



Brüssel, den 28. Juli 2022
(OR. en)

11657/22

**Interinstitutionelles Dossier:
2022/0420(COD)**

TRANS 515
CODEC 1187
IA 122

VORSCHLAG

Absender:	Frau Martine DEPREZ, Direktorin, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	27. Juli 2022
Empfänger:	Generalsekretariat des Rates
Nr. Vordok.:	ST 15109/21
Nr. Komm.dok.:	COM(2022) 384 final
Betr.:	Geänderter Vorschlag für eine VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes, zur Änderung der Verordnung (EU) 2021/1153 und der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 sowie zur Aufhebung der Verordnung (EU) 1315/2013

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument COM(2022) 384 final.

Anl.: COM(2022) 384 final



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 27.7.2022
COM(2022) 384 final

2021/0420 (COD)

Geänderter Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

**über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes, zur
Änderung der Verordnung (EU) 2021/1153 und der Verordnung (EU) Nr. 913/2010
sowie zur Aufhebung der Verordnung (EU) 1315/2013**

(Text von Bedeutung für den EWR)

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

• Gründe und Ziele des Vorschlags

In der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V)¹ wird ein europaweites multimodales Netz von Eisenbahnstrecken, Binnenwasserstraßen und Kurzstreckenseeverkehrsstrecken festgelegt, die mit städtischen Knoten, See- und Binnenhäfen, Flughäfen und Terminals in der gesamten Europäischen Union verbunden sind. Das Netz bietet eine solide Grundlage für den Aufbau der Verkehrsachsen, die für einen reibungslosen Personen- und Güterverkehr in und durch Europa benötigt werden.

Um die zunehmenden Herausforderungen unserer Generation wie den Klimawandel und die Notwendigkeit einer größeren Widerstandsfähigkeit unserer Verkehrsinfrastruktur nach den verheerenden Auswirkungen der COVID-19-Pandemie zu bewältigen, hat die Kommission am 14. Dezember 2021 einen Legislativvorschlag zur Überarbeitung der TEN-V-Verordnung von 2013² angenommen. Im Einklang mit den Zielen des europäischen Grünen Deals³ und der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität⁴ zielt er darauf ab, die Nutzung nachhaltigerer Verkehrsträger zu fördern und den Schwerpunkt verstärkt auf Multimodalität und Interoperabilität zwischen Verkehrsträgern und Knotenpunkten sowie eine bessere Integration städtischer Knotenpunkte in das TEN-V zu legen.

Seit der Annahme der überarbeiteten Leitlinien wurde die Widerstandsfähigkeit des europäischen Verkehrsnetzes jedoch durch die verheerenden Auswirkungen des russischen Angriffskriegs gegen die Ukraine erneut auf die Probe gestellt. Dadurch wurde die geopolitische Landschaft neu definiert und deutlich gemacht, wie anfällig wir bei unvorhergesehenen Störungen jenseits der Grenzen der Union sind. Seine erheblichen Auswirkungen auf globale Märkte, beispielsweise die weltweite Ernährungssicherheit, haben deutlich gemacht, dass der Binnenmarkt der Union und ihr Verkehrsnetz bei der Gestaltung der Unionspolitik nicht isoliert betrachtet werden können. Bessere Verbindungen zu den benachbarten Partnerländern der Union sind wichtiger denn je.

Angesichts dieses neuen geopolitischen Kontexts werden in der Mitteilung der Kommission vom 12. Mai 2022 über die „Solidaritätskorridore“⁵ mehrere große Herausforderungen im Bereich der Verkehrsinfrastruktur genannt, die die EU und ihre Nachbarländer bewältigen müssen, um die Wirtschaft und die Erholung in der Ukraine zu unterstützen, landwirtschaftliche und andere Erzeugnisse in die EU und auf die Weltmärkte zu bringen und sicherzustellen, dass die Anbindung an Europa sowohl für Ausfuhren als auch für Einfuhren erheblich verbessert wird. Um eine bessere Anbindung an die EU zu ermöglichen, wird in der oben genannten Mitteilung als eine Maßnahme vorgeschlagen, die Ausdehnung der europäischen Verkehrskorridore zu prüfen.

Die Grundlagen für die Ausdehnung dieser Korridore wurden bereits von der Kommission vorbereitet, die am 14. Juli 2022 überarbeitete Übersichtskarten für das transeuropäische Verkehrsnetz in der Ukraine im Rahmen ihrer Politik zur Ausdehnung des TEN-V auf Nachbarländer angenommen hat⁶. Zweck dieser erweiterten TEN-V-Karten ist es, dass die

¹ ABl. L 348 vom 20.12.2013, S. 1.

² COM(2021) 812 final.

³ COM(2019) 640 final.

⁴ COM(2020) 789 final.

⁵ COM(2022) 217 final.

⁶ C(2022) 5056 final.

TEN-V-Standards auch auf die Netze von Drittländern angewandt werden, um nahtlose Verbindungen zu ermöglichen. Als solche bilden sie auch eine solide Grundlage für ausländische Investitionen in diesen Ländern im Einklang mit den europäischen Zielen.

Ein weiteres Thema sind die Unterschiede bei den Spurweiten zwischen der Ukraine und den meisten EU-Mitgliedstaaten, die die Interoperabilität des Schienenverkehrs erheblich beeinträchtigen. Aus der Ukraine mit der Eisenbahn ausgeführte Produkte müssen an den EU-Grenzen umgeladen werden, da die im ukrainischen Netz eingesetzten Züge nicht auf Schienen mit der europäischen Regelspurweite von 1435 mm fahren können. Dieses Interoperabilitätsproblem aufgrund unterschiedlicher Spurweiten hat auch die Anfälligkeit des Schienennetzes auf dem Gebiet der EU verdeutlicht, da die Spurweiten der Schienennetze in einigen Mitgliedstaaten von der europäischen Regelspurweite abweichen. Dies wurde im Legislativvorschlag zur Überarbeitung der TEN-V-Verordnung vom 14. Dezember 2021 nicht behandelt, stellte sich aber eindeutig als Problem heraus, das nach der jüngsten Entwicklung in der Ukraine angegangen werden muss.

Darüber hinaus soll nach dem europäischen Grünen Deal ein wesentlicher Teil der 75 % Inlandsfracht, die derzeit auf der Straße befördert wird, auf Schiene und Binnenwasserstraßen verlagert werden. Die erforderliche Zeit und die Kosten für das Umladen wirken sich jedoch negativ auf die Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs aus und stellen das Erreichen dieses Ziels in Frage. Ein massiver Anstieg des mit der Eisenbahn beförderten Volumens würde zu schwerwiegenden Engpässen an den Grenzen führen, wie wir heute an der Grenze zur Ukraine sehen, und somit auch die Verwirklichung dieses Ziels gefährden.

Das TEN-V-Netz erstreckt sich auf eine Reihe benachbarter Drittländer, insbesondere auf Russland und Belarus. Dieses Netz bildet die Grundlage für die Zusammenarbeit zwischen der EU und Drittländern im Infrastrukturbereich, auch zur Verbesserung der grenzüberschreitenden Verbindungen mit der EU. Angesichts des russischen Angriffskriegs in der Ukraine und des Standpunkts, den Belarus in diesem Konflikt eingenommen hat, wird eine solche Zusammenarbeit mit Russland und Belarus als weder angemessen noch im Interesse der EU erachtet.

Daher zielt der vorliegende geänderte Vorschlag darauf ab, den Legislativvorschlag vom 14. Dezember 2021 wie folgt zu ändern:

- Als unmittelbare Reaktion auf die in der Mitteilung über die „Solidaritätskorridore“ angekündigten Maßnahmen wird vorgeschlagen, vier europäische Verkehrskorridore auf die Ukraine und die Republik Moldau auszudehnen, und zwar auf der Grundlage der Übersichtskarten des Kernnetzes in diesen beiden Ländern. Dies betrifft insbesondere eine Ausdehnung des Korridors „Nordsee – Ostsee“ über Lemberg und Kiew bis Mariupol, die Ausdehnung des Korridors „Ostsee – Schwarzes Meer – Ägäis“ bis Odessa über Lemberg und über Chişinău sowie eine Ausdehnung des Korridors „Ostsee – Adria“ und des Korridors „Rhein – Donau“ bis Lemberg. Eine solche Ausdehnung der Korridore erfordert eine Änderung von Anhang III des Vorschlags vom vergangenen Dezember.
- Angesichts des derzeitigen geopolitischen Kontexts ist eine Ausdehnung des transeuropäischen Verkehrsnetzes auf Russland und Belarus nicht mehr aktuell oder wünschenswert. Daher wird vorgeschlagen, die Übersichtskarten über das transeuropäische Verkehrsnetz in Russland und Belarus aus Anhang IV zu streichen. Im Falle eines demokratischen Übergangs in Belarus hätten Auf- und Ausbau der grenzüberschreitenden Verbindungen des Landes zur EU allerdings im Einklang mit dem umfassenden Wirtschaftsplan für ein demokratisches Belarus hohe Priorität,

unter anderem durch die Wiederaufnahme des Landes in den Anwendungsbereich der Verordnung.

- Folglich wird verbesserten grenzüberschreitenden Verbindungen zu Russland und Belarus im Hoheitsgebiet der EU-Mitgliedstaaten keine hohe Priorität mehr eingeräumt. Derzeit bestehen Verbindungen von Finnland, Estland, Lettland, Litauen und Polen in diese beiden Drittländer. Um der geringeren Priorität von Auf- und Ausbau dieser Verbindungen der letzten Meile Rechnung zu tragen, wird vorgeschlagen, die letzten Meilen aller grenzüberschreitenden Verbindungen, die derzeit im Kernnetz liegen, auf das Gesamtnetz herabzustufen, für dessen Umsetzung eine längere Frist bis 2050 vorgesehen ist. Dies wird zu einer geringfügigen Anpassung der Streckenführung der europäischen Verkehrskorridore führen. Diese Änderungen bringen eine Änderung der Anhänge I und III mit sich.
- Nach der Annahme der geänderten Übersichtskarten des TEN-V-Netzes in der Ukraine (C(2022) 5056 final) wird vorgeschlagen, die entsprechenden Karten in Anhang IV zu ersetzen.
- Schließlich weist das Schienennetz in mehreren Mitgliedstaaten eine von der europäischen Regelspurweite (1435 mm) abweichende Spurweite auf. Dabei handelt es sich um Irland (Spurweite von 1600 mm), Finnland (Spurweite von 1524 mm), Estland, Lettland und Litauen (Spurweite von 1520 mm) sowie Portugal und Spanien (Spurweite von 1668 mm). Diese Unterschiede bei der Spurweite beeinträchtigen die Interoperabilität des Schienenverkehrs in der Europäischen Union erheblich, wie die derzeitige Krise in der Ukraine und ihre Probleme bei der Ausfuhr von Getreide auf der Schiene aufgrund der unterschiedlichen Spurweiten gezeigt haben. Daher wird vorgeschlagen, alle Mitgliedstaaten, die über eine Schienenverbindung zu anderen Mitgliedstaaten verfügen, zu verpflichten, alle neuen TEN-V-Eisenbahnstrecken mit einer europäischen Regelspurweite von 1435 mm zu bauen sowie einen Plan für die Umstellung auf diese europäische Regelspurweite für alle bestehenden Strecken der europäischen Verkehrskorridore auszuarbeiten. Dies sollte sich in den Infrastrukturanforderungen des TEN-V widerspiegeln, insbesondere in Kapitel III Abschnitt 1 (Eisenbahninfrastruktur).
- **Kohärenz mit den bestehenden Vorschriften in diesem Politikbereich**

Als wichtigste Säule der Verkehrsinfrastrukturpolitik der EU ist die TEN-V-Verordnung ein Instrument, das auch von ergänzenden Maßnahmen abhängt. Die in der TEN-V-Verordnung festgelegten Standards und Anforderungen stehen in unmittelbarem Zusammenhang mit den einschlägigen Zielen und Erfordernissen in anderen Verkehrssektoren bzw. -bereichen und somit mit anderen stärker sektorbezogenen Rechtsvorschriften. Dies bedeutet zum Beispiel, dass die Schieneninfrastruktur des TEN-V – um Nahtlosigkeit bei grenzüberschreitendem Verkehr und grenzüberschreitender Mobilität sicherzustellen – mit den im Bereich der Eisenbahnpolitik festgelegten Rechtsvorschriften zur Interoperabilität im Einklang stehen muss. Daher stehen die in diesem Vorschlag vorgeschlagenen Änderungen im Hinblick auf die Umstellung auf eine europäische Regelspurweite voll und ganz im Einklang mit den geltenden Rechtsvorschriften für den Schienenverkehr.

Die Änderungen der Karten stehen voll und ganz im Einklang mit den Maßnahmen, die in der Mitteilung der Kommission vom 12. Mai 2022 über „Solidaritätskorridore“ (COM(2022) 217 final) vorgeschlagen wurden.

- **Kohärenz mit der Politik der Union in anderen Bereichen**

Der vorliegende Vorschlag steht auch im Einklang mit anderen Politikbereichen der Union, z. B. mit den sektorspezifischen Rechtsvorschriften für den Schienenverkehr, insbesondere mit den beiden folgenden Verordnungen:

Der Verordnung (EU) Nr. 1299/2014 der Kommission vom 18. November 2014 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Infrastruktur“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union, die für unterschiedliche Arten von Spurweiten gilt.

Der Verordnung (EU) 2016/919 der Kommission vom 27. Mai 2016 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität der Teilsysteme „Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung“ des Eisenbahnsystems, die für Netze mit Spurweiten von 1435 mm, 1520 mm, 1524 mm, 1600 mm und 1668 mm gilt. Sie wird jedoch nicht für kurze grenzüberschreitende Strecken mit einer Spurweite von 1520 mm gelten, die mit Netzen von Drittstaaten verbunden sind.

2. RECHTSGRUNDLAGE, SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNISMÄßIGKEIT

- **Rechtsgrundlage**

Rechtsgrundlage für die vorgeschlagenen Änderungen des Legislativvorschlags für eine überarbeitete TEN-V-Verordnung (COM(2021) 812 final) ist der Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) (Artikel 170-172), in dem der Auf- und Ausbau transeuropäischer Netze im Bereich der Verkehrs-, Telekommunikations- und Energieinfrastrukturen geregelt ist.

- **Subsidiarität (bei nicht ausschließlicher Zuständigkeit)**

Nach dem AEUV sollen die transeuropäischen Netze es den Bürgerinnen und Bürgern der Union, den Wirtschaftsbeteiligten und den regionalen Gebietskörperschaften ermöglichen, in vollem Umfang die Vorteile eines Raumes ohne Binnengrenzen wahrzunehmen. Zudem werden die Netze der Notwendigkeit, den wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalt der Union zu stärken und die harmonische Entwicklung der Union als Ganzes zu fördern, Rechnung tragen. Die TEN-V-Politik ist somit ihrem Wesen nach eine Politik, die über die Grenzen der Mitgliedstaaten hinausreicht, da ihr Schwerpunkt auf einem grenzüberschreitenden einheitlichen europäischen System von Netzen liegt. Ein derartiges europaweites Netz kann natürlich nicht von einem Mitgliedstaat allein aufgebaut werden.

Ebenso ist eine bessere Verbindung des Verkehrsnetzes der Union zu benachbarte Drittländern wie der Ukraine und der Republik Moldau wirksamer, wenn sie auf Unionsebene und nicht einzeln auf nationaler Ebene umgesetzt wird. Auch die Bewertung der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 über Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (SWD(2021) 117 final)⁷ ergab, dass die Zusammenarbeit mit Drittländern beim TEN-V – einer der Bereiche, die 2013 neu eingeführt wurden – einen erheblichen Mehrwert geschaffen hat, der durch ein Tätigwerden der Mitgliedstaaten allein nicht erreichbar gewesen wäre.

Gleiches gilt für die Reaktion der Union auf den russischen Angriffskrieg gegen die Ukraine, die unter anderem dazu geführt hat, dass den Verkehrsverbindungen mit Russland und Belarus weniger Priorität eingeräumt wird. Auch dies erfordert ein unionsweit koordiniertes Vorgehen.

⁷ Bewertung der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes, SWD(2021) 117 final vom 26. Mai 2021.

- **Verhältnismäßigkeit**

Dieser geänderte Vorschlag geht nicht über das für die Verwirklichung seiner Ziele erforderliche Maß hinaus. Er sieht die Anpassung der beigefügten Karten für das transeuropäische Verkehrsnetz innerhalb der EU sowie die Anpassung von Übersichtskarten in benachbarten Drittländern vor.

Darüber hinaus wird vorgeschlagen, die Mitgliedstaaten zu verpflichten, bei Bau einer neuen Eisenbahnstrecke auf die europäische Regelspurweite von 1435 mm umzustellen. Diese Verpflichtung bestand bereits, aber die bekannten isolierten Netze, d. h. Netze, deren Spurweite von der europäischen Regelspurweite von 1435 mm abweicht, waren von dieser Anforderung ausgenommen. Die Anforderung an noch zu bauende Abschnitte verursacht keine zusätzlichen Kosten, abgesehen davon, dass eine Analyse durchgeführt und die Frage gelöst werden muss, wie solche neuen Eisenbahnstrecken mit der europäischen Regelspurweite von 1435 mm effektiv an das übrige nationale Netz angebunden werden können, das möglicherweise eine andere Spurweite aufweist.

Der Vorschlag sieht ferner eine Verpflichtung für die Mitgliedstaaten vor, bestehende Eisenbahnstrecken in europäischen Verkehrskorridoren umzustellen. Die Mitgliedstaaten verfügen jedoch über einen Ermessensspielraum, um zum einen über den Zeitpunkt einer solchen Umstellung zu entscheiden und zum anderen gegebenenfalls auf der Grundlage einer sozioökonomischen Kosten-Nutzen-Analyse zu entscheiden, dass die Umstellung auf bestimmten Strecken nicht gerechtfertigt ist.

Schließlich sieht dieser Vorschlag auch vor, die letzten Meilen grenzüberschreitender Abschnitte mit Russland und Belarus herabzustufen. Diese Herabstufung betrifft nur sehr wenige geografische Abschnitte (die „letzten Meilen“). Die Herabstufung bedeutet nicht, dass diese Straßen- oder Eisenbahnabschnitte nicht mehr Teil des TEN-V-Netzes sind, sondern lediglich, dass ihre letzte Meile bis zur Grenze geringere Priorität in Bezug auf den Zeitplan für die Umsetzung hat, d. h. dass die Mitgliedstaaten nicht verpflichtet werden, sie bis 2030 fertigzustellen, sondern erst bis 2050. Dies steht voll und ganz im Einklang mit den nationalen Plänen und Programmen der betreffenden Mitgliedstaaten, da sie kurz- und mittelfristig keine Mittel für die Finanzierung dieser Verbindungen der letzten Meile einplanen.

- **Wahl des Instruments**

Da dies ein Vorschlag zur Überarbeitung eines Legislativvorschlags ist, mit dem eine bestehende Verordnung überarbeitet wurde, dürfte es legitim sein, den Status des Instruments unverändert zu lassen.

3. ERGEBNISSE DER EX-POST-BEWERTUNG, DER KONSULTATION DER INTERESSENTRÄGER UND DER FOLGENABSCHÄTZUNG

- **Ex-post-Bewertung/Eignungsprüfungen bestehender Rechtsvorschriften**

In der Bewertung der TEN-V-Verordnung (SWD(2021) 117 final) wurde die Zusammenarbeit mit Nachbarländern und Drittländern im Bereich des TEN-V durch die Erstellung einer Übersicht über die transeuropäischen Verkehrsnetze analysiert. Aus der Bewertung ging hervor, dass solche Übersichtskarten als Bezugspunkt für die Zusammenarbeit bei der Planung des Ausbaus der Verkehrsinfrastruktur in diesen Ländern dienen, um Kontinuität zu gewährleisten und die Verkehrsanbindung der EU zu fördern. Diese Karten waren für beide Seiten von großem Interesse, wenn es darum geht, strategische multimodale Verkehrsverbindungen zwischen der EU und den betreffenden Nachbarregionen zu verbessern und die wirtschaftliche Entwicklung und den wirtschaftlichen Austausch zu fördern.

Die Übersichtskarten basieren auf derselben Methodik wie das TEN-V innerhalb der EU und decken sowohl die Ebene des Kernnetzes als auch die Ebene des Gesamtnetzes ab. Obwohl diese indikativen Ausdehnungen des Netzes nicht automatisch die verbindliche Anwendbarkeit aller für die EU-Mitgliedstaaten geltenden TEN-V-Standards und -Anforderungen mit sich bringen, kam die Bewertung zu dem Schluss, dass sie dazu beigetragen haben, die Methodik der Union für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur und die Förderung der technischen Normen, Regulierungsaspekte und bewährten Verfahren der Union in Bezug auf die Finanzierung zu teilen. Darüber hinaus haben sie internationalen Finanzinstitutionen, einschlägigen EU-Finanzierungsquellen sowie nationalen und privaten Investoren als Orientierungshilfe für die Ausrichtung ihrer Finanzierungen und Tätigkeiten in diesen Regionen gedient. All diese Aspekte werden noch wichtiger werden, wenn es darum geht, Erholung und Wiederaufbau der Ukraine und ihres betroffenen Nachbarlandes, der Republik Moldau, zu unterstützen.

Die Bewertung ergab ferner, dass die Zusammenarbeit mit Drittländern im Bereich der TEN-V-Politik ebenfalls angemessen war, da sie hohe europäische Umwelt- und Sozialstandards sowie die finanzielle Nachhaltigkeit entlang der Landkorridore fördert. Gemeinsame Netzplanungsaktivitäten mit Nachbarländern, die zu indikativen Ausdehnungen des TEN-V führen, sind insofern angemessen, als sie einen stabilen Rahmen für konzentrierte Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur schaffen, die von EU-Quellen und internationalen Finanzinstitutionen weltweit unterstützt werden. In der Bewertung wurde ferner festgestellt, dass internationale Entwicklungen (wie die Fortschritte bei den Beitrittsverhandlungen und die Unterzeichnung des Vertrags zur Gründung einer Verkehrsgemeinschaft für die Region des westlichen Balkans) darauf hindeuten, dass dieser Ansatz für die Zeithorizonte 2030/2050 weiterhin relevant ist und weiter ausgebaut werden könnte. Angesichts des neuen geopolitischen Kontexts trifft dies umso mehr zu. Eine Ausdehnung der europäischen Verkehrskorridore auf die Ukraine und die Republik Moldau, wie sie in dem vorliegenden geänderten Vorschlag vorgesehen ist, kann daher ein sehr wertvolles Instrument sein, um diese Länder bei ihrem Erholungs- und Wiederaufbauprozess zu unterstützen.

- **Konsultation der Interessenträger**

Am 29. Juni 2022 fand ein interinstitutionelles Treffen statt, an dem nicht nur alle 27 EU-Mitgliedstaaten, sondern auch hochrangige Vertreter der Ukraine, der Republik Moldau und Georgiens teilnahmen. Dabei ging es um die Frage, was die neue geopolitische Realität angesichts von Russlands Angriff auf die Ukraine konkret für die TEN-V-Politik und die Verkehrspolitik der Union im weiteren Sinne bedeutet und wie das TEN-V an diesen neuen geopolitischen Kontext angepasst werden sollte und kann. Diese Gespräche lieferten einen wichtigen Beitrag zu dem vorliegenden geänderten Vorschlag.

Darüber hinaus wurden bilaterale Treffen mit jedem der 27 EU-Mitgliedstaaten unter Leitung des französischen und des tschechischen Ratsvorsitzes, die am 8. und 10. Juni 2022 stattfanden, dazu genutzt, die vorgeschlagenen Änderungen dieses geänderten Vorschlags zu erörtern, insbesondere die Umstellung von Strecken mit unterschiedlicher Spurweite auf die europäische Regelspurweite von 1435 mm und die Herabstufung der Verbindungen der letzten Meile der Straßen- und Eisenbahnabschnitte des Kernnetzes nach Russland und Belarus.

Schließlich hat die Kommission auf ihrer Website eine Aufforderung zur Stellungnahme veröffentlicht, in der die zu lösenden Probleme, die zu erreichenden Ziele und die Entwürfe für politische Maßnahmen beschrieben werden. Zu der Aufforderung zur Stellungnahme konnten vom 6. Juli bis zum 20. Juli 2022 Rückmeldungen abgegeben werden. Es wurden

22 Antworten registriert, die alle die vorgeschlagenen Maßnahmen unterstützten. Die wichtigsten Anmerkungen lauteten wie folgt:

- Die vorgeschlagenen Maßnahmen werden durch die Ausdehnung der europäischen Verkehrskorridore zur Verbesserung der Eisenbahnverbindungen mit der Ukraine und mit Moldau beitragen. Sie werden die Anbindung der Ukraine und Moldaus an die EU, insbesondere im Güterverkehr, verbessern und so zu den Zielen des europäischen Grünen Deals und der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität beitragen.
- Für die Ausdehnung der europäischen Verkehrskorridore auf die Ukraine und auf Moldau müssen technische, rechtliche und administrative Anforderungen erfüllt werden.
- Viele Eisenbahnverbindungen in der Ukraine und zwischen der Ukraine und der EU werden erhebliche Investitionen erfordern. Der Bau von Terminals und Umschlaganlagen ist ebenfalls erforderlich.
- Bei der Umsetzung der erweiterten Korridore sollte die Kommission der Verbesserung der Straßenverbindungen (Autobahnen) zwischen Rumänien, Moldau und der Ukraine gebührende Aufmerksamkeit widmen.
- Die Donau bietet ein großes Potenzial für die Aus- und Einfuhr von Waren zwischen der Ukraine und der EU.
- Für den Ausbau der Verbindungen zwischen der Ukraine und Moldau sowie für die Modernisierung und den Wiederaufbau der Verkehrsinfrastruktur werden erhebliche Investitionen erforderlich sein. Dies würde eine Aufstockung der EU-Haushaltsmittel für die Verwirklichung des TEN-V-Netzes erfordern.
- Die Einführung der europäischen Regelspurweite zwischen der Ukraine/Moldau und der EU sowie innerhalb der EU ist für die Verbesserung der Interoperabilität des Schienenverkehrs von entscheidender Bedeutung. Dadurch wird die Effizienz des Schienenverkehrs erhöht, insbesondere durch die Verkürzung der Wartezeiten an den Grenzübergangsstellen. Die Auswirkungen einer solchen Einführung müssen jedoch sorgfältig geprüft werden, insbesondere die Auswirkungen auf die Finanzierung und auf die Interoperabilität mit dem Netz, das mit einer anderen Spurweite ausgestattet ist.

In einer Antwort auf die Aufforderung zur Stellungnahme werden Bedenken hinsichtlich der Einbeziehung des Flusses Dnipro in das TEN-V-Netz geäußert. Es sei darauf hingewiesen, dass die Einbeziehung des Flusses Dnipro in das TEN-V-Netz Gegenstand eines gesonderten Verfahrens war und am 14. Juli 2022 durch einen delegierten Rechtsakt der Kommission angenommen wurde. Der vorliegende Vorschlag gibt lediglich die TEN-V-Karten wieder, die in dem oben genannten delegierten Rechtsakt enthalten sind.

- **Einholung und Nutzung von Expertenwissen**

Bei diesem geänderten Vorschlag stützte sich die Kommission hauptsächlich auf die Schlussfolgerungen der interinstitutionellen Sitzung der EU-Mitgliedstaaten unter Beteiligung der Ukraine, der Republik Moldau und Georgiens sowie auf den bilateralen Austausch mit den einzelnen Mitgliedstaaten.

- **Folgenabschätzung**

Eine neue Folgenabschätzung, die über diejenige hinausgeht, die zur Untermauerung des ursprünglichen Legislativvorschlags vom 14. Dezember 2021⁸ durchgeführt wurde, erscheint unnötig, da sich die Hauptziele und bevorzugten Optionen nicht geändert haben und sich die ökonomischen, ökologischen und sozialen Auswirkungen des Vorschlags nicht signifikant von den Folgen unterscheiden dürften, die ausgehend von den Bestimmungen des ursprünglichen Vorschlags erwartet wurden. Darüber hinaus wurden in der Folgenabschätzung des ursprünglichen Vorschlags die Verkehrsströme aus Drittländern berücksichtigt, allerdings nur in vereinfachter Form, und die genauen Anpassungen der indikativen Netze der benachbarten Drittländer wurden nicht berücksichtigt. Da mit diesem Vorschlag hauptsächlich die Karten der benachbarten Drittländer und die wenigen Verbindungen auf der letzten Meile zu diesen Ländern auf dem Gebiet der Union geändert werden, dürfte er sich nicht auf die Ergebnisse der ersten Folgenabschätzung auswirken.

Was die neuen Bestimmungen betrifft, mit denen die Umstellung auf die europäische Regelspurweite gefördert werden soll, so enthält dieser Vorschlag lediglich eine begrenzte Änderung des derzeitigen Legislativvorschlags, demzufolge neue Eisenbahnstrecken im TEN-V (d. h. diejenigen, die nach Inkrafttreten dieser Verordnung noch gebaut werden) die europäische Regelspurweite von 1435 mm aufweisen müssen. In dem Legislativvorschlag vom Dezember 2021 sind neue Eisenbahnstrecken von dieser Bestimmung ausgenommen, die „der Erweiterung eines Netzes [dienen], dessen Spurweite sich von der Spurweite der Hauptschienenstrecken in der Union unterscheidet und das nicht an diese Hauptschienenstrecken angebunden ist“. Diese Anforderung ist nicht ganz klar und mit dem vorliegenden Vorschlag soll diese präziser ausgelegt und vor allem sichergestellt werden, dass sogenannte „isolierte Netze“, d. h. Netze mit einer anderen Spurweite als der europäischen Regelspurweite von 1435 mm, nicht automatisch von dieser Anforderung ausgenommen werden.

In jedem Fall betrifft diese formale Anforderung nur neue Bahnstrecken. Die Kosten für den Bau einer neuen Eisenbahnstrecke in der europäischen Regelspurweite von 1435 mm unterscheiden sich grundsätzlich nicht von den Kosten bei einer anderen Spurweite. Daher sollte es keinen größeren Unterschied zwischen den wirtschaftlichen Auswirkungen dieser Maßnahme und der ursprünglichen Folgenabschätzung geben.

Mehrere Mitgliedstaaten verfügen heute über ein Schienennetz mit unterschiedlichen Spurweiten. Die neuesten Technologien ermöglichen den Betrieb auf unterschiedlichen Spurweiten mit Zügen mit Umspursystemen. Eine weitere Technologie für den Umgang mit unterschiedlichen Spurweiten in einem Netz ist die sogenannte „dritte Schiene“ auf den Gleisen, die es ermöglicht, dass verschiedene Arten von Zügen die Infrastruktur befahren können. Spanien beispielsweise hat ein Hochgeschwindigkeitsnetz mit der europäischen Regelspurweite, ein konventionelles Netz mit der iberischen Spurweite und eine metrische Spurweite in einigen städtischen Knoten entwickelt. Obwohl dies mit zusätzlichen Kosten verbunden ist, gibt es daher Technologie, mit der sichergestellt wird, dass die schrittweise Umstellung der Eisenbahnstrecken auf die europäische Regelspurweite nur begrenzte Auswirkungen auf das Eisenbahnsystem hat und den Schienenverkehr nicht stören dürfte. Die Erfahrungen in Spanien zeigen auch, dass die Umstellung einiger Strecken auf die europäische Regelspurweite die Umstellung anderer Teile des Netzes nach sich zieht. Der Beginn der Umstellung auf den Haupteisenbahnstrecken des TEN-V-Netzes wird daher eine positive Dynamik bewirken.

⁸ SWD(2021) 472 final.

Andererseits enthält dieser geänderte Vorschlag eine Bestimmung, mit der die Mitgliedstaaten mit einem von der europäischen Regelspurweite von 1435 mm abweichenden Schienennetz aufgefordert werden, einen Plan für die Umstellung auf die europäische Regelspurweite für die bestehenden Strecken der europäischen Verkehrskorridore aufzustellen. Dieser Umstellungsplan wird eine sozioökonomische Kosten-Nutzen-Analyse enthalten. Die wirtschaftlichen und sozialen Auswirkungen würden daher im Rahmen dieses Umstellungsplans analysiert. Führt eine solche Analyse zu einer negativen Kosten-Nutzen-Analyse, können die Mitgliedstaaten davon absehen, bestimmte Abschnitte ihres Netzes auf die europäische Regelspurweite umzustellen.

Insgesamt wird davon ausgegangen, dass die Umstellung auf die europäische Regelspurweite positive Auswirkungen haben wird. Vor allem hat sie eine bessere Interoperabilität des Schienenverkehrs in der gesamten Union und mit benachbarten Drittländern zum Ziel. So hat beispielsweise die Notwendigkeit, landwirtschaftliche Erzeugnisse aus der Ukraine nach der russischen Blockade der ukrainischen Schwarzmeerhäfen in europäische Häfen auszuführen, auch die wirtschaftlichen nachteiligen Auswirkungen einer nicht harmonisierten Spurweite in der Union aufgezeigt. Um den Hafen von Klaipėda in Litauen zu erreichen, muss in ukrainischen Zügen befördertes Getreide an der Grenze zwischen Polen und der Ukraine auf Züge mit der europäischen Regelspurweite von 1435 mm umgeladen und anschließend an der Grenze zwischen Polen und Litauen wieder umgeladen werden (auf Züge mit der Spurweite von 1520 mm). Dies führt zu höheren Transportkosten und Zeitverlusten und ist daher ein sehr konkretes Beispiel für die Folgen der mangelnden Interoperabilität des Eisenbahnsystems der EU aufgrund unterschiedlicher Spurweiten. Diese mangelnde Interoperabilität beeinträchtigt auch die Komplementarität der Verkehrsträger, insbesondere im Krisenfall, wie beispielsweise der Blockade der ukrainischen Häfen, deren Folgen die weltweite Ernährungssicherheit gefährden. Darüber hinaus sind die Umweltkosten der Tausenden von Lkw, die die Grenze zwischen Frankreich und der Iberischen Halbinsel, zwischen Polen und den baltischen Ländern oder in jüngerer Zeit zwischen der Ukraine und Polen überqueren, teilweise auf die mangelnde Interoperabilität des Schienennetzes zurückzuführen.

Abgesehen von Fragen der Interoperabilität hat der Europäische Rechnungshof (EuRH) Bedenken hinsichtlich des aufgrund der unterschiedlichen Spurweiten mangelnden Wettbewerbs zwischen den jeweiligen nationalen Eisenbahnnetzen geäußert. So wurde beispielsweise in einem 2016 veröffentlichten Bericht des Rechnungshofs über den Schienengüterverkehr⁹ festgestellt, dass das Fehlen einer Regelspurweite in der EU nicht nur eine technische Beschränkung für den Zugbetrieb darstellt, die die Interoperabilität beeinträchtigt, sondern dass das Nebeneinander verschiedener Spurweiten innerhalb eines Landes oder innerhalb der Union auch die Dynamik des Wettbewerbs zwischen den Marktteilnehmern behindert. Der Markteintritt neuer Betreiber könnte behindert werden, indem die Interoperabilität der Fahrzeuge und der Umfang der Größenvorteile, die mit einem offenen Markt erzielt werden können, eingeschränkt werden. Darüber hinaus werden dadurch die Häufigkeit anderer Markteintrittsbeschränkungen verschärft, die Zahl der Fahrzeughersteller verringert und die Instandhaltungskosten erhöht.

Die Verwendung einer anderen Spurweite als der europäischen Regelspurweite behindert die Nutzung der Option, europäische Fahrzeuge für den Betrieb auf konventionellen Strecken zu mieten. Dies bedeutet, dass neue Marktteilnehmer im Wettbewerb auf Strecken mit anderer Spurweite geeignete Fahrzeuge kaufen müssen. Da der Markt für die Herstellung dieser Fahrzeuge ein nationaler Markt ist, kann dies aufgrund des mangelnden internationalen Wettbewerbs bei der Herstellung möglicherweise zu höheren Preisen führen.

⁹ Europäischer Rechnungshof (2016): Sonderbericht Nr. 08/2016: Der Schienengüterverkehr in der EU: noch nicht auf dem richtigen Kurs.

Die Einführung der europäischen Regelspurweite wird daher dazu beitragen, das Funktionieren des Binnenmarkts zu verbessern. Die Marktöffnung wird zusammen mit der Entwicklung eines qualitativ hochwertigen Schienennetzes (ERTMS, Zuglänge von 740 m, Elektrifizierung usw.), das vollständig interoperabel ist, zu einer Zunahme des Schienenverkehrs beitragen, indem die Infrastrukturkosten und die Kosten für Fahrzeuge gesenkt werden. Auch das Aufkommen neuer Marktteilnehmer wird durch einen Markt für im gesamten Netz interoperable Fahrzeuge erleichtert.

Schließlich zielt der Umstellungsplan darauf ab, einen reibungslosen Übergang zu gewährleisten. Technologien stehen zur Verfügung, mit denen eine Unterbrechung des Netzes zwischen der europäischen Regelspurweite und den bestehenden nationalen Netzen vermieden werden kann. Diese Technologien sollten jedoch als Übergang betrachtet werden, da das langfristige Ziel darin besteht, ein einheitliches europäisches Netz zu schaffen. Durch ein Hybridsystem würde langfristig die derzeitige Situation aufrechterhalten, die zusätzlich zu Interoperabilitätsproblemen das Aufkommen neuer Marktteilnehmer erschwert, die keine andere Wahl haben, als spezifische Fahrzeuge für die Strecken zu erwerben, die nicht der europäischen Regelspurweite entsprechen.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die zusätzlichen Kosten, die durch die mangelnde Interoperabilität entstehen, dazu führen, dass der Schienenverkehr nicht wettbewerbsfähig ist. In Krisensituationen ist die Fähigkeit, einen Verkehrsträger durch einen anderen zu ersetzen, nicht gewährleistet, was das reibungslose Funktionieren des Binnenmarkts gefährdet.

- **Effizienz der Rechtsetzung und Vereinfachung**

Der ursprüngliche Vorschlag für die Initiative ist Teil des Arbeitsprogramms der Kommission für 2021 gemäß Anhang I (neue Initiativen) und ist nicht Teil von Anhang II (REFIT-Initiativen).

Mit dem geänderten Vorschlag wird die Funktionsweise der TEN-V-Eisenbahnpolitik weiter verbessert, indem die Interoperabilität verschiedener Spurweiten im TEN-V-Netz behandelt wird.

- **Grundrechte**

Durch die Festlegung einheitlicher Anforderungen an die Spurweite im TEN-V-Netz wird der geänderte Vorschlag den Zugang aller Nutzer zum TEN-V-Eisenbahnnetz weiter verbessern.

4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Dieser geänderte Vorschlag hat gegenüber dem ursprünglichen Legislativvorschlag vom 14. Dezember 2021 keine weiteren Auswirkungen auf den Unionshaushalt.

5. WEITERE ANGABEN

- **Durchführungspläne sowie Monitoring-, Bewertungs- und Berichterstattungsmodalitäten**

Wie im ursprünglichen Vorschlag vom Dezember 2021 dargelegt, wird die Kommission auch die Fortschritte, Auswirkungen und Ergebnisse dieser Initiative mit einer Reihe von auf der TEN-V-Governance beruhenden Instrumenten, wie den in ihrer Funktion gestärkten Europäischen Koordinatoren und deren Arbeitsplänen, überwachen.

- **Ausführliche Erläuterung einzelner Bestimmungen des Vorschlags**

Die Änderungen 1 bis 5 betreffen die Aufnahme neuer Erwägungsgründe zur neuen geopolitischen Dimension und zum neuen geopolitischen Kontext, die im Rahmen des TEN-V behandelt und angegangen werden müssen.

Die Änderungen 6 bis 9 werden eingeführt, um die Notwendigkeit der Umstellung auf die europäische Regelspurweite stärker hervorzuheben, insbesondere im Hinblick auf alle neuen Eisenbahnstrecken, die nach Inkrafttreten dieser Verordnung noch gebaut werden, aber auch in Bezug auf einen soliden Plan für die Umstellung bestehender Eisenbahnabschnitte in den europäischen Verkehrskorridoren.

Änderung 10 trägt der besonderen Situation Irlands Rechnung, das aufgrund seiner Insellage an kein europäisches Eisenbahnsystem angebunden ist und daher von der europäischen Regelspurweite von 1435 mm ausgenommen ist.

Die Änderungen 11 bis 14 umfassen alle Änderungen in Bezug auf die Karten im Anhang der TEN-V-Verordnung, insbesondere die Streichung der Karten von Belarus und Russland, die Aufnahme der neuen Übersichtskarten für die Ukraine, die Herabstufung der letzten Meilen aller grenzüberschreitenden Schienen- und Straßenabschnitte nach Russland und Belarus vom Kernnetz auf das Gesamtnetz und die Ausdehnung der europäischen Verkehrskorridore auf die Ukraine und die Republik Moldau.

- **Änderungen gegenüber dem ursprünglichen Legislativvorschlag (COM(2021) 812 final)**

Im Vergleich zum Vorschlag vom 14. Dezember 2021 (COM(2021) 812 final) wurden in diesem geänderten Vorschlag folgende Änderungen vorgenommen:

ERWÄGUNGSGRÜNDE

1. Der folgende neue Erwägungsgrund 39 wird eingefügt:

„(39) Die Widerstandsfähigkeit des europäischen Verkehrsnetzes wurde durch die verheerenden Auswirkungen des russischen Angriffskriegs gegen die Ukraine auf die Probe gestellt. Dieser Angriff hat die geopolitische Landschaft neu definiert und die Anfälligkeit der Union für unvorhergesehene Störungen jenseits der Grenzen der Union deutlich gemacht. Seine erheblichen Auswirkungen auf globale Märkte, beispielsweise die weltweite Ernährungssicherheit, haben deutlich gemacht, dass der Binnenmarkt der Union und ihr Verkehrsnetz bei der Gestaltung der Unionspolitik nicht isoliert betrachtet werden können. Bessere Verbindungen zu den benachbarten Partnerländern der Union sind wichtiger denn je.“

2. Der folgende neue Erwägungsgrund 40 wird eingefügt:

„(40) Angesichts dieses neuen geopolitischen Kontexts werden in der Mitteilung der Kommission vom 12. Mai 2022 über die ‚Solidaritätskorridore‘¹⁰ mehrere große Herausforderungen im Bereich der Verkehrsinfrastruktur genannt, die die Union und ihre Nachbarländer bewältigen müssen, um die Wirtschaft und die Erholung in der Ukraine zu unterstützen, landwirtschaftliche und andere Erzeugnisse in die Union und auf die Weltmärkte zu bringen und sicherzustellen, dass die Anbindung an die Union sowohl für Ausfuhren als auch für Einfuhren erheblich verbessert wird. Um

¹⁰ COM(2022) 217 final.

eine bessere Anbindung an die Union zu ermöglichen, wurde in dieser Mitteilung vorgeschlagen, die Ausdehnung der europäischen Verkehrskorridore auf die Ukraine und die Republik Moldau zu prüfen.“

3. Der folgende neue Erwägungsgrund 41 wird eingefügt:

„(41) Aufgrund des russischen Angriffskriegs gegen die Ukraine und des von Belarus in diesem Konflikt eingenommenen Standpunkts ist die Zusammenarbeit zwischen der Union und Russland bzw. Belarus im Bereich der TEN-V-Politik weder angezeigt noch im Interesse der Union. Daher sollten diese beiden Drittländer nicht länger am TEN-V-Netz beteiligt sein. Folglich wird verbesserten grenzüberschreitenden Verbindungen nach Russland und Belarus im Hoheitsgebiet der Mitgliedstaaten keine hohe Priorität mehr eingeräumt. Derzeit bestehen Verbindungen zwischen Finnland, Estland, Lettland, Litauen und Polen und diesen beiden Drittländern. Um der geringeren Priorität bei Auf- und Ausbau dieser Verbindungen Rechnung zu tragen, sollten die letzten Meilen aller grenzüberschreitenden Verbindungen nach Russland und Belarus, die derzeit Teil des Kernnetzes sind, vom Kernnetz auf das Gesamtnetz herabgestuft werden, für dessen Umsetzung eine längere Frist bis 2050 vorgesehen ist. Im Falle eines demokratischen Übergangs in Belarus hätten Auf- und Ausbau der grenzüberschreitenden Verbindungen des Landes in die EU allerdings im Einklang mit dem umfassenden Wirtschaftsplan für ein demokratisches Belarus hohe Priorität, unter anderem durch die Wiederaufnahme des Landes in den Anwendungsbereich der Verordnung.“

4. Der folgende neue Erwägungsgrund 42 wird eingefügt:

„(42) Der neue geopolitische Kontext hat auch gezeigt, wie wichtig nahtlose Verkehrsverbindungen innerhalb des Gebiets der Union und mit benachbarten Drittländern sind. Eine von der europäischen Regelspurweite von 1435 mm abweichende Spurweite beeinträchtigt die Interoperabilität der Eisenbahnnetze in der gesamten Union erheblich und hat sogar Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit dieser isolierten Eisenbahnnetze. Neue Eisenbahnstrecken sollten daher nur mit der europäischen Regelspurweite von 1435 mm gebaut werden. Außerdem sollten Mitgliedstaaten, die über ein Streckennetz verfügen, dessen Spurweite von der europäischen Regelspurweite abweicht, die Umstellung bestehender Strecken der europäischen Verkehrskorridore prüfen. Diese Verpflichtung sollte nicht für Irland gelten, da sein Verkehrsnetz aufgrund seiner Insellage landseitig in keiner Weise an das Gebiet der Union angebunden ist.“

5. Erwägungsgrund 39 und alle folgenden Erwägungsgründe werden in Erwägungsgrund 43 und die nachfolgenden Nummern unnummeriert.

KAPITEL III BESONDERE BESTIMMUNGEN

Abschnitt 1: Schienenverkehrsinfrastruktur

6. Artikel 15 (Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur für das Gesamtnetz) werden folgende Änderungen eingefügt:
- a) In Absatz 2 wird Buchstabe b gestrichen.
 - b) In Absatz 2 werden die Buchstaben c, d und e zu den Buchstaben b, c und d.
 - c) Absatz 3 Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„Isolierte Netze sind von den Anforderungen gemäß Absatz 2 Buchstaben a bis d ausgenommen.“

7. In Artikel 16 (Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur für das Kernnetz und das erweiterte Kernnetz) werden folgende Änderungen eingefügt:

a) Absatz 2 Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„die in Artikel 15 Absatz 2 Buchstaben a bis d festgelegten Anforderungen sowie die Anforderungen an eine Streckengeschwindigkeit im vorherrschenden Betrieb von mindestens 100 km/h für Güterzüge auf den Güterverkehrsstrecken des erweiterten Kernnetzes erfüllt;“

b) Absatz 2 Buchstabe b erhält folgende Fassung:

„die in Artikel 15 Absatz 2 Buchstabe a festgelegten Anforderungen an die Personenverkehrsstrecken des erweiterten Kernnetzes erfüllt;“

c) Absatz 3 Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„die in Artikel 15 Absatz 2 Buchstaben a, b und c festgelegten Anforderungen sowie die Anforderungen an eine Streckengeschwindigkeit im vorherrschenden Betrieb von mindestens 100 km/h für Güterzüge auf den Güterverkehrsstrecken des Kernnetzes erfüllt;“

d) Absatz 3 Buchstabe b erhält folgende Fassung:

„die in Artikel 15 Absatz 2 Buchstabe a festgelegten Anforderungen an die Personenverkehrsstrecken des Kernnetzes erfüllt.“

e) Absatz 4 Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„die in Artikel 15 Absatz 2 Buchstabe d festgelegte Anforderung an die Güterverkehrsstrecken des Kernnetzes erfüllt;“

f) Absatz 4 Buchstabe b erhält folgende Fassung:

„die in Absatz 2 Buchstabe b festgelegte Anforderung an die Personenverkehrsstrecken des Kernnetzes erfüllt.“

8. Folgender Artikel 16a wird eingefügt:

„Artikel 16a

Europäische Regelspurweite

- (1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass jede neue Eisenbahninfrastruktur des Gesamtnetzes, des erweiterten Netzes und des Kernnetzes, einschließlich der in Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe d genannten Verbindungen, die europäische Regelspurweite von 1435 mm aufweist. Diese Anforderung gilt als erfüllt, wenn Züge mit einer Spurweite von 1435 mm die Infrastruktur befahren können. Für die Zwecke dieses Artikels bezeichnet der Ausdruck ‚neue Eisenbahninfrastruktur‘ jede Infrastruktur, deren Bauarbeiten zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung noch nicht begonnen haben.
- (2) Mitgliedstaaten mit einem Schienennetz oder einem Teilnetz, das eine von der europäischen Regelspurweite von 1435 mm abweichende Spurweite aufweist, erstellen spätestens zwei Jahre nach Inkrafttreten dieser Verordnung einen Plan für die Umstellung der bestehenden Eisenbahnstrecken der europäischen Verkehrskorridore auf die europäische Regelspurweite von 1435 mm. Dieser

Umstellungsplan wird mit den von der Umstellung betroffenen Nachbarmitgliedstaaten koordiniert.

- (3) Die Mitgliedstaaten können im Umstellungsplan diejenigen Eisenbahnstrecken bestimmen, die nicht auf die europäische Regelspurweite von 1435 mm umgestellt werden. Der Umstellungsplan umfasst eine sozioökonomische Kosten-Nutzen-Analyse, die die Entscheidung rechtfertigt, Eisenbahnstrecken nicht auf die europäische Regelspurweite von 1435 mm umzustellen, und eine Bewertung der Auswirkungen auf die Interoperabilität.
 - (4) Die Prioritäten für die Infrastruktur- und Investitionsplanung im Zusammenhang mit dem Umstellungsplan werden in den ersten Arbeitsplan nach Artikel 53 des Europäischen Koordinators für einen europäischen Verkehrskorridor aufgenommen, zu dem die Güterverkehrsstrecken mit einer von der europäischen Regelspurweite abweichenden Spurweite gehören.“
9. Artikel 19 (Zusätzliche Prioritäten für den Aufbau der Eisenbahninfrastruktur) werden folgende Änderungen eingefügt:
- a) Folgender Buchstabe a wird angefügt:
„a) Umstellung auf die europäische Regelspurweite (1435 mm);“
 - b) Die Buchstaben a bis g werden in die Buchstaben b bis h geändert.

KAPITEL VI: GEMEINSAME BESTIMMUNGEN

10. In Artikel 63 (Ausnahmen) wird folgender Unterabsatz 2 angefügt:

„Die Bestimmungen des Artikels 16a gelten nicht für Irland.“

ANHANG I

11. Die Karten in ANHANG I – TEIL 1/23, TEIL 2/23, TEIL 3/23, TEIL 4/23, TEIL 5/23, TEIL 14/23 und TEIL 15/23 von COM(2021) 812 final erhalten die Fassung der Teile in ANHANG I Teile 1 bis 6 des vorliegenden geänderten Vorschlags wie folgt:
- a) ANHANG I – TEIL 1/23 erhält die Fassung von ANHANG I – TEIL 1/6;
 - b) ANHANG I – TEIL 2/23 erhält die Fassung von ANHANG I – TEIL 1/6;
 - c) ANHANG I – TEIL 3/23 erhält die Fassung von ANHANG I – TEIL 2/6;
 - d) ANHANG I – TEIL 4/23 erhält die Fassung von ANHANG I – TEIL 3/6;
 - e) ANHANG I – TEIL 5/23 erhält die Fassung von ANHANG I – TEIL 4/6;
 - f) ANHANG I – TEIL 14/23 erhält die Fassung von ANHANG I – TEIL 5/6;
 - g) ANHANG I – TEIL 15/23 erhält die Fassung von ANHANG I – TEIL 6/6.

ANHANG III

12. Die Karten in ANHANG III – TEIL 1/14, TEIL 4/14, TEIL 5/14, TEIL 6/14, TEIL 7/14, TEIL 8/14, TEIL 9/14, TEIL 10/14, TEIL 13/14 und TEIL 14/14 von COM(2021) 812 final erhalten die Fassung der Teile in ANHANG II Teile 1 bis 8 des vorliegenden geänderten Vorschlags wie folgt:

- a) ANHANG III – TEIL 1/14 erhält die Fassung von ANHANG II – TEIL 1/8;
- b) in ANHANG III – TEIL 4/14 erhält die zweite Karte die Fassung der zweiten Karte in ANHANG II – TEIL 1/8;
- c) ANHANG III – TEIL 5/14 erhält die Fassung von ANHANG II – TEIL 2/8;
- d) ANHANG III – TEIL 6/14 erhält die Fassung von ANHANG II – TEIL 3/8;
- e) ANHANG III – TEIL 7/14 erhält die Fassung von ANHANG II – TEIL 4/8;
- f) ANHANG III – TEIL 8/14 erhält die Fassung von ANHANG II – TEIL 5/8;
- g) ANHANG III – TEIL 9/14 erhält die Fassung von ANHANG II – TEIL 6/8;
- h) in ANHANG III – TEIL 10/14 erhält die erste Karte die Fassung der ersten Karte in ANHANG II – TEIL 7/8;
- i) in ANHANG III – TEIL 13/14 erhält die zweite Karte die Fassung der zweiten Karte in ANHANG II – TEIL 7/8;
- j) ANHANG III – TEIL 14/14 erhält die Fassung von ANHANG II – TEIL 8/8.

ANHANG IV

- 13. Die Karten in ANHANG IV – TEIL 1/12 und TEIL 8/12 von COM(2021) 812 final erhalten die Fassung der Karten in ANHANG III Teile 1 und 2 des vorliegenden geänderten Vorschlags.
- 14. Die Karten in ANHANG IV – TEIL 12/12 von COM(2021) 812 final werden gestrichen.