



**RAT DER  
EUROPÄISCHEN UNION**

**Brüssel, den 15. März 2012 (19.03)  
(OR. en)**

7537/12

---

---

**Interinstitutionelles Dossier:  
2011/0294 (COD)**

---

---

**TRANS 77  
ECOFIN 243  
ENV 201  
RECH 85  
CODEC 633**

## **BERICHT**

---

des Generalsekretariats  
an den Rat

---

Nr. Vordok.: 7125/12 TRANS 68 ECOFIN 207 ENV 163 RECH 74 CODEC 529

Nr. Komm.dok.: 15629/3/11 TRANS 276 ECOFIN 688 ENV 778 RECH 336 CODEC 1699 REV 3

---

Betr.: Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über  
Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes  
– Allgemeine Ausrichtung

---

### **I. Einleitung**

1. Am 24. Oktober 2011 hat die Kommission den obengenannten Vorschlag dem Rat und dem Europäischen Parlament übermittelt. Die vorgeschlagene Verordnung soll dem Auf- und Ausbau eines vollständigen transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V), bestehend aus Infrastrukturen für den Schienen-, Binnenschiffs-, Straßen-, See- und Luftverkehr, dienen und dadurch zum reibungslosen Funktionieren des Binnenmarktes und zur Stärkung des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts beitragen.

## II. Beratungen im Rat

2. Die Gruppe "Intermodaler Verkehr und Vernetzung" (im Folgenden "Gruppe") hat im Oktober 2011 unter polnischem Vorsitz mit der Prüfung des Vorschlags begonnen. Im November 2011 hat sich die Gruppe zudem mit der dazugehörigen Folgenabschätzung befasst. Die Beratungen sind unter dänischem Vorsitz fortgesetzt worden. Die letzte Sitzung der Gruppe hat am 12. März 2012 stattgefunden.
3. Am 14. März 2012 hat der AStV den Entwurf einer allgemeinen Ausrichtung geprüft. Dabei hat der Vorsitz die Bemerkungen der Delegationen zur Kenntnis genommen, um dem Rat (Verkehr, Telekommunikation und Energie) anschließend eine Kompromissfassung vorzulegen. Im Verlauf dieser AStV-Tagung konnten mehrere noch offene Fragen geklärt werden. Einige Fragen müssen allerdings noch weiter erörtert werden, da manche Delegationen an ihren diesbezüglichen Vorbehalten festhalten. In der Anlage sind Änderungen gegenüber dem Bericht für den AStV durch **Fettdruck** bzw. [...] (in der englischen Fassung durch ~~Durchstreichung~~ gekennzeichnet).

### OFFENE FRAGEN

- a) **Termine und Überprüfungsklausel (Artikel 9 Absatz 3, Artikel 44 Absatz 3 und Artikel 57; Fußnote 49)**
4. Mehrere Mitgliedstaaten haben erklärt, dass sie Schwierigkeiten mit den von der Kommission vorgeschlagenen verbindlichen Terminen 2030 und 2050 für die Fertigstellung des Kern- bzw. des Gesamtnetzes haben, da es aus ihrer Sicht äußerst schwierig ist, auf so lange Sicht verbindliche Zusagen zu machen.
5. Deswegen hat der Vorsitz die betreffende Formulierung in Artikel 9 Absatz 3 (für das Gesamtnetz) und in Artikel 44 Absatz 3 (für das Kernnetz) entschärft. Zudem hat er in Artikel 44 Absatz 3 eine Bezugnahme auf Artikel 1 Absatz 4 und auf Artikel 47 Absätze 2 und 3 eingefügt. In Artikel 1 Absatz 4 wird unterstrichen, dass die Durchführung der Vorhaben von mehreren Faktoren abhängt, nämlich unter anderem davon, wie ausgereift sie sind, ob die gesetzlich vorgeschriebenen Verfahren des jeweiligen Mitgliedstaats und der EU eingehalten werden und welche Finanzmittel zur Verfügung stehen, ohne dass damit der finanziellen Zusage eines Mitgliedstaats oder der Union vorgegriffen wird. In Artikel 47 Absätze 2 und 3 ist festgelegt, dass Ausnahmen hinsichtlich der Verbindungen zu den in Anhang II der TEN-V-Leitlinien aufgeführten Seehäfen und Flughäfen in Betracht gezogen werden können.

6. Der Vorsitz hat die ursprüngliche, von der Kommission vorgeschlagene Überprüfungsklausel (Artikel 57) in seinem Kompromissvorschlag ebenfalls geändert. So heißt es dort jetzt, dass die Kommission bei der Bewertung der Verwirklichung des Kernnetzes der wirtschaftlichen Lage und der Haushaltslage in der Union und in den einzelnen Mitgliedstaaten Rechnung trägt. Im Anschluss an diese Bewertung kann die Kommission einen Vorschlag für eine Änderung der TEN-V-Leitlinien unterbreiten.
  7. Dennoch haben vier Delegationen weiterhin Vorbehalte gegen den Termin 2030 für das Kernnetz (Fußnote 49).
- b) Infrastrukturanforderungen an das Kernnetz (Artikel 45 Absatz 2; Fußnoten 50, 51 und 53)**
8. Mehrere Mitgliedstaaten haben sich skeptisch geäußert angesichts der hohen Kosten, die mit der Erfüllung der an die einzelnen Verkehrsträger (insbesondere an den Schienenverkehr) gestellten Anforderungen verbunden sind. Sie fordern ein flexibleres Konzept, bei dem unter ganz bestimmten Umständen Ausnahmeregelungen möglich sind.
  9. Auf diese Bemerkungen hin ist in Bezug auf die Schienenverkehrsinfrastruktur eine allgemeine Ausnahmeregelung für isolierte Netze aufgenommen worden. Zudem sieht der Kompromissvorschlag des Vorsitzes vor, dass die Kommission in gebührend begründeten Fällen für isolierte Netze Ausnahmen hinsichtlich Zuglänge, ERTMS, Achslast, Elektrifizierung und Streckengeschwindigkeit gewähren kann. Auch was die Straßenverkehrsinfrastruktur betrifft, kann die Kommission in gebührend begründeten Fällen Ausnahmen gewähren, solange ein ausreichendes Maß an Sicherheit gewährleistet ist.
  10. Mit Rücksicht auf den Einwand einiger Mitgliedstaaten, dass es angesichts der derzeitigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen äußerst schwierig sei, bereits jetzt die von den einzelnen Mitgliedstaaten oder der Europäischen Union tatsächlich zu leistende finanzielle Beteiligung zu beurteilen, wurde das Konzept dahingehend geändert, dass zu den gebührend begründeten Fällen auch die Fälle zählen, "in denen sich Infrastrukturinvestitionen aus wirtschaftlicher Sicht (Kosten-Nutzen-Verhältnis) nicht rechtfertigen lassen" (Artikel 45 Absatz 3).

11. Um überdies den besonderen Problemen einiger Mitgliedstaaten (etwa dünn besiedelte Gebiete, in denen es ansonsten kein örtliches Straßennetz gibt) Rechnung zu tragen, schlägt der Vorsitz vor, einen entsprechenden Erwägungsgrund aufzunehmen. Dieser Erwägungsgrund ist mit Rücksicht auf einen Vorschlag, den ein Mitgliedstaat im AStV vorgebracht hat, geringfügig geändert worden (Fußnote 55).
12. Vier Mitgliedstaaten haben nach wie vor einen Vorbehalt gegen die Bestimmung in Artikel 45 Absatz 2 Buchstabe a, wonach Güterstrecken des Kernnetzes für Züge mit einer Länge von 750 m befahrbar sein müssen (Fußnote 51). Ein Mitgliedstaat hat einen Vorbehalt gegen die Anforderung, dass Güterstrecken des Kernnetzes mit einer Streckengeschwindigkeit von 100 km/h befahrbar sein müssen. Ein anderer Mitgliedstaat möchte, dass in Artikel 45 Absatz 2 Buchstabe b vor "Verfügbarkeit von alternativen umweltfreundlichen Kraftstoffen" die Wörter "der Nachfrage entsprechende" eingefügt wird (Fußnote 53).

**c) Kernnetzkorridore (Kapitel IV; Fußnoten 57 und 60)**

13. Die Mehrheit der Mitgliedstaaten hat erklärt, dass sie mit dem Kommissionskonzept für die Korridore einverstanden ist. Einige unter ihnen bemängeln jedoch, dass damit ein unnötiger Verwaltungsaufwand für die Mitgliedstaaten entstehen würde. Überdies sei angesichts der Tatsache, dass diese Frage bereits von dem Vorschlag für eine Verordnung zur Schaffung der Fazilität "Connecting Europe" (CEF-Verordnung) abgedeckt werde, eine gewisse Rechtsunsicherheit zu befürchten. Zudem verstoße das Konzept gegen das Subsidiaritätsprinzip.
14. In Anbetracht dieser Bemerkungen wurde der Begriff "Plattform" aus dem Text entfernt; zudem ist – statt der im Kommissionsvorschlag ursprünglich vorgesehenen Pläne – nur noch ein einziger Arbeitsplan vorgeschrieben, der vom Europäischen Koordinator aufzustellen ist. Außerdem sieht der Vorschlag des Vorsitzes nicht mehr vor, dass die Kommission Durchführungsbeschlüsse erlassen kann, sondern vielmehr dass der Europäische Koordinator die Mitgliedstaaten bei der Durchführung des Arbeitsplans unterstützt.

15. Drei Mitgliedstaaten haben immer noch Einwände gegen das Konzept der Kernnetzkorridore (Fußnote 57), und drei Mitgliedstaaten möchten, dass Teil I des Anhangs der CEF-Verordnung den TEN-V-Leitlinien als Anhang beigefügt wird (Fußnote 60).
- d) ERTMS-Anforderung an das Gesamtnetz (Artikel 13 Absatz 3 Buchstabe a; Fußnote 26)**
16. Drei Mitgliedstaaten haben erklärt, dass sie an der Anforderung, dass Schienenstrecken mit ERTMS ausgerüstet sein müssen, für das Gesamtnetz festhalten möchten.
- e) Binnenwasserstraßen (Artikel 17 Absatz 3 Buchstabe a; Fußnote 29)**
17. Der Vorschlag schlägt vor, dem von einem Mitgliedstaat vorgebrachten Einwand, dass bestimmte Binnenwasserstraßen der Klasse III in das Gesamtnetz einbezogen werden sollten, mit einem neuen Erwägungsgrund Rechnung zu tragen.
18. Sonstige Anliegen und Vorbehalte der Delegationen werden in weiteren Fußnoten der Anlage erwähnt.
19. Die Kommission behält sich ihren Standpunkt zum gesamten Kompromissvorschlag noch in jeder Hinsicht vor. Ihr Vorbehalt betrifft insbesondere ihre Bedenken in Bezug auf Artikel 1 Absatz 4, die Änderungen hinsichtlich der Zusammenarbeit mit Drittländern (Artikel 8), die Streichung des Termins und der Hauptanforderungen an das Gesamtnetz (Kapitel II), die Streichung der Artikel zur Klimaresistenz, zum Umweltschutz und zur barrierefreien Zugänglichkeit (Artikel 41 bis 43), die Änderung des Termins für das Kernnetz (Artikel 44 Absatz 3), die Einführung einer Ausnahmeklausel (Artikel 45 Absatz 3) und die Streichung der Korridorplattformen, der Durchführungsbefugnisse und des Ausschusses (Artikel 52, 53 und 55).

### III. Fazit

20. Der Rat wird ersucht, auf seiner Tagung am 22. März 2012 die als Anlage I beiliegende Fassung zu prüfen, die letzten noch offenen Fragen zu klären und eine allgemeine Ausrichtung festzulegen.
-

Vorschlag für eine  
**VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**  
**über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes**  
(Text von Bedeutung für den EWR)<sup>1</sup>

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –

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

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses<sup>2</sup>,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen<sup>3</sup>,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

---

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

<sup>2</sup> ABl. C ..., S.

<sup>3</sup> ABl. C ..., S.

- [(1) Die Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 1996 über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes<sup>4</sup> wurde aus Gründen der Klarheit durch den Beschluss Nr. 661/2010/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Juli 2010 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes<sup>5</sup> neugefasst.
- (2) Die Planung, der Aufbau und der Betrieb transeuropäischer Verkehrsnetze dienen wichtigen Unionszielen wie dem reibungslosen Funktionieren des Binnenmarktes und der Stärkung des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts; es wird insbesondere auch bezweckt, die nahtlose und nachhaltige Mobilität von Personen und Gütern und die Erreichbarkeit aller Regionen der Union zu gewährleisten.
- (3) Diese konkreten Ziele sollten insbesondere durch die ressourcenschonende Verknüpfung und die Interoperabilität zwischen den nationalen Verkehrsnetzen erreicht werden.
- (4) Die Zunahme des Verkehrsaufkommens führt in den internationalen Verkehrskorridoren vermehrt zu Überlastungen. Zur Gewährleistung der internationalen Mobilität von Gütern und Personen ist es daher notwendig, die Kapazität des transeuropäischen Verkehrsnetzes und die Ausnutzung dieser Kapazität zu optimieren und falls nötig zu erweitern, indem etwaige Infrastrukturengpässe beseitigt und Lücken in den Infrastrukturverbindungen innerhalb der Mitgliedstaaten und zwischen ihnen geschlossen werden.
- (5) Wie im Weißbuch "Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem" <sup>6</sup> 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.

---

<sup>4</sup> ABl. L 228 vom 9.9.1996, S. 1.

<sup>5</sup> ABl. L 204 vom 5.8.2010, S. 1.

<sup>6</sup> KOM(2011) 144 endg.

- (6) Das Weißbuch sieht die Einführung verkehrsbezogener Informations- und Kommunikationstechnik vor, um durch verbesserte Güterverkehrslogistik, Ortung und Verfolgung von Gütern sowie optimierte Fahrpläne und Verkehrsflüsse ein verbessertes und integriertes Verkehrsmanagement zu erreichen und die Verwaltungsverfahren zu vereinfachen. Da solche Maßnahmen die effiziente Verwaltung und Nutzung von Verkehrsinfrastrukturen fördern, sollten sie in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen.
- (7) Die Politik für das transeuropäische Verkehrsnetz muss der Entwicklung der Verkehrspolitik und der Eigentumsverhältnisse bei Infrastrukturen Rechnung tragen. In der Vergangenheit waren hauptsächlich die Mitgliedstaaten mit der Errichtung und Unterhaltung von Verkehrsinfrastrukturen befasst. Heute spielen aber andere Stellen, auch private Unternehmen, ebenfalls eine wichtige Rolle bei der Verwirklichung eines multimodalen transeuropäischen Verkehrsnetzes, darunter beispielsweise Infrastrukturbetreiber, Konzessionäre oder Hafen- und Flughafenbehörden.
- (8) Das transeuropäische Verkehrsnetz besteht zu einem großen Teil aus vorhandenen Infrastrukturen. Diese vorhandenen Infrastrukturen werden von unterschiedlichen öffentlichen und privaten Stellen betrieben. Um die Ziele der neuen Politik für das transeuropäische Verkehrsnetz vollständig zu erreichen, müssen einheitliche Infrastrukturanforderungen in einer Verordnung festgelegt werden, damit sie von allen, die Verantwortung für die Infrastruktur des transeuropäischen Verkehrsnetzes tragen, eingehalten werden.
- (9) Das transeuropäische Verkehrsnetz sollte am besten im Zuge eines Zwei-Ebenen-Konzepts aufgebaut werden, das ein Gesamtnetz und ein Kernnetz umfasst, wobei diese beiden Ebenen die höchste Stufe der Infrastrukturplanung innerhalb der Union darstellen.

- (10) Das Gesamtnetz sollte ein europaweites Verkehrsnetz bilden, das die Erreichbarkeit aller Regionen in der Union, auch der abgelegenen Gebiete und der Gebiete in äußerster Randlage sicherstellt, wie dies auch mit der integrierten Meerespolitik<sup>7</sup> angestrebt wird, und den Zusammenhalt zwischen ihnen stärkt. Die Leitlinien sollten die Anforderungen an die Infrastruktur des Gesamtnetzes vorgeben, damit bis 2050 ein hochwertiges unionsweites Verkehrsnetz entsteht.
- (11) Das Kernnetz sollte vorrangig festgelegt und innerhalb des vom Gesamtnetz vorgegebenen Rahmens bis 2030 verwirklicht werden. Es sollte das Rückgrat der Entwicklung eines multimodalen Verkehrsnetzes bilden und den Ausbau des Gesamtnetzes insgesamt vorantreiben. Dabei sollten die Maßnahmen der Union auf jene Bestandteile des transeuropäischen Verkehrsnetzes konzentriert werden, die den größten europäischen Mehrwert schaffen, nämlich insbesondere grenzüberschreitende Abschnitte, fehlende Verbindungen, multimodale Anschlusspunkte und große Engpässe.
- (12) Im Hinblick auf einen koordinierten und termingerechten Aufbau des Gesamtnetzes und des Kernnetzes, wodurch die größtmöglichen Netzvorteile erzielt werden können, sollten die beteiligten Mitgliedstaaten dafür sorgen, dass die Vorhaben von gemeinsamen Interesse bis 2030 bzw. bis 2050 abgeschlossen werden.
- (13) Es ist notwendig, Vorhaben von gemeinsamem Interesse festzulegen, die zur Fertigstellung des transeuropäischen Verkehrsnetzes beitragen und den in den Leitlinien vorgegebenen Prioritäten entsprechen.
- (14) Vorhaben von gemeinsamem Interesse sollten einen eindeutigen europäischen Mehrwert aufweisen. Grenzüberschreitende Vorhaben haben in der Regel einen großen europäischen Mehrwert, können mitunter aber eine geringere wirtschaftliche Direktwirkung als rein nationale Vorhaben aufweisen, weshalb sie ohne Unionsförderung wahrscheinlich nicht verwirklicht würden.

---

<sup>7</sup> KOM(2007) 575 endg.

- (15) Da der Auf- und Ausbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes nicht allein durch die Mitgliedstaaten erfolgt, sollten alle Träger der Vorhaben von gemeinsamem Interesse wie lokale und regionale Behörden, Infrastrukturbetreiber oder andere private oder öffentliche Stellen bei der Durchführung solcher Projekte den gleichen Rechten und Pflichten aus dieser Verordnung und den sonstigen einschlägigen Vorschriften und Verfahren der Union und der Mitgliedstaaten unterliegen.
- (16) Die Zusammenarbeit mit Nachbarländern und Drittländern ist notwendig, um die Verbindung und Interoperabilität zwischen den jeweiligen Infrastrukturnetzen zu gewährleisten. Deshalb sollte die Union Vorhaben von gegenseitigem Interesse mit diesen Ländern fördern, wo dies zweckmäßig ist.
- (17) Eine netzweite Integration der verschiedenen Verkehrsträger setzt eine angemessene Planung des transeuropäischen Verkehrsnetzes voraus. Dazu gehört auch die netzweite Umsetzung konkreter Vorgaben in Bezug auf Infrastrukturen, intelligente Verkehrssysteme, Ausrüstungen und Dienste. Es ist daher notwendig, in ganz Europa für eine geeignete und abgestimmte Einführung solcher Vorgaben für jeden Verkehrsträger und dessen Anbindung im gesamten transeuropäischen Verkehrsnetz und darüber hinaus zu sorgen, um die Netzvorteile zu realisieren und einen effizienten transeuropäischen Fernverkehr zu ermöglichen.
- (18) Zur Festlegung der vorhandenen und geplanten Verkehrsinfrastrukturen für das Gesamtnetz und das Kernnetz sollten Karten erstellt und entsprechend der Entwicklung der Verkehrsströme fortlaufend angepasst werden. Die technische Grundlage für die Karten bildet das TENtec-System der Kommission, das die Infrastruktur des transeuropäischen Verkehrsnetzes in einem höheren Detailgrad abbildet.
- (19) Die Leitlinien sollten Prioritäten setzen, damit die Ziele innerhalb des gegebenen zeitlichen Rahmens verwirklicht werden.

- (20) Intelligente Verkehrssysteme sind als Grundlage für die Optimierung von Verkehrs- und Beförderungsvorgängen und die Verbesserung der damit zusammenhängenden Dienste erforderlich.
- (21) Die Leitlinien sollten den Ausbau städtischer Knoten innerhalb des Gesamtnetzes vorsehen, denn diese Knoten sind Ausgangs- und Endpunkte ("letzte Meile") für den Personen- und Güterverkehr innerhalb des transeuropäischen Verkehrsnetzes wie auch Übergangspunkte innerhalb der gleichen oder zwischen verschiedenen Verkehrsträgern.
- (22) Das transeuropäische Verkehrsnetz sollte dank seiner Größe als Grundlage für eine groß angelegte Einführung neuer Technologien und Innovationen dienen, was beispielsweise dabei helfen kann, die Gesamteffizienz des europäischen Verkehrssektors zu steigern und seine CO<sub>2</sub>-Bilanz zu verbessern. Dies wird nicht nur zur Verwirklichung der Strategie Europa 2020 und des im Verkehrsweißbuch formulierten Ziels einer Senkung der Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2050 um 60 % (gegenüber dem Stand von 1990), sondern auch des Ziels einer größeren Kraftstoffversorgungssicherheit in der Union beitragen.
- (23) Das transeuropäische Verkehrsnetz muss einen effizienten multimodalen Verkehrsbetrieb gewährleisten, um die Wahlmöglichkeiten zwischen den jeweiligen Verkehrsträgern zu verbessern und damit große Beförderungsmengen für den Transport über große Entfernungen zusammengefasst werden können. Dadurch wird die Multimodalität für Versender wirtschaftlich attraktiver.
- (24) Im Hinblick auf die Schaffung hochwertiger und effizienter Verkehrsinfrastrukturen für alle Verkehrsträger sollten die Leitlinien Bestimmungen zur Sicherheit und Gefahrenabwehr bei der Personen- und Güterbeförderung und zu den Folgen des Klimawandels sowie potenzieller Naturkatastrophen und vom Menschen verursachter Katastrophen auf die Infrastruktur und die Zugänglichkeit für alle Nutzer enthalten.
- (25) Das Kernnetz sollte ein Teil des Gesamtnetzes sein und dieses überlagern. Es sollte entsprechend dem Verkehrsaufkommen die strategisch wichtigsten Knoten und Verbindungen des transeuropäischen Verkehrsnetzes repräsentieren. Es sollte multimodal angelegt sein, d.h. alle Verkehrsträger und ihre Verbindungen sowie die einschlägigen Verkehrs- und Informationsmanagementsysteme einbeziehen.

- (26) Damit das Kernnetz innerhalb des gegebenen zeitlichen Rahmens verwirklicht werden kann, sollte ein Korridorkonzept als Instrument zur transnationalen Koordinierung unterschiedlicher Projekte und zur zeitlichen Abstimmung des Korridoraufbaus zur Anwendung kommen, um dadurch die größtmöglichen Netzvorteile zu erzielen.
- (27) Die Kernnetzkorridore sollten auch übergeordneten verkehrspolitischen Zielen entsprechen und die Integration der Verkehrsträger und ihren multimodalen Betrieb erleichtern. Dies sollte den gezielten Aufbau besonderer Verkehrskorridore ermöglichen, die hinsichtlich Energieverbrauch und Emissionen optimiert sind und die Umwelt so wenig wie möglich belasten, die aber auch aufgrund ihrer Zuverlässigkeit, seltenen Überlastung und geringen Betriebs- und Verwaltungskosten attraktiv sind. Eine vorläufige Liste der Korridore sollte in die Verordnung (EU) Nr. XXX/2012 [Fazilität "Connecting Europe"] aufgenommen werden; sie sollte jedoch angepasst werden können, um Änderungen der Verkehrsflüsse Rechnung zu tragen.
- (28) Der Aufbau der richtigen Leitungsstruktur und die Feststellung der Finanzierungsquellen für komplexe grenzüberschreitende Vorhaben würde durch die Einrichtung von Korridorplattformen für solche Kernnetzkorridore vereinfacht werden. Europäische Koordinatoren sollten die koordinierte Verwirklichung der Kernnetzkorridore erleichtern.
- (29) Beim Aufbau der Kernnetzkorridore sollten die Schienengüterverkehrskorridore, die gemäß der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. September 2010 zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr<sup>8</sup> eingerichtet werden, sowie der europäische ERTMS-Bereitstellungsplan, der durch die Entscheidung 2009/561/EG der Kommission vom 22. Juli 2009 zur Änderung der Entscheidung 2006/679/EG hinsichtlich der Umsetzung der technischen Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) des Teilsystems Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems<sup>9</sup> festgelegt wurde, berücksichtigt werden.

---

<sup>8</sup> ABl. L 276 vom 20.10.2010, S. 22.

<sup>9</sup> ABl. L 194 vom 25.7.2009, S. 60.

- (30) Um eine größtmögliche Kohärenz zwischen den Leitlinien und der Planung der auf Unionsebene vorhandenen Finanzierungsinstrumente zu erreichen, sollte die Finanzierung des transeuropäischen Verkehrsnetzes auf der vorliegenden Verordnung beruhen und auf die Fazilität "Connecting Europe"<sup>10</sup> 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)<sup>11</sup>, sowie der Mittel der Europäischen Investitionsbank, der Europäischen Bank für Wiederaufbau und Entwicklung und anderer Finanzinstitutionen. Insbesondere sollten die Mitgliedstaaten beim Aufbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes die für den Verkehr geltenden Ex-ante-Konditionalitäten gemäß Anhang IV der Verordnung (EU) Nr. XXX/2012 [Verordnung mit gemeinsamen Bestimmungen über den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung, den Europäischen Sozialfonds, den Kohäsionsfonds, den Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums und den Europäischen Meeres- und Fischereifonds, für die der Gemeinsame Strategische Rahmen gilt, sowie mit allgemeinen Bestimmungen über den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung, den Europäischen Sozialfonds und den Kohäsionsfonds und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 1083/2006]<sup>12</sup> Rechnung tragen.
- (31) Zur Anpassung der Anhänge, insbesondere der Karten, entsprechend den möglichen Veränderungen, die sich aus der tatsächlichen Nutzung bestimmter Bestandteile der Verkehrsinfrastruktur gegenüber den zuvor festgelegten Volumenschwellen ergeben, sollte der Kommission gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union die Befugnis übertragen werden, für die Änderung der Anhänge delegierte Rechtsakte zu erlassen. Es ist von besonderer Wichtigkeit, dass die Kommission bei ihren vorbereitenden Arbeiten angemessene Konsultationen – auch auf der Ebene von Sachverständigen – durchführt. Bei der Vorbereitung und Ausarbeitung delegierter Rechtsakte sollte die Kommission eine gleichzeitige, frühzeitige und ordnungsgemäße Übermittlung der einschlägigen Dokumente an das Europäische Parlament und an den Rat gewährleisten.

---

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

<sup>11</sup> 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.

<sup>12</sup> KOM(2011) 615 endg.

- (32) Um einheitliche Bedingungen für die Durchführung dieser Verordnung zu gewährleisten, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden. Diese Befugnisse sollten gemäß der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren<sup>13</sup>, 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 –]<sup>14</sup>

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

---

<sup>13</sup> ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13.

<sup>14</sup> Die Erwägungsgründe werden entsprechend den in den Artikeln vorgenommenen Änderungen überarbeitet werden.

# KAPITEL I

## ALLGEMEINE GRUNDSÄTZE

### *Artikel 1*

#### *Gegenstand*

1. In dieser Verordnung werden die Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes festgelegt, das zwei Ebenen umfasst: das Gesamtnetz und das davon abgeleitete Kernnetz.
2. In der Verordnung werden Vorhaben von gemeinsamem Interesse benannt und die Anforderungen vorgegeben, die im Hinblick auf den Betrieb der Infrastruktur des transeuropäischen Verkehrsnetzes eingehalten werden müssen.
3. [...]
4. In der Verordnung sind Maßnahmen für die Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes vorgesehen. Die Durchführung der Vorhaben von gemeinsamen Interesse hängt davon ab, wie ausgereift sie sind, ob die gesetzlich vorgeschriebenen Verfahren des jeweiligen Mitgliedstaats und der EU eingehalten werden und welche Finanzmittel zur Verfügung stehen, ohne dass damit der finanziellen Zusage eines Mitgliedstaats oder der Union vorgegriffen wird.

*Artikel 2*  
***Anwendungsbereich***

1. Diese Verordnung gilt für das transeuropäische Verkehrsnetz gemäß Anhang I, zu dem die Verkehrsinfrastrukturen und die Telematikanwendungen ("TA") gehören.
2. Die Verkehrsinfrastrukturen des transeuropäischen Verkehrsnetzes umfassen die Schienenverkehrsinfrastruktur, die Binnenschifffahrtsinfrastruktur, die Straßenverkehrsinfrastruktur, die Seeverkehrsinfrastruktur, die Luftverkehrsinfrastruktur und die Infrastruktur für multimodalen Verkehr.

*Artikel 2a<sup>15</sup>*  
***Ziele des transeuropäischen Verkehrsnetzes***

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

- a) den Mobilitäts- und Verkehrsbedarf seiner Nutzer innerhalb der Union und im Verhältnis zu Drittländern decken und dadurch zu weiterem Wirtschaftswachstum und zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit in globalem Maßstab beitragen;
- (b) wirtschaftlich effizient sind, zur Erreichung der Ziele eines emissionsarmen und umweltverträglichen Verkehrs, der Kraftstoffversorgungssicherheit und des Umweltschutzes beitragen, sicher sind und hohen Qualitätsstandards im Personen- und Güterverkehr genügen;

---

<sup>15</sup> Ehemaliger Artikel 4 Absatz 1.

- (c) eine angemessene Erreichbarkeit aller Regionen der Union, auch der Randgebiete und der Gebiete in äußerster Randlage, gewährleisten und somit den sozialen, wirtschaftlichen und territorialen Zusammenhalt der Union fördern und ein integratives Wachstum unterstützen;
- (d) in kosteneffizienter Weise durch innovative technische und betriebliche Konzepte unterstützt werden;
- e) Mobilität auch im Falle von Naturkatastrophen und vom Menschen verursachten Katastrophen ermöglichen und die Zugänglichkeit für Notfall- und Rettungsdienste sicherstellen.

### *Artikel 3*

#### ***Begriffsbestimmungen***

Für die Zwecke dieser Verordnung gelten folgende Begriffsbestimmungen:

- (a) [...]
- (aa) "Gesamtnetz": das transeuropäische Verkehrsnetz im Sinne des Artikels 2;
- (aaa) "Kernnetz": die Teile des Gesamtnetzes, die für die Europäische Union und ihre Mitgliedstaaten von höchster strategischer Bedeutung sind;
- (aaaa) "Vorhaben von gemeinsamem Interesse": ein in Artikel 171 AEUV genanntes und in Artikel 7 und anderen Bestimmungen dieser Verordnung näher umschriebenes Vorhaben;
- (b) [...]

- (c) "Nachbarland": ein Land, das unter die Europäische Nachbarschaftspolitik, die strategische Partnerschaft<sup>16</sup> oder die Erweiterungspolitik fällt oder dem Europäischen Wirtschaftsraum oder der Europäischen Freihandelsassoziation angehört;
- (d) "Drittland": ein Nachbarland oder jegliches andere Land, mit dem die Union zusammenarbeiten kann, um die Ziele dieser Verordnung zu erreichen;
- e) "europäischer Mehrwert": der Nutzen des Vorhabens im Sinne seines Beitrags zu den TEN-V-Zielen gemäß den Artikeln 2a und 4;
- (f) "Infrastrukturbetreiber": eine Einrichtung oder ein Unternehmen, die bzw. das insbesondere für die Schaffung oder Unterhaltung einer Verkehrsinfrastruktur zuständig ist. Dies kann auch den Betrieb der Steuerungs- und Sicherheitssysteme der Infrastruktur einschließen;
- (g) "Telematikanwendungen (TA)": Systeme, die Informations-, Kommunikations-, Navigations- und Ortungstechnik nutzen, um die Infrastruktur zu betreiben und die Mobilität und den Verkehr im transeuropäischen Verkehrsnetz zu steuern und Mehrwertdienste für Bürger und Unternehmen zu erbringen, und zwar auch unter dem Aspekt einer sicheren, umweltverträglichen und kapazitätsgerechten Nutzung des Netzes. Dazu können auch Fahrzeuggeräte gehören, soweit sie fester Bestandteil eines Systems mit entsprechenden Infrastrukturalternativen sind. Telematikanwendungen schließen die unter den Buchstaben gg bis l genannten Systeme, Technologien und Dienste ein;
- gg) "intelligente Verkehrssysteme (IVS)": Systeme im Sinne der Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Juli 2010 zum Rahmen für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern<sup>17</sup>;

---

<sup>16</sup> KOM(2004) 106 endg.

<sup>17</sup> ABl. L 207 vom 6.8.2010, S. 1.

- (h) "Flugverkehrsmanagementsystem": ein System entsprechend der Verordnung (EG) Nr. 552/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Interoperabilität des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes ("Interoperabilitäts-Verordnung")<sup>18</sup> 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)<sup>19</sup>;
- (i) "Überwachungs- und Informationssysteme für den Schiffsverkehr (VTMIS)": Systeme für die Überwachung und das Management des Schiffsverkehrs anhand von Informationen aus automatischen Schiffsidentifizierungssystemen (AIS), Systemen zur Fernidentifizierung und -verfolgung von Schiffen (LRIT), Küstenradarsystemen und Funkkommunikationssystemen gemäß der Richtlinie 2002/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2002 über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 93/75/EWG des Rates, **einschließlich der SafeSeaNet-Integration**<sup>20</sup>;
- (j) "Binnenschiffahrtswissensdienste (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 Binnenschiffahrtswissensdienste (RIS) auf den Binnenwasserstraßen der Gemeinschaft<sup>21</sup>;
- (k) "e-Maritime-Dienste": Dienste, bei denen interoperable Informationstechnik im Seeverkehrssektor eingesetzt wird, um den Frachtdurchsatz und den Personenverkehr auf See und in den Häfen zu erleichtern; einschließlich Hafenkommunikationssysteme, **einschließlich des "einzigsten Fensters" für den Seeverkehr gemäß Richtlinie 2010/65/EU**;

---

<sup>18</sup> ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 26.

<sup>19</sup> ABl. L 64 vom 2.3.2007, S. 1.

<sup>20</sup> ABl. L 208 vom 5.8.2002, S. 10.

<sup>21</sup> ABl. L 255 vom 30.9.2005, S. 152.

- (l) "europäisches Eisenbahnverkehrsleitsystem (ERTMS)": das System gemäß der Entscheidung 2006/679/EG der Kommission vom 28. März 2006<sup>22</sup> und der Entscheidung 2006/860/EG der Kommission vom 7. November 2006<sup>23</sup> über die Technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) zum Teilsystem Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems bzw. des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems;
- (m) "Grenzübergangsstelle": Infrastrukturen, die erforderlich sind, um eine nahtlose Abwicklung des Verkehrsflusses, der Grenzkontrollen, der Grenzüberwachung und anderer Grenzkontrollverfahren sicherzustellen;
- (mm) "grenzüberschreitender Abschnitt": der Abschnitt, der die Kontinuität eines Vorhabens von gemeinsamen Interesse zwischen zumindest zwei Mitgliedstaaten oder zwischen einem Mitgliedstaat und einem Nachbarland gewährleistet;
- (n) "multimodaler Verkehr": die Beförderung von Gütern und/oder Personen mit zwei oder mehr Verkehrsträgern;
- (o) "städtischer Knoten": ein städtisches Gebiet, in dem die Verkehrsinfrastruktur des transeuropäischen Netzes mit anderen Teilen dieser Infrastruktur und mit der Infrastruktur für den Nah- und Regionalverkehr verbunden ist;
- (p) "Logistikplattform": ein Gebiet, das direkt an die Verkehrsinfrastrukturen des transeuropäischen Verkehrsnetzes angebunden ist, zumindest ein Güterterminal aufweist und die Ausübung logistischer Tätigkeiten ermöglicht;
- (q) "Güterterminal": eine Struktur, die für den Umschlag von Gütern zwischen mindestens zwei Verkehrsträgern oder zwischen zwei verschiedenen Eisenbahnsystemen und für die vorübergehende Lagerung von Gütern ausgerüstet ist, wie z.B. ein See- oder Binnenhafen, ein Flughafen oder ein Schienen-Straßen-Terminal;

---

<sup>22</sup> ABl. L 284 vom 16.10.2006, S. 1.

<sup>23</sup> ABl. L 342 vom 7.12.2006, S. 1.

- (qq) "isoliertes Netz": das Schienennetz eines Mitgliedstaats oder ein Teilnetz, das eine von der europäischen Regelspurweite (1435 mm) abweichende Spurweite aufweist und für das sich bestimmte umfangreiche Infrastrukturinvestitionen aus wirtschaftlicher Sicht (Kosten-Nutzen-Verhältnis) aufgrund der Besonderheiten dieses Netzes, die sich aus seiner geographischen Isolierung oder seiner Randlage ergeben, nicht rechtfertigen lassen;
- (r) "NUTS-Region": eine Region entsprechend der Festlegung in der Systematik der Gebietseinheiten für die Statistik;
- (s) "alternative umweltfreundliche Kraftstoffe": Kraftstoffe, die Erdöl als Energieträger für den Verkehrssektor zumindest teilweise ersetzen, zu dessen Dekarbonisierung beitragen und die Umweltverträglichkeit des Verkehrssektors erhöhen; dazu gehören Strom, Wasserstoff, (flüssige) Biokraftstoffe, synthetische Kraftstoffe, Methan (Erdgas und Biomethan) und verflüssigtes Petroleumgas (LPG).

#### *Artikel 4*

#### ***Aufbau der TEN-V-Infrastrukturen***

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

- (a) Verbund und Interoperabilität der nationalen Verkehrsnetze;
- (b) Beseitigung von Engpässen und Schaffung fehlender Verbindungen sowohl innerhalb der Verkehrsinfrastrukturen als auch an den Verbindungspunkten zwischen ihnen, sowohl in den Mitgliedstaaten als auch an den Grenzübergangsstellen zwischen ihnen;
- (c) Entwicklung aller Verkehrsträger in einer Weise, die ein langfristig tragfähiges und wirtschaftlich effizientes Verkehrswesen sicherstellt;

- (d) optimale Integration und gegenseitige Anbindung aller Verkehrsträger;
- (e) effiziente Infrastrukturnutzung;
- (f) Förderung eines emissionsarmen Verkehrs;
- (g) Verkehrsinfrastrukturverbindungen zwischen dem transeuropäischen Verkehrsnetz und den Verkehrsinfrastrukturnetzen der Nachbarländer sowie Förderung ihrer Interoperabilität;
- (h) Aufstellung von Infrastrukturanforderungen, insbesondere auf dem Gebiet der Interoperabilität, Sicherheit und Gefahrenabwehr, die eine vergleichende Bewertung der Qualität, Effizienz und Nachhaltigkeit der Verkehrsdienstleistungen ermöglichen;
- (i) sowohl im Personenverkehr als auch im Güterverkehr Anbindung der Verkehrsinfrastrukturen des Fernverkehrs einerseits an die des Regional- und Nahverkehrs andererseits;
- (j) eine Verkehrsinfrastruktur, die den besonderen Gegebenheiten in den verschiedenen Teilen der Union gerecht wird und eine ausgewogene Abdeckung der europäischen Regionen, auch der Gebiete in äußerster Randlage und anderer Randgebiete, gewährleistet;
- (k) Zugänglichkeit für ältere Menschen, für Menschen mit eingeschränkter Mobilität und für behinderte Menschen.

*Artikel 5*  
***Ressourcenschonendes Netz***

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

- (a) den Ausbau, die Verbesserung und die Unterhaltung bestehender Verkehrsinfrastrukturen;
- (b) die Optimierung der Integration und des Verbunds der Infrastrukturen;
- (c) den Einsatz neuer Technologien und von TA, soweit dies wirtschaftlich gerechtfertigt ist;
- (d) die Berücksichtigung möglicher Synergien mit anderen Netzen, insbesondere mit den transeuropäischen Energie- oder Telekommunikationsnetzen;
- (e) die Bewertung der strategischen Umweltfolgen, mit Aufstellung geeigneter Pläne und Programme, sowie des Beitrags zur Abschwächung des Klimawandels;
- (f) Maßnahmen zur Planung und Erweiterung von Infrastrukturkapazitäten, sofern notwendig;
- (g) eine angemessene Berücksichtigung der Anfälligkeit der Verkehrsinfrastrukturen im Hinblick auf den Klimawandel sowie Naturkatastrophen und vom Menschen verursachte Katastrophen;
- (h) die Förderung von Notfallplänen und von Programmen für die Sicherheit und die Eindämmung von Unfällen.

*Artikel 6*  
[...]

## Artikel 7

### *Vorhaben von gemeinsamem Interesse*

1. Vorhaben von gemeinsamem Interesse tragen durch den Aufbau neuer Verkehrsinfrastrukturen, die Sanierung und Modernisierung vorhandener Verkehrsinfrastrukturen und durch Maßnahmen zur Förderung ihrer ressourcenschonenden Nutzung zum Aufbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes bei.
2. Ein Vorhaben von gemeinsamem Interesse muss
  - (a) den in den Artikeln 2a und 4 genannten Zielen dienen;
  - (b) den Vorgaben in Kapitel II entsprechen **und einen Beitrag zu dessen Anforderungen leisten** und, soweit es um das Kernnetz geht, zusätzlich den Vorgaben in **Kapitel III** entsprechen **und einen Beitrag zu dessen Anforderungen leisten** [...];
  - (c) vom sozioökonomischen Kosten-/Nutzen-Verhältnis her wirtschaftlich lebensfähig sein;
  - (d) einen europäischen Mehrwert aufweisen.
3. Ein Vorhaben von gemeinsamem Interesse kann den gesamten Projektzyklus einschließlich Machbarkeitsstudien und Genehmigungsverfahren, Durchführung und Bewertung umfassen.
4. Die Mitgliedstaaten treffen alle notwendigen Maßnahmen, damit die Vorhaben im Einklang mit einschlägigen Vorschriften und Verfahren der Union und des nationalen Rechts durchgeführt werden, insbesondere unter Einhaltung des Unionsrechts auf den Gebieten Umweltschutz, Klimaschutz, Sicherheit, Gefahrenabwehr, Wettbewerb, staatliche Beihilfen, öffentliches Auftragswesen und öffentliche Gesundheit.

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

#### *Artikel 8*

#### ***Zusammenarbeit mit Drittländern***

1. Die Union kann die in Artikel 7 genannten Vorhaben von gemeinsamem Interesse – auch finanziell – unterstützen, um das transeuropäische Verkehrsnetz mit Infrastrukturnetzen von Nachbarländern zu verbinden, sofern die Vorhaben folgenden Zielen dienen:
  - (a) Anbindung des Kernnetzes an Grenzübergangsstellen;
  - (b) Herstellung der Verbindung zwischen dem Kernnetz und den Verkehrsnetzen der Drittländer mit dem Ziel, Wirtschaftswachstum und Wettbewerbsfähigkeit zu steigern;
  - (c) Vervollständigung der in Drittländern befindlichen Verkehrsinfrastrukturen, die Teile des Kernnetzes in der Union miteinander verbinden;
  - (d) Umsetzung von Verkehrsmanagementsystemen in solchen Drittländern;
  - (e) Förderung von Meeresautobahnverbindungen zu Drittländern, ohne Drittlandshäfen finanziell zu unterstützen.

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

---

<sup>24</sup> Aufzunehmen, wenn die genannte Verordnung vor Annahme der TEN-V-Leitlinien erlassen wird.

2. Über die in Absatz 1 genannte Unterstützung hinaus kann die Union mit Drittländern zusammenarbeiten, um, ohne finanzielle Unterstützung zu leisten, andere Vorhaben zu fördern, sofern diese Vorhaben folgenden Zielen dienen:
  - (a) Förderung der Interoperabilität zwischen dem transeuropäischen Verkehrsnetz und den Netzen von Drittländern;
  - (b) Förderung der Ausdehnung des Konzepts des transeuropäischen Verkehrsnetzes auf Drittländer;
  - (c) Erleichterung des Luftverkehrs mit Drittländern, um wirksames und nachhaltiges Wirtschaftswachstum und Wettbewerbsfähigkeit zu fördern, einschließlich der Ausweitung des einheitlichen europäischen Luftraums und einer verbesserten Zusammenarbeit im Flugverkehrsmanagement;
  - (d) Erleichterung des Seeverkehrs und Förderung von Meeresautobahnverbindungen mit Drittländern.
3. Vorhaben gemäß Absatz 2 Buchstaben a und d müssen den betreffenden Bestimmungen in Kapitel II entsprechen.
4. Anhang III enthält informatorische Karten des auf bestimmte Nachbarländer ausgedehnten transeuropäischen Verkehrsnetzes.
5. Die Union kann für Nachbarländer neue Koordinierungs- und Finanzierungsinstrumente schaffen oder bestehende Instrumente wie die Nachbarschaftsinvestitionsfazilität (NIF) oder das Instrument für Heranführungshilfe (IPA) nutzen, um Vorhaben von gegenseitigem Interesse zu fördern.
6. [...]
7. Die Bestimmungen dieses Artikels unterliegen den einschlägigen Verfahren für internationale Übereinkünfte gemäß Artikel 218 AEUV.

## KAPITEL II DAS GESAMTNETZ

### *Artikel 9*

#### *Allgemeine Bestimmungen*

1. [...]
2. Das Gesamtnetz
  - (a) entspricht den Karten in Anhang I dieser Verordnung;
  - (b) wird durch die Beschreibung der Infrastrukturkomponenten konkreter festgelegt;
  - (c) erfüllt die in diesem Kapitel aufgeführten Anforderungen an die Verkehrsinfrastrukturen;
  - (d) bildet den Rahmen für die Ermittlung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse.
  - (e) respektiert die materiellen Grenzen der Verkehrsinfrastrukturen der Mitgliedstaaten, wie sie in den technischen Spezifikationen für die Interoperabilität ausgewiesen sind.
3. Es werden Anstrengungen unternommen, um das Gesamtnetz bis spätestens 31. Dezember 2050 fertigzustellen und die einschlägigen Bestimmungen dieses Kapitels einzuhalten.

*Artikel 10*

***Allgemeine Prioritäten***

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

- (a) die Gewährleistung einer besseren Erreichbarkeit aller Regionen der Union;
- (b) die Sicherstellung einer optimalen Integration der Verkehrsträger;
- (c) die Schließung von Verbindungslücken und die Beseitigung von Engpässen, so auch in grenzüberschreitenden Abschnitten;
- (cc) die Förderung einer wirksamen Nutzung der Infrastruktur und erforderlichenfalls eines Ausbaus der Kapazitäten;
- (d) die Beseitigung administrativer und technischer Hindernisse, insbesondere in Bezug auf die Interoperabilität des Netzes und den Wettbewerb;
- (e) die Verbesserung oder Erhaltung der Qualität der Infrastrukturen in Bezug auf Sicherheit, Gefahrenabwehr, Effizienz, Klimaresistenz und gegebenenfalls Ausfallsicherheit bei Katastrophen, Umweltverträglichkeit, Sozialbedingungen, Zugänglichkeit für alle Nutzer, Dienstleistungsqualität und Kontinuität der Verkehrsströme;
- (f) die Förderung innovativer technologischer Entwicklungen;

- (g) die Einführung und Verbreitung von TA;
- h) die Gewährleistung der Kraftstoffversorgungssicherheit durch Förderung der Verwendung alternativer, insbesondere CO<sub>2</sub>-armer oder CO<sub>2</sub>-freier Energiequellen und Antriebssysteme;
- (i) die Verringerung der Belastung städtischer Gebiete durch die negativen Auswirkungen des Schienen- und Straßen-Durchgangsverkehrs.

# ABSCHNITT 1

## SCHIENENVERKEHRSINFRASTRUKTUR

*Artikel 11*

[...]

*Artikel 12*

### ***Infrastrukturkomponenten***

1. Die Schienenverkehrsinfrastruktur umfasst insbesondere
  - (a) Hochgeschwindigkeitsbahnstrecken und konventionelle Eisenbahnstrecken einschließlich
    - (i) Neben- und Abstellgleisen,
    - (ii) Tunneln,
    - (iii) Brücken;
  - (b) Güterterminals und Logistikplattformen für den Umschlag von Gütern innerhalb des Schienenverkehrs und zwischen Schienenverkehr und anderen Verkehrsträgern;
  - (c) Bahnhöfe/Stationen entlang den in Anhang I aufgeführten Strecken für das Umsteigen von Personen innerhalb des Schienenverkehrs und zwischen Schienenverkehr und anderen Verkehrsträgern;
  - (d) zugehörige Ausrüstungen;
  - (e) TA.

2. Die Bahnstrecken haben eine der folgenden Formen:

(a) Bahnstrecken für den Hochgeschwindigkeitsverkehr <sup>25</sup>,

- (i) die eigens für den Hochgeschwindigkeitsverkehr gebaut werden und für Geschwindigkeiten  $\geq 250$  km/h ausgelegt sind;
- (ii) bei denen konventionelle Strecken eigens für hohe Geschwindigkeiten ausgebaut werden und die für Geschwindigkeiten von etwa 200 km/h ausgelegt sind;
- (iii) eigens für Hochgeschwindigkeitszüge ausgebaute Strecken, die aufgrund der sich aus der Topografie, der Oberflächengestalt oder der städtischen Umgebung ergebenden Zwänge von spezifischer Beschaffenheit sind und deren Geschwindigkeit im Einzelfall angepasst werden muss. Dazu gehören auch die Verbindungsstrecken zwischen dem Hochgeschwindigkeits- und dem konventionellen Bahnnetz, Bahnhofsdurchfahrten, Anschlüsse zu Terminals, Betriebswerken usw., die von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen mit Normalgeschwindigkeit befahren werden.

(b) Bahnstrecken für den konventionellen Eisenbahnverkehr.

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

---

<sup>25</sup> Wie in der Richtlinie 2008/57/EG definiert.

### *Artikel 13*

#### *Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur*

- 1a. Güterterminals werden an die Straßen- oder, soweit möglich, an die Binnenschifffahrtsinfrastruktur des Gesamtnetzes angebunden.
  
2. [...]
  
3. Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass
  - a) [...] <sup>26</sup>;
  - b) die Schieneninfrastruktur der Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft <sup>27</sup> und deren Durchführungsvorschriften entspricht, damit die Interoperabilität des Gesamtnetzes hergestellt wird;
  - c) die Schieneninfrastruktur den gemäß Artikel 6 der Richtlinie 2008/57/EG festgelegten Anforderungen der technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) entspricht, es sei denn, nach den betreffenden TSI oder gemäß dem Verfahren des Artikels 9 der Richtlinie 2008/57/EG ist etwas anderes gestattet;
  - d) der Zugang zu Güterterminals den Anforderungen der Richtlinie 2001/14/EG entspricht.

---

<sup>26</sup> BE, ES und IT lehnen die Streichung dieses Absatzes ab.

<sup>27</sup> ABl. L 191 vom 18.7.2008, S. 1.

## *Artikel 14*

### ***Prioritäten für den Aufbau der Schienenverkehrsinfrastruktur***

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

- a) der Einführung des ERTMS;
- (aa) der Umrüstung auf die Regelspurweite von 1435 mm [...];
- (b) der Minderung der Auswirkungen von Lärm und Vibrationen infolge des Schienenverkehrs;
- c) **der Erfüllung der Infrastrukturanforderungen und dem Ausbau der Interoperabilität.**

## ABSCHNITT 2

### BINNENSCHIFFFAHRTSINFRASTRUKTUR

*Artikel 15*

[...]

*Artikel 16*

#### ***Infrastrukturkomponenten***

1. Die Binnenschifffahrtsinfrastruktur umfasst insbesondere
  - (a) Flüsse,
  - (b) Kanäle,
  - (c) Seen,
  - (d) zugehörige Infrastrukturen wie Schleusen, Schiffshebwerke, Brücken und Stauseen,
  - (e) Binnenhäfen einschließlich der für Beförderungsvorgänge innerhalb des Hafengebiets notwendigen Infrastrukturen,
  - (f) zugehörige Ausrüstungen,
  - (g) TA einschließlich RIS.
  
2. Um Teil des Gesamtnetzes zu sein, müssen Binnenhäfen ein jährliches Güterumschlagsvolumen von über 500 000 Tonnen haben. Berechnungsgrundlage für das gesamte jährliche Güterumschlagsvolumen ist der neueste Dreijahresdurchschnitt, der von Eurostat veröffentlicht wurde.
  
3. Zu den Ausrüstungen für den Binnenschiffsverkehr können Einrichtungen für das Be- und Entladen von Gütern in Binnenhäfen gehören. Zugehörige Ausrüstungen können insbesondere Antriebs- und Betriebssysteme ermöglichen, welche die Umweltverschmutzung verringern, den Energieverbrauch senken und die CO<sub>2</sub>-Emissionen verringern helfen; ferner können hierzu Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle sowie Ausrüstungen für Eisbrecharbeiten, für hydrologische Dienste und für Ausbaggerarbeiten zählen.

## Artikel 17

### *Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur*

1. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die dass Binnenhäfen an die Straßen- oder Schieneninfrastrukturen angebunden sind.
2. Die Betreiber der Binnenhäfen sorgen dafür, dass zumindest ein Güterterminal allen Unternehmen diskriminierungsfrei und gegen ein transparentes Entgelt offen steht.
3. Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass
  - a) Flüsse, Kanäle und Seen die Mindestanforderungen an Binnenwasserstraßen der Klasse IV gemäß der neuen ECMT<sup>28</sup>-Klassifizierung der Binnenwasserstraßen erfüllen und durchgehende Brückendurchfahrtshöhen gewährleisten<sup>29</sup>; Einschränkungen des Tiefgangs (weniger als 2,50 m) und der Mindesthöhe unter Brücken (weniger als 5,25 m) werden bei bestehenden Binnenwasserstraßen und als Ausnahme akzeptiert<sup>30</sup>;
  - aa) Durch Instandhaltung der Flüsse, Kanäle und Seen wird eine stets gute Befahrbarkeit gewährleistet.
  - (b) Flüsse, Kanäle und Seen mit RIS ausgerüstet sind.

---

<sup>28</sup> European Conference of Ministers of transports (Europäische Konferenz der Verkehrsminister, CEMT/ECMT), CEMT/CM(92)6/FINAL.

<sup>29</sup> In einen Erwägungsgrund wird folgender Passus aufgenommen: "Das transeuropäische Verkehrsnetz deckt nur eine Teil der bestehenden Verkehrsnetze ab. Im Rahmen der im Jahr 2023 durchzuführenden Überarbeitung sollte die Kommission in Zusammenarbeit mit den betroffenen Mitgliedstaaten beurteilen, ob andere Teile, beispielsweise bestimmte Binnenwasserstraßen der Klasse III, in das Netz einbezogen werden sollten."

<sup>30</sup> BE Vorbehalt.

***Prioritäten für den Aufbau der Binnenschifffahrtsinfrastruktur***

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

- a) für bestehende Binnenwasserstraßen: der Durchführung der notwendigen Maßnahmen zur Erreichung der Standards für Binnenwasserstraßen der Klasse IV;
- b) gegebenenfalls der Erreichung höherer Standards als für Binnenwasserstraßen der Klasse IV, entsprechend dem Marktbedarf;
- (c) der Einführung von TA einschließlich RIS;
- (d) der Anbindung der Binnenhafeninfrastrukturen an Schienen- und Straßenverkehrsinfrastrukturen;
- (e) der Förderung der Binnenschifffahrt.

### ABSCHNITT 3

## STRASSENVERKEHRSINFRASTRUKTUR

*Artikel 19*

[...]

*Artikel 20*

### ***Infrastrukturkomponenten***

1. Die Straßenverkehrsinfrastruktur umfasst insbesondere
  - (a) hochwertige Straßen einschließlich
    - (i) Brücken,
    - (ii) Tunneln,
    - (iii) Kreuzungen,
    - (iv) Übergängen;
    - (v) Anschlussstellen;
  - (b) Park- und Rastplätze;
  - (c) zugehörige Ausrüstungen;
  - (d) TA einschließlich IVS;
  - (e) Güterterminals und Logistikplattformen;
  - (f) Busbahnhöfe.

2. Die in Absatz 1 Buchstabe a genannten hochwertigen Straßen sind die Straßen, die eine wichtige Rolle im Güter- und Personen-Fernverkehr spielen, die wichtigsten städtischen und wirtschaftlichen Zentren miteinander verbinden, die Anbindung an andere Verkehrsträger gewährleisten sowie in Bergen gelegene, entlegene, eingeschlossene und am Rande gelegene NUTS-2-Gebiete mit den zentralen Regionen der Union verbinden. Diese Straßen sind angemessen zu unterhalten, um einen sicheren und gefahrlosen Verkehr zu ermöglichen.
3. Hochwertige Straßen sind speziell für den Verkehr mit Kraftfahrzeugen bestimmt; dabei handelt es sich entweder um Autobahnen, Schnellstraßen oder herkömmliche Straßen mit strategischer Bedeutung<sup>31</sup>.
  - a) Eine Autobahn ist eine Straße, die speziell für den Verkehr mit Kraftfahrzeugen bestimmt und gebaut ist, zu der von den angrenzenden Grundstücken aus keine unmittelbare Zufahrt besteht und die
    - i) außer an einzelnen Stellen oder vorübergehend – für beide Verkehrsrichtungen besondere Fahrbahnen hat, die durch einen nicht für den Verkehr bestimmten Geländestreifen oder in Ausnahmefällen durch andere Mittel voneinander getrennt sind,
    - ii) keine höhengleiche Kreuzung mit Straßen, Eisenbahn- oder Straßenbahnschienen, Radwegen oder Gehwegen hat und
    - (iii) als Autobahn besonders gekennzeichnet ist.
  - (b) Eine Schnellstraße ist eine für den Kraftfahrzeugverkehr bestimmte und hauptsächlich über Anschlussstellen oder besonders geregelte Kreuzungen erreichbare Straße,
    - i) auf der das Halten und das Parken auf den Fahrbahnen verboten ist und
    - ii) keine höhengleiche Kreuzung mit Eisenbahn- oder Straßenbahnschienen hat.
  - c) Eine herkömmliche Straße mit strategischer Bedeutung ist eine Straße, die keine Autobahn oder Schnellstraße aber dennoch eine hochwertige Straße im Sinne der Absätze 1 und 2 ist.

---

<sup>31</sup> Europäisches Übereinkommen über die Hauptstraßen des internationalen Verkehrs (AGR) vom am 15. November 1975.

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

#### *Artikel 21*

#### ***Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur***

Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass:

- a) die Straßen den Bestimmungen in Artikel 20 Absatz 3 Buchstaben a, b oder c entsprechen;
- b) die Gewährleistung, Überwachung und gegebenenfalls Erhöhung der Sicherheit der Straßenverkehrsinfrastruktur gemäß dem Verfahren, das in der Richtlinie 2008/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. November 2008 über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur<sup>32</sup> festgelegt ist, erfolgt;
- c) Straßentunnel mit einer Länge von mehr als 500 m der Richtlinie 2004/54/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Mindestanforderungen an die Sicherheit von Tunneln im transeuropäischen Straßennetz<sup>33</sup> entsprechen;
- d) die Interoperabilität von Mautsystemen im Einklang mit der Richtlinie 2004/52/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme in der Gemeinschaft<sup>34</sup> und der Entscheidung 2009/750/EG der Kommission vom 6. Oktober 2009 über die Festlegung der Merkmale des europäischen elektronischen Mautdienstes und seiner technischen Komponenten<sup>35</sup> gewährleistet wird;

---

<sup>32</sup> ABl. L 319 vom 29.11.2008, S. 59. IT: Vorbehalt.

<sup>33</sup> ABl. L 167 vom 30.4.2004, S. 39. IT: Vorbehalt.

<sup>34</sup> ABl. L 166 vom 30.4.2004, S. 124. IT: Vorbehalt.

<sup>35</sup> ABl. L 268 vom 13.10.2009, S. 11. IT: Vorbehalt.

- e) intelligente Verkehrssysteme, mit denen staatliche Stellen die Straßenverkehrsinfrastruktur ausrüsten, der Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Juli 2010 zum Rahmen für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern<sup>36</sup> entsprechen und dass die Ausrüstung in Einklang mit delegierten Rechtsakten, die im Rahmen dieser Richtlinie erlassen werden, erfolgt.

#### *Artikel 22*

#### ***Prioritäten für den Aufbau der Straßeninfrastruktur***

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

- a) der Förderung der Straßenverkehrssicherheit;
- aa) dem Einsatz intelligenter Verkehrssysteme, insbesondere multimodaler Informations- und Verkehrsmanagementsysteme, und der Ermöglichung integrierter Kommunikations- und Zahlungssysteme;
- b) der Einführung neuer Technologien und Innovationen zur Förderung eines CO<sub>2</sub>-armen Verkehrs;
- c) der Einrichtung von angemessenem Parkraum für gewerbliche Nutzer mit einem angemessenen Sicherheitsniveau.

---

<sup>36</sup> ABl. L 207 vom 6.8.2010, S. 1. IT: Vorbehalt.

## ABSCHNITT 4

### SEEVERKEHRSINFRASTRUKTUR

*Artikel 23*

[...]

*Artikel 24*

#### ***Infrastrukturkomponenten***

1. Die Seeverkehrsinfrastruktur umfasst insbesondere
  - a) den Meeresraum;
  - b) Seeschifffahrtsstraßen;
  - c) Seehäfen einschließlich der für Beförderungsvorgänge innerhalb des Hafengebiets notwendigen Infrastrukturen;
  - d) Navigationshilfen;
  - e) Hafeneinfahrten und -fahrrinnen;
  - f) Wellenbrecher;
  - ff) Meeresautobahnen;
  - g) zugehörige Ausrüstungen;
  - h) TA einschließlich e-Maritime-Dienste und VTMISS.
  
2. Seehäfen sind die Ein- und Ausgangstore für die landseitigen Infrastrukturen des Gesamtnetzes. Sie erfüllen mindestens eines der folgenden Kriterien:
  - a) Das gesamte jährliche Personenverkehrsaufkommen beträgt mehr als 0,1 % des gesamten jährlichen Personenverkehrsaufkommens aller Seehäfen der Union. Berechnungsgrundlage für dieses Gesamtaufkommen ist der jeweils neueste Dreijahresdurchschnitt, der von Eurostat veröffentlicht wurde.

- b) Das gesamte jährliche Güterverkehrsaufkommen – im Massen- oder Stückgüterumschlag – beträgt mehr als 0,1 % des entsprechenden gesamten jährlichen Güterverkehrsaufkommens in allen Seehäfen der Union. Berechnungsgrundlage für dieses Gesamtaufkommen ist der jeweils neueste Dreijahresdurchschnitt, der von Eurostat veröffentlicht wurde.
  - c) Der Seehafen befindet sich auf einer Insel und stellt den einzigen Zugangspunkt zu einer NUTS-3-Region im Gesamtnetz dar.
  - d) Der Seehafen befindet sich in einem Gebiet in äußerster Randlage oder einem Randgebiet, außerhalb eines Umkreises von 200 km vom nächstgelegenen anderen Hafen des Gesamtnetzes.<sup>37</sup>
3. Zu den Ausrüstungen für die Seeverkehrsinfrastruktur können insbesondere Ausrüstungen für die Gewährleistung der ganzjährigen Befahrbarkeit gehören, darunter Ausrüstungen für Eisbrecharbeiten, hydrologische Untersuchungen sowie Ausbaggerarbeiten und Unterhaltungsarbeiten in Häfen und in Hafeneinfahrten.

#### *Artikel 25*

#### ***Meeresautobahnen***

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

---

<sup>37</sup> ES und PT: "der Seehafen hat nationale Bedeutung." als Buchstabe e anfügen.

- b) Hafenanlagen, Informations- und Kommunikationstechnik (IKT) wie elektronische Logistiksysteme, Sicherheits-, Gefahrenabwehr-, Verwaltungs- und Zollverfahren in mindestens einem Mitgliedstaat;
  - c) Infrastrukturen für den direkten Land- und Seezugang.
2. Vorhaben von gemeinsamem Interesse für Meeresautobahnen im transeuropäischen Verkehrsnetz werden von mindestens zwei Mitgliedstaaten vorgeschlagen. Sie haben eine der folgenden Formen:
- a) [...]
  - b) Sie bilden eine Seeverbindung mit Hinterlandanbindung innerhalb des Kernnetzes zwischen zwei oder mehr Häfen des Kernnetzes;
  - c) sie bilden eine Seeverbindung mit Hinterlandanbindung zwischen einem Hafen des Kernnetzes und Häfen des Gesamtnetzes mit besonderem Schwerpunkt auf der Hinterlandanbindung der Kern- und Gesamtnetzhäfen.
3. Vorhaben von gemeinsamem Interesse für Meeresautobahnen im transeuropäischen Verkehrsnetz können auch Tätigkeiten mit einem weiter gefassten Nutzen umfassen, die nicht mit bestimmten Häfen zusammenhängen; hierzu gehören beispielsweise die Verbesserung der Umweltverträglichkeit, die Bereitstellung von Einrichtungen für Eisbrecharbeiten, die Gewährleistung der ganzjährigen Befahrbarkeit, Ausbaggerarbeiten, Betankungseinrichtungen für alternative Kraftstoffe sowie die Optimierung von Prozessen, Verfahren und menschlichen Faktoren, IKT-Plattformen und Informationssystemen unter Einschluss von Verkehrsmanagementsystemen und elektronischen Meldesystemen.

*Artikel 26*

***Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur***

1. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass:
  - a) die Seehäfen an Eisenbahnstrecken oder Straßen und – soweit möglich – Binnenwasserstraßen des Gesamtnetzes angebunden sind, sofern dem keine materiellen Sachzwänge entgegenstehen;
  - b) jeder Seehafen, über den Güterverkehr abgewickelt wird, zumindest über ein Terminal verfügt, das allen Nutzern diskriminierungsfrei und gegen ein transparentes Entgelt offen steht<sup>38</sup>;
  - c) die Seeschiffahrtsstraßen, Hafenfahrrinnen und Mündungsgebiete zwei Meere miteinander verbinden oder einen Meereszugang zu Seehäfen ermöglichen und zumindest der Binnenwasserstraßenklasse IV entsprechen.
  
2. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Häfen über die notwendige Ausrüstung verfügen, um zur Umweltverträglichkeit der Schiffe in den Häfen beizutragen, insbesondere über Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände gemäß der Richtlinie 2000/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. November 2000 über Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände<sup>39</sup>.
  
3. [...]

---

<sup>38</sup> LV: Vorbehalt.

<sup>39</sup> ABl. L 332 vom 28.11.2000, S. 81.

*Artikel 27*

***Prioritäten für den Aufbau der Seeverkehrsinfrastruktur***

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

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

**ABSCHNITT 5**

**LUFTVERKEHRSINFRASTRUKTUR**

*Artikel 28*

[...]

*Artikel 29*

***Infrastrukturkomponenten***

1. Die Luftverkehrsinfrastruktur umfasst insbesondere
  - a) den Luftraum, Flugstrecken und Luftstraßen;
  - b) Flughäfen;
  - c) zugehörige Ausrüstungen;
  - d) Flugsicherungssysteme einschließlich SESAR.

2. Die Flughäfen erfüllen eines der folgenden Kriterien:

a) Passagierflughäfen:

- i) das gesamte jährliche Fluggastaufkommen beträgt mindestens 0,1 % des gesamten jährlichen Fluggastaufkommens aller Flughäfen der Union. Berechnungsgrundlage für das gesamte jährliche Fluggastaufkommen ist der jeweils neueste Dreijahresdurchschnitt, der von Eurostat veröffentlicht wurde;
- ii) die Volumenschwelle von 0,1 % gilt nicht für Flughäfen, die sich außerhalb eines Umkreises von 100 km vom nächstgelegenen Flughafen des Gesamtnetzes befinden, bzw. außerhalb eines Umkreises von 200 km, falls das Gebiet, in dem sich der Flughafen befindet, von einer Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke bedient wird.

b) Frachtflughäfen: das gesamte jährliche Frachtaufkommen beträgt mindestens 0,2 % des gesamten jährlichen Frachtaufkommens aller Flughäfen der Union. Berechnungsgrundlage für das gesamte jährliche Frachtaufkommen ist der jeweils neueste Dreijahresdurchschnitt, der von Eurostat veröffentlicht wurde.<sup>40</sup>

#### *Artikel 30*

#### *Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur*

1. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass jeder Flughafen zumindest über ein Terminal verfügt, das allen Unternehmen diskriminierungsfrei und gegen ein transparentes, auf die jeweilige Leistung bezogenes und faires Entgelt offen steht
2. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass für die Luftverkehrsinfrastrukturen des Gesamtnetzes die gemeinsamen Grundnormen für den Schutz der Zivilluftfahrt vor unrechtmäßigen Eingriffen gelten, die von der Union gemäß der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2008 über gemeinsame Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002<sup>41</sup> beschlossen wurden.

---

<sup>40</sup> ES und PT: "die Flughäfen haben nationale Bedeutung." als Buchstabe c anfügen.

<sup>41</sup> ABl. L 97 vom 9.4.2008, S. 72.

3. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die Infrastruktur für das Flugverkehrsmanagement die Verwirklichung des einheitlichen europäischen Luftraums im Einklang mit der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 zur Festlegung des Rahmens für die Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums ("Rahmenverordnung")<sup>42</sup>, 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")<sup>43</sup>, 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")<sup>44</sup> 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")<sup>45</sup> und die Durchführung von Luftverkehrstätigkeiten ermöglicht, um die Leistungsfähigkeit und Nachhaltigkeit des europäischen Luftverkehrssystems sowie die Umsetzung der Durchführungsbestimmungen und der Vorgaben der Union zu verbessern.

#### *Artikel 31*

##### ***Prioritäten für den Aufbau der Luftverkehrsinfrastruktur***

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

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

---

<sup>42</sup> ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 1.

<sup>43</sup> ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 10.

<sup>44</sup> ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 20.

<sup>45</sup> ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 26.

- c) der Förderung der Verwirklichung des einheitlichen europäischen Luftraums und von Flugverkehrsmanagementsystemen, insbesondere der Einführung von SESAR;
- d) der Verbesserung der multimodalen Anbindung der Flughäfen an die Infrastruktur anderer Verkehrsträger.

## ABSCHNITT 6

### INFRASTRUKTUR FÜR MULTIMODALEN VERKEHR

*Artikel 32*

[...]

*Artikel 33*

#### ***Infrastrukturkomponenten***

Die Güterterminals oder Logistikplattformen erfüllen mindestens eines der folgenden Kriterien:

- a) der jährliche Güterumschlag beträgt bei Stückgütern mehr als 800 000 t oder bei Massengütern mehr als 0,1 % des entsprechenden gesamten jährlichen Güterverkehrsaufkommens in allen Seehäfen der Union<sup>46</sup>;
- b) das Güterterminal bzw. die Logistikplattform ist für eine NUTS-2-Region, in der es kein Güterterminal bzw. keine Logistikplattform gemäß Buchstabe a gibt, vom betreffenden Mitgliedstaat als hauptsächliche Logistikplattform bzw. hauptsächliches Güterterminal benannt worden und verfügt zumindest über eine Straßen- und Bahnanbindung – bzw. im Falle von Mitgliedstaaten ohne Eisenbahnsystem nur über eine Straßenanbindung – an diese NUTS-2-Region.<sup>47</sup>

---

<sup>46</sup> Die Karten müssen an die neuen Schwellenwerte angepasst werden.

<sup>47</sup> ES möchte "die Terminals haben nationale Bedeutung" als Buchstabe c anfügen.

**Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur**

1. Die Mitgliedstaaten sorgen in nicht diskriminierender Weise dafür, dass
  - a) die Verkehrsträger in Güterterminals, Personenbahnhöfen, Binnenhäfen, Flughäfen und Seehäfen miteinander verknüpft sind, um einen multimodalen Güter- und Personenverkehr zu ermöglichen;
  - b) unbeschadet der nach Unionsrecht und nationalem Recht geltenden Vorschriften Güterterminals und Logistikplattformen, Binnen- und Seehäfen sowie Flughäfen mit Frachtabwicklung möglichst so ausgestattet sind, dass ein Informationsfluss innerhalb dieser Infrastruktur und zwischen den Verkehrsträgern entlang der Logistikkette gewährleistet ist. Solche Systeme sollten insbesondere die Bereitstellung von Echtzeit-Informationen über verfügbare Infrastrukturkapazitäten und Verkehrsflüsse sowie die Positionsbestimmung, Ortung und Verfolgung ermöglichen und die Sicherheit und Gefahrenabwehr über die gesamte multimodale Beförderungsstrecke gewährleisten;
  - c) unbeschadet der nach Unionsrecht und nationalem Recht geltenden Vorschriften möglichst im Gesamtnetz ein durchgehender Personenverkehr durch geeignete Ausrüstungen und Bereitstellung von intelligenten Verkehrssystemen in Bahnhöfen, Busbahnhöfen, Flughäfen sowie gegebenenfalls in See- und Binnenhäfen erleichtert wird.
2. Güterterminals müssen mit Kränen, Förderanlagen und anderen Einrichtungen für den Güterumschlag zwischen unterschiedlichen Verkehrsträgern und die Platzierung und Lagerung der Güter ausgerüstet sein.

***Prioritäten für den Aufbau der Infrastruktur für multimodalen Verkehr***

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

- a) der Gewährleistung einer effektiven Verknüpfung und Integration der Infrastrukturen des Gesamtnetzes, gegebenenfalls auch durch Zugangsinfrastrukturen sowie Güterterminals und Logistikplattformen;
- b) der Beseitigung der hauptsächlich technischen und administrativen Hindernisse, die einem multimodalen Verkehr entgegenstehen;
- c) dem Aufbau eines reibungslosen Informationsflusses zwischen den Verkehrsträgern und der Ermöglichung multimodaler und unimodaler Dienste im gesamten transeuropäischen Verkehrssystem.

## ABSCHNITT 7

### GEMEINSAME BESTIMMUNGEN

#### *Artikel 36*

#### ***Städtische Knoten***

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

- a) für den Personenverkehr: Verknüpfung der Schienen-, Straßen- und Luftverkehrsinfrastruktur und gegebenenfalls der Binnenschiffahrts- und Seeverkehrsinfrastrukturen des Gesamtnetzes;
- b) für den Güterverkehr: Verknüpfung der Schienen- und Straßeninfrastruktur und gegebenenfalls der Binnenschiffahrts-, Luftverkehrs- und Seeverkehrsinfrastrukturen des Gesamtnetzes;
- c) ausreichende Verbindungen zwischen verschiedenen Bahnhöfen oder Flughäfen des Gesamtnetzes innerhalb eines städtischen Knotens;
- d) nahtlose Verbindungen zwischen der Infrastruktur des Gesamtnetzes und der Infrastruktur für den Regional- und Nahverkehr, einschließlich logistischer Konsolidierungs- und Verteilzentren;
- f) Verringerung der Belastung städtischer Gebiete durch die negativen Auswirkungen des Schienen- und Straßen-Durchgangsverkehrs;
- g) Förderung eines effizienten, geräusch- und CO<sub>2</sub>-armen städtischen Warenlieferverkehrs.

*Artikel 37*  
***Telematikanwendungen***

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

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

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

*Artikel 38*  
***Nachhaltige Güterverkehrsdienste***

Die Mitgliedstaaten berücksichtigen insbesondere Vorhaben von gemeinsamem Interesse, die sowohl über die Infrastrukturen des Gesamtnetzes effiziente Güterverkehrsdienste erbringen als auch zur Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen beitragen und die auf Folgendes abzielen:

- a) Verbesserung der nachhaltigen Nutzung der Verkehrsinfrastrukturen sowie ihrer effizienten Verwaltung;
- b) Förderung der Einführung innovativer Verkehrsdienste, auch durch TA und durch die Einrichtung entsprechender Steuerungsstrukturen;
- c) Erleichterung des Betriebs multimodaler Verkehrsdienste und Verbesserung der Zusammenarbeit zwischen Verkehrsdienstleistern;

- d) Förderung eines effizienten Ressourceneinsatzes und eines CO<sub>2</sub>-effizienten Betriebs in den Bereichen Fahrzeugantrieb, Fahrzeugführung, System- und Betriebsplanung;
- e) Analyse, Bereitstellung von Informationen über Flottenmerkmale und -leistung, Verwaltungsanforderungen und Humanressourcen.

*Artikel 39*

***Neue Technologien und Innovation***

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

- a) Reduzierung der verkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen durch Umstellung auf innovative Verkehrstechnologien;
- b) Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen bei allen Verkehrsträgern durch Förderung der Energieeffizienz sowie Einführung alternativer Antriebssysteme und Bereitstellung entsprechender Infrastrukturen. Solche Infrastrukturen können Energienetze und andere für die Energieversorgung notwendige Einrichtungen umfassen, die Schnittstelle Infrastruktur-Fahrzeug berücksichtigen und intelligente Verkehrssysteme einschließen;
- c) Verbesserung der Sicherheit und Nachhaltigkeit bei der Güterbeförderung;
- d) Verbesserung des Betriebs, der Zugänglichkeit, der Interoperabilität, der Multimodalität und der Effizienz des Netzes, einschließlich eines multimodalen Fahr-/Flugscheinverkaufs und einer Koordinierung der Fahr-/Flugpläne;
- e) Förderung von Maßnahmen zur Senkung externer Kosten, die durch Belastungen aller Art, einschließlich Lärm, Verkehrsüberlastung und Gesundheitsschäden verursacht werden;
- f) Einführung von Sicherheitstechnik und kompatiblen Identifizierungsstandards in den Netzen;

- g) Verbesserung der Klimaresistenz;
- h) Vorantreibung der Entwicklung und Einführung von TA innerhalb der Verkehrsträger und zwischen ihnen.

*Artikel 40*

***Sichere Infrastrukturen***

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

*Artikel 41- 43<sup>48</sup>*

[...]

---

<sup>48</sup> IT möchte, dass diese Bestimmungen sinngemäß in die Erwägungsgründe einfließen.

## KAPITEL III DAS KERNNETZ

### *Artikel 44*

#### *Festlegung des Kernnetzes*

1. Das Kernnetz gemäß Anhang I besteht aus jenen Teilen des Gesamtnetzes, die für die Erreichung der Ziele, die mit der Politik für das transeuropäische Verkehrsnetz verfolgt werden, von größter strategischer Bedeutung sind, und spiegelt die sich entwickelnde Verkehrsnachfrage und den multimodalen Verkehrsbedarf wider. Das Kernnetz trägt insbesondere dazu bei, die wachsende Mobilität zu bewältigen, einen hohen Sicherheitsstandard zu gewährleisten und ein CO<sub>2</sub>-armes Verkehrssystem aufzubauen.
2. Das Kernnetz ist über Knoten miteinander verknüpft und bietet Verbindungen zwischen den Mitgliedstaaten und zu den Verkehrsinfrastrukturnetzen der Nachbarländer.
3. Unbeschadet des Artikels 1 Absatz 4 sowie des Artikels 47 Absätze 2 und 3 werden geeignete Maßnahmen ergriffen, um das Kernnetz so auszubauen, dass es bis zum 31. Dezember 2030 den Bestimmungen dieses Kapitels entspricht.<sup>49</sup>

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

---

<sup>49</sup> HU, IE, RO und SI: Vorbehalte. IT hat erklärt, dass sie die frühere Fassung bevorzugt: "Unbeschadet des Artikels 47 Absätze 2 und 3 muss das Kernnetz zum 31. Dezember 2030 fertiggestellt sein und den Bestimmungen dieses Kapitels entsprechen."

## Artikel 45

### **Infrastrukturanforderungen**

1. Um eine ressourcenschonende Nutzung der Verkehrsinfrastruktur zu gewährleisten und ausreichende Kapazitäten bereitzustellen, ist beim Management der Infrastrukturnutzung innovativen Technologien, TA und Regulierungs- und Steuerungsmaßnahmen Rechnung zu tragen.
  
2. Die Infrastrukturen des Kernnetzes müssen alle Anforderungen in Kapitel II erfüllen. Zusätzlich müssen die Infrastrukturen des Kernnetzes unbeschadet des Absatzes 3 folgende Anforderungen erfüllen:
  - a) Schienenverkehrsinfrastruktur mit Ausnahme von isolierten Netzen:
    - vollständige Elektrifizierung aller Bahnstrecken;
    - Güterstrecken des Kernnetzes: mindestens 22,5 t Achslast, 100km/h Streckengeschwindigkeit<sup>50</sup> und Befahrbarkeit für Züge mit einer Länge von 750 m<sup>51</sup>;
    - durchgehende Ausrüstung mit ERTMS<sup>52</sup>;
    - Regelspurweite für neue Bahnstrecken: 1435 mm, es sei denn, die neue Strecke dient der Erweiterung eines Netzes, dessen Spurweite sich von der Spurweite der Hauptschienenstrecken in der Europäischen Union unterscheidet und das nicht an diese Hauptschienenstrecken angebunden ist;
  
  - b) Binnenschiffahrts- und Seeverkehrsinfrastruktur:
    - Verfügbarkeit von alternativen umweltfreundlichen Kraftstoffen<sup>53</sup>;

---

<sup>50</sup> EL: Vorbehalt.

<sup>51</sup> EL, HU, RO und SI: Vorbehalte.

<sup>52</sup> NL: Prüfungsvorbehalt.

<sup>53</sup> SK: "der Nachfrage entsprechende" voranstellen.

c) Straßenverkehrsinfrastruktur:

- die Anforderungen nach Artikel 20 Absatz 3 Buchstaben a oder b<sup>54</sup>;
- Einrichtung von Rastplätzen etwa alle 100 km auf Autobahnen, damit u.a. für gewerbliche Straßennutzer angemessene Parkplätze mit einem ausreichenden Sicherheitsniveau zur Verfügung stehen;
- Verfügbarkeit von alternativen umweltfreundlichen Kraftstoffen;

d) Luftverkehrsinfrastruktur:

- Kapazitäten zur Bereitstellung von alternativen umweltfreundlichen Kraftstoffen.

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

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

Zu den gebührend begründeten Fällen im Sinne dieses Absatzes zählen auch die Fälle, in denen sich Infrastrukturinvestitionen aus wirtschaftlicher Sicht (Kosten-Nutzen-Verhältnis) nicht rechtfertigen lassen.<sup>55</sup>

---

<sup>54</sup> EL und RO: Vorbehalte.

<sup>55</sup> Folgender Erwägungsgrund wird eingefügt: "Ausnahmen von den Infrastrukturanforderungen an das Kernnetz sollten in gebührend begründeten Fällen möglich sein. Dies sollte insbesondere auch dann gelten, wenn sich – wie beispielsweise in dünn besiedelten Gebieten – Investitionen nicht rechtfertigen lassen."

*Artikel 46*  
***Aufbau des Kernnetzes***

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

*Artikel 47*  
***Knoten des Kernnetzes***

1. Die Knoten des Kernnetzes sind in Anhang II verzeichnet und umfassen
  - städtische Knoten einschließlich ihrer Häfen und Flughäfen;
  - Seehäfen und Binnenhäfen;
  - Grenzübergangsstellen zu Nachbarländern;
  - Schienen-Straßen-Terminals<sup>56</sup>.
  
2. Die in Anhang II Teil 2 aufgeführten Seehäfen werden – sofern materielle Sachzwänge dem nicht entgegenstehen – bis 31. Dezember 2030 an die Schienen- und Straßenverkehrsinfrastrukturen des transeuropäischen Verkehrsnetzes und nach Möglichkeit an die Binnenschifffahrtsinfrastruktur angebunden.
  
3. Die in Anhang II.1 Teil 1b aufgeführten Hauptflughäfen werden – sofern materielle Sachzwänge dem nicht entgegenstehen – bis 31. Dezember 2050 an die Schienen- und Straßenverkehrsinfrastrukturen des transeuropäischen Verkehrsnetzes angebunden. Unter Berücksichtigung der potenziellen Verkehrsnachfrage werden diese Flughäfen – sofern möglich – in das Hochgeschwindigkeitsbahnnetz eingebunden.

---

<sup>56</sup> ES und PT möchten auch Hauptflughäfen, die nicht an städtische Knoten angebunden sind, in diese Auflistung aufnehmen.

## KAPITEL IV

### VERWIRKLICHUNG DES KERNNETZES DURCH KERNNETZKORRIDORE<sup>57</sup>

#### *Artikel 48*

#### *Das Instrument der Kernnetzkorridore*

1. Kernnetzkorridore sind ein Instrument, das die koordinierte Verwirklichung des Kernnetzes erleichtern soll. Mit dem Ziel eines ressourcenschonenden multimodalen Verkehrs stellen die Kernnetzkorridore vorrangig auf Folgendes ab:
  - Integration der Verkehrsträger,
  - Interoperabilität sowie
  - eine koordinierte Entwicklung der Infrastrukturen in grenzüberschreitenden Abschnitten.
  
2. Kernnetzkorridore ermöglichen es den Mitgliedstaaten, ein koordiniertes und zeitlich abgestimmtes Herangehen an Infrastrukturinvestitionen zu erreichen, damit die Kapazitäten so effizient wie möglich verwaltet werden. Die Kernnetzkorridore unterstützen die umfassende Einführung interoperabler Verkehrsmanagementsysteme.

---

<sup>57</sup> HU, PL und RO stellen das Korridorkonzept in Frage. In einen Erwägungsgrund wird folgender Passus aufgenommen: "Damit das Kernnetz innerhalb des gegebenen zeitlichen Rahmens verwirklicht werden kann, sollte ein Korridorkonzept als Instrument zur transnationalen Koordinierung unterschiedlicher Projekte und zur zeitlichen Abstimmung des Korridoraufbaus zur Anwendung kommen, um dadurch die größtmöglichen Netzvorteile zu erzielen. Dieses Instrument sollte nicht als Grundlage für eine Bevorzugung bestimmter Kernnetzvorhaben verstanden werden."

*Artikel 49*

***Begriff der Kernnetzkorridore***

1. Kernnetzkorridore bedienen die wichtigsten Fernverkehrsflüsse im Kernnetz und dienen insbesondere dem Zweck, grenzüberschreitende Verbindungen innerhalb der Union zu verbessern.
2. [...]
3. Kernnetzkorridore können auch Seehäfen, Binnenhäfen, Flughäfen, Schienen-Straßen-Terminals sowie deren Zugänge umfassen.

*Artikel 50*

***Liste der Kernnetzkorridore***

Die Mitgliedstaaten beteiligen sich<sup>58</sup> nach Maßgabe dieses Kapitels an Kernnetzkorridoren im Sinne von Teil I<sup>59</sup> des Anhangs der Verordnung (EU) Nr. XXXX/2012 zur Schaffung der Fazilität "Connecting Europe"<sup>60</sup>.

---

<sup>58</sup> IE und RO wollen "beteiligen sich" durch "können sich ... beteiligen" ersetzen.

<sup>59</sup> Der Anhang der CEF-Verordnung müsste dahingehend geändert werden, dass zwischen der **Anpassung** der Korridore einerseits und den **Vorhaben** für Korridore andererseits unterschieden wird. Die Bezugnahme in Artikel 50 bezieht sich auf die Abschnitte des Anhangs, die die Anpassung betreffen, nicht auf die Abschnitte mit den Vorhaben. Um die Kohärenz der beiden Rechtsakte zu gewährleisten, werden zu einem späteren Zeitpunkt die erforderlichen Änderungen in der CEF-Verordnung vorgenommen.

<sup>60</sup> ES, PL und PT würden die Liste der Korridore lieber in diese Verordnung als in die CEF-Verordnung aufnehmen.

*Artikel 51*

***Koordinierung der Kernnetzkorridore***

1. Die Kommission benennt im Einvernehmen mit den beteiligten Mitgliedstaaten und nach Anhörung des Europäischen Parlaments und des Rates einen oder mehrere "Europäische Koordinatoren", um die koordinierte Verwirklichung von Kernnetzkorridoren zu erleichtern.<sup>61</sup>
2. Der Europäische Koordinator wird insbesondere aufgrund seiner Kenntnisse im Bereich des Verkehrs und der Finanzierung von Großprojekten und der Bewertung ihrer sozioökonomischen und ökologischen Auswirkungen sowie seiner Erfahrung mit europäischen Organen und Einrichtungen ausgewählt.
3. Im Beschluss der Kommission zur Benennung des Europäischen Koordinators werden die Modalitäten der Ausübung der Aufgaben gemäß Absatz 5 festgelegt.
4. Der Europäische Koordinator handelt im Namen und im Auftrag der Kommission, die die erforderlichen Sekretariatsdienste zur Verfügung stellt. Der Auftrag des Europäischen Koordinators bezieht sich auf einen einzelnen Kernnetzkorridor.
5. Der Europäische Koordinator
  - a) unterstützt die koordinierte Verwirklichung des Kernnetzkorridors;
  - aa) erstellt gemeinsam mit den Mitgliedstaaten den Arbeitsplan in Bezug auf den Korridor und überwacht dessen Umsetzung;

---

<sup>61</sup> PL möchte folgenden Absatz 1a anfügen: "Der Europäische Koordinator wird nach dem Grundsatz der Subsidiarität nur für diejenigen Kernnetzkorridore ernannt, bei denen besondere Hilfe seitens der EU erforderlich ist, um die rechtzeitige Verwirklichung des Korridors zu gewährleisten."

- b) berichtet den Mitgliedstaaten, der Kommission und gegebenenfalls allen anderen direkt am Ausbau des Kernnetzkorridors Beteiligten über auftretende Schwierigkeiten und trägt dazu bei, geeignete Lösungen zu finden;
  - c) erstellt für das Europäische Parlament, den Rat, die Kommission und die beteiligten Mitgliedstaaten einen jährlichen Bericht über die Fortschritte bei der Verwirklichung des Kernnetzkorridors;
  - d) prüft den Bedarf an Verkehrsdiensten, die Möglichkeiten für die Finanzierung von Investitionen sowie die notwendigen Schritte und zu erfüllenden Bedingungen für den Zugang zu den Finanzierungsquellen und gibt entsprechende Empfehlungen.
6. Die beteiligten Mitgliedstaaten arbeiten mit dem Europäischen Koordinator zusammen und stellen ihm die Informationen zur Verfügung, die er zur Erfüllung der Aufgaben benötigt.
7. Unbeschadet der nach Unionsrecht und nationalem Recht geltenden Verfahren kann die Kommission den Europäischen Koordinator bei der Bearbeitung von Anträgen auf Unionsförderung für einen ihm anvertrauten Netzwerkkorridor um Stellungnahme bitten.

*Artikel 52*

[...]

*Artikel 53*  
***Arbeitsplan***

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

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

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

- die Einführung interoperabler Verkehrsmanagementsysteme;
- einen Plan zur Beseitigung physischer, technischer, betrieblicher und administrativer Hindernisse innerhalb der Verkehrsträger und zwischen ihnen sowie für den Ausbau eines effizienten multimodalen Verkehrs und entsprechender Dienste;
- Maßnahmen zur Verbesserung der administrativen und technischen Kapazitäten für Konzeption, Planung, Entwurf, Vergabe, Durchführung und Überwachung der Vorhaben von gemeinsamem Interesse;
- die möglichen Auswirkungen des Klimawandels auf die Infrastrukturen sowie gegebenenfalls Vorschläge für Maßnahmen zur Erhöhung der Klimaresistenz;
- Maßnahmen zur Minderung der Treibhausgasemissionen.

Der Arbeitsplan enthält ferner eine Analyse der Investitionen einschließlich

- der Liste der Vorhaben zur Erweiterung, Erneuerung oder Umrüstung der in Artikel 2 Absatz 2 genannten Verkehrsinfrastrukturen für jeden im Kernnetzkorridor bestehenden Verkehrsträger,
- der verschiedenen Quellen, die in Partnerschaft mit den beteiligten Mitgliedstaaten für die Finanzierung auf internationaler, nationaler, regionaler, lokaler und Unionsebene in Betracht gezogen werden, einschließlich – sofern möglich – vorgesehener Querfinanzierungssysteme wie auch Privatkapital und bereits zugesagter Beträge, gegebenenfalls mit Angabe des geplanten Unionsbeitrags aus den Finanzierungsprogrammen der Union.

2. [...]

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

- a) der Investitionsplanung, der entstehenden Kosten und der Fristen, die für die Verwirklichung der Kernnetzkorridore als notwendig erachtet werden;
- b) der Maßnahmen zur Förderung der Einführung neuer Technologien im Bereich des Verkehrs- und Kapazitätsmanagements und gegebenenfalls zur Senkung der externen Kosten, insbesondere in Bezug auf Treibhausgasemissionen und Lärm.
- c) [...]

4. [...]

## *Artikel 53a*

### *Leistungsstruktur für die Kernnetzkorridore*

1. Für jeden Kernnetzkorridor gilt Folgendes: Der zuständige Europäische Koordinator konsultiert mit Unterstützung durch ein Sekretariat die beteiligten Mitgliedstaaten und gegebenenfalls in Partnerschaft mit den beteiligten Mitgliedstaaten andere öffentliche und private Körperschaften wie Infrastrukturbetreiber und Unternehmen, um den Arbeitsplan zu erstellen, Empfehlungen auszusprechen und die Umsetzung des Arbeitsplans zu überwachen.
2. Der Koordinator kann im Einvernehmen mit den beteiligten Mitgliedstaaten Korridor-Arbeitsgruppen einsetzen, in denen er den Vorsitz führt und die sich auf Folgendes konzentrieren:
  - Integration der Verkehrsträger,
  - Interoperabilität,
  - koordinierte Entwicklung der Infrastrukturen in grenzüberschreitenden Abschnitten.

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

**KAPITEL V**  
**GEMEINSAME BESTIMMUNGEN**

*Artikel 54*

***Überarbeitung und Berichterstattung***

1. Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission nach Möglichkeit mittels des interaktiven geografischen und technischen Informationssystems für das transeuropäische Verkehrsnetz (TENtec) die jährlichen Daten über die Fortschritte bei der Durchführung der Vorhaben und die hierfür getätigten Investitionen.
  - 1a. Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission Zusammenfassungen der einzelstaatlichen Pläne und Programme, die sie mit Blick auf den Aufbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes aufstellen. Nach Verabschiedung der einzelstaatlichen Pläne und Programme übermitteln die Mitgliedstaaten diese informationshalber der Kommission.
2. Alle zwei Jahre nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung veröffentlicht die Kommission einen Fortschrittsbericht über die Umsetzung der Verordnung und übermittelt ihn informationshalber dem Europäischen Parlament, dem Rat, dem Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und dem Ausschuss der Regionen.
3. Vorbehaltlich des Artikels 172 Absatz 2 AEUV wird die Kommission ermächtigt, gemäß Artikel 56 delegierte Rechtsakte zur Anpassung des Anhangs I zu erlassen, um möglichen Änderungen Rechnung zu tragen, die sich aus den in den Artikeln 16, 24, 29 und 33 festgelegten Volumenschwellen ergeben.<sup>62</sup> Bei der Anpassung des Anhangs

---

<sup>62</sup> RO möchte den Zusatz "vorbehaltlich der Billigung durch die beteiligten Mitgliedstaaten".

- a) nimmt die Kommission alle Logistikplattformen, Güterterminals, Schienen-Straßen-Terminals, Binnenhäfen, Seehäfen und Flughäfen in das Gesamtnetz auf, deren neuester Zweijahresdurchschnitt des Verkehrsaufkommens nachweislich die jeweilige Volumenschwelle übersteigt;
- b) schließt die Kommission alle Logistikplattformen, Güterterminals, Schienen-Straßen-Terminals, Binnenhäfen, Seehäfen und Flughäfen aus dem Gesamtnetz aus, deren neuester Sechsjahresdurchschnitt des Verkehrsaufkommens nachweislich die jeweilige Volumenschwelle unterschreitet;
- c) passt die Kommission die Karten der Straßen-, Schienen- und Binnenwasserstraßeninfrastrukturen an, jedoch ausschließlich in dem Maße, wie die Fertigstellung des Netzes voranschreitet. Dabei nimmt sie keine Änderungen an der Streckenführung vor, die nicht durch das jeweilige Projektgenehmigungsverfahren abgedeckt sind.

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

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

Vorhaben von gemeinsamem Interesse in Bezug auf Infrastrukturen, die aus dem 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*

[...]

*Artikel 56*

***Ausübung der Befugnisübertragung***

1. Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.
2. Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 54 Absatz 3 wird der Kommission für einen Zeitraum von 5 Jahren ab dem [Tag des Inkrafttretens der Verordnung] übertragen.
3. Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 54 Absatz 3 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.
4. Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.

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

#### *Artikel 57*

#### **Überprüfung**

1. Bis zum 31. Dezember 2023 überprüft die Kommission im Benehmen mit den Mitgliedstaaten die Verwirklichung des Kernnetzes; dabei bewertet sie die Einhaltung der Vorschriften dieser Verordnung und die Fortschritte bei der Umsetzung.
2. Wenn die Kommission diese Überprüfung durchführt, bewertet sie, ob das Kernnetz, wie es in dieser Verordnung vorgesehen ist, die Anforderungen des Kapitels III bis 2030 erfüllen kann; dabei trägt sie der wirtschaftlichen Lage und der Haushaltslage in der Union und in den einzelnen Mitgliedstaaten Rechnung. Sie bewertet zudem im Benehmen mit den Mitgliedstaaten, ob das Kernnetz in Anbetracht der Entwicklungen bei den Verkehrsströmen und der nationalen Investitionsplanung geändert werden sollte. Falls erforderlich, kann die Kommission einen Vorschlag zur Änderung dieser Verordnung vorlegen.
3. In diesem Vorschlag kann die Kommission auch den Termin für die Fertigstellung des Gesamtnetzes nach Artikel 9 Absatz 3 angeben.

*Artikel 58*

***Einheitliche Anlaufstelle***

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

*Artikel 59*

***Verzögerte Fertigstellung des Kernnetzes***

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

*Artikel 59a*

***Ausnahmen***

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

*Artikel 59aa*  
**Übergangsbestimmungen**

1. Auf den Beschluss Nr. 611/2010/EU gestützte Finanzierungsentscheidungen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 680/2007<sup>63</sup>, die beim Inkrafttreten dieser Verordnung bereits vorlagen, unterliegen weiterhin dem Beschluss Nr. 661/2010/EU in der vor dem Inkrafttreten dieser Verordnung geltenden Fassung.
2. Bezugnahmen auf vorrangige Vorhaben nach Anhang III des Beschlusses Nr. 661/2010/EU gelten als Bezugnahmen auf das Kernnetz im Sinne der vorliegenden Verordnung.

*Artikel 60-61*

[...]

*Artikel 62*

**Aufhebung**

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

---

<sup>63</sup> Verordnung (EG) Nr. 680/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Grundregeln für die Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen für transeuropäische Verkehrs- und Energienetze, ABl. L 162 vom 22.6.2007, S. 1.

*Artikel 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*

**Erklärung Litauens zur indikativen Ausdehnung des transeuropäischen Verkehrsnetzes auf Nachbarländer**

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

---