



Rat der
Europäischen Union

026339/EU XXVI. GP
Eingelangt am 14/06/18

Brüssel, den 14. Juni 2018
(OR. en)

Interinstitutionelles Dossier:
2018/0228 (COD)

9951/18
ADD 3

TRANS 257
FIN 456
CADREFIN 87
POLGEN 83
REGIO 40
ENER 229
TELECOM 175
COMPET 436
MI 448
ECO 49
CODEC 1023

VORSCHLAG

Absender: Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag des Generalsekretärs der Europäischen Kommission

Eingangsdatum: 7. Juni 2018

Empfänger: Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union

Nr. Komm.dok.: COM(2018) 438 final

Betr.: ANHANG des Vorschlags für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung der Fazilität „Connecting Europe“ und zur Aufhebung der Verordnungen (EU) Nr. 1316/2013 und (EU) 283/2014

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument COM(2018) 438 final.

Anl.: COM(2018) 438 final

Brüssel, den 6.6.2018
COM(2018) 438 final

ANNEX

ANHANG

des

**Vorschlags für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates
zur Schaffung der Fazilität „Connecting Europe“ und zur Aufhebung der
Verordnungen (EU) Nr. 1316/2013 und (EU) 283/2014**

{SEC(2018) 292 final} - {SWD(2018) 312 final} - {SWD(2018) 313 final}

ANHANG

TEIL I – INDIKATOREN

Das Programm wird anhand einer Reihe von Indikatoren, die erfassen, inwieweit das allgemeine Ziel und die spezifischen Ziele des Programms verwirklicht wurden, genau überwacht, auch um die Verwaltungslasten und -kosten möglichst gering zu halten. Zu diesem Zweck werden Angaben zu folgenden Indikatoren erhoben:

Sektoren	Spezifische Ziele	Indikatoren
Verkehr	Effiziente und miteinander verbundene Netze und Infrastrukturen für eine intelligente, nachhaltige, inklusive, sichere und geschützte Mobilität	Zahl der grenzüberschreitenden Verbindungen und der fehlenden Verbindungen, auf die sich die CEF-Unterstützung bezieht (auch Maßnahmen für städtische Knoten, Seehäfen, Binnenhäfen und Schienen-Straßen-Terminals des TEN-V-Kernnetzes)
		Zahl der von der CEF unterstützten Maßnahmen zur Digitalisierung des Verkehrs
		Zahl der mit CEF-Unterstützung aufgebauten oder aufgerüsteten Versorgungsstellen für alternative Kraftstoffe
		Zahl der von der CEF unterstützten Maßnahmen zur Verkehrssicherheit
	Anpassung an die Anforderungen der militärischen Mobilität	Zahl der Verkehrsinfrastrukturkomponenten, die an die Anforderungen der militärischen Mobilität angepasst sind
Energie	Beitrag zur Verbundfähigkeit und Integration der Märkte	Zahl der CEF-Maßnahmen für Projekte zur Zusammenschaltung der Netze von Mitgliedstaaten und zur Beseitigung interner Hindernisse
	Energieversorgungssicherheit	Zahl der CEF-Maßnahmen für Projekte zur Gewährleistung eines widerstandsfähigen Gasnetzes
		Zahl der CEF-Maßnahmen für die intelligentere Gestaltung und Digitalisierung der Energienetze und die Erhöhung der Energiespeicherkapazitäten
	Nachhaltige Entwicklung durch Ermöglichung der Dekarbonisierung	Zahl der CEF-Maßnahmen für Projekte, die einen größeren Anteil erneuerbarer Energien in den Energiesystemen ermöglichen
		Zahl der CEF-Maßnahmen, die zur grenzübergreifenden Zusammenarbeit im

		Bereich der erneuerbaren Energien beitragen
Digitales	Beitrag zum Auf- und Ausbau digitaler Vernetzungsinfrastrukturen in der gesamten Europäischen Union	Neue Anschlüsse an Netze mit sehr hoher Kapazität für sozioökonomische Schwerpunkte und sehr hochwertige drahtlose Internetanbindungen für Kommunen
		Zahl der CEF-Maßnahmen, die eine 5G-Netzanbindung entlang der Verkehrswege ermöglichen
		Zahl der CEF-Maßnahmen, die neue Anschlüsse an Netze mit sehr hoher Kapazität für Privathaushalte ermöglichen
		Zahl der CEF-Maßnahmen, die zur Digitalisierung des Energie- und Verkehrssektors beitragen

TEIL II: INDIKATIVE PROZENTSÄTZE FÜR DEN VERKEHRSSSEKTOR

Die in Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe a Ziffern i und ii genannten Haushaltsmittel werden wie folgt aufgeteilt:

- 60 % für die in Artikel 9 Absatz 2 Buchstabe a aufgeführten Maßnahmen: „Maßnahmen in Bezug auf effiziente und miteinander verbundene Netze“;
- 40 % für die in Artikel 9 Absatz 2 Buchstabe b aufgeführten Maßnahmen: „Maßnahmen für eine intelligente, nachhaltige, inklusive, sichere und geschützte Mobilität“.

Bei den in Artikel 9 Absatz 2 Buchstabe a aufgeführten Maßnahmen sollten 75 % der Haushaltsmittel für Maßnahmen zu den Kernnetzkorridoren, 10 % für Maßnahmen zum Kernnetz außerhalb der Kernnetzkorridore und 15 % für Maßnahmen zum Gesamtnetz zugewiesen werden.

TEIL III: VERKEHRSKERNNETZKORRIDORE UND VORERMITTELTE ABSCHNITTE; VORERMITTELTE ABSCHNITTE IM GESAMTNETZ

1. Kernnetzkorridore und vorermittelte Abschnitte

Kernnetzkorridor „Atlantik“	
Strecke	Gijón – León – Valladolid A Coruña – Vigo – Orense – León – Zaragoza – Pamplona/Logroño – Bilbao Tenerife/Gran Canaria – Huelva/Sanlúcar de Barrameda – Sevilla – Córdoba Algeciras – Bobadilla – Madrid

	<p>Sines/Lisboa – Madrid – Valladolid</p> <p>Lisboa – Aveiro – Leixões/Porto – Douro (Fluss)</p> <p>Aveiro – Valladolid – Vitoria-Gasteiz – Bergara – Bilbao/Bordeaux – Tours – Paris – Le Havre/Metz – Mannheim/Strasbourg</p> <p>Saint Nazaire – Nantes – Tours</p>		
Vorermittelte Abschnitte	Grenzüber-schreitend	Evora – Merida	Eisenbahn
		Vitoria-Gasteiz – San Sebastián – Bayonne – Bordeaux	
		Aveiro – Salamanca	
	Douro (Via Navegável do Douro)	Binnenwasserstraßen	

Kernnetzkorridor „Ostsee – Adria“			
Strecke	<p>Gdynia – Gdańsk – Katowice/Ślasków</p> <p>Gdańsk – Warszawa – Katowice</p> <p>Katowice – Ostrava – Brno – Wien</p> <p>Szczecin/Świnoujście – Poznań – Wrocław – Ostrava</p> <p>Katowice – Žilina – Bratislava – Wien</p> <p>Wien – Graz – Villach – Udine – Trieste</p> <p>Udine – Venezia – Padova – Bologna – Ravenna – Ancona</p> <p>Graz – Maribor – Ljubljana – Koper/Trieste</p>		
Vorermittelte Abschnitte	Grenzüber-schreitend	<p>Katowice – Ostrava</p> <p>Katowice – Žilina</p> <p>Opole – Ostrava</p> <p>Bratislava – Wien</p> <p>Graz – Maribor</p> <p>Trieste – Divača</p>	Eisenbahn
		<p>Katowice – Žilina</p> <p>Brno – Wien</p>	Straße
	Verbindungs-lücke	<p>Gloggnitz – Mürzzuschlag: Semmering-Basistunnel</p> <p>Graz – Klagenfurt: Koralm-Bahnstrecke und -tunnel</p>	Eisenbahn

		Koper – Divača	
--	--	----------------	--

Kernnetzkorridor „Mittelmeer“			
Strecke	Algeciras – Bobadilla – Madrid – Zaragoza – Tarragona Sevilla – Bobadilla – Murcia Cartagena – Murcia – Valencia – Tarragona/Palma de Mallorca – Barcelona Tarragona – Barcelona – Perpignan – Marseille – Genova/Lyon – Torino – Novara – Milano – Bologna/Verona – Padova – Venezia – Ravenna/Trieste/Koper – Ljubljana – Budapest Ljubljana/Rijeka – Zagreb – Budapest – Grenze UA		
Vorermittelte Abschnitte	Grenzüber-schreitend	Lyon – Torino: Basistunnel und Anschlussstrecken	Eisenbahn
		Nice – Ventimiglia	
		Trieste – Divača	
		Ljubljana – Zagreb	
		Zagreb – Budapest	
		Budapest – Miskolc – Grenze UA	
	Lendava – Letenye		Straße
		Vásárosnamény – Grenze UA	
Verbindungs-lücke	Perpignan – Montpellier	Eisenbahn	
	Koper – Divača		
	Rijeka – Zagreb		
	Milano – Cremona – Mantova – Porto Levante/Venezia – Ravenna/Trieste	Binnenwasserstraßen	

Kernnetzkorridor „Nordsee – Ostsee“	
Strecke	Luleå – Helsinki – Tallinn – Riga Ventspils – Riga Riga – Kaunas Klaipeda – Kaunas – Vilnius

	<p>Kaunas – Warszawa</p> <p>Grenze BY – Warszawa – Łódź – Poznań – Frankfurt/Oder – Berlin – Hamburg – Kiel</p> <p>Łódź – Katowice/Wrocław</p> <p>Katowice – Wrocław – Falkenberg – Magdeburg</p> <p>Szczecin/Świnoujście – Berlin – Magdeburg – Braunschweig – Hannover</p> <p>Hannover – Bremen – Bremerhaven/Wilhelmshaven</p> <p>Hannover – Osnabrück – Hengelo – Almelo – Deventer – Utrecht</p> <p>Utrecht – Amsterdam</p> <p>Utrecht – Rotterdam – Antwerpen</p> <p>Hannover – Köln – Antwerpen</p>		
Vorermittelte Abschnitte	Grenzüber-schreitend	Tallinn – Rīga – Kaunas – Warszawa: neue bezüglich UIC-Lichttraumprofil vollständig interoperable Rail-Baltica-Strecke	Eisenbahn
		Świnoujście/Szczecin – Berlin	Eisenbahn/ Binnenwasser-straßen
		Via-Baltica-Korridor EE–LV–LT–PL	Straße
	Verbindungs-lücke	Kaunas – Vilnius	Eisenbahn
		Warszawa/Idzikowice – Poznań/Wrocław, mit Anschlüssen an die geplante Hauptverkehrsdrehscheibe	
		Kiel-Kanal	Binnenwasser-straßen
		Berlin – Magdeburg – Hannover; Mittellandkanal; westdeutsche Kanäle	
		Rhein, Waal	
		Noordzeekanaal, IJssel, Twentekanaal	

Kernnetzkorridor „Nordsee – Mittelmeer“	
Strecke	<p>Belfast – Dublin – Shannon Foynes/Cork</p> <p>Glasgow/Edinburgh – Liverpool/Manchester – Birmingham</p> <p>Birmingham – Felixstowe/London/Southampton</p> <p>London – Lille – Brussel/Bruxelles</p> <p>Amsterdam – Rotterdam – Antwerpen – Brussel/Bruxelles – Luxembourg</p>

	Luxembourg – Metz – Dijon – Macon – Lyon – Marseille Luxembourg – Metz – Strasbourg – Basel Antwerpen/Zeebrugge – Gent – Dunkerque/Lille – Paris		
Vorermittelte Abschnitte	Grenzüber-schreitend	Brussel/Bruxelles – Luxembourg – Strasbourg	Eisenbahn
		Terneuzen – Gent	Binnenwasserstraßen
		Seine-Escaut-Netz und zugehörige Seine-, Escaut- und Meuse-Flusseinzugsgebiete	
		Rhein-Schelde-Korridor	
	Verbindungs-lücke	Albertkanaal/Kanal Bocholt–Herentals	Binnenwasserstraßen
	Dunkerque – Lille		

Kernnetzkorridor „Orient/Östliches Mittelmeer“			
Strecke	Hamburg – Berlin Rostock – Berlin – Dresden Bremerhaven/Wilhelmshaven – Magdeburg – Dresden Dresden – Ústí nad Labem – Melnik/Praha – Lysá nad Labem/Poříčany – Kolin Kolin – Pardubice – Brno – Wien/Bratislava – Budapest – Arad – Timișoara – Craiova – Calafat – Vidin – Sofia Sofia – Plovdiv – Burgas Plovdiv – Grenze TR – Alexandroupoli – Kavala – Thessaloniki – Ioannina – Kakavia/Igoumenitsa Grenze FYROM – Thessaloniki Sofia – Thessaloniki – Athina – Piraeus/Ikonio – Heraklion – Lemesos (Vasiliko) – Lefkosia Athina – Patras/Igoumenitsa		
Vorermittelte Abschnitte	Grenzüber-schreitend	Dresden – Praha	Eisenbahn
		Wien/Bratislava – Budapest	
		Békéscsaba – Arad	
		Calafat – Vidin – Sofia – Thessaloniki	
		Grenze TR – Alexandroupoli	

		Grenze FYROM – Thessaloniki	
		Ioannina – Kakavia (Grenze AL)	Straße
		Hamburg – Dresden – Praha – Pardubice	Binnenwasserstraßen
	Verbindungs-lücke	Thessaloniki – Kavala	Eisenbahn

Kernnetzkorridor „Rhein – Alpen“			
Strecke	Genova – Milano – Lugano – Basel Genova – Novara – Brig – Bern – Basel – Karlsruhe – Mannheim – Mainz – Koblenz – Köln Köln – Düsseldorf – Duisburg – Nijmegen/Arnhem – Utrecht – Amsterdam Nijmegen – Rotterdam – Vlissingen Köln – Liège – Bruxelles/Brussel – Gent Liège – Antwerpen – Gent – Zeebrugge		
Vorermittelte Abschnitte	Grenzüber-schreitend	Zevenaar – Emmerich – Oberhausen	Eisenbahn
		Karlsruhe – Basel	
		Milano/Novara – Grenze CH	
	Basel – Antwerpen/Rotterdam – Amsterdam	Binnenwasserstraßen	
	Verbindungs-lücke	Genova – Tortona/Novi Ligure	Eisenbahn

Kernnetzkorridor „Rhein – Donau“	
Strecke	Strasbourg – Stuttgart – München – Wels/Linz Strasbourg – Mannheim – Frankfurt – Würzburg – Nürnberg – Regensburg – Passau – Wels/Linz München/Nürnberg – Praha – Ostrava/Přerov – Žilina – Košice – Grenze UA Wels/Linz – Wien – Bratislava – Budapest – Vukovar Wien/Bratislava – Budapest – Arad – Braşov/Craiova – Bucureşti – Constanta – Sulina

Vorermittelte Abschnitte	Grenzüber-schreitend	München – Praha	Eisenbahn
		Nürnberg – Plzeň	
		München – Mühldorf – Freilassing – Salzburg	
		Strasbourg – Kehl – Appenweier	
		Hranice – Žilina	
		Wien – Bratislava/Budapest	
		Bratislava – Budapest	
		Békéscsaba – Arad	
	Donau (Kehlheim – Constanța/Midia/Sulina) und zugehörige Sava- und Tisza-Flusseinzugsgebiete	Binnenwasserstraßen	
		Zlín – Žilina	Straße
	Verbindungs-lücke	Stuttgart – Ulm	Eisenbahn
		Salzburg – Linz	
		Arad – Craiova	
		București – Constanța	

Kernnetzkorridor „Skandinavien – Mittelmeer“	
Strecke	<p>Grenze RU – Hamina/Kotka – Helsinki – Turku/Naantali – Stockholm – Örebro – Malmö</p> <p>Narvik/Oulu – Luleå – Umeå – Stockholm</p> <p>Oslo – Göteborg – Malmö – Trelleborg</p> <p>Malmö – København – Fredericia – Aarhus – Aalborg – Hirtshals/Frederikshavn</p> <p>København – Kolding/Lübeck – Hamburg – Hannover</p> <p>Bremerhaven – Bremen – Hannover – Nürnberg</p> <p>Rostock – Berlin – Leipzig – München</p> <p>Nürnberg – München – Innsbruck – Verona – Bologna – Ancona/Firenze</p> <p>Livorno/La Spezia – Firenze – Roma – Napoli – Bari – Taranto – Valletta</p> <p>Napoli – Gioia Tauro – Palermo/Augusta – Valletta</p>

Vorermittelte Abschnitte	Grenzüber-schreitend	Grenze RU – Helsinki	Eisenbahn
		København – Hamburg: Anschlussstrecken zur festen Fehmarnbelt-Querung	
		München – Wörgl – Innsbruck – Fortezza – Bolzano – Trento – Verona: Brenner-Basistunnel und seine Anschlussstrecken	
		København – Hamburg: feste Fehmarnbelt-Querung	Eisenbahn/ Straße

2. Vorermittelte Abschnitte im Gesamtnetz

Zu den in Artikel 9 Absatz 2 Buchstabe a Ziffer ii dieser Verordnung genannten grenzüberschreitenden Abschnitten des Gesamtnetzes gehören insbesondere folgende Abschnitte:

Dublin – Strabane – Letterkenny	Straße
Pau – Huesca	Eisenbahn
Lyon – Grenze CH	Eisenbahn
Athus – Mont-Saint-Martin	Eisenbahn
Antwerpen – Duisburg	Eisenbahn
Mons – Valenciennes	Eisenbahn
Gent – Terneuzen	Eisenbahn
Heerlen – Aachen	Eisenbahn
Groningen – Bremen	Eisenbahn
Stuttgart – Grenze CH	Eisenbahn
Berlin – Rzepin/Horka – Wrocław	Eisenbahn
Prag – Linz	Eisenbahn
Villach – Ljubljana	Eisenbahn
Pivka – Rijeka	Eisenbahn
Plzeň – České Budějovice – Wien	Eisenbahn
Wien – Győr	Eisenbahn
Graz – Győr	Eisenbahn

Neumarkt-Kalham – Mühldorf	Eisenbahn
Bernsteinkorridor PL–SK–HU	Eisenbahn
Via-Carpathia-Korridor Grenze BY/UA–PL–SK–HU–RO	Straße
Budpaest – Osijek – Svilaj (Grenze BiH)	Straße
Faro – Huelva	Eisenbahn
Porto – Vigo	Eisenbahn
Giurgiu – Varna/Bourgas	Eisenbahn
Svilengrad – Pithio	Eisenbahn

TEIL IV: GRENZÜBERSCHREITENDE PROJEKTE IM BEREICH DER ERNEUERBAREN ENERGIEN

1. Ziel grenzüberschreitender Projekte im Bereich der erneuerbaren Energien

Grenzüberschreitende Projekte im Bereich der erneuerbaren Energien sollen die grenzübergreifende Zusammenarbeit zwischen Mitgliedstaaten bei der Planung, Entwicklung und kosteneffizienten Nutzung erneuerbarer Energiequellen fördern.

2. Allgemeine Kriterien

Um als grenzüberschreitendes Projekt im Bereich der erneuerbaren Energien in Betracht zu kommen, muss ein Projekt alle folgenden Voraussetzungen erfüllen:

- a) es ist in einem Kooperationsabkommen oder einer anderen Art von Vereinbarung zwischen Mitgliedstaaten und/oder zwischen Mitgliedstaaten und Drittländern gemäß Artikel 6, 7, 9 oder 11 der Richtlinie 2009/28/EG vorgesehen;
- b) es bewirkt Kosteneinsparungen bei der Einführung erneuerbarer Energien und/oder Vorteile im Hinblick auf die Systemintegration, Versorgungssicherheit oder Innovation im Vergleich zu einem ähnlichen, von einem der beteiligten Mitgliedstaaten allein durchgeführten Projekt;
- c) der potenzielle Gesamtnutzen der Zusammenarbeit übersteigt – auch langfristig – deren Kosten, nachgewiesen anhand einer Kosten-Nutzen-Analyse gemäß Nummer 3 unter Anwendung der in Artikel [7] genannten Methode.

3. Kosten-Nutzen-Analyse

In der in Nummer 2 Buchstabe c genannten Kosten-Nutzen-Analyse muss für alle beteiligten Mitgliedstaaten oder Drittländer die Wirkung in Bezug auf folgende Aspekte berücksichtigt werden:

- a) Stromerzeugungskosten,
- b) Systemintegrationskosten,
- c) Unterstützungskosten,
- d) Treibhausgasemissionen,

- e) Versorgungssicherheit,
- f) Luftverschmutzung und sonstige lokale Verschmutzung,
- g) Innovation.

4. Verfahren

Projekträger, einschließlich Mitgliedstaaten, die potenziell für die Auswahl als grenzüberschreitendes Projekt im Bereich der erneuerbaren Energien im Rahmen eines Kooperationsabkommen oder einer anderen Art von Vereinbarung zwischen Mitgliedstaaten und/oder zwischen Mitgliedstaaten und Drittländern gemäß Artikel 6, 7, 9 oder 11 der Richtlinie 2009/28/EG in Betracht kommen und den Status eines grenzüberschreitenden Projekts im Bereich der erneuerbaren Energien begehren, stellen hierzu bei der Kommission einen Antrag auf Auswahl als grenzüberschreitendes Projekt im Bereich der erneuerbaren Energien. Der Antrag enthält die einschlägigen Informationen, damit die Kommission das Projekt anhand der in den Nummern 2 und 3 festgelegten Kriterien nach den in Artikel 7 genannten Methoden bewerten kann.

Die Kommission sorgt dafür, dass Projekträger mindestens einmal jährlich den Status eines grenzüberschreitenden Projekts im Bereich der erneuerbaren Energien beantragen können.

Die Kommission führt angemessene Konsultationen in Bezug auf die Liste der Projekte durch, für die der Status eines grenzüberschreitenden Projekts im Bereich der erneuerbaren Energien beantragt wurde.

Die Kommission bewertet die Anträge anhand der in den Nummern 2 und 3 festgelegten Kriterien.

Bei der Auswahl der grenzüberschreitenden Projekte im Bereich der erneuerbaren Energien strebt die Kommission eine überschaubare Gesamtzahl an. Bei der Ermittlung grenzüberschreitender Projekte im Bereich der erneuerbaren Energien bemüht sich die Kommission um geografische Ausgewogenheit. An der Ermittlung von Projekten können regionale Zusammenschlüsse beteiligt werden.

Ein Projekt wird nicht als grenzüberschreitendes Projekt im Bereich der erneuerbaren Energien ausgewählt oder verliert diesen Status, wenn seine Bewertung auf falschen Angaben beruht, die für die Bewertung ausschlaggebend waren, oder wenn das Projekt gegen Unionsrecht verstößt.

Die Kommission veröffentlicht die Liste der ausgewählten grenzüberschreitenden Projekte im Bereich der erneuerbaren Energien auf ihrer Website.

TEIL V – DIGITALE VERNETZUNGSINFRASTRUKTURPROJEKTE VON GEMEINSAMEM INTERESSE

1. Gigabit-Anbindung für sozioökonomische Schwerpunkte

Die Maßnahmen haben Priorität unter Berücksichtigung der Funktion der sozioökonomischen Schwerpunkte, der Bedeutung der digitalen Dienste und Anwendungen, die durch die Netzanbindung ermöglicht werden, und des potenziellen sozioökonomischen Nutzens für Bürger, Unternehmen und Kommunen, einschließlich möglicher positiver Folgewirkungen auf die Netzanbindung. Die verfügbaren Haushaltsmittel werden geografisch ausgewogen unter den Mitgliedstaaten aufgeteilt.

Priorität haben Maßnahmen, die zu Folgendem beitragen:

- Die Gigabit-Anbindung von Krankenhäusern und Gesundheitszentren im Einklang mit den Bemühungen zur Digitalisierung des Gesundheitswesens, um das Wohlergehen der EU-Bürger zu verbessern und die Art und Weise zu ändern, wie Gesundheits- und Pflegedienste für die Patienten erbracht werden¹.
- Gigabit-Anbindung von Bildungs- und Forschungszentren im Rahmen der Bemühungen, digitale Klüfte zu überwinden, Innovation in den Bildungssystemen zu fördern, Lernergebnisse zu verbessern, die Chancengerechtigkeit zu erhöhen und die Lerneffizienz zu steigern².

2. Drahtlose Internetanbindung in Kommunen

Maßnahmen zur Bereitstellung einer kostenlosen und diskriminierungsfreien lokalen drahtlosen Internetanbindung in Zentren des lokalen öffentlichen Lebens, auch an öffentlich zugänglichen Orten im Freien, die eine wichtige Rolle im öffentlichen Leben von Kommunen spielen, müssen für eine Förderung folgende Voraussetzungen erfüllen:

- sie werden von einer öffentlichen Stelle im Sinne des folgenden Absatzes durchgeführt, die in der Lage ist, die Einrichtung lokaler drahtloser Zugangspunkte an öffentlichen Orten in geschlossenen Räumen und im Freien zu planen und zu beaufsichtigen und die Finanzierung der Betriebskosten für mindestens drei Jahre sicherzustellen;
- sie basieren auf digitalen Netzen mit sehr hoher Kapazität, die den Benutzern ein sehr hochwertiges Interneterlebnis ermöglichen;
- sie sind kostenlos, diskriminierungsfrei, einfach zugänglich und gesichert und beruhen auf der neuesten und besten verfügbaren Technik, mit der den Nutzern eine Hochgeschwindigkeitsanbindung zur Verfügung gestellt werden kann, und
- sie ermöglichen den Zugang zu innovativen digitalen Diensten;
- sie verwenden die von der Kommission bereitzustellende gemeinsame visuelle Identität und sind mit den zugehörigen Online-Instrumenten verlinkt;
- sie gehen mit der Verpflichtung einher, die erforderliche Ausrüstung und/oder damit verbundene Installationsdienste nach geltendem Recht zu beschaffen, damit der Wettbewerb durch die Projekte nicht über Gebühr verzerrt wird.

Finanzielle Unterstützung steht denjenigen öffentlichen Stellen im Sinne der Begriffsbestimmung des Artikels 3 Nummer 1 der Richtlinie (EU) 2016/2102 des Europäischen Parlaments und des Rates³ zur Verfügung, die kostenlose und diskriminierungsfreie lokale drahtlose Zugangspunkte einrichten, an denen sie im Einklang mit dem einzelstaatlichen Recht kostenlos eine lokale drahtlose Internetanbindung bereitstellen.

¹ Siehe auch die Mitteilung der Kommission über die Ermöglichung der digitalen Umgestaltung der Gesundheitsversorgung und Pflege im digitalen Binnenmarkt, die aufgeklärte Mitwirkung der Bürger und den Aufbau einer gesünderen Gesellschaft, COM(2018) 233 final.

² Siehe auch die Mitteilung der Kommission zum Aktionsplan für digitale Bildung, COM(2018) 22 final.

³ Richtlinie (EU) 2016/2102 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Oktober 2016 über den barrierefreien Zugang zu den Websites und mobilen Anwendungen öffentlicher Stellen (ABl. L 327 vom 2.12.2016, S. 1).

Geförderte Maßnahmen dürfen sich nicht mit bestehenden kostenlosen privaten oder öffentlichen Angeboten mit ähnlichen Eigenschaften (einschließlich Qualität) in demselben öffentlichen Raum überschneiden.

Die verfügbaren Haushaltsmittel werden geografisch ausgewogen unter den Mitgliedstaaten aufgeteilt.

Soweit zutreffend wird die Koordinierung und Kohärenz mit den CEF-Maßnahmen gewährleistet, die dem Anschluss sozioökonomischer Schwerpunkte an Netze mit sehr hoher Kapazität dienen und deren Gigabit-Netzanbindung ermöglichen können.

3. Indikative Liste der förderfähigen 5G-Korridore

Im Einklang mit den von der Kommission dargelegten Zielen der Gigabit-Gesellschaft, wonach wichtige Landverkehrswege bis 2025 unterbrechungsfrei von 5G-Netzen abgedeckt werden sollen⁴, beinhalten die Maßnahmen zum Aufbau einer unterbrechungsfreien Netzabdeckung mit 5G-Systemen nach Artikel 9 Absatz 4 Buchstabe c in einem ersten Schritt Maßnahmen für CAM⁵-Versuche in den grenzüberschreitenden Abschnitten und in einem zweiten Schritt auch Maßnahmen für eine breiter angelegte CAM-Einführung in größeren Abschnitten entlang den Korridoren, wie in der nachstehenden Tabelle (indikative Liste) angegeben. Die TEN-V-Korridore dienen hierzu als Grundlage, doch die 5G-Einführung ist nicht unbedingt auf diese Korridore beschränkt⁶.

Kernnetzkorridor „Atlantik“	
Grenzüberschreitende Abschnitte für CAM-Versuche	Porto–Vigo und Merida–Evora
Größerer Abschnitt für eine breiter angelegte CAM-Einführung	Metz – Paris – Bordeaux – Bilbao – Vigo – Porto – Lissabon Bilbao – Madrid – Lissabon
Kernnetzkorridor „Ostsee – Adria“	
Grenzüberschreitende Abschnitte für CAM-Versuche	–
Größerer Abschnitt für eine breiter angelegte CAM-Einführung	Gdansk – Warschau – Brno – Wien – Graz – Ljubljana – Trieste
Kernnetzkorridor „Mittelmeer“	
Grenzüberschreitende Abschnitte für CAM-Versuche	–

⁴ Mitteilung: Konnektivität für einen wettbewerbsfähigen digitalen Binnenmarkt – Hin zu einer europäischen Gigabit-Gesellschaft, COM(2016) 587.

⁵ Vernetzte und automatisierte Mobilität.

⁶ Die kursiv gedruckten Abschnitte liegen außerhalb der TEN-V-Kernnetzkorridore, gehören aber zu den 5G-Korridoren.

Größerer Abschnitt für eine breiter angelegte CAM-Einführung	Budapest – Zagreb – Ljubljana / Rijeka / <i>Split</i>
Kernnetzkorridor „Nordsee – Ostsee“	
Grenzüberschreitende Abschnitte für CAM-Versuche	Ostsee-Korridor (noch festzulegen)
Größerer Abschnitt für eine breiter angelegte CAM-Einführung	Tallinn – Kaunas
Kernnetzkorridor „Nordsee – Mittelmeer“	
Grenzüberschreitende Abschnitte für CAM-Versuche	Metz – Merzig – Luxemburg Rotterdam – <i>Antwerpen</i> – <i>Eindhoven</i>
Größerer Abschnitt für eine breiter angelegte CAM-Einführung	Amsterdam – Rotterdam – Breda – Lille – Paris Brüssel – Metz – Basel Mulhouse – Lyon – Marseille
Kernnetzkorridor „Orient/Östliches Mittelmeer“	
Grenzüberschreitende Abschnitte für CAM-Versuche	Sofia – Thessaloniki – Belgrad
Größerer Abschnitt für eine breiter angelegte CAM-Einführung	Berlin – Prag – Brno – Bratislava Timisoara – Sofia – Grenze TR Sofia – Thessaloniki – Athen
Kernnetzkorridor „Rhein – Alpen“	
Grenzüberschreitende Abschnitte für CAM-Versuche	Bologna – Innsbruck – München (Brenner-Korridor)
Größerer Abschnitt für eine breiter angelegte CAM-Einführung	Rotterdam – Oberhausen – Frankfurt (Main) Basel – Mailand – Genua
Kernnetzkorridor „Rhein – Donau“	
Grenzüberschreitende Abschnitte für CAM-Versuche	–
Größerer Abschnitt für eine breiter angelegte CAM-Einführung	Frankfurt (Main) – Passau – Wien – Budapest – Bukarest – Constanta Karlsruhe – München – Salzburg – Wels

	Frankfurt (Main) – Straßburg
Kernnetzkorridor „Skandinavien – Mittelmeer“	
Grenzüberschreitende Abschnitte für CAM-Versuche	Oulu – Tromsø <i>Oslo – Stockholm – Helsinki</i>
Größerer Abschnitt für eine breiter angelegte CAM- Einführung	Turku – Helsinki – Russische Grenze Stockholm/Oslo – Malmö Malmö – Kopenhagen – Hamburg – Würzburg Nürnberg – München – Verona Rosenheim – Bologna – Neapel – Catania – Palermo Neapel – Bari – Taranto