



# EUROPÄISCHE UNION

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT

DER RAT

Brüssel, den 22. November 2013  
(OR. en)

2011/0294 (COD)

PE-CONS 42/13

TRANS 316  
ECOFIN 533  
ENV 546  
RECH 265  
CODEC 1403

## GESETZGEBUNGSAKTE UND ANDERE RECHTSINSTRUMENTE

Betr.: VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES  
über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen  
Verkehrsnetzes und zur Aufhebung des Beschlusses Nr. 661/2010/EU

**VERORDNUNG (EU) Nr. .../2013  
DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

**vom**

**über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes  
und zur Aufhebung des Beschlusses Nr. 661/2010/EU**

**(Text von Bedeutung für den EWR)**

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

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

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses<sup>1</sup>,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen<sup>2</sup>,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren<sup>3</sup>,

---

<sup>1</sup> ABl. C 143 vom 22.5.2012, S. 130.

<sup>2</sup> ABl. C 225 vom 22.7.2012, S. 150.

<sup>3</sup> Standpunkt des Europäischen Parlaments vom ... (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates vom ....

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>1</sup> wurde aus Gründen der Klarheit durch den Beschluss Nr. 661/2010/EU des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>2</sup> neu gefasst.
- (2) Die Planung, der Aufbau und der Betrieb transeuropäischer Verkehrsnetze dienen – unter anderem in der Strategie Europa 2020 und in dem Weißbuch der Kommission mit dem Titel "Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem" (im Folgenden "Weißbuch") dargelegten – wichtigen Unionszielen, wie dem reibungslosen Funktionieren des Binnenmarkts und der Stärkung des wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalts. Zu ihren besonderen Zielen gehört auch die nahtlose, sichere und nachhaltige Mobilität von Personen und Gütern, die Erreichbarkeit und Anbindung aller Regionen der Union zu gewährleisten und zu weiterem Wirtschaftswachstum und zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit in globalem Maßstab beizutragen. Diese konkreten Ziele sollten insbesondere durch die ressourcenschonende und nachhaltige Verknüpfung und Interoperabilität zwischen den nationalen Verkehrsnetzen erreicht werden. So könnte beispielsweise die Interoperabilität der Eisenbahnen durch innovative Lösungen verbessert werden, die auf eine bessere Kompatibilität der Systeme abzielen, wie z. B. fahrzeugseitige Ausrüstung und Gleise mit mehreren Spurweiten.

---

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

<sup>2</sup> 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 (ABl. L 204 vom 5.8.2010, S. 1).

- (3) Die Zunahme des Verkehrsaufkommens führt vermehrt zu Überlastungen im internationalen Verkehr. Zur Gewährleistung der internationalen Mobilität von Personen und Gütern ist es daher notwendig, die Kapazität des transeuropäischen Verkehrsnetzes und die Ausnutzung dieser Kapazität zu optimieren und wo nötig zu erweitern, indem etwaige Infrastrukturengpässe beseitigt und Lücken in den Infrastrukturverbindungen in und zwischen den Mitgliedstaaten sowie gegebenenfalls zu den Nachbarstaaten geschlossen werden und unter Berücksichtigung der laufenden Verhandlungen mit den Bewerberländern und potenziellen Bewerberländern.
- (4) Wie im Weißbuch 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.
- (5) 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.

- (6) Die Politik für das transeuropäische Verkehrsnetz muss der Entwicklung der Verkehrspolitik und der Eigentumsverhältnisse bei Infrastrukturen Rechnung tragen. Nach wie vor sind hauptsächlich die Mitgliedstaaten mit der Errichtung und Unterhaltung von Verkehrsinfrastrukturen befasst. Heute spielen aber auch andere Stellen, darunter Partner aus dem privaten Sektor, eine wichtige Rolle bei der Verwirklichung eines multimodalen transeuropäischen Verkehrsnetzes und den damit verbundenen Investitionen, darunter regionale und lokale Behörden, Infrastrukturbetreiber, Konzessionäre oder Hafen- und Flughafenbehörden.
- (7) Das transeuropäische Verkehrsnetz besteht zu einem großen Teil aus vorhandenen Infrastrukturen. Um die Ziele der neuen Politik für das transeuropäische Verkehrsnetz vollständig zu erreichen, sollten in einer Verordnung einheitliche Infrastrukturanforderungen festgelegt werden, denen die Infrastruktur des transeuropäischen Verkehrsnetzes genügen muss.
- (8) Das transeuropäische Verkehrsnetz sollte durch die Schaffung neuer Verkehrsinfrastrukturen, durch die Sanierung und Modernisierung vorhandener Verkehrsinfrastrukturen und durch Maßnahmen zur Förderung ihrer ressourcenschonenden Nutzung verwirklicht werden. In Einzelfällen ist es wegen unzureichender regelmäßiger Instandhaltung in der Vergangenheit notwendig, die Eisenbahninfrastrukturen zu sanieren. Im Rahmen der Sanierung werden unter Einhaltung der Anforderungen und Bestimmungen dieser Verordnung die ursprünglichen Konstruktionsparameter bestehender Eisenbahninfrastrukturen wiederhergestellt und gleichzeitig wird eine langfristige Verbesserung ihrer Qualität im Vergleich zum heutigen Zustand erzielt.

- (9) Bei der Durchführung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse sollten die besonderen Gegebenheiten des jeweils betroffenen Vorhabens gebührend berücksichtigt werden. Soweit möglich sollten Synergieeffekte mit anderen Politikbereichen, beispielsweise mit dem Fremdenverkehr, genutzt werden, indem in Bauten des Hoch- und Tiefbaus wie etwa Brücken oder Tunnel Fahrradinfrastruktur für Radfernwege wie die EuroVelo-Route integriert wird.
- (10) Das transeuropäische Verkehrsnetz sollte am besten mittels einer auf einer gemeinsamen und transparenten Methodik basierenden Zwei-Ebenen-Struktur aufgebaut werden, das ein Gesamtnetz und ein Kernnetz umfasst, wobei diese beiden Ebenen die höchste Stufe der Infrastrukturplanung innerhalb der Union darstellen.
- (11) Das Gesamtnetz sollte ein europaweites Verkehrsnetz bilden, das die Erreichbarkeit und Anbindung aller Regionen in der Union, auch der abgelegenen Gebiete, der Inselgebiete und der Gebiete in äußerster Randlage sicherstellt, wie dies auch mit der integrierten Meerespolitik nach der Verordnung (EU) Nr. 1255/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>1</sup> angestrebt wird, und den sozialen und wirtschaftlichen Zusammenhalt zwischen ihnen stärkt. Die in dieser Verordnung festgelegten Leitlinien (im Folgenden "Leitlinien") sollten die Anforderungen an die Infrastruktur des Gesamtnetzes vorgeben, um bis 2050 den Aufbau eines hochwertigen unionsweiten Verkehrsnetzes zu fördern.

---

<sup>1</sup> Verordnung (EU) Nr. 1255/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. November 2011 zur Schaffung eines Programms zur Unterstützung der Weiterentwicklung der integrierten Meerespolitik (ABl. L 321 vom 5.12.2011, S. 1).

- (12) Im Weißbuch wird auch festgestellt, dass große Diskrepanzen hinsichtlich der Verkehrsinfrastruktur zwischen dem östlichen und dem westlichen Teil der Union fortbestehen. Diese Diskrepanzen müssen angegangen werden, damit ein vollständig integriertes europäisches Verkehrsinfrastrukturnetz geschaffen wird.
- (13) Innerhalb des vom Gesamtnetz vorgegebenen Rahmens sollten bis zum Jahr 2030 vorrangig das Kernnetz festgelegt und geeignete Maßnahmen für seinen Aufbau ergriffen werden. Das Kernnetz sollte das Rückgrat der Entwicklung eines nachhaltigen multimodalen Verkehrsnetzes bilden und sollte den Ausbau des Gesamtnetzes insgesamt vorantreiben. Dabei sollten die Maßnahmen der Union auf jene Bestandteile des transeuropäischen Verkehrsnetzes konzentriert werden, mit denen der größte europäische Mehrwert erzielt werden kann, nämlich insbesondere auf grenzüberschreitende Abschnitte, fehlende Verbindungen, multimodale Anschlusspunkte und große Engpässe, und zwar mit dem im Weißbuch dargelegten Ziel, die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen bis 2050 um 60 % unter den Stand von 1990 zu senken.
- (14) Ausnahmen von den für das Kernnetz geltenden Infrastrukturanforderungen sollten in gebührend begründeten Fällen möglich sein. Dies sollte insbesondere dann gelten, wenn sich – wie beispielsweise in dünn besiedelten Gebieten – Investitionen nicht rechtfertigen lassen.
- (15) Die besondere Situation von isolierten oder teilweise isolierten Eisenbahnnetzen sollte anerkannt werden, indem Ausnahmen von bestimmten Infrastrukturanforderungen vorgesehen werden.

- (16) Wenn die Kommission die Verwirklichung des Kernnetzes im Jahr 2023 überprüft, sollte sie die einzelstaatlichen Umsetzungspläne und künftige Erweiterungen berücksichtigen.
- (17) Das transeuropäische Verkehrsnetz deckt nur einen Teil der bestehenden Verkehrsnetze ab. Im Rahmen der Überprüfung der Umsetzung des Kernnetzes bis zum Jahr 2023 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. Im Rahmen dieser Überprüfung sollte die Kommission ferner den Stand der Vorhaben bewerten und sie sollte gegebenenfalls die Fristen überdenken können, wobei Entwicklungen, die einen Einfluss auf die Wahrscheinlichkeit der Fristeinhaltung haben können, zu berücksichtigen sind.
- (18) Im Zuge der Überprüfung der Verwirklichung des Kernnetzes bis zum Jahr 2023 sollte die Kommission – nach Konsultation der Mitgliedstaaten – bewerten, ob andere Teile in das Netz aufgenommen werden sollen, insbesondere die in dem Beschluss Nr. 661/2010/EU genannten vorrangigen Vorhaben.
- (19) Im Hinblick auf einen koordinierten und termingerechten Aufbau des Kernnetzes, durch den es ermöglicht wird, die größtmöglichen Netzvorteile zu erzielen, sollten die beteiligten Mitgliedstaaten dafür sorgen, dass geeignete Maßnahmen ergriffen werden, um die Vorhaben von gemeinsamem Interesse bis 2030 abzuschließen. Was das Gesamtnetz betrifft, so sollten die Mitgliedstaaten alle Anstrengungen unternehmen, damit bis 2050 das Netz fertig gestellt ist und die einschlägigen Bestimmungen dieser Leitlinien eingehalten werden.



- (20) Es ist notwendig, Vorhaben von gemeinsamem Interesse festzulegen, die zur Fertigstellung des transeuropäischen Verkehrsnetzes beitragen und die zur Erreichung der in den Leitlinien vorgegebenen Zielen beitragen sowie den darin vorgegebenen Prioritäten entsprechen. Ihre Umsetzung sollte davon abhängen, wie planerisch ausgereift sie sind, ob sie die Verfahren nach Unionsrecht und nationalem Recht einhalten und inwieweit Finanzmittel verfügbar sind, ohne dass damit der finanziellen Beteiligung eines Mitgliedstaats oder der Union vorgegriffen wird.
- (21) Vorhaben von gemeinsamem Interesse sollten einen europäischen Mehrwert aufweisen. Grenzüberschreitende Vorhaben haben in der Regel einen großen europäischen Mehrwert, können aber mitunter geringere direkte wirtschaftliche Auswirkungen als rein nationale Vorhaben aufweisen. Solche Vorhaben von gemeinsamem Interesse sollten durch die Union vorrangig gefördert werden, um ihre Durchführung sicherzustellen.
- (22) Vorhaben von gemeinsamem Interesse, bei denen eine Unionsfinanzierung angestrebt wird, sollten einer auf einer anerkannten Methodik basierenden sozioökonomischen Kosten-Nutzen-Analyse unterzogen werden, die die einschlägigen sozialen, wirtschaftlichen, klimabezogenen und ökologischen Vorteile und Kosten berücksichtigt. Die Analyse der klima- und umweltbezogenen Kosten und Vorteile sollte auf die im Rahmen der Richtlinie 2011/92/EU des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>1</sup> durchgeführte Umweltverträglichkeitsprüfung gestützt werden.

---

<sup>1</sup> Richtlinie 2011/92/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Dezember 2011 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (ABl. L 26 vom 28.1.2012, S. 1).

- (23) Um zu den auf das Klima bezogenen Reduzierungszielen des Verkehrsweißbuchs, nämlich eine Verringerung der Treibhausgasemissionen bis 2050 unter den Stand von 1990, beizutragen, müssen die Treibhausgasauswirkungen von Vorhaben von gemeinsamem Interesse in der Form neuer, erweiterter oder ausgebauter Verkehrsinfrastrukturen geprüft werden.
- (24) Einige Teile des Netzes werden von anderen Akteuren als den Mitgliedstaaten betrieben. Es obliegt jedoch den Mitgliedstaaten, dafür zu sorgen, dass die das Netz betreffenden Vorschriften in ihrem Hoheitsgebiet ordnungsgemäß angewendet werden. Da der Auf- und Ausbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes eine gemeinsame Durchführung dieser Verordnung erfordert, sollten alle Teile des Netzes den gleichen Rechten und Pflichten aus dieser Verordnung und dem sonstigen einschlägigen Unionsrecht und nationalen Recht unterliegen.
- (25) 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 gemeinsamem Interesse mit diesen Ländern fördern, wo dies zweckmäßig ist.

- (26) 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, Telematikanwendungen, 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.
- (27) 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 interaktive geografische und technische Informationssystem für das transeuropäische Verkehrsnetz (TENtec), das die Infrastruktur des transeuropäischen Verkehrsnetzes in einem höheren Detailgrad abbildet.
- (28) Die Leitlinien sollten Prioritäten für den Aufbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes innerhalb des festgelegten zeitlichen Rahmens setzen.

- (29) Telematikanwendungen sind als Grundlage für die Optimierung von Verkehrs- und Beförderungsvorgängen für die Verkehrssicherheit und für die Verbesserung der damit zusammenhängenden Dienste erforderlich. Fahrgastinformationen, auch über Fahrkarten- und Buchungssysteme, sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 454/2011<sup>1</sup> bereitgestellt werden.
- (30) Die Leitlinien sollten – gemäß den Zielen der Union im Hinblick auf eine nachhaltige städtische Mobilität – den Ausbau städtischer Knotenpunkte innerhalb des Gesamtnetzes vorsehen, denn diese sind Ausgangs- und Endpunkte ("letzte Meile") für den Personen- und Güterverkehr innerhalb des transeuropäischen Verkehrsnetzes wie auch Übergangspunkte zwischen gleichen oder verschiedenen Verkehrsträgern.
- (32) 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 in der Strategie Europa 2020 und im Weißbuch festgelegten Ziele 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. Damit diese Ziele erreicht werden, sollte die Verfügbarkeit alternativer umweltfreundlicher Kraftstoffe entlang des transeuropäischen Verkehrsnetzes verbessert werden. Die Verfügbarkeit alternativer umweltfreundlicher Kraftstoffe sollte sich nach der Nachfrage nach diesen Kraftstoffen richten, und es sollte nicht verlangt werden, dass jeder alternative umweltfreundliche Kraftstoff an jeder Tankstelle zur Verfügung stehen muss.

---

<sup>1</sup> Verordnung (EU) Nr. 454/2011 der Kommission vom 5. Mai 2011 über die Technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) zum Teilsystem "Telematikanwendungen für den Personenverkehr" des transeuropäischen Eisenbahnsystems (ABl. L 123 vom 12.5.2011, S. 11).

- (32) Das transeuropäische Verkehrsnetz muss einen effizienten multimodalen Verkehrsbetrieb gewährleisten, um bessere und nachhaltigere Wahlmöglichkeiten zwischen den jeweiligen Verkehrsträgern in Bezug auf Personen und Güter zu bieten und um große Beförderungsmengen für den Transport über große Entfernungen zusammenfassen zu können. Dadurch wird die Multimodalität für Personen, Nutzer und Spediteure wirtschaftlich attraktiver.
- (33) Im Hinblick auf die Schaffung hochwertiger und effizienter Verkehrsinfrastrukturen für alle Verkehrsträger sollten beim Aufbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes die Sicherheit und Gefahrenabwehr bei der Personen- und Güterbeförderung, die Auswirkungen auf den Klimawandel und die Folgen des Klimawandels sowie potenzieller Naturkatastrophen und vom Menschen verursachter Katastrophen auf die Infrastruktur und die Zugänglichkeit für alle Nutzer berücksichtigt werden.
- (34) Bei der Infrastrukturplanung sollten die Mitgliedstaaten und andere Projektträger die Risikobewertungen und Anpassungsmaßnahmen zur angemessenen Verbesserung der Widerstandsfähigkeit gegenüber Klimaveränderungen und Umweltkatastrophen gebührend berücksichtigen.

- (35) Die Mitgliedstaaten und anderen Projektträger sollten zu Plänen und Vorhaben Umweltverträglichkeitsprüfungen gemäß der Richtlinie 92/43/EWG des Rates<sup>1</sup>, der Richtlinie 2000/60/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>2</sup>, der Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>3</sup>, der Richtlinie 2009/147/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>4</sup> und der Richtlinie 2011/92/EU durchführen, um negative Auswirkungen auf die Umwelt – beispielsweise Landschaftszerstückelung, Bodenversiegelung sowie Luft- und Wasserverschmutzung sowie Lärm – zu verhindern oder, wenn dies nicht möglich ist, zu mindern oder auszugleichen und um die biologische Vielfalt wirksam zu schützen.
- (36) Dem Schutz der Umwelt und der biologischen Vielfalt sowie den strategischen Anforderungen der Binnenschifffahrt sollte Rechnung getragen werden.
- (37) Die Mitgliedstaaten und andere Projektträger sollten sicherstellen, dass die Prüfungen der Vorhaben von gemeinsamem Interesse effizient und ohne unnötige Verzögerungen durchgeführt werden.

---

<sup>1</sup> Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (ABl. L 206 vom 22.7.1992, S. 7).

<sup>2</sup> Richtlinie 2000/60/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2000 zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Wasserpolitik (ABl. L 327 vom 22.12.2000, S. 1).

<sup>3</sup> Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2001 über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme (ABl. L 197 vom 21.7.2001, S. 30).

<sup>4</sup> Richtlinie 2009/147/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. November 2009 über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten (ABl. L 20 vom 26.1.2010, S. 7).

- (38) Die Verkehrsinfrastrukturen sollten eine nahtlose Mobilität und Zugänglichkeit für alle Benutzer, insbesondere für ältere Menschen, für Personen mit eingeschränkter Mobilität und für behinderte Personen fördern.
- (39) Die Mitgliedstaaten sollten Ex-ante-Bewertungen der Zugänglichkeit der Infrastrukturen und der damit zusammenhängenden Dienste durchführen.
- (40) Das Kernnetz sollte ein Teil des Gesamtnetzes sein und dieses überlagern. Es sollte entsprechend dem Verkehrsaufkommen die strategisch wichtigsten Knotenpunkte und Verbindungen des transeuropäischen Verkehrsnetzes repräsentieren. Es sollte multimodal angelegt sein, d.h. es sollte alle Verkehrsträger und ihre Verbindungen sowie die einschlägigen Verkehrs- und Informationsmanagementsysteme einbeziehen.
- (41) Das Kernnetz wurde auf Basis einer objektiven Planungsmethodik ermittelt. Anhand dieser Methodik wurden die wichtigsten städtischen Knoten, Häfen, Flughäfen sowie Grenzübergangsstellen ermittelt. Die Knoten sind, soweit möglich, mit multimodalen Verbindungen verbunden, sofern dies wirtschaftlich tragfähig, ökologisch nachhaltig und bis 2030 durchführbar ist. Die Methodik gewährleistet die Verbindung aller Mitgliedstaaten und die Einbeziehung der wichtigsten Inseln in das Kernnetz.

- (42) Damit das Kernnetz innerhalb des gegebenen zeitlichen Rahmens verwirklicht werden kann, könnte ein Korridorkonzept als Instrument zur transnationalen Koordinierung unterschiedlicher Projekte und zur zeitlichen Abstimmung des Aufbaus eines Korridors zur Anwendung kommen, um dadurch die größtmöglichen Netzvorteile zu erzielen. Dieses Instrument sollte nicht als Grundlage für eine Bevorzugung bestimmter Vorhaben im Kernnetz verstanden werden. Die Kernnetzkorridore sollten zum Aufbau der Infrastruktur des Kernnetzes in der Weise beitragen, dass Engpässe beseitigt, grenzüberschreitende Verbindungen ausgebaut und Effizienz und Nachhaltigkeit verbessert werden. Sie sollten durch verbesserte territoriale Zusammenarbeit einen Beitrag zum Zusammenhalt leisten.
- (43) Die Kernnetzkorridore sollten auch übergeordneten verkehrspolitischen Zielen entsprechen und die Interoperabilität, die Integration der Verkehrsträger und ihren multimodalen Betrieb erleichtern. Dies sollte den gezielten Aufbau besonderer Verkehrskorridore ermöglichen, die hinsichtlich der Emissionen optimiert sind und daher die Umwelt so wenig wie möglich belasten und die Wettbewerbsfähigkeit erhöhen, die aber auch aufgrund ihrer Zuverlässigkeit, seltenen Überlastung und geringen Betriebs- und Verwaltungskosten attraktiv sind. Das Korridorkonzept sollte transparent und klar sein und die Verwaltung solcher Korridore sollte keinen übermäßigen Anstieg des Verwaltungsaufwands bzw. der Kosten zur Folge haben.



- (44) Im Einvernehmen mit den betreffenden Mitgliedstaaten sollten die in der vorliegenden Verordnung vorgesehenen europäischen Koordinatoren Maßnahmen zur Gestaltung der richtigen Leitungsstruktur und zur Feststellung der – privaten und öffentlichen – Finanzierungsquellen für komplexe grenzüberschreitende Vorhaben für die einzelnen Kernnetzkorridore erleichtern. Europäische Koordinatoren sollten die koordinierte Verwirklichung der Kernnetzkorridore erleichtern.
- (45) Die Rolle der europäischen Koordinatoren ist von großer Bedeutung für den Aufbau der Korridore und die Zusammenarbeit entlang derselben.
- (46) Die Kernnetzkorridore sollten den Schienengüterverkehrskorridoren, die gemäß der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>1</sup> eingerichtet werden, sowie dem Bereitstellungsplan nach dem Europäischen Eisenbahnverkehrssystem (ERTMS für European Rail Traffic Management System), der durch die Entscheidung 2009/561/EG der Kommission<sup>2</sup> festgelegt wurde, entsprechen.

---

<sup>1</sup> Verordnung (EU) Nr. 913/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. September 2010 zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr (ABl. L 276 vom 20.10.2010, S. 22).

<sup>2</sup> 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 (ABl. L 194 vom 25.7.2009, S. 60).

- (47) Um eine größtmögliche Kohärenz zwischen den Leitlinien und der Planung der auf Unionsebene vorhandenen Finanzierungsinstrumente zu erreichen, sollte die Finanzierung des transeuropäischen Verkehrsnetzes mit der vorliegenden Verordnung im Einklang stehen und insbesondere auf der Verordnung (EU) Nr. .../2013 \* des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>1</sup> beruhen. 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) und dem Instrument für Heranführungshilfe (IPA)<sup>2</sup>, sowie der Mittel der Europäischen Investitionsbank, der Europäischen Bank für Wiederaufbau und Entwicklung und anderer Finanzinstitutionen.

---

\* ABl.: Bitte die Nummer der Verordnung in Dokument PE-CONS 76/13 einfügen sowie Fußnote 1 vervollständigen.

<sup>1</sup> Verordnung (EU) Nr. .../2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom ... zur Schaffung der Fazilität "Connecting Europe", zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 680/2007 und (EG) Nr. 67/2010 (ABl. L ... ).

<sup>2</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).

- (48) Zur Aktualisierung der in Anhang I enthaltenen Karten entsprechend den möglichen Veränderungen, die sich aus der tatsächlichen Nutzung bestimmter Bestandteile der Verkehrsinfrastruktur gegenüber den zuvor festgelegten Volumenschwellen ergeben, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) und vorbehaltlich des Artikels 172 AEUV Rechtsakte zur Änderung der Anhänge I und II zu erlassen. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeiten angemessene Konsultationen – auch auf der Ebene von Sachverständigen – durchführt. Bei der Vorbereitung und Ausarbeitung delegierter Rechtsakte sollte die Kommission gewährleisten, dass die einschlägigen Dokumente dem Europäischen Parlament und dem Rat gleichzeitig, rechtzeitig und auf angemessene Weise übermittelt werden.
- (49) Die Interessen der regionalen und lokalen Behörden sowie der Zivilgesellschaft vor Ort, die von einem Vorhaben von gemeinsamem Interesse betroffen sind, sollten in der Planungs- und Bauphase eines Vorhabens angemessen berücksichtigt werden.
- (50) Der europäische und der nationale Rahmen für die Planung und Verwirklichung von Verkehrsinfrastrukturplanung sowie für die Erbringung von Beförderungsdienstleistungen bieten den Beteiligten Möglichkeiten, zur Verwirklichung der Ziele dieser Verordnung beizutragen. Das neue Instrument für die Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes, d.h. Kernnetzkorridore, ist ein leistungsfähiges Mittel zur Entfaltung der jeweiligen Potenziale der Beteiligten, zur Förderung der Zusammenarbeit zwischen ihnen und zur Verbesserung der gegenseitigen Ergänzung mit den Maßnahmen der Mitgliedstaaten.

- (51) Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung dieser Verordnung, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>1</sup>, ausgeübt werden.
- (52) Da die Ziele dieser Verordnung, insbesondere der koordinierte Auf- und Ausbau des trans-europäischen 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.
- (53) Der Beschluss Nr. 661/2010/EU sollte aufgehoben werden.
- (54) Diese Verordnung sollte am Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft treten, um die rechtzeitige Annahme der in dieser Verordnung vorgesehenen delegierten Rechtsakte und der Durchführungsrechtsakte zu ermöglichen —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

---

<sup>1</sup> 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 (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13).

# KAPITEL I

## ALLGEMEINE GRUNDSÄTZE

### *Artikel 1*

#### *Gegenstand*

- (1) In dieser Verordnung werden die Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes festgelegt, das eine Struktur auf zwei Ebenen umfasst, die aus dem Gesamtnetz und aus dem Kernnetz besteht, wobei letzteres auf Grundlage des Gesamtnetzes errichtet wird.
- (2) Diese Verordnung benennt Vorhaben von gemeinsamem Interesse und gibt die Anforderungen vor, die im Hinblick auf den Betrieb der Infrastruktur des transeuropäischen Verkehrsnetzes eingehalten werden müssen.
- (3) Diese Verordnung legt die Prioritäten für den Aufbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes fest.
- (4) Diese Verordnung sieht Maßnahmen für die Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes vor. Die Umsetzung der Vorhaben von gemeinsamen Interesse hängt davon ab, wie ausgereift sie sind, ob sie die Verfahren des Unionsrechts und des nationalen Rechts einhalten und inwieweit Finanzmittel verfügbar sind, ohne dass damit der finanziellen Beteiligung eines Mitgliedstaats oder der Union vorgegriffen wird.

*Artikel 2*  
*Anwendungsbereich*

- (1) Diese Verordnung gilt für das transeuropäische Verkehrsnetz, wie es sich aus den im Anhang I enthaltenen Karten ergibt. Das transeuropäische Verkehrsnetz enthält die Verkehrsinfrastrukturen und die Telematikanwendungen sowie Maßnahmen zur Förderung eines effizienten Betriebs und der effizienten Nutzung dieser Infrastrukturen sowie die Schaffung und den Betrieb nachhaltiger und effizienter Verkehrsdienste zu ermöglichen.
- (2) Die Verkehrsinfrastrukturen des transeuropäischen Verkehrsnetzes umfassen die Infrastruktur für den Schienenverkehr, die Binnenschifffahrt, den Straßenverkehr, den Seeverkehr, den Luftverkehr und den multimodalen Verkehr entsprechend der einschlägigen Abschnitte des Kapitels II.

*Artikel 3*  
*Begriffsbestimmungen*

Für die Zwecke dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck:

- a) "Vorhaben von gemeinsamem Interesse" ein Vorhaben, das gemäß den Anforderungen und unter Einhaltung der Bestimmungen dieser Verordnung durchgeführt wird;

- b) "Nachbarland" ein Land, das unter die Europäische Nachbarschaftspolitik einschließlich der strategischen Partnerschaft oder die Erweiterungspolitik fällt und dem Europäischen Wirtschaftsraum oder der Europäischen Freihandelsassoziation angehört;
- c) "Drittland" ein Nachbarland oder jegliches andere Land, mit dem die Union möglicherweise zusammenarbeitet, um die Ziele dieser Verordnung zu erreichen;
- d) "europäischer Mehrwert" den Nutzen eines Vorhabens, der zusätzlich zu dem potenziellen Nutzen für den jeweiligen Mitgliedstaat allein zu einer erheblichen Verbesserung der Verkehrsverbindungen oder Verkehrsflüsse zwischen den Mitgliedstaaten führt, wobei diese Verbesserung unter Hinweis auf Verbesserungen der Effizienz, Nachhaltigkeit, Wettbewerbsfähigkeit oder Kohäsion in Übereinstimmung mit den in Artikel 4 dargelegten Zielen nachgewiesen werden kann;
- e) "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 beinhalten;

- f) "Telematikanwendungen" Systeme, die Informations-, Kommunikations-, Navigations- oder Ortungstechnik nutzen, um die Infrastruktur effektiv zu betreiben und die Mobilität und den Verkehr im transeuropäischen Verkehrsnetz zu steuern und Mehrwertdienste für Bürger und Unternehmen zu erbringen, und zwar einschließlich Systemen für eine sichere, umweltverträgliche und kapazitätsgerechte Nutzung des Netzes. Dazu können auch im Fahrzeug befindliche Geräte gehören, soweit sie fester Bestandteil eines Systems mit entsprechenden Infrastrukturkomponenten sind. Telematikanwendungen schließen die unter den Buchstaben ga bis l genannten Systeme, Technologien und Dienste ein;
- g) "intelligente Verkehrssysteme (IVS)" Systeme im Sinne der Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>1</sup>;
- h) "Flugverkehrsmanagementsystem" ein System im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 552/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>2</sup> und im Sinne des Generalplans für das Flugverkehrsmanagement ("ATM-Generalplan") nach der Verordnung (EG) Nr. 219/2007 des Rates<sup>3</sup>;

---

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

<sup>2</sup> Verordnung (EG) Nr. 552/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Interoperabilität des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes ("Interoperabilitäts-Verordnung") (ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 26).

<sup>3</sup> 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) (ABl. L 64 vom 2.3.2007, S. 1).



- 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<sup>1</sup>, wobei die Integration der nationalen Systeme für Seeverkehrsinformation mittels SafeSeaNet inbegriffen ist;
- j) "Binnenschiffahrtsinformationsdienste (RIS)" in der Binnenschiffahrt eingesetzte Informations- und Kommunikationstechnik im Sinne der Richtlinie 2005/44/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>2</sup>;
- k) "e-Maritime-Dienste" Dienste, bei denen moderne und interoperable Informationstechnik im Seeverkehrssektor eingesetzt wird, um Verwaltungsverfahren zu vereinfachen und den Frachtdurchsatz auf See und in den Häfen zu erleichtern, einschließlich Single-Window-Dienstleistungen wie beispielsweise das integrierte einzige Fenster im Seeverkehrsbereich gemäß der Richtlinie 2010/65/EU des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>3</sup>, Hafengemeinschaftssystemen und relevanten Zollinformationssystemen;

---

<sup>1</sup> 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 (ABl. L 208 vom 5.8.2002, S. 10).

<sup>2</sup> Richtlinie 2005/44/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. September 2005 über harmonisierte Binnenschiffahrtsinformationsdienste (RIS) auf den Binnenwasserstraßen der Gemeinschaft (ABl. L 255 vom 30.9.2005, S. 152).

<sup>3</sup> Richtlinie 2010/65/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Oktober 2010 über Meldeformalitäten für Schiffe beim Einlaufen in und/oder Auslaufen aus Häfen der Mitgliedstaaten und zur Aufhebung der Richtlinie 2002/6/EG (ABl. L 283 vom 29.10.2010, S. 1).

- l) "europäisches Eisenbahnverkehrsleitsystem (ERTMS für European Rail Traffic Management System)" das System im Sinne der Entscheidung 2006/679/EG der Kommission<sup>1</sup> und der Entscheidung 2006/860/EG der Kommission<sup>2</sup>;
- m) "grenzüberschreitender Abschnitt" den Abschnitt, der die Kontinuität eines Vorhabens von gemeinsamem Interesse zwischen den am nächsten gelegenen städtischen Knoten auf beiden Seiten der Grenze zwischen zwei Mitgliedstaaten oder zwischen einem Mitgliedstaat und einem Nachbarland gewährleistet;
- n) "multimodaler Verkehr" die Beförderung von Personen und/oder Gütern mit zwei oder mehr Verkehrsträgern;
- o) "Interoperabilität" die Fähigkeit – einschließlich der gesamten regulatorischen, technischen und betrieblichen Voraussetzungen – der Infrastruktur bei einem Verkehrsträger den sicheren und durchgehenden Verkehr zu gewährleisten, wodurch die für die betreffende Infrastruktur oder den betreffenden Verkehrsträger vorgeschriebenen Leistungskennwerte erreicht werden;

---

<sup>1</sup> Entscheidung 2006/679/EG der Kommission vom 28. März 2006 über die Technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) zum Teilsystem Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems (ABl. L 284 vom 16.10.2006, S. 1)

<sup>2</sup> Entscheidung 2006/860/EG der Kommission vom 7. November 2006 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems und zur Änderung von Anhang A der Entscheidung 2006/679/EG vom 28. März 2006 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems (ABl. L 342 vom 7.12.2006, S. 1).

- p) "städtischer Knoten" ein städtisches Gebiet, in dem die Verkehrsinfrastruktur des transeuropäischen Netzes, wie beispielsweise Häfen einschließlich Passagierterminals, Flughäfen, Bahnhöfe, Logistikplattformen und Güterterminals, die innerhalb oder in der Nähe städtischer Gebiete liegen, mit anderen Teilen dieser Infrastruktur und mit der Infrastruktur für den Nah- und Regionalverkehr verbunden ist;
- q) "Engpass" ein physisches, technisches oder funktionelles Hindernis, das zu einem Systembruch führt, der die Kontinuität von Verkehrsflüssen über große Entfernungen oder im grenzüberschreitenden Bereich beeinträchtigt, und das durch die Errichtung neuer Infrastrukturen oder den grundlegenden Ausbau vorhandener Infrastrukturen, durch die erhebliche Verbesserungen im Sinne einer Beseitigung der durch den Engpass verursachten Einschränkungen erzielt werden könnten, überwunden werden kann;
- r) "Logistikplattform" ein Gebiet, das direkt an die Verkehrsinfrastrukturen des transeuropäischen Verkehrsnetzes angebunden ist, zumindest ein Güterterminal aufweist und die Ausübung logistischer Tätigkeiten ermöglicht;
- s) "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;

- t) "sozioökonomische Kosten-Nutzen-Analyse" eine quantifizierte, auf einer anerkannten Methodik basierende Ex-ante-Evaluierung des Werts eines Vorhabens unter Berücksichtigung aller einschlägigen sozialen, wirtschaftlichen, klimabezogenen und ökologischen Vorteile und Kosten. Die Analyse der klima- und umweltbezogenen Kosten und Vorteile wird auf die gemäß der Richtlinie 2011/92/EU durchgeführte Umweltverträglichkeitsprüfung gestützt;
- u) "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 geografischen Isolierung oder seiner Randlage ergeben, nicht rechtfertigen lassen;
- v) "NUTS-Region" eine Region entsprechend der Festlegung in der Systematik der Gebiets-einheiten für die Statistik;
- w) "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 ((komprimiertes oder verflüssigtes) Erdgas und Biomethan) und verflüssigtes Petroleumgas (LPG).

## *Artikel 4*

### *Ziele des transeuropäischen Verkehrsnetzes*

Das transeuropäische Verkehrsnetz stärkt den sozialen, wirtschaftlichen und territorialen Zusammenhalt der Union und trägt zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Verkehrsraums bei, der effizient und nachhaltig ist, die Vorteile für die Nutzer erhöht und ein integratives Wachstum fördert. Es stellt den mit ihm verbundenen europäischen Mehrwert dadurch unter Beweis, dass es zu den in den nachstehenden vier Kategorien dargelegten Zielen beiträgt:

- a) Kohäsion durch
  - i) die Zugänglichkeit und Anbindung aller Regionen der Union, einschließlich der abgelegenen Gebiete, der Gebiete in äußerster Randlage, der Inselgebiete, der Randgebiete und der Berggebiete sowie der dünn besiedelten Gebiete;
  - ii) die Verringerung von zwischen den Mitgliedstaaten bestehenden Lücken beim Ausbau der Infrastruktur;
  - iii) – sowohl im Personenverkehr als auch im Güterverkehr – die Anbindung der Verkehrsinfrastrukturen einerseits des Fernverkehrs und andererseits des Regional- und Nahverkehrs;
  - iv) eine Verkehrsinfrastruktur, die den besonderen Gegebenheiten in den verschiedenen Teilen der Union gerecht wird und eine ausgewogene Abdeckung aller europäischen Regionen gewährleistet;

- b) Effizienz durch
- i) die Beseitigung von Engpässen und die Schließung von Verbindungslücken sowohl innerhalb der Verkehrsinfrastrukturen als auch an den Verbindungspunkten zwischen ihnen, sowohl in den Hoheitsgebieten der Mitgliedstaaten als auch zwischen diesen Gebieten;
  - ii) den Verbund und die Interoperabilität der nationalen Verkehrsnetze;
  - iii) die optimale Integration und Verknüpfung aller Verkehrsträger;
  - iv) die Förderung von wirtschaftlich effizientem, hochwertigem Verkehr, was zu weiterem Wirtschaftswachstum und zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit beiträgt;
  - v) die effiziente Nutzung neuer und vorhandener Infrastrukturen;
  - vi) die kosteneffiziente Anwendung innovativer technischer und betrieblicher Konzepte;
- c) Nachhaltigkeit durch
- i) den Aufbau aller Verkehrsträger in einer Weise, die auf lange Sicht ein nachhaltiges und wirtschaftlich effizientes Verkehrswesen sicherstellt;
  - ii) die Leistung eines Beitrags zu den Zielen niedriger Ausstoß von Treibhausgasen, umweltfreundlicher Verkehr mit geringen CO<sub>2</sub>-Emissionen, Kraftstoffversorgungssicherheit, Reduzierung der externen Kosten und Umweltschutz;
  - iii) die Förderung eines CO<sub>2</sub>-armen Verkehrs mit dem Ziel, die CO<sub>2</sub>-Emissionen im Einklang mit den CO<sub>2</sub>-Reduzierungszielen der Union bis 2050 erheblich zu senken;

- d) mehr Vorteile für die Nutzer durch
  - i) die Deckung des Mobilitäts- und Verkehrsbedarfs der Nutzer innerhalb der Union und in den Beziehungen zu Drittländern;
  - ii) die Gewährleistung sicherer und hoher Qualitätsstandards im Personen- und Güterverkehr;
  - iii) die Unterstützung der Mobilität auch im Falle von Naturkatastrophen und vom Menschen verursachter Katastrophen sowie die Gewährleistung der Zugänglichkeit für Notfall- und Rettungsdienste;
  - iv) die Aufstellung von Infrastrukturanforderungen – insbesondere auf dem Gebiet der Interoperabilität, Sicherheit und Gefahrenabwehr –, die die Qualität, Effizienz und Nachhaltigkeit der Verkehrsdienstleistungen gewährleisten;
  - v) die Zugänglichkeit für ältere Menschen, für Menschen mit eingeschränkter Mobilität und für Menschen mit Behinderungen.

#### *Artikel 5*

#### *Ressourcenschonendes Netz*

- (1) Planung, Aufbau und Betrieb des transeuropäischen Verkehrsnetzes erfolgen auf ressourcenschonende Weise durch
  - a) den Aufbau, die Verbesserung und die Instandhaltung bestehender Verkehrsinfrastrukturen;
  - b) die Optimierung der Integration und des Verbunds der Infrastrukturen;

- c) den Einsatz neuer Technologien und von Telematikanwendungen, soweit dieser Einsatz 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 der Folgen 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 oder vom Menschen verursachte Katastrophen, damit diese Probleme bewältigt werden können.
- (2) Bei der Planung und dem Aufbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes berücksichtigen die Mitgliedstaaten die besonderen Gegebenheiten in den verschiedenen Teilen der Union, wie insbesondere die touristischen Aspekte und die topografischen Merkmale der betroffenen Regionen. Sie können die genaue Streckenführung von Abschnitten in den Grenzen des Artikels 49 Absatz 4 Buchstabe c anpassen, müssen dabei jedoch sicherstellen, dass die Anforderungen des genannten Artikels eingehalten werden.



## *Artikel 6*

### *Zwei-Ebenen-Struktur des transeuropäischen Verkehrsnetzes*

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

## *Artikel 7*

### *Vorhaben von gemeinsamem Interesse*

- (1) Vorhaben von gemeinsamem Interesse tragen durch die Schaffung neuer Verkehrsinfrastrukturen, durch die Sanierung und den Ausbau der vorhandenen Verkehrsinfrastrukturen und durch Maßnahmen zur Förderung der ressourcenschonenden Nutzung des Netzes zum Aufbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes bei.
- (2) Ein Vorhaben von gemeinsamem Interesse muss
  - a) den Zielen, die unter mindestens zwei der vier in Artikel 4 genannten Kategorien fallen, dienen,
  - b) den Vorgaben des Kapitels II und, soweit es um das Kernnetz geht, zusätzlich den Vorgaben des Kapitels III entsprechen,
  - c) auf Basis einer sozioökonomischen Kosten-Nutzen-Analyse wirtschaftlich tragfähig 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 einschlägigem Unionsrecht und nationalem Recht durchgeführt werden, insbesondere unter Einhaltung von Rechtsakten der Union in den Bereichen Umweltschutz, Klimaschutz, Sicherheit, Gefahrenabwehr, Wettbewerb, staatliche Beihilfen, öffentliches Auftragswesen, öffentliche Gesundheit und Zugänglichkeit.
- (5) Vorhaben von gemeinsamem Interesse kommen im Rahmen der bestehenden Instrumente für das transeuropäische Verkehrsnetz für Finanzhilfen der Union in Betracht.

### *Artikel 8*

#### *Zusammenarbeit mit Drittländern*

- (1) Die Union kann 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, wobei diejenigen Infrastrukturen betroffen sind, die erforderlich sind, um eine nahtlose Abwicklung des Verkehrsflusses, der Grenzkontrollen, der Grenzüberwachung und anderer Grenzkontrollverfahren sicherzustellen;
  - b) Gewährleistung 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 des Seeverkehrs und von Meeresautobahnverbindungen, ausgenommen finanzielle Unterstützung für Drittlandshäfen;
- f) Erleichterung des Binnenschiffsverkehrs mit Drittländern.

Solche Vorhaben müssen die Kapazitäten oder den Nutzen von transeuropäischen Verkehrsnetzen in einem oder mehreren Mitgliedstaaten erhöhen.

- (2) Unbeschadet des Absatzes 1 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 die 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 gemeinsamem Interesse zu fördern.
- (6) Die Bestimmungen dieses Artikels unterliegen den einschlägigen Verfahren für internationale Übereinkünfte gemäß Artikel 218 AEUV.

# KAPITEL II

## DAS GESAMTNETZ

### *Artikel 9*

#### *Allgemeine Bestimmungen*

- (1) Das Gesamtnetz
  - a) entspricht den Karten und Listen in Anhang I und Anhang II Teil 2;
  - b) wird durch die Beschreibung der Infrastrukturkomponenten konkreter festgelegt;
  - c) erfüllt die in diesem Kapitel aufgeführten Anforderungen an die Verkehrsinfrastrukturen;
  - d) bildet die Grundlage für die Ermittlung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse;
  - e) berücksichtigt die materiellen Grenzen und die topografischen Besonderheiten der Verkehrsinfrastrukturen der Mitgliedstaaten, wie sie in den technischen Spezifikationen für Interoperabilität (TSI) ausgewiesen sind.
  
- (2) Die Mitgliedstaaten unternehmen alle erdenklichen Anstrengungen, um bis zum 31. Dezember 2050 das Gesamtnetz fertigzustellen und die einschlägigen Bestimmungen dieses Kapitels einzuhalten.

*Artikel 10*  
*Allgemeine Prioritäten*

- (1) Beim Aufbau des Gesamtnetzes wird Maßnahmen allgemeine Priorität eingeräumt, die notwendig sind für
- a) die Gewährleistung einer besseren Erreichbarkeit und Anbindung aller Regionen der Union unter Berücksichtigung der besonderen Umstände, die im Hinblick auf Inseln, isolierte Netze sowie dünn besiedelte Gebiete, abgelegene Gebiete und Gebiete in äußerster Randlage gegeben sind;
  - b) die Sicherstellung einer optimalen Integration der Verkehrsträger und der Interoperabilität innerhalb derselben;
  - c) die Schließung von Verbindungslücken und die Beseitigung von Engpässen, insbesondere in grenzüberschreitenden Abschnitten;
  - d) die Förderung einer wirksamen und nachhaltigen Nutzung der Infrastruktur und erforderlichenfalls eines Ausbaus der Kapazitäten;
  - 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 Benutzer einschließlich älterer Menschen, Personen mit eingeschränkter Mobilität und Fahrgästen mit Behinderungen sowie Dienstleistungsqualität und Kontinuität der Verkehrsströme;

- f) die Einführung und Verbreitung von Telematikanwendungen sowie die Förderung innovativer technologischer Entwicklungen.
- (2) Um die in Absatz 1 dargelegten Maßnahmen zu ergänzen, sollten Maßnahmen besondere Beachtung finden, die erforderlich sind für
- a) die Gewährleistung der Kraftstoffversorgungssicherheit durch verstärkte Energieeffizienz und durch die Förderung der Verwendung alternativer, insbesondere CO<sub>2</sub>-armer oder CO<sub>2</sub>-freier Energiequellen und Antriebssysteme;
  - b) die Verringerung der Belastung städtischer Gebiete durch die negativen Auswirkungen des Schienen- und Straßen-Durchgangsverkehrs;
  - c) die Beseitigung administrativer und technischer Hindernisse, insbesondere in Bezug auf die Interoperabilität des transeuropäischen Verkehrsnetzes und den Wettbewerb.



# ABSCHNITT 1

## SCHIENENVERKEHRSINFRASTRUKTUR

### *Artikel 11*

#### *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 entlang den in Anhang I aufgeführten Strecken für das Umsteigen von Personen innerhalb des Schienenverkehrs und zwischen Schienenverkehr und anderen Verkehrsträgern;
  - d) die Anbindung von Bahnhöfen, Güterterminals und Logistikplattformen an die übrigen Verkehrsträger im transeuropäischen Verkehrsnetz;

- e) zugehörige Ausrüstungen;
  - f) Telematikanwendungen.
- (2) Die Bahnstrecken haben eine der folgenden Formen:
- a) Bahnstrecken für den Hochgeschwindigkeitsverkehr,
    - i) die eigens für den Hochgeschwindigkeitsverkehr gebaut werden und für Geschwindigkeiten von mindestens 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. Zu dieser Kategorie 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 technischen 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 können dazu alle für einen sicheren und effizienten Betrieb der Fahrzeuge – der auch deren verringerte Umweltauswirkungen und verbesserte Interoperabilität umfasst – notwendigen Vorrichtungen, wie beispielsweise Vorrichtungen zur automatischen Änderung der Spurweite, gehören.

## *Artikel 12*

### *Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur*

- (1) Güterterminals werden an die Straßeninfrastruktur oder, soweit möglich, an die Binnenschifffahrtsinfrastruktur des Gesamtnetzes angebunden.
- (2) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die Schieneninfrastruktur folgende Anforderungen erfüllt:
- a) Sie ist mit ERTMS ausgerüstet, außer bei isolierten Netzen;
  - b) sie entspricht der Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>1</sup> und deren Durchführungsvorschriften, damit die Interoperabilität des Gesamtnetzes hergestellt wird;

---

<sup>1</sup> Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft (ABl. L 191 vom 18.7.2008, S. 1).

- c) sie entspricht den gemäß Artikel 6 der Richtlinie 2008/57/EG festgelegten Anforderungen der TSI, es sei denn, nach den betreffenden TSI oder gemäß dem Verfahren des Artikels 9 der Richtlinie 2008/57/EG ist etwas anderes gestattet;
  - d) sie ist – außer bei isolierten Netzen – bezüglich der Bahnstrecken und, soweit für den Betrieb von elektrischen Zügen erforderlich, bezüglich der Neben- und Abstellgleise, vollständig elektrifiziert;
  - e) sie entspricht bezüglich des Zugangs zu Güterterminals den Anforderungen der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>1</sup>.
- (3) Auf Antrag eines Mitgliedstaats gewährt die Kommission in gebührend begründeten Fällen Ausnahmen von den Anforderungen, die über die Anforderungen der Richtlinie 2008/57/EG hinsichtlich ERTMS und Elektrifizierung hinausgehen.

### *Artikel 13*

#### *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;
- b) der Umrüstung auf die Regelspurweite von 1435 mm;

---

<sup>1</sup> Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (ABl. L 343 vom 14.12.2012, S. 32).

- c) der Minderung der Auswirkungen von Lärm und Erschütterungen infolge des Schienenverkehrs, insbesondere anhand von Maßnahmen für Fahrzeuge und Infrastruktur einschließlich Lärmschutzeinrichtungen;
- d) der Erfüllung der Infrastrukturanforderungen und dem Ausbau der Interoperabilität;
- e) der Verbesserung der Sicherheit von höhengleichen Bahnübergängen;
- f) gegebenenfalls der Anbindung der Schienenverkehrsinfrastrukturen an die Binnenhafeninfrastrukturen.

## **ABSCHNITT 2**

### **BINNENSCHIFFFAHRTSINFRASTRUKTUR**

#### *Artikel 14*

#### *Infrastrukturkomponenten*

- (1) Die Binnenschifffahrtsinfrastruktur umfasst insbesondere
  - a) Flüsse,
  - b) Kanäle,
  - c) Seen,

- d) zugehörige Infrastrukturen wie Schleusen, Schiffshebewerke, Brücken, Stauseen und damit verbundene Hochwasserschutzmaßnahmen, die sich auf die Binnenschifffahrt positiv auswirken können,
  - e) Binnenhäfen einschließlich der für Beförderungsvorgänge innerhalb des Hafengebiets notwendigen Infrastrukturen,
  - f) zugehörige Ausrüstungen,
  - g) Telematikanwendungen einschließlich RIS,
  - h) Anbindung der Binnenhäfen an die übrigen Verkehrsträger im transeuropäischen Verkehrsnetz.
- (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. Die Ausrüstungen können insbesondere Antriebs- und Betriebssysteme umfassen, welche die Umweltverschmutzung – wie Wasser- oder Luftverschmutzung – verringern, Energie sparen und die CO<sub>2</sub>-Intensität verringern helfen. Dazu können auch Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle, Anlagen zur landseitigen Stromversorgung und Einrichtungen zum Sammeln von Altöl sowie Ausrüstungen für Eisbrecharbeiten, für hydrologische Untersuchungen und für Baggertätigkeiten in Häfen und Hafeneinfahrten zur Gewährleistung der ganzjährigen Befahrbarkeit gehören.

### *Artikel 15*

#### *Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur*

- (1) Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass die 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 von der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister (ECMT/CEMT) eingeführten Klassifizierung für Binnenwasserstraßen erfüllen, und durchgehende Brückendurchfahrtshöhen unbeschadet der Artikel 35 und 36 dieser Verordnung vorhanden sind.

Auf Antrag eines Mitgliedstaats gewährt die Kommission in gebührend begründeten Fällen Ausnahmen von den Mindestanforderungen in Bezug auf Tiefgang (weniger als 2,50 m) und Mindesthöhen unter Brücken (weniger als 5,25 m);

- b) durch Instandhaltung der Flüsse, Kanäle und Seen eine stets gute Befahrbarkeit gewährleistet wird, wobei das geltende Umweltrecht einzuhalten ist;
- c) Flüsse, Kanäle und Seen mit RIS ausgerüstet sind.



## *Artikel 16*

### *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 für die Modernisierung bestehender Wasserstraßen und für Schaffung neuer Wasserstraßen gemäß den Vorgaben der CEMT für die technischen Aspekte der Infrastruktur, entsprechend dem Marktbedarf;
- c) Implementierung von Telematikanwendungen einschließlich RIS;
- d) der Anbindung der Binnenhafeninfrastrukturen an die Schienengüterverkehrs- und Straßenverkehrsinfrastrukturen;
- e) der besonderen Berücksichtigung naturbelassener, frei fließender Flüsse, die daher Gegenstand spezifischer Maßnahmen sein können;
- f) der Förderung der nachhaltigen Binnenschifffahrt;
- g) der Modernisierung und Ausweitung der für Beförderungsvorgänge innerhalb des Hafengebiets erforderlichen Infrastrukturkapazität.

### ABSCHNITT 3

## STRABENVERKEHRSINFRASTRUKTUR

#### *Artikel 17*

#### *Infrastrukturkomponenten*

- (1) Die Straßenverkehrsinfrastruktur umfasst insbesondere
- a) hochwertige Straßen einschließlich
    - i) Brücken,
    - ii) Tunneln,
    - iii) Kreuzungen,
    - iv) Übergängen,
    - v) Anschlussstellen,
    - vi) Standstreifen,
  - b) Park- und Rastplätze,
  - c) zugehörige Ausrüstungen,

- d) Telematikanwendungen einschließlich IVS,
  - e) Güterterminals und Logistikplattformen,
  - f) Anbindung der Güterterminals und Logistikplattformen an die übrigen Verkehrsträger im transeuropäischen Verkehrsnetz,
  - g) 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.
- 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 Straße, die hauptsächlich über Anschlussstellen oder besonders geregelte Kreuzungen erreichbar ist,
    - i) auf der das Halten und das Parken auf den Fahrbahnen verboten ist und
    - ii) die keine höhengleiche Kreuzung mit Eisenbahn- oder Straßenbahnschienen hat.
  - c) Eine herkömmliche Straße mit strategischer Bedeutung ist eine Straße, die keine Autobahn oder Schnellstraße aber dennoch eine hochwertige Straße im Sinne der Absätze 1 und 2 ist.
- (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 18*  
*Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur*

Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass

- a) die Straßen den Bestimmungen des Artikels 17 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<sup>1</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<sup>2</sup> entsprechen;
- d) gegebenenfalls die Interoperabilität von Mautsystemen im Einklang mit der Richtlinie 2004/52/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>3</sup> und der Entscheidung 2009/750/EG der Kommission<sup>4</sup> gewährleistet wird;

---

<sup>1</sup> Richtlinie 2008/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. November 2008 über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur (ABl. L 319 vom 29.11.2008, S. 59).

<sup>2</sup> Richtlinie 2004/54/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Mindestanforderungen an die Sicherheit von Tunneln im transeuropäischen Straßennetz (ABl. L 167 vom 30.4.2004, S. 39).

<sup>3</sup> Richtlinie 2004/52/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme in der Gemeinschaft (ABl. L 166 vom 30.4.2004, S. 124).

<sup>4</sup> Entscheidung 2009/750/EG der Kommission vom 6. Oktober 2009 über die Festlegung der Merkmale des europäischen elektronischen Mautdienstes und seiner technischen Komponenten (ABl. L 268 vom 13.10.2009, S. 11).

- e) intelligente Verkehrssysteme, mit denen staatliche Stellen die Straßenverkehrsinfrastruktur ausrüsten, der Richtlinie 2010/40/EU entsprechen und dass diese Ausrüstung im Einklang mit delegierten Rechtsakten, die im Rahmen jener Richtlinie erlassen werden, erfolgt.

### *Artikel 19*

#### *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 Verbesserung und Förderung der Straßenverkehrssicherheit,
- b) dem Einsatz von IVS, insbesondere multimodaler Informations- und Verkehrsmanagementsysteme und integrierter Kommunikations- und Zahlungssysteme,
- c) der Einführung neuer Technologien und Innovationen zur Förderung eines CO<sub>2</sub>-armen Verkehrs,
- d) der Einrichtung von angemessenem Parkraum für gewerbliche Nutzer mit einem angemessenen Sicherheitsniveau,
- e) der Minderung der Überlastung auf den vorhandenen Straßenverkehrswegen.

**ABSCHNITT 4**  
**SEEVERKEHR SINFRAS TRUKTUR UND MEERESAUTOBAHNEN**

*Artikel 20*  
*Infrastrukturkomponenten*

- (1) Die Seeverkehrsinfrastruktur umfasst insbesondere
- a) den Meeresraum,
  - b) Seeschiffahrtsstraßen,
  - c) Seehäfen einschließlich der für Beförderungsvorgänge innerhalb des Hafengebiets notwendigen Infrastrukturen,
  - d) Anbindung der Häfen an die übrigen Verkehrsträger im transeuropäischen Verkehrsnetz,
  - e) Deiche, Schleusen und Docks,
  - f) Navigationshilfen,
  - g) Hafeneinfahrten und -fahrrinnen,
  - h) Wellenbrecher,

- i) Meeresautobahnen,
  - j) zugehörige Ausrüstung,
  - k) Telematikanwendungen 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. Der Referenzwert für dieses Gesamtaufkommen ist der neueste verfügbare Dreijahresdurchschnitt, aufgrund der von Eurostat veröffentlichten Statistiken;
  - b) das gesamte jährliche Güterverkehrsaufkommen – im Massen- oder Stückgüterumschlag – beträgt mehr als 0,1 % des entsprechenden gesamten jährlichen Güterverkehrsaufkommens in allen Seehäfen der Union. Der Referenzwert für dieses Gesamtaufkommen ist der neueste verfügbare Dreijahresdurchschnitt, aufgrund der von Eurostat veröffentlichten Statistiken;
  - c) der Seehafen befindet sich auf einer Insel und stellt den einzigen Zugangspunkt zu einer NUTS-3-Region im Gesamtnetz dar;
  - d) der Seehafen befindet sich in einem Gebiet in äußerster Randlage oder einem Randgebiet, außerhalb eines Umkreises von 200 km vom nächstgelegenen anderen Hafen des Gesamtnetzes.



- (3) Zu den Ausrüstungen für die Seeverkehrsinfrastruktur können insbesondere Ausrüstungen für die Verkehrs- und Güterverkehrslogistik, für die Verringerung negativer Auswirkungen einschließlich negativer Umweltauswirkungen und für die Verwendung alternativer Treibstoffe sowie für Ausrüstung zur Gewährleistung der ganzjährigen Befahrbarkeit einschließlich Eisbrechausrüstung, für hydrologische Untersuchungen und für Bagger- und Instandhaltungstätigkeiten und Schutzmaßnahmen in Häfen und in Hafeneinfahrten gehören.

### *Artikel 21*

#### *Meeresautobahnen*

- (1) Die Meeresautobahnen, die das transeuropäische Verkehrsnetz im Seeverkehr sind, dienen dem Ziel der Verwirklichung eines europäischen Seeverkehrsraums ohne Grenzen. Sie bestehen aus Kurz-Seestrecken, Häfen, zugehörigen Seeverkehrsinfrastrukturen und -ausrüstungen sowie Anlagen und vereinfachten Verwaltungsformalitäten für die Ermöglichung des Betriebs von Kurzstreckenseeverkehr oder den Fluss-See-Verkehr zwischen mindestens zwei Häfen, auch solchen mit Hinterlandanbindung. Hochgeschwindigkeits-seewege umfassen:
- a) Seeverbindungen zwischen Seehäfen des Gesamtnetzes oder zwischen einem Hafen des Gesamtnetzes und einem Hafen in einem Drittstaat, wenn diese Verbindungen für die Union von strategischer Bedeutung sind;

- b) Hafenanlagen, außerhalb des Hafengebiets gelegene, doch an den Hafenbetrieb angeschlossene Güterverkehrsterminals, Logistikplattformen und Güterverkehrszentren, Informations- und Kommunikationstechnologien (IKT) wie elektronische Logistiksysteme sowie 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 umfassen:
- a) eine Seeverbindung mit Hinterlandanbindung innerhalb des Kernnetzes zwischen zwei oder mehr Häfen des Kernnetzes oder
  - b) 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 Dienstleistungen und Maßnahmen zur Unterstützung der Mobilität von Personen und Gütern, Tätigkeiten zur Verbesserung der Umweltverträglichkeit wie beispielsweise die landseitige Stromversorgung, die Schiffe bei der Reduzierung ihrer Emissionen unterstützen würde, die Bereitstellung von Einrichtungen für Eisbrecharbeiten, Tätigkeiten zur Gewährleistung der ganzjährigen Befahrbarkeit, Ausbaggerarbeiten und alternative Betankungseinrichtungen sowie die Optimierung von Prozessen, Verfahren und menschlicher Tätigkeit, IKT-Plattformen und Informationssysteme unter Einschluss von Verkehrsmanagementsystemen und elektronischen Meldesystemen.
- (4) Innerhalb von zwei Jahren nach der Benennung des Europäischen Koordinators für die Meeresautobahnen nach Artikel 45 legt dieser einen detaillierten Durchführungsplan für die Meeresautobahnen vor, der auf den Erfahrungen und Entwicklungen im Zusammenhang mit dem Seeverkehr der Union sowie auf den Verkehrsprognosen für die Meeresautobahnen beruht.

*Artikel 22*  
*Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur*

- (1) Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass
  - a) die Seehäfen an Eisenbahnstrecken oder Straßen und – soweit möglich – Binnenwasserstraßen des Gesamtnetzes angebunden sind, sofern einer solchen Anbindung keine physischen Zwänge entgegenstehen;
  - b) jeder Seehafen, über den Güterverkehr abgewickelt wird, zumindest über ein Terminal verfügt, das allen Nutzern diskriminierungsfrei und gegen ein transparentes Entgelt offen steht;
  - c) die Seeschiffahrtsstraßen, Hafenfahrrinnen und Mündungsgebiete zwei Meere miteinander verbinden oder einen Meereszugang zu Seehäfen ermöglichen und zumindest der Binnenwasserstraßenklasse VI 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<sup>1</sup>, unter Einhaltung des anderen einschlägigen Unionsrechts.
- (3) Die Mitgliedstaaten richten ein Überwachungs- und Informationssystem für den Schiffsverkehr (VTMIS) und gemäß der Richtlinie 2002/59/EG das SafeSeaNet ein und führen e-Maritime-Dienste, darunter insbesondere Single-Window-Dienstleistungen für den Seeverkehr gemäß der Richtlinie 2010/65/EU, ein.

---

<sup>1</sup> Richtlinie 2000/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. November 2000 über Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände (ABl. L 332 vom 28.12.2000, S. 81).

## *Artikel 23*

### *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 einschließlich des Kurzstreckenseeverkehrs, der Erleichterung der Entwicklung von Verbindungen mit dem Hinterland und insbesondere der Entwicklung von Maßnahmen zur Verbesserung der Umweltbilanz des Schiffsverkehrs gemäß den geltenden Anforderungen nach dem Unionsrecht oder den einschlägigen internationalen Übereinkünften;
- b) dem Verbund von Seehäfen mit Binnenwasserstraßen;
- c) der Einrichtung eines Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr und von e-Maritime-Diensten;
- d) der Einführung neuer Technologien und Innovationen zur Förderung alternativer Kraftstoffe und eines energieeffizienten Seeverkehrs, einschließlich Flüssigerdgas (LNG);
- e) der Modernisierung und Ausweitung der für Beförderungsvorgänge innerhalb des Hafengebiets erforderlichen Infrastrukturkapazität.

## ABSCHNITT 5

### LUFTVERKEHRSINFRASTRUKTUR

#### *Artikel 24*

#### *Infrastrukturkomponenten*

- (1) Die Luftverkehrsinfrastruktur umfasst insbesondere
  - a) den Luftraum, Flugstrecken und Luftstraßen,
  - b) Flughäfen,
  - c) die Anbindung der Flughäfen an die übrigen Verkehrsträger im transeuropäischen Verkehrsnetz,
  - d) zugehörige Ausrüstungen,
  - e) Flugsicherungssysteme einschließlich des europäischen Flugverkehrsmanagementsystems der neuen Generation (im Folgenden "SESAR-System").

- (2) Die Flughäfen erfüllen eines der folgenden Kriterien:
- a) Passagierflughäfen: Das gesamte jährliche Fluggastaufkommen beträgt mindestens 0,1 % des gesamten jährlichen Fluggastaufkommens aller Flughäfen der Union, es sei denn, der betreffende Flughafen befindet sich außerhalb eines Umkreises von 100 km vom nächstgelegenen Flughafen des Gesamtnetzes, 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 Fluggast- bzw. Frachtaufkommen ist der neueste verfügbare Dreijahresdurchschnitt, der von Eurostat veröffentlicht wurde.

#### *Artikel 25*

#### *Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur*

- (1) Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass jeder in ihrem Hoheitsgebiet gelegene Flughafen zumindest ein Terminal bereithält, das allen Unternehmen diskriminierungsfrei und gegen ein transparentes, auf die jeweilige Leistung bezogenes und faires Entgelt offen steht.

- (2) Die Mitgliedstaaten gewährleisten, 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<sup>1</sup> beschlossen wurden.
- (3) Die Mitgliedstaaten gewährleisten, 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<sup>2</sup>, der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>3</sup>, der Verordnung (EG) Nr. 551/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>4</sup> und der Verordnung (EG) Nr. 552/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates 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.

---

<sup>1</sup> 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 (ABl. L 97 vom 9.4.2008, S. 72).

<sup>2</sup> 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") (ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 1).

<sup>3</sup> 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") (ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 10).

<sup>4</sup> 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") (ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 20).



## *Artikel 26*

### *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 Erhöhung der Flughafenkapazitäten,
- b) der Förderung der Verwirklichung des einheitlichen europäischen Luftraums und von Flugverkehrsmanagementsystemen, insbesondere der Einführung von des SESAR-Systems,
- c) der Verbesserung der multimodalen Anbindung der Flughäfen an die Infrastruktur anderer Verkehrsträger,
- d) der Verbesserung der Nachhaltigkeit und der Minderung der Auswirkungen des Luftverkehrs auf die Umwelt.

## ABSCHNITT 6

### INFRASTRUKTUR FÜR DEN MULTIMODALEN VERKEHR

#### *Artikel 27*

#### *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;
- 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 hauptsächliches Güterterminal bzw. hauptsächliche Logistikplattform benannt worden und verfügt zumindest über eine Straßen- und Bahnanbindung – bzw. im Falle von Mitgliedstaaten ohne Eisenbahnsystem nur über eine Straßenanbindung – für diese NUTS-2-Region.

*Artikel 28*  
*Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur*

- (1) Die Mitgliedstaaten gewährleisten in fairer und nicht diskriminierender Weise, dass
- a) die Verkehrsträger in Güterterminals, Personenbahnhöfen, Binnenhäfen, Flughäfen und Seehäfen miteinander verknüpft sind, um einen multimodalen Personen- und Güterverkehr zu ermöglichen;
  - b) unbeschadet des anwendbaren Unionsrechts und nationalen Rechts 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 müssen insbesondere die Bereitstellung von Echtzeit-Informationen über verfügbare Infrastrukturokapazitäten und Verkehrsflüsse sowie die Positionsbestimmung, Ortung und Verfolgung ermöglichen und die Sicherheit und Gefahrenabwehr über die gesamte multimodale Beförderungsstrecke gewährleisten;
  - c) unbeschadet des geltenden Unionsrechts und nationalen Rechts im Gesamtnetz ein durchgehender Personenverkehr durch geeignete Ausrüstungen und Bereitstellung von Telematikanwendungen 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 das Abstellen und die Lagerung der Güter ausgerüstet sein.

*Artikel 29*

*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 Möglichkeit, multimodale und unimodale Dienste im gesamten transeuropäischen Verkehrssystem bereitzustellen

## ABSCHNITT 7

### GEMEINSAME BESTIMMUNGEN

#### *Artikel 30*

#### *Städtische Knoten*

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

- a) für den Personenverkehr: Verknüpfung der Schienen-, Straßen- und Luftverkehrsinfrastruktur und gegebenenfalls der Binnenschifffahrts- und Seeverkehrsinfrastrukturen des Gesamtnetzes;
- b) für den Güterverkehr: Verknüpfung der Schienen- und Straßeninfrastruktur und gegebenenfalls der Binnenschifffahrts-, Luftverkehrs- und Seeverkehrsinfrastrukturen des Gesamtnetzes;
- c) ausreichende Verbindungen zwischen verschiedenen Bahnhöfen, Häfen oder Flughäfen des Gesamtnetzes innerhalb eines städtischen Knotens;
- d) nahtlose Verbindungen zwischen der Infrastruktur des Gesamtnetzes und der Infrastruktur für den Regional- und Nahverkehr und den städtischen Warenlieferverkehr, einschließlich logistischer Konsolidierungs- und Verteilungszentren;

- e) Verringerung der Belastung städtischer Gebiete durch die negativen Auswirkungen des Schienen- und Straßen-Durchgangsverkehrs, was die Umgehung städtischer Gebiete einschließen kann;
- f) Förderung eines effizienten, geräusch- und CO<sub>2</sub>-armen städtischen Warenlieferverkehrs.

### *Artikel 31*

#### *Telematikanwendungen*

- (1) Telematikanwendungen sind so anzulegen, dass sie das Verkehrsmanagement und den Informationsaustausch innerhalb der Verkehrsträger und zwischen ihnen im Hinblick auf einen multimodalen Verkehrsbetrieb und verkehrsbezogene Mehrwertdienste, Verbesserungen der Sicherheit und Gefahrenabwehr sowie der Umweltverträglichkeit und einfachere Verwaltungsverfahren ermöglichen. Telematikanwendungen erleichtern nahtlose Verbindungen zwischen den Infrastrukturen des Gesamtnetzes und den Infrastrukturen für den Regional- und Nahverkehr.
- (2) Telematikanwendungen werden, sofern machbar, in der gesamten Union eingesetzt, damit in allen Mitgliedstaaten ein Bündel interoperabler Grundfähigkeiten bestehen kann.

- (3) Telematikanwendungen im Sinne dieses Artikels umfassen – je nach Verkehrsträger – insbesondere Folgendes:
- für den Bahnverkehr: ERTMS;
  - für Binnenwasserstraßen: RIS;
  - für den Straßenverkehr: IVS;
  - für den Seeverkehr: VTMIS und e-Maritime-Dienste, einschließlich Dienstleistungen im Sinne des Einheitlichen Portals wie des Einheitlichen Portals im Seeverkehrsbereich, Hafengemeinschaftssystemen und relevanten Zollinformationssystemen;
  - für den Luftverkehr: Flugverkehrsmanagementsysteme, insbesondere gestützt auf das SESAR-System.

*Artikel 32*

*Nachhaltige Güterverkehrsdienste*

Die Mitgliedstaaten berücksichtigen insbesondere Vorhaben von gemeinsamem Interesse, die sowohl mittels Nutzung der Infrastrukturen des Gesamtnetzes effiziente Güterverkehrsdienste erbringen als auch zur Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen und anderer negativer Auswirkungen auf die Umwelt 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 Meeresautobahnen, Telematikanwendungen und den Aufbau der ergänzenden Infrastrukturen, die erforderlich sind, um vor allem die ökologischen und sicherheitsrelevanten Ziele solcher Dienste zu verwirklichen, sowie durch die Einrichtung entsprechender Steuerungsstrukturen;
- c) Erleichterung des Betriebs multimodaler Verkehrsdienste, einschließlich des erforderlichen begleitenden Informationsflusses, und Verbesserung der Zusammenarbeit zwischen Verkehrsdienstleistern;
- d) Förderung eines effizienten Ressourceneinsatzes und eines CO<sub>2</sub>-effizienten Betriebs insbesondere in den Bereichen Fahrzeugantrieb, Fahrzeugführung, System- und Betriebsplanung;



- e) Analyse und Bereitstellung von Informationen über Flottenmerkmale und -leistung, Verwaltungsanforderungen und Humanressourcen;
- f) Verbesserung der Verbindungen zu den am stärksten benachteiligten und isolierten Teilen der Union, insbesondere den Gebieten in äußerster Randlage, den Inselgebieten, den abgelegenen Gebieten und den Berggebieten.

### *Artikel 33*

#### *Neue Technologien und Innovation*

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

- a) Unterstützung und Förderung der Reduzierung der verkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen durch Umstellung auf innovative und nachhaltige Verkehrstechnologien;
- b) Ermöglichung der Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen bei allen Verkehrsträgern durch Förderung der Energieeffizienz sowie Einführung alternativer Antriebssysteme einschließlich Systemen zur Stromversorgung und Bereitstellung entsprechender Infrastrukturen. Solche Infrastrukturen können Energienetze und andere für die Energieversorgung notwendige Einrichtungen umfassen, die Schnittstelle Infrastruktur-Fahrzeug berücksichtigen und Telematikanwendungen einschließen;
- c) Verbesserung der Sicherheit und Nachhaltigkeit bei der Beförderung von Personen und Gütern;

- d) Verbesserung des Betriebs, der Verwaltung, der Zugänglichkeit, der Interoperabilität, der Multimodalität und der Effizienz des Netzes, auch durch einen multimodalen Fahr-/Flugscheinverkauf und eine Koordinierung von Fahr- und Flugplänen;
- e) Förderung effizienter Möglichkeiten, um allen Bürgern zugängliche und verständliche Informationen in Bezug auf Vernetzung, Interoperabilität und Multimodalität zur Verfügung zu stellen;
- f) Förderung von Maßnahmen zur Senkung externer Kosten, wie sie beispielsweise durch Verkehrsüberlastung, Gesundheitsschäden und Verschmutzungen aller Art, einschließlich Lärm und Emissionen, verursacht werden;
- g) Einführung von Sicherheitstechnik und kompatiblen Identifizierungsstandards in den Netzen;
- h) Verbesserung der Widerstandsfähigkeit gegenüber Klimaveränderungen;
- i) Voranbringen der Entwicklung und Einführung von Telematikanwendungen innerhalb der Verkehrsträger und zwischen ihnen.

#### *Artikel 34*

#### *Sichere Infrastrukturen*

Die Mitgliedstaaten achten in gebührendem Maße darauf, dass die Verkehrsinfrastrukturen Sicherheit und Gefahrenabwehr bei der Beförderung von Personen und Gütern gewährleisten.

*Artikel 35*  
*Widerstandsfähigkeit der Infrastrukturen*  
*gegenüber Klimaveränderungen und Ausfallsicherheit*

Bei der Infrastrukturplanung achten die Mitgliedstaaten gebührend auf die Verbesserung der Widerstandsfähigkeit gegenüber Klimaveränderungen und Umweltkatastrophen.

*Artikel 36*  
*Umweltschutz*

Umweltverträglichkeitsprüfungen zu Plänen und Vorhaben werden im Einklang mit dem Unionsrecht zur Umwelt, einschließlich der Richtlinien 92/43/EWG, 2000/60/EG, 2001/42/EG, 2009/147/EG und 2011/92/EU, durchgeführt.

*Artikel 37*  
*Zugänglichkeit für alle Benutzer*

Die Verkehrsinfrastrukturen müssen die nahtlose Mobilität und Zugänglichkeit für alle Benutzer, insbesondere für ältere Menschen, für Personen mit eingeschränkter Mobilität und für Fahrgäste mit Behinderungen, ermöglichen.

Auslegung und Bau von Verkehrsinfrastruktur müssen den einschlägigen Anforderungen des Unionsrechts entsprechen.

# KAPITEL III

## DAS KERNNETZ

### *Artikel 38*

#### *Bestimmung des Kernnetzes*

- (1) Das auf den in Anhang I enthaltenen Karten gezeigte Kernnetz 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 Bedarf an multimodalen Verkehrsträgern 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 41 Absätze 2 und 3 ergreifen die Mitgliedstaaten geeignete Maßnahmen, um das Kernnetz so zu entwickeln, dass es bis zum 31. Dezember 2030 den Bestimmungen dieses Kapitels entspricht.

Gemäß Artikel 54 wird die Verwirklichung des Kernnetzes von der Kommission bis zum 31. Dezember 2023 überprüft.

*Artikel 39*  
*Infrastrukturanforderungen*

- (1) Beim Management der Infrastrukturnutzung ist innovativen Technologien, Telematik-anwendungen und Regulierungs- und Steuerungsmaßnahmen Rechnung zu tragen, um eine ressourcenschonende Nutzung der Verkehrsinfrastruktur sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr zu gewährleisten und ausreichende Kapazitäten bereitzustellen.
- (2) Die Infrastrukturen des Kernnetzes müssen alle in Kapitel II festgelegten Anforderungen erfüllen. Zusätzlich müssen die Infrastrukturen des Kernnetzes unbeschadet des Absatzes 3 folgende Anforderungen erfüllen:
  - a) für die Schienenverkehrsinfrastruktur:
    - i) vollständige Elektrifizierung der Bahnstrecken und, soweit für den Betrieb von elektrischen Zügen erforderlich, der Neben- und Abstellgleise;
    - ii) bezüglich der in Anhang I aufgeführten Güterstrecken des Kernnetzes: mindestens 22,5 t Achslast, 100 km/h Streckengeschwindigkeit und die Möglichkeit, dass Züge mit einer Länge von 740 m verkehren können;
    - iii) durchgehende Ausrüstung mit ERTMS;

- iv) bezüglich der 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 Union unterscheidet und das nicht an diese Hauptschienenstrecken angebunden ist;

Isolierte Netze sind von den Anforderungen der Ziffern i bis iii ausgenommen.

- b) für die Binnenschifffahrts- und Seeverkehrsinfrastruktur:
  - Verfügbarkeit von alternativen umweltfreundlichen Kraftstoffen;
- c) für die Straßenverkehrsinfrastruktur:
  - die Anforderungen nach Artikel 17 Absatz 3 Buchstaben a oder b;
  - entsprechend den Bedürfnissen der Gesellschaft, des Marktes und der Umwelt Einrichtung von Rastplätzen etwa alle 100 km auf Autobahnen, damit unter anderem für gewerbliche Straßennutzer angemessene Parkplätze mit einem angemessenen Sicherheitsniveau zur Verfügung stehen;
  - Verfügbarkeit von alternativen umweltfreundlichen Kraftstoffen;
- d) für die 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 17 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 Sicht des sozioökonomischen Kosten-Nutzen-Verhältnisses nicht rechtfertigen lassen.

#### *Artikel 40*

#### *Aufbau des Kernnetzes*

Die Verkehrsinfrastrukturen des Kernnetzes werden gemäß den einschlägigen Bestimmungen des Kapitels II aufgebaut.

*Artikel 41*  
*Knoten des Kernnetzes*

- (1) Die Knoten des Kernnetzes sind in Anhang II verzeichnet und umfassen
  - a) städtische Knoten einschließlich ihrer Häfen und Flughäfen,
  - b) Seehäfen und Binnenhäfen,
  - c) Grenzübergangsstellen zu Nachbarländern,
  - d) Schienen-Straßen-Terminals,
  - e) Passagier- und Frachtflughäfen.
- (2) Die in Anhang II Teil 2 aufgeführten Seehäfen des Kernnetzes werden, sofern dem keine physischen Zwänge entgegenstehen, bis zum 31. Dezember 2030 an die Schienen- und Straßenverkehrsinfrastrukturen und, soweit möglich, an die Binnenschifffahrtsinfrastrukturen des transeuropäischen Verkehrsnetzes angebunden.
- (3) Die in Anhang II Teil 2 aufgeführten Hauptflughäfen werden – sofern dem keine physischen Sachzwänge entgegenstehen – bis zum 31. Dezember 2050 an die Schienen- und Straßenverkehrsinfrastrukturen des transeuropäischen Verkehrsnetzes angebunden. Unter Berücksichtigung der potenziellen Verkehrsnachfrage werden diese Flughäfen – wenn möglich – in das Hochgeschwindigkeitsbahnnetz eingebunden.



# KAPITEL IV

## VERWIRKLICHUNG DES KERNNETZES

### DURCH KERNNETZKORRIDORE

#### *Artikel 42*

#### *Das Instrument der Kernnetzkorridore*

- (1) Kernnetzkorridore sind ein Instrument, das die koordinierte Verwirklichung des Kernnetzes erleichtern soll. Mit dem Ziel eines ressourcenschonenden multimodalen Verkehrs, womit durch eine verbesserte territoriale Zusammenarbeit ein Beitrag zum Zusammenhalt geleistet wird, stellen die Kernnetzkorridore vorrangig auf Folgendes ab:
  - a) Integration der verschiedenen Verkehrsträger,
  - b) Interoperabilität sowie
  - c) eine koordinierte Entwicklung der Infrastrukturen, insbesondere in grenzüberschreitenden Abschnitten und bei Engpässen.
  
- (2) Kernnetzkorridore ermöglichen es den Mitgliedstaaten, ein koordiniertes und zeitlich abgestimmtes Herangehen an Infrastrukturinvestitionen zu erreichen, damit die Kapazitäten so effizient wie möglich eingesetzt werden können. Die Kernnetzkorridore unterstützen die umfassende Einführung interoperabler Verkehrsmanagementsysteme und gegebenenfalls die Nutzung von Innovationen und neuen Technologien.

### *Artikel 43*

#### *Begriff der Kernnetzkorridore*

- (1) Kernnetzkorridore umfassen die wichtigsten Fernverkehrsflüsse im Kernnetz und dienen insbesondere dem Zweck, grenzüberschreitende Verbindungen innerhalb der Union zu verbessern.
- (2) Kernnetzkorridore sind multimodal angelegt und offen für die Einbeziehung aller durch diese Verordnung erfassten Verkehrsträger. Sie verlaufen über mindestens zwei Grenzen und erstrecken sich, wenn möglich, auf mindestens drei Verkehrsträger, gegebenenfalls auch auf Meeresautobahnen.

### *Artikel 44*

#### *Liste der Kernnetzkorridore*

- (1) Die Liste der Kernnetzkorridore ist in Teil I von Anhang I der Verordnung (EU) Nr. .../2013\* enthalten. Die Mitgliedstaaten beteiligen sich nach Maßgabe des vorliegenden Kapitels an jenen Kernnetzkorridoren.
- (2) Die Kommission stellt schematische indikative Karten der Kernnetzkorridore in einem für die Öffentlichkeit leicht zugänglichen Format zur Verfügung.

---

\* ABl.: Bitte die Nummer der Verordnung aus Dokument PE-CONS 76/13 einfügen.

*Artikel 45*

*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, ERTMS und Meeresautobahnen zu erleichtern.
- (2) Der Europäische Koordinator wird insbesondere aufgrund seiner Kenntnisse im Bereich des Verkehrs und der Finanzierung von Großprojekten und/oder 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 bzw. auf die Verwirklichung der ERTMS bzw. auf die Verwirklichung der Meeresautobahnen.

(5) Der Europäische Koordinator

- a) unterstützt die koordinierte Verwirklichung des betreffenden Kernnetzkorridors, und zwar insbesondere die rechtzeitige Umsetzung des Arbeitsplans für diesen Kernnetzkorridor;
- b) erstellt gemeinsam mit den Mitgliedstaaten den Arbeitsplan in Bezug auf den Korridor und überwacht dessen Umsetzung;
- c) stimmt sich mit dem Korridorforum in Bezug auf diesen Plan und seine Durchführung ab;
- d) berichtet den Mitgliedstaaten, der Kommission und gegebenenfalls allen anderen direkt am Ausbau des Kernnetzkorridors beteiligten Stellen über auftretende Schwierigkeiten, insbesondere dann, wenn der Ausbau eines Korridors behindert wird, um dabei zu helfen, geeignete Lösungen zu finden;
- e) erstellt für das Europäische Parlament, den Rat, die Kommission und die beteiligten Mitgliedstaaten einen jährlichen Bericht über die Fortschritte bei der Verwirklichung des Kernnetzkorridors;
- f) 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) Der Europäische Koordinator kann zusammen mit den betreffenden Mitgliedstaaten die regionalen und kommunalen Behörden, die Verkehrsbetreiber, die Verkehrsnutzer sowie die Vertreter der Zivilgesellschaft zum Arbeitsplan und zu dessen Durchführung konsultieren.
- (7) Die beteiligten Mitgliedstaaten arbeiten mit dem Europäischen Koordinator zusammen und stellen ihm die Informationen zur Verfügung, die er zur Erfüllung der in diesem Artikel festgelegten Aufgaben benötigt; hierzu gehören auch Informationen über den Ausbau der Korridore in den einschlägigen nationalen Infrastrukturplänen.
- (8) Unbeschadet des Unionsrechts und des nationalen Rechts kann die Kommission den Europäischen Koordinator bei der Bearbeitung von Anträgen auf Unionsförderung für einen ihm anvertrauten Netzwerkkorridor um Stellungnahme bitten, um die Einheitlichkeit und die Weiterentwicklung der einzelnen Korridore zu gewährleisten.
- (9) Wird der Europäische Koordinator seinem Mandat nicht in zufriedenstellender Weise und entsprechend den Anforderungen dieses Artikels gerecht, so kann die Kommission im Einvernehmen mit den betreffenden Mitgliedstaaten das Mandat jederzeit beenden. Ein neuer Europäischer Koordinator kann nach dem in Absatz 1 festgelegten Verfahren benannt werden.

*Artikel 46*

*Leitung der Kernnetzkorridore*

- (1) Für jeden Kernnetzkorridor wird der zuständige Europäische Koordinator bei der Erledigung seiner Aufgaben in Bezug auf den Arbeitsplan und dessen Durchführung von einem Sekretariat und von einem Beratungsgremium (dem Korridorforum) unterstützt. Das Korridorforum wird im Einvernehmen mit den betreffenden Mitgliedstaaten vom Europäischen Koordinator eingesetzt und geleitet. Die betreffenden Mitgliedstaaten vereinbaren die Mitgliedschaft im Korridorforum für ihren Teil des Kernnetzkorridors.
- (2) Der Koordinator kann im Einvernehmen mit den betreffenden Mitgliedstaaten Korridor-Arbeitsgruppen einsetzen, in denen er den Vorsitz führt und die sich auf Folgendes konzentrieren:
  - a) Integration der verschiedenen Verkehrsträger,
  - b) Interoperabilität,
  - c) koordinierte Entwicklung der Infrastrukturen in grenzüberschreitenden Abschnitten.

*Artikel 47*  
*Arbeitsplan*

- (1) Jeder Europäische Koordinator unterbreitet den betreffenden Mitgliedstaaten bis zum ...\* einen Arbeitsplan mit einer Analyse zum Aufbau des Korridors. Nach Billigung durch die betreffenden Mitgliedstaaten wird der Arbeitsplan informationshalber dem Europäischen Parlament, dem Rat und der Kommission übermittelt.

Der Arbeitsplan enthält insbesondere eine Beschreibung der Merkmale, der grenzüberschreitenden Abschnitte und der Ziele des Kernnetzkorridors, wobei die in den Artikeln 4 und 10 niedergelegten Ziele und Prioritäten angewandt werden. Er enthält eine Analyse, die sich auf folgende Elemente erstreckt:

- a) die Einführung interoperabler Verkehrsmanagementsysteme;
- b) 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;
- c) gegebenenfalls Maßnahmen zur Verbesserung der administrativen und technischen Kapazitäten für Konzeption, Planung, Entwurf, Vergabe, Durchführung und Überwachung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse;

---

\* ABl.: Bitte das Datum ein Jahr nach Inkrafttreten dieser Verordnung einfügen.

- d) die möglichen Auswirkungen des Klimawandels auf die Infrastrukturen sowie gegebenenfalls Vorschläge für Maßnahmen zur Erhöhung der Widerstandsfähigkeit gegenüber Klimaveränderungen;
- e) Maßnahmen zur Minderung von Treibhausgasemissionen, Lärm und gegebenenfalls anderer negativer Auswirkungen auf die Umwelt.

Der Arbeitsplan enthält Einzelangaben zur Befragung der Öffentlichkeit zwecks Unterstützung der Ausarbeitung des Korridorplans und seiner Durchführung.

Der Arbeitsplan enthält ferner eine Analyse der erforderlichen 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 betreffenden Mitgliedstaaten für die Finanzierung auf internationaler, nationaler, regionaler, lokaler und Unions-ebene vorgesehen 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) Vorbehaltlich des Artikels 1 Absatz 4 und des Artikels 54 kann die Kommission nach Billigung durch die betreffenden Mitgliedstaaten Durchführungsrechtsakte zur grenzüberschreitenden und horizontalen Dimension der Arbeitspläne für den Kernnetzkorridor erlassen.

Nach ihrem Erlass passt die Kommission die Durchführungsrechtsakte nach Billigung durch die betreffenden Mitgliedstaaten an, um den jeweils erzielten Fortschritten, etwaigen Verzögerungen oder aktualisierten nationalen Programmen Rechnung zu tragen.

Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 52 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

- (3) Der Europäische Koordinator unterstützt die Mitgliedstaaten bei der Durchführung des Arbeitsplans, insbesondere hinsichtlich
- a) der Investitionsplanung, der damit zusammenhängenden Kosten und der Fristen, die für die Verwirklichung der Kernnetzkorridore als notwendig erachtet werden;
  - b) der Festlegung von 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.

*Artikel 48*

*Zusammenarbeit mit Schienengüterverkehrskorridoren*

- (1) Zwischen den Kernnetzkorridoren und den Schienengüterverkehrskorridoren gemäß der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 wird eine angemessene Koordinierung gewährleistet, um etwaige Doppelarbeiten zu vermeiden; dies gilt insbesondere für die Festlegung des Arbeitsplans oder die Einsetzung von Arbeitsgruppen.
- (2) Die in der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 vorgesehenen Leitungsstrukturen werden von den Bestimmungen dieses Kapitels nicht berührt.

## **KAPITEL V**

### **GEMEINSAME BESTIMMUNGEN**

*Artikel 49*

*Überarbeitung und Berichterstattung*

- (1) Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission regelmäßig, umfassend und auf transparente Art und Weise über die Fortschritte bei der Durchführung der Vorhaben und die hierfür getätigten Investitionen. Dies schließt soweit wie möglich die Übermittlung der jährlichen Daten mittels des interaktiven geografischen und technischen Informationssystems für das transeuropäische Verkehrsnetz (TENtec) ein. Hierzu gehören alle einschlägigen Daten zu den Vorhaben von gemeinsamem Interesse, die Unionsmittel erhalten.

Die Kommission sorgt dafür, dass das TENtec öffentlich und leicht zugänglich ist und projektspezifische und aktualisierte Informationen zu den Formen und Beträgen der Kofinanzierung durch die Union sowie zu den Fortschritten bei jedem einzelnen Vorhaben enthält.

Die Kommission sorgt dafür, dass das TENtec keine Informationen öffentlich zugänglich macht, die in geschäftlicher Hinsicht vertraulich sind oder die ein öffentliches Beschaffungsverfahren in einem Mitgliedstaat beeinträchtigen oder ungebührlich beeinflussen könnten.

Die Kommission stellt Informationen über die nach Unionsrecht gewährte finanzielle Unterstützung bereit; dies gilt auch für die Unterstützung durch den Kohäsionsfonds, den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung und Horizont 2020 und die Unterstützung in Form von Darlehen und Finanzierungsinstrumenten der Europäischen Investitionsbank.

- (2) 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.

- (3) Alle zwei Jahre ab dem ...\* 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. Der Bericht erstreckt sich auf die Inanspruchnahme der verschiedenen in Absatz 1 aufgeführten Formen der Finanzhilfe für die verschiedenen Verkehrsträger und andere Komponenten des Kernnetzes und des Gesamtnetzes in jedem Mitgliedstaat.

In dem Bericht wird ferner der Aufbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes analysiert. Des Weiteren wird darin dargelegt, wie die Kommission alle Formen der Finanzhilfe koordiniert, um eine kohärente Anwendung der Leitlinien im Einklang mit ihren Zielen und Prioritäten zu unterstützen.

- (4) Vorbehaltlich des Artikels 172 Absatz 2 AEUV wird der Kommission die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 53 dieser Verordnung delegierte Rechtsakte zur Anpassung der Anhänge I und II zu erlassen, um möglichen Änderungen Rechnung zu tragen, die sich aus den in den Artikeln 14, 20, 24 und 27 dieser Verordnung festgelegten Volumenschwellen ergeben. Bei der Anpassung der Anhänge
- 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;

---

\* ABl.: Bitte das Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung einfügen.

- 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.

Die Grundlage für die Anpassungen gemäß den Buchstaben a und b sind die neuesten Statistiken, die von Eurostat – oder falls diese Statistiken nicht verfügbar sind, von den nationalen statistischen Ämtern der Mitgliedstaaten – veröffentlicht wurden. Die Anpassungen nach Buchstabe c beruhen auf den Informationen der betreffenden Mitgliedstaaten gemäß Absatz 1.

- (5) 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 gemäß Absatz 4 dieses Artikels erlassene delegierte Rechtsakt in Kraft tritt.

Vorhaben von gemeinsamem Interesse in Bezug auf Infrastrukturen, die aus dem trans-europäischen Verkehrsnetz ausgeschlossen werden, kommen ab dem Tag nicht mehr für eine Förderung in Betracht, an dem der gemäß Absatz 4 dieses Artikels erlassene delegierte Rechtsakt in Kraft tritt. Finanzierungs- oder Finanzhilfebeschlüsse, die vor diesem Zeitpunkt erlassen wurden, bleiben vom Ende der Förderfähigkeit unberührt.

- (6) Vorbehaltlich des Artikels 172 Absatz 2 AEUV wird der Kommission die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 53 dieser Verordnung delegierte Rechtsakte zur Anpassung des Anhangs III zu erlassen, mit denen Übersichtskarten benachbarter Länder auf der Grundlage von Vereinbarungen auf hoher Ebene über Verkehrsinfrastrukturnetze zwischen der Union und den betreffenden benachbarten Ländern aufgenommen oder angepasst werden.

#### *Artikel 50*

##### *Einbindung öffentlicher und privater Beteiligter*

- (1) Vorhaben von gemeinsamem Interesse beziehen sich auf alle unmittelbar betroffenen Beteiligten. Das können andere Einheiten als die Mitgliedstaaten wie etwa regionale und lokale Behörden, Infrastrukturmanager und -nutzer sowie die Wirtschaft und die Zivilgesellschaft sein.
- (2) Die nationalen Verfahren in Bezug auf die regionalen und lokalen Behörden sowie die Zivilgesellschaft, die von einem Vorhaben von gemeinsamem Interesse betroffen sind, sind gegebenenfalls in der Planungs- und Bauphase eines Vorhabens einzuhalten. Die Kommission fördert den Austausch bewährter Verfahren in dieser Hinsicht.

- (3) Die in Absatz 1 genannten Beteiligten können im Rahmen ihrer Zuständigkeit zusätzlich zur Fazilität "Connecting Europe" und zum Kohäsionsfonds auch andere spezifische europäische Programme nutzen, insbesondere diejenigen zur Unterstützung der regionalen Entwicklung, der europäischen territorialen Zusammenarbeit, von Forschung und Innovation oder von Umwelt- und Klimaschutzmaßnahmen. Dadurch können diese Beteiligten zur Erreichung der Ziele dieser Verordnung beitragen und ferner speziell Folgendes stärken:
- a) die Verbesserung der regionalen Mobilität und dadurch die Förderung des Zugangs aller Regionen der Union zum transeuropäischen Verkehrsnetz;
  - b) die Förderung grenzüberschreitender Vorhaben;
  - c) die Einbeziehung der städtischen Knoten in das transeuropäische Verkehrsnetz (einschließlich der Förderung einer nachhaltigen städtischen Mobilität);
  - d) die Förderung nachhaltiger Verkehrslösungen wie die verbesserte Zugänglichkeit im öffentlichen Verkehr, Telematikanwendungen, intermodale Terminals/multimodale Transportketten, CO<sub>2</sub>-arme und andere innovative Verkehrslösungen sowie ökologische Verbesserungen;
  - e) die Verbesserung der Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Beteiligten.

### *Artikel 51*

#### *Grundprinzipien für die Bewertung der sozioökonomischen Kosten-Nutzen-Analyse und des europäischen Mehrwerts*

Unter Berücksichtigung der Ziele nach Artikel 4 veröffentlicht die Kommission die Grundprinzipien, die sie bei der Bewertung der sozioökonomische Kosten-Nutzen-Analyse und der Analyse des europäischen Mehrwerts im Zusammenhang mit Vorhaben von gemeinsamem Interesse, für die eine Unionsfinanzierung angestrebt wird, heranzieht.

### *Artikel 52*

#### *Ausschussverfahren*

- (1) Die Kommission wird von einem Ausschuss unterstützt. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.
- (2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011. Gibt der Ausschuss keine Stellungnahme ab, so erlässt die Kommission den Entwurf des Durchführungsrechtsakts nicht und Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 findet Anwendung.



*Artikel 53*  
*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 49 Absätze 4 und 6 wird der Kommission für einen Zeitraum von 5 Jahren ab dem ...\* übertragen. Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.
- (3) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 49 Absätze 4 und 6 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.

---

\* ABl.: Bitte das Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung einfügen.

- (5) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 49 Absätze 4 und 6 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 54*  
*Überprüfung*

- (1) Bis zum 31. Dezember 2023 überprüft die Kommission soweit geboten nach Konsultation der Mitgliedstaaten und mit Unterstützung der Europäischen Koordinatoren die Verwirklichung des Kernnetzes; dabei bewertet sie
- a) die Einhaltung der Bestimmungen dieser Verordnung,
  - b) die Fortschritte bei der Durchführung dieser Verordnung,
  - c) die Veränderungen der Personen- und Güterverkehrsströme,
  - d) die Entwicklungen bei den Investitionen in die nationale Verkehrsinfrastruktur,
  - e) den Bedarf an Änderungen dieser Verordnung.

Bei dieser Evaluierung werden unter anderem auch die Auswirkungen der sich weiterentwickelnden Verkehrsstrukturen und der einschlägigen Entwicklungen bei den Plänen für Infrastrukturinvestitionen berücksichtigt.

Zusätzlich zu dieser Überprüfung bewertet die Kommission in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten, ob neue Abschnitte, wie beispielsweise bestimmte frühere vorrangige Vorhaben grenzüberschreitender Art, die in dem Beschluss Nr. 661/2010/EU aufgeführt sind, in das Kernnetz aufgenommen werden sollten. Die Kommission legt gegebenenfalls einen Gesetzgebungsvorschlag vor.

- (2) Bei der Durchführung dieser Überprüfung bewertet die Kommission, ob das in dieser Verordnung vorgesehene Kernnetz, die Anforderungen des Kapitels III bis zum Jahr 2030 erfüllen wird; 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.

Für diesen Vorschlag kann die Kommission auch den Termin für die Fertigstellung des Gesamtnetzes nach Artikel 9 Absatz 2 angeben.

*Artikel 55*  
*Einheitliche Anlaufstelle*

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

*Artikel 56*  
*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 57*  
*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 58*  
*Übergangsbestimmungen*

- (1) Auf den Beschluss Nr. 661/2010/EU gestützte Finanzierungsentscheidungen, die nach der Verordnung (EG) Nr. 680/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>1</sup> erlassen wurden und die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der vorliegenden Verordnung bereits in Durchführung begriffen sind, unterliegen weiterhin dem Beschluss Nr. 661/2010/EU in der vor dem ... \* geltenden Fassung.
- (2) Bezugnahmen auf in Anhang III des Beschlusses Nr. 661/2010/EU aufgeführte vorrangige Vorhaben gelten als Bezugnahmen auf das Kernnetz im Sinne der vorliegenden Verordnung.

*Artikel 59*  
*Aufhebung*

Der Beschluss Nr. 661/2010/EU wird aufgehoben; hiervon bleiben Artikel 58 der vorliegenden Verordnung und Artikel 7 Absatz 2 Buchstabe d der Verordnung (EU) Nr. .../2013<sup>\*\*</sup> unberührt.

---

<sup>1</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).

\* ABl.: Bitte das Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung einfügen.

\*\* ABl.: Bitte die Nummer der Verordnung in Dokument PE-CONS 76/13 einfügen.

*Artikel 60*  
*Inkrafttreten*

Diese Verordnung tritt am 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 ... am ...

*Im Namen des Europäischen Parlaments*  
*Der Präsident*

*Im Namen des Rates*  
*Der Präsident*

---