Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums und den Europäischen Meeres- und Fischereifonds, für die der Gemeinsame Strategische Rahmen gilt, sowie mit allgemeinen Bestimmungen über den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung, den Europäischen Sozialfonds und den Kohäsionsfonds und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 1083/2006][12] Rechnung tragen.

(31) Zur Anpassung der Anhänge, insbesondere der Karten, entsprechend den möglichen Veränderungen, die sich aus der tatsächlichen Nutzung bestimmter Bestandteile der Verkehrsinfrastruktur gegenüber den zuvor festgelegten Volumenschwellen ergeben, sollte der Kommission gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union die Befugnis übertragen werden, für die Änderung der Anhänge delegierte Rechtsakte zu erlassen. Es ist von besonderer Wichtigkeit, dass die Kommission bei ihren vorbereitenden Arbeiten angemessene Konsultationen – auch auf der Ebene von Sachverständigen – durchführt. Bei der Vorbereitung und Ausarbeitung delegierter Rechtsakte sollte die Kommission eine gleichzeitige, frühzeitige und ordnungsgemäße Übermittlung der einschlägigen Dokumente an das Europäische Parlament und an den Rat gewährleisten.

---

[10] Verordnung (EU) Nr. XXX/2012 vom… [Fazilität "Connecting Europe"].

[11] Verordnung (EG) Nr. 1085/2006 des Rates vom 17. Juli 2006 zur Errichtung eines Instruments für Heranführungshilfe (IPA), ABl. L 210 vom 31.7.2006, S. 82.

[12] KOM(2011) 615 endg.

(32) Um einheitliche Bedingungen für die Durchführung dieser Verordnung zu gewährleisten, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden. Diese Befugnisse sollten gemäß der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren[13], ausgeübt werden.

(33) Da die Ziele der beabsichtigten Maßnahme, insbesondere der koordinierte Auf- und Ausbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes, auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden können und daher aufgrund der Notwendigkeit, diese Ziele zu koordinieren, besser auf Unionsebene zu verwirklichen sind, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Verordnung nicht über das für die Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus –][14]

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

[13] ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13.

[14] Die Erwägungsgründe werden entsprechend den in den Artikeln vorgenommenen Änderungen überarbeitet werden.

KAPITEL I
ALLGEMEINE GRUNDSÄTZE

Artikel 1

Gegenstand

1. In dieser Verordnung werden die Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes festgelegt, das zwei Ebenen umfasst: das Gesamtnetz und das davon abgeleitete Kernnetz.

2. In der Verordnung werden Vorhaben von gemeinsamem Interesse benannt und die Anforderungen vorgegeben, die im Hinblick auf den Betrieb der Infrastruktur des transeuropäischen Verkehrsnetzes eingehalten werden müssen.

3. [...]

4. In der Verordnung sind Maßnahmen für die Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes vorgesehen. Die Durchführung der Vorhaben von gemeinsamen Interesse hängt davon ab, wie ausgereift sie sind, ob die gesetzlich vorgeschriebenen Verfahren des jeweiligen Mitgliedstaats und der EU eingehalten werden und welche Finanzmittel zur Verfügung stehen, ohne dass damit der finanziellen Zusage eines Mitgliedstaats oder der Union vorgegriffen wird.

Artikel 2

Anwendungsbereich

1. Diese Verordnung gilt für das transeuropäische Verkehrsnetz gemäß Anhang I, zu dem die Verkehrsinfrastrukturen und die Telematikanwendungen ("TA") gehören.

2. Die Verkehrsinfrastrukturen des transeuropäischen Verkehrsnetzes umfassen die Schienenverkehrsinfrastruktur, die Binnenschifffahrtsinfrastruktur, die Straßenverkehrsinfrastruktur, die Seeverkehrsinfrastruktur, die Luftverkehrsinfrastruktur und die Infrastruktur für multimodalen Verkehr.

Artikel 2a[15]

Ziele des transeuropäischen Verkehrsnetzes

Das transeuropäische Verkehrsnetz soll den territorialen Zusammenhalt der Europäischen Union stärken, einen positiven Beitrag zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Verkehrsraums leisten und einen europäischen Mehrwert aufweisen; ebenso soll es Verkehrsdienstleistungen und -tätigkeiten ermöglichen, die

a) den Mobilitäts- und Verkehrsbedarf seiner Nutzer innerhalb der Union und im Verhältnis zu Drittländern decken und dadurch zu weiterem Wirtschaftswachstum und zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit in globalem Maßstab beitragen;

b) wirtschaftlich effizient sind, zur Erreichung der Ziele eines emissionsarmen und umweltverträglichen Verkehrs, der Kraftstoffversorgungssicherheit und des Umweltschutzes beitragen, sicher sind und hohen Qualitätsstandards im Personen- und Güterverkehr genügen;

[15] Ehemaliger Artikel 4 Absatz 1.

c) eine angemessene Erreichbarkeit aller Regionen der Union, auch der Randgebiete und der Gebiete in äußerster Randlage, gewährleisten und somit den sozialen, wirtschaftlichen und territorialen Zusammenhalt der Union fördern und ein integratives Wachstum unterstützen;

d) in kosteneffizienter Weise durch innovative technische und betriebliche Konzepte unterstützt werden;

e) Mobilität auch im Falle von Naturkatastrophen und vom Menschen verursachten Katastrophen ermöglichen und die Zugänglichkeit für Notfall- und Rettungsdienste sicherstellen.

Artikel 3

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Verordnung gelten folgende Begriffsbestimmungen:

a) [...]

aa) "Gesamtnetz": das transeuropäische Verkehrsnetz im Sinne des Artikels 2;

aaa) "Kernnetz": die Teile des Gesamtnetzes, die für die Europäische Union und ihre Mitgliedstaaten von höchster strategischer Bedeutung sind;

aaaa) "Vorhaben von gemeinsamem Interesse": ein Vorhaben, das nach den Vorgaben dieser Verordnung durchgeführt wird;

b) [...]

c) "Nachbarland": ein Land, das unter die Europäische Nachbarschaftspolitik, die strategische Partnerschaft[16] oder die Erweiterungspolitik fällt oder dem Europäischen Wirtschaftsraum oder der Europäischen Freihandelsassoziation angehört;

d) "Drittland": ein Nachbarland oder jegliches andere Land, mit dem die Union zusammenarbeiten kann, um die Ziele dieser Verordnung zu erreichen;

e) "europäischer Mehrwert": der Nutzen des Vorhabens im Sinne seines Beitrags zu den TEN-V-Zielen gemäß den Artikeln 2a und 4;

f) "Infrastrukturbetreiber": eine Einrichtung oder ein Unternehmen, die bzw. das insbesondere für die Schaffung oder Unterhaltung einer Verkehrsinfrastruktur zuständig ist. Dies kann auch den Betrieb der Steuerungs- und Sicherheitssysteme der Infrastruktur einschließen;

g) "Telematikanwendungen (TA)": Systeme, die Informations-, Kommunikations-, Navigations- und Ortungstechnik nutzen, um die Infrastruktur zu betreiben und die Mobilität und den Verkehr im transeuropäischen Verkehrsnetz zu steuern und Mehrwertdienste für Bürger und Unternehmen zu erbringen, und zwar auch unter dem Aspekt einer sicheren, umweltverträglichen und kapazitätsgerechten Nutzung des Netzes. Dazu können auch Fahrzeuggeräte gehören, soweit sie fester Bestandteil eines Systems mit entsprechenden Infrastrukturkomponenten sind. Telematikanwendungen schließen die unter den Buchstaben gg bis l genannten Systeme, Technologien und Dienste ein;

gg) "intelligente Verkehrssysteme (IVS)": Systeme im Sinne der Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Juli 2010 zum Rahmen für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern[17];

---

16 KOM(2004) 106 endg.

17 ABl. L 207 vom 6.8.2010, S. 1.

h) "Flugverkehrsmanagementsystem": ein System entsprechend der Verordnung (EG) Nr. 552/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Interoperabilität des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes ("Interoperabilitäts-Verordnung")[18] und entsprechend dem Generalplan für das Flugverkehrsmanagement ("ATM-Generalplan") gemäß der Verordnung (EG) Nr. 219/2007 des Rates vom 27. Februar 2007 zur Gründung eines gemeinsamen Unternehmens zur Entwicklung des europäischen Flugverkehrsmanagementsystems der neuen Generation (SESAR)[19];

i) "Überwachungs- und Informationssysteme für den Schiffsverkehr (VTMIS)": Systeme für die Überwachung und das Management des Schiffsverkehrs anhand von Informationen aus automatischen Schiffsidentifizierungssystemen (AIS), Systemen zur Fernidentifizierung und -verfolgung von Schiffen (LRIT), Küstenradarsystemen und Funkkommunikationssystemen gemäß der Richtlinie 2002/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2002 über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 93/75/EWG des Rates, einschließlich der SafeSeaNet-Integration[20];

j) "Binnenschifffahrtsinformationsdienste (RIS)": in der Binnenschifffahrt eingesetzte Informations- und Kommunikationstechnik gemäß der Richtlinie 2005/44/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. September 2005 über harmonisierte Binnenschifffahrtsinformationsdienste (RIS) auf den Binnenwasserstraßen der Gemeinschaft[21];

k) "e-Maritime-Dienste": Dienste, bei denen interoperable Informationstechnik im Seeverkehrssektor eingesetzt wird, um den Frachtdurchsatz und den Personenverkehr auf See und in den Häfen zu erleichtern; einschließlich Hafenkommunikationssysteme, einschließlich des "einzigen Fensters" für den Seeverkehr gemäß Richtlinie 2010/65/EU;

---

18 ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 26.
19 ABl. L 64 vom 2.3.2007, S. 1.
20 ABl. L 208 vom 5.8.2002, S. 10.
21 ABl. L 255 vom 30.9.2005, S. 152.

l) "europäisches Eisenbahnverkehrsleitsystem (ERTMS)": das System gemäß der Entscheidung 2006/679/EG der Kommission vom 28. März 2006[22] und der Entscheidung 2006/860/EG der Kommission vom 7. November 2006[23] über die Technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) zum Teilsystem Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems bzw. des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems;

m) "Grenzübergangsstelle": Infrastrukturen, die erforderlich sind, um eine nahtlose Abwicklung des Verkehrsflusses, der Grenzkontrollen, der Grenzüberwachung und anderer Grenzkontrollverfahren sicherzustellen;

mm) "grenzüberschreitender Abschnitt": der Abschnitt, der die Kontinuität eines Vorhabens von gemeinsamen Interesse zwischen zumindest zwei Mitgliedstaaten oder zwischen einem Mitgliedstaat und einem Nachbarland gewährleistet;

n) "multimodaler Verkehr": die Beförderung von Gütern und/oder Personen mit zwei oder mehr Verkehrsträgern;

o) "städtischer Knoten": ein städtisches Gebiet, in dem die Verkehrsinfrastruktur des transeuropäischen Netzes mit anderen Teilen dieser Infrastruktur und mit der Infrastruktur für den Nah- und Regionalverkehr verbunden ist;

p) "Logistikplattform": ein Gebiet, das direkt an die Verkehrsinfrastrukturen des transeuropäischen Verkehrsnetzes angebunden ist, zumindest ein Güterterminal aufweist und die Ausübung logistischer Tätigkeiten ermöglicht;

q) "Güterterminal": eine Struktur, die für den Umschlag von Gütern zwischen mindestens zwei Verkehrsträgern oder zwischen zwei verschiedenen Eisenbahnsystemen und für die vorübergehende Lagerung von Gütern ausgerüstet ist, wie z.B. ein See- oder Binnenhafen, ein Flughafen oder ein Schienen-Straßen-Terminal;

---

[22] ABl. L 284 vom 16.10.2006, S. 1.
[23] ABl. L 342 vom 7.12.2006, S. 1.

qq) "isoliertes Netz": das Schienennetz eines Mitgliedstaats oder ein Teilnetz, das eine von der europäischen Regelspurweite (1435 mm) abweichende Spurweite aufweist und für das sich bestimmte umfangreiche Infrastrukturinvestitionen aus wirtschaftlicher Sicht (Kosten-Nutzen-Verhältnis) aufgrund der Besonderheiten dieses Netzes, die sich aus seiner geographischen Isolierung oder seiner Randlage ergeben, nicht rechtfertigen lassen;

r) "NUTS-Region": eine Region entsprechend der Festlegung in der Systematik der Gebietseinheiten für die Statistik;

s) "alternative umweltfreundliche Kraftstoffe": Kraftstoffe, die Erdöl als Energieträger für den Verkehrssektor zumindest teilweise ersetzen, zu dessen Dekarbonisierung beitragen und die Umweltverträglichkeit des Verkehrssektors erhöhen; dazu gehören Strom, Wasserstoff, (flüssige) Biokraftstoffe, synthetische Kraftstoffe, Methan (Erdgas und Biomethan) und verflüssigtes Petroleumgas (LPG).

Artikel 4

Aufbau der TEN-V-Infrastrukturen

Neben den in Artikel 2a genannten Zielen werden mit dem Aufbau der Infrastrukturen des transeuropäischen Verkehrsnetzes folgende Ziele verfolgt:

a) Verbund und Interoperabilität der nationalen Verkehrsnetze;

b) Beseitigung von Engpässen und Schaffung fehlender Verbindungen sowohl innerhalb der Verkehrsinfrastrukturen als auch an den Verbindungspunkten zwischen ihnen, sowohl in den Mitgliedstaaten als auch an den Grenzübergangsstellen zwischen ihnen;

c) Entwicklung aller Verkehrsträger in einer Weise, die ein langfristig tragfähiges und wirtschaftlich effizientes Verkehrswesen sicherstellt;

d) optimale Integration und gegenseitige Anbindung aller Verkehrsträger;

e) effiziente Infrastrukturnutzung;

f) Förderung eines emissionsarmen Verkehrs;

g) Verkehrsinfrastrukturverbindungen zwischen dem transeuropäischen Verkehrsnetz und den Verkehrsinfrastrukturnetzen der Nachbarländer sowie Förderung ihrer Interoperabilität;

h) Aufstellung von Infrastrukturanforderungen, insbesondere auf dem Gebiet der Interoperabilität, Sicherheit und Gefahrenabwehr, die eine vergleichende Bewertung der Qualität, Effizienz und Nachhaltigkeit der Verkehrsdienstleistungen ermöglichen;

i) sowohl im Personenverkehr als auch im Güterverkehr Anbindung der Verkehrsinfrastrukturen des Fernverkehrs einerseits an die des Regional- und Nahverkehrs andererseits;

j) eine Verkehrsinfrastruktur, die den besonderen Gegebenheiten in den verschiedenen Teilen der Union gerecht wird und eine ausgewogene Abdeckung der europäischen Regionen, auch der Gebiete in äußerster Randlage und anderer Randgebiete, gewährleistet;

k) Zugänglichkeit für ältere Menschen, für Menschen mit eingeschränkter Mobilität und für behinderte Menschen.

Artikel 5

Ressourcenschonendes Netz

Planung, Entwicklung und Betrieb des transeuropäischen Verkehrsnetzes erfolgen auf ressourcenschonende Weise durch

a) den Ausbau, die Verbesserung und die Unterhaltung bestehender Verkehrsinfrastrukturen;

b) die Optimierung der Integration und des Verbunds der Infrastrukturen;

c) den Einsatz neuer Technologien und von TA, soweit dies wirtschaftlich gerechtfertigt ist;

d) die Berücksichtigung möglicher Synergien mit anderen Netzen, insbesondere mit den transeuropäischen Energie- oder Telekommunikationsnetzen;

e) die Bewertung der strategischen Umweltfolgen, mit Aufstellung geeigneter Pläne und Programme, sowie des Beitrags zur Abschwächung des Klimawandels;

f) Maßnahmen zur Planung und Erweiterung von Infrastrukturkapazitäten, sofern notwendig;

g) eine angemessene Berücksichtigung der Anfälligkeit der Verkehrsinfrastrukturen im Hinblick auf den Klimawandel sowie Naturkatastrophen und vom Menschen verursachte Katastrophen;

h) die Förderung von Notfallplänen und von Programmen für die Sicherheit und die Eindämmung von Unfällen.

Artikel 6

[…]

Artikel 7

Vorhaben von gemeinsamem Interesse

1. Vorhaben von gemeinsamem Interesse tragen durch den Aufbau neuer Verkehrsinfrastrukturen, die Sanierung und Modernisierung vorhandener Verkehrsinfrastrukturen und durch Maßnahmen zur Förderung ihrer ressourcenschonenden Nutzung zum Aufbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes bei.

2. Ein Vorhaben von gemeinsamem Interesse muss

   a) den in den Artikeln 2a und 4 genannten Zielen dienen;

   b) den Vorgaben in Kapitel II und, soweit es um das Kernnetz geht, zusätzlich den Vorgaben in Kapitel III entsprechen;

   c) vom sozioökonomischen Kosten-/Nutzen-Verhältnis her wirtschaftlich lebensfähig sein;

   d) einen europäischen Mehrwert aufweisen.

3. Ein Vorhaben von gemeinsamem Interesse kann den gesamten Projektzyklus einschließlich Machbarkeitsstudien und Genehmigungsverfahren, Durchführung und Bewertung umfassen.

4. Die Mitgliedstaaten treffen alle notwendigen Maßnahmen, damit die Vorhaben im Einklang mit einschlägigen Vorschriften und Verfahren der Union und des nationalen Rechts durchgeführt werden, insbesondere unter Einhaltung des Unionsrechts auf den Gebieten Umweltschutz, Klimaschutz, Sicherheit, Gefahrenabwehr, Wettbewerb, staatliche Beihilfen, öffentliches Auftragswesen und öffentliche Gesundheit.

5. Vorhaben von gemeinsamem Interesse kommen im Rahmen der bestehenden Instrumente für das transeuropäische Verkehrsnetz[, insbesondere der durch die Verordnung (EU) Nr. XXX/2012 geschaffenen Fazilität "Connecting Europe",][24] für Finanzhilfen der Union in Betracht.

Artikel 8

Zusammenarbeit mit Drittländern

1. Die Union kann die in Artikel 7 genannten Vorhaben von gemeinsamem Interesse – auch finanziell – unterstützen, um das transeuropäische Verkehrsnetz mit Infrastrukturnetzen von Nachbarländern zu verbinden, sofern die Vorhaben folgenden Zielen dienen:

   a) Anbindung des Kernnetzes an Grenzübergangsstellen;

   b) Herstellung der Verbindung zwischen dem Kernnetz und den Verkehrsnetzen der Drittländer mit dem Ziel, Wirtschaftswachstum und Wettbewerbsfähigkeit zu steigern;

   c) Vervollständigung der in Drittländern befindlichen Verkehrsinfrastrukturen, die Teile des Kernnetzes in der Union miteinander verbinden;

   d) Umsetzung von Verkehrsmanagementsystemen in solchen Drittländern;

   e) Förderung von Meeresautobahnverbindungen zu Drittländern, ohne Drittlandshäfen finanziell zu unterstützen.

   Solche Vorhaben müssen die Kapazitäten oder den Nutzwert von Netzen in einem oder mehreren Mitgliedstaaten erhöhen.

[24] Aufzunehmen, wenn die genannte Verordnung vor Annahme der TEN-V-Leitlinien erlassen wird.

2. Über die in Absatz 1 genannte Unterstützung hinaus kann die Union mit Drittländern zusammenarbeiten, um, ohne finanzielle Unterstützung zu leisten, andere Vorhaben zu fördern, sofern diese Vorhaben folgenden Zielen dienen:

   a) Förderung der Interoperabilität zwischen dem transeuropäischen Verkehrsnetz und den Netzen von Drittländern;

   b) Förderung der Ausdehnung des Konzepts des transeuropäischen Verkehrsnetzes auf Drittländer;

   c) Erleichterung des Luftverkehrs mit Drittländern, um wirksames und nachhaltiges Wirtschaftswachstum und Wettbewerbsfähigkeit zu fördern, einschließlich der Ausweitung des einheitlichen europäischen Luftraums und einer verbesserten Zusammenarbeit im Flugverkehrsmanagement;

   d) Erleichterung des Seeverkehrs und Förderung von Meeresautobahnverbindungen mit Drittländern.

3. Vorhaben gemäß Absatz 2 Buchstaben a und d müssen den betreffenden Bestimmungen in Kapitel II entsprechen.

4. Anhang III enthält informatorische Karten des auf bestimmte Nachbarländer ausgedehnten transeuropäischen Verkehrsnetzes.

5. Die Union kann für Nachbarländer neue Koordinierungs- und Finanzierungsinstrumente schaffen oder bestehende Instrumente wie die Nachbarschaftsinvestitionsfazilität (NIF) oder das Instrument für Heranführungshilfe (IPA) nutzen, um Vorhaben von gegenseitigem Interesse zu fördern.

6. [...]

7. Die Bestimmungen dieses Artikels unterliegen den einschlägigen Verfahren für internationale Übereinkünfte gemäß Artikel 218 AEUV.

KAPITEL II
DAS GESAMTNETZ

Artikel 9

Allgemeine Bestimmungen

1. [...]

2. Das Gesamtnetz

   a) entspricht den Karten in Anhang I dieser Verordnung;

   b) wird durch die Beschreibung der Infrastrukturkomponenten konkreter festgelegt;

   c) erfüllt die in diesem Kapitel aufgeführten Anforderungen an die Verkehrsinfrastrukturen;

   d) bildet den Rahmen für die Ermittlung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse;

   e) respektiert die materiellen Grenzen der Verkehrsinfrastrukturen der Mitgliedstaaten, wie sie in den technischen Spezifikationen für die Interoperabilität ausgewiesen sind.

3. Es werden Anstrengungen unternommen, um das Gesamtnetz bis spätestens 31. Dezember 2050 fertigzustellen und die einschlägigen Bestimmungen dieses Kapitels einzuhalten.

Artikel 10

Allgemeine Prioritäten

Beim Aufbau des Gesamtnetzes wird Maßnahmen allgemeine Priorität eingeräumt, die notwendig sind für

a) die Gewährleistung einer besseren Erreichbarkeit aller Regionen der Union;

b) die Sicherstellung einer optimalen Integration der Verkehrsträger;

c) die Schließung von Verbindungslücken und die Beseitigung von Engpässen, so auch in grenzüberschreitenden Abschnitten;

cc) die Förderung einer wirksamen Nutzung der Infrastruktur und erforderlichenfalls eines Ausbaus der Kapazitäten;

d) die Beseitigung administrativer und technischer Hindernisse, insbesondere in Bezug auf die Interoperabilität des Netzes und den Wettbewerb;

e) die Verbesserung oder Erhaltung der Qualität der Infrastrukturen in Bezug auf Sicherheit, Gefahrenabwehr, Effizienz, Klimaresistenz und gegebenenfalls Ausfallsicherheit bei Katastrophen, Umweltverträglichkeit, Sozialbedingungen, Zugänglichkeit für alle Nutzer, Dienstleistungsqualität und Kontinuität der Verkehrsströme;

f) die Förderung innovativer technologischer Entwicklungen;

g) die Einführung und Verbreitung von TA;

h) die Gewährleistung der Kraftstoffversorgungssicherheit durch Förderung der Verwendung alternativer, insbesondere CO_2-armer oder CO_2-freier Energiequellen und Antriebssysteme;

i) die Verringerung der Belastung städtischer Gebiete durch die negativen Auswirkungen des Schienen- und Straßen-Durchgangsverkehrs.

ABSCHNITT 1

SCHIENENVERKEHRSINFRASTRUKTUR

Artikel 11

[…]

Artikel 12

Infrastrukturkomponenten

1. Die Schienenverkehrsinfrastruktur umfasst insbesondere

   a) Hochgeschwindigkeitsbahnstrecken und konventionelle Eisenbahnstrecken einschließlich

      i) Neben- und Abstellgleisen,
      ii) Tunneln,
      iii) Brücken;

   b) Güterterminals und Logistikplattformen für den Umschlag von Gütern innerhalb des Schienenverkehrs und zwischen Schienenverkehr und anderen Verkehrsträgern;

   c) Bahnhöfe/Stationen entlang den in Anhang I aufgeführten Strecken für das Umsteigen von Personen innerhalb des Schienenverkehrs und zwischen Schienenverkehr und anderen Verkehrsträgern;

   d) zugehörige Ausrüstungen;

   e) TA.

2. Die Bahnstrecken haben eine der folgenden Formen:

a) Bahnstrecken für den Hochgeschwindigkeitsverkehr[25],

i) die eigens für den Hochgeschwindigkeitsverkehr gebaut werden und für Geschwindigkeiten ≥ 250 km/h ausgelegt sind;

ii) bei denen konventionelle Strecken eigens für hohe Geschwindigkeiten ausgebaut werden und die für Geschwindigkeiten von etwa 200 km/h ausgelegt sind;

iii) eigens für Hochgeschwindigkeitszüge ausgebaute Strecken, die aufgrund der sich aus der Topografie, der Oberflächengestalt oder der städtischen Umgebung ergebenden Zwänge von spezifischer Beschaffenheit sind und deren Geschwindigkeit im Einzelfall angepasst werden muss. Dazu gehören auch die Verbindungsstrecken zwischen dem Hochgeschwindigkeits- und dem konventionellen Bahnnetz, Bahnhofsdurchfahrten, Anschlüsse zu Terminals, Betriebswerken usw., die von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen mit Normalgeschwindigkeit befahren werden.

b) Bahnstrecken für den konventionellen Eisenbahnverkehr.

3. Zu den Anlagen an Bahnstrecken können Elektrifizierungssysteme, Einrichtungen für das Ein- und Aussteigen der Fahrgäste und das Be- und Entladen von Gütern in Bahnhöfen, Logistikplattformen und Güterterminals gehören. Ferner gehören dazu alle für einen sicheren und effizienten Fahrzeugbetrieb und den Ausbau der Interoperabilität notwendigen Vorrichtungen, darunter auch Vorrichtungen zur automatischen Änderung der Spurweite.

[25] Wie in der Richtlinie 2008/57/EG definiert.

Artikel 13

Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur

1a. Güterterminals werden an die Straßen- oder, soweit möglich, an die Binnenschifffahrts-infrastruktur des Gesamtnetzes angebunden.

2. […]

3. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass

a) […]

b) die Schieneninfrastruktur der Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft[26] und deren Durchführungsvorschriften entspricht, damit die Inter-operabilität des Gesamtnetzes hergestellt wird;

c) die Schieneninfrastruktur den gemäß Artikel 6 der Richtlinie 2008/57/EG festgelegten Anforderungen der technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) entspricht, es sei denn, nach den betreffenden TSI oder gemäß dem Verfahren des Artikels 9 der Richtlinie 2008/57/EG ist etwas anderes gestattet;

d) der Zugang zu Güterterminals den Anforderungen der Richtlinie 2001/14/EG entspricht.

[26] ABl. L 191 vom 18.7.2008, S. 1.

Artikel 14

Prioritäten für den Aufbau der Schienenverkehrsinfrastruktur

Bei der Förderung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse in Bezug auf die Schienenverkehrsinfrastruktur wird in Ergänzung zu den allgemeinen Prioritäten nach Artikel 10 folgenden Aspekten Priorität eingeräumt:

a) der Einführung des ERTMS;

aa) der Umrüstung auf die Regelspurweite von 1435 mm;

b) der Minderung der Auswirkungen von Lärm und Vibrationen infolge des Schienenverkehrs;

c) der Erfüllung der Infrastrukturanforderungen und dem Ausbau der Interoperabilität.

ABSCHNITT 2

BINNENSCHIFFFAHRTSINFRASTRUKTUR

Artikel 15

[…]

Artikel 16

Infrastrukturkomponenten

1. Die Binnenschifffahrtsinfrastruktur umfasst insbesondere

   a) Flüsse,
   b) Kanäle,
   c) Seen,
   d) zugehörige Infrastrukturen wie Schleusen, Schiffshebewerke, Brücken und Stauseen,
   e) Binnenhäfen einschließlich der für Beförderungsvorgänge innerhalb des Hafengebiets notwendigen Infrastrukturen,
   f) zugehörige Ausrüstungen;
   g) TA einschließlich RIS.

2. Um Teil des Gesamtnetzes zu sein, müssen Binnenhäfen ein jährliches Güterumschlagsvolumen von über 500 000 Tonnen haben. Berechnungsgrundlage für das gesamte jährliche Güterumschlagsvolumen ist der neueste Dreijahresdurchschnitt, der von Eurostat veröffentlicht wurde.

3. Zu den Ausrüstungen für den Binnenschiffsverkehr können Einrichtungen für das Be- und Entladen von Gütern in Binnenhäfen gehören. Zugehörige Ausrüstungen können insbesondere Antriebs- und Betriebssysteme ermöglichen, welche die Umweltverschmutzung verringern, den Energieverbrauch senken und die CO_2-Emissionen verringern helfen; ferner können hierzu Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle sowie Ausrüstungen für Eisbrecharbeiten, für hydrologische Dienste und für Ausbaggerarbeiten zählen.

Artikel 17

Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur

1. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die dass Binnenhäfen an die Straßen- oder Schienen-infrastrukturen angebunden sind.

2. Die Betreiber der Binnenhäfen sorgen dafür, dass zumindest ein Güterterminal allen Unternehmen diskriminierungsfrei und gegen ein transparentes Entgelt offen steht.

3. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass

   a) Flüsse, Kanäle und Seen die Mindestanforderungen an Binnenwasserstraßen der Klasse IV gemäß der neuen ECMT[27]-Klassifizierung der Binnenwasserstraßen erfüllen und durchgehende Brückendurchfahrtshöhen gewährleisten[28].
   Einschränkungen des Tiefgangs (weniger als 2,50 m) und der Mindesthöhe unter Brücken (weniger als 5,25 m) werden bei bestehenden Binnenwasserstraßen und als Ausnahme akzeptiert;

   aa) durch Instandhaltung der Flüsse, Kanäle und Seen eine stets gute Befahrbarkeit gewährleistet wird;

   b) Flüsse, Kanäle und Seen mit RIS ausgerüstet sind.

---

27 European Conference of Ministers of transports (Europäische Konferenz der Verkehrsminister, CEMT/ECMT), CEMT/CM(92)6/FINAL.

28 In einen Erwägungsgrund wird folgender Passus aufgenommen: "Das transeuropäische Verkehrsnetz deckt nur einen Teil der bestehenden Verkehrsnetze ab. Im Rahmen der im Jahr 2023 durchzuführenden Überarbeitung sollte die Kommission in Zusammenarbeit mit den betroffenen Mitgliedstaaten beurteilen, ob andere Teile, beispielsweise bestimmte Binnenwasserstraßen der Klasse III, in das Netz einbezogen werden sollten."

Artikel 18

Prioritäten für den Aufbau der Binnenschifffahrtsinfrastruktur

Bei der Förderung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse in Bezug auf die Binnenschiff-fahrtsinfrastruktur wird in Ergänzung zu den allgemeinen Prioritäten nach Artikel 10 folgenden Aspekten Priorität eingeräumt:

a) für bestehende Binnenwasserstraßen: der Durchführung der notwendigen Maßnahmen zur Erreichung der Standards für Binnenwasserstraßen der Klasse IV;

b) gegebenenfalls der Erreichung höherer Standards als für Binnenwasserstraßen der Klasse IV, entsprechend dem Marktbedarf;

c) der Einführung von TA einschließlich RIS;

d) der Anbindung der Binnenhafeninfrastrukturen an Schienen- und Straßenverkehrsinfrastrukturen;

e) der Förderung der Binnenschifffahrt.

ABSCHNITT 3

STRASSENVERKEHRSINFRASTRUKTUR

Artikel 19

[…]

Artikel 20

Infrastrukturkomponenten

1. Die Straßenverkehrsinfrastruktur umfasst insbesondere

   a) hochwertige Straßen einschließlich

      i) Brücken,
      ii) Tunneln,
      iii) Kreuzungen,
      iv) Übergängen,
      v) Anschlussstellen;

   b) Park- und Rastplätze;

   c) zugehörige Ausrüstungen;

   d) TA einschließlich IVS;

   e) Güterterminals und Logistikplattformen;

   f) Busbahnhöfe.

2. Die in Absatz 1 Buchstabe a genannten hochwertigen Straßen sind die Straßen, die eine wichtige Rolle im Güter- und Personen-Fernverkehr spielen, die wichtigsten städtischen und wirtschaftlichen Zentren miteinander verbinden, die Anbindung an andere Verkehrsträger gewährleisten sowie in Bergen gelegene, entlegene, eingeschlossene und am Rande gelegene NUTS-2-Gebiete mit den zentralen Regionen der Union verbinden. Diese Straßen sind angemessen zu unterhalten, um einen sicheren und gefahrlosen Verkehr zu ermöglichen.

3. Hochwertige Straßen sind speziell für den Verkehr mit Kraftfahrzeugen bestimmt; dabei handelt es sich entweder um Autobahnen, Schnellstraßen oder herkömmliche Straßen mit strategischer Bedeutung[29].

   a) Eine Autobahn ist eine Straße, die speziell für den Verkehr mit Kraftfahrzeugen bestimmt und gebaut ist, zu der von den angrenzenden Grundstücken aus keine unmittelbare Zufahrt besteht und die

      i) außer an einzelnen Stellen oder vorübergehend – für beide Verkehrsrichtungen besondere Fahrbahnen hat, die durch einen nicht für den Verkehr bestimmten Geländestreifen oder in Ausnahmefällen durch andere Mittel voneinander getrennt sind,

      ii) keine höhengleiche Kreuzung mit Straßen, Eisenbahn- oder Straßenbahnschienen, Radwegen oder Gehwegen hat und

      iii) als Autobahn besonders gekennzeichnet ist.

   b) Eine Schnellstraße ist eine für den Kraftfahrzeugverkehr bestimmte und hauptsächlich über Anschlussstellen oder besonders geregelte Kreuzungen erreichbare Straße,

      i) auf der das Halten und das Parken auf den Fahrbahnen verboten ist und

      ii) die keine höhengleiche Kreuzung mit Eisenbahn- oder Straßenbahnschienen hat.

   c) Eine herkömmliche Straße mit strategischer Bedeutung ist eine Straße, die keine Autobahn oder Schnellstraße aber dennoch eine hochwertige Straße im Sinne der Absätze 1 und 2 ist.

---

[29] Europäisches Übereinkommen über die Hauptstraßen des internationalen Verkehrs (AGR) vom am 15. November 1975.

4. Die Straßenausrüstungen können insbesondere Ausrüstungen für das Verkehrsmanagement, die Verkehrsinformation und die Routenführung, die Erhebung von Benutzungsentgelten, die Sicherheit, die Verringerung von Umweltbelastungen, das Betanken oder Aufladen von Fahrzeugen mit alternativem Antrieb und sichere Parkplätze für Nutzfahrzeuge umfassen.

Artikel 21

Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur

Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass

a) die Straßen den Bestimmungen in Artikel 20 Absatz 3 Buchstaben a, b oder c entsprechen;

b) die Gewährleistung, Überwachung und gegebenenfalls Erhöhung der Sicherheit der Straßenverkehrsinfrastruktur gemäß dem Verfahren, das in der Richtlinie 2008/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. November 2008 über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur[30] festgelegt ist, erfolgt;

c) Straßentunnel mit einer Länge von mehr als 500 m der Richtlinie 2004/54/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Mindestanforderungen an die Sicherheit von Tunneln im transeuropäischen Straßennetz[31] entsprechen;

d) die Interoperabilität von Mautsystemen im Einklang mit der Richtlinie 2004/52/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme in der Gemeinschaft[32] und der Entscheidung 2009/750/EG der Kommission vom 6. Oktober 2009 über die Festlegung der Merkmale des europäischen elektronischen Mautdienstes und seiner technischen Komponenten[33] gewährleistet wird;

---

30 ABl. L 319 vom 29.11.2008, S. 59.
31 ABl. L 167 vom 30.4.2004, S. 39.
32 ABl. L 166 vom 30.4.2004, S. 124.
33 ABl. L 268 vom 13.10.2009, S. 11.

e) intelligente Verkehrssysteme, mit denen staatliche Stellen die Straßenverkehrsinfrastruktur ausrüsten, der Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Juli 2010 zum Rahmen für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern[34] entsprechen und dass die Ausrüstung in Einklang mit delegierten Rechtsakten, die im Rahmen dieser Richtlinie erlassen werden, erfolgt.

Artikel 22

Prioritäten für den Aufbau der Straßeninfrastruktur

Bei der Förderung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse in Bezug auf die Straßeninfrastruktur wird in Ergänzung zu den allgemeinen Prioritäten nach Artikel 10 Folgendem Priorität eingeräumt:

a) der Förderung der Straßenverkehrssicherheit;

aa) dem Einsatz intelligenter Verkehrssysteme, insbesondere multimodaler Informations- und Verkehrsmanagementsysteme, und der Ermöglichung integrierter Kommunikations- und Zahlungssysteme;

b) der Einführung neuer Technologien und Innovationen zur Förderung eines CO_2-armen Verkehrs;

c) der Einrichtung von angemessenem Parkraum für gewerbliche Nutzer mit einem angemessenen Sicherheitsniveau.

[34] ABl. L 207 vom 6.8.2010, S. 1.

ABSCHNITT 4

SEEVERKEHRSINFRASTRUKTUR

Artikel 23

[…]

Artikel 24

Infrastrukturkomponenten

1. Die Seeverkehrsinfrastruktur umfasst insbesondere

   a) den Meeresraum;
   b) Seeschifffahrtsstraßen;
   c) Seehäfen einschließlich der für Beförderungsvorgänge innerhalb des Hafengebiets notwendigen Infrastrukturen;
   d) Navigationshilfen;
   e) Hafeneinfahrten und -fahrrinnen;
   f) Wellenbrecher;
   ff) Meeresautobahnen;
   g) zugehörige Ausrüstungen;
   h) TA einschließlich e-Maritime-Dienste und VTMIS.

2. Seehäfen sind die Ein- und Ausgangstore für die landseitigen Infrastrukturen des Gesamtnetzes. Sie erfüllen mindestens eines der folgenden Kriterien:

   a) Das gesamte jährliche Personenverkehrsaufkommen beträgt mehr als 0,1 % des gesamten jährlichen Personenverkehrsaufkommens aller Seehäfen der Union. Berechnungsgrundlage für dieses Gesamtaufkommen ist der jeweils neueste Dreijahresdurchschnitt, der von Eurostat veröffentlicht wurde;

b) das gesamte jährliche Güterverkehrsaufkommen – im Massen- oder Stückgüterumschlag – beträgt mehr als 0,1 % des entsprechenden gesamten jährlichen Güterverkehrsaufkommens in allen Seehäfen der Union. Berechnungsgrundlage für dieses Gesamtaufkommen ist der jeweils neueste Dreijahresdurchschnitt, der von Eurostat veröffentlicht wurde;

c) der Seehafen befindet sich auf einer Insel und stellt den einzigen Zugangspunkt zu einer NUTS-3-Region im Gesamtnetz dar;

d) der Seehafen befindet sich in einem Gebiet in äußerster Randlage oder einem Randgebiet, außerhalb eines Umkreises von 200 km vom nächstgelegenen anderen Hafen des Gesamtnetzes.

3. Zu den Ausrüstungen für die Seeverkehrsinfrastruktur können insbesondere Ausrüstungen für die Gewährleistung der ganzjährigen Befahrbarkeit gehören, darunter Ausrüstungen für Eisbrecharbeiten, hydrologische Untersuchungen sowie Ausbaggerarbeiten und Unterhaltungsarbeiten in Häfen und in Hafeneinfahrten.

Artikel 25

Meeresautobahnen

1. Die Meeresautobahnen stellen die Fortführung des transeuropäischen Verkehrsnetzes im Seeverkehr dar. Sie bestehen aus Kurz-Seestrecken, Häfen, zugehörigen Seeverkehrsinfrastrukturen und -ausrüstungen, sowie Anlagen für den Kurzstreckenseeverkehr oder den Fluss-See-Verkehr zwischen mindestens zwei Häfen mit Hinterlandanbindung. Meeresautobahnen umfassen:

a) Seeverbindungen zwischen Seehäfen des Gesamtnetzes;

b) Hafenanlagen, Informations- und Kommunikationstechnik (IKT) wie elektronische Logistiksysteme, Sicherheits-, Gefahrenabwehr-, Verwaltungs- und Zollverfahren in mindestens einem Mitgliedstaat;

c) Infrastrukturen für den direkten Land- und Seezugang.

2. Vorhaben von gemeinsamem Interesse für Meeresautobahnen im transeuropäischen Verkehrsnetz werden von mindestens zwei Mitgliedstaaten vorgeschlagen. Sie haben eine der folgenden Formen:

a) […]

b) Sie bilden eine Seeverbindung mit Hinterlandanbindung innerhalb des Kernnetzes zwischen zwei oder mehr Häfen des Kernnetzes;

c) sie bilden eine Seeverbindung mit Hinterlandanbindung zwischen einem Hafen des Kernnetzes und Häfen des Gesamtnetzes mit besonderem Schwerpunkt auf der Hinterlandanbindung der Kern- und Gesamtnetzhäfen.

3. Vorhaben von gemeinsamem Interesse für Meeresautobahnen im transeuropäischen Verkehrsnetz können auch Tätigkeiten mit einem weiter gefassten Nutzen umfassen, die nicht mit bestimmten Häfen zusammenhängen; hierzu gehören beispielsweise die Verbesserung der Umweltverträglichkeit, die Bereitstellung von Einrichtungen für Eisbrecharbeiten, die Gewährleistung der ganzjährigen Befahrbarkeit, Ausbaggerarbeiten, Betankungseinrichtungen für alternative Kraftstoffe sowie die Optimierung von Prozessen, Verfahren und menschlichen Faktoren, IKT-Plattformen und Informationssystemen unter Einschluss von Verkehrsmanagementsystemen und elektronischen Meldesystemen.

Artikel 26

Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur

1. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass

   a) die Seehäfen an Eisenbahnstrecken oder Straßen und – soweit möglich – Binnenwasserstraßen des Gesamtnetzes angebunden sind, sofern dem keine materiellen Sachzwänge entgegenstehen;

   b) jeder Seehafen, über den Güterverkehr abgewickelt wird, zumindest über ein Terminal verfügt, das allen Nutzern diskriminierungsfrei und gegen ein transparentes Entgelt offen steht;

   c) die Seeschifffahrtsstraßen, Hafenfahrrinnen und Mündungsgebiete zwei Meere miteinander verbinden oder einen Meereszugang zu Seehäfen ermöglichen und zumindest der Binnenwasserstraßenklasse IV entsprechen.

2. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Häfen über die notwendige Ausrüstung verfügen, um zur Umweltverträglichkeit der Schiffe in den Häfen beizutragen, insbesondere über Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände gemäß der Richtlinie 2000/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. November 2000 über Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände[35].

3. […]

[35] ABl. L 332 vom 28.11.2000, S. 81.

Artikel 27

Prioritäten für den Aufbau der Seeverkehrsinfrastruktur

Bei der Förderung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse in Bezug auf die Seeverkehrsinfrastruktur wird in Ergänzung zu den Prioritäten nach Artikel 10 Folgendem Priorität eingeräumt:

a) der Förderung der Meeresautobahnen, dem Kurzstreckenseeverkehr – insbesondere Maßnahmen zur Verbesserung der Umweltverträglichkeit des Seeverkehrs im Einklang mit den geltenden Anforderungen der EU-Rechtsvorschriften oder einschlägigen internationalen Übereinkommen – und dem Ausbau der Hinterlandanbindung;
b) dem Verbund von Seehäfen mit Binnenwasserstraßen;
c) der Einrichtung eines Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr und von e-Maritime-Diensten.

ABSCHNITT 5

LUFTVERKEHRSINFRASTRUKTUR

Artikel 28

[…]

Artikel 29

Infrastrukturkomponenten

1. Die Luftverkehrsinfrastruktur umfasst insbesondere

   a) den Luftraum, Flugstrecken und Luftstraßen;
   b) Flughäfen;
   c) zugehörige Ausrüstungen;
   d) Flugsicherungssysteme einschließlich SESAR.

2. Die Flughäfen erfüllen eines der folgenden Kriterien:

a) Passagierflughäfen:

i) Das gesamte jährliche Fluggastaufkommen beträgt mindestens 0,1 % des gesamten jährlichen Fluggastaufkommens aller Flughäfen der Union. Berechnungsgrundlage für das gesamte jährliche Fluggastaufkommen ist der jeweils neueste Dreijahresdurchschnitt, der von Eurostat veröffentlicht wurde;

ii) die Volumenschwelle von 0,1 % gilt nicht für Flughäfen, die sich außerhalb eines Umkreises von 100 km vom nächstgelegenen Flughafen des Gesamtnetzes befinden, bzw. außerhalb eines Umkreises von 200 km, falls das Gebiet, in dem sich der Flughafen befindet, von einer Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke bedient wird.

b) Frachtflughäfen: das gesamte jährliche Frachtaufkommen beträgt mindestens 0,2 % des gesamten jährlichen Frachtaufkommens aller Flughäfen der Union. Berechnungsgrundlage für das gesamte jährliche Frachtaufkommen ist der jeweils neueste Dreijahresdurchschnitt, der von Eurostat veröffentlicht wurde.

Artikel 30

Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur

1. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass jeder Flughafen zumindest über ein Terminal verfügt, das allen Unternehmen diskriminierungsfrei und gegen ein transparentes, auf die jeweilige Leistung bezogenes und faires Entgelt offen steht

2. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass für die Luftverkehrsinfrastrukturen des Gesamtnetzes die gemeinsamen Grundnormen für den Schutz der Zivilluftfahrt vor unrechtmäßigen Eingriffen gelten, die von der Union gemäß der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2008 über gemeinsame Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002[36] beschlossen wurden.

[36] ABl. L 97 vom 9.4.2008, S. 72.

3. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die Infrastruktur für das Flugverkehrsmanagement die Verwirklichung des einheitlichen europäischen Luftraums im Einklang mit der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 zur Festlegung des Rahmens für die Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums ("Rahmenverordnung")[37], der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Erbringung von Flugsicherungsdiensten im einheitlichen europäischen Luftraum ("Flugsicherungsdienste-Verordnung")[38], der Verordnung (EG) Nr. 551/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Ordnung und Nutzung des Luftraums im einheitlichen europäischen Luftraum ("Luftraum-Verordnung")[39] und der Verordnung (EG) Nr. 552/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Interoperabilität des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes ("Interoperabilitäts-Verordnung")[40] und die Durchführung von Luftverkehrstätigkeiten ermöglicht, um die Leistungsfähigkeit und Nachhaltigkeit des europäischen Luftverkehrssystems sowie die Umsetzung der Durchführungsbestimmungen und der Vorgaben der Union zu verbessern.

Artikel 31

Prioritäten für den Aufbau der Luftverkehrsinfrastruktur

Bei der Förderung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse in Bezug auf die Luftverkehrsinfrastruktur wird in Ergänzung zu den Prioritäten nach Artikel 10 Folgendem Priorität eingeräumt:

a) der Optimierung bestehender Infrastrukturen;

b) der Erhöhung der Flughafenkapazitäten;

---

[37] ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 1.
[38] ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 10.
[39] ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 20.
[40] ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 26.

c) der Förderung der Verwirklichung des einheitlichen europäischen Luftraums und von Flugverkehrsmanagementsystemen, insbesondere der Einführung von SESAR;

d) der Verbesserung der multimodalen Anbindung der Flughäfen an die Infrastruktur anderer Verkehrsträger.

ABSCHNITT 6

INFRASTRUKTUR FÜR MULTIMODALEN VERKEHR

Artikel 32

[…]

Artikel 33

Infrastrukturkomponenten

Die Güterterminals oder Logistikplattformen erfüllen mindestens eines der folgenden Kriterien:

a) der jährliche Güterumschlag beträgt bei Stückgütern mehr als 800 000 t oder bei Massengütern mehr als 0,1% des entsprechenden gesamten jährlichen Güterverkehrsaufkommens in allen Seehäfen der Union[41];

b) das Güterterminal bzw. die Logistikplattform ist für eine NUTS-2-Region, in der es kein Güterterminal bzw. keine Logistikplattform gemäß Buchstabe a gibt, vom betreffenden Mitgliedstaat als hauptsächliche Logistikplattform bzw. hauptsächliches Güterterminal benannt worden und verfügt zumindest über eine Straßen- und Bahnanbindung – bzw. im Falle von Mitgliedstaaten ohne Eisenbahnsystem nur über eine Straßenanbindung – an diese NUTS-2-Region.

[41] Die Karten müssen an die neuen Schwellenwerte angepasst werden.

Artikel 34

Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur

1. Die Mitgliedstaaten sorgen in nicht diskriminierender Weise dafür, dass

   a) die Verkehrsträger in Güterterminals, Personenbahnhöfen, Binnenhäfen, Flughäfen und Seehäfen miteinander verknüpft sind, um einen multimodalen Güter- und Personenverkehr zu ermöglichen;

   b) unbeschadet der nach Unionsrecht und nationalem Recht geltenden Vorschriften Güterterminals und Logistikplattformen, Binnen- und Seehäfen sowie Flughäfen mit Frachtabwicklung möglichst so ausgestattet sind, dass ein Informationsfluss innerhalb dieser Infrastruktur und zwischen den Verkehrsträgern entlang der Logistikkette gewährleistet ist. Solche Systeme sollten insbesondere die Bereitstellung von Echtzeit-Informationen über verfügbare Infrastrukturkapazitäten und Verkehrsflüsse sowie die Positionsbestimmung, Ortung und Verfolgung ermöglichen und die Sicherheit und Gefahrenabwehr über die gesamte multimodale Beförderungsstrecke gewährleisten;

   c) unbeschadet der nach Unionsrecht und nationalem Recht geltenden Vorschriften möglichst im Gesamtnetz ein durchgehender Personenverkehr durch geeignete Ausrüstungen und Bereitstellung von intelligenten Verkehrssystemen in Bahnhöfen, Busbahnhöfen, Flughäfen sowie gegebenenfalls in See- und Binnenhäfen erleichtert wird.

2. Güterterminals müssen mit Kränen, Förderanlagen und anderen Einrichtungen für den Güterumschlag zwischen unterschiedlichen Verkehrsträgern und die Platzierung und Lagerung der Güter ausgerüstet sein.

Artikel 35

Prioritäten für den Aufbau der Infrastruktur für multimodalen Verkehr

Bei der Förderung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse in Bezug auf die Infrastruktur für multimodalen Verkehr wird in Ergänzung zu den allgemeinen Prioritäten nach Artikel 10 Folgendem Priorität eingeräumt:

a) der Gewährleistung einer effektiven Verknüpfung und Integration der Infrastrukturen des Gesamtnetzes, gegebenenfalls auch durch Zugangsinfrastrukturen sowie Güterterminals und Logistikplattformen;

b) der Beseitigung der hauptsächlichen technischen und administrativen Hindernisse, die einem multimodalen Verkehr entgegenstehen;

c) dem Aufbau eines reibungslosen Informationsflusses zwischen den Verkehrsträgern und der Ermöglichung multimodaler und unimodaler Dienste im gesamten transeuropäischen Verkehrssystem.

ABSCHNITT 7

GEMEINSAME BESTIMMUNGEN

Artikel 36

Städtische Knoten

Beim Aufbau des Gesamtnetzes in städtischen Knoten streben die Mitgliedstaaten nach Möglichkeit Folgendes an:

a) für den Personenverkehr: Verknüpfung der Schienen-, Straßen- und Luftverkehrsinfrastruktur und gegebenenfalls der Binnenschifffahrts- und Seeverkehrsinfrastrukturen des Gesamtnetzes;

b) für den Güterverkehr: Verknüpfung der Schienen- und Straßeninfrastruktur und gegebenenfalls der Binnenschifffahrts-, Luftverkehrs- und Seeverkehrsinfrastrukturen des Gesamtnetzes;

c) ausreichende Verbindungen zwischen verschiedenen Bahnhöfen oder Flughäfen des Gesamtnetzes innerhalb eines städtischen Knotens;

d) nahtlose Verbindungen zwischen der Infrastruktur des Gesamtnetzes und der Infrastruktur für den Regional- und Nahverkehr, einschließlich logistischer Konsolidierungs- und Verteilzentren;

e) […]

f) Verringerung der Belastung städtischer Gebiete durch die negativen Auswirkungen des Schienen- und Straßen-Durchgangsverkehrs;

g) Förderung eines effizienten, geräusch- und CO_2-armen städtischen Warenlieferverkehrs.

Artikel 37

Telematikanwendungen

Die Mitgliedstaaten sind bestrebt, sicherzustellen, dass gegebenenfalls Telematikanwendungen (TA) eingesetzt werden, die das Verkehrsmanagement und den Informationsaustausch innerhalb der Verkehrsträger und zwischen ihnen im Hinblick auf einen multimodalen Verkehrsbetrieb und verkehrsbezogene Mehrwertdienste sowie auf eine Verbesserung der Sicherheit und Gefahrenabwehr und der Umweltverträglichkeit ermöglichen und eine nahtlose Verbindung zwischen den Infrastrukturen des Gesamtnetzes und den Infrastrukturen für den Regional- und Nahverkehr erleichtern.

TA im Sinne dieses Artikels umfassen – je nach Verkehrsträger – insbesondere Folgendes:

- für den Bahnverkehr: ERTMS;
- für Binnenwasserstraßen: RIS;
- für den Straßenverkehr: IVS;
- für den Seeverkehr: VTMIS und e-Maritime-Dienste;
- für den Luftverkehr: Flugverkehrsmanagementsysteme, insbesondere gestützt auf SESAR.

Artikel 38

Nachhaltige Güterverkehrsdienste

Die Mitgliedstaaten berücksichtigen insbesondere Vorhaben von gemeinsamem Interesse, die sowohl über die Infrastrukturen des Gesamtnetzes effiziente Güterverkehrsdienste erbringen als auch zur Reduzierung der CO_2-Emissionen beitragen und die auf Folgendes abzielen:

a) Verbesserung der nachhaltigen Nutzung der Verkehrsinfrastrukturen sowie ihrer effizienten Verwaltung;

b) Förderung der Einführung innovativer Verkehrsdienste, auch durch TA und durch die Einrichtung entsprechender Steuerungsstrukturen;

c) Erleichterung des Betriebs multimodaler Verkehrsdienste und Verbesserung der Zusammenarbeit zwischen Verkehrsdienstleistern;

d) Förderung eines effizienten Ressourceneinsatzes und eines CO_2-effizienten Betriebs in den Bereichen Fahrzeugantrieb, Fahrzeugführung, System- und Betriebsplanung;

e) Analyse, Bereitstellung von Informationen über Flottenmerkmale und -leistung, Verwaltungsanforderungen und Humanressourcen.

Artikel 39

Neue Technologien und Innovation

Damit das Gesamtnetz mit der Entwicklung und Einführung innovativer Technik Schritt halten kann, muss insbesondere Folgendes angestrebt werden:

a) Reduzierung der verkehrsbedingten CO_2-Emissionen durch Umstellung auf innovative Verkehrstechnologien;

b) Reduzierung der CO_2-Emissionen bei allen Verkehrsträgern durch Förderung der Energieeffizienz sowie Einführung alternativer Antriebssysteme und Bereitstellung entsprechender Infrastrukturen. Solche Infrastrukturen können Energienetze und andere für die Energieversorgung notwendige Einrichtungen umfassen, die Schnittstelle Infrastruktur-Fahrzeug berücksichtigen und intelligente Verkehrssysteme einschließen;

c) Verbesserung der Sicherheit und Nachhaltigkeit bei der Güterbeförderung;

d) Verbesserung des Betriebs, der Zugänglichkeit, der Interoperabilität, der Multimodalität und der Effizienz des Netzes, einschließlich eines multimodalen Fahr-/Flugscheinverkaufs und einer Koordinierung der Fahr-/Flugpläne;

e) Förderung von Maßnahmen zur Senkung externer Kosten, die durch Belastungen aller Art, einschließlich Lärm, Verkehrsüberlastung und Gesundheitsschäden verursacht werden;

f) Einführung von Sicherheitstechnik und kompatiblen Identifizierungsstandards in den Netzen;

g) Verbesserung der Klimaresistenz;

h) beschleunigte Entwicklung und Einführung von TA innerhalb der Verkehrsträger und zwischen ihnen.

Artikel 40

Sichere Infrastrukturen

Die Mitgliedstaaten achten gebührend darauf, dass die Verkehrsinfrastrukturen ein angemessenes Niveau der Sicherheit und Gefahrenabwehr bei der Beförderung von Personen und Gütern gewährleisten.

Artikel 41- 43

[...]

KAPITEL III
DAS KERNNETZ

Artikel 44

Festlegung des Kernnetzes

1. Das Kernnetz gemäß Anhang I besteht aus jenen Teilen des Gesamtnetzes, die für die Erreichung der Ziele, die mit der Politik für das transeuropäische Verkehrsnetz verfolgt werden, von größter strategischer Bedeutung sind, und spiegelt die sich entwickelnde Verkehrsnachfrage und den multimodalen Verkehrsbedarf wider. Das Kernnetz trägt insbesondere dazu bei, die wachsende Mobilität zu bewältigen, einen hohen Sicherheitsstandard zu gewährleisten und ein CO_2-armes Verkehrssystem aufzubauen.

2. Das Kernnetz ist über Knoten miteinander verknüpft und bietet Verbindungen zwischen den Mitgliedstaaten und zu den Verkehrsinfrastrukturnetzen der Nachbarländer.

3. Unbeschadet des Artikels 1 Absatz 4 sowie des Artikels 47 Absätze 2 und 3 werden geeignete Maßnahmen ergriffen, um das Kernnetz so auszubauen, dass es bis zum 31. Dezember 2030 den Bestimmungen dieses Kapitels entspricht.

   Gemäß Artikel 57 wird die Verwirklichung des Kernnetzes von der Kommission bis zum 31. Dezember 2023 überprüft.

Artikel 45

Infrastrukturanforderungen

1. Um eine ressourcenschonende Nutzung der Verkehrsinfrastruktur zu gewährleisten und ausreichende Kapazitäten bereitzustellen, ist beim Management der Infrastrukturnutzung innovativen Technologien, TA und Regulierungs- und Steuerungsmaßnahmen Rechnung zu tragen.

2. Die Infrastrukturen des Kernnetzes müssen alle Anforderungen in Kapitel II erfüllen. Zusätzlich müssen die Infrastrukturen des Kernnetzes unbeschadet des Absatzes 3 folgende Anforderungen erfüllen:

   a) Schienenverkehrsinfrastruktur mit Ausnahme von isolierten Netzen:

   – vollständige Elektrifizierung aller Bahnstrecken;
   – Güterstrecken des Kernnetzes: mindestens 22,5 t Achslast, 100km/h Streckengeschwindigkeit und Befahrbarkeit für Züge mit einer Länge von 750 m;
   – durchgehende Ausrüstung mit ERTMS;
   – Regelspurweite für neue Bahnstrecken: 1435 mm, es sei denn, die neue Strecke dient der Erweiterung eines Netzes, dessen Spurweite sich von der Spurweite der Hauptschienenstrecken in der Europäischen Union unterscheidet und das nicht an diese Hauptschienenstrecken angebunden ist;

   b) Binnenschifffahrts- und Seeverkehrsinfrastruktur:

   – Verfügbarkeit von alternativen umweltfreundlichen Kraftstoffen;

c) Straßenverkehrsinfrastruktur:

– die Anforderungen nach Artikel 20 Absatz 3 Buchstaben a oder b;
– Einrichtung von Rastplätzen etwa alle 100 km auf Autobahnen, damit u.a. für gewerbliche Straßennutzer angemessene Parkplätze mit einem ausreichenden Sicherheitsniveau zur Verfügung stehen;
– Verfügbarkeit von alternativen umweltfreundlichen Kraftstoffen;

d) Luftverkehrsinfrastruktur:

– Kapazitäten zur Bereitstellung von alternativen umweltfreundlichen Kraftstoffen.

3. Unbeschadet der Richtlinie 2008/57/EG kann die Kommission auf Antrag eines Mitgliedstaats in Bezug auf die Schienenverkehrsinfrastruktur in gebührend begründeten Fällen Ausnahmen hinsichtlich Zuglänge, ERTMS, Achslast, Elektrifizierung und Streckengeschwindigkeit gewähren.

Auf Antrag eines Mitgliedstaats kann die Kommission in Bezug auf die Straßenverkehrsinfrastruktur in gebührend begründeten Fällen Ausnahmen von Artikel 20 Absatz 3 Buchstaben a oder b gewähren, solange ein angemessenes Maß an Sicherheit gewährleistet ist.

Zu den gebührend begründeten Fällen im Sinne dieses Absatzes zählen auch die Fälle, in denen sich Infrastrukturinvestitionen aus wirtschaftlicher Sicht (Kosten-Nutzen-Verhältnis) nicht rechtfertigen lassen.[42]

[42] In einen Erwägungsgrund wird folgender Passus aufgenommen: "Ausnahmen von den Infrastrukturanforderungen an das Kernnetz sollten in gebührend begründeten Fällen möglich sein. Dies sollte insbesondere auch dann gelten, wenn sich – wie beispielsweise in dünn besiedelten Gebieten – Investitionen nicht rechtfertigen lassen."

Artikel 46

Aufbau des Kernnetzes

Die Verkehrsinfrastrukturen des Kernnetzes werden gemäß den betreffenden Bestimmungen in Kapitel II aufgebaut.

Artikel 47

Knoten des Kernnetzes

1. Die Knoten des Kernnetzes sind in Anhang II verzeichnet und umfassen

   – städtische Knoten einschließlich ihrer Häfen und Flughäfen;
   – Seehäfen und Binnenhäfen;
   – Grenzübergangsstellen zu Nachbarländern;
   – Schienen-Straßen-Terminals.

2. Die in Anhang II Teil 2 aufgeführten Seehäfen werden – sofern materielle Sachzwänge dem nicht entgegenstehen – bis 31. Dezember 2030 an die Schienen- und Straßenverkehrsinfrastrukturen des transeuropäischen Verkehrsnetzes und nach Möglichkeit an die Binnenschifffahrtsinfrastruktur angebunden.

3. Die in Anhang II.1 Teil 1b aufgeführten Hauptflughäfen werden – sofern materielle Sachzwänge dem nicht entgegenstehen – bis 31. Dezember 2050 an die Schienen- und Straßenverkehrsinfrastrukturen des transeuropäischen Verkehrsnetzes angebunden. Unter Berücksichtigung der potenziellen Verkehrsnachfrage werden diese Flughäfen – sofern möglich – in das Hochgeschwindigkeitsbahnnetz eingebunden.

KAPITEL IV

VERWIRKLICHUNG DES KERNNETZES DURCH KERNNETZKORRIDORE[43]

Artikel 48

Das Instrument der Kernnetzkorridore

1. Kernnetzkorridore sind ein Instrument, das die koordinierte Verwirklichung des Kernnetzes erleichtern soll. Mit dem Ziel eines ressourcenschonenden multimodalen Verkehrs stellen die Kernnetzkorridore vorrangig auf Folgendes ab:
   – Integration der Verkehrsträger,
   – Interoperabilität sowie
   – eine koordinierte Entwicklung der Infrastrukturen in grenzüberschreitenden Abschnitten.

2. Kernnetzkorridore ermöglichen es den Mitgliedstaaten, ein koordiniertes und zeitlich abgestimmtes Herangehen an Infrastrukturinvestitionen zu erreichen, damit die Kapazitäten so effizient wie möglich verwaltet werden. Die Kernnetzkorridore unterstützen die umfassende Einführung interoperabler Verkehrsmanagementsysteme.

[43] In einen Erwägungsgrund wird folgender Passus aufgenommen: "Damit das Kernnetz innerhalb des gegebenen zeitlichen Rahmens verwirklicht werden kann, sollte ein Korridorkonzept als Instrument zur transnationalen Koordinierung unterschiedlicher Projekte und zur zeitlichen Abstimmung des Korridoraufbaus zur Anwendung kommen, um dadurch die größtmöglichen Netzvorteile zu erzielen. Dieses Instrument sollte nicht als Grundlage für eine Bevorzugung bestimmter Kernnetzvorhaben verstanden werden."

Artikel 49

Begriff der Kernnetzkorridore

1. Kernnetzkorridore bedienen die wichtigsten Fernverkehrsflüsse im Kernnetz und dienen insbesondere dem Zweck, grenzüberschreitende Verbindungen innerhalb der Union zu verbessern.

2. [...]

3. Kernnetzkorridore können auch Seehäfen, Binnenhäfen, Flughäfen, Schienen-Straßen-Terminals sowie deren Zugänge umfassen.

Artikel 50

Liste der Kernnetzkorridore

Die Mitgliedstaaten beteiligen sich nach Maßgabe dieses Kapitels an Kernnetzkorridoren im Sinne von Teil I[44] des Anhangs der Verordnung (EU) Nr. XXXX/2012 zur Schaffung der Fazilität "Connecting Europe".

Artikel 51

Koordinierung der Kernnetzkorridore

1. Die Kommission benennt im Einvernehmen mit den beteiligten Mitgliedstaaten und nach Anhörung des Europäischen Parlaments und des Rates einen oder mehrere "Europäische Koordinatoren", um die koordinierte Verwirklichung von Kernnetzkorridoren zu erleichtern.

---

44 Der Anhang der CEF-Verordnung müsste dahingehend geändert werden, dass zwischen der **Anpassung** der Korridore einerseits und den **Vorhaben** für Korridore andererseits unterschieden wird. Die Bezugnahme in Artikel 50 bezieht sich auf die Abschnitte des Anhangs, die die Anpassung betreffen, nicht auf die Abschnitte mit den Vorhaben. Um die Kohärenz der beiden Rechtsakte zu gewährleisten, werden zu einem späteren Zeitpunkt die erforderlichen Änderungen in der CEF-Verordnung vorgenommen.

2. Der Europäische Koordinator wird insbesondere aufgrund seiner Kenntnisse im Bereich des Verkehrs und der Finanzierung von Großprojekten und der Bewertung ihrer sozioökonomischen und ökologischen Auswirkungen sowie seiner Erfahrung mit europäischen Organen und Einrichtungen ausgewählt.

3. Im Beschluss der Kommission zur Benennung des Europäischen Koordinators werden die Modalitäten der Ausübung der Aufgaben gemäß Absatz 5 festgelegt.

4. Der Europäische Koordinator handelt im Namen und im Auftrag der Kommission, die die erforderlichen Sekretariatsdienste zur Verfügung stellt. Der Auftrag des Europäischen Koordinators bezieht sich auf einen einzelnen Kernnetzkorridor.

5. Der Europäische Koordinator

a) unterstützt die koordinierte Verwirklichung des Kernnetzkorridors;

aa) erstellt gemeinsam mit den Mitgliedstaaten den Arbeitsplan in Bezug auf den Korridor und überwacht dessen Umsetzung;

b) berichtet den Mitgliedstaaten, der Kommission und gegebenenfalls allen anderen direkt am Ausbau des Kernnetzkorridors Beteiligten über auftretende Schwierigkeiten und trägt dazu bei, geeignete Lösungen zu finden;

c) erstellt für das Europäische Parlament, den Rat, die Kommission und die beteiligten Mitgliedstaaten einen jährlichen Bericht über die Fortschritte bei der Verwirklichung des Kernnetzkorridors;

d) prüft den Bedarf an Verkehrsdiensten, die Möglichkeiten für die Finanzierung von Investitionen sowie die notwendigen Schritte und zu erfüllenden Bedingungen für den Zugang zu den Finanzierungsquellen und gibt entsprechende Empfehlungen.

6. Die beteiligten Mitgliedstaaten arbeiten mit dem Europäischen Koordinator zusammen und stellen ihm die Informationen zur Verfügung, die er zur Erfüllung der Aufgaben benötigt.

7. Unbeschadet der nach Unionsrecht und nationalem Recht geltenden Verfahren kann die Kommission den Europäischen Koordinator bei der Bearbeitung von Anträgen auf Unionsförderung für einen ihm anvertrauten Netzwerkkorridor um Stellungnahme bitten.

Artikel 52

[…]

Artikel 53

Arbeitsplan

1. Der Europäische Koordinator unterbreitet den beteiligten Mitgliedstaaten innerhalb eines Jahres nach Inkrafttreten dieser Verordnung einen Arbeitsplan mit einer Analyse betreffend den Aufbau des Korridors. Nach Billigung durch die beteiligten Mitgliedstaaten wird der Arbeitsplan informationshalber dem Europäischen Parlament, dem Rat und der Kommission übermittelt.

   Der Arbeitsplan enthält insbesondere eine Beschreibung der Merkmale und Ziele des Kernnetzkorridors.

   Er enthält eine Analyse, die sich auf folgende Elemente erstreckt:

   – die Einführung interoperabler Verkehrsmanagementsysteme;

   – einen Plan zur Beseitigung physischer, technischer, betrieblicher und administrativer Hindernisse innerhalb der Verkehrsträger und zwischen ihnen sowie für den Ausbau eines effizienten multimodalen Verkehrs und entsprechender Dienste;

– Maßnahmen zur Verbesserung der administrativen und technischen Kapazitäten für Konzeption, Planung, Entwurf, Vergabe, Durchführung und Überwachung der Vorhaben von gemeinsamem Interesse;

– die möglichen Auswirkungen des Klimawandels auf die Infrastrukturen sowie gegebenenfalls Vorschläge für Maßnahmen zur Erhöhung der Klimaresistenz;

– Maßnahmen zur Minderung der Treibhausgasemissionen.

Der Arbeitsplan enthält ferner eine Analyse der Investitionen einschließlich

– der Liste der Vorhaben zur Erweiterung, Erneuerung oder Umrüstung der in Artikel 2 Absatz 2 genannten Verkehrsinfrastrukturen für jeden im Kernnetzkorridor bestehenden Verkehrsträger,

– der verschiedenen Quellen, die in Partnerschaft mit den beteiligten Mitgliedstaaten für die Finanzierung auf internationaler, nationaler, regionaler, lokaler und Unionsebene in Betracht gezogen werden, einschließlich – sofern möglich – vorgesehener Querfinanzierungssysteme wie auch Privatkapital und bereits zugesagter Beträge, gegebenenfalls mit Angabe des geplanten Unionsbeitrags aus den Finanzierungsprogrammen der Union.

2. [...]

3. Der Europäische Koordinator unterstützt die Mitgliedstaaten bei der Umsetzung des Arbeitsplans, und zwar insbesondere hinsichtlich

a) der Investitionsplanung, der entstehenden Kosten und der Fristen, die für die Verwirklichung der Kernnetzkorridore als notwendig erachtet werden;

b) der Maßnahmen zur Förderung der Einführung neuer Technologien im Bereich des Verkehrs- und Kapazitätsmanagements und gegebenenfalls zur Senkung der externen Kosten, insbesondere in Bezug auf Treibhausgasemissionen und Lärm.

c) […]

4. […]

Artikel 53a

Leitungsstruktur für die Kernnetzkorridore

1. Für jeden Kernnetzkorridor gilt Folgendes: Der zuständige Europäische Koordinator konsultiert mit Unterstützung durch ein Sekretariat die beteiligten Mitgliedstaaten und gegebenenfalls in Partnerschaft mit den beteiligten Mitgliedstaaten andere öffentliche und private Körperschaften wie Infrastrukturbetreiber und Unternehmen, um den Arbeitsplan zu erstellen, Empfehlungen auszusprechen und die Umsetzung des Arbeitsplans zu überwachen.

2. Der Koordinator kann im Einvernehmen mit den beteiligten Mitgliedstaaten Korridor-Arbeitsgruppen einsetzen, in denen er den Vorsitz führt und die sich auf Folgendes konzentrieren:
   - Integration der Verkehrsträger,
   - Interoperabilität,
   - koordinierte Entwicklung der Infrastrukturen in grenzüberschreitenden Abschnitten.

   Was die Schienenverkehrsinfrastrukturen anbelangt, so berücksichtigt der Koordinator in vollem Umfang die Arbeit, die im Rahmen der nach der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 eingerichteten Schienengüterverkehrskorridore geleistet wird.

KAPITEL V
GEMEINSAME BESTIMMUNGEN

Artikel 54

Überarbeitung und Berichterstattung

1. Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission nach Möglichkeit mittels des interaktiven geografischen und technischen Informationssystems für das transeuropäische Verkehrsnetz (TENtec) die jährlichen Daten über die Fortschritte bei der Durchführung der Vorhaben und die hierfür getätigten Investitionen.

1a. Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission Zusammenfassungen der einzelstaatlichen Pläne und Programme, die sie mit Blick auf den Aufbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes aufstellen. Nach Verabschiedung der einzelstaatlichen Pläne und Programme übermitteln die Mitgliedstaaten diese informationshalber der Kommission.

2. Alle zwei Jahre nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung veröffentlicht die Kommission einen Fortschrittsbericht über die Umsetzung der Verordnung und übermittelt ihn informationshalber dem Europäischen Parlament, dem Rat, dem Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und dem Ausschuss der Regionen.

3. Vorbehaltlich des Artikels 172 Absatz 2 AEUV wird die Kommission ermächtigt, gemäß Artikel 56 delegierte Rechtsakte zur Anpassung des Anhangs I zu erlassen, um möglichen Änderungen Rechnung zu tragen, die sich aus den in den Artikeln 16, 24, 29 und 33 festgelegten Volumenschwellen ergeben. Bei der Anpassung des Anhangs

   a) nimmt die Kommission alle Logistikplattformen, Güterterminals, Schienen-Straßen-Terminals, Binnenhäfen, Seehäfen und Flughäfen in das Gesamtnetz auf, deren neuester Zweijahresdurchschnitt des Verkehrsaufkommens nachweislich die jeweilige Volumenschwelle übersteigt;

b) schließt die Kommission alle Logistikplattformen, Güterterminals, Schienen-Straßen-Terminals, Binnenhäfen, Seehäfen und Flughäfen aus dem Gesamtnetz aus, deren neuester Sechsjahresdurchschnitt des Verkehrsaufkommens nachweislich die jeweilige Volumenschwelle unterschreitet;

c) passt die Kommission die Karten der Straßen-, Schienen- und Binnenwasserstraßen-infrastrukturen an, jedoch ausschließlich in dem Maße, wie die Fertigstellung des Netzes voranschreitet. Dabei nimmt sie keine Änderungen an der Streckenführung vor, die nicht durch das jeweilige Projektgenehmigungsverfahren abgedeckt sind.

Grundlage für die Anpassungen gemäß den Buchstaben a und b sind die neuesten Statistiken, die von Eurostat veröffentlicht wurden. Die Anpassungen nach Buchstabe c beruhen auf den Informationen der betreffenden Mitgliedstaaten gemäß Artikel 54 Absatz 1.

4. Vorhaben von gemeinsamem Interesse in Bezug auf Infrastrukturen, die durch Erlass eines delegierten Rechtsakts neu in das transeuropäische Verkehrsnetz aufgenommen werden, kommen für die Förderung gemäß Artikel 7 Absatz 5 ab dem Tag in Betracht, an dem der delegierte Rechtsakt gemäß Absatz 3 in Kraft tritt.

Vorhaben von gemeinsamem Interesse in Bezug auf Infrastrukturen, die aus dem trans-europäischen Verkehrsnetz ausgeschlossen werden, kommen ab dem Tag nicht mehr für eine Förderung in Betracht, an dem der delegierte Rechtsakt gemäß Absatz 3 in Kraft tritt. Finanzierungs- oder Finanzhilfebeschlüsse, die vor diesem Zeitpunkt erlassen wurden, bleiben vom Ende der Förderfähigkeit unberührt.

Artikel 55

[…]

Artikel 56

Ausübung der Befugnisübertragung

1. Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.

2. Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 54 Absatz 3 wird der Kommission für einen Zeitraum von 5 Jahren ab dem [Tag des Inkrafttretens der Verordnung] übertragen.

3. Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 54 Absatz 3 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.

4. Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.

5. Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 54 Absatz 3 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

Artikel 57

Überprüfung

1. Bis zum 31. Dezember 2023 überprüft die Kommission im Benehmen mit den Mitgliedstaaten die Verwirklichung des Kernnetzes; dabei bewertet sie die Einhaltung der Vorschriften dieser Verordnung und die Fortschritte bei der Umsetzung[45].

2. Wenn die Kommission diese Überprüfung durchführt, bewertet sie, ob das Kernnetz, wie es in dieser Verordnung vorgesehen ist, die Anforderungen des Kapitels III bis 2030 erfüllen kann; dabei trägt sie der wirtschaftlichen Lage und der Haushaltslage in der Union und in den einzelnen Mitgliedstaaten Rechnung. Sie bewertet zudem im Benehmen mit den Mitgliedstaaten, ob das Kernnetz in Anbetracht der Entwicklungen bei den Verkehrsströmen und der nationalen Investitionsplanung geändert werden sollte. Falls erforderlich, kann die Kommission einen Vorschlag zur Änderung dieser Verordnung vorlegen.

3. In diesem Vorschlag kann die Kommission auch den Termin für die Fertigstellung des Gesamtnetzes nach Artikel 9 Absatz 3 angeben.

Artikel 58

Einheitliche Anlaufstelle

Die Mitgliedstaaten können eine einheitliche Anlaufstelle benennen, welche – insbesondere bei grenzüberschreitenden Vorhaben – die Genehmigungsverfahren für Vorhaben von gemeinsamem Interesse in Übereinstimmung mit dem einschlägigen Unionsrecht erleichtert und koordiniert.

---

45 In einen Erwägungsgrund wird folgender Passus aufgenommen: "Wenn die Kommission die Verwirklichung des Kernnetzes 2003 überprüft, sollte sie die einzelstaatlichen Umsetzungspläne und künftigen Erweiterungen berücksichtigen."

Artikel 59

Verzögerte Fertigstellung des Kernnetzes

Falls sich der Beginn oder die Fertigstellung der Arbeiten am Kernnetz beträchtlich verzögert, kann die Kommission die beteiligten Mitgliedstaaten auffordern, die Gründe für diese Verzögerung anzugeben. Die Mitgliedstaten liefern diese Begründung innerhalb von drei Monaten. Auf der Grundlage der erhaltenen Antwort konsultiert die Kommission alle beteiligten Mitgliedstaaten, um das Problem, das zu der Verzögerung geführt hat, zu lösen.

Artikel 59a

Ausnahmen

Die Bestimmungen über Eisenbahnnetze und insbesondere jegliche Anforderung, Flughäfen und Häfen an Eisenbahnnetze anzubinden, gelten nicht für Zypern und Malta, solange in ihrem Staatsgebiet kein Eisenbahnsystem besteht.

Artikel 59aa

Übergangsbestimmungen

1. Auf den Beschluss Nr. 611/2010/EU gestützte Finanzierungsentscheidungen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 680/2007[46], die beim Inkrafttreten dieser Verordnung bereits vorlagen, unterliegen weiterhin dem Beschluss Nr. 661/2010/EU in der vor dem Inkrafttreten dieser Verordnung geltenden Fassung.

2. Bezugnahmen auf vorrangige Vorhaben nach Anhang III des Beschlusses Nr. 661/2010/EU gelten als Bezugnahmen auf das Kernnetz im Sinne der vorliegenden Verordnung.

[46] Verordnung (EG) Nr. 680/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Grundregeln für die Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen für transeuropäische Verkehrs- und Energienetze, ABl. L 162 vom 22.6.2007, S. 1.

Artikel 60-61

[…]

Artikel 62

Aufhebung

Der Beschluss Nr. 661/2010/EU wird aufgehoben.

Artikel 63

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Europäischen Parlaments	*Im Namen des Rates*
Der Präsident	*Der Präsident*

Erklärung Litauens und Rumäniens zur indikativen Ausdehnung des transeuropäischen Verkehrsnetzes auf Nachbarländer

"Im Hinblick auf die allgemeine Ausrichtung des Rates zum Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes behalten sich Litauen und Rumänien des Recht vor, in einem späteren Stadium des Mitentscheidungsverfahrens vorzuschlagen, dass in den Anhang betreffend die indikative Ausdehnung des TEN-V-Netzes auf Nachbarländer die Netze der Drittländer im Rahmen der Östlichen Partnerschaft und der Nördlichen Dimension aufgenommen werden."

Erklärung Sloweniens

"Bei der Annahme der allgemeinen Ausrichtung zur Verordnung über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes verweist Slowenien darauf, wie wichtig die Liste der Kernnetzkorridore und die diesbezüglichen Bestimmungen im Vorschlag für eine Verordnung zur Schaffung der Fazilität "Connecting Europe" sind.

In Anbetracht der Bedeutung der Korridore für die Planung und Finanzierung der Verwirklichung des TEN-V ist Slowenien der Auffassung, dass die Verordnung zur Schaffung der Fazilität "Connecting Europe" und die Verordnung über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes ein unteilbares Paket formen, und bedauert, dass diese Vorschläge nicht gleichzeitig angenommen werden.

Slowenien trägt zwar die allgemeine Ausrichtung mit, behält sich jedoch das Recht vor, seine Haltung zu dem Vorschlag für eine Verordnung über Leitlinien der Union zu überdenken, solange die Beratungen über die Kernnetzkorridore im Rahmen der Fazilität "Connecting Europe" noch nicht abgeschlossen sind."

Erklärung Italiens

"Italien unterstützt zwar im Großen und Ganzen die Kompromissfassung der allgemeinen Ausrichtung zur Verordnung über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes, weist aber darauf hin, dass die Anhänge an mehreren Stellen geändert werden müssen, um das Wirtschaftswachstum in den Inselregionen der Europäischen Union zu fördern.

1) Einbeziehungen der Verbindungen auf der "letzten Meile"

Aus unserer Sicht sollte den Verbindungen auf der "letzten Meile" und den fehlenden Abschnitten bei den Schienenverbindungen zu den Flughäfen und Häfen ausreichend Beachtung geschenkt werden.

2) Einbeziehung der Häfen von Cagliari und Augusta in das Kernnetz

Diese Häfen erfüllen nicht nur die Anforderung der europäischen Methode an das Güteraufkommen, sondern spielen auch eine entscheidende Rolle für die Wirtschaft der beiden größten Inseln Italiens.

Der Hafen von **Cagliari** erreicht den für die Einbeziehung in das Kernnetz geltenden Schwellenwert für das Güteraufkommen (24 344 020 t/Jahr bei Massengütern bzw. 13 414 060 t/Jahr bei Stückgütern). Zunächst müssen wir erklären, dass die staatseigenen Meeresräume und Hafeninfrastrukturen entlang der Küste, die von Nuovo Molo di Levante (der neuen östlichen Hafenmole) bis nach Porto Foxi reicht, nach dem italienischen Dekret vom 6. April 1994, veröffentlicht im italienischen Amtsblatt Nr. 116 vom 20.5.1994) der Hafenbehörde von Cagliari unterstehen. In der nachstehenden Tabelle ist das Güteraufkommen in den Jahren 2006, 2007 und 2008 (ISTA-Daten in Tausend t) aufgeführt; dabei zeigt sich, dass die mit der Kommissionsmethode ermittelten Schwellenwerte, nämlich 24 344 020 t/Jahr bei Massengütern bzw. 13 414 060 t/Jahr bei Stückgütern, erreicht wurden.

ISTAT	2006	2007	2008	DURCH-SCHN.	Anteil Massen-güter	Anteil Stück-güter	t Massen-güter	t Stück-güter	INTER-POLATION
Porto Foxi	27 111	26 744	26 407	26 754	100%	0 %	26 754	0	1,10
Cagliari	9 482	9 397	9 040	9 306	15 %	85 %	1 396	7 910	0,65
Insge-samt	36 593	36 141	35 447	36 060	78 %	22 %	28 150	7 910	**1,75**

Der Hafen von Cagliari liegt auf einer der größten Mittelmeerinseln und ist für die Anbindung der abgelegenen Gebiete an den europäischen Kontinent von großer Bedeutung. Da er über sehr viel Platz, enorme Umschlagskapazitäten und eine günstige geografische Lage (er ist nur 11 [See]meilen von der idealen Route zwischen Gibraltar und Suez entfernt) verfügt, erfüllt er die Anforderungen des Massenhandelsverkehrs, wobei er einer der Hauptumschlagsknotenpunkte im westlichen Mittelmeer ist und – abgesehen von Passagierdiensten, Fischereitätigkeiten, Tourismus, Sportbooten und Kreuzfahrtschiffen – konventionelle Güter, Massengüter, RoRo-Güter und Containergut abfertigt. Die Hafenbehörde von Cagliari ist zuständig für einen rund 30 km langen Küstenstreifen, der aus drei Bereichen besteht: aus dem **historischen Hafen**[47], dem **Containerterminal**[48] im Kanalhafen und dem **Erdölterminal**[49]. Was die Logistik anbelangt, so ist das Gebiet gut mit dem Hinterland verbunden: Der historische Hafen liegt nur 100 m vom Stadtzentrum entfernt und grenzt direkt an das Straßennetz; zum Schienennetz sind es nur wenige Meter und nur sieben Kilometer zum Flughafen.

[47] Der historische Hafen liegt an einer 5800 m langen Mole und dient dem Handelsverkehr, dem RoRo-Verkehr, Fährbooten, Sportbooten, Fischerbooten und Kreuzfahrtschiffen; dank der Zusammenarbeit mit örtlichen Stellen gibt es bei Kreuzfahrtschiffen derzeit einen starken Zuwachs.

[48] Dieser Terminal erstreckt sich derzeit entlang einer Mole von über 1600 m Länge und bietet fünf Liegeplätze für den Umschlags- und RoRo-Verkehr; zusammen mit dem Bereich für Sport- und Segelboote könnte er demnächst über mehr als 7500 Meter Mole verfügen.

[49] Die Liegeplätze für die Petrochemie-/Erdöl-Tanker bieten Anlegestellen für siebzehn Schiffe.

Der **Hafen von Augusta** erreicht die für die Einbeziehung in das Kernnetz geltenden Schwellenwerte für das Güteraufkommen. In der nachstehenden Tabelle ist das Güteraufkommen in den Jahren 2006, 2007 und 2008 (ISTAT-Daten in Tausend t) aufgeführt; daraus geht hervor, dass die mit der Kommissionsmethode ermittelten Schwellenwerte, nämlich 24 344 020 t/Jahr bei Massengütern bzw. 13 414 060 t/Jahr bei Stückgütern, erreicht wurden.

ISTAT	2006	2007	2008	MITTEL	Anteil Massengüter	Anteil Stückgüter	t MASSEN-GÜTER	t STÜCK-GÜTER	INTER-POLATION
Augusta	30 979	30 238	26 849	29 355	100 %	0 %	29 355	0	1,21

Die jüngeren Zahlen zeigen ein jährliches Verkehrsaufkommen von rund 33 Millionen t Güter, wovon rund 31,5 Millionen t auf flüssige Massengüter entfallen. Der Hafen ist Italiens größter Erdölterminal und der zweitgrößte Hafen für flüssige Massengüter. 2011 hat der Hafen auch mit der Abfertigung von Containergut und Ro-Ro-Gütern begonnen. Der Hafen von Augusta verfügt über eine Container-Plattform, die derzeit ausgebaut wird, eine ideale Anlegestelle für Ro-Ro-Fähren auf den Routen nach Norditalien und Nordafrika, Anleger für Transit und Bunkerung sowie Terminals für das Löschen von Massengütern aus weit entfernten Orten.

Augusta bietet aufgrund seiner Lage auf der größten Mittelmeerinsel Anbindung an abgelegene Gebiete des europäischen Kontinents. Der Hafen verfügt über ein großes Entwicklungspotenzial, nicht nur für einzelne Arten von Gütern innerhalb des Hafens selbst, sondern auch als Teil eines potenziellen integrierten Hafensystems von ganz Sizilien (Erdölprodukte, Agrarerzeugnisse aus dem produktiven Südosten der Insel).

Mittel des nationalen operationellen Programms (85 000 EUR) werden zur Konsolidierung der Anleger und zum Ausbau des Handelshafens (dritte Phase) verwendet werden; diese Arbeiten umfassen unter anderem den Bau eines neuen Anlegers nördlich des Umschlagsbereichs. Die Arbeiten für den Ausbau des Hafens werden ferner durch zusätzliche private und öffentliche Mittel finanziert. Der Hafen umfasst die **Rada di Augusta**[50], den **Industriehafen**[51], den **Ro-Ro-Hafen**[52] und den **Handelshafen**[53].

---

50 Die Rada di Augusta hat sich mit ihrem Industriehafen, Handelshafen und Ro-Ro-Hafen sowie zwei Werften als eine der wettbewerbsfähigsten, am zentralsten gelegenen und sichersten Anlegestellen des Hafensystems im Mittelmeer etabliert; außerdem ist sie ein strategischer Ausgangspunkt für den Zugang zu anderen wichtigen europäischen und asiatischen Häfen und bietet gute Geschäftsmöglichkeiten für weltweit operierende Schifffahrtsgesellschaften.

51 Der Industriehafen ist einer der größten in Italien und im gesamten Mittelmeerraum. Er bedient die Erdölindustrie und die petrochemische Industrie, Energieerzeuger und Zementhersteller. Das jährliche Aufkommen beträgt rund 30 Millionen t flüssige Massengüter und rund 500 000 t Zement bei einer Gesamtkapazität von einer Million Tonnen.

52 Der Ro-Ro-Hafen befindet sich innerhalb der Handelszone und verfügt über einen eigenen Terminal, der Platz für bis zu 220 Sattelschlepper bietet. Er ist spezialisiert und auf einen effizienten Betrieb ausgelegt, mit Schwerpunkt auf einem bestmöglichen Angebot für intermodalen Verkehr. Er verfügt über eine Pier mit zwei Liegeplätzen, daran angrenzende Vorplätze und ein Terminal für Fahrgastfährschiffe mit automatisierter Zugangskontrolle.

53 Der jüngst gebaute Handelshafen befindet sich im nordwestlichen Bereich der Bucht, abseits des Stadtzentrums, und hat eine Anbindung an das nur einen Kilometer entfernte Autobahnnetz für den Osten Siziliens. Er dient zum Be-/Entladen von festem Massengut (chemische Produkte, Düngemittel, Eisen, Schwefel-Pellets, Zement, Marmor, Holz, Maschinenteile und Spezialteile (z.B. Windturbinen), Schlacke, Basalt) und zum Lagern von Containern. Die Aufsichts- und Strafverfolgungsbehörden verfügen über eine Präsenz im Hafen (Finanzpolizei, Zoll, Carabinieri, Polizei, Feuerwehr), und die Hafenbehörde von Augusta hat dort ihren Sitz. Es wurden kürzlich Infrastrukturarbeiten für folgende Projekte aufgenommen: Ausbau des Anlegers (auf 700 m), Ausbaggern des Meeresbodens (auf 16 m), Erweiterung der Vorplätze (auf 600 000 m^2) und Lagerhäuser, Bau eines 1-MW-Windparks, Erlangung einer Umweltzertifizierung, Einrichtung einer automatisierten Zugangskontrolle für Ro-Ro-Schiffe, Computerisierung der Hafentätigkeiten und Herstellung einer Echtzeitverbindung zwischen den Tätigkeiten aller Hafenakteure. Der Hafen bietet derzeit Folgendes: Vorplätze mit insgesamt über 300 000 m^2, über 1 100 m Anlegestellen, eine Tiefe von 14/16 m, Straßenanbindung an die Güterterminals von Melilli und Catania, eine strategische Position für aufkommende Märkte, nur 5 km Entfernung zum Stadtzentrum, ganzjährlich ausgezeichnete klimatische Bedingungen, Liegeplätze für Schiffe sämtlicher Größen.

Abschließend möchten wir zum einen den Nutzen der Methode bekräftigen, zum anderen aber darauf hinweisen, dass sie korrekt angewandt werden sollte, d.h. dass sie nicht nur die Einhaltung der einschlägigen Schwellenwerte berücksichtigen sollte, sondern auch das Kriterium der Zugänglichkeit sämtlicher Regionen der Europäischen Union, insbesondere der Inseln. Die Häfen von Cagliari und Augusta gewährleisten, dass Güter und Fahrgäste zwischen den zwei größten Inseln des Mittelmeers bewegt werden können, und ihre Nichtberücksichtigung im Kernnetz bedeutet eine unfaire Benachteiligung nicht nur Italiens, sondern des gesamten Mittelmeerbeckens. Die Aufnahme dieser beiden Häfen in das Kernnetz würde zur Integration von sieben Millionen europäischen Bürgern in die Union beitragen."

Erklärung der Kommission

"Die Kommission behält sich ihren Standpunkt zum gesamten Kompromissvorschlag noch in jeder Hinsicht vor. Ihr Vorbehalt betrifft insbesondere ihre Bedenken in Bezug auf Artikel 1 Absatz 4, die Änderungen hinsichtlich der Zusammenarbeit mit Drittländern (Artikel 8), die Streichung des Termins und der Hauptanforderungen an das Gesamtnetz (Kapitel II), die Streichung der Artikel zur Klimaresistenz, zum Umweltschutz und zur Zugänglichkeit (Artikel 41 bis 43), die Änderung des Termins für das Kernnetz (Artikel 44 Absatz 3), die Einführung einer Ausnahmeklausel (Artikel 45 Absatz 3) und die Streichung der Korridorplattformen, der Durchführungsbefugnisse und des Ausschusses (Artikel 52, 53 und 55)."