



EUROPÄISCHE KOMMISSION

Brüssel, den 19.10.2011
KOM(2011) 650 endgültig

2011/0294 (COD)

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

über Leitlinien der Union für den Aufbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes

(Text von Bedeutung für den EWR)

{SEK(2011) 1212 endgültig}

{SEK(2011) 1213 endgültig}

BEGRÜNDUNG

1. HINTERGRUND DES VORGESCHLAGENEN RECHTSAKTS

1.1. Hintergrund und Ziele

Seit Mitte der 1980er Jahre bildet die Politik des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) den politischen Rahmen für den Aufbau von Infrastrukturen, die für ein reibungsloses Funktionieren des Binnenmarkts sowie für die Gewährleistung des wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalts und für eine bessere Zugänglichkeit aller Gebiete in der EU sorgen sollen. Dies führte im Jahr 1992 zur Aufnahme einer eigenen Rechtsgrundlage für transeuropäische Netze in den Vertrag von Maastricht und im Jahr 1994 zur Annahme einer Liste von 14 Großvorhaben auf der Tagung des Europäischen Rates in Essen.

Im Jahr 1996 verabschiedeten das Europäische Parlament und der Rat die ersten Leitlinien zur Festlegung der TEN-V-Politik und -Infrastrukturplanung¹. In Anbetracht der EU-Erweiterung und der erwarteten Veränderungen der Verkehrsströme wurden diese Leitlinien im Jahr 2004 beträchtlich überarbeitet². Außerdem wurde die Liste der 14 vorrangigen Vorhaben erweitert.

Mehrere Finanzierungsinstrumente und andere, nichtfinanzielle Instrumente wurden geschaffen, um die Verwirklichung der Vorhaben zu erleichtern. Dazu gehören die TEN-Finanzverordnung³, der Kohäsionsfonds, der Europäische Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) und Darlehen der Europäischen Investitionsbank in Verbindung mit Koordinierungsinitiativen der Kommission.

Im Jahr 2010 verabschiedeten das Europäische Parlament und der Rat im Interesse der Klarheit mit dem Beschluss Nr. 661/2010/EU eine Neufassung der TEN-V-Leitlinien⁴.

Die Verkehrsinfrastruktur innerhalb der Europäischen Union ist an sich heute gut entwickelt. Sie ist aber sowohl geografisch als auch innerhalb der Verkehrsträger und zwischen ihnen noch immer fragmentiert. Das Hauptziel dieser neuen Leitlinien, die den Beschluss Nr. 661/2010/EU ersetzen werden, ist die Schaffung eines vollständigen und integrierten transeuropäischen Verkehrsnetzes, das alle Mitgliedstaaten und Regionen umfasst und die Grundlage für eine ausgewogene Entwicklung aller Verkehrsträger bildet, damit deren jeweilige Vorteile zur Geltung kommen und mit diesem Netz der größtmögliche europäische Mehrwert erzielt wird.

¹ Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 1996 über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (ABl. L 228 vom 9.9.1996, S. 1).

² Entscheidung Nr. 884/2004/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 zur Änderung der Entscheidung Nr. 1692/96/EG über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes, ABl. L 201 vom 7.6.2004, S. 1.

³ 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.

⁴ 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 (Neufassung), ABl. L 204 vom 5.8.2010, S. 1.

Angesichts der Herausforderungen, vor denen die TEN-V-Politik steht und die auch im Weißbuch „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“⁵ („das Weißbuch“) aufgezeigt wurden, wird in diesen Leitlinien eine langfristige Strategie für die TEN-V-Politik bis 2030 bzw. 2050 festgelegt.

1.2. Behandelte Fragen

Fünf Hauptprobleme müssen auf EU-Ebene gelöst werden:

Erstens sind fehlende Verbindungen, insbesondere grenzüberschreitende Abschnitte, ein großes Hindernis für den freien Waren- und Personenverkehr innerhalb der Mitgliedstaaten und zwischen ihnen wie auch mit ihren Nachbarländern.

Zweitens bestehen große und hartnäckig fortbestehende Unterschiede in der Qualität und Verfügbarkeit von Infrastrukturen zwischen den und innerhalb der Mitgliedstaaten (Engpässe). Verbessert werden müssen vor allem die Ost-West-Verbindungen durch Schaffung neuer Verkehrsinfrastrukturen und/oder Instandhaltung, Wiederherstellung oder Aufrüstung bestehender Infrastrukturen.

Drittens sind die Verkehrsinfrastrukturen zwischen den Verkehrsträgern fragmentiert. Was die Gewährleistung multimodaler Anschlüsse angeht, sind viele Güterterminals, Personenbahnhöfe, Binnenhäfen, Seehäfen, Flughäfen und städtische Knoten der Aufgabe nicht gewachsen. Da es diesen Knoten an multimodalen Kapazitäten mangelt, wird auch das Potenzial des multimodalen Verkehrs zur Beseitigung von Infrastrukturengpässen und zur Schließung von Verbindungslücken nur unzureichend ausgeschöpft.

Viertens sollten Investitionen in Verkehrsinfrastrukturen dazu beitragen, das Ziel der Senkung der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen bis 2050 um 60 % zu erreichen.

Schließlich haben die Mitgliedstaaten insbesondere auf dem Gebiet der Interoperabilität noch immer unterschiedliche Betriebsvorschriften und Anforderungen, was weitere Hemmnisse und Engpässe in den Verkehrsinfrastrukturen verursacht.

1.3. Aktionsbereiche

Dieser Vorschlag dient dem Auf- und Ausbau eines vollständigen transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) bestehend aus Infrastrukturen für den Schienen-, Binnenschiffs-, Straßen-, See- und Luftverkehr und soll dadurch zum reibungslosen Funktionieren des Binnenmarktes und zur Stärkung des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts beitragen.

Der erste Aktionsbereich zur Verwirklichung dieser Ziele ist die „Konzeptplanung“. Ausgehend von den Beiträgen aus der öffentlichen Konsultation der interessierten Kreise kam die Kommission zu dem Schluss, dass das transeuropäische Verkehrsnetz am besten im Zuge eines Zwei-Ebenen-Konzepts aufgebaut werden kann, das ein Gesamtnetz und ein Kernnetz umfasst.

⁵ KOM(2011) 144.

Das Gesamtnetz bildet die grundlegende Ebene des TEN-V. Es besteht aus allen vorhandenen und geplanten Infrastrukturen, die den Anforderungen der Leitlinien entsprechen. Das Gesamtnetz soll bis spätestens 31. Dezember 2050 fertiggestellt sein.

Das Kernnetz überlagert das Gesamtnetz und besteht aus dessen strategisch wichtigsten Teilen. Es bildet das Rückgrat des multimodalen Mobilitätsnetzes und konzentriert sich auf all jene TEN-V-Bestandteile, die den höchsten europäischen Mehrwert aufweisen, denn es dient der Herstellung noch fehlender grenzüberschreitender Verbindungen, der Beseitigung der Hauptengpässe und dem Aufbau multimodaler Knoten. Das Kernnetz soll bis spätestens 31. Dezember 2030 fertiggestellt sein.

Der zweite Aktionsbereich betrifft die Durchführungsinstrumente. Die Kommission hat hierzu das Konzept der Kernnetzkorridore unter angemessener Einbeziehung der Schiengüterverkehrskorridore⁶ ausgearbeitet. Diese Korridore bilden den Rahmen für die koordinierte Verwirklichung des Kernnetzes. Vom Umfang her werden sich die Kernnetzkorridore im Prinzip auf drei Verkehrsträger und auf mindestens drei Mitgliedstaaten erstrecken. Soweit möglich sollen sie eine Verbindung mit einem Seehafen herstellen. Inhaltlich werden die Kernnetzkorridore eine Plattform für ein Kapazitätsmanagement, Investitionen, Bauarbeiten und die Koordinierung multimodaler Umschlaganlagen sowie für die Einführung interoperabler Verkehrsmanagementsysteme bieten.

1.4. Kohärenz mit anderen Politikbereichen und Zielen der EU

Der Vorschlag fügt sich in die von der Kommission in ihrem Weißbuch angekündigte Verkehrspolitik ein. Er wird ausdrücklich als Teil der Initiative 34 in Bezug auf das Kernnetz einer strategischen europäischen Infrastruktur genannt⁷.

Diese Leitlinien folgen insbesondere der im Weißbuch dargelegten Strategie: Beseitigung der großen Hemmnisse und Engpässe in den Schlüsselbereichen der Verkehrsinfrastruktur. Ziel ist die Schaffung eines einheitlichen europäischen Verkehrsraums mit besseren Verkehrsdiensten und einem vollständig integrierten Verkehrsnetz, der die unterschiedlichen Verkehrsträger miteinander verknüpft und einen tiefgreifenden Wandel der Verkehrsmuster bei der Beförderung von Personen und Gütern herbeiführt. Dieser Wandel ist notwendig, damit die angestrebte Senkung der durch das Verkehrswesen verursachten Treibhausgasemissionen bis 2050 um 60 % erreicht werden kann.

Ohne die Unterstützung durch ein angemessenes Netz und ein intelligenteres Konzept für dessen Nutzung wird keine größere Änderung beim Verkehr möglich sein. Die Planung und Errichtung von Infrastrukturen gilt als entscheidendes Element für die Entwicklung eines nachhaltigen Verkehrssystems.

Außerdem wird der Vorschlag zur Verwirklichung der politischen Ziele beitragen, die in der Mitteilung der Kommission „Eine Digitale Agenda für Europa“⁸ formuliert wurden, indem er die Einführung intelligenter Verkehrssysteme unterstützt. Er ist zudem eine der Maßnahmen

⁶ Verordnung (EU) Nr. 913/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. September 2010 zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr, ABl. L 276 vom 20.10.2010, S. 22.

⁷ Siehe Abschnitt 3.1: „Verkehrsinfrastruktur: territorialer Zusammenhalt und Wirtschaftswachstum“ in Anhang 1 des Weißbuches.

⁸ KOM(2010) 245 endg./2.

der von der Kommission im April vorgeschlagenen Binnenmarktakte⁹, denn die Netze sind das Rückgrat des Binnenmarkts und spielen eine Schlüsselrolle bei der Förderung eines flüssigen und effizienten Waren- und Dienstleistungsverkehrs.

Überdies wurde die Förderung eines nachhaltigen Verkehrswesens als eines der Mittel erkannt, das es ermöglichen wird, eine der drei Hauptprioritäten der von der Kommission am 3. März 2010 beschlossenen Strategie Europa 2020 für ein intelligentes, nachhaltiges und integratives Wachstum¹⁰ zu verwirklichen, nämlich ein nachhaltiges Wachstum, indem vor allem in grenzüberschreitenden Abschnitten und intermodalen Knoten (Großstädte, Häfen, Logistikplattformen) kritische Engpässe beseitigt werden.

Außerdem trägt der Vorschlag zur Stärkung des territorialen Zusammenhalts in der EU bei, der – wie der wirtschaftliche und sozialen Zusammenhalt – ebenfalls zu den politischen Zielen der EU gehört.

2. ERGEBNISSE DER ANHÖRUNGEN INTERESSIERTER KREISE UND DER FOLGENABSCHÄTZUNGEN

2.1. Anhörung interessierter Kreise

Die Kommission führte von Februar 2009 bis Juni 2010 eine breite und intensive öffentliche Konsultation der interessierten Kreise durch.

Den Beginn des Konsultationsprozesses markierte die Annahme eines Grünbuches, mit dem die Kommission die Diskussion über die zentralen Herausforderungen und wichtigsten Ziele der TEN-V-Politik und mögliche Wege zu ihrer Bewältigung eröffnete¹¹.

Ausgehend von den Beiträgen der interessierten Kreise setzte die Kommission sechs Expertengruppen ein, die zwischen November 2009 und April 2010 eine Reihe wichtiger Aspekte des künftigen TEN-V-Ausbaus analysierten¹². Die Empfehlungen der Expertengruppen wurden in ein Arbeitsdokument der Kommissionsdienststellen aufgenommen, das am 4. Mai 2010 zur öffentlichen Diskussion gestellt wurde¹³.

Zu dieser öffentlichen Konsultation gingen insgesamt über 530 Beiträge ein. Eine deutliche Mehrheit der Teilnehmer befürwortete die Möglichkeit eines neuen Zwei-Ebenen-Konzepts für die TEN-V-Planung, das ein Gesamtnetz als grundlegende Ebene und ein Kernnetz bestehend aus dessen strategisch wichtigsten Teilen vorsieht.

Im Oktober 2009 und im Juni 2010 fanden in Neapel bzw. Zaragoza Konferenzen der Minister bzw. der interessierten Kreise statt.

⁹ KOM(2011) 206 endg.

¹⁰ KOM(2010) 2020 endg.

¹¹ „TEN-V: Überprüfung der Politik – Ein besser integriertes transeuropäisches Verkehrsnetz im Dienst der gemeinsamen Verkehrspolitik“, KOM(2009) 44 endg.

¹² Die Expertengruppen befassten sich mit folgenden Bereichen: Struktur eines Gesamtnetzes und Kernnetzes und TEN-V-Planungsmethoden, Einbindung der Verkehrspolitik in die TEN-V-Planung, intelligente Verkehrssysteme und neue Technologien im Rahmen des TEN-V, TEN-V und Verbindungen außerhalb der EU, TEN-V-Finanzierung, rechtliche und nichtfinanzielle Aspekte des TEN-V.

¹³ „Konsultation über die künftige Politik für das transeuropäische Verkehrsnetz“, KOM(2010) 212 endg.

Im Februar 2011 legte die Kommission dem Rat und dem Europäischen Parlament ein Arbeitsdokument der Kommissionsdienststellen¹⁴ vor, in dem die Methoden und die Planungs- und Durchführungsszenarios weiter ausgearbeitet wurden.

2.2. Einholung und Nutzung von Expertenwissen

Zusätzlich zur öffentlichen Konsultation interessierter Kreise pflegt die Kommission über den Ausschuss für die Überwachung der Leitlinien und den Informationsaustausch, der durch Entscheidung Nr. 1692/96/EG eingesetzt wurde, ständige Kontakte mit den Mitgliedstaaten. Durch diesen Ausschuss, der seit 2010 monatlich zusammentritt, wurden die Mitgliedstaaten über die Fortschritte und die Inhalte des Überarbeitungsprozesses auf dem Laufenden gehalten.

Außerdem organisierten die Kommissionsdienststellen mehrere bilaterale und multilaterale Gesprächsrunden mit den Mitgliedstaaten, um die Entwicklung des Gesamtnetzes im Detail zu erörtern und die Hauptmerkmale des Kernnetzes zu vorzustellen.

Überdies wurden in separaten Sitzungen, auf Konferenzen und über die EU-Koordinatoren auf den Sitzungen zu ihren jeweiligen vorrangigen Vorhaben weitere Kontakte zu einzelnen interessierten Seiten aufgenommen.

2.3. Folgenabschätzung

In der Folgenabschätzung wurden vier Einzelziele zur Lösung des Problems eines fragmentierten Netzes ermittelt.

Im Hinblick auf eine stärkere Koordinierung der EU-Planung ist das erste Ziel:

- Festlegung eines abgestimmten und transparenten Herangehens, das den größtmöglichen europäischen Mehrwert bietet, die Aspekte der Netzfragmentierung im Zusammenhang mit fehlenden Verbindungen und Multimodalität berücksichtigt, angemessene Verbindungen zu Nachbarländern und Drittländern gewährleistet und eine angemessene geografische Abdeckung gewährleistet.

Im Hinblick auf eine solide Leitungsstruktur, die die Umsetzung der optimalen Netzkonfiguration gewährleistet, sind die drei anderen Einzelziele:

- Förderung der Einführung europäischer *Normen* für Managementsysteme und Vorantreibung der Ausarbeitung harmonisierter Betriebsvorschriften für TEN-V-Vorhaben von gemeinsamem Interesse. Ziel ist nicht die verbindliche Einführung bestimmter neuer Normen oder Vorschriften, sondern vielmehr die tatsächliche Annahme und Umsetzung bereits ausgearbeiteter gemeinsamer europäischer Normen.
- Verbesserte Zusammenarbeit der Mitgliedstaaten bei der Investitionskoordination, zeitlichen Planung, Streckenauswahl sowie Umweltprüfung und Kosten-Nutzen-Analyse in Bezug auf Vorhaben von gemeinsamem Interesse.

¹⁴ „The New Trans-European Transport Network Policy. Planning and implementation issues“ (Die neue Politik des transeuropäischen Verkehrsnetzes – Planungs- und Durchführungsfragen), SEK(2011) 101.

- Gewährleistung, dass die optimale Netzkonfiguration ein Schlüsselfaktor bei der Zuweisung der EU-Mittel ist und dass grenzüberschreitende Abschnitte, fehlende Verbindungen sowie Engpässe im Mittelpunkt stehen.

Daraus ergeben sich zwei Politikoptionen:

- Option 1 umfasst eine weitgehend auf der derzeitigen Politik beruhenden Planungsansatz mit gewissen Änderungen angesichts der gemachten Erfahrungen in Verbindung mit einer verstärkten Koordinierung bei der Umsetzung;
- Option 2 umfasst eine verstärkte Planungs koordinierung mit Festlegung einer optimalen Konfiguration für den strategischen „Kern“ des TEN-V in Verbindung mit der gleichen verstärkten Koordinierung bei der Umsetzung.

Beide Optionen bringen im Vergleich zum Ausgangskonzept beträchtliche Verbesserungen, und zwar sowohl in Bezug auf die Wirksamkeit der Umsetzung als auch auf die wirtschaftlichen, sozialen und Umweltauswirkungen. Option 2 verspricht dank der stärkeren Koordinierung sowohl auf der Planungs- als auch der Durchführungsebene insgesamt eine größere positive Wirkung.

2.4. Methodik für den Entwurf des Kernnetzes

Der in diesem Vorschlag enthaltene Entwurf des Kernnetzes ist das Ergebnis einer gemeinsam vereinbarten Methodik¹⁵ und wurde in zwei Schritten entwickelt.

Der erste Schritt war die Festlegung der Hauptknoten:

- Städtische Hauptknoten, darunter die Hauptstädte aller EU-Mitgliedstaaten, alle „Mega“-Großstädte nach ESPON sowie alle anderen großen Stadt- und Ballungsgebiete mit ihren multimodalen Infrastrukturen, soweit diese zum Gesamtnetz gehören; insgesamt wurden 82 städtische Knoten ermittelt, die im Anhang der Leitlinien aufgeführt sind; die zu einem städtischen Knoten gehörigen Häfen und Flughäfen sind ebenfalls Teil des Kernnetzes.
- Außerhalb dieser städtischen Hauptknoten: jene Häfen, die eine bestimmte Volumenschwelle überschreiten oder bestimmte geografische Kriterien erfüllen; insgesamt sind 82 Häfen im Anhang der Leitlinien aufgeführt.
- Die wichtigsten Grenzübergangsstellen: Eine pro Verkehrsträger zwischen jedem Mitgliedstaat und jedem Nachbarland; insgesamt sind 46 Grenzübergangsstellen im Anhang der Leitlinien aufgeführt.

Der zweite Schritt bestand in der Verknüpfung dieser Hauptknoten durch multimodale Verkehrsverbindungen (Straßen, Schienen, Binnenwasserstraßen) je nach bestehenden

¹⁵ Die ausführliche Beschreibung der Methodik wurde im Januar 2011 im Arbeitsdokument der Kommissionsdienststellen „*The New Trans-European Transport Network Policy. Planning and implementation issues*“ (Die neue Politik des transeuropäischen Verkehrsnetzes – Planungs- und Durchführungsfragen) veröffentlicht. In Bezug auf bestimmte Fragen, die auf der Tagung der Verkehrsminister am 7./8. Februar 2011 und auf Sitzungen mit hochrangigen Vertretern die EU-Mitgliedstaaten erörtert wurden, ist die Methodik anschließend noch geringfügig geändert worden.

Voraussetzungen und Durchführbarkeit unter Berücksichtigung der Wirksamkeit und Effizienz sowie vorzugsweise unter Einbeziehung vorhandener Infrastrukturen.

3. RECHTLICHE ASPEKTE DES VORSCHLAGS

3.1. Zusammenfassung des Vorschlags

Die vorgeschlagene Verordnung soll 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 aufheben und ersetzen.

Der Vorschlag sieht hauptsächlich Folgendes vor:

- Der Ausbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes erfolgt schrittweise im Zuge eines Zwei-Ebenen-Konzepts, das ein Gesamtnetz und ein Kernnetz umfasst.
- Das Gesamtnetz soll bis spätestens 31. Dezember 2050 und das Kernnetz vorrangig bis 31. Dezember 2030 fertiggestellt sein.
- Die Leitlinien bilden den Rahmen für die Festlegung der Vorhaben von gemeinsamem Interesse. Durch die Schaffung, Instandhaltung, Wiederherstellung oder Aufrüstung von Infrastrukturen, durch Maßnahmen zur Förderung einer ressourcenschonenden Infrastrukturnutzung und durch Ermöglichung nachhaltiger und effizienter Güterverkehrsdienste tragen diese Vorhaben zum Auf- und Ausbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes bei.
- Im Hinblick auf die Zusammenarbeit mit Dritt- und Nachbarländern¹⁶ kann die Europäische Union Vorhaben von gegenseitigem Interesse fördern.
- Das Gesamtnetz wird festgelegt durch:
 - Karten;
 - Infrastrukturkomponenten;
 - Infrastrukturanforderungen;
 - Prioritäten für die Förderung der Vorhaben von gemeinsamem Interesse.
- Güterterminals, Personenbahnhöfe, Binnenhäfen, Seehäfen und Flughäfen werden die Verkehrsträger miteinander verknüpfen, um einen multimodalen Verkehr zu ermöglichen.

¹⁶ In Anhang III werden die regionalen Verkehrsnetze dieser Länder ausgewiesen, soweit sie bereits festgelegt worden sind. Für Nachbarländer, die unter die Östliche Partnerschaft fallen, wird das regionale Verkehrsnetz im Anschluss an die Arbeit des Panels „Verkehr“ für die Östliche Partnerschaft, die auf den Arbeiten im Rahmen von TRACEA beruhen, festgelegt. Für die Nachbarschaftsländer im Süden werden die regionalen Netze aufgrund der im Euro-Mittelmehr-Verkehrsforum geleisteten Arbeit festgelegt.

- Städtische Knoten sind die Schlüsselbestandteile des Gesamtnetzes, da sie die unterschiedlichen Verkehrsinfrastrukturen miteinander verbinden.
- Die Leitlinien enthalten besondere Anforderungen für das Kernnetz, die zusätzlich zu den Anforderungen für das Gesamtnetz gelten, z. B. in Bezug auf die Verfügbarkeit von alternativen Kraftstoffen. Die Kommission wird die bei der Verwirklichung des Kernnetzes erreichten Fortschritte beobachten.
- Kernnetzkorridore sind ein Instrument für die Verwirklichung des Kernnetzes. Sie beruhen auf der Integration und Interoperabilität der Verkehrsträger und führen zu einer koordinierten Entwicklung und Verwaltung.
- Europäische Koordinatoren erleichtern die koordinierte Verwirklichung der Korridore in Zusammenarbeit mit Korridorplattformen, die von den beteiligten Mitgliedstaaten einzurichten sind.
- Jede Korridorplattform stellt als Managementstruktur einen mehrjährigen Entwicklungsplan mit einer Investitions- und Durchführungsplanung auf. Ausgehend von diesen Informationen wird die Kommission für jeden Korridor Durchführungsvorschriften (Beschlüsse) erlassen.
- Der Vorschlag sieht eine regelmäßige Überprüfung der Anhänge durch delegierte Rechtsakte zur Aktualisierung der Karten des Gesamtnetzes vor. Außerdem soll das Kernnetz bis 2023 überprüft werden.

3.2. Rechtsgrundlage

Rechtsgrundlage des Vorschlags ist Artikel 172 AEUV.

3.3. Subsidiaritätsprinzip

Für den koordinierten Ausbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes zur Unterstützung der Verkehrsflüsse innerhalb des europäischen Binnenmarktes sowie zur Förderung des wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalts in Europa sind Maßnahmen auf der Ebene der Europäischen Union erforderlich, da solche Maßnahmen von den einzelnen Mitgliedstaaten nicht getroffen werden können. Dies gilt insbesondere für grenzüberschreitende Abschnitte.

3.4. Grundsatz der Verhältnismäßigkeit

Der Vorschlag entspricht dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit und fällt in den Handlungsbereich des transeuropäischen Verkehrsnetzes gemäß Artikel 170 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union.

Die in diesem Vorschlag vorgesehenen Maßnahmen sind ausdrücklich auf die europäische Dimension der Verkehrsinfrastrukturnetze beschränkt.

3.5. Wahl des Instruments

Die derzeit geltenden TEN-V-Leitlinien wurden als ein Beschluss des Europäischen Parlaments und des Rates vorgeschlagen und angenommen. Dieser Beschluss war konkret an

die Mitgliedstaaten gerichtet, wodurch die Leitlinien in ihrer Gesamtheit für alle Mitgliedstaaten Verbindlichkeit erlangten.

Die Mitgliedstaaten sind zwar traditionell die Hauptakteure im Bereich des Aufbaus und der Verwaltung von Verkehrsinfrastrukturen, aus der aktuellen Entwicklung ergibt sich jedoch, dass sich dies nun nach und nach ändert, denn zunehmend werden auch lokale und regionale Behörden, Infrastrukturbetreiber, Verkehrsunternehmen und andere öffentliche und private Stellen zu wichtigen Akteuren der Infrastrukturentwicklung.

Da neben den Mitgliedstaaten nun weitere Akteure an der Planung, am Aufbau und am Betrieb des transeuropäischen Verkehrsnetzes beteiligt sind, muss dafür gesorgt werden, dass die Leitlinien für alle verbindlich sind. Die Kommission hat deshalb eine Verordnung als Rechtsinstrument für diesen Vorschlag gewählt.

Überdies soll der Vorschlag für den Zeitraum bis 2050 gelten. Daher ist es schwierig, alle Arten von Akteuren vorausszusehen, die über diesen Zeitraum an der Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes beteiligt sein könnten.

3.6. Europäischer Wirtschaftsraum

Der vorgeschlagene Rechtsakt ist von Bedeutung für den Europäischen Wirtschaftsraum und sollte deshalb auf den EWR ausgeweitet werden.

4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Der Vorschlag hat keine zusätzlichen Kosten für den EU-Haushalt zur Folge.

5. FAZILITÄT „CONNECTING EUROPE“

Im Zusammenhang mit ihrer Mitteilung über den mehrjährigen Finanzrahmen 2014–2020¹⁷ kündigte die Kommission die Schaffung eines neuen Instruments auf EU-Ebene an, nämlich der Fazilität „Connecting Europe“, die zur Finanzierung der für die EU vorrangigen Verkehrs-, Energie- und digitalen Breitbandinfrastrukturen dient. Die Fazilität wird Infrastrukturen unterstützen, die eine europäische oder eine Binnenmarktdimension aufweisen, und die EU-Fördermittel auf vorrangige Netze konzentrieren, die bis 2020 verwirklicht sein müssen und bei denen ein Eingreifen der EU am notwendigsten ist. Die Fazilität wird für den Zeitraum 2014–2020 eine Gesamtmittelausstattung von 50 Mrd. EUR haben. Davon entfallen 31,7 Mrd. EUR auf den Verkehrssektor, von denen wiederum 10 Mrd. EUR für im Rahmen des Kohäsionsfonds förderfähige Verkehrsinfrastruktur-Investitionen innerhalb der Mitgliedstaaten bestimmt sind. Außerdem schlägt die Kommission vor, dass Infrastrukturprojekte von EU-Interesse, die durch Nachbarschafts- und Beitrittsländer verlaufen, künftig im Rahmen der neuen Fazilität „Connecting Europe“ koordiniert und verstärkt werden sollten¹⁸.

¹⁷ KOM(2011) 500 endgültig.

¹⁸ Eine solche Koordinierung würde u. a. Mittel der Nachbarschaftsinvestitionsfazilität (NIF) oder des Instruments für Heranführungshilfe (IAP) betreffen.

Zusammen mit der Fazilität „Connecting Europe“ werden die vorliegenden Leitlinien die Prioritäten für die europäische Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturen vorgeben.

6. VEREINFACHUNG

Der Vorschlag trägt zur Vereinfachung bestehender Vorschriften bei. Durch das neue Korridorkonzept und die Einrichtung von Korridorplattformen kann die Projektvorbereitung gestrafft werden.

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

über Leitlinien der Union für den Aufbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes

(Text von Bedeutung für den EWR)

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 Sozialausschusses¹⁹,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen²⁰,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (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 Verkehrsnetzes²¹ 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 Verkehrsnetzes²² 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 leichte Zugänglichkeit aller Regionen der Union zu gewährleisten.

¹⁹ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

²⁰ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

²¹ ABl. L 228 vom 9.9.1996, S. 1.

²² ABl. L 204 vom 5.8.2010, S. 1.

- (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“²³ 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.
- (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 des transeuropäischen Verkehrsnetzes muss der Entwicklung der Verkehrspolitik und der Eigentumsverhältnisse bei Infrastrukturen Rechnung tragen. In der Vergangenheit waren es die Mitgliedstaaten, die sich hauptsächlich mit der Errichtung und Unterhaltung von Verkehrsinfrastrukturen befassen. 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 Flughafeneinrichtungen.
- (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 des transeuropäischen Verkehrsnetzes 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.

²³ KOM(2011) 144 endg.

- (10) Das Gesamtnetz sollte ein europaweites Verkehrsnetz bilden, das die Zugänglichkeit aller Regionen in der Union, auch der abgelegenen Gebiete und der Gebiete in äußerster Randlage sicherstellt, wie dies auch mit der integrierten Meerespolitik²⁴ 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 bestimmten 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 vor allem 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. Grenzübergreifende 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.
- (15) Da der Auf- und Ausbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes nicht allein durch die Mitgliedstaaten erfolgt, sollten alle Projektträger 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

²⁴ KOM(2007) 575 endg.

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 CO₂-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 Mengen für die Beförderung 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 barrierefreie Zugänglichkeit für alle Verkehrsteilnehmer 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 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 beeinträchtigen, 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 grenzübergreifende 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 Güterverkehr²⁵ 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 Eisenbahnsystems²⁶ festgelegt wurde, berücksichtigt werden.
- (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“²⁷ 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)²⁸, 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

²⁵ ABl. L 276 vom 20.10.2010, S. 22.

²⁶ ABl. L 194 vom 25.7.2009, S. 60.

²⁷ Verordnung (EU) Nr. XXX/2012 vom... [Fazilität „Connecting Europe“].

²⁸ 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.

[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]²⁹ Rechnung tragen.

- (31) Zur Anpassung der Anhänge, insbesondere der Karten, entsprechend den möglichen Veränderungen, die sich aus der tatsächlichen Nutzung bestimmter Elemente der Verkehrsinfrastruktur gegenüber den zuvor festgelegten Volumenschwellen ergeben, sollte der Kommission gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union für die Änderung der Anhänge die Befugnis übertragen werden, 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.
- (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 kontrollieren³⁰, 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 –

²⁹ KOM(2011) 615 endg.

³⁰ ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13.

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

KAPITEL I

ALLGEMEINE GRUNDSÄTZE

Artikel 1 *Gegenstand*

- (1) Diese Verordnung legt die Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (nachstehend „die Leitlinien“) fest, die die Infrastrukturen des transeuropäischen Verkehrsnetzes bestimmen, in denen Vorhaben von gemeinsamem Interesse und Vorhaben von gegenseitigem Interesse vorgesehen sind.
- (2) Die Leitlinien geben die Anforderungen vor, die von den Stellen, die Verantwortung für die Infrastruktur des transeuropäischen Verkehrsnetzes tragen, eingehalten werden müssen.
- (3) Die Leitlinien legen die Prioritäten für den Aufbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes fest.
- (4) Die Leitlinien sehen Maßnahmen für die Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes vor.

Artikel 2 *Anwendungsbereich*

- (1) Die Leitlinien finden Anwendung auf das transeuropäische Verkehrsnetz bestehend aus
 - vorhandenen und geplanten Verkehrsinfrastrukturen, die in Absatz 2 genannt sind, und
 - Maßnahmen zur Förderung einer effizienten Verwaltung und Benutzung dieser Infrastrukturen.
- (2) Die Verkehrsinfrastrukturen des transeuropäischen Verkehrsnetzes umfassen:
 - a) die Schienenverkehrsinfrastruktur gemäß Kapitel II Abschnitt 1;
 - b) die Binnenschifffahrtsinfrastruktur gemäß Kapitel II Abschnitt 2;
 - c) die Straßenverkehrsinfrastruktur gemäß Kapitel II Abschnitt 3;
 - d) die Seeverkehrsinfrastruktur gemäß Kapitel II Abschnitt 4;
 - e) die Luftverkehrsinfrastruktur gemäß Kapitel II Abschnitt 5;

- f) die multimodale Verkehrsinfrastruktur gemäß Kapitel II Abschnitt 6;
- g) die zugehörigen Ausrüstungen und intelligenten Verkehrssysteme der in den Buchstaben a bis f genannten Verkehrsinfrastrukturen.

Artikel 3
Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Verordnung gelten folgende Begriffsbestimmungen:

- a) „Vorhaben von gemeinsamem Interesse“ ist jeder Teil einer geplanten oder vorhandenen Verkehrsinfrastruktur oder jede Veränderung an einer vorhandenen Verkehrsinfrastruktur, die den Bestimmungen in Kapitel II entspricht, sowie jede Maßnahme zur effizienten Verwaltung und Benutzung einer solchen Infrastruktur.
- b) „Vorhaben von gegenseitigem Interesse“ ist ein Vorhaben, an dem sowohl die Union als auch eines oder mehrere Drittländer beteiligt sind und das darauf abzielt, das transeuropäische Verkehrsnetz mit den Verkehrsinfrastrukturnetzen dieser Länder zu verbinden, um größere Verkehrsflüsse zu erleichtern.
- c) „Drittland“ ist ein Nachbarland oder ein anderes Land, mit dem die Union zusammenarbeiten kann, um die Ziele dieser Verordnung zu erreichen.
- d) „Nachbarland“ ist ein Land, das unter die Europäische Nachbarschaftspolitik einschließlich der strategischen Partnerschaft³¹ oder die Erweiterungspolitik fällt oder ein Land des Europäischen Wirtschaftsraums oder der Europäischen Freihandelsassoziation.
- e) „Europäischer Mehrwert“ in Bezug auf ein Vorhaben ist der Nutzen, der sich aus dem Eingreifen der Union zusätzlich zu dem Nutzen ergibt, der ohnehin von den Mitgliedstaaten allein erreicht worden wäre.
- f) „Infrastrukturbetreiber“ ist eine Einrichtung oder ein Unternehmen, die bzw. das insbesondere für die Einrichtung und Unterhaltung einer Verkehrsinfrastruktur zuständig ist. Dies kann auch den Betrieb der Steuerungs- und Sicherheitssysteme der Infrastruktur einschließen.
- g) „Intelligente Verkehrssysteme (IVS)“ sind Systeme, die mit Hilfe von Informations-, Kommunikations-, Navigations- und Ortungstechnik die Mobilität und den Verkehr im transeuropäischen Verkehrsnetz steuern und Mehrwertdienste für Bürger und Unternehmen erbringen, darunter auch für eine sichere, umweltverträgliche und kapazitätsgerechte Benutzung des Netzes. Dazu gehören auch Fahrzeuggeräte, soweit sie fester Bestandteil eines Systems mit entsprechenden Infrastrukturkomponenten sind. Dies schließt die in den Buchstaben h bis l genannten Systeme, Technologien und Dienste ein.
- h) „Flugverkehrsmanagementsystem“: ein System entsprechend der Verordnung (EG) Nr. 552/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über

³¹ KOM(2004) 106 endg.

die Interoperabilität des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes („Interoperabilitäts-Verordnung“)³² 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)³³.

- 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 Rates³⁴.
- j) „Binnenschiffahrtswirtschaftsinformationsdienste (RIS)“: in der Binnenschiffahrt eingesetzte Informations- und Kommunikationstechnik gemäß der Richtlinie 2005/44/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. September 2005 über harmonisierte Binnenschiffahrtswirtschaftsinformationsdienste (RIS) auf den Binnenwasserstraßen der Gemeinschaft³⁵.
- k) „e-Maritime-Dienste“: Dienste, bei denen moderne und interoperable Informationstechnik im Seeverkehrssektor eingesetzt wird, um den Frachtdurchsatz auf See und in den Häfen zu erleichtern.
- l) „Europäisches Eisenbahnverkehrsleitsystem (ERTMS)“: das System gemäß der Entscheidung 2006/679/EG³⁶ der Kommission vom 28. März 2006 und der Entscheidung 2006/860/EG³⁷ der Kommission vom 7. November 2006 über die Technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) zum Teilsystem Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems bzw. des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems.
- m) „Verkehrsträger“ ist der Schienen-, Binnenschiffs-, Straßen-, See- oder Luftverkehr.
- n) „Multimodaler Verkehr“ ist die Beförderung von Gütern oder Personen oder beiden mit zwei oder mehr Verkehrsträgern.
- o) „Städtischer Knoten“ ist 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.

³² ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 26.

³³ ABl. L 64 vom 2.3.2007, S. 1.

³⁴ ABl. L 208 vom 5.8.2002, S. 10.

³⁵ ABl. L 255 vom 30.9.2005, S. 152.

³⁶ ABl. L 284 vom 16.10.2006, S. 1.

³⁷ ABl. L 342 vom 07.12.2006, S. 1.

- p) „Logistikplattform“ ist ein Gebiet, das direkt an die Verkehrsinfrastrukturen des transeuropäischen Verkehrsnetzes angebunden ist, zumindest ein Güterterminal aufweist und die Ausübung logistischer Tätigkeiten ermöglicht.
- q) „Güterterminal“ ist eine Struktur, die für den Umschlag von Gütern zwischen mindestens zwei Verkehrsträgern und für die vorübergehende Lagerung von Gütern ausgerüstet ist, wie z. B. ein See- oder Binnenhafen, ein Flughafen oder ein Schienen-Straßen-Terminal.
- r) „NUTS-Region“ ist eine Region entsprechend der Festlegung in der Systematik der Gebietseinheiten für die Statistik.

Artikel 4

Ziele des transeuropäischen Verkehrsnetzes

- (1) Das transeuropäische Verkehrsnetz soll Verkehrsdienstleistungen und -tätigkeiten ermöglichen, die
 - a) den Mobilitäts- und Verkehrsbedarf seiner Benutzer innerhalb der Union und im Verhältnis zu Drittländern decken und dadurch zu weiterem Wirtschaftswachstum und zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit beitragen;
 - b) wirtschaftlich effizient sind, zur Erreichung der Ziele eines emissionsarmen und sauberen Verkehrswesens, der Kraftstoffversorgungssicherheit und des Umweltschutzes beitragen, sicher sind und hohen Qualitätsstandards im Personen- und Güterverkehr genügen;
 - c) modernste technische oder betriebliche Konzepte vorantreiben;
 - d) eine angemessene Zugänglichkeit aller Regionen der Union gewährleisten und somit den sozialen, wirtschaftlichen und territorialen Zusammenhalt der Union fördern und ein integratives Wachstum unterstützen.
- (2) Mit dem Aufbau der Infrastrukturen des transeuropäischen Verkehrsnetzes werden 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 innerhalb der Mitgliedstaaten als auch an den Grenzübergängen 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 einer breiten Nutzung der CO₂-neutralsten Verkehrsarten;

- g) Verkehrsinfrastrukturverbindungen zwischen dem transeuropäischen Verkehrsnetz und den Verkehrsinfrastrukturnetzen der Nachbarländer sowie Förderung ihrer Interoperabilität;
- h) Aufstellung von Infrastrukturanforderungen, vor allem 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 nahtlose Verbindungen zwischen Verkehrsinfrastrukturen des Fernverkehrs einerseits und 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) barrierefreie Zugänglichkeit für ältere Menschen, für Personen mit eingeschränkter Mobilität und für behinderte Personen.

Artikel 5

Ressourcenschonendes Netz

Mitgliedstaaten und gegebenenfalls regionale und lokale Behörden, Infrastrukturbetreiber, Verkehrsunternehmen sowie andere öffentliche und private Stellen planen, entwickeln und betreiben das transeuropäische Verkehrsnetz auf ressourcenschonende Weise durch:

- a) die Optimierung der Integration und des Verbunds der Infrastrukturen;
- b) die breite Einführung neuer Technologien und intelligenter Verkehrssysteme;
- c) die Verbesserung und Instandhaltung bestehender Verkehrsinfrastrukturen;
- 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 der Folgen für die 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.

Artikel 6
Zwei-Ebenen-Struktur des transeuropäischen Verkehrsnetzes

- (1) Der schrittweise Aufbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes erfolgt insbesondere durch die Umsetzung einer Zwei-Ebenen-Struktur für dieses Netz, bestehend aus einem Gesamtnetz und einem Kernnetz.
- (2) Das Gesamtnetz besteht aus allen vorhandenen und geplanten Verkehrsinfrastrukturen des transeuropäischen Verkehrsnetzes sowie aus Maßnahmen zur Förderung einer effizienten Nutzung dieser Infrastrukturen. Sein Aufbau erfolgt gemäß Kapitel II.
- (3) Das Kernnetz besteht aus jenen Teilen des Gesamtnetzes, die von größter strategischer Bedeutung für die Verwirklichung der mit dem Aufbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes verfolgten Ziele sind. Seine Festlegung und sein Aufbau erfolgen gemäß Kapitel III.

Artikel 7
Vorhaben von gemeinsamem Interesse

- (1) Vorhaben von gemeinsamem Interesse tragen durch den Aufbau neuer Verkehrsinfrastrukturen, Instandhaltung, Wiederherstellung und Aufrüstung 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 Artikel 4 genannten Zielen dienen;
 - b) den Vorgaben in Kapitel II entsprechen und, soweit es um das Kernnetz geht, zusätzlich den Vorgaben in Kapitel III entsprechen;
 - c) einer sozioökonomischen Kosten-Nutzen-Analyse unterzogen worden sein, die einen positiven Nettogegenwartswert ergeben hat;
 - d) einen eindeutigen europäischen Mehrwert aufweisen.
- (3) Ein Vorhaben von gemeinsamem Interesse kann den gesamten Projektzyklus einschließlich Durchführbarkeitsuntersuchungen und Genehmigungsverfahren, Durchführung und Bewertung umfassen.
- (4) Die Mitgliedstaaten und andere Projektträger treffen alle notwendigen Maßnahmen, damit die Vorhaben im Einklang mit den geltenden 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“ für Finanzhilfen der Union in Betracht.

Artikel 8

Zusammenarbeit mit Drittländern

- (1) Die Union kann Vorhaben von gemeinsamem Interesse unterstützen, um das transeuropäische Verkehrsnetz mit Infrastrukturnetzen von Drittländern zu verbinden, die unter die Europäische Nachbarschaftspolitik, die strategische Partnerschaft oder die Erweiterungspolitik fällt oder zum Europäischen Wirtschaftsraum oder der Europäischen Freihandelsassoziation gehören, sofern diese folgende Ziele haben:
- a) Anbindung des Kernnetzes an Grenzübergangsstellen;
 - b) Herstellung der Verbindung zwischen dem Kernnetz und den Verkehrsnetzen der Drittländer;
 - c) Vervollständigung der in Drittländern befindlichen Verkehrsinfrastrukturen, die Teile des Kernnetzes in der Union miteinander verbinden;
 - d) Umsetzung von Verkehrsmanagementsystemen in solchen Drittländern.
- Solche Projekte von gemeinsamem Interesse müssen die Kapazitäten oder den Nutzwert von Netzen in einem oder mehreren Mitgliedstaaten erhöhen.
- (2) Die Union kann mit Drittländern zusammenarbeiten, um Vorhaben von gegenseitigem Interesse zu fördern. Diese Vorhaben sollen folgende Ziele haben:
- a) Förderung der Interoperabilität zwischen dem transeuropäischen Verkehrsnetz und den Netzen der Nachbarländer;
 - b) Förderung der Ausdehnung des transeuropäischen Verkehrsnetzes auf Drittländer;
 - c) Erleichterung des Luftverkehrs mit Drittländern, insbesondere durch Ausdehnung des einheitlichen europäischen Luftraums und Zusammenarbeit im Flugverkehrsmanagement;
 - d) Erleichterung des Seeverkehrs und Förderung von Meeresautobahnverbindungen mit Drittländern.
- (3) Vorhaben von gegenseitigem Interesse gemäß Absatz 2 Buchstabe a 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 (IAP) nutzen, um Vorhaben von gegenseitigem Interesse zu fördern.

- (6) Die Union kann mit internationalen und regionalen Organisationen und Einrichtungen zusammenarbeiten, um die mit diesem Artikel verfolgten Ziele zu erreichen.

KAPITEL II

DAS GESAMTNETZ

Artikel 9

Allgemeine Bestimmungen

- (1) Das Gesamtnetz bildet die Grundlage für die Festlegung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse.
- (2) Das Gesamtnetz
 - a) entspricht den Karten in Anhang I dieser Verordnung;
 - b) wird durch die Beschreibung der Infrastrukturkomponenten festgelegt;
 - c) genügt den in diesem Kapitel aufgeführten Anforderungen an die Verkehrsinfrastrukturen;
 - d) bildet den Rahmen für den vorrangigen Infrastrukturaufbau gemäß den Artikeln 10 bis 35.
- (3) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass das Gesamtnetz bis spätestens 31. Dezember 2050 fertiggestellt wird und den einschlägigen Bestimmungen dieses Kapitels vollständig entspricht.

Artikel 10

Prioritäten

Die Union, die Mitgliedstaaten, Infrastrukturbetreiber und andere Projektträger achten beim Aufbau des Gesamtnetzes insbesondere auf Maßnahmen, die notwendig sind für

- a) die Einführung und Verbreitung intelligenter Verkehrssysteme, einschließlich Maßnahmen, die ein Verkehrsmanagement, multimodale Fahrpläne und Informationsdienste, multimodale Ortung und Verfolgung, Kapazitätsplanung, Online-Reservierung und integrierte Fahr- bzw. Flugscheinverkaufsdienste ermöglichen;
- b) die Schließung von Verbindungslücken und die Beseitigung von Engpässen, vor allem in grenzüberschreitenden Abschnitten;
- c) die Beseitigung administrativer und technischer Hindernisse, insbesondere in Bezug auf die Interoperabilität des Netzes und den Wettbewerb;
- d) die Sicherstellung einer optimalen Integration der Verkehrsträger;
- e) die Gewährleistung einer angemessenen Zugänglichkeit aller Regionen der Union;

- f) die Verbesserung oder Erhaltung der Qualität der Infrastrukturen in Bezug auf Effizienz, Sicherheit, Gefahrenabwehr, Klimaresistenz und ggf. Ausfallsicherheit, Umweltverträglichkeit, Sozialbedingungen, barrierefreie Zugänglichkeit für alle Benutzer, Dienstleistungsqualität und Kontinuität der Verkehrsströme;
- g) die Förderung modernster technologischer Entwicklungen;
- h) die Gewährleistung der Kraftstoffversorgungssicherheit durch Zulassung der Verwendung alternativer, insbesondere kohlenstoffarmer oder kohlenstofffreier Energiequellen und Antriebssysteme;
- i) die Umgehung städtischer Gebiete durch den Schienengüterverkehr.

ABSCHNITT 1

SCHIENENVERKEHRSINFRASTRUKTUR

Artikel 11 **Karten**

Die Schienenstrecken, die Teil des Gesamtnetzes sind, sind in den Karten in Anhang I verzeichnet.

Artikel 12 **Infrastrukturkomponenten**

- (1) Die Schienenverkehrsinfrastruktur umfasst insbesondere:
 - a) Hochgeschwindigkeitsbahnstrecken und konventionelle Eisenbahnstrecken mit
 - 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) intelligente Verkehrssysteme.
- (2) Die Bahnstrecken haben eine der folgenden Formen:
 - a) Bahnstrecken für den Hochgeschwindigkeitsverkehr,

- 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;
 - b) Bahnstrecken für den konventionellen Eisenbahnverkehr.
- (3) Zu den technischen Anlagen an Bahnstrecken gehören Elektrifizierungssysteme, Einrichtungen für das Ein- und Aussteigen der Fahrgäste und das Be- und Entladen von Gütern in Bahnhöfen, Logistikplattformen und Güterterminals. Ferner gehören dazu alle für einen sicheren und effizienten Fahrzeugbetrieb notwendigen Vorrichtungen.

Artikel 13
Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur

- (1) Die Betreiber von Güterterminals sorgen dafür, dass alle Güterterminals allen Betreibern offenstehen.
- Die Betreiber von Logistikplattformen bieten zumindest ein Terminal an, das allen Betreibern offen steht.
- Die Betreiber von Güterterminals und Logistikplattformen gewähren diesen Zugang diskriminierungsfrei gegen ein transparentes Entgelt.
- (2) Die Betreiber von Personenbahnhöfen sorgen dafür, dass Personenbahnhöfe Zugang zu Informationen, Fahrscheinverkauf und gewerblichen Tätigkeiten für den Bahnverkehr im Gesamtnetz und gegebenenfalls Informationen über Verbindungen zum Nah- und Regionalverkehr gemäß der Verordnung (EU) Nr. 454/2011 der Kommission vom 5. Mai 2011 über die Technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) zum Teilsystem „Telematikanwendungen für den Personenverkehr“ des transeuropäischen Eisenbahnsystems³⁸ anbieten.
- (3) Die Mitgliedstaaten und Infrastrukturbetreiber sorgen in ihrem Verantwortungsbereich dafür, dass
- a) die Schienenstrecken mit ERTMS ausgerüstet sind;
 - 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 Gemeinschaft³⁹ und deren Durchführungsvorschriften entspricht, damit Interoperabilität des Gesamtnetzes hergestellt wird;
 - c) die Schieneninfrastruktur den gemäß Artikel 6 der Richtlinie 2008/57/EG für neue und ausgebaute Strecken festgelegten Anforderungen der technischen

³⁸ ABl. L 123 vom 12.5.2011, S. 11.

³⁹ ABl. L 191 vom 18.7.2008, S. 1.

Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) entspricht, außer in hinreichend begründeten Ausnahmefällen, soweit nach den betreffenden TSI zulässig oder gemäß dem Verfahren des Artikels 9 der Richtlinie 2008/57/EG gestattet. Die Schieneninfrastruktur muss in jedem Fall die folgenden Anforderungen erfüllen:

- 1) Regelspurweite für neue Bahnstrecken: 1 435 mm⁴⁰;
- 2) Elektrifizierung;
- 3) Strecken, die von konventionellen Güterzügen benutzt werden⁴¹: 22,5 t Achslast und 750 m Zuglänge;
- 4) maximale Längsneigungen für neue Strecken, die von konventionellen Güterzügen benutzt werden sollen: 12,5 mm/m⁴².

Artikel 14

Rahmen für den vorrangigen Infrastrukturaufbau

Zusätzlich zu den Prioritäten in Artikel 10 achten die Mitgliedstaaten und andere Projektträger bei der Förderung der Vorhaben von gemeinsamem Interesse insbesondere auf

- a) die Einführung des ERTMS;
- b) die Minderung der Folgen des durch den Schienenverkehr verursachten Lärms;
- c) Erreichung höherer Standards als in den Mindestanforderungen der technischen Spezifikationen gemäß Artikel 13 festgelegt.

ABSCHNITT 2

BINNENSCHIFFFAHRTSINFRASTRUKTUR

Artikel 15

Karten

Die Binnenwasserstraßen und Binnenhäfen, die Teil des Gesamtnetzes sind, sind in den Karten in Anhang I verzeichnet.

⁴⁰ Europäische Regelspurweite gemäß der technischen Spezifikation für die Interoperabilität der Infrastruktur, für konventionelle Strecken („TSI CR“) in Abschnitt 4.2.5.1 des Beschlusses 2011/275/EU der Kommission vom 26. April 2011 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Infrastruktur“ des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems, ABl. L 126 vom 14.5.2011, S. 53, und für Hochgeschwindigkeitsstrecken („TSI HS“) in Abschnitt 4.2.2 der Entscheidung 2008/217/EG der Kommission vom 20. Dezember 2007 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems Infrastruktur des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems, ABl. L 77 vom 19.3.2008, S. 1.

⁴¹ Siehe Anforderungen der Streckenklasse V-F in Abschnitt 4.2.2 der TSI CR.

⁴² Anforderungen der Streckenklassen IV-F, IV-M, VI-F und VI-M in Abschnitt 4.2.4.3 der TSI CR.

Artikel 16
Infrastrukturkomponenten

- (1) Die Binnenschifffahrtsinfrastruktur umfasst insbesondere:
 - a) Flüsse,
 - b) Kanäle,
 - c) Seen,
 - d) einschlägige Infrastrukturen wie Schleusen, Schiffshebewerke, Brücken und Stauseen,
 - e) Binnenhäfen mit den für Beförderungsvorgänge innerhalb des Hafengebiets notwendigen Infrastrukturen,
 - f) zugehörige Ausrüstungen,
 - g) intelligente Verkehrssysteme.
- (2) Die Binnenhäfen haben ein jährliches Güterumschlagsvolumen von über 500 000 Tonnen. Berechnungsgrundlage für das gesamte jährliche Güterumschlagsvolumen ist der neueste Dreijahresdurchschnitt, der von Eurostat veröffentlicht wurde.
- (3) Die Hafenausrüstungen ermöglichen insbesondere Antriebs- und Betriebssysteme, welche die Umweltverschmutzung verringern, Energie sparen und die CO₂-Emissionen verringern helfen. Dazu gehören auch Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle.

Artikel 17
Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur

- (1) Die Mitgliedstaaten, Hafenbetreiber und Infrastrukturbetreiber sorgen in ihrem Verantwortungsbereich dafür, dass Binnenhäfen an die Straßen- oder Schieneninfrastrukturen des Gesamtnetzes angebunden sind.
- (2) Die Hafenbetreiber sorgen dafür, dass jeder Binnenhafen zumindest ein Güterterminal anbietet, das allen Betreibern diskriminierungsfrei gegen ein transparentes Entgelt offen steht.
- (3) Die Mitgliedstaaten und Infrastrukturbetreiber sorgen in ihrem Verantwortungsbereich dafür, dass
 - a) Flüsse, Kanäle und Seen die Mindestanforderungen an Binnenwasserstraßen der Klasse IV gemäß dem Europäischen Übereinkommen über die Hauptbinnenwasserstraßen von internationaler Bedeutung (AGN) zur neuen

Klassifizierung der Binnenwasserstraßen⁴³ erfüllen und gewährleisten durchgehende Brückendurchfahrtshöhen.

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

Artikel 18

Rahmen für den vorrangigen Infrastrukturaufbau

Zusätzlich zu den Prioritäten in Artikel 10 achten die Mitgliedstaaten und andere Projektträger bei der Förderung der Vorhaben von gemeinsamem Interesse insbesondere auf

- a) für bestehende Binnenwasserstraßen: die Durchführung der notwendigen Maßnahmen zur Erreichung der Standards für Binnenwasserstraßen der Klasse IV;
- b) gegebenenfalls die Erreichung höherer Standards als für Binnenwasserstraßen der Klasse IV, entsprechend dem Marktbedarf;
- c) die Einführung von IVS einschließlich RIS;
- d) die Anbindung der Binnenhafeninfrastrukturen an Schienenverkehrsinfrastrukturen.

ABSCHNITT 3

STRABENVERKEHRSINFRASTRUKTUR

Artikel 19

Karten

Die Straßen, die Teil des Gesamtnetzes sind, sind in den Karten in Anhang I verzeichnet.

Artikel 20

Infrastrukturkomponenten

- (1) Die Straßenverkehrsinfrastruktur umfasst insbesondere:
 - a) hochwertige Straßen mit
 - i) Brücken,
 - ii) Tunneln,
 - iii) Kreuzungen,
 - iv) Übergängen,
 - v) Anschlussstellen;

⁴³ *European Conference of Ministers of transports* (Europäische Konferenz der Verkehrsminister, CEMT/ECMT), CEMT/CM(92)6/final.

- b) Parkplätze;
 - c) zugehörige Ausrüstungen;
 - d) intelligente Verkehrssysteme;
 - 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 eingeschlossene und am Rande gelegene NUTS-2-Gebiete mit den zentralen Regionen der Union verbinden.
- (3) Hochwertige Straßen sind speziell für den Verkehr mit Kraftfahrzeugen bestimmt und können entweder Autobahnen oder Schnellstraßen sein.
- a) Eine Autobahn ist eine Straße, die nur 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 oder Gehwegen hat und
 - iii) als Autobahn besonders gekennzeichnet ist.
 - b) Eine Schnellstraße ist eine dem Kraftfahrzeugverkehr vorbehaltene, nur 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 oder Gehwegen hat.
- (4) Die Straßenausrüstungen umfassen insbesondere Ausrüstungen für das Verkehrsmanagement, die Verkehrsinformation und die Routenführung, für die Erhebung von Benutzungsentgelten, die Sicherheit, die Verringerung von Umweltbeeinträchtigungen, das Betanken oder Aufladen von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben und sichere Parkplätze für gewerbliche Fahrzeuge.

Artikel 21
Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur

Die Mitgliedstaaten und Infrastrukturbetreiber sorgen in ihrem Verantwortungsbereich dafür, dass

- a) die Straßen den Bestimmungen in Artikel 20 Absatz 3 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 Straßenverkehrsinfrastruktur⁴⁴ 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 Straßennetz⁴⁵ entsprechen;
- d) die Interoperabilität der Mautsysteme 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 Gemeinschaft⁴⁶ und der Entscheidung 2009/750/EG der Kommission vom 6. Oktober 2009 über die Festlegung der Merkmale des europäischen elektronischen Mautdienstes und seiner technischen Komponenten⁴⁷ gewährleistet wird.
- e) intelligente Verkehrssysteme der Straßenverkehrsinfrastruktur eingerichtet werden, die 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 Verkehrsträgern⁴⁸ entsprechen.

Artikel 22
Rahmen für den vorrangigen Infrastrukturaufbau

Zusätzlich zu den Prioritäten in Artikel 10 achten die Mitgliedstaaten und andere Projektträger bei der Förderung der Vorhaben von gemeinsamem Interesse insbesondere auf

- a) den Einsatz intelligenter Verkehrssysteme, insbesondere multimodaler Informations- und Verkehrsmanagementsysteme, und Ermöglichung integrierter Kommunikations- und Zahlungssysteme;
- b) die Einführung neuer Technologien und Innovationen zur Förderung eines CO₂-armen Verkehrs;

⁴⁴ ABl. L 319 vom 29.11.2008, S. 59.

⁴⁵ ABl. L 167 vom 30.4.2004, S. 39.

⁴⁶ ABl. L 166 vom 30.4.2004, S. 124.

⁴⁷ ABl. L 268 vom 13.10.2009, S. 11.

⁴⁸ ABl. L 207 vom 6.8.2010, S. 1.

- c) die Einrichtung sicherer Parkplätze;
- d) die Förderung der Straßenverkehrssicherheit.

ABSCHNITT 4

SEEVERKEHRSINFRASTRUKTUR

Artikel 23

Karten

Die Seehäfen, die Teil des Gesamtnetzes sind, sind in den Karten in Anhang I verzeichnet.

Artikel 24

Infrastrukturkomponenten

- (1) Die Seeverkehrsinfrastruktur umfasst insbesondere:
 - a) den Meeresraum;
 - b) Seeschiffahrtsstraßen;
 - c) Seehäfen mit den für Beförderungsvorgänge innerhalb des Hafengebiets notwendigen Infrastrukturen;
 - d) Navigationshilfen;
 - e) Hafeneinfahrten;
 - f) Meeresautobahnen;
 - g) zugehörige Ausrüstungen;
 - h) intelligente Verkehrssysteme.
- (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 in der Union. Berechnungsgrundlage für dieses Gesamtaufkommen ist der 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 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 gehören insbesondere Ausrüstungen für Eisbrecharbeiten, für hydrologische Untersuchungen sowie für Bagger- und Instandhaltungstätigkeiten 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 in mindestens zwei verschiedenen Mitgliedstaaten. 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) sie bilden die Seeverkehrskomponente eines Kernnetzkorridors gemäß Artikel 49 oder die Seeverkehrskomponente zwischen zwei Kernnetzkorridoren;
 - 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, alternative Betankungseinrichtungen sowie die Optimierung von Prozessen, Verfahren und menschlicher Tätigkeit, IKT-Plattformen und Informationssystemen unter Einschluss von Verkehrsmanagementsystemen und elektronischen Meldesystemen.

Artikel 26
Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur

- (1) Die Mitgliedstaaten, Hafenbetreiber und Infrastrukturbetreiber sorgen in ihrem Verantwortungsbereich dafür, dass
 - a) die Seehäfen an Eisenbahnstrecken, Straßen und – soweit möglich – Binnenwasserstraßen des Gesamtnetzes angebunden sind, außer in Zypern und Malta, solange in ihrem Staatsgebiet kein Eisenbahnsystem besteht;
 - b) jeder Seehafen zumindest ein Terminal anbietet, das allen Betreibern diskriminierungsfrei gegen ein transparentes Entgelt offen steht.
 - c) die Seeschiffahrtsstraßen, Hafenfahrrinnen und Mündungsgebiete zwei Meere miteinander verbinden oder einen Meereszugang zu Seehäfen ermöglichen und zumindest der Binnenwasserstraßenklasse VI entsprechen.
- (2) Die Hafenbetreiber sorgen dafür, dass die Häfen über Ausrüstung verfügen, die notwendig ist, um die Umweltverträglichkeit der Schiffe in den Häfen zu gewährleisten, 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 Ladungsrückstände⁴⁹.
- (3) Die Mitgliedstaaten richten ein Überwachungs- und Informationssystem für den Schiffsverkehr (VTMIS) gemäß der Richtlinie 2002/59/EG ein.

Artikel 27
Rahmen für den vorrangigen Infrastrukturaufbau

Zusätzlich zu den Prioritäten in Artikel 10 achten die Mitgliedstaaten und andere Projektträger bei der Förderung der Vorhaben von gemeinsamem Interesse insbesondere auf

- a) die Förderung der Meeresautobahnen einschließlich des Kurzstreckenseeverkehrs;
- b) den Verbund von Seehäfen mit Binnenwasserstraßen;
- c) die Einrichtung eines Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr und von e-Maritim-Diensten.

⁴⁹ ABl. L 332 vom 28.11.2000, S. 81.

ABSCHNITT 5

LUFTVERKEHRSINFRASTRUKTUR

Artikel 28 **Karten**

Die Flughäfen, die Teil des Gesamtnetzes sind, sind in den Karten in Anhang I verzeichnet.

Artikel 29 **Infrastrukturkomponenten**

- (1) Die Luftverkehrsinfrastruktur umfasst insbesondere:
 - a) den Luftraum, Flugstrecken und Luftstraßen;
 - b) Flughäfen;
 - c) zugehörige Ausrüstungen;
 - d) intelligente Verkehrssysteme.

- (2) Die Flughäfen erfüllen eines der folgenden Kriterien:
 - a) Für Passagierflughäfen:
 - i) das gesamte jährliche Fluggastaufkommen beträgt mindestens 0,1 % des gesamten jährlichen Fluggastaufkommens aller Flughäfen in der Union. Berechnungsgrundlage für das gesamte jährliche Fluggastaufkommen ist der 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) Für Frachtflughäfen: das gesamte jährliche Frachtaufkommen beträgt mindestens 0,2 % des gesamten jährlichen Frachtaufkommens aller Flughäfen in der Union. Berechnungsgrundlage für das gesamte jährliche Frachtaufkommen ist der neueste Dreijahresdurchschnitt, der von Eurostat veröffentlicht wurde.

Artikel 30
Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur

- (1) Die Mitgliedstaaten und Flughafenbetreiber sorgen in ihrem Verantwortungsbereich dafür, dass jeder Flughafen zumindest ein Terminal anbietet, das allen Betreibern diskriminierungsfrei gegen ein transparentes Entgelt offen steht.
- (2) Die Mitgliedstaaten, Flughafenbetreiber und Luftfahrtunternehmen sorgen in ihrem Verantwortungsbereich dafür, dass für die Verkehrsinfrastrukturen 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. 2320/2002⁵⁰ beschlossen wurden.
- (3) Die Mitgliedstaaten, Flughafenbetreiber und Luftfahrtunternehmen sorgen in ihrem Verantwortungsbereich 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“)⁵¹, 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“)⁵², 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“)⁵³ 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“)⁵⁴ ermöglicht, um die Leistungsfähigkeit und Nachhaltigkeit des europäischen Luftverkehrssystems sowie die Zweckmäßigkeit der Durchführungsbestimmungen und der Vorgaben der Union zu verbessern.

Artikel 31
Rahmen für den vorrangigen Infrastrukturaufbau

Zusätzlich zu den Prioritäten in Artikel 10 achten die Mitgliedstaaten und andere Projektträger bei der Förderung der Vorhaben von gemeinsamem Interesse insbesondere auf

- a) die Optimierung bestehender Infrastrukturen;
- b) die Erhöhung der Flughafenkapazitäten;

⁵⁰ ABl. L 97 vom 9.4.2008, S. 72.

⁵¹ ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 1.

⁵² ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 10.

⁵³ ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 20.

⁵⁴ ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 26.

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

ABSCHNITT 6

INFRASTRUKTUR FÜR DEN MULTIMODALEN VERKEHR

Artikel 32

Karten

Die Güterterminals und Logistikplattformen, die Teil des Gesamtnetzes sind, sind in den Karten in Anhang I verzeichnet.

Artikel 33

Infrastrukturkomponenten

Die Güterterminals oder Logistikplattformen erfüllen mindestens eines der folgenden Kriterien:

- a) der Gesamtgüterumschlag übersteigt die in Artikel 24 festgesetzte Volumenschwelle für Seehäfen;
- 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 an diese NUTS-2-Region.

Artikel 34

Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur

- (1) Die Mitgliedstaaten, Güterterminal-, Hafen- und Flughafenbetreiber sowie Infrastrukturbetreiber sorgen in ihrem Verantwortungsbereich 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 dem Unionsrecht und nationalem Recht geltenden Vorschriften Güterterminals und Logistikplattformen, Binnen- und Seehäfen sowie Flughäfen mit Frachtabwicklung so ausgestattet sind, dass ein Informationsfluss innerhalb dieser Infrastruktur und zwischen den Verkehrsträgern entlang der Logistikkette gewährleistet ist. Solche Systeme ermöglichen insbesondere die Bereitstellung von Echtzeit-Informationen über verfügbare Infrastrukturkapazitäten, Verkehrsflüsse und Positionen sowie die Ortung und Verfolgung und gewährleisten die Sicherheit und Gefahrenabwehr über die gesamte multimodale Beförderungsstrecke.

- c) unbeschadet der nach dem Unionsrecht und nationalem Recht geltenden Vorschriften im Gesamtnetz ein durchgehender Personenverkehr durch geeignete Ausrüstungen und Bereitstellung von intelligenten Verkehrssystemen in Bahnhöfen, Busbahnhöfen, Flughäfen sowie ggf. in See- und Binnenhäfen erleichtert wird.
- (2) Die Betreiber von Güterterminals sorgen dafür, dass Güterterminals mit Kränen, Förderbändern und anderen Anlagen für den Güterumschlag zwischen unterschiedlichen Verkehrsträgern und die Platzierung und Lagerung der Güter ausgerüstet sind.

Artikel 35

Rahmen für den vorrangigen Infrastrukturaufbau

Zusätzlich zu den Prioritäten in Artikel 10 achten die Mitgliedstaaten und andere Projektträger bei der Förderung der Vorhaben von gemeinsamem Interesse insbesondere auf

- a) die Gewährleistung einer effektiven Verknüpfung und Integration der Infrastrukturen des Gesamtnetzes, ggf. auch durch Zugangsinfrastrukturen sowie Güterterminals und Logistikplattformen;
- b) die Beseitigung der hauptsächlich technischen und administrativen Hindernisse, die einem multimodalen Verkehr entgegenstehen;
- c) den Aufbau eines reibungslosen Informationsflusses zwischen den Verkehrsträgern und die Ermöglichung multimodaler und verkehrsträgerinterner Dienstleistungen im gesamten transeuropäischen Verkehrssystem, einschließlich Kommunikations-, Zahlungs-, Fahr-/Flugscheinverkaufs- und Vermarktungsdiensten.

ABSCHNITT 7

GEMEINSAME BESTIMMUNGEN

Artikel 36

Städtische Knoten

Die Mitgliedstaaten und andere Projektträger streben mit dem Aufbau des Gesamtnetzes in städtischen Knoten Folgendes an:

- a) für den Personenverkehr: Verknüpfung der Schienen- und Luftverkehrsinfrastruktur und ggf. der Binnenschifffahrts-, Straßen- und Seeverkehrsinfrastrukturen des Gesamtnetzes;
- b) für den Güterverkehr: Verknüpfung der Schieneninfrastruktur und ggf. der Binnenschifffahrts-, Luftverkehrs-, Seeverkehrs- und Straßeninfrastrukturen 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 Verteilungszentren;
- e) Umgehung städtischer Gebiete durch den Straßenverkehr zur Verbesserung der Fernverkehrsströme im Gesamtnetz;
- f) Umgehung städtischer Gebiete durch den Schienengüterverkehr;
- g) Förderung eines effizienten, geräusch- und CO₂-armen städtischen Warenlieferverkehrs.

Artikel 37

Intelligente Verkehrssysteme

- (1) Intelligente Verkehrssysteme (IVS) ermöglichen das Verkehrsmanagement und den Informationsaustausch innerhalb der Verkehrsträger und zwischen ihnen im Hinblick auf einen multimodalen Verkehrsbetrieb und verkehrsbezogene Mehrwertdienste; ferner verbessern sie die Sicherheit und Gefahrenabwehr sowie die Umweltverträglichkeit.
- (2) IVS erleichtern nahtlose Verbindungen zwischen den Infrastrukturen des Gesamtnetzes und den Infrastrukturen für den Regional- und Nahverkehr.
- (3) Zu den IVS gehören im Zusammenhang mit den Verkehrsträgern insbesondere:
 - für den Bahnverkehr: ERTMS;
 - für Binnenwasserstraßen: Binnenschifffahrtsinformationssysteme (RIS) und e-Maritime-Dienste;
 - für den Straßenverkehr: IVS gemäß der Richtlinie 2010/40/EU;
 - für den Seeverkehr: VTMS und e-Maritime-Dienste;
 - für den Luftverkehr: Flugverkehrsmanagementsysteme, insbesondere gestützt auf SESAR.

Artikel 38

Güterverkehrsdienste

Die Union, die Mitgliedstaaten und andere Projektträger berücksichtigen insbesondere Vorhaben von gemeinsamem Interesse, die über die Infrastrukturen des Gesamtnetzes effiziente Güterverkehrsdienste erbringen und zur Reduzierung der Kohlenstoffdioxidemissionen beitragen. Diese Vorhaben sollen folgende Ziele haben:

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

- b) Förderung der Einführung innovativer Verkehrsdienste und neuer Kombinationen aus bereits bewährten Verkehrsdiensten, auch durch den Einsatz intelligenter Verkehrssysteme und die Einrichtung entsprechender Leitungsstrukturen;
- c) Erleichterung des Betriebs multimodaler Verkehrsdienste und Verbesserung der Zusammenarbeit zwischen Verkehrsdienstleistern;
- d) Förderung eines effizienten Ressourceneinsatzes und eines CO₂-effizienten Betriebs in den Bereichen Fahrzeugantrieb, Fahrzeugführung, System- und Betriebsplanung, gemeinsame Ressourcennutzung und Zusammenarbeit;
- e) Analyse, Bereitstellung von Marktinformationen und Marktbeobachtung, Flottenmerkmale und -leistung, Verwaltungsanforderungen und Humanressourcen.

Artikel 39

Neue Technologien und Innovation

Das Gesamtnetz muss mit der Entwicklung und Einführung modernster Technik Schritt halten. Damit werden folgende Ziele verfolgt:

- a) Reduzierung der verkehrsbedingten Kohlendioxidemissionen durch Übergang zu innovativer Verkehrstechnik;
- b) Reduzierung der Kohlendioxidemissionen 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 Beförderung von Personen und Gütern;
- d) Verbesserung des Betriebs, der barrierefreien Zugänglichkeit, Interoperabilität, Multimodalität und Effizienz des Netzes, einschließlich eines multimodalen Fahr-/Flugscheinverkaufs;
- e) Förderung von Maßnahmen zur Senkung externer Kosten, die durch Verschmutzungen aller Art, aber auch Lärm, Verkehrsüberlastung und Gesundheitsschäden verursacht werden;
- f) Einführung von Sicherheitstechnik und kompatiblen Identifizierungsnormen in den Netzen;
- g) Verbesserung der Widerstandsfähigkeit gegenüber dem Klimawandel;
- h) Vorantreibung der Entwicklung und Einführung intelligenter Verkehrssysteme innerhalb der Verkehrsträger und zwischen ihnen.

Artikel 40
Sichere Infrastrukturen

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

Artikel 41
Klimaresistenz der Infrastrukturen und Ausfallsicherheit

Bei der Infrastrukturplanung achten die Mitgliedstaaten und andere Projektträger auf eine gebührende Berücksichtigung der Risikobewertungen und Anpassungsmaßnahmen zur angemessenen Verbesserung der Widerstandsfähigkeit gegenüber dem Klimawandel insbesondere in Bezug auf Niederschläge, Überschwemmungen, Stürme, hohe Temperaturen und Hitzewellen, Dürren, den Anstieg des Meeresspiegels und Küstenüberschwemmungen, in Übereinstimmung mit allen Anforderungen des einschlägigen Unionsrechts.

Soweit zutreffend wird die Widerstandsfähigkeit der Infrastrukturen gegenüber Naturkatastrophen und vom Menschen verursachten Katastrophen in Übereinstimmung mit den Anforderungen des einschlägigen Unionsrechts gebührend berücksichtigt.

Artikel 42
Umweltschutz

Die Mitgliedstaaten und anderen Projektträger führen zu Plänen und Vorhaben Umweltverträglichkeitsprüfungen durch, insbesondere gemäß der Richtlinie 85/337/EWG des Rates vom 27. Juni 1985 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten⁵⁵, der Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen⁵⁶, der Richtlinie 2000/60/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2000 zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Wasserpolitik⁵⁷, der Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2001 über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme⁵⁸ und der Richtlinie 2009/147/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. November 2009 über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten⁵⁹, um negative Auswirkungen auf die Umwelt zu verhindern oder – wenn dies nicht möglich ist – zu mindern, beispielsweise Landschaftszerstückelung, Bodenversiegelung, Luft- und Wasserverschmutzung sowie Lärm, und um die biologische Vielfalt wirksam zu schützen.

⁵⁵ ABl. L 175 vom 5.7.1985, S. 40.

⁵⁶ ABl. L 206 vom 22.7.1992, S. 7.

⁵⁷ ABl. L 327 vom 22.12.2000, S. 1.

⁵⁸ ABl. L 197 vom 21.7.2001, S. 30.

⁵⁹ ABl. L 20 vom 26.1.2010, S. 7.

Artikel 43
Barrierefreie Zugänglichkeit für alle Benutzer

Die Verkehrsinfrastrukturen erlauben eine barrierefreie Mobilität und Zugänglichkeit für alle Benutzer, insbesondere für ältere Menschen, für Personen mit eingeschränkter Mobilität und für behinderte Personen.

KAPITEL III

DAS KERNNETZ

Artikel 44

Festlegung des Kernnetzes

- (1) Das Kernnetz besteht aus jenen Teilen des Gesamtnetzes, die von größter strategischer Bedeutung für die Verwirklichung der mit der Politik des transeuropäischen Verkehrsnetzes verfolgten Ziele sind. Das Kernnetz trägt insbesondere dazu bei, die wachsende Mobilität zu bewältigen und ein CO₂-armes Verkehrssystem aufzubauen.
- (2) Das Kernnetz ist in Knoten miteinander verknüpft und bietet Verbindungen zu den Verkehrsinfrastrukturnetzen der Nachbarländer.
- (3) Die Verkehrsinfrastrukturen, die das Gesamtnetz bilden, sind in den entsprechenden Karten des Gesamtnetzes in Anhang I verzeichnet.

Artikel 45

Anforderungen

- (1) Das Kernnetz spiegelt die sich entwickelnde Verkehrsnachfrage und den multimodalen Verkehrsbedarf wider. Um eine ressourcenschonende Benutzung der Verkehrsinfrastruktur zu gewährleisten und ausreichende Kapazitäten bereitzustellen, wird beim Management der Infrastrukturnutzung der modernsten Technik sowie den Regulierungs- und Leitungsmaßnahmen Rechnung getragen.
- (2) Die Infrastrukturen des Kernnetzes müssen alle Anforderungen in Kapitel II ausnahmslos erfüllen. Zusätzlich müssen die Infrastrukturen des Kernnetzes folgende Anforderungen erfüllen:
 - a) für die Schienenverkehrsinfrastruktur:
 - vollständige Elektrifizierung aller Bahnstrecken;
 - Strecken mit regelmäßigem Güterverkehr: mindestens 22,5 t Achslast, 100 km/h Streckengeschwindigkeit und 750 m Zuglänge.
 - b) für die Binnenschifffahrts- und Seeverkehrsinfrastruktur:
 - Verfügbarkeit von alternativen umweltfreundlichen Kraftstoffen;
 - c) für die Straßenverkehrsinfrastruktur:
 - Einrichtung von Pausenbereichen etwa alle 50 km entlang der Autobahnen, damit u. a. für gewerbliche Straßenbenutzer ausreichende Parkplätze mit einem ausreichenden Sicherheitsniveau zur Verfügung stehen;

- Verfügbarkeit von alternativen umweltfreundlichen Kraftstoffen;
- d) für die Luftverkehrsinfrastruktur:
 - Kapazitäten zur Bereitstellung von alternativen umweltfreundlichen Kraftstoffen.

Artikel 46
Aufbau des Kernnetzes

- (1) Die Verkehrsinfrastrukturen des Kernnetzes werden gemäß den betreffenden Bestimmungen in Kapitel II aufgebaut.
- (2) Vorhaben von gemeinsamem Interesse, die zur Fertigstellung des Kernnetzes beitragen, werden vorrangig verwirklicht.
- (3) Unbeschadet des Artikels 47 Absätze 2 und 3 sorgen die Mitgliedstaaten dafür, dass das Kernnetz zum 31. Dezember 2030 fertiggestellt wird und den Bestimmungen dieses Kapitels vollständig entspricht.

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;
 - Grenzübergänge zu Nachbarländern.
- (2) Die in Anhang II Teil 2 aufgeführten Seehäfen werden – außer in hinreichend begründeten Ausnahmefällen – bis spätestens 31. Dezember 2030 an die Schienen- und Straßenverkehrsinfrastrukturen des transeuropäischen Verkehrsnetzes angebunden.
- (3) Die in Anhang II.1 Teil 1b aufgeführten Hauptflughäfen werden bis spätestens 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

Artikel 48

Allgemeiner Zweck der Kernnetzkorridore

- (1) Kernnetzkorridore sind ein Instrument, das die koordinierte Verwirklichung des Kernnetzes erleichtern soll. Kernnetzkorridore beruhen auf der Integration der Verkehrsträger, auf Interoperabilität und auf einer koordinierten Entwicklung und Verwaltung der Infrastrukturen mit dem Ziel eines ressourcenschonenden multimodalen Verkehrs.
- (2) Kernnetzkorridore sorgen für ein koordiniertes Herangehen an die Infrastrukturnutzung und an Infrastrukturinvestitionen, damit die Kapazitäten so effizient wie möglich verwaltet werden. Multimodale Infrastrukturen werden innerhalb von Kernnetzkorridoren – sofern notwendig – so aufgebaut und koordiniert, dass Nutzung und Betrieb jedes Verkehrsträgers optimiert werden. Die Kernnetzkorridore unterstützen die umfassende Einführung interoperabler Verkehrsmanagementsysteme.

Artikel 49

Begriff der Kernnetzkorridore

- (1) Kernnetzkorridore bestehen aus Teilen des Kernnetzes. Sie umfassen mindestens drei Verkehrsträger und erstrecken sich auf mindestens drei Mitgliedstaaten. Sie umfassen die wichtigsten grenzüberschreitenden Fernverkehrsflüsse im Kernnetz.
- (2) In hinreichend begründeten Ausnahmefällen kann ein Kernnetzkorridor auch nur zwei Verkehrsträger umfassen.
- (3) Kernnetzkorridore umfassen Seehäfen und deren Zugänge, außer in hinreichend begründeten Ausnahmefällen.

Artikel 50

Liste der Kernnetzkorridore

- (1) Jeder Mitgliedstaat beteiligt sich an mindestens einem Kernnetzkorridor.
- (2) Die Liste der Kernnetzkorridore ist in Anhang I der Verordnung (EU) Nr. XXX/2012 vom ... [Fazilität „Connecting Europe“] enthalten.

Artikel 51
Koordinierung der Kernnetzkorridore

- (1) Die Kommission benennt nach Anhörung der beteiligten Mitgliedstaaten und des Europäischen Parlaments „Europäische Koordinatoren“, um die koordinierte Verwirklichung von Kernnetzkorridoren zu erleichtern.
- (2) Der Europäische Koordinator wird insbesondere aufgrund seiner Erfahrung mit europäischen Organen und seiner Kenntnisse im Bereich der Finanzierung und der Bewertung der sozioökonomischen und ökologischen Auswirkungen von Großprojekten 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. Der Auftrag des Europäischen Koordinators bezieht sich auf einen einzelnen Kernnetzkorridor. Der Europäische Koordinator erstellt gemeinsam mit den beteiligten Mitgliedstaaten einen Arbeitsplan für die durchzuführenden Tätigkeiten.
- (5) Der Europäische Koordinator
 - a) leitet die koordinierte Verwirklichung des Kernnetzkorridors, um für die Einhaltung der Zeitvorgaben im Durchführungsbeschluss für den einzelnen Kernnetzkorridor zu sorgen;
 - 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, die Kommission und die beteiligten Mitgliedstaaten einen jährlichen Bericht über die Fortschritte bei der Verwirklichung des Kernnetzkorridors;
 - d) konsultiert in Zusammenarbeit mit den beteiligten Mitgliedstaaten insbesondere die regionalen und kommunalen Behörden, Infrastrukturbetreiber, Verkehrsunternehmen, Verkehrsnutzer sowie ggf. andere öffentliche und private Stellen, um mehr Informationen über den Bedarf an Verkehrsdiensten, die Möglichkeiten für die Finanzierung von Investitionen sowie über notwendige Schritte und zu erfüllende Bedingungen für den Zugang zu den Finanzierungsquellen einzuholen.
- (6) Die beteiligten Mitgliedstaaten arbeiten mit dem Europäischen Koordinator zusammen und stellen ihm die Informationen zur Verfügung, die er zur Erfüllung der Aufgaben nach Absatz 5 benötigt.
- (7) Unbeschadet der nach dem 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
Leitung der Kernnetzkorridore

- (1) Für jeden Kernnetzkorridor richten die beteiligten Mitgliedstaaten eine Korridorplattform ein, deren Aufgabe es ist, die allgemeinen Ziele des Kernnetzkorridors festzulegen und die in Artikel 53 Absatz 1 genannten Maßnahmen vorzubereiten und zu überwachen.
- (2) Die Korridorplattform besteht aus den Vertretern der beteiligten Mitgliedstaaten und gegebenenfalls anderer öffentlicher und privater Stellen. Auf jeden Fall beteiligen sich an der Korridorplattform die jeweiligen Infrastrukturbetreiber gemäß der Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung⁶⁰.
- (3) Der Europäische Koordinator führt den Vorsitz der Korridorplattform.
- (4) Die Korridorplattform kann als dauerhafte Rechtsperson, z. B. in Form einer europäischen wirtschaftlichen Interessenvereinigung, eingerichtet werden.
- (5) Die Einrichtung von Korridorplattformen erfolgt unbeschadet des Grundsatzes, dass die Empfänger von Finanzhilfen der Union letztlich für die Verwirklichung der Vorhaben verantwortlich sind.

Artikel 53
Korridorentwicklungsplan

- (1) Für jeden Kernnetzkorridor stellen die beteiligten Mitgliedstaaten in Zusammenarbeit mit der Korridorplattform innerhalb von sechs Monaten nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung gemeinsam einen Korridorentwicklungsplan auf und teilen ihn der Kommission mit. Dieser Plan enthält insbesondere:
 - a) eine Beschreibung der Merkmale des Kernnetzkorridors, einschließlich der Engpässe;
 - b) die Ziele für den Kernnetzkorridor, insbesondere in Bezug auf die Leistungsfähigkeit im Sinne der Dienstleistungsqualität, seine Kapazität und die Einhaltung der Anforderungen in Kapitel 2;
 - c) das Programm der zur Einrichtung des Kernnetzkorridors erforderlichen Maßnahmen;
 - d) eine Studie über den multimodalen Verkehrsmarkt;
 - e) einen Durchführungsplan mit

⁶⁰ ABl. L 75 vom 15.3.2001, S. 29.

- einem Plan zur Einführung interoperabler Verkehrsmanagementsysteme in multimodalen Güterverkehrskorridoren, unbeschadet des geltenden Unionsrechts,
 - einem 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, Beschaffung, Durchführung und Überwachung der Vorhaben von gemeinsamem Interesse;
 - einer Risikobewertung mit den möglichen Auswirkungen des Klimawandels auf die Infrastrukturen sowie ggf. mit Vorschlägen für Maßnahmen zur Erhöhung der Klimaresistenz;
 - Maßnahmen zur Minderung der Treibhausgasemissionen;
- f) einen regelmäßig zu aktualisierenden Investitionsplan mit
- der Liste der geplanten Vorhaben zur Erweiterung, Erneuerung oder Umrüstung der in Artikel 2 Absatz 2 genannten Verkehrsinfrastrukturen für jeden im Kernnetzkorridor bestehenden Verkehrsträger,
 - dem betreffenden Finanzplan, aus dem die verschiedenen Finanzierungsquellen auf internationaler, nationaler, regionaler, lokaler und Unionsebene hervorgehen, einschließlich – sofern möglich – vorgesehener Querfinanzierungssysteme wie auch Privatkapital und bereits zugesagter Beträge, ggf. mit Angabe des geplanten Unionsbeitrags aus den Finanzierungsprogrammen der Union.
- (2) Aufgrund des von den beteiligten Mitgliedstaaten vorgelegten Korridorentwicklungsplans gibt die Kommission ihre Stellungnahme ab.
- (3) Zur Unterstützung der Verwirklichung der Kernnetzkorridore kann die Kommission Durchführungsbeschlüsse für Kernnetzkorridore fassen. Diese Beschlüsse können
- a) die Investitionsplanung, die entstehenden Kosten und die zeitliche Durchführungsplanung enthalten, die für die Verwirklichung der Kernnetzkorridore entsprechend den Zielen dieser Verordnung als notwendig erachtet werden;
 - b) alle Maßnahmen zur Senkung externer Kosten festlegen, insbesondere in Bezug auf Treibhausgasemissionen und Lärm, und zur Förderung der Einführung neuer Technologien im Bereich des Verkehrs- und Kapazitätsmanagements;
 - c) andere Maßnahmen vorsehen, die notwendig sind für die Durchführung des Korridorentwicklungsplans und für die effiziente Nutzung der Infrastruktur des Kernnetzkorridors.

Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem Beratungsverfahren gemäß Artikel 55 Absatz 2 erlassen.

KAPITEL V

GEMEINSAME BESTIMMUNGEN

Artikel 54

Überarbeitung und Berichterstattung

- (1) Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission laufend mittels des interaktiven geografischen und technischen Informationssystems für das transeuropäische Verkehrsnetz (TENtec) über die Fortschritte bei der Durchführung der Vorhaben von gemeinsamem Interesse und die hierfür getätigten Investitionen.

Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission Zusammenfassungen der von ihnen zum Ausbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes erstellten einzelstaatlichen Pläne und Programme, insbesondere in Bezug auf das Kernnetz. 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 nach Anhörung des in Artikel 54 genannten Ausschusses einen Fortschrittsbericht über die Umsetzung der Leitlinien und übermittelt ihn dem Europäischen Parlament, dem Rat, dem Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und dem Ausschuss der Regionen.
- (3) Die Kommission wird ermächtigt, gemäß Artikel 56 delegierte Rechtsakte zur Anpassung der Anhänge I, II und III 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 der Anhänge
- a) nimmt die Kommission alle Logistikplattformen, Güterterminals, 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, 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 Binnenwasserstraßeninfrastrukturen entsprechend den Fortschritten bei der Fertigstellung des Netzes an. 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.

- (4) Vorhaben von gemeinsamem Interesse in Bezug auf Infrastrukturen, die 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 transeuropäischen 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
Ausschuss

- (1) Die Kommission wird von einem Ausschuss unterstützt. Dabei handelt es sich um einen Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.
- (2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 4 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

Artikel 56
Ausübung der Befugnisübertragung

- (1) Die der Kommission übertragene Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte unterliegt den Bedingungen dieses Artikels.
- (2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 54 Absatz 3 wird der Kommission auf unbestimmte Zeit ab dem [Tag des Inkrafttretens der Verordnung] übertragen.
- (3) Die in Artikel 54 Absatz 3 genannte Befugnisübertragung kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der darin genannten Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem in dem Beschluss angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird davon nicht berührt.
- (4) Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie diesen gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.
- (5) Ein gemäß Artikel 54 Absatz 3 erlassener delegierter Rechtsakt tritt nur dann in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb von zwei Monaten, nachdem das Europäische Parlament und der Rat hiervon unterrichtet wurden, Einwände erheben oder wenn das Europäische Parlament und der Rat vor Ablauf dieser Frist beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben. Auf Veranlassung des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

Artikel 57
Überprüfung

Bis spätestens 31. Dezember 2023 überprüft die Kommission die Verwirklichung des Kernnetzes; dabei bewertet sie die Einhaltung der Vorschriften dieser Verordnung und die bei der Umsetzung erzielten Fortschritte.

Artikel 58
Einheitliche Kontaktstelle

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

Artikel 59
Verzögerte Fertigstellung des Kernnetzes

- (1) Falls sich der Beginn oder die Fertigstellung der Arbeiten am Kernnetz beträchtlich verzögert, fordert die Kommission von den beteiligten Mitgliedstaaten innerhalb von drei Monaten eine Begründung für diese Verzögerung. Auf der Grundlage der erhaltenen Antwort konsultiert die Kommission alle beteiligten Mitgliedstaaten, um das Problem, das zu der Verzögerung geführt hat, zu lösen.
- (2) Die Kommission kann im Rahmen ihrer aktiven Beobachtung der Verwirklichung des Kernnetzes unter gebührender Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit und des Subsidiaritätsprinzips angemessene Maßnahmen ergreifen.
- (3) Das Europäische Parlament und die Mitgliedstaaten werden unverzüglich über alle ergriffenen Maßnahmen unterrichtet.

Artikel 60
Vereinbarkeit mit dem Unionsrecht und der Unionspolitik

Die aufgrund dieser Verordnung ergriffenen Maßnahmen berücksichtigen die einschlägige Unionspolitik insbesondere in den Bereichen Wettbewerb, Marktzugang, Umweltschutz, Gesundheit, nachhaltige Entwicklung und öffentliches Auftragswesen.

Artikel 61
Förderung und Bewertung

Die Kommission fördert und bewertet die Fortschritte ihrer Politik des transeuropäischen Verkehrsnetzes und deren Gesamtdurchführung.

Artikel 62
Aufhebung

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

Für alle auf der Verordnung (EG) Nr. 680/2007⁶¹ beruhenden Finanzierungsbeschlüsse gilt der Beschluss Nr. 661/2010/EU fort.

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
Der Präsident

Im Namen des Rates
Der Präsident

⁶¹ 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.