



**EUROPÄISCHE UNION**

**DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT**

**DER RAT**

**Brüssel, den 13. Juni 2024  
(OR. en)**

**2021/0420 (COD)  
LEX 2364**

**PE-CONS 56/1/24  
REV 1**

**TRANS 121  
CODEC 632**

**VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES  
ÜBER LEITLINIEN DER UNION FÜR DEN AUFBAU  
DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES,  
ZUR ÄNDERUNG DER VERORDNUNGEN (EU) 2021/1153 UND (EU) Nr. 913/2010  
UND ZUR AUFHEBUNG DER VERORDNUNG (EU) Nr. 1315/2013**

**VERORDNUNG (EU) 2024/...**  
**DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

**vom 13. Juni 2024**

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

**(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 290 vom 29.7.2022, S. 120.

<sup>2</sup> ABl. C 498 vom 30.12.2022, S. 68.

<sup>3</sup> Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 24. April 2024 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates vom 13. Juni 2024.

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) In ihrer Mitteilung vom 11. Dezember 2019 mit dem Titel „Der europäische Grüne Deal“ gibt die Kommission das Ziel für die Union vor, bis 2050 Klimaneutralität zu erreichen und die Nettotreibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 55 % gegenüber dem Stand von 1990 zu senken. Diese Zielvorgaben werden in der Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>4</sup> konkret festgelegt.
- (2) Verkehrsbedingte Emissionen machen rund 25 % der gesamten Treibhausgasemissionen der Union aus, und diese Emissionen haben in den letzten Jahren zugenommen. Im europäischen Grünen Deal wird daher gefordert, die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen um 90 % zu verringern, damit die EU als Wirtschaftsraum bis 2050 klimaneutral ist, und zugleich auf das Null-Schadstoff-Ziel hinarbeiten, wie es in der Mitteilung der Kommission vom 12. Mai 2021 mit dem Titel „Auf dem Weg zu einem gesunden Planeten für alle EU-Aktionsplan: Schadstofffreiheit von Luft, Wasser und Boden“ formuliert ist.

---

<sup>4</sup> Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Juni 2021 zur Schaffung des Rahmens für die Verwirklichung der Klimaneutralität und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 401/2009 und (EU) 2018/1999 (ABl. L 243 vom 9.7.2021, S. 1).

- (3) In der Mitteilung der Kommission vom 9. Dezember 2020 mit dem Titel „Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität: Den Verkehr in Europa auf Zukunftskurs bringen“ („Mitteilung der Kommission zur Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität“) werden Etappenziele aufgestellt, die den Pfad des europäischen Verkehrssystems zu einer nachhaltigen, intelligenten und resilienten Mobilität darstellen. Die Ziele der Strategie bestehen darin, den Marktanteil des Schienengüterverkehrs bis 2030 um 50 % zu steigern und bis 2050 zu verdoppeln, während der Marktanteil des Binnenschiffsverkehrs und des Kurzstreckenseeverkehrs bis 2030 um 25 % und bis 2050 um 50 % erhöht und der Hochgeschwindigkeitsbahnverkehr bis 2030 verdoppelt und bis 2050 verdreifacht werden sollte. Außerdem sollten bis 2030 mindestens 30 Millionen emissionsfreie Pkw und 80 000 emissionsfreie Lkw auf den Straßen der Union fahren, und bis 2050 sollten fast alle Pkw, Lieferwagen, Busse und neuen Lkw emissionsfrei sein. Darüber hinaus sollte der Linienverkehr unter 500 km in der Union bis 2030 CO<sub>2</sub>-neutral sein und bis 2030 sollte es mindestens 100 klimaneutrale Städte in Europa geben.
- (4) Mit der Verwirklichung des Transeuropäischen Verkehrsnetzes wird eine Infrastruktur-basis geschaffen, die die grundlegenden Voraussetzungen dafür bildet, dass alle Verkehrsträger nachhaltiger, erschwinglicher und inklusiver gemacht, nachhaltige Alternativen in einem multimodalen Verkehrssystem allgemein zur Verfügung gestellt und die richtigen Anreize als Motor für den Wandel gesetzt werden können, insbesondere indem ein gerechter Übergang im Einklang mit den Zielen gewährleistet wird, die in der Empfehlung des Rates vom 16. Juni 2022 zur Sicherstellung eines gerechten Übergangs zur Klimaneutralität<sup>5</sup> dargelegt werden.

---

<sup>5</sup> ABl. C 243 vom 27.6.2022, S. 35.

- (5) Planung, Aufbau und Betrieb des Transeuropäischen Verkehrsnetzes sollten nachhaltige Verkehrsformen ermöglichen, verbesserte multimodale und interoperable Verkehrslösungen bereitstellen und für eine verstärkt intermodale Integration der gesamten Logistikkette sorgen und als Beitrag für einen reibungslos funktionierenden Binnenmarkt die für nahtlose Personen- und Güterverkehrsströme in der gesamten Union notwendigen Verkehrsachsen schaffen und nahtlose Verkehrsverbindungen mit benachbarten Ländern einrichten. Darüber hinaus sollte das Netz auf die Stärkung des wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalts abzielen, indem es die Erreichbarkeit und Anbindung aller Regionen in der Union sicherstellt, einschließlich einer besseren Anbindung der Gebiete in äußerster Randlage und anderer abgelegener Gebiete, Insel-, Rand- und Berggebiete sowie dünn besiedelter Gebiete. Der Aufbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes sollte durch die ressourcenschonende und nachhaltige Verknüpfung und Interoperabilität der nationalen Verkehrsnetze zudem die nahtlose, sichere und nachhaltige Mobilität von Gütern und Personen in all ihrer Vielfalt ermöglichen und zu weiterem Wirtschaftswachstum sowie zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit in globalem Maßstab beitragen.
- (6) Die Zunahme des Verkehrsaufkommens führt vermehrt zu Überlastungen im internationalen Verkehr. Zur Gewährleistung der internationalen Mobilität von Personen und Gütern ist es daher notwendig, auch unter Berücksichtigung der laufenden Verhandlungen mit den Bewerberländern und potenziellen Bewerberländern, die Kapazität des Transeuropäischen Verkehrsnetzes und die Ausschöpfung 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.

- (7) Das Transeuropäische Verkehrsnetz besteht zu einem großen Teil aus vorhandener Infrastruktur. Damit die Ziele der neuen Politik für das Transeuropäische Verkehrsnetz vollständig verwirklicht werden können, sollten einheitliche Infrastrukturanforderungen festgelegt werden.
- (8) Vorhaben von gemeinsamem Interesse sollten durch die Schaffung neuer Verkehrsinfrastruktur, durch die Instandhaltung und Modernisierung der vorhandenen Infrastruktur und durch Maßnahmen zur Förderung ihrer ressourcenschonenden Nutzung und Resilienz zum Aufbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes beitragen. Vorhaben von gemeinsamem Interesse sollten einen europäischen Mehrwert aufweisen. Solche Vorhaben sollten auch wirtschaftlich tragfähig sein. Vorhaben in dünn besiedelten Gebieten oder Vorhaben, die wesentlich für die Doppelnutzung von Infrastruktur sind, bei denen die wirtschaftliche Tragfähigkeit schwer nachzuweisen sein könnte, da der Nutzen für den sozialen und territorialen Zusammenhalt höher sein könnte, sollten zumindest einen positiven Beitrag zum Ausbau des Netzes leisten, der durch eine sozioökonomische Kosten-Nutzen-Analyse untermauert wird, wobei die besonderen Merkmale und Zwänge des betreffenden Gebiets zu berücksichtigen sind.
- (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 den transeuropäischen Energie- oder Telekommunikationsnetzen oder mit der Infrastruktur mit Doppelnutzung für militärische Zwecke sowie mit dem Fremdenverkehr, genutzt werden, indem in Bauten des Hoch- und Tiefbaus, wie etwa Brücken oder Tunnel, Fahrradinfrastruktur für Radwege, auch das Radroutennetz EuroVelo, integriert oder durch die Einbeziehung neuer Technologien, wie in Brücken eingebaute Sensoren, Synergien mit Sicherheitsaspekten ausgeschöpft werden.

- (10) Im Hinblick auf die Schaffung hochwertiger, effizienter und resilienter Verkehrsinfrastruktur für alle Verkehrsträger sollten beim Aufbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes die Sicherheit und Gefahrenabwehr bei der Personen- und Güterbeförderung, der Beitrag zum Klimawandel und die Folgen des Klimawandels sowie potenzieller Naturgefahren oder vom Menschen verursachter Katastrophen auf die Infrastruktur und die Zugänglichkeit für alle Benutzer insbesondere in Regionen, die besonders stark von den negativen Auswirkungen des Klimawandels betroffen sind, berücksichtigt werden.
- (11) Das Transeuropäische Verkehrsnetz sollte zur Verbesserung der Dienstqualität, der sozialen Bedingungen für die Beschäftigten des Verkehrssektors und der Zugänglichkeit für alle Nutzer, einschließlich Personen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität und anderer Personen in Situationen besonderer Schutzbedürftigkeit, sowie zur Verhinderung und Milderung von Mobilitätsarmut beitragen. Besondere Aufmerksamkeit sollte der geschlechtsspezifischen Dimension gewidmet werden, um gleichberechtigten Zugang zu Diensten und Infrastruktur sicherzustellen.
- (12) Bei der Infrastrukturplanung sollten die Mitgliedstaaten und andere Vorhabenträger die Risikobewertungen und Anpassungsmaßnahmen zur Verbesserung der Resilienz etwa gegenüber Klimaveränderungen, Naturgefahren oder vom Menschen verursachten Katastrophen gebührend berücksichtigen. Indem weitere Anreize für die Entwicklung nachhaltiger Verkehrsformen bereitgestellt und hohe Standards für eine umweltfreundliche Verkehrsinfrastruktur umgesetzt werden, wird die Verwirklichung des Transeuropäischen Verkehrsnetzes den Grundsatz der „Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen“ im Sinne von Artikel 17 der Taxonomie-Verordnung (EU) 2020/852 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>6</sup> unterstützen.

---

<sup>6</sup> Verordnung (EU) 2020/852 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Juni 2020 über die Einrichtung eines Rahmens zur Erleichterung nachhaltiger Investitionen und zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/2088 (ABl. L 198 vom 22.6.2020, S. 13).

- (13) Angesichts der Entwicklung des Infrastrukturbedarfs der Union und der Dekarbonisierungsziele sowie der Schlussfolgerungen des Europäischen Rats vom Juli 2020, denen zufolge die Ausgaben der Union mit den Zielen des Übereinkommens von Paris und dem Grundsatz der „Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen“ im Einklang stehen sollten, sollten Vorhaben von gemeinsamem Interesse im Hinblick darauf geprüft werden, dass die Politik zum Transeuropäischen Verkehrsnetz mit den verkehrs-, umwelt- und klimapolitischen Zielen der Union übereinstimmt. Die Mitgliedstaaten und sonstigen Vorhabenträger sollten zu Plänen und Vorhaben Umweltverträglichkeitsprüfungen durchführen, die bei Vorhaben, für die das Vergabeverfahren für eine Umweltverträglichkeitsprüfung bis zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung noch nicht eingeleitet wurde, auch eine Überprüfung der Einhaltung des Grundsatzes der „Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen“ umfassen sollte.



- (14) Infrastrukturvorhaben nach dieser Verordnung sollten den potenziellen nachteiligen Auswirkungen des Klimawandels standhalten, was durch eine Bewertung der Klimaanfälligkeit und der Klimarisiken sowie durch entsprechende Anpassungsmaßnahmen sichergestellt wird. Vorhaben, für die eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt werden muss, sollten einem Verfahren zur Sicherung der Klimaverträglichkeit unterzogen werden, wobei in die Kosten-Nutzen-Analyse die Kosten der Treibhausgasemissionen und die positiven Auswirkungen von Klimaschutzmaßnahmen einbezogen werden sollten. Die Sicherung der Klimaverträglichkeit sollte basierend auf den neuesten bewährten Verfahren und verfügbaren Leitlinien vorgenommen werden. Dies trägt dazu bei, dass bei Investitions- und Planungsentscheidungen im Rahmen des Unionshaushalts Risiken im Zusammenhang mit dem Klimawandel sowie Bewertungen der Klimaanfälligkeit und der Anpassung an den Klimawandel Rechnung getragen wird. Unbeschadet anderer Rechtsakte der Union, insbesondere Durchführungsrechtsakten über die Bedingungen für die Zuweisung einer finanziellen Unterstützung der Union für Vorhaben von gemeinsamem Interesse gemäß der Verordnung (EU) 2021/1153 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>7</sup>, sollte die Anforderung, ein Verfahren zur Sicherung der Klimaverträglichkeit durchzuführen, nur für Vorhaben gelten, für die das Vergabeverfahren für die Umweltverträglichkeitsprüfung zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der vorliegenden Verordnung noch nicht eingeleitet wurde.
- (15) Die Mitgliedstaaten und sonstigen Vorhabenträger sollten zu Plänen und Vorhaben Umweltverträglichkeitsprüfungen gemäß den einschlägigen Rechtsvorschriften durchführen, um negative Auswirkungen auf die Umwelt – beispielsweise Landschaftszerstückelung, Bodenversiegelung, 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.

---

<sup>7</sup> Verordnung (EU) 2021/1153 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Juli 2021 zur Schaffung der Fazilität „Connecting Europe“ und zur Aufhebung der Verordnungen (EU) Nr. 1316/2013 und (EU) Nr. 283/2014 (ABl. L 249 vom 14.7.2021, S. 38).

- (16) Die Interessen der regionalen und lokalen Behörden sowie der von einem Vorhaben von gemeinsamem Interesse betroffenen Öffentlichkeit sollten in der Planungs- und Bauphase eines Vorhabens angemessen berücksichtigt werden.
- (17) Die Definition des Transeuropäischen Verkehrsnetzes sollte auf einer gemeinsamen und transparenten Methodik beruhen und die höchste Stufe der Infrastrukturplanung innerhalb der Union darstellen. Es sollte multimodal angelegt sein, d. h. es sollte alle Verkehrsträger und deren Verbindungen sowie die einschlägigen Systeme für Verkehrs- und Reiseinformationsmanagement einbeziehen.
- (18) Sofern in dieser Verordnung nichts anderes bestimmt ist, sollte der Aufbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes in drei Schritten erfolgen – Fertigstellung eines Kernnetzes bis 2030, eines erweiterten Kernnetzes bis 2040 und eines Gesamtnetzes bis 2050 – und dem übergeordneten Ziel dienen, ein multimodales und interoperables europaweites Netz mit hohen Qualitätsstandards zu verwirklichen und dabei die übergeordneten Ziele der Union in Bezug auf Klimaneutralität und Umweltschutz zu wahren.
- (19) Zu den Fristen bis 2030 und 2050, die bereits auf der Grundlage der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>8</sup> eingeführt wurden, sollte für das erweiterte Kernnetz, das Teil der Europäischen Verkehrskorridore ist, die Zwischenfrist 2040 hinzugefügt werden, nach deren Ablauf das Netz dieser Verordnung entsprechen muss. Die gleiche Zwischenfrist sollte auch für zusätzlich zu den Anforderungen in der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 eingeführten neuen Standards im Kernnetz gelten, damit die notwendigen Investitionen zu gegebener Zeit getätigt werden können.

---

<sup>8</sup> Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes und zur Aufhebung des Beschlusses Nr. 661/2010/EU (ABl. L 348 vom 20.12.2013, S. 1).

- (20) Die Verkehrsinfrastruktur funktioniert als Netz, wenn ein kleines Segment nicht übereinstimmt oder nicht betriebsfähig ist, kann es daher die Effizienz und Wettbewerbsfähigkeit des gesamten Systems beeinträchtigen und verhindern, dass die Vorteile des Netzes in vollem Umfang genutzt werden.
- (21) Das Transeuropäische Verkehrsnetz sollte als ein europaweites Verkehrsnetz die Erreichbarkeit und Anbindung aller Regionen in der Union sicherstellen, auch der Gebiete in äußerster Randlage und anderer abgelegener Gebiete, Insel-, Rand- und Berggebiete sowie dünn besiedelter Gebiete, und den sozialen, wirtschaftlichen und territorialen Zusammenhalt zwischen ihnen stärken. Die Anforderungen an die Infrastruktur des Transeuropäischen Verkehrsnetzes sollten so festgelegt werden, dass sie den Aufbau eines hochwertigen Netzes in der gesamten Union fördern.
- (22) Das Transeuropäische Verkehrsnetz sollte gemäß den in der Verordnung (EU) 2023/1804 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>9</sup> festgelegten Fristen mit einer ausreichenden Infrastruktur für alternative Kraftstoffe ausgestattet werden, damit sichergestellt ist, dass es den Übergang zur emissionsfreien und emissionsarmen Mobilität wirksam unterstützt.
- (23) Zusätzlich zum Kernnetz sollte ein erweitertes Kernnetz auf der Grundlage vorrangiger Abschnitte des Gesamtnetzes definiert werden, die Teil der Europäischen Verkehrskorridore sind.

---

<sup>9</sup> Verordnung (EU) 2023/1804 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. September 2023 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und zur Aufhebung der Richtlinie 2014/94/EU (ABl. L 234 vom 22.9.2023, S. 1).

- (24) Das Kernnetz wurde auf der Grundlage einer objektiven Planungsmethodik festgelegt. Anhand dieser Methodik wurden die wichtigsten städtischen Knoten, Häfen, Flughäfen sowie Grenzübergangsstellen ermittelt. Diese Knoten müssen, soweit möglich, über Schiene oder Straße oder beides an das Transeuropäische Verkehrsnetz angebunden werden, sofern dies wirtschaftlich tragfähig und durchführbar ist. Die Methodik hat die Vernetzung aller Mitgliedstaaten und die Einbeziehung der wichtigsten Inseln in das Kernnetz gewährleistet.
- (25) Sofern in dieser Verordnung nichts anderes bestimmt ist, sollten das Kernnetz mit Frist bis 2030 und das erweiterte Kernnetz mit Frist bis 2040 die Grundlage für das nachhaltige multimodale Verkehrsnetz bilden und entsprechend den Verkehrserfordernissen die strategisch wichtigsten Knotenpunkte und Verbindungen des Transeuropäischen Verkehrsnetzes darstellen. Sie sollten den Ausbau des Gesamtnetzes insgesamt vorantreiben und die Voraussetzungen dafür schaffen, dass sich die Maßnahmen der Union auf jene Komponenten des Transeuropäischen Verkehrsnetzes konzentrieren können, mit denen der größte europäische Mehrwert erzielt werden kann, nämlich insbesondere auf grenzüberschreitende Abschnitte, fehlende Verbindungen, multimodale Anschlusspunkte und große Engpässe.
- (26) Bestimmte bereits bestehende Standards des Kernnetzes sollten auf das erweiterte Kernnetz und das Gesamtnetz ausgeweitet werden, damit die Netzvorteile voll ausgeschöpft werden können, die Interoperabilität zwischen Netzarten verbessert wird und die Aktivität durch nachhaltigere Verkehrsformen, einschließlich einer verstärkten Digitalisierung und anderer technologischer Lösungen, erhöht werden kann.

- (27) Ausnahmen von den für das Kernnetz, das erweiterte Kernnetz und das Gesamtnetz geltenden Infrastrukturanforderungen sollten nur in hinreichend begründeten Fällen und unter bestimmten Bedingungen möglich sein. Dazu sollten Fälle zählen, in denen sich Investitionen nicht rechtfertigen lassen oder in denen es besondere geografische oder erhebliche physische Sachzwänge gibt, etwa bei Gebieten in äußerster Randlage und anderen abgelegenen Gebieten, Insel-, Rand- und Berggebieten sowie bei dünn oder dicht besiedelten Gebieten oder im Fall erheblicher negativer Auswirkungen auf die Umwelt oder die biologische Vielfalt. Bei der Prüfung der Anträge der Mitgliedstaaten auf Ausnahmen sollte die Kommission den möglichen Auswirkungen auf die Interoperabilität und Kontinuität des Netzes sowie auch den Auswirkungen auf verbundene Abschnitte in benachbarten Mitgliedstaaten gebührend Rechnung tragen.
- (28) Ein Schienennetz eines Mitgliedstaats oder ein Teil davon mit einer von der europäischen Regelspurweite von 1 435 mm abweichenden Spurweite (für die Zwecke dieser Verordnung: „isoliertes Netz“) sollte bestimmten Standards und Anforderungen dieser Verordnung nicht unterliegen, da dies aufgrund der Besonderheiten isolierter Netze im Hinblick auf das wirtschaftliche Kosten-Nutzen-Verhältnis nicht gerechtfertigt wäre. Diese Besonderheiten ergeben sich daraus, dass isolierte Netze von anderen Netzen mit der europäischen Regelspurweite von 1 435 mm abgetrennt sind. Darüber hinaus sollten die Mitgliedstaaten zwar alle erdenklichen Anstrengungen unternehmen, um die Zuweisung einer Mindestzahl von Zugtrassen für Güterzüge mit einer Länge von mindestens 740 Metern im gesamten Netz zu ermöglichen, sie können aber bei der Bewertung solcher Anstrengungen den besonderen Merkmalen und Herausforderungen isolierter Netze und dem Umstand, dass in diesen Netzen eine solche Zuweisung in sozio-ökonomischer Hinsicht nicht immer gerechtfertigt wäre, Rechnung tragen.

- (29) Das durch das Kernnetz, das erweiterte Kernnetz und das Gesamtnetz gebildete landseitige Infrastrukturnetz sollte die maritime Dimension des Transeuropäischen Verkehrsnetzes einbinden. Zu diesem Zweck sollte in enger Verzahnung mit der makroregionalen Strategie und der Meeresbeckenstrategie ein wirklich nachhaltiger, intelligenter, nahtloser und resilienter Europäischer Seeverkehrsraum geschaffen werden, der die vorherigen „Meeresautobahnen“ umfassen sollte. Er sollte alle Komponenten der Seeverkehrsinfrastruktur des Transeuropäischen Verkehrsnetzes umfassen. Bei der Förderung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse sollte insbesondere der Förderung eines verbesserten Zugangs zu Gebieten in äußerster Randlage und anderen abgelegenen Gebieten, Insel- und Randgebieten besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden.
- (30) Die auf der Grundlage der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>10</sup> eingerichteten Schienengüterverkehrskorridore und die in der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 festgelegten Kernnetzkorridore sind sich gegenseitig ergänzende politische Instrumente, die eng miteinander verbundene Ziele verfolgen, insbesondere die Förderung nachhaltiger, effizienter und sicherer Verkehrsdienstleistungen. Obwohl sich die Zusammenarbeit in vielen Bereichen bewährt hat, hat sich gezeigt, dass es in einigen Fällen zu Überschneidungen von Aktivitäten kam und ein besserer Informationsaustausch notwendig ist. Zudem sind die Schienengüterverkehrskorridore und die Kernnetzkorridore geografisch nicht vollständig aufeinander abgestimmt, was die Möglichkeit der Koordinierung einschränkt, z. B. in Fragen der Entwicklung der Infrastrukturanforderungen des Transeuropäischen Verkehrsnetzes oder der Verbesserung der Qualität der Eisenbahnverkehrsdienste. Es besteht daher ein erhebliches ungenutztes Potenzial für eine Rationalisierung, eine Steigerung der Effizienz und größere Synergieeffekte.

---

<sup>10</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).

- (31) Wie in der Mitteilung der Kommission über eine Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität dargelegt, ist eine Integration der Kernnetzkorridore und der Schienengüterverkehrskorridore in „Europäische Verkehrskorridore“ erforderlich, um die Synergien zwischen der Infrastrukturplanung und dem Verkehrsbetrieb zu erhöhen. Die Europäischen Verkehrskorridore sollten das Instrument für die Entwicklung nachhaltiger und multimodaler Güter- und Personenverkehrsströme in Europa und für die Entwicklung interoperabler, hochwertiger Infrastrukturen und Betriebsleistungen werden. Als solches Instrument sollten sie auch der Verwirklichung der Vision eines äußerst wettbewerbsfähigen Schienennetzes in der gesamten Union dienen.
- (32) Für die Europäischen Verkehrskorridore sollten neue betriebliche Prioritäten gelten, um hohe Dienstqualität sicherzustellen. Insbesondere sollte die Leitung des Schienengüterverkehrs alle erdenklichen Anstrengungen unternehmen, um sicherzustellen, dass die Aufenthaltszeit von Güterzügen, die die Grenze zwischen zwei Mitgliedstaaten passieren, im Durchschnitt höchstens 25 Minuten beträgt und dass die meisten Züge, die mindestens eine Grenze eines Europäischen Verkehrskorridors überqueren, ihren Bestimmungsort oder die Außengrenze der Union fahrplanmäßig oder mit einer Verspätung von höchstens 30 Minuten erreichen. Wenn eine Umspurung erfolgt, gilt diese Begrenzung der Aufenthaltszeit nicht. Sie gilt auch nicht an Grenzen zwischen zwei Mitgliedstaaten, an denen die Kontrollen noch nicht aufgehoben wurden, denen Fahrgäste und Bahnbedienstete bei die Außengrenzen überschreitenden Personen- und Güterzügen in Anwendung der Verordnung (EU) 2016/399 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>11</sup> insbesondere zu unterziehen sind, und wenn diese Frist aufgrund der in Anwendung der genannten Verordnung durchzuführenden Kontrollen nicht eingehalten werden kann. Solche Umspurungen und Kontrollen bei Zügen können zu Überlastung und längeren Wartezeiten an der Grenze führen. Verzögerungen, die in Drittländern aufgetreten oder auf Drittländer zurückzuführen sind, durch die Güterzüge durchfahren, sollten ebenfalls nicht unter diese Bestimmung fallen.

---

<sup>11</sup> Verordnung (EU) 2016/399 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. März 2016 über einen Unionskodex für das Überschreiten der Grenzen durch Personen (Schengener Grenzkodex) (ABl. L 77 vom 23.3.2016, S. 1).

- (33) Ursprünglich waren Mitgliedstaaten, deren Schienennetz eine andere Spurweite hat als das Hauptschienennetz der Union, gemäß der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 nicht dazu verpflichtet, sich an der Einrichtung von Güterverkehrskorridoren oder der Verlängerung vorhandener Güterverkehrskorridore gemäß der genannten Verordnung zu beteiligen. Diese Mitgliedstaaten sollten beschließen können, dass sich der/die Infrastrukturbetreiber, der/die in ihrem Hoheitsgebiet für die Eisenbahninfrastruktur verantwortlich ist bzw. sind, während eines Zeitraums von höchstens 10 Jahren nicht an dem Verwaltungsrat des Güterverkehrskorridors in ihrem Hoheitsgebiet beteiligt bzw. beteiligen.
- (34) Die Verordnung (EU) Nr. 913/2010 ist vor allem auf die Organisation und das Management grenzübergreifender Güterverkehrskorridore für einen wettbewerbsfähigen Schienengüterverkehr ausgerichtet. Irland ist wegen seiner Insellage nicht per Schiene mit anderen Mitgliedstaaten verbunden. Außerdem waren Mitgliedstaaten, deren Schienennetz eine andere Spurweite hat als das Hauptschienennetz der Union, nicht dazu verpflichtet, sich an der Einrichtung von Güterverkehrskorridoren oder der Verlängerung vorhandener Güterverkehrskorridore gemäß der genannten Verordnung zu beteiligen. Irland hat von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht. Dementsprechend wurde im Hoheitsgebiet Irlands kein Güterverkehrskorridor eingerichtet. Aufgrund dieser Umstände und des begrenzten zusätzlichen Nutzens, der für die irischen Behörden und deren Infrastrukturbetreiber mit einer Beteiligung an der Leitung der Güterverkehrskorridore im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 verbunden wäre, sollte Irland beschließen können, dass sich die Vertreter seiner Behörden und die Infrastrukturbetreiber, die in seinem Hoheitsgebiet für die Eisenbahninfrastruktur verantwortlich sind, nicht an dem Exekutivrat oder dem Verwaltungsrat der Güterverkehrskorridore in seinem Hoheitsgebiet oder an beiden beteiligen.



- (35) Die Europäischen Verkehrskorridore sollten die wichtigsten Fernverkehrsströme abdecken und aus multimodalen europäischen Hauptverkehrsachsen bestehen, die auf Teilen des Transeuropäischen Verkehrsnetzes beruhen, grenzüberschreitend, multimodal und offen für die Einbeziehung aller unter diese Verordnung fallenden Verkehrsträger sein und sie können auch benachbarte Länder umfassen.
- (36) Im Hinblick auf einen koordinierten und termingerechten Aufbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes als Voraussetzung für die Erzielung größtmöglicher Netzvorteile sollten die betreffenden Mitgliedstaaten, sofern in dieser Verordnung nichts anderes bestimmt ist, dafür sorgen, dass geeignete Maßnahmen ergriffen werden, um die Vorhaben von gemeinsamem Interesse des Kernnetzes, des erweiterten Kernnetzes und des Gesamtnetzes bis zu den festgelegten Terminen 2030, 2040 bzw. 2050 abzuschließen. Daher sollten die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass die nationalen Verkehrs- und Investitionspläne mit den in dieser Verordnung festgelegten Prioritäten im Einklang stehen. Die Mitgliedstaaten sollten außerdem unter anderem den in den Arbeitsplänen der Europäischen Koordinatoren und in den gemäß dieser Verordnung erlassenen Durchführungsrechtsakten festgelegten Prioritäten Rechnung tragen. Anwendungsbereich, Methodik oder Fristen gemäß den nationalen Plänen und Programmen verbleiben jedoch in der alleinigen Zuständigkeit der Mitgliedstaaten.
- (37) Es ist notwendig, Vorhaben von gemeinsamem Interesse festzulegen, die zur Fertigstellung des Transeuropäischen Verkehrsnetzes sowie zur Erreichung der in dieser Verordnung vorgegebenen Ziele 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.

- (38) Vorhaben von gemeinsamem Interesse zum Ausbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes im Einklang mit den in dieser Verordnung festgelegten Anforderungen haben einen europäischen Mehrwert, da sie zu einem hochwertigen, resilienten, interoperablen und multimodalen europäischen Netz beitragen und die Nachhaltigkeit erhöhen, den Zusammenhalt stärken, die Effizienz steigern oder mehr Vorteile für die Nutzer bringen. Der europäische Mehrwert ist höher, wenn er zusätzlich zu dem potenziellen Mehrwert für den jeweiligen Mitgliedstaat allein zu erheblichen Verbesserungen der Verkehrsverbindungen oder Verkehrsströme zwischen Mitgliedstaaten oder zwischen einem Mitgliedstaat und einem Drittland führt. Die Union sollte solche Vorhaben von gemeinsamem Interesse vorrangig fördern, um deren Durchführung sicherzustellen.
- (39) Um die Anforderungen dieser Verordnung zu erfüllen, sollten die Mitgliedstaaten und sonstigen Vorhabenträger sicherstellen, dass die Prüfung der Vorhaben von gemeinsamem Interesse effizient und ohne unnötige Verzögerungen durchgeführt wird, und – gegebenenfalls gemäß der Richtlinie (EU) 2021/1187 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>12</sup> – alle erdenklichen Anstrengungen unternehmen, um sicherzustellen, dass diese Vorhaben rechtzeitig und effizient durchgeführt werden.

---

<sup>12</sup> Richtlinie (EU) 2021/1187 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Juli 2021 über die Straffung von Maßnahmen zur rascheren Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) (ABl. L 258 vom 20.7.2021, S. 1).

- (40) Bei der Durchführung einer sozioökonomischen Kosten-Nutzen-Analyse sollten die Mitgliedstaaten einen anerkannten und harmonisierten Ansatz verfolgen, um eine transparente und vergleichende Evaluierung dieser Vorhaben zu ermöglichen. Die Analyse der klimabezogenen und ökologischen Kosten und Vorteile sollte auf die im Rahmen der Richtlinie 2011/92/EU des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>13</sup> durchgeführte Umweltverträglichkeitsprüfung gestützt werden.
- (41) Die Zusammenarbeit mit Drittländern, einschließlich Nachbarländern, ist erforderlich, um zwischen der Union und diesen Ländern die Verbindung und die Interoperabilität der Infrastrukturnetze sicherzustellen. Die Union sollte gegebenenfalls Vorhaben von gemeinsamem Interesse mit diesen Ländern fördern und dabei sicherstellen, dass die Ziele und die Interoperabilitätsanforderungen des Transeuropäischen Verkehrsnetzes eingehalten werden. Die Vorhaben sollten auch mit dem Ziel der Klimaneutralität in der Union bis 2050 im Einklang stehen und insbesondere durch Verhinderung einer Verlagerung von CO<sub>2</sub>-Emissionen sicherstellen, dass im Verkehrssektor gleiche Wettbewerbsbedingungen herrschen.
- (42) Die Resilienz 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.

---

<sup>13</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).

- (43) Angesichts dieses neuen geopolitischen Kontexts werden in der Mitteilung der Kommission vom 12. Mai 2022 mit dem Titel „Ein Aktionsplan für Solidaritätskorridore zwischen der EU und der Ukraine zur Erleichterung der Agrarexporte der Ukraine und ihres bilateralen Handels mit der EU“ mehrere große Herausforderungen im Bereich der Verkehrsinfrastruktur genannt, die die Union und ihre Nachbarländer bewältigen müssen, um die Wirtschaft und der Wiederaufbau 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 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.
- (44) Aufgrund des russischen Angriffskriegs gegen die Ukraine und des von Belarus in diesem Konflikt eingenommenen Standpunkts ist die Zusammenarbeit zwischen der Union und Russland beziehungsweise Belarus im Bereich der Politik zum Transeuropäischen Verkehrsnetz weder angezeigt noch im Interesse der Union. Daher sollten diese beiden Drittländer nicht länger am Transeuropäischen Verkehrsnetz 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, in den in dieser Verordnung enthaltenen Karten 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 zur Union 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.

- (45) Der durch den Angriffskrieg Russlands gegen die Ukraine bedingte neue geopolitische Kontext hat gezeigt, wie wichtig nahtlose Verkehrsverbindungen innerhalb des Gebiets der Union und mit benachbarten Ländern sind. Eine von der europäischen Regelspurweite von 1 435 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 des Kernnetzes oder des erweiterten Kernnetzes sollten daher mit der europäischen Regelspurweite von 1 435 mm gebaut werden. Außerdem sollten Mitgliedstaaten, die über ein Streckennetz verfügen, dessen Spurweite von der europäischen Regelspurweite von 1 435 mm abweicht, die Umstellung bestehender Strecken der Europäischen Verkehrskorridore auf die europäische Regelspurweite von 1 435 mm prüfen. Diese Verpflichtung sollte nicht für Inseln und Gebiete in äußerster Randlage gelten, da ihre Netze aufgrund ihrer geografischen Lage landseitig in keiner Weise mit dem übrigen Gebiet der Union verbunden sind.

- (46) Damit sich der Verkehrssektor zu einem wirklich multimodalen System nachhaltiger und intelligenter Mobilitätsdienste entwickelt, sollte die Union ein hochwertiges Verkehrsnetz aufbauen, das Schienenpersonen- und Schienengüterverkehrsdienste mit Mindestgeschwindigkeiten ermöglicht. Ferner sollte die Union bei der Förderung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse der Einführung von Zweigleisigkeit in Engpass-Abschnitten, bei denen Kapazitätshemmnisse bestehen, gebührende Aufmerksamkeit widmen. Ein wettbewerbsfähiger Hochgeschwindigkeitsschienenpersonenverkehr hat ein hohes Potenzial für die Dekarbonisierung des Verkehrs. Es gilt, ein kohärentes und interoperables europäisches Hochgeschwindigkeitsnetz aufzubauen, das die Hauptstädte und Großstädte miteinander verbindet. Die Ergänzung bestehender Hochgeschwindigkeitsstrecken durch Strecken, die für eine Geschwindigkeit von mindestens 160 km/h ausgelegt sind, dürfte im Gegenzug zu Netzeffekten, einem kohärenteren Netz und einer höheren Zahl von Bahnreisenden führen. Geschwindigkeitsanforderungen für Personen- und Güterverkehrsstrecken sollten auf einen bestimmten Prozentsatz der betreffenden Streckenabschnitte beschränkt bleiben, damit bei Streckenabschnitten mit Besonderheiten aufgrund durch Topografie, Oberflächengestalt oder städtebaulich bedingter Sachzwänge, einschließlich Verbindungsstrecken, Bahnhofsdurchfahrten und Anschlüsse zu Terminals, Serviceeinrichtungen oder Betriebswerken, in deren Fall die Geschwindigkeit individuell angepasst werden muss, die gebotene Flexibilität besteht. Die Kommission sollte einem Mitgliedstaat auf dessen Antrag Ausnahmen gewähren, um ihm über die in dieser Verordnung festgelegten Prozentsätze hinaus bei Bedarf und entsprechender Begründung zusätzliche Flexibilität einzuräumen. Die Mitgliedstaaten werden aufgefordert, bei der Modernisierung der Infrastruktur Möglichkeiten der Auslegung für höhere Geschwindigkeiten als die in Anhang I der Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>14</sup> vorgesehenen zu prüfen. Als Ergänzung zu Hochgeschwindigkeitszügen stellen Nachtzüge eine nachhaltige Art des Reisens über lange Strecken in der gesamten Union dar.

---

<sup>14</sup> Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (ABl. L 138 vom 26.5.2016, S. 44).

- (47) Als Beitrag zur Wettbewerbsfähigkeit des multimodalen und kombinierten Verkehrs sollte ein nachhaltigeres, resilienteres und zuverlässigeres Schienennetz für den Güterverkehr in ganz Europa geschaffen werden. Die Infrastruktur für den kombinierten Schienenverkehr und die Terminals sollte ausgebaut werden, um sicherzustellen, dass der intermodale Verkehr in erster Linie auf der Schiene, auf Binnenwasserstraßen oder im Kurzstrecken-seeverkehr abgewickelt wird und dass die Zu- oder Ablaufstrecken beziehungsweise Zu- und Ablaufstrecken zusammen auf der Straße so kurz wie möglich sind.
- (48) Etwa die Hälfte der Tonnenkilometer des Schienengüterverkehrs entfällt in Europa auf den intermodalen Verkehr, Tendenz steigend. Damit das in der Mitteilung der Kommission über eine Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität dargelegte Ziel, den Anteil des Güterverkehrs auf der Schiene zu verdoppeln, erreicht werden kann, sollte ein besonderes Augenmerk auf Lösungen gerichtet werden, bei denen der Hauptteil der Beförderung über die Schiene und nur die erste und die letzte Meile über die Straße erfolgt. Um auf eine Erhöhung des Anteils des intermodalen Verkehrs hinzuwirken, sollte die Infrastruktur dafür ausgelegt sein, dass Güterzüge mit Standard-Sattelaufliegern mit bis zu 4 m Höhe, die auf einer Höhe von mindestens 27 cm über der Schienenoberkante – wobei eine Mindesthöhe von 33 cm gefördert werden sollte – beladen sind, verkehren können. Damit diese Anforderung eingehalten werden kann, sind jedoch zahlreiche, teils kostspielige Anpassungen notwendig. Daher muss für die Umsetzung dieser Anforderung ein ausgewogener Ansatz gefunden und sichergestellt werden, dass die Umsetzung auf kosteneffiziente Weise erfolgt. Die Mitgliedstaaten sollten in diesem Zusammenhang dafür sorgen, dass die Anforderung so umgesetzt wird, dass es mindestens eine Inlands-Direktverbindung, eine direkte Schienengüterverkehrsverbindung in einen oder mehrere benachbarte Mitgliedstaaten und eine Verbindung zu mindestens einem Schienen-Straßen-Terminal oder einem multimodalen Güterterminal, der sich in einem Seehafen, der Teil des Europäischen Verkehrskorridors im Hoheitsgebiet des Mitgliedstaats ist, befindet oder an einen solchen Seehafen angrenzt, gibt.

Ferner sollte es, wenn sich im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats ein oder mehrere Endpunkte eines Korridors befinden, mindestens eine diese Anforderung erfüllende Direktverbindung zu mindestens einem dieser Endpunkte geben. Bei der Auswahl der betreffenden Strecken sollten die Mitgliedstaaten den derzeitigen und künftigen Güterverkehrsströmen Rechnung tragen. Bei der Prüfung von Anträgen auf Gewährung einer Ausnahme von der Anforderung in Bezug auf den Transport von Sattelaufliegern gemäß dieser Verordnung trägt die Kommission insbesondere den Ergebnissen der sozioökonomischen Kosten-Nutzen-Analyse sowie der Möglichkeit, dass die zur Erfüllung dieses Standards erforderlichen Arbeiten zur Störung von Diensten führen, Rechnung. Darüber hinaus sollte die Kommission bei der Prüfung der Anträge auf Gewährung einer Ausnahme von den Anforderungen, die für die Eisenbahninfrastruktur des erweiterten Kernnetzes gelten, insbesondere umfangreichen Investitionen des betreffenden Mitgliedstaats in Strecken, die in unmittelbarer Nähe parallel zu den neu zu bauenden Strecken verlaufen, Rechnung tragen.

- (49) In Anbetracht der Tatsache, dass die Einführung des europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystems (ERTMS) in Europa an Fahrt gewinnt und mehrere Mitgliedstaaten bereits vorzeitig Pläne für die Einführung von ERTMS in ihrem gesamten nationalen Eisenbahnnetz verabschiedet haben, muss diesem Paradigmenwechsel Rechnung getragen und ein ehrgeizigerer Ansatz für die Einführung von ERTMS im Gesamtnetz festgelegt werden.



- (50) Die Mitgliedstaaten sollten sicherstellen, dass das ERTMS bis 2050 im Gesamtnetz, bis 2040 im erweiterten Kernnetz und bis 2030 im Kernnetz eingeführt wird. Bei der Einführung des ERTMS im Gesamtnetz sollten die Strecken, die zu einem sicheren und effizienten grenzüberschreitenden internationalen Eisenbahnverkehr beitragen können, zeitlich Vorrang haben. Da die Einführung eines funkgestützten ERTMS zudem zur Abschaffung nationaler Vorschriften, die den Betrieb beeinträchtigen, beiträgt, sollten die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass auf neuen Strecken ab 2030 beziehungsweise beim Ausbau des Signalgebungssystems auf bestehenden Strecken ab 2040 funkgestütztes ERTMS eingesetzt wird und dass das gesamte Transeuropäische Verkehrsnetz bis 2050 mit funkgestütztem ERTMS ausgerüstet ist.
- (51) Die Außerbetriebnahme von Klasse-B-Systemen bringt für die Infrastrukturbetreiber angesichts der Kosten und der Komplexität der Einführung des ERTMS und der Vorhaltung zusätzlicher streckenseitiger Systeme über einen längeren Zeitraum erhebliche Einsparungen bei der Instandhaltung mit sich. Die Mitgliedstaaten sollten – außer in bestimmten Fällen – die Außerbetriebnahme von Klasse-B-Systemen im Kernnetz bis 2040, im erweiterten Kernnetz bis 2045 und im Gesamtnetz bis 2050 sicherstellen, vorausgesetzt, dass ein angemessenes Sicherheitsniveau gewährleistet ist, und dabei eine zeitnahe Unterrichtung aller betroffenen Parteien über diese Außerbetriebnahme und die Einführung des ERTMS sicherstellen.

- (52) Für die Binnenwasserstraßen in Europa ist eine heterogene Hydromorphologie kennzeichnend, die eine kohärente Leistung für alle Wasserstraßenabschnitte erschwert. Binnenwasserstraßen, insbesondere frei fließende Abschnitte, können durch Klima- und Witterungsbedingungen stark beeinträchtigt werden. Um einen zuverlässigen internationalen Verkehr unter Berücksichtigung der Hydromorphologie und der geltenden Umweltvorschriften zu gewährleisten, sollten die Anforderungen des Transeuropäischen Verkehrsnetzes die spezifische Hydromorphologie jeder Wasserstraße (z. B. frei fließende oder regulierte Flüsse) sowie die Ziele der Umwelt- und Biodiversitätspolitik berücksichtigen. Aus diesem Grund sollten für jeden Europäischen Verkehrskorridor, jede Wasserstraße oder jeden Wasserstraßenabschnitt Referenzwasserstände festgelegt werden, wobei den Auswirkungen des Klimawandels Rechnung zu tragen ist. Bei der Festlegung der Referenzwasserstände sollte die Kommission eng mit den betreffenden Mitgliedstaaten und Europäischen Koordinatoren und den betreffenden im Rahmen internationaler Vereinbarungen eingesetzten Flussschiffverkehrskommissionen zusammenarbeiten, um bei den Anforderungen für Binnenschiffverkehrsinfrastruktur im Interesse der Förderung dieses Verkehrsträgers für einen einheitlichen Ansatz zu sorgen.
- (53) Beim Bau oder Ausbau der Binnenschiffverkehrsinfrastruktur sollte der Vermeidung etwaiger Hindernisse für die Anbindung frei fließender Flüsse besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden.

- (54) Als Eingangs- und Ausgangspunkte für die Landinfrastruktur des Transeuropäischen Verkehrsnetzes spielen Seehäfen als grenzüberschreitende multimodale Knotenpunkte, die nicht nur als Verkehrsknoten dienen, sondern auch Tore für den Handel, für Industriecluster, für militärische Mobilität und für Energieumschlagplätze sein können, eine wichtige geostrategische Rolle. Wie in der Mitteilung der Kommission vom 18. Mai 2022 mit dem Titel „RePowerEU-Plan“ hervorgehoben wird, muss die Energieversorgung diversifiziert und die Einführung erneuerbarer Energien beschleunigt werden. Seehäfen können durch die Errichtung von Offshore-Windkraftanlagen, die Erzeugung von grünem Wasserstoff und den Transport und die Speicherung von Flüssigerdgas zu diesem Ziel beitragen. Um die Synergien zwischen dem Verkehrs- und dem Energiesektor bei den Bemühungen um die Dekarbonisierung der Wirtschaft der Union zu stärken, könnten Seehäfen auch beim Transport von Kohlendioxid über Rohrleitungen oder andere Verkehrsträger eine Rolle spielen.
- (55) Der Kurzstreckenseeverkehr kann durch ein höheres Fracht- und Passagieraufkommen einen wesentlichen Beitrag zur Dekarbonisierung des Verkehrs leisten und unter anderem zur Verringerung der Überlastung von Straßen im Gebiet der Union und zu einem besseren Zugang zu abgelegenen Regionen sowie Inselregionen und -staaten beitragen. Kurzstreckenseeverkehrsverbindungen, die die maritime Dimension des Transeuropäischen Verkehrsnetzes bilden, müssen jedoch besser mit dem landseitigen Netz integriert werden und die gesamte Transport- und Logistikkette, sowohl zur See als auch zum Hinterland, muss stärker in den Mittelpunkt gerückt werden. Das neue, übergreifende Konzept des Europäischen Seeverkehrsraums sollte durch die Schaffung oder Modernisierung von Kurzstreckenseeverkehrsrouten und durch den Ausbau von Seehäfen und deren Hinterlandanbindungen gefördert werden, damit eine effiziente und nachhaltige Integration mit anderen Verkehrsträgern gewährleistet ist. Außerdem sollte dieses neue Konzept nachhaltige Kurzstreckenseeverkehrsverbindungen fördern, die den Güterstrom auf seegestützten Logistikstrecken so konzentrieren, dass die bestehenden Seeverbindungen verbessert oder neue lebensfähige, regelmäßige und häufige Seeverbindungen geschaffen werden.

- (56) Auf den Straßenverkehr in der Union entfallen drei Viertel des gesamten inländischen Güterverkehrs (gemessen an den geleisteten Tonnenkilometern) und rund 90 % des gesamten inländischen Personenverkehrs (gemessen an der Gesamtzahl der Personenkilometer). Angesichts der Bedeutung des Straßenverkehrs und der Verpflichtung, im Einklang mit dem in der Mitteilung der Kommission über eine Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität verankerten Meilenstein die Straßenverkehrssicherheit zu verbessern, muss die Straßeninfrastruktur unter dem Aspekt der Sicherheit verbessert werden. Insbesondere sollten die Mitgliedstaaten gemäß der Richtlinie 2008/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>15</sup> die Sicherheit der Straßenverkehrsinfrastruktur gewährleisten und dafür sorgen, dass sie überwacht und gegebenenfalls verbessert wird. In dieser Hinsicht wird der Kommission mit dieser Richtlinie die Befugnis übertragen, Durchführungsrechtsakte zu erlassen, um gemeinsame Spezifikationen einzurichten, die auf die Sicherstellung des operationellen Einsatzes von Fahrbahnmarkierungen und Verkehrszeichen abzielen, nachdem eine Gruppe von Sachverständigen die Möglichkeit beurteilt hat, solche Spezifikationen festzulegen.
- (57) Um den Zugang zu angemessenen Rastanlagen, insbesondere für Berufskraftfahrer, sicherzustellen, sollten im gesamten Transeuropäischen Verkehrsnetz Rastplätze und entlang des Kernnetzes und des erweiterten Kernnetzes sichere und gesicherte Parkflächen eingerichtet werden.

---

<sup>15</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).

- (58) Um Alternativen zu Kurzstreckenflügen zu ermöglichen, sollten die Mitgliedstaaten, sofern einer solchen Anbindung keine besonderen geografischen oder erheblichen physischen Sachzwänge entgegenstehen, sicherstellen, dass Flughäfen des Transeuropäischen Verkehrsnetzes mit einem Fluggastaufkommen von insgesamt mehr als zwölf Millionen Fluggästen an das transeuropäische Eisenbahnnetz, einschließlich – sofern möglich – des Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnnetzes für Fernverbindungen oder, bei Flughäfen, die sich in oder in der Nähe eines städtischen Knotens des transeuropäischen Eisenbahnnetzes befinden, mit einem jährlichen Fluggastaufkommen von insgesamt mehr als vier und weniger als zwölf Millionen Fluggästen, per Eisenbahn, U-Bahn, Stadtbahn, Straßenbahn, Seilbahn oder – in Ausnahmefällen – sonstigen Lösungen des emissionsfreien öffentlichen Verkehrs an diesen städtischen Knoten angebunden sind. Solche Anbindungen sollten bei Flughäfen mit einem jährlichen Fluggastaufkommen von weniger als vier Mio. Fluggästen gefördert werden.
- (59) Um Innovationen im Luftverkehr voranzubringen, sollten auch Weltraumbahnhöfe in die Liste der Komponenten der Luftverkehrsinfrastruktur aufgenommen werden. Die Zuständigkeit der Union im Bereich Raumfahrt gemäß Artikel 4 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) und Artikel 189 AEUV, wonach jegliche Harmonisierung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten ausgeschlossen ist, sollte jedoch von dieser Ergänzung unberührt bleiben. Die Aufnahme von Weltraumbahnhöfen in die in dieser Verordnung festgelegte Liste der Komponenten der Luftverkehrsinfrastruktur sollte nicht bewirken, dass geltende oder künftige Rechtsvorschriften der Union für Luftverkehrsinfrastrukturen, in denen dies nicht ausdrücklich vorgesehen ist, auch bei Weltraumbahnhöfen zur Anwendung kommen.

- (60) Beim Aufbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes sollten die Kommission und die Mitgliedstaaten Maßnahmen zur Sicherstellung des effizienten Grenzüberschritts für den Güterverkehr unter Berücksichtigung von Wartezeiten und Unterbrechungen an der Grenze, die beispielsweise durch die Abfertigung und Kontrolle von Fahrzeugen und an Bord von Zügen an den Grenzen der Union verursacht werden oder auf Gründe der Verwaltung, des Betriebs, der Sicherheit, der Technik oder der Interoperabilität zurückzuführen sind, besondere Aufmerksamkeit widmen.
- (61) Das Transeuropäische Verkehrsnetz sollte eine effiziente Multimodalität gewährleisten, damit für den Personen- und Güterverkehr bessere Wahlmöglichkeiten zwischen nachhaltigen Verkehrsträgern geboten und große Beförderungsmengen für den Transport über große Entfernungen zusammengefasst werden können. Multimodale Terminals sollten bei der Erreichung dieses Ziels eine Schlüsselrolle spielen.
- (62) Die Mitgliedstaaten sollten eine Markt- und Zukunftsanalyse der multimodalen Güterterminals in ihrem Hoheitsgebiet durchführen und einen Aktionsplan für den Aufbau eines Netzes multimodaler Güterterminals ausarbeiten. Zu diesem Zweck könnten sie sich auf bestehende Studien und Pläne beziehen. In dem von den Mitgliedstaaten ausgearbeiteten Aktionsplan sollte die Entwicklung multimodaler Güterterminals gefördert werden. Jedoch sollte der Aktionsplan nicht dazu führen, dass der Privatsektor zu Investitionen in Terminals verpflichtet ist, und er sollte keiner strategischen Umweltverträglichkeitsprüfung unterzogen werden.

- (63) Städtische Knoten spielen im Transeuropäischen Verkehrsnetz eine wichtige Rolle als Ausgangs- oder Endpunkte („letzte Meile“) für den Personen- und Güterverkehr innerhalb des Transeuropäischen Verkehrsnetzes wie auch als Übergangspunkte zwischen gleichen oder verschiedenen Verkehrsträgern. Es sollte sichergestellt werden, dass Kapazitätsengpässe und eine unzureichende Netzanbindung innerhalb der städtischen Knoten die Multimodalität im Transeuropäischen Verkehrsnetz nicht länger behindern. Der Schwerpunkt der Politik für das Transeuropäische Verkehrsnetz sollte auf der Förderung nahtlos abgewickelter Verkehrsflüsse von, zu und über städtische Knoten im Netz liegen. Die lokale Anbindung innerhalb städtischer Knoten sollte von den zuständigen lokalen, regionalen oder nationalen Behörden behandelt werden, insbesondere durch einschlägige Maßnahmen im Rahmen der Pläne für nachhaltige urbane Mobilität („Sustainable Urban Mobility Plans“, SUMPs).
- (64) Für jeden städtischen Knoten sollte als wirksamer einheitlicher Rahmen für die Bewältigung der Herausforderungen im Bereich der urbanen Mobilität ein SUMP erlassen werden, der einen langfristigen, allumfassenden und integrierten Plan für die Mobilität im Güter- und Personenverkehr für das gesamte funktionale Stadtgebiet bietet. Dieser Plan könnte Ziele, Vorgaben und Indikatoren enthalten, die die aktuelle und künftige Leistungsfähigkeit des städtischen Verkehrssystems darstellen. Die Mitgliedstaaten sollten die Erhebung von Daten zur städtischen Mobilität für jeden städtischen Knoten in den Bereichen Nachhaltigkeit, Sicherheit und Zugänglichkeit sicherstellen, um die aktuelle und künftige Leistung des Transeuropäischen Verkehrsnetzes darzustellen. Um die Zugänglichkeit für alle Nutzer zu überwachen, sollte, sofern möglich und gemäß dem nationalen Recht, zur Aufschlüsselung der Daten nach Alter, Geschlecht und Behinderung ermutigt werden.

- (65) Die Mitgliedstaaten sollten die Einführung von SUMPs fördern, um die Koordination zwischen Regionen, Städten und Gemeinden zu verbessern. Dazu sollten die Mitgliedstaaten ein nationales SUMP-Programm einrichten, um lokale Behörden bei der Ausarbeitung hochwertiger SUMPs und der Stärkung der Überwachung und Evaluierung der Umsetzung der SUMPs durch entsprechende Maßnahmen, Leitlinien, Kapazitätsaufbau, Hilfe und möglicherweise finanzielle Unterstützung zu unterstützen. Die Mitgliedstaaten sollten außerdem eine nationale SUMP-Kontaktstelle benennen, die gemäß den in dieser Verordnung enthaltenen Leitlinien Unterstützung bei der Ausarbeitung und Umsetzung von SUMPs leistet.
- (66) Die Förderung aktiver Verkehrsträger insbesondere in städtischen Knoten trägt zu den Klimazielen der Union bei, verbessert die öffentliche Gesundheit, verringert die Verkehrsüberlastung, bietet eine Lösung für die „letzte Meile“ für den Personenverkehr und bringt wirtschaftliche Vorteile. Bei der Planung oder beim Ausbau von Verkehrsinfrastruktur sollte der Infrastruktur für aktive Verkehrsträger, einschließlich Infrastruktur für Gehen und Radfahren, gebührend Rechnung getragen werden.
- (67) Die Mission „Klimaneutrale und intelligente Städte“, die unter dem mit der Verordnung (EU) 2021/695 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>16</sup> eingerichteten Rahmenprogramm Horizont Europa („Horizont Europa“) festgelegt wurde, zielt darauf ab, dass 100 Städte in der Union bis 2030 klimaneutral werden sollen. Die an der Mission beteiligten Städte dienen als Versuchs- und Innovationszentren, denen andere Städte bis 2050 folgen sollen.

---

<sup>16</sup> Verordnung (EU) 2021/695 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 28. April 2021 über das Rahmenprogramm für Forschung und Innovation „Horizont Europa“ sowie über die Regeln für die Beteiligung und die Verbreitung der Ergebnisse und zur Aufhebung der Verordnungen (EU) Nr. 1290/2013 und (EU) Nr. 1291/2013 (ABl. L 170 vom 12.5.2021, S. 1).



- (68) Multimodale digitale Mobilitätsdienste tragen dazu bei, die Integration der verschiedenen Verkehrsträger zu verbessern, indem sie mehrere Verkehrsangebote zu einem einzigen zusammenfassen. Ihre Weiterentwicklung sollte dazu beitragen, das Verhalten in Richtung der nachhaltigsten Verkehrsträger, des öffentlichen Verkehrs und der aktiven Verkehrsträger wie Gehen und Radfahren zu lenken und den Nutzen von Lösungen für „Mobilität als Dienstleistung“ voll auszuschöpfen.
- (69) Systeme der Informations- und Kommunikationstechnologie (IKT) für den Verkehr sind als Grundlage für die Optimierung von Verkehrs- und Beförderungsvorgängen und der Verkehrssicherheit sowie für die Verbesserung der damit zusammenhängenden Dienste erforderlich. Der Informationsfluss im Verkehrs- und Mobilitätsnetz sollte erleichtert werden, unter anderem durch den Ausbau des EU-Raums für Datenmobilität. Informationen auch über multimodale Ticket- und Buchungssysteme sollten Passagieren und Güterverkehrsbetreibern zur Verfügung stehen und im Hinblick auf die Entwicklung europäischer digitaler und interoperabler Informationssysteme verbessert werden.
- (70) Die Nutzung von IKT-Systemen, die eine intelligente Durchsetzung auf der Grundlage des Austauschs von Echtzeitdaten zwischen Wirtschaftsakteuren und Durchsetzungsbehörden ermöglicht, die zur Kontrolle der Einhaltung der geltenden regulatorischen Anforderungen erforderlich sind, einschließlich bei in Fahrt befindlichen Fahrzeugen, sollte gefördert werden.
- (71) Intelligente Verkehrssysteme und -dienste sowie neu aufkommende Technologien sollten als Katalysator für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme und -dienste auf allen Straßen des Transeuropäischen Verkehrsnetzes dienen.

- (72) Es bedarf einer angemessenen Planung des Transeuropäischen Verkehrsnetzes. Dazu gehört auch die Umsetzung spezifischer Vorgaben im gesamten Netz in Bezug auf Infrastruktur, IKT-Systeme, Ausrüstungen und Dienste, einschließlich der Vorgaben für den Ausbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe gemäß der Verordnung (EU) 2023/1804. 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, damit die Netzvorteile realisiert werden können und ein effizienter transeuropäischer Fernverkehr möglich wird. Um den Einsatz alternativer Kraftstoffe im gesamten Straßennetz des Transeuropäischen Verkehrsnetzes im Einklang mit den in der Verordnung (EU) 2023/1804 festgelegten Zielen zu gewährleisten, sollten Bezugnahmen auf das „Kernnetz“ in der genannten Verordnung als Bezugnahmen auf das „Kernnetz“ im Sinne der vorliegenden Verordnung verstanden werden. Bezugnahmen auf das „Gesamtnetz“ in der Verordnung (EU) 2023/1804 sollten als Bezugnahmen auf das „erweiterte Kernnetz“ und das „Gesamtnetz“ im Sinne dieser Verordnung verstanden werden.
- (73) Das Transeuropäische Verkehrsnetz sollte die Grundlage für die groß angelegte Einführung neuer Technologien und Innovationen bilden, die einen Daten- und Informationsaustausch in Echtzeit ermöglichen und dazu beitragen können, die Gesamteffizienz des europäischen Verkehrssektors zu erhöhen, und die Kapazität bieten, die notwendig ist, um sichere Personenverkehrsflüsse mit effizienten Mitteln zu ermöglichen, öffentliche oder umweltfreundlichere Verkehrsmittel für Fahrgäste attraktiver zu machen und den CO<sub>2</sub>-Fußabdruck des Sektors zu verringern. Dies wird zur Verwirklichung der Ziele des europäischen Grünen Deals beitragen und gleichzeitig das Ziel der Erhöhung der Energieversorgungssicherheit in der Union unterstützen. Damit diese Ziele erreicht werden, sollte die Verfügbarkeit alternativer Kraftstoffe und der entsprechenden Infrastruktur im gesamten Transeuropäischen Verkehrsnetz verbessert werden.

- (74) Damit das Transeuropäische Verkehrsnetz mit der Entwicklung und Einführung innovativer Technik Schritt halten kann, sollten die Mitgliedstaaten und die Kommission in koordinierter Weise Vorhaben von gemeinsamem Interesse fördern, mit denen nachhaltige aufstrebende Technologien zur Verbesserung und Erleichterung der Beförderung und Mobilität von Personen und Gütern gefördert werden. Dazu könnten unter anderem der automatische Betrieb von Zügen, autonome Fahrzeuge, fortschrittliche Lösungen für die Luftmobilität, einschließlich Drohnen für den Personen- und Güterverkehr, die auch auf der letzten Meile in der Stadt eingesetzt werden, und neue Eisenbahntechnologien wie der Hyperloop gehören.
- (75) Im gesamten Transeuropäischen Verkehrsnetz sollte eine ausreichende Zahl öffentlich zugänglicher Schnellladepunkte und Zapfstellen für leichte und schwere Nutzfahrzeuge eingerichtet werden. Dieses Ziel sollte eine vollständige grenzüberschreitende Anbindung gewährleisten. Abstandsbezogene Zielvorgaben für das Transeuropäische Verkehrsnetz, wie sie in der Verordnung (EU) 2023/1804 festgelegt sind, sollen gewährleisten, dass entlang der Hauptstraßennetze der Union eine ausreichende Mindestanzahl von Ladepunkten und Wasserstoffzapfstellen eingerichtet wird.

- (76) Die öffentlich zugängliche Lade- und Betankungsinfrastruktur im Transeuropäischen Verkehrsnetz gemäß der Verordnung (EU) 2023/1804 sollte durch Vorgaben für den Aufbau einer entsprechenden Ladeinfrastruktur und gegebenenfalls einer entsprechenden Wasserstoff-Betankungsinfrastruktur in oder in der Nähe von multimodalen Güterterminals ergänzt werden, damit für Lastwagen im Fernverkehr während des Be- und Entladens Lademöglichkeiten und Wasserstoff-Betankungsmöglichkeiten bereitstehen. Die Mitgliedstaaten sollten auch den Aufbau der Ladeinfrastruktur sicherstellen und die Entwicklung von Wasserstofftankstellen an multimodalen Personenverkehrsknotenpunkten prüfen, um während der Ruhepausen des Fahrers oder für Busse Lademöglichkeiten und Wasserstoff-Betankungsmöglichkeiten zu bieten. Um den freien Verkehr zu gewährleisten, sollte an Terminals oder Personenverkehrsknoten, die von der Union oder der öffentlichen Hand unterstützt werden, der Zugang zu Zwecken des Ladens und der Wasserstoffbetankung in einer fairen, erschwinglichen, transparenten und diskriminierungsfreien Weise geschehen, um eine Marktabstottung zugunsten bestimmter Unternehmen oder mögliche Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden.

- (77) Naturgefahren, einschließlich klimabedingter Ereignisse und sonstiger außergewöhnlicher Vorkommnisse wie Pandemien, durch vom Menschen verursachte Katastrophen wie Unfälle oder durch vorsätzliche Handlungen wie Terrorismus und Cyberangriffe verursachte Störungen, die sich auf die Sicherheit und Zuverlässigkeit der Infrastruktur auswirken, sind ein großes Problem für die Effizienz und das Funktionieren des Transeuropäischen Verkehrsnetzes. So haben beispielsweise durch verschiedene Naturkatastrophen infolge extremer Wetterereignisse verursachte Unfälle in den letzten Jahren zu erheblichen Unterbrechungen der Verkehrsströme geführt. Die Resilienz des Verkehrsnetzes gegenüber dem Klimawandel, Naturgefahren, vom Menschen verursachten Katastrophen und anderen Störungen sollte daher verbessert werden, wobei auf die Risikobewertung und die Maßnahmen zur Verbesserung der Resilienz zurückgegriffen werden sollte, die von kritischen Einrichtungen für den Verkehrssektor gemäß der Richtlinie (EU) 2022/2557 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>17</sup> getroffen werden.
- (78) Die Kommission sollte in enger Zusammenarbeit mit den betreffenden Mitgliedstaaten eine Bewertung der Resilienz und Anfälligkeit des Kernnetzes gegenüber den Folgen des Klimawandels durchführen.

---

<sup>17</sup> Richtlinie (EU) 2022/2557 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2022 über die Resilienz kritischer Einrichtungen und zur Aufhebung der Richtlinie 2008/114/EG des Rates (ABl. L 333 vom 27.12.2022, S. 164).

- (79) In Anbetracht der Erfahrungen mit dem Krisenmanagement während der COVID-19-Pandemie und um Verkehrsstörungen und -ausfälle in Zukunft zu vermeiden, sollten die Mitgliedstaaten bei der Infrastrukturplanung die Sicherheit und Resilienz der Verkehrsinfrastruktur gegenüber dem Klimawandel, Naturgefahren, vom Menschen verursachten Katastrophen und sonstigen Störungen, die das Funktionieren des Verkehrssystems der Union beeinträchtigen, berücksichtigen. Um dieses Ziel zu erreichen, sollten bestehende Engpässe beseitigt werden und sollten die Europäischen Verkehrskorridore auch wichtige Ausweichstrecken umfassen, die bei Überlastung oder anderen Problemen auf den Hauptstrecken genutzt werden können. Außerdem ermöglicht es ihre Multimodalität, in Notfällen einen Verkehrsträger durch einen anderen zu ersetzen.

- (80) Die Verkehrsinfrastruktur bildet das Rückgrat der Wirtschaft und Gesellschaft insgesamt. Bestimmte Teile der Verkehrsinfrastruktur sind unverzichtbar, um den reibungslosen Ablauf wichtiger gesellschaftlicher Funktionen zu gewährleisten, und bilden daher eine Säule der strategischen Autonomie der Union. Es gibt immer mehr Investitionen, Beteiligungen und Präsenz von Unternehmen aus Drittländern in europäischer strategischer – und teils sogar militärischer – Infrastruktur wie Häfen, Flughäfen und Containerterminals. In diesem Zusammenhang kann die Beteiligung von Drittlandsunternehmen die Verwirklichung des Transeuropäischen Verkehrsnetzes beschleunigen. Unter bestimmten Umständen könnte jedoch die Beteiligung solcher Unternehmen an Vorhaben von gemeinsamem Interesse oder deren Beitrag zu diesen Vorhaben die Sicherheit und die öffentliche Ordnung in der Union gefährden. Eine solche zunehmende Präsenz von Drittländern in der strategischen Infrastruktur Europas könnte die Resilienz der Union untergraben. Daher ist es von entscheidender Bedeutung, die Präsenz von Drittländern, die die Sicherheit oder die öffentliche Ordnung in der Union wahrscheinlich beeinträchtigt, zu verhindern. Unbeschadet des Kooperationsmechanismus gemäß der Verordnung (EU) 2019/452 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>18</sup> und über diesen hinausgehend ist eine stärkere Sensibilisierung für eine solche Beteiligung oder einen solchen Beitrag erforderlich, damit Behörden eingreifen können, sollte davon ausgegangen werden müssen, dass durch die Beteiligung eines Drittlandsunternehmens an einem Vorhaben von gemeinsamem Interesse oder dessen Beitrag dazu die Sicherheit oder die öffentliche Ordnung in der Union gefährdet wird und die Beteiligung oder der Beitrag nicht in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) 2019/452 fällt.

---

<sup>18</sup> Verordnung (EU) 2019/452 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2019 zur Schaffung eines Rahmens für die Überprüfung ausländischer Direktinvestitionen in der Union (ABl. L 79 I vom 21.3.2019, S. 1).

- (81) Während zwar nach wie vor in erster Linie die Mitgliedstaaten für die Instandhaltung zuständig sind und unbeschadet der Zuständigkeit der Mitgliedstaaten insbesondere für die Planung, Finanzierung und Verwaltung der Instandhaltung ist es doch wichtig, dass das Transeuropäische Verkehrsnetz nach seiner Fertigstellung ordnungsgemäß instand gehalten wird, um eine hohe Dienstqualität zu gewährleisten, wobei bei der Planung und Beauftragung von Infrastrukturvorhaben ein Lebenszykluskonzept verfolgt werden sollte. Insbesondere sollten die Mitgliedstaaten alle erdenklichen Anstrengungen unternehmen, um sicherzustellen, dass eine langfristige Instandhaltungsplanung für die Straßeninfrastruktur und gegebenenfalls für die Binnenschifffahrtsinfrastruktur erstellt wird.
- (82) Damit Teile des Transeuropäischen Verkehrsnetzes von höchster strategischer Bedeutung innerhalb des gegebenen zeitlichen Rahmens verwirklicht werden können, sollte ein Korridorkonzept als Instrument zur transnationalen Koordinierung unterschiedlicher Vorhaben und zur zeitlichen Abstimmung des Aufbaus eines Korridors zur Anwendung kommen, um dadurch größtmögliche Netzvorteile zu erzielen.



- (83) Die Europäischen Verkehrskorridore sollten zum Aufbau der Infrastruktur des Transeuropäischen Verkehrsnetzes in der Weise beitragen, dass Engpässe beseitigt, grenzüberschreitende Verbindungen ausgebaut sowie Effizienz und Nachhaltigkeit verbessert werden. Sie sollten durch verbesserte territoriale Zusammenarbeit, einschließlich mit Nachbarländern, einen Beitrag zum Zusammenhalt leisten. Sie sollten auch übergeordneten verkehrspolitischen Zielen dienen und die Interoperabilität, die Integration der Verkehrsträger und deren multimodalen Betrieb erleichtern. Das Korridorkonzept sollte transparent und klar sein und die Verwaltung dieser Korridore sollte zu keinem zusätzlichen Verwaltungsaufwand bzw. Kostenanstieg führen. Die Kommission sollte die Einrichtung zentraler Stellen für die Koordinierung, den Bau oder die Verwaltung grenzüberschreitender Infrastrukturvorhaben von gemeinsamem Interesse empfehlen können, um die Durchführung groß angelegter und komplexer grenzüberschreitender Infrastrukturvorhaben zu erleichtern, und gegebenenfalls die Zusammenarbeit zwischen Grenzregionen empfehlen, um Herausforderungen im Bereich der Mobilität anzugehen.
- (84) Um die koordinierte Verwirklichung der Europäischen Verkehrskorridore und der beiden horizontalen Prioritäten – ERTMS und Europäischer Seeverkehrsraum – zu erleichtern, sollte die Kommission im Einvernehmen mit den betreffenden Mitgliedstaaten und nach Anhörung des Europäischen Parlaments und des Rates sowie gegebenenfalls der betreffenden Nachbarländer Europäische Koordinatoren benennen. Sie sollten Maßnahmen zur Gestaltung der passenden Governance-Struktur fördern und eine stimmige Prioritätensetzung bei der Infrastruktur- und Investitionsplanung für die Europäischen Verkehrskorridore und bei den beiden horizontalen Prioritäten sicherstellen.

- (85) Die europäischen und nationalen Rahmen für die Planung und Verwirklichung der Verkehrsinfrastruktur sowie die von den Europäischen Koordinatoren aufgestellten Arbeitspläne sollten dazu beitragen, dass die für die Erreichung der Ziele dieser Verordnung erforderlichen Investitionen rechtzeitig terminiert und geplant werden.
- (86) Die Arbeitspläne der Europäischen Koordinatoren sollten dazu dienen, die Zusammenarbeit zwischen allen Beteiligten, einschließlich gegebenenfalls mit einschlägigen Interessenträgern aus Nachbarländern, zu fördern. Sie sollten die Komplementarität mit den Maßnahmen der Mitgliedstaaten und der Infrastrukturbetreiber stärken und insbesondere indikative Etappenziele festlegen.
- (87) Der Europäische Koordinator eines Europäischen Verkehrskorridors oder einer horizontalen Priorität, der beziehungsweise die sich auf Nachbarländer erstreckt, sollte berechtigt sein, mit diesen Ländern zusammenzuarbeiten und sie in die einschlägigen Tätigkeiten des Korridors einzubeziehen.
- (88) Die technische Grundlage der Karten für das Transeuropäische Verkehrsnetz bildet das interaktive geografische und technische Informationssystem für das Transeuropäische Verkehrsnetz (TENtec).

- (89) Die Kommission hat unter Berücksichtigung der Mitteilung der Kommission über den Aktionsplan zur militärischen Mobilität vom März 2018 überprüft, ob das Transeuropäische Verkehrsnetz angepasst werden muss, um der militärischen Nutzung der Infrastruktur Rechnung zu tragen. Auf der Grundlage des vom Rat am 26. Juni 2023 und 23. Oktober 2023 gebilligten Dokuments mit dem Titel „Militärische Anforderungen für die militärische Mobilität innerhalb und außerhalb der EU“<sup>19</sup> sind zusätzliche Straßen und Bahnstrecken in das Transeuropäische Netz aufgenommen worden, um die Synergien zwischen zivilen und militärischen Verkehrsnetzen zu verstärken.
- (90) Angesichts des Angriffskriegs Russlands gegen die Ukraine und den dadurch entstandenen neuen geopolitischen Kontext und wie in dem vom Rat am 21. März 2022 angenommenen Dokument „Ein Strategischer Kompass für Sicherheit und Verteidigung – Für eine Europäische Union, die ihre Bürgerinnen und Bürger, Werte und Interessen schützt und zu Weltfrieden und internationaler Sicherheit beiträgt“ dargelegt, muss die Union die Verkehrsinfrastruktur mit doppeltem Verwendungszweck im gesamten Transeuropäischen Verkehrsnetz ausbauen, um eine zügige und reibungslose Verlegung von militärischem Personal, Material und Ausrüstung für operative Einsätze und Übungen zu unterstützen.

---

<sup>19</sup> Dokument ST 10440/23.

- (91) 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) 2021/1153 beruhen. Darüber hinaus sollte die Finanzierung von Netzen auch auf Förder- und Finanzierungsinstrumenten aufbauen, die im Rahmen anderer Rechtsvorschriften der Union bereitgestellt werden, darunter das mit der Verordnung (EU) 2021/523 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>20</sup> eingerichtete Programm „InvestEU“, die mit der Verordnung (EU) 2021/241 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>21</sup> eingerichtete Aufbau- und Resilienzfazilität, die Kohäsionspolitik gemäß Artikel 174 AEUV, Horizont Europa, der mit der Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>22</sup> eingerichtete Innovationsfonds und andere von der Europäischen Investitionsbank eingerichtete Finanzierungsinstrumente. Um die Finanzierung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse zu ermöglichen, sollten Bezugnahmen auf „multimodale Logistikplattformen“, „Meeresautobahnen“ und „Telematikanwendungen“ in der Verordnung (EU) 2021/1153 jeweils als Bezugnahmen auf „multimodale Güterterminals“, „Europäischer Seeverkehrsraum“ bzw. „IKT-Systeme für den Verkehr“ im Sinne der vorliegenden Verordnung verstanden werden. Aus demselben Grund sollten Bezugnahmen auf das „Kernnetz“ in der Verordnung (EU) 2021/1153 auch als Bezugnahme auf das „erweiterte Kernnetz“ im Sinne der vorliegenden Verordnung verstanden werden.

---

<sup>20</sup> Verordnung (EU) 2021/523 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. März 2021 zur Aufstellung des Programms „InvestEU“ und zur Änderung der Verordnung (EU) 2015/1017 (ABl. L 107 vom 26.3.2021, S. 30).

<sup>21</sup> Verordnung (EU) 2021/241 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Februar 2021 zur Einrichtung der Aufbau- und Resilienzfazilität (ABl. L 57 vom 18.2.2021, S. 17).

<sup>22</sup> Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 2003 über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Union und zur Änderung der Richtlinie 96/61/EG des Rates (ABl. L 275 vom 25.10.2003, S. 32).

- (92) Die Verwirklichung der Ziele des Transeuropäischen Verkehrsnetzes, insbesondere im Hinblick auf die Dekarbonisierung und Digitalisierung des Verkehrssystems in der Union, erfordert einen soliden Rechtsrahmen. Die Mitgliedstaaten sollten ehrgeizige Reformen durchführen, um die im Rahmen des Europäischen Semesters ermittelten Herausforderungen des nachhaltigen Verkehrs zu bewältigen. Die Aufbau- und Resilienzfazilität unterstützt sowohl Reformen als auch Investitionen, mit denen der Verkehr nachhaltiger gestaltet, Emissionen verringert und die Sicherheit und Effizienz verbessert werden. Entsprechende Maßnahmen sind in den genehmigten Aufbau- und Resilienzplänen enthalten.
- (93) Damit sie die Karten und die Liste der Häfen, Flughäfen, Terminals und städtischen Knoten in den Anhängen I und II aktualisieren kann, um möglichen Änderungen Rechnung zu tragen, die sich insbesondere aus der – nach zuvor festgelegten quantitativen Schwellenwerten analysierten – tatsächlichen Nutzung bestimmter Elemente der Verkehrsinfrastruktur ergeben, und um den Verlauf der Europäischen Verkehrskorridore in Anhang III zu ändern, sollte der Kommission die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 290 AEUV in Bezug auf Änderungen der Anhänge I, II und III übertragen werden. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt, die mit den Grundsätzen in Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung<sup>23</sup> niedergelegt wurden. Um insbesondere für eine gleichberechtigte Beteiligung an der Vorbereitung delegierter Rechtsakte zu sorgen, erhalten das Europäische Parlament und der Rat alle Dokumente zur gleichen Zeit wie die Sachverständigen der Mitgliedstaaten, und ihre Sachverständigen haben systematisch Zugang zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommission, die mit der Vorbereitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.

---

<sup>23</sup> ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.

- (94) Um Rechtssicherheit zu schaffen und langfristige strategische Planung zu ermöglichen, ist es entscheidend, das Transeuropäische Verkehrsnetz so stabil wie möglich zu halten und potenzielle Aktualisierungen des Netzes auf objektive und transparente Kriterien gemäß dieser Verordnung zu beschränken.
- (95) 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.
- (96) Um eine reibungslose und wirksame Umsetzung der in dieser Verordnung festgelegten Verpflichtungen zu gewährleisten, unterstützt die Kommission die Mitgliedstaaten durch das mit der Verordnung (EU) 2021/240 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>24</sup> eingerichtete Instrument für technische Unterstützung, indem sie maßgeschneidertes technisches Fachwissen für die Konzeption und Umsetzung von Reformen bereitstellt, einschließlich solcher, die die Entwicklung des Transeuropäischen Verkehrsnetzes fördern.
- (97) Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung dieser Verordnung sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden, und zwar im Hinblick auf die Gewährung von Ausnahmen von bestimmten Anforderungen dieser Verordnung, im Hinblick auf den Erlass von Durchführungsrechtsakten, in denen Referenzwasserstände und eine Methodik für die von den Mitgliedstaaten zu erhebenden Daten über die urbane Mobilität festgelegt werden, sowie im Hinblick auf den Erlass von Durchführungsrechtsakten für die Verwirklichung der Europäischen Verkehrskorridore, für die Verwirklichung der grenzüberschreitenden Abschnitte und für die beiden horizontalen Prioritäten. Sofern in der vorliegenden Verordnung vorgesehen, sollten diese Befugnisse im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>25</sup> ausgeübt werden.

---

<sup>24</sup> Verordnung (EU) 2021/240 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. Februar 2021 zur Schaffung eines Instruments für technische Unterstützung (ABl. L 57 vom 18.2.2021, S. 1).

<sup>25</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).

- (98) Die Bestimmungen über Eisenbahnnetze und insbesondere jegliche Anforderung, Flughäfen und Häfen an Eisenbahnnetze anzubinden, sowie die Bestimmungen in Bezug auf multimodale Güterterminals sollten nicht für Zypern, Malta und Gebiete in äußerster Randlage gelten, solange in ihrem Staatsgebiet kein Eisenbahnsystem besteht. Auch die Bestimmungen in Bezug auf sichere und gesicherte Parkflächen sollten für diese Mitgliedstaaten, für Inseln und Gebiete in äußerster Randlage nicht gelten, da es dort keinen Durchgangs-Straßengüterverkehr und folglich keinen Bedarf an solchen Parkflächen gibt.
- (99) Da die Ziele dieser Verordnung, insbesondere der koordinierte Auf- und Ausbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes, auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden können, sondern vielmehr 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.
- (100) Es ist notwendig, die Verordnung (EU) 2021/1153 zu ändern, um ihre Bestimmungen im Hinblick auf die Integration der Kernnetzkorridore in die Europäischen Verkehrskorridore anzupassen. Die Definition und der Verlauf der Europäischen Verkehrskorridore sollten in dieser Verordnung festgelegt werden und die in der Verordnung (EU) 2021/1153 festgelegten Kernnetzkorridore ersetzen.

(101) Es ist notwendig, die Verordnung (EU) Nr. 913/2010 zu ändern, um ihre Bestimmungen im Hinblick auf die Integration der Schienengüterverkehrskorridore in die Europäischen Verkehrskorridore anzupassen.

(102) Die Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 sollte aufgehoben werden —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:



# Kapitel I

## Allgemeine Grundsätze

### *Artikel 1*

#### *Gegenstand*

- (1) In dieser Verordnung werden die Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes festgelegt, das aus einem Gesamtnetz sowie einem Kernnetz und einem erweiterten Kernnetz besteht, wobei das Kernnetz und das erweiterte Kernnetz auf der Grundlage des Gesamtnetzes festzulegen sind.
- (2) In dieser Verordnung werden Europäische Verkehrskorridore von höchster strategischer Bedeutung auf der Grundlage von vorrangigen Abschnitten des Transeuropäischen Verkehrsnetzes und Vorhaben von gemeinsamem Interesse benannt sowie Anforderungen vorgegeben, die bei der Entwicklung und Umsetzung der Infrastruktur des Transeuropäischen Verkehrsnetzes eingehalten werden müssen.
- (3) Diese Verordnung legt die Prioritäten für den Aufbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes fest und sieht Maßnahmen für die Verwirklichung des Transeuropäischen Verkehrsnetzes vor.

## *Artikel 2*

### *Anwendungsbereich*

- (1) Diese Verordnung gilt für das Transeuropäische Verkehrsnetz, das den in Anhang I enthaltenen Karten und den Listen in Anhang II entspricht. Das Transeuropäische Verkehrsnetz umfasst die Verkehrsinfrastruktur, einschließlich der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe, IKT-Systeme für den Verkehr und Maßnahmen zur Unterstützung der effizienten Verwaltung und Nutzung dieser Infrastruktur und Maßnahmen, die die Voraussetzungen für die Einrichtung und den Betrieb nachhaltiger und effizienter Verkehrsdienste schaffen.
- (2) Die Infrastruktur des Transeuropäischen Verkehrsnetzes umfasst die Infrastruktur für den Schienenverkehr, die Binnenschifffahrt, den Seeverkehr, den Straßenverkehr, den Luftverkehr und den multimodalen Verkehr, einschließlich des Verkehrs in städtischen Knoten, entsprechend den einschlägigen Abschnitten der Kapitel II, III und IV.

## *Artikel 3*

### *Begriffsbestimmungen*

Für die Zwecke dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck

1. „Vorhaben von gemeinsamem Interesse“ ein Vorhaben, das gemäß dieser Verordnung durchgeführt wird;

2. „Nachbarland“ ein Drittland, das in den Geltungsbereich der Europäischen Nachbarschaftspolitik, der Erweiterungspolitik, des Europäischen Wirtschaftsraums, der Europäischen Freihandelsassoziation oder des Abkommens über Handel und Zusammenarbeit zwischen der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft einerseits und dem Vereinigten Königreich Großbritannien und Nordirland andererseits<sup>26</sup> fällt;
3. „NUTS-Region“ eine mit der Verordnung (EG) Nr. 1059/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>27</sup> eingeführte und in Anhang I der genannten Verordnung klassifizierte Region;
4. „grenzüberschreitender Abschnitt“ den Abschnitt, der die Kontinuität eines Vorhabens von gemeinsamem Interesse auf beiden Seiten einer Grenze sicherstellt und der sich zwischen den nächstgelegenen städtischen Knoten an der Grenze zweier Mitgliedstaaten oder zwischen einem Mitgliedstaat und einem Nachbarland befindet;
5. „Engpass“ ein physisches, technisches, funktionelles, betriebliches oder administratives Hindernis, das zu einem Systembruch, einschließlich systematischer Überlastung oder Stillstand, führt, welcher die Kontinuität von Fernverkehrsströmen oder von grenzüberschreitenden Verkehrsströmen beeinträchtigt;
6. „städtischer Knoten“ ein städtisches Gebiet, in dem Elemente der Verkehrsinfrastruktur des Transeuropäischen Netzes für den Personen- und Güterverkehr, wie beispielsweise Häfen, Passagierterminals, Flughäfen, Bahnhöfe, Busterminals und multimodale Güterterminals, die innerhalb oder in der Nähe von Stadtgebieten liegen, mit anderen Elementen dieser Infrastruktur und mit der Infrastruktur für den Nah- und Regionalverkehr verbunden sind, einschließlich der Infrastruktur für aktive Verkehrsträger;

---

<sup>26</sup> ABl. L 149 vom 30.4.2021, S. 10.

<sup>27</sup> Verordnung (EG) Nr. 1059/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Mai 2003 über die Schaffung einer gemeinsamen Klassifikation der Gebietseinheiten für die Statistik (NUTS) (ABl. L 154 vom 21.6.2003, S. 1).

7. „isoliertes Netz“ ein Schienennetz eines Mitgliedstaats oder einen Teil davon mit einer von der europäischen Regelspurweite von 1 435 mm) abweichenden Spurweite;
8. „multimodaler Verkehr“ die Beförderung von Personen und/oder Gütern mit zwei oder mehr Verkehrsträgern;
9. „multimodale digitale Mobilitätsdienst“ einen „multimodalen digitalen Mobilitätsdienst“ im Sinne von Artikel 4 Nummer 24 der Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>28</sup>;
10. „Interoperabilität“ die Fähigkeit – einschließlich vor dem Hintergrund der gesamten regulatorischen, technischen, administrativen und betrieblichen Voraussetzungen – der Infrastruktur, einschließlich der digitalen Infrastruktur bei einem Verkehrsträger oder -segment und zwischen verschiedenen Verkehrsträgern, den sicheren und durchgehenden Verkehrs- und Informationsfluss zu gewährleisten, wodurch die für die betreffende Infrastruktur, den betreffenden Verkehrsträger oder das betreffende Segment vorgeschriebenen Leistungskennwerte erreicht werden;
11. „multimodaler Personenverkehrsknoten“ einen Verbindungspunkt zwischen mindestens zwei Verkehrsträgern für Passagiere, an dem Reiseinformationen, der Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln und das Umsteigen zwischen den Verkehrsträgern sichergestellt werden, beispielsweise Park-and-Ride-Stationen, und der als Schnittstelle innerhalb städtischer Knoten und zwischen städtischen Knoten sowie zwischen städtischen Knoten und Fernverkehrsnetzen dient;

---

<sup>28</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).

12. „multimodales 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. Terminals in Binnen- oder Seehäfen, an Binnenwasserstraßen und in Flughäfen sowie Schienen-Straßen-Terminals;
13. „Plan für nachhaltige urbane Mobilität“ oder „SUMP“ (sustainable urban mobility plan) ein Dokument für die strategische Mobilitätsplanung, mit dem auf nachhaltige Weise die Erreichbarkeit und Mobilität innerhalb des funktionalen Stadtgebiets einschließlich der Pendlerzonen in diesem Stadtgebiet oder in dessen Nähe für Menschen, Unternehmen und Güter insbesondere im Hinblick auf eine bessere Lebensqualität verbessert werden soll;
14. „aktiver Verkehrsträger“ die Beförderung von Personen oder Gütern mit nicht motorisierten Verkehrsmitteln auf der Grundlage menschlicher körperlicher Aktivität, einschließlich Fahrzeugen mit elektrischem Hilfsantrieb gemäß Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe h der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>29</sup>;

---

<sup>29</sup> Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Januar 2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen (ABl. L 60 vom 2.3.2013, S. 52).

15. „IKT-Systeme für den Verkehr“ Systeme der Informations- und Kommunikationstechnologie sowie Informations-, Kommunikations-, Navigations- oder Ortungs-/Lokalisierungstechnologien, einschließlich weltraumgestützter Technologien, nutzende Anwendungen, die es ermöglichen, die Daten und Informationen zu verarbeiten, zu speichern und auszutauschen, die für ein effizientes Management der Infrastruktur, der Mobilität und des Verkehrs im Transeuropäischen Verkehrsnetz, für die Übermittlung relevanter Informationen an die Behörden und für die Bereitstellung von Diensten für Bürger, Verlader und Betreiber, die Mehrwert schaffen, erforderlich sind, einschließlich Systemen für eine resiliente, sichere, umweltverträgliche und kapazitätseffiziente Nutzung des Netzes; sie umfassen die unter den Nummern 16 bis 22 genannten Systeme, Technologien und Dienste und können auch fahrzeugseitige Geräte mit entsprechenden Infrastrukturkomponenten oder digitalen Komponenten umfassen;
16. „intelligente Verkehrssysteme“ oder „IVS“ „intelligente Verkehrssysteme“ im Sinne von Artikel 4 Nummer 1 der Richtlinie 2010/40/EU;
17. „Überwachungs- und Informationssystem für den Schiffsverkehr“ oder „VTMIS“ (Vessel Traffic Monitoring and Information System) das mit der Richtlinie 2002/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>30</sup> eingerichtete „Überwachungs- und Informationssystem für den Schiffsverkehr“;

---

<sup>30</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).

18. „Binnenschiffahrtinformationsdienste“ oder „RIS“ (River Information Services) „Binnenschiffahrtinformationsdienste“ im Sinne von Artikel 3 Buchstabe a der Richtlinie 2005/44/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>31</sup>;
19. „europäisches Umfeld zentraler Meldeportale für den Seeverkehr“ oder „EMSW“ (European Maritime Single Window environment) das „europäische Umfeld zentraler Meldeportale für den Seeverkehr“ im Sinne von Artikel 2 Nummer 1 der Verordnung (EU) 2019/1239 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>32</sup>;
20. „Flugverkehrsmanagement/Flugsicherungsdienste-System“ oder „ATM/ANS-System“ (Air Traffic Management/Air Navigation Service System) ein „ATM/ANS-System“ im Sinne von Artikel 3 Nummer 7 der Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>33</sup>;

---

<sup>31</sup> Richtlinie 2005/44/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. September 2005 über harmonisierte Binnenschiffahrtinformationsdienste (RIS) auf den Binnenwasserstraßen der Gemeinschaft (ABl. L 255 vom 30.9.2005, S. 152).

<sup>32</sup> Verordnung (EU) 2019/1239 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 zur Einrichtung eines europäischen Umfelds zentraler Meldeportale für den Seeverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 2010/65/EU (ABl. L 198 vom 25.7.2019, S. 64).

<sup>33</sup> Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2018 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit sowie zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 2111/2005, (EG) Nr. 1008/2008, (EU) Nr. 996/2010, (EU) Nr. 376/2014 und der Richtlinien 2014/30/EU und 2014/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates, und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 552/2004 und (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates (ABl. L 212 vom 22.8.2018, S. 1).

21. „europäisches Eisenbahnverkehrsleitsystem“ oder „ERMTS“ das europäische Eisenbahnverkehrsleitsystem (European Rail Traffic Management System, ERTMS) im Sinne von Anhang I Nummer 2.2 der Durchführungsverordnung (EU) 2023/1695 der Kommission<sup>34</sup> und im Zusammenhang mit Umsetzungsfristen das Klasse-A-Zugsicherungssystem und jedes Klasse-A-Funksystem gemäß der genannten Verordnung;
22. „funkgestütztes ERTMS“ das Europäische Zugsicherungs- und Zugsteuerungssystem (European Train Control System, ETCS) der Stufe 2, das keine streckenseitigen Signale erfordert und für den sicherheitsrelevanten und nicht sicherheitsrelevanten Datenaustausch zwischen Gleis und Zug ein Klasse-A-Funksystem gemäß der Durchführungsverordnung (EU) 2023/1695 verwendet;
23. „Klasse-B-Systeme“ „Klasse-B-Systeme“ im Sinne von Anhang II Nummer 3 der Durchführungsverordnung (EU) 2023/1695 der Kommission;
24. „Seehafen“ einen „Seehafen“ im Sinne von Artikel 2 Nummer 16 der Verordnung (EU) 2017/352 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>35</sup>;

---

<sup>34</sup> Durchführungsverordnung (EU) 2023/1695 der Kommission vom 10. August 2023 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität der Teilsysteme „Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union und zur Aufhebung der Verordnung (EU) 2016/919 (ABl. L 222 vom 8.9.2023, S. 380).

<sup>35</sup> Verordnung (EU) 2017/352 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Februar 2017 zur Schaffung eines Rahmens für die Erbringung von Hafendiensten und zur Festlegung von gemeinsamen Bestimmungen für die finanzielle Transparenz der Häfen (ABl. L 57 vom 3.3.2017, S. 1).



25. „Kurzstreckenseeverkehr“ die Beförderung von Gütern und Personen auf dem Seeweg zwischen Häfen in Gewässern eines oder mehrerer Mitgliedstaaten oder zwischen einem Hafen in den Gewässern der Mitgliedstaaten und einem Hafen in den Gewässern eines benachbarten Drittlandes mit einer Küstenlinie an einem Meer, das an einen oder mehrere Mitgliedstaaten angrenzt;
26. „elektronische Frachtbeförderungsinformationen“ oder „eFTI“ (electronic Freight Transport Information) die „elektronischen Frachtbeförderungsinformationen“ im Sinne von Artikel 3 Nummer 4 der Verordnung (EU) 2020/1056 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>36</sup>;
27. „einheitlicher europäischer Luftraum“ oder „SES“ (Single European Sky) die Systeme, die gemäß den Verordnungen (EG) Nr. 549/2004<sup>37</sup>, (EG) Nr. 550/2004<sup>38</sup>, (EG) Nr. 551/2004<sup>39</sup> und (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates eingeführt wurden, um die Sicherheitsstandards im Luftverkehr zu erhöhen, zur nachhaltigen Entwicklung des Luftverkehrssystems beizutragen und die Gesamtleistung des Flugverkehrsmanagements und der Flugsicherungsdienste für den allgemeinen Flugverkehr in Europa zu verbessern;
28. „Vertiport“ einen Bereich, der für den Start und die Landung von senkrecht startenden und landenden Luftfahrzeugen (vertical take-off and landing, VTOL) genutzt wird;

---

<sup>36</sup> Verordnung (EU) 2020/1056 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2020 über elektronische Frachtbeförderungsinformationen (ABl. L 249 vom 31.7.2020, S. 33).

<sup>37</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>38</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>39</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).

29. „Luftfahrzeugflugsteigposition“ eine Position in einem ausgewiesenen Bereich des Vorfelds des Flughafens, der mit einer Fluggastbrücke ausgestattet ist;
30. „Luftfahrzeugvorfeldposition“ eine Position in einem ausgewiesenen Bereich des Vorfelds des Flughafens, der mit einer Fluggastbrücke ausgestattet ist;
31. „SESAR-Projekt“ das Vorhaben zur Modernisierung des Flugverkehrsmanagements in Europa, mit dem der Union eine leistungsfähige, standardisierte und interoperable Infrastruktur für das Flugverkehrsmanagement zur Verfügung gestellt werden soll und das aus einem Innovationszyklus besteht, der die SESAR-Definitionsphase, die SESAR-Entwicklungsphase und die SESAR-Errichtungsphase umfasst;
32. „Weltraumbahnhof“ eine Anlage zum Testen und Starten von Raumfahrzeugen;
33. „Projekt für Europas Eisenbahnen“ ein Projekt des durch die Verordnung (EU) 2021/2085 des Rates<sup>40</sup> gegründeten Gemeinsamen Unternehmens für Europas Eisenbahnen oder des Vorgängerprogramms „Shift2Rail“;
34. „Europäischer ATM-Masterplan“ den durch den Beschluss 2009/320/EG des Rates<sup>41</sup> gebilligten und anschließend geänderten Plan;

---

<sup>40</sup> Verordnung (EU) 2021/2085 des Rates vom 19. November 2021 zur Gründung der gemeinsamen Unternehmen im Rahmen von „Horizont Europa“ und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 219/2007, (EU) Nr. 557/2014, (EU) Nr. 558/2014, (EU) Nr. 559/2014, (EU) Nr. 560/2014, (EU) Nr. 561/2014 und (EU) Nr. 642/2014 (ABl. L 427 vom 30.11.2021, S. 17).

<sup>41</sup> Beschluss 2009/320/EG des Rates vom 30. März 2009 zur Billigung des europäischen Generalplans für das Flugverkehrsmanagement des Projekts „Single European Sky ATM Research“ (SESAR) (ABl. L 95 vom 9.4.2009, S. 41).

35. „Leitung des Schienengüterverkehrs“ die in Artikel 8 der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 genannten Leitungsorgane;
36. „Instandhaltung“ Arbeiten, mit denen Zustand und Leistungsfähigkeit der bestehenden Infrastruktur so erhalten werden sollen, dass sie während ihrer Lebensdauer ein dem Verkehrsfluss entsprechendes Dienstleistungsniveau und ein hohes Sicherheitsniveau bietet;
37. „sozioökonomische Kosten-Nutzen-Analyse“ eine quantifizierte, auf einer anerkannten Methodik beruhende Ex-ante-Evaluierung des Werts eines Vorhabens unter Berücksichtigung aller einschlägigen sozialen, wirtschaftlichen, gesundheitlichen, 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;
38. „alternative Kraftstoffe“ „alternative Kraftstoffe“ im Sinne von Artikel 2 Nummer 4 der Verordnung (EU) 2023/1804;
39. „sichere und gesicherte Parkfläche“ eine für Fahrer im Güter- oder Personenverkehr zugängliche Parkfläche, die den in Artikel 8a Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>42</sup> aufgeführten Anforderungen entspricht und die nach den in Artikel 8a Absatz 2 jener Verordnung genannten Normen und Verfahren der Union zertifiziert wurde;

---

<sup>42</sup> Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnungen (EWG) Nr. 3821/85 und (EG) Nr. 2135/98 des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates (ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 1).

40. „System zur dynamischen Gewichtserfassung“ („weigh in motion system“) ein in die Straßeninfrastruktur eingebettetes automatisches System zur Ermittlung von im Verkehr befindlichen Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen, die die einschlägigen Gewichtsgrenzen gemäß der Richtlinie 96/53/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>43</sup> wahrscheinlich überschritten haben;
41. „Projektgenehmigungsentscheidung“ eine nach nationalem Recht und nationalem Verwaltungsrecht von einer oder mehreren Behörden eines Mitgliedstaats – mit Ausnahme von Stellen, die für verwaltungsrechtliche oder gerichtliche Rechtsbehelfe zuständig sind, – gleichzeitig oder nacheinander getroffene Entscheidung oder Reihe von Entscheidungen – einschließlich Entscheidungen verwaltungsrechtlicher Natur – mit der Feststellung darüber, ob ein Vorhabenträger berechtigt ist, ein Vorhaben auf dem betreffenden geografisch abgegrenzten Gebiet im Kernnetz, im erweiterten Kernnetz oder im Gesamtnetz durchzuführen, unbeschadet etwaiger Entscheidungen, die im Zusammenhang mit einem verwaltungsrechtlichen oder gerichtlichen Rechtsbehelfsverfahren getroffen werden.

#### *Artikel 4*

##### *Ziele des Transeuropäischen Verkehrsnetzes*

- (1) Das übergeordnete Ziel des Aufbaus des Transeuropäischen Verkehrsnetzes ist die Schaffung eines einheitlichen unionsweiten multimodalen Verkehrsnetzes von hoher Qualität.

---

<sup>43</sup> Richtlinie 96/53/EG des Rates vom 25. Juli 1996 zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr (ABl. L 235 vom 17.9.1996, S. 59).

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

a) Nachhaltigkeit durch

- i) die Förderung der emissionsfreien und emissionsarmen Mobilität im Einklang mit den einschlägigen CO<sub>2</sub>-Reduktionszielen der Union;
- ii) die Schaffung der Voraussetzungen für eine stärkere Nutzung nachhaltigerer Verkehrsträger, insbesondere durch den weiteren Ausbau des Schienennetzes für den Personenfernverkehr, einschließlich des Hochgeschwindigkeitsschienennetzes, und eines interoperablen Schienennetzes für den Güterverkehr sowie eines zuverlässigen Binnenwasserstraßen- und Kurzstreckenseeverkehrsnetzes für Personen und Güter in der gesamten Union;
- iii) verstärkten Schutz der Umwelt;
- iv) die Verringerung von nachteiligen externen Auswirkungen, einschließlich der im Zusammenhang mit Umwelt, Klima, Gesundheit, Verkehrsüberlastung und Unfällen entstehenden Auswirkungen, beispielsweise mittels ökonomischer Anreize für den Umweltschutz; oder
- v) größere Energieversorgungssicherheit;

- b) Kohäsion durch
  - i) die Erreichbarkeit und Anbindung aller Regionen der Union unter besonderer Berücksichtigung der Gebiete in äußerster Randlage und anderer abgelegener Gebiete, Insel-, Rand- und Berggebiete sowie dünn besiedelter Gebiete;
  - ii) die Verringerung von Lücken beim Ausbau der Infrastruktur und die Förderung der Interoperabilität zwischen digitalen Systemen aller Verkehrsträger mit einer angemessenen Netzkapazität zwischen Regionen und Mitgliedstaaten;
  - iii) sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr die effiziente Koordinierung und Verknüpfung der Verkehrsinfrastruktur des Fernverkehrs mit der des Regional- und Nahverkehrs, um Verkehrsdienste zu ermöglichen, einschließlich in den städtischen Knoten; oder
  - iv) eine Verkehrsinfrastruktur, die den besonderen Gegebenheiten in den verschiedenen Teilen der Union gerecht wird und eine ausgewogene Abdeckung aller europäischen Regionen gewährleistet;
- c) Effizienz durch
  - i) die Beseitigung von Infrastrukturengpässen und die Schließung von Verbindungslücken innerhalb der Hoheitsgebiete der Mitgliedstaaten und zwischen ihnen sowohl innerhalb der Verkehrsinfrastrukturen als auch an den Verbindungspunkten zwischen ihnen, insbesondere an grenzüberschreitenden Abschnitten, und gegebenenfalls Anbindung an das Transeuropäische Verkehrsnetz in Drittländern;

- ii) die Beseitigung von Interoperabilitätsengpässen, einschließlich Lücken in der Digitalisierung;
  - iii) die Interoperabilität der nationalen, regionalen und lokalen Verkehrsnetze;
  - iv) die optimale Integration und Verknüpfung aller Verkehrsträger, auch in städtischen Knoten;
  - v) die Förderung von wirtschaftlich effizientem, hochwertigem Verkehr als Beitrag zu weiterem Wirtschaftswachstum und zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit;
  - vi) die effizientere Nutzung neuer und vorhandener in Betrieb befindlicher Infrastruktur, beispielsweise im Eisenbahnsektor;
  - vii) die kosteneffiziente Anwendung interoperabler und innovativer technischer und betrieblicher Konzepte sowie digitaler Systeme; oder
  - viii) eine bessere Koordinierung von Infrastrukturarbeiten zwischen Mitgliedstaaten bei grenzüberschreitenden Vorhaben;
- d) mehr Vorteile für die Nutzer durch
- i) die Gewährleistung der barrierefreien Zugänglichkeit für die Nutzer und Erfüllung ihrer Mobilitäts- und Verkehrsbedürfnisse, unter Berücksichtigung insbesondere der Bedürfnisse von besonders schutzbedürftigen Menschen, einschließlich Menschen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität und Menschen in abgelegenen Gebieten, einschließlich der Gebiete in äußerster Randlage und anderer abgelegener Gebiete, ländlicher Gebiete, Insel-, Rand- und Berggebiete sowie dünn besiedelter Gebiete;

- ii) die Gewährleistung sicherer und hoher Qualitätsstandards, auch für die Qualität der Dienste für alle Nutzer, im Personen- und Güterverkehr;
- iii) die Unterstützung der Qualität, Effizienz und Nachhaltigkeit von Verkehrsdiensten, die zugänglich und erschwinglich sein müssen;
- iv) die Unterstützung einer Mobilität, die dem sich wandelnden Klima angepasst und gegenüber Naturgefahren und vom Menschen verursachten Katastrophen resilient ist und einen effizienten und schnellen Einsatz von Not- und Rettungsdiensten, unter anderem für Personen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität, ermöglicht;
- v) die Gewährleistung der Resilienz der Infrastruktur, insbesondere auf grenzüberschreitenden Abschnitten;
- vi) das Angebot alternativer Verkehrslösungen, auch mit anderen Verkehrsträgern, im Falle von Störungen des Netzes;
- vii) die Unterstützung aktiver Formen von Mobilität durch Verbesserung der Zugänglichkeit und Qualität der entsprechenden Infrastruktur, sodass Sicherheit und Gesundheitsschutz für aktive Nutzer der Infrastruktur verbessert und die Umweltvorteile dieser Mobilitätsformen gefördert werden;
- viii) die Unterstützung der nahtlosen Mobilität in der Union; oder
- ix) die Sicherstellung einer angemessenen Instandhaltung, mit der für die bestehende Infrastruktur während ihrer Lebensdauer ein dem Verkehrsfluss entsprechendes Dienstleistungsniveau und ein hohes Sicherheitsniveau geboten werden soll.



## Artikel 5

### *Ressourcenschonendes und resilientes Netz und Umweltschutz*

- (1) Planung, Aufbau und Betrieb des Transeuropäischen Verkehrsnetzes erfolgen auf ressourcenschonende Weise und gemäß den geltenden Umweltschutzvorschriften der Union und der Mitgliedstaaten durch
- a) die Entwicklung neuer Infrastruktur, die Verbesserung und Instandhaltung bestehender Verkehrsinfrastruktur, insbesondere durch die Einbeziehung der Instandhaltung während der Lebensdauer der Infrastruktur in die Planungsphase des Baus oder die Verbesserung der Infrastruktur und durch die Aufrechterhaltung des Betriebs der Infrastruktur;
  - b) die Optimierung der Integration und des Verbunds der Infrastruktur;
  - c) den Aufbau von Lade- und Betankungsinfrastruktur für alternative Kraftstoffe, was zur Einführung von Dekarbonisierungstechnologien beiträgt;
  - d) die Einführung neuer Technologien und IKT-Systeme für den Verkehr, um die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur zu erhalten oder zu verbessern, soweit wirtschaftlich gerechtfertigt oder zur Verbesserung der Sicherheit erforderlich;
  - e) die Optimierung der Infrastrukturnutzung, insbesondere durch ein effizientes Kapazitäts- und Verkehrsmanagement, die Förderung von Multimodalität und den Wechsel zu nachhaltigeren Mobilitätsmustern, einschließlich der Entwicklung nachhaltiger, attraktiver und effizienter multimodaler Verkehrsdienste;

- f) die Berücksichtigung und die Optimierung möglicher Synergien mit anderen Netzen, insbesondere mit den transeuropäischen Energie- oder Telekommunikationsnetzen, gegebenenfalls einschließlich des gesamten Stromnetzes, um Kohärenz zwischen der Planung der Ladeinfrastruktur und der entsprechenden Netzplanung sicherzustellen, sowie die Berücksichtigung möglicher Synergien mit der doppelten Nutzung von Infrastruktur, die in den „Militärischen Anforderungen für die militärische Mobilität innerhalb und außerhalb der EU“, die der Rat am 26. Juni 2023 und am 23. Oktober 2023 gebilligt hat, und in allen folgenden, später gebilligten Dokumenten zur Überarbeitung dieser Anforderungen genannt wird, sowie mit der Fahrradinfrastruktur einschließlich Radfernwegen;
- g) die Entwicklung einer umweltfreundlichen, nachhaltigen und klimaresilienten Infrastruktur unter Berücksichtigung aktiver Verkehrsträger und die Förderung neuer Technologien, mit denen die Errichtung von Verkehrsinfrastruktur, unter anderem durch die Nutzung ressourceneffizienter und klimasicherer Materialien, dekarbonisiert werden soll, die so konzipiert ist, dass die negativen Auswirkungen auf die Gesundheit der in der Nähe des Netzes lebenden Bürger und auf die Umwelt, einschließlich durch Luftverschmutzung und Lärmbelastung, und die Beeinträchtigung der Ökosysteme so weit wie möglich verringert werden; und

- h) die angemessene Berücksichtigung der Resilienz des Verkehrsnetzes und seiner Infrastruktur und Dienste, besonders an grenzüberschreitenden Abschnitten, im Hinblick auf den Klimawandel und den geopolitischen Kontext sowie auf Naturgefahren und vom Menschen verursachte Katastrophen sowie auf vorsätzliche oder nicht vorsätzliche Störungen, damit diese Probleme bewältigt werden können und damit eine angemessene Reaktion und eine zeitnahe Erholung von diesen Störungen möglich ist sowie damit Versorgungsketten erleichtert werden.
- (2) Bei der Planung und dem Aufbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes können die Mitgliedstaaten die genaue Streckenführung der Abschnitte anpassen, wobei sie die besonderen Gegebenheiten in den verschiedenen Teilen der Union, wie etwa die topografischen Merkmale der betreffenden Regionen und Umweltbelange, berücksichtigen und die Einhaltung dieser Verordnung gewährleisten. Eine solche Anpassung darf nicht über das hinausgehen, was nach der jeweiligen Projektgenehmigungsentscheidung gemäß der in Artikel 58 Absatz 1 Buchstabe g festgelegten Anforderung zulässig ist.

- (3) Die Umweltprüfung von Plänen und Vorhaben erfolgt gemäß der Richtlinie 92/43/EWG des Rates<sup>44</sup> den Richtlinien 2000/60/EG<sup>45</sup>, 2001/42/EG<sup>46</sup>, 2002/49/EG<sup>47</sup>, 2009/147/EG<sup>48</sup> des Europäischen Parlaments und des Rates und der Richtlinie 2011/92/EU. Bei denjenigen Vorhaben von gemeinsamem Interesse, für die das Vergabeverfahren für eine Umweltverträglichkeitsprüfung bis zum ... [Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] noch nicht eingeleitet wurde, sollte auch ihre Einhaltung des Grundsatzes der „Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen“ geprüft werden.

## *Artikel 6*

### *Schrittweiser Aufbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes*

- (1) Unbeschadet des Artikels 8 Absatz 5 wird das Transeuropäische Verkehrsnetz, sofern in dieser Verordnung nichts anderes bestimmt ist, schrittweise in drei Etappen aufgebaut:
- a) Fertigstellung eines Kernnetzes bis zum 31. Dezember 2030;

---

<sup>44</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>45</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>46</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>47</sup> Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (ABl. L 189 vom 18.7.2002, S. 12).

<sup>48</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).

- b) Fertigstellung eines erweiterten Kernnetzes bis zum 31. Dezember 2040 und
- c) Fertigstellung eines Gesamtnetzes bis zum 31. Dezember 2050.

Der Aufbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes erfolgt insbesondere durch die Umsetzung einer auf einem kohärenten und transparenten methodischen Ansatz beruhenden Struktur für dieses Netz, die ein Kernnetz, ein erweitertes Kernnetz und ein Gesamtnetz umfasst, wobei die Verkehrs- und Stadtknoten als multimodale Anschlusspunkte zwischen dem Fernverkehr und den regionalen und lokalen Verkehrsnetzen dienen.

- (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.
- (3) Das Kernnetz und das erweiterte Kernnetz bestehen aus den Teilen des Transeuropäischen Verkehrsnetzes, die vorrangig auszubauen und zu den in Absatz 1 genannten Fristen fertigzustellen sind, um die mit dem Aufbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes verfolgten Ziele zu verwirklichen.

*Artikel 7*  
*Europäische Verkehrskorridore*

Die Europäischen Verkehrskorridore umfassen die Teile des Kernnetzes oder des erweiterten Kernnetzes, die von höchster strategischer Bedeutung für die Entwicklung nachhaltiger und multimodaler Güter- und Personenverkehrsströme in Europa und für die Entwicklung interoperabler, hochwertiger Infrastruktur und Betriebsleistung sind.

*Artikel 8*  
*Vorhaben von gemeinsamem Interesse*

- (1) Vorhaben von gemeinsamem Interesse tragen durch die Schaffung neuer Verkehrsinfrastruktur, durch die Modernisierung vorhandener Verkehrsinfrastruktur oder durch Maßnahmen zur Förderung der ressourcenschonenden Nutzung des Netzes zum Ausbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes bei.
- (2) Vorhaben von gemeinsamem Interesse müssen
  - a) einen europäischen Mehrwert aufweisen, indem sie zu Zielen beitragen, die unter mindestens zwei der vier in Artikel 4 Absatz 2 genannten Kategorien fallen, und

- b) wirtschaftlich tragfähig sein, was durch eine sozioökonomische Kosten-Nutzen-Analyse untermauert wird, oder im Falle dünn besiedelter Gebiete oder von Vorhaben, die wesentlich für die Doppelnutzung von Infrastruktur sind, einen positiven Beitrag zum Ausbau des Netzes leisten, der durch eine sozioökonomische Kosten-Nutzen-Analyse untermauert wird.
- (3) Ein Vorhaben von gemeinsamem Interesse umfasst den gesamten Zyklus einschließlich Durchführbarkeitsstudien, Genehmigungsverfahren, Bau, Betrieb, Instandhaltung und Evaluierung.
- (4) Die Mitgliedstaaten treffen alle notwendigen Maßnahmen, damit die Vorhaben von gemeinsamem Interesse unter Einhaltung des einschlägigen Unionsrechts und des nationalen Rechts durchgeführt werden, insbesondere unter Einhaltung des Unionsrechts in den Bereichen Umweltschutz, Klimaschutz, Sicherheit, Gefahrenabwehr, Wettbewerb, staatliche Beihilfen, öffentliches Beschaffungswesen, öffentliche Gesundheit und Barrierefreiheit sowie unter Einhaltung der Rechtsakte der Union und der nationalen Rechtsvorschriften zu Nichtdiskriminierung.
- (5) Die Umsetzung der Vorhaben von gemeinsamem 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.
- (6) Die Kommission kann empfehlen, dass die Mitgliedstaaten zentrale Stellen für die Koordinierung, den Bau oder die Verwaltung grenzüberschreitender Infrastrukturvorhaben von gemeinsamem Interesse, insbesondere für groß angelegte und komplexe Infrastrukturvorhaben, einrichten. Der betreffende Europäische Koordinator hat Beobachterstatus im Aufsichtsorgan oder in einem ähnlichen Lenkungsgremium einer solchen zentralen Stelle.

- (7) Die Mitgliedstaaten unternehmen alle erdenklichen Anstrengungen, um sicherzustellen, dass Vorhaben von gemeinsamem Interesse rechtzeitig und effizient durchgeführt werden.
- (8) Die sozioökonomische Kosten-Nutzen-Analyse wird von den Mitgliedstaaten durchgeführt, wobei sie einen anerkannten und harmonisierten Ansatz verfolgen, um eine transparente und vergleichende Evaluierung dieser Vorhaben zu ermöglichen.

### *Artikel 9*

#### *Zusammenarbeit mit Drittländern*

- (1) Die Union kann mit Drittländern zusammenarbeiten, um das Transeuropäische Verkehrsnetz durch Vorhaben von gemeinsamem Interesse, gegebenenfalls im Hinblick auf die Steigerung von nachhaltigem Wirtschaftswachstum und Wettbewerbsfähigkeit, mit deren Infrastrukturnetzen zu verbinden, insbesondere um
  - a) die Ausdehnung der Politik für das Transeuropäische Verkehrsnetz auf Drittländer zusammen mit anderen damit zusammenhängenden Politiken zu fördern, insbesondere in den Bereichen Umwelt und Klimaschutz;
  - b) die Verbindung zwischen dem Transeuropäischen Verkehrsnetz und den Verkehrsnetzen von Drittländern an Grenzübergangsstellen, einschließlich im Hoheitsgebiet eines Drittlands, das Teil des Europäischen Verkehrskorridors ist, sicherzustellen und eine nahtlose Abwicklung der Verkehrsflüsse, der Grenzkontrollen, der Grenzüberwachung und sonstiger Grenzkontrollverfahren zu gewährleisten;



- c) im Hoheitsgebiet von Drittländern die Verbindung zwischen dem Transeuropäischen Verkehrsnetz und den Verkehrsnetzen dieser Drittländer sicherzustellen, insbesondere im Hinblick auf die Erleichterung des Eisenbahnverkehrs mit Drittländern, wo es relevant und angemessen ist;
- d) die in Drittländern befindlichen Verkehrsinfrastrukturen, die Teile des Transeuropäischen Verkehrsnetzes in der Union miteinander verbinden, zu vervollständigen;
- e) die Interoperabilität des Transeuropäischen Verkehrsnetzes und der Netze von Drittländern zu fördern;
- f) den Seeverkehr zu erleichtern und Kurzstreckenseeverkehrsrouten mit Drittländern zu fördern, sofern diese nicht zur Verlagerung von CO<sub>2</sub>-Emissionen beitragen;
- g) den Binnenschiffsverkehr mit Drittländern zu erleichtern;
- h) den Luftverkehr mit Drittländern zu erleichtern, um wirksames und nachhaltiges Wirtschaftswachstum und die Wettbewerbsfähigkeit zu fördern, einschließlich der Ausweitung des einheitlichen europäischen Luftraums und einer verbesserten Zusammenarbeit im Flugverkehrsmanagement;
- i) IKT-Systeme für den Verkehr in diesen Drittländern zu verknüpfen und einzuführen; und
- j) die Dekarbonisierung des Verkehrs zu fördern, insbesondere durch den Aufbau einer Infrastruktur für alternative Kraftstoffe in Drittländern im Hinblick auf die Einrichtung eines durchgängigen Netzes, das mit dem Transeuropäischen Verkehrsnetz verbunden ist.

- (2) Anhang IV enthält indikative Karten des auf bestimmte Nachbarländer ausgedehnten Transeuropäischen Verkehrsnetzes, in denen gegebenenfalls ein Kernnetz und ein Gesamtnetz gemäß den Kriterien dieser Verordnung festgelegt sind.
- (3) Keine Bestimmung dieses Artikels ist so auszulegen, dass ein Recht auf jegliche finanzielle Beteiligung der Union an Vorhaben in Drittländern im Rahmen anderer Rechtsakte der Union besteht.

## **Kapitel II**

### **Allgemeine Bestimmungen**

#### *Artikel 10*

##### *Allgemeine Bestimmungen für das Kernnetz, das erweiterte Kernnetz und das Gesamtnetz*

- (1) Das Kernnetz, das erweiterte Kernnetz und das Gesamtnetz müssen
  - a) den Netzen in den in Anhang I und den Listen in Anhang II enthaltenen Karten entsprechen;
  - b) durch die Beschreibung der Infrastrukturkomponenten konkreter festgelegt werden;

- c) die in diesem Kapitel und in den Kapiteln III und IV aufgeführten Anforderungen an die Verkehrsinfrastrukturen erfüllen; und
  - d) die Grundlage für die Ermittlung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse bilden.
- (2) Das Kernnetz und das erweiterte Kernnetz bestehen aus den Teilen des Transeuropäischen Verkehrsnetzes, die vorrangig zur Verwirklichung der Ziele der Politik für das Transeuropäische Verkehrsnetz ausgebaut werden.
- Bezugnahmen auf das „Kernnetz“ in der Verordnung (EU) 2021/1153 gelten als Bezugnahmen auf das „erweiterte Kernnetz“ im Sinne der vorliegenden Verordnung.
- Bezugnahmen auf das „Kernnetz“ in der Verordnung (EU) 2023/1804 gelten als Bezugnahmen auf das „Kernnetz“ im Sinne der vorliegenden Verordnung.
- Bezugnahmen auf das „Gesamtnetz“ in der Verordnung (EU) 2023/1804 gelten als Bezugnahmen auf das „erweiterte Kernnetz“ und das „Gesamtnetz“ im Sinne dieser Verordnung.
- (3) Die Knoten des Netzes sind in Anhang II aufgeführt und umfassen städtische Knoten und Verkehrsknoten (Flughäfen, Seehäfen, Binnenhäfen, Schienen-Straßen-Terminals und Terminals an Binnenwasserstraßen).

- (4) Die Mitgliedstaaten ergreifen die geeigneten Maßnahmen für das Kernnetz, das erweiterte Kernnetz und das Gesamtnetz, die auszubauen sind, um der vorliegenden Verordnung innerhalb der in Artikel 6 Absatz 1 genannten Fristen nachzukommen, sofern in der vorliegenden Verordnung nichts anderes festgelegt ist.

### *Artikel 11*

#### *Allgemeine Bestimmungen für die Europäischen Verkehrskorridore*

- (1) Bei den neun in den Karten in Anhang III aufgeführten Europäischen Verkehrskorridoren handelt es sich namentlich um:
- a) Atlantik;
  - b) Ostsee – Schwarzes Meer – Ägäisches Meer;
  - c) Ostsee – Adriatisches Meer;
  - d) Mittelmeer;
  - e) Nordsee – Rhein – Mittelmeer;
  - f) Nordsee – Ostsee;

- g) Rhein – Donau;
  - h) Skandinavien – Mittelmeer;
  - i) Westlicher Balkan – östliches Mittelmeer.
- (2) Die Mitgliedstaaten ergreifen die geeigneten Maßnahmen für die Europäischen Verkehrskorridore, die auszubauen sind, um dieser Verordnung nachzukommen, und zwar bis zum 31. Dezember 2030 für ihre zum Kernnetz gehörende Infrastruktur und bis zum 31. Dezember 2040 für ihre zum erweiterten Kernnetz gehörende Infrastruktur, sofern in dieser Verordnung nichts anderes festgelegt ist.
- (3) Vorbehaltlich der Billigung durch die betroffenen Mitgliedstaaten gemäß Artikel 172 Absatz 2 AEUV wird der Kommission die Befugnis übertragen, den Verlauf der Europäischen Verkehrskorridore in Anhang III dieser Verordnung im Wege delegierter Rechtsakte nach Artikel 62 dieser Verordnung innerhalb der Grenzen von Artikel 7 dieser Verordnung zu ändern, um der Entwicklung wichtiger Handels- und Verkehrsströme oder wesentlichen Änderungen des Netzes Rechnung zu tragen. In Bezug auf Änderungen des Verlaufs von Korridoren, die die Teile im Hoheitsgebiet benachbarter Länder betreffen, sind Vereinbarungen auf hoher Ebene über Verkehrsinfrastrukturnetze zwischen der Union und den betreffenden Nachbarländern die Grundlage dieser delegierten Rechtsakte.

## Artikel 12

### *Allgemeine Prioritäten für das Kernnetz, das erweiterte Kernnetz und das Gesamtnetz*

- (1) Beim Aufbau des Kernnetzes, des erweiterten Kernnetzes und des Gesamtnetzes wird allgemein den Maßnahmen Vorrang eingeräumt, die notwendig sind für
- a) die Steigerung des Anteils und gegebenenfalls der Kapazität des nachhaltigeren Verkehrs am Güter- und Personenverkehr, insbesondere im Hinblick auf eine Verringerung von Treibhausgasemissionen und Umweltverschmutzung sowie auf eine Steigerung des gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Nutzens, der aus dem Verkehr gezogen wird;
  - b) die Gewährleistung einer besseren Erreichbarkeit und Anbindung aller Regionen der Union unter Berücksichtigung des territorialen und sozialen Zusammenhalts, einschließlich des besonderen Falls der Gebiete in äußerster Randlage und anderer abgelegener Gebiete, Insel-, Rand- und Berggebiete sowie dünn besiedelter Gebiete;
  - c) die Sicherstellung einer optimalen Integration der Verkehrsträger und der Interoperabilität zwischen Verkehrsträgern, einschließlich der aktiven Verkehrsträger in städtischen Gebieten;
  - d) die Schließung von Verbindungslücken und Beseitigung von Engpässen, insbesondere in grenzüberschreitenden Abschnitten;

- e) die Bereitstellung der erforderlichen Infrastruktur, die einen nahtlosen Verkehr von emissionsfreien und emissionsarmen Fahrzeugen sowie von Schiffen und Luftfahrzeugen, die Kraftstoffe verwenden, die zur Verringerung der verkehrsbedingten Emissionen und zur Erhöhung der Energieversorgungssicherheit beitragen, gewährleistet;
- f) die Förderung einer wirksamen, nahtlosen und nachhaltigen Nutzung der Infrastruktur und erforderlichenfalls eine Kapazitätssteigerung;
- g) die Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit der bestehenden Infrastruktur und die Verbesserung bzw. Aufrechterhaltung ihrer Qualität in Bezug auf Sicherheit, Gefahrenabwehr, Effizienz des Verkehrssystems und des Verkehrsbetriebs, Klima- und Katastrophenresilienz, Umweltverträglichkeit und Kontinuität der Verkehrsströme;
- h) die Verbesserung der Dienstqualität und der sozialen Bedingungen für die Beschäftigten des Verkehrssektors sowie der Zugänglichkeit für alle Nutzer, einschließlich Personen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität und anderer Personen in Situationen besonderer Schutzbedürftigkeit, und die Verhinderung und Milderung von Mobilitätsarmut;
- i) die Verbesserung der Digitalisierung, um die digitale Durchsetzung gemäß dem Unionsrecht zu ermöglichen, und die Entwicklung von Automatisierung, insbesondere durch die Einführung und den Einsatz von IKT-Systemen für den Verkehr; oder

- j) die Anpassung – erforderlichenfalls und unter Berücksichtigung der verfassungsrechtlichen Vorschriften bestimmter Mitgliedstaaten – der Infrastruktur an eine Doppelnutzung, um sowohl zivilen Zwecken als auch Verteidigungszwecken zu dienen, wobei den für kurzfristige Bewegungen von Streitkräften in großem Maßstab erforderlichen Strecken besondere Aufmerksamkeit zu widmen ist.
- (2) Zur Ergänzung der in Absatz 1 dargelegten Maßnahmen finden Maßnahmen besondere Beachtung, die erforderlich sind für
- a) einen Beitrag zur Verringerung der Belastung von Stadtgebieten und gegebenenfalls dicht besiedelter empfindlicher Gebiete durch die negativen Auswirkungen des Schienen- und Straßen-Durchgangsverkehrs;
  - b) die Optimierung der Infrastrukturnutzung, insbesondere durch effizientes Kapazitätsmanagement, Verkehrsmanagement und Steigerung der Betriebsleistung;
  - c) einen Beitrag zu positiven Auswirkungen auf Gesundheit und Umwelt durch die Förderung der Nutzung aktiver Verkehrsträger mittels des Aufbaus einer entsprechenden Infrastruktur für Radfahren und Gehen;
  - d) die Gewährleistung eines diskriminierungsfreien Zugangs aller Marktteilnehmer zur Infrastruktur des transeuropäischen Verkehrsnetzes; oder
  - e) die Sicherstellung des effizienten Grenzübertritts für den Güterverkehr unter Berücksichtigung von Wartezeiten.



### *Artikel 13*

#### *Allgemeine Prioritäten für die Europäischen Verkehrskorridore*

Beim Aufbau der Europäischen Verkehrskorridore wird allgemein den Maßnahmen Vorrang eingeräumt, die notwendig sind für

- a) die Entwicklung eines leistungsfähigen, nahtlosen und vollständig interoperablen Schienennetzes für den Güterverkehr in der gesamten Union;
- b) die Entwicklung eines interoperablen, leistungsfähigen Schienennetzes für den Personenverkehr, einschließlich eines Hochgeschwindigkeitsnetzes, das städtische Knoten in der gesamten Union miteinander verbindet;
- c) die Entwicklung einer effizienten Infrastruktur für die Luftfahrt und die Binnenschifffahrt und einer gut in den Europäischen Seeverkehrsraum integrierten Infrastruktur für den Seeverkehr;
- d) die Entwicklung eines sicheren und gesicherten Straßennetzes mit ausreichenden Infrastrukturen für alternative Kraftstoffe sowie mit sicheren und gesicherten Parkflächen;
- e) die Entwicklung multimodaler und interoperabler Verkehrslösungen;
- f) die Förderung der intermodalen Integration der gesamten Logistikkette mit effizienter Verknüpfung der Verkehrs- und Stadtknoten;
- g) die Bereitstellung der erforderlichen Infrastruktur, die einen nahtlosen Verkehr von emissionsfreien und emissionsarmen Fahrzeugen sowie von Schiffen und Luftfahrzeugen, die Kraftstoffe verwenden, die zur Verringerung der verkehrsbedingten Emissionen und zur Erhöhung der Energieversorgungssicherheit beitragen, gewährleistet;

- h) gegebenenfalls die Einführung von IKT-Systemen für den Verkehr mit allen Verkehrsträgern, um eine effiziente Nutzung der Infrastruktur zu gewährleisten und digitalen Informationsaustausch zu ermöglichen; oder
- i) gegebenenfalls die Verbesserung der Verbindungen zwischen dem Transeuropäischen Verkehrsnetz und den Infrastrukturnetzen der Nachbarländer.

## **Kapitel III**

### **Besondere Bestimmungen**

#### **ABSCHNITT 1**

#### **SCHIENENVERKEHRSINFRASTRUKTUR**

##### *Artikel 14*

##### *Infrastrukturkomponenten*

- (1) Die Schienenverkehrsinfrastruktur umfasst insbesondere
  - a) Eisenbahnstrecken, einschließlich:
    - i) Gleise,
    - ii) Weichen,
    - iii) höhengleiche Bahnübergänge,

- iv) Neben- und Abstellgleise,
  - v) Tunnel,
  - vi) Brücken und
  - vii) Infrastruktur, die die Auswirkungen auf die Umwelt verringert;
- b) Bahnhöfe entlang den Eisenbahnstrecken, die in den in Anhang I enthaltenen Karten aufgeführt werden, für das Umsteigen von Personen innerhalb des Schienenverkehrs und zwischen Schienenverkehr und anderen Verkehrsträgern;
- c) Serviceeinrichtungen entlang den Eisenbahnstrecken, die in den in Anhang I enthaltenen Karten aufgeführt werden, die keine Personenbahnhöfe im Sinne von Artikel 3 Nummer 11 der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>49</sup> sind, insbesondere Rangierbahnhöfe, Zugbildungsanlagen, Rangieranlagen, Abstellgleise, Wartungsanlagen, sonstige technische Anlagen wie Reinigungs- und Waschanlagen, Entlastungsanlagen und Betankungsanlagen sowie Anlagen zur automatischen Änderung der Spurweite;
- d) die Schienenzugangsstreckenverbindungen zu mit dem Schienennetz verbundenen multimodalen Güterterminals, einschließlich der Schienenzugangsstrecken zu den multimodalen Güterterminals von Binnen- und Seehäfen und Flughäfen, sowie die Schienenzugangsstrecken zu Rangierbahnhöfen gemäß Anhang II Nummer 2 Buchstabe c der Richtlinie 2012/34/EU;

---

<sup>49</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).

- e) streckenseitige ZSS-Ausrüstung;
  - f) streckenseitige Energieinfrastruktur;
  - g) Infrastruktur im Zusammenhang mit Anlagen für alternative Kraftstoffe;
  - h) zugehörige Ausrüstung; und
  - i) IKT-Systeme für den Verkehr.
- (2) Zu den technischen Anlagen an Bahnstrecken können Elektrifizierungssysteme, Einrichtungen für das Ein- und Aussteigen von Fahrgästen und das Be- und Entladen von Gütern in Bahnhöfen und Terminals sowie innovative Technologien in der Einführungsphase gehören.

#### *Artikel 15*

##### *Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur für das Gesamtnetz*

- (1) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die Eisenbahninfrastruktur des Gesamtnetzes Folgendes einhält:
- a) die Richtlinie (EU) 2016/797 und die auf ihrer Grundlage mit dem Ziel, die Interoperabilität des Gesamtnetzes zu erreichen, erlassenen Durchführungsrechtsakte; und

- b) die Anforderungen der technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI), die gemäß den Artikeln 4 und 5 der Richtlinie (EU) 2016/797 angenommen wurden, unbeschadet der in Artikel 7 Absatz 1 jener Richtlinie vorgesehenen Ausnahmefälle.
- (2) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Eisenbahninfrastruktur des Gesamtnetzes, mit Ausnahme der in Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe d genannten Verbindungen, bis zum 31. Dezember 2050
- a) bezüglich der Bahnstrecken und, soweit für den Betrieb von elektrischen Zügen erforderlich, bezüglich der Neben- und Abstellgleise, vollständig elektrifiziert ist;
  - b) ohne Sondergenehmigung eine Achslast von mindestens 22,5 Tonnen zulässt; und
  - c) ohne Sondergenehmigung den Betrieb von Güterzügen mit einer Zuglänge von mindestens 740 m (einschließlich der Lokomotive oder Lokomotiven) ermöglicht. Diese Anforderung ist erfüllt, wenn auf zweigleisigen Strecken durchschnittlich pro Tag mindestens eine Zugtrasse pro Stunde und Richtung für Güterzüge mit einer Länge von mindestens 740 m zugewiesen werden kann, wenn ein Eisenbahnunternehmen dies beantragt.
- (3) Die in Absatz 2 Buchstaben b und c festgelegten Anforderungen gelten nur für die Strecken des Gesamtnetzes,
- a) die ein multimodales Güterterminal oder einen See- oder Binnenhafen mit der nächsten Kreuzung mit dem Kernnetz für den Güterverkehr oder dem erweiterten Kernnetz für den Güterverkehr verbinden;
  - b) die über eine andere Strecke geführt werden, die zum Kernnetz für den Güterverkehr oder erweiterten Kernnetz für den Güterverkehr gehört; oder

- c) auf denen gemäß den Daten aus dem Jahr vor der Mitteilung im Tagesdurchschnitt mehr als zehn Güterzüge in beide Richtungen verkehren.

Bis zum ... [drei Jahre nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] teilen die Mitgliedstaaten der Kommission mit, um welche Strecken es sich dabei handelt. Bei grenzüberschreitenden Abschnitten erfolgt diese Mitteilung im Einvernehmen mit den anderen betreffenden Mitgliedstaaten.

- (4) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Eisenbahninfrastruktur des Gesamtnetzes auf den in Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe d genannten Verbindungen, die an für den Güterverkehr genutzte Eisenbahnstrecken gemäß Artikel 15 Absatz 3 angeschlossen ist, bis zum 31. Dezember 2050 die Anforderungen nach Absatz 2 Buchstaben a, b und c des vorliegenden Artikels erfüllt, es sei denn, die Kommission hat gemäß Artikel 38 Absatz 4 bezüglich der Anforderungen nach Absatz 2 Buchstabe c des vorliegenden Artikels eine Ausnahme von der Anwendung des Artikels 38 Absatz 3 gewährt.
- (5) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass in der Eisenbahninfrastruktur des Kernnetzes beim Bau einer neuen Strecke die Anforderung gemäß Absatz 2 Buchstabe a bis zum 31. Dezember 2040 erfüllt wird. Vorhaben, für die die Umweltverträglichkeitsprüfung bis zum... [Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] eingeleitet wurde, sind von dieser Verpflichtung ausgenommen.
- (6) Die Anforderungen gemäß den Absätzen 2 und 4 gelten nicht für isolierte Netze.

- (7) Unbeschadet des Absatzes 6 erlässt die Kommission auf Antrag eines Mitgliedstaats in hinreichend begründeten Fällen bei Vorliegen besonderer geografischer oder erheblicher physischer Sachzwänge, bei einer negativen sozioökonomischen Kosten-Nutzen-Analyse oder im Fall erheblicher negativer Auswirkungen auf die Umwelt oder die biologische Vielfalt Durchführungsrechtsakte zur Gewährung von Ausnahmeregelungen in Bezug auf die in diesem Artikel genannten Anforderungen. Jeder solche Antrag ist hinreichend zu begründen. Der Antrag auf eine Ausnahmeregelung wird im Falle grenzüberschreitender Abschnitte mit dem benachbarten Mitgliedstaat bzw. den benachbarten Mitgliedstaaten abgestimmt. Die benachbarten Mitgliedstaaten können dem Mitgliedstaat, der die Ausnahme beantragt, eine Stellungnahme übermitteln. Der Mitgliedstaat fügt seinem Antrag die Stellungnahmen der benachbarten Mitgliedstaaten bei. Ein Mitgliedstaat kann in einem einzigen Antrag mehrere Ausnahmeregelungen beantragen.

Die Kommission bewertet den Antrag vor dem Hintergrund der vorgelegten Begründung sowie gegebenenfalls im Hinblick darauf, ob der Antrag erhebliche Auswirkungen auf die Interoperabilität und die Kontinuität des Schienennetzes hat. Die Kommission trägt den Stellungnahmen der betreffenden benachbarten Mitgliedstaaten gebührend Rechnung.

Sie kann den Mitgliedstaat spätestens innerhalb von 30 Kalendertagen nach Eingang des Antrags gemäß Unterabsatz 1 um zusätzliche Informationen ersuchen. Wenn die Kommission zu der Auffassung gelangt, dass die vorgelegten Informationen unzureichend sind, kann sie den Mitgliedstaat innerhalb von 30 Kalendertagen nach Erhalt jener zusätzlichen Informationen auffordern, diese Informationen zu ergänzen.

Die Kommission entscheidet über die beantragte Ausnahmeregelung spätestens sechs Monate nach Eingang des Antrags gemäß Unterabsatz 1 oder, falls die betreffenden Mitgliedstaaten weitere Informationen gemäß Unterabsatz 3 übermittelt haben, spätestens vier Monate nach dem letzten Eingang dieser Informationen, je nachdem, welcher Zeitpunkt der spätere ist. Wenn innerhalb dieser Fristen seitens der Kommission keine ausdrückliche Entscheidung erfolgt, gilt die Ausnahmeregelung als gewährt.

Die Kommission teilt den übrigen Mitgliedstaaten die nach diesem Artikel gewährten Ausnahmeregelungen mit.

### *Artikel 16*

#### *Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur für das Kernnetz und das erweiterte Kernnetz*

- (1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Eisenbahninfrastruktur des Kernnetzes und des erweiterten Kernnetzes den Bestimmungen von Artikel 15 Absatz 1 entspricht.
- (2) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Eisenbahninfrastruktur des erweiterten Kernnetzes mit Ausnahme der in Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe d genannten Verbindungen bis zum 31. Dezember 2040 bei Strecken, die Teil des Güterverkehrsnetzes sind,
  - a) die Anforderungen gemäß Artikel 15 Absatz 2 Buchstaben a und b erfüllt;



- b) ohne Sondergenehmigung den Betrieb von Güterzügen mit einer Zuglänge von mindestens 740 m (einschließlich der Lokomotive oder Lokomotiven) ermöglicht. Diese Anforderung ist erfüllt, wenn mindestens die folgenden Bedingungen eingehalten werden:
- i) Auf zweigleisigen Strecken können für Güterzüge mit einer Länge von mindestens 740 m mindestens eine Zugtrasse pro zwei Stunden und Richtung sowie mindestens 24 Zugtrassen pro Tag zugewiesen werden, wenn ein Eisenbahnunternehmen dies beantragt;
  - ii) auf eingleisigen Strecken können für Güterzüge mit einer Länge von mindestens 740 m mindestens eine Zugtrasse pro drei Stunden und Richtung sowie mindestens 12 Zugtrassen pro Tag zugewiesen werden, wenn ein Eisenbahnunternehmen dies beantragt; und
- c) bei Streckenabschnitten, die ein multimodales Güterterminal mit zwei städtischen Knotenpunkten oder das multimodale Güterterminal eines städtischen Knotenpunkts mit einer Grenzübergangsstelle verbinden, sind mehr als 75 % der Länge jedes Streckenabschnitts für Güterzüge auf Güterverkehrsstrecken des erweiterten Kernnetzes für eine Geschwindigkeit von mindestens 100 km/h ausgelegt.
- (3) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass in der Eisenbahninfrastruktur des erweiterten Kernnetzes beim Bau einer neuen Strecke die Anforderung gemäß Artikel 15 Absatz 2 Buchstabe a bis zum 31. Dezember 2030 erfüllt wird. Vorhaben, für die die Umweltverträglichkeitsprüfung bis zum ... [Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] eingeleitet wurde, sind von dieser Verpflichtung ausgenommen.

- (4) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Eisenbahninfrastruktur des erweiterten Kernnetzes mit Ausnahme der in Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe d genannten Verbindungen bis zum 31. Dezember 2040 bei Strecken, die Teil des Personenverkehrsnetzes sind,
- a) die in Artikel 15 Absatz 2 Buchstabe a festgelegten Anforderungen an die Personenverkehrsstrecken des erweiterten Kernnetzes erfüllt; und
  - b) bei Streckenabschnitten, die die multimodalen Personenverkehrsknoten zweier städtischer Knotenpunkte oder den multimodalen Personenverkehrsknoten eines städtischen Knotenpunkts und einer Grenzübergangsstelle miteinander verbinden, mehr als 75 % der Länge jedes Streckenabschnitts für Personenzüge auf Personenverkehrsstrecken des erweiterten Kernnetzes für eine Geschwindigkeit von mindestens 160 km/h ausgelegt sind.
- (5) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Eisenbahninfrastruktur des erweiterten Kernnetzes auf den in Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe d genannten Verbindungen bis zum 31. Dezember 2040 die Anforderungen nach Artikel 15 Absatz 2 Buchstaben a und b sowie nach Absatz 2 Buchstabe b des vorliegenden Artikels erfüllt, es sei denn, die Kommission hat gemäß Artikel 38 Absatz 4 bezüglich der Anforderungen nach Absatz 2 Buchstabe b des vorliegenden Artikels eine Ausnahme von der Anwendung des Artikels 38 Absatz 3 gewährt.
- (6) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Eisenbahninfrastruktur des Kernnetzes, mit Ausnahme der in Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe d genannten Verbindungen, bis zum 31. Dezember 2030
- a) bei Strecken, die Teil des Güterverkehrsnetzes sind, die Anforderungen nach Absatz 2 Buchstaben a, b und c des vorliegenden Artikels erfüllt; und

- b) bei Strecken, die Teil des Personenverkehrsnetzes sind, die Anforderungen nach Artikel 15 Absatz 2 Buchstabe a erfüllt.
- (7) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Eisenbahninfrastruktur, die Teil des Kernnetzes für den Personenverkehr ist, mit Ausnahme der in Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe d genannten Verbindungen, bis zum 31. Dezember 2040 die Anforderung gemäß Absatz 4 Buchstabe b des vorliegenden Artikels erfüllt.
- (8) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass auf den Güterverkehrsstrecken, die Teil der Eisenbahninfrastruktur des Kernnetzes oder des erweiterten Kernnetzes sind, einschließlich der in Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe d genannten Verbindungen, bis zum 31. Dezember 2040 Güterzüge mit Standard-Sattelaufliegern mit bis zu 4 m Höhe, die auf einer Höhe von mindestens 27 cm über der Schienenoberkante beladen sind, in den Europäischen Verkehrskorridoren in ihrem Hoheitsgebiet verkehren können.

Diese Anforderung gilt als erfüllt, wenn in jedem Europäischen Verkehrskorridor im Hoheitsgebiet des Mitgliedstaats mindestens die folgenden Bedingungen erfüllt sind:

- a) Es gibt mindestens eine diese Anforderung erfüllende Direktverbindung, die einen ununterbrochenen Zugbetrieb im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats und auf grenzüberschreitenden Strecken mit den benachbarten Mitgliedstaaten ermöglicht;

- b) es gibt mindestens eine diese Anforderung erfüllende Direktverbindung zu mindestens einem Schienen-Straßen-Terminal oder einem multimodalen Güterterminal, der sich in einem Seehafen, der Teil des Europäischen Verkehrskorridors im Hoheitsgebiet des Mitgliedstaats ist, befindet oder an einen solchen Seehafen angrenzt; und
- c) es gibt mindestens eine diese Anforderung erfüllende Direktverbindung zu mindestens einem dieser Endpunkte, wenn sich im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats ein oder mehrere Endpunkte eines Korridors befinden.

Bei grenzüberschreitenden Abschnitten werden die betreffenden Strecken im Einvernehmen mit den betreffenden benachbarten Mitgliedstaaten festgelegt.

Spätestens bis zum ... [drei Jahre nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] teilen die Mitgliedstaaten der Kommission mit, um welche Strecken es sich dabei handelt.

- (9) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Eisenbahninfrastruktur des Kernnetzes auf den in Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe d genannten Verbindungen bis zum 31. Dezember 2030 die Anforderungen nach Artikel 15 Absatz 2 Buchstaben a und b sowie nach Absatz 2 Buchstabe b des vorliegenden Artikels erfüllt, es sei denn, die Kommission hat gemäß Artikel 38 Absatz 4 bezüglich der Anforderungen nach Absatz 2 Buchstabe b des vorliegenden Artikels eine Ausnahme von der Anwendung des Artikels 38 Absatz 3 gewährt.

- (10) Die Anforderungen gemäß den Absätzen 2 bis 9 gelten nicht für isolierte Netze.
- (11) Unbeschadet des Absatzes 10 erlässt die Kommission auf Antrag eines Mitgliedstaats in hinreichend begründeten Fällen bei Vorliegen besonderer geografischer oder erheblicher physischer Sachzwänge, bei einer negativen sozioökonomischen Kosten-Nutzen-Analyse oder im Fall erheblicher negativer Auswirkungen auf die Umwelt oder die biologische Vielfalt Durchführungsrechtsakte zur Gewährung von Ausnahmeregelungen in Bezug auf die in diesem Artikel genannten Anforderungen. Jeder solche Antrag ist hinreichend zu begründen. Der Antrag auf eine Ausnahmeregelung wird im Falle grenzüberschreitender Abschnitte mit dem benachbarten Mitgliedstaat bzw. den benachbarten Mitgliedstaaten abgestimmt. Die benachbarten Mitgliedstaaten können dem Mitgliedstaat, der die Ausnahme beantragt, eine Stellungnahme übermitteln. Der Mitgliedstaat fügt seinem Antrag die Stellungnahmen der benachbarten Mitgliedstaaten bei. Ein Mitgliedstaat kann in einem einzigen Antrag mehrere Ausnahmeregelungen beantragen.

Die Kommission bewertet den Antrag vor dem Hintergrund der vorgelegten Begründung sowie gegebenenfalls im Hinblick darauf, ob der Antrag erhebliche Auswirkungen auf die Interoperabilität und die Kontinuität des Schienennetzes hat. Die Kommission trägt den Stellungnahmen der betreffenden benachbarten Mitgliedstaaten gebührend Rechnung.

Bei der Prüfung der Anträge auf Gewährung einer Ausnahme von der Anforderung in Bezug auf den Transport von Sattelaufliegern gemäß Absatz 8 berücksichtigt die Kommission insbesondere die Ergebnisse der sozioökonomischen Kosten-Nutzen-Analyse sowie die Möglichkeit, dass die zur Erfüllung dieser Anforderung erforderlichen Arbeiten zur Störung von Diensten führen.

Bei der Prüfung der Anträge auf Gewährung einer Ausnahme von den Anforderungen, die in diesem Artikel für das erweiterte Kernnetz festgelegt sind, sollte die Kommission insbesondere umfangreichen Investitionen des betreffenden Mitgliedstaats in Strecken, die in unmittelbarer Nähe parallel zu den neu zu bauenden Strecken verlaufen, Rechnung tragen.

Sie kann den Mitgliedstaat spätestens innerhalb von 30 Kalendertagen nach Eingang des Antrags gemäß Unterabsatz 1 um zusätzliche Informationen ersuchen. Wenn die Kommission zu der Auffassung gelangt, dass die vorgelegten Informationen unzureichend sind, kann sie den Mitgliedstaat innerhalb von 30 Kalendertagen nach Erhalt jener zusätzlichen Informationen auffordern, diese Informationen zu ergänzen.

Die Kommission entscheidet über die beantragte Ausnahmeregelung spätestens sechs Monate nach Eingang des Antrags gemäß Unterabsatz 1 oder, falls die betreffenden Mitgliedstaaten weitere Informationen gemäß Unterabsatz 3 übermittelt haben, spätestens vier Monate nach dem letzten Eingang dieser Informationen, je nachdem, welcher Zeitpunkt der spätere ist. Wenn innerhalb dieser Fristen seitens der Kommission keine ausdrückliche Entscheidung erfolgt, gilt die Ausnahmeregelung als gewährt.

Die Kommission teilt den übrigen Mitgliedstaaten die nach diesem Artikel gewährten Ausnahmeregelungen mit.

*Artikel 17*  
*Europäische Regelspurweite*

- (1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass jede neue Eisenbahnstrecke des Kernnetzes und des erweiterten Kernnetzes, einschließlich der in Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe d genannten Verbindungen, die europäische Regelspurweite von 1 435 mm aufweist. Diese Anforderung gilt als erfüllt, wenn Züge mit einer Spurweite von 1 435 mm die Infrastruktur im Kernnetz spätestens bis zum 31. Dezember 2030 und im erweiterten Kernnetz spätestens bis zum 31. Dezember 2040 befahren können. Für die Zwecke dieses Artikels bezeichnet der Ausdruck „neue Eisenbahnstrecke“ jede Strecke, deren Bauarbeiten bis zum ... [Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] noch nicht begonnen haben.
- (2) Abweichend von Absatz 1 erstellen die Mitgliedstaaten, in deren Hoheitsgebiet am ... [Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] keine neue Eisenbahnstrecke geplant ist, die an die Landgrenze eines anderen Mitgliedstaats gemäß Anhang I angebunden werden soll, einen Plan, in den die zu bauende neue Eisenbahnstrecke mit der europäischen Regelspurweite von 1 435 mm eingezeichnet ist. Dieser Plan trägt den Auswirkungen auf die Interoperabilität mit dem benachbarten Mitgliedstaat bzw. den benachbarten Mitgliedstaaten Rechnung, indem insbesondere die etwaige Umstellung bestehender Eisenbahnstrecken auf die europäische Regelspurweite von 1 435 mm gemäß Absatz 3 berücksichtigt wird. Der Plan umfasst eine sozioökonomische Kosten-Nutzen-Analyse, die gegebenenfalls für die Entscheidung des Mitgliedstaats, neue Eisenbahninfrastruktur nicht in der europäischen Regelspurweite von 1 435 mm zu bauen, als Begründung dient, und eine Bewertung der Auswirkungen auf die Interoperabilität. Dieser Plan wird der Kommission spätestens bis zum ... [zwei Jahre nach Inkrafttreten dieser Verordnung] vorgelegt.

- (3) Mitgliedstaaten mit einem bestehenden Schienennetz oder Teil davon, das eine von der europäischen Regelspurweite von 1 435 mm abweichende Spurweite aufweist, führen spätestens bis zum ... [zwei Jahre nach Inkrafttreten dieser Verordnung] eine Bewertung durch, in deren Rahmen sie die bestehenden Eisenbahnstrecken der Europäischen Verkehrskorridore im Hinblick auf deren etwaige Umstellung auf die europäische Regelspurweite von 1 435 mm ermitteln. Bei grenzüberschreitenden Abschnitten wird die Bewertung mit dem benachbarten Mitgliedstaat bzw. den benachbarten Mitgliedstaaten abgestimmt. Sie umfasst auch eine sozioökonomische Kosten-Nutzen-Analyse zur Tragfähigkeit der etwaigen Umstellung auf die europäische Regelspurweite von 1 435 mm und eine Bewertung der Auswirkungen auf die Interoperabilität.

Ausgehend von der Bewertung gemäß Unterabsatz 1 erstellen die Mitgliedstaaten gegebenenfalls spätestens ein Jahr nach Abschluss der Bewertung einen Plan für die Umstellung auf die europäische Regelspurweite von 1 435 mm mit den bestehenden Eisenbahnstrecken in den Europäischen Verkehrskorridoren, die auf die europäische Regelspurweite von 1 435 mm umgestellt werden sollen, und legen einen Zeitplan für diese Umstellung fest.

Die Unterabsätze 1 und 2 gelten entsprechend für die Eisenbahnstrecken, deren Bauarbeiten am ... [Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] bereits begonnen haben.



- (4) Die Prioritäten für die Infrastruktur- und Investitionsplanung, die sich aus den Plänen gemäß den Absätzen 2 und 3 des vorliegenden Artikels ergeben, werden gemäß Artikel 54 in den ersten Arbeitsplan des Europäischen Koordinators für einen Europäischen Verkehrskorridor, zu dem die Güterverkehrsstrecken mit einer von der europäischen Regelspurweite abweichenden Spurweite gehören, aufgenommen.
- (5) Auf Antrag eines Mitgliedstaats kann die Kommission in hinreichend begründeten Fällen bei einer negativen sozioökonomischen Kosten-Nutzen-Analyse Durchführungsrechtsakte zur Gewährung einer befristeten Ausnahme von den in Absatz 1 genannten Anforderungen für neue Eisenbahnstrecken des Kernnetzes, des erweiterten Kernnetzes oder für Teile davon erlassen. Jeder Antrag auf eine Ausnahmeregelung ist hinreichend zu begründen. Die Anträge auf eine Ausnahmeregelung werden im Falle grenzüberschreitender Abschnitte mit dem benachbarten Mitgliedstaat bzw. den benachbarten Mitgliedstaaten abgestimmt. Die benachbarten Mitgliedstaaten können dem Mitgliedstaat, der die Ausnahme beantragt, eine Stellungnahme übermitteln. Der Mitgliedstaat fügt seinem Antrag die Stellungnahmen der benachbarten Mitgliedstaaten bei. Ein Mitgliedstaat kann in einem einzigen Antrag mehrere Ausnahmeregelungen beantragen.

Die Kommission bewertet den Antrag vor dem Hintergrund der vorgelegten Begründung sowie gegebenenfalls im Hinblick darauf, ob der Antrag erhebliche Auswirkungen auf die Interoperabilität und die Kontinuität des Schienennetzes hat. Die Kommission trägt den Stellungnahmen der betreffenden benachbarten Mitgliedstaaten gebührend Rechnung.

Sie kann den Mitgliedstaat spätestens innerhalb von 30 Kalendertagen nach Eingang des Antrags gemäß Unterabsatz 1 um zusätzliche Informationen ersuchen. Wenn die Kommission zu der Auffassung gelangt, dass die vorgelegten Informationen unzureichend sind, kann sie den Mitgliedstaat innerhalb von 30 Kalendertagen nach Erhalt jener zusätzlichen Informationen auffordern, diese Informationen zu ergänzen.

Die Kommission entscheidet über die beantragte Ausnahmeregelung spätestens sechs Monate nach Eingang des Antrags gemäß Unterabsatz 1 oder, falls die betreffenden Mitgliedstaaten weitere Informationen gemäß Unterabsatz 3 übermittelt haben, spätestens vier Monate nach dem letzten Eingang dieser Informationen, je nachdem, welcher Zeitpunkt der spätere ist. In der Entscheidung ist der Zeitraum angegeben, für den die Ausnahme gewährt wird.

Die Kommission teilt den übrigen Mitgliedstaaten die nach diesem Artikel gewährten Ausnahmeregelungen mit.

## *Artikel 18*

### *Das europäische Eisenbahnverkehrsleitsystem (ERTMS)*

- (1) Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass
- a) das ERTMS bei der Eisenbahninfrastruktur des erweiterten Kernnetzes bis zum 31. Dezember 2040 und bei der Eisenbahninfrastruktur des Gesamtnetzes bis zum 31. Dezember 2050, mit Ausnahme der in Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe d genannten Verbindungen, eingerichtet ist, wobei die streckenseitige und die fahrzeugseitige Einführung des ERTMS synchronisiert und harmonisiert erfolgen muss; und
  - b) das ERTMS bei den in Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe d genannten Verbindungen des erweiterten Kernnetzes bis zum 31. Dezember 2040 und im Fall des Gesamtnetzes bis zum 31. Dezember 2050 eingerichtet ist, sofern der betreffende Mitgliedstaat diese Ausrüstung in Abstimmung mit den einschlägigen Interessenträgern, insbesondere dem Infrastrukturbetreiber, für notwendig erachtet.
- (2) Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass bis zum 31. Dezember 2030
- a) die Eisenbahninfrastruktur des Kernnetzes, mit Ausnahme der in Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe d genannten Verbindungen, die Anforderungen von Absatz 1 erfüllt; und
  - b) das ERTMS bei den in Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe d genannten Verbindungen des Kernnetzes eingerichtet ist, sofern der betreffende Mitgliedstaat diese Ausrüstung in Abstimmung mit den einschlägigen Interessenträgern, insbesondere dem Infrastrukturbetreiber, für notwendig erachtet.

- (3) Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass Klasse-B-Systeme spätestens bis zum 31. Dezember 2040 im Kernnetz, bis zum 31. Dezember 2045 im erweiterten Kernnetz und bis zum 31. Dezember 2050 im Gesamtnetz stillgelegt werden, sofern ein angemessenes Sicherheitsniveau gewährleistet ist, mit Ausnahme von Abschnitten in städtischen Knoten, die auch von Personenzügen im Vorstadtverkehr genutzt werden, die mit speziellen Klasse-B-Zugsicherungssystemen ausgestattet sind.
- (4) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Eisenbahninfrastruktur des Kernnetzes, des erweiterten Kernnetzes und des Gesamtnetzes bis zum 31. Dezember 2050 mit einem funkgestützten ERTMS ausgerüstet ist.
- (5) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass ein funkgestütztes ERTMS in der Eisenbahninfrastruktur des Kernnetzes, des erweiterten Kernnetzes und des Gesamtnetzes ab dem 31. Dezember 2030 beim Bau einer neuen Strecke beziehungsweise ab dem 31. Dezember 2040 beim Ausbau des Signalgebungssystems eingesetzt wird.
- (6) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass bei den in Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe d genannten Verbindungen des Kernnetzes, des erweiterten Kernnetzes und des Gesamtnetzes bis zum 31. Dezember 2050 ein funkgestütztes ERTMS eingerichtet ist, sofern der betreffende Mitgliedstaat diese Ausrüstung in Abstimmung mit dem Infrastrukturbetreiber und anderen einschlägigen Interessenträgern für notwendig erachtet. Beim Bau einer neuen Strecke ist ab dem 31. Dezember 2030 sicherzustellen, dass ein solches System eingesetzt wird.
- (7) Die Anforderungen gemäß den Absätzen 1 bis 6 gelten nicht für isolierte Netze.

- (8) Unbeschadet des Absatzes 7 erlässt die Kommission auf Antrag eines Mitgliedstaats in hinreichend begründeten Fällen Durchführungsrechtsakte zur Gewährung von Ausnahmen von den Anforderungen nach den Absätzen 1 bis 6. Jeder Antrag auf eine Ausnahmeregelung muss sich auf eine negative sozioökonomische Kosten-Nutzen-Analyse und eine Bewertung der Auswirkungen auf die Interoperabilität stützen. Jeder solche Antrag ist hinreichend zu begründen. Der Antrag auf eine Ausnahmeregelung wird im Falle grenzüberschreitender Abschnitte mit dem benachbarten Mitgliedstaat bzw. den benachbarten Mitgliedstaaten abgestimmt. Die benachbarten Mitgliedstaaten können dem Mitgliedstaat, der die Ausnahme beantragt, eine Stellungnahme übermitteln. Der Mitgliedstaat fügt seinem Antrag die Stellungnahmen der benachbarten Mitgliedstaaten bei. Ein Mitgliedstaat kann in einem einzigen Antrag mehrere Ausnahmeregelungen beantragen. Die beantragten Ausnahmeregelungen müssen den Anforderungen der Richtlinie (EU) 2016/797 entsprechen.

Die Kommission bewertet den Antrag vor dem Hintergrund der gemäß Unterabsatz 1 vorgelegten Begründung sowie im Hinblick darauf, ob der Antrag erhebliche Auswirkungen auf die Interoperabilität hat. Die Kommission trägt den Stellungnahmen der betreffenden benachbarten Mitgliedstaaten gebührend Rechnung.

Sie kann den Mitgliedstaat spätestens innerhalb von 30 Kalendertagen nach Eingang des Antrags gemäß Unterabsatz 1 um zusätzliche Informationen ersuchen. Wenn die Kommission zu der Auffassung gelangt, dass die vorgelegten Informationen unzureichend sind, kann sie den Mitgliedstaat innerhalb von 30 Kalendertagen nach Erhalt jener zusätzlichen Informationen auffordern, diese Informationen zu ergänzen.

Die Kommission entscheidet über die beantragte Ausnahmeregelung spätestens sechs Monate nach Eingang des Antrags gemäß Unterabsatz 1 oder, falls die betreffenden Mitgliedstaaten weitere Informationen gemäß Unterabsatz 3 übermittelt haben, spätestens vier Monate nach dem letzten Eingang dieser Informationen, je nachdem, welcher Zeitpunkt der spätere ist. Wenn innerhalb dieser Fristen seitens der Kommission keine ausdrückliche Entscheidung erfolgt, gilt die Ausnahmeregelung als gewährt.

Die Kommission teilt den übrigen Mitgliedstaaten die nach diesem Artikel gewährten Ausnahmeregelungen mit.

*Artikel 19*  
*Betriebliche Prioritäten*

- (1) Die Leitung des Schienengüterverkehrs unternimmt alle erdenklichen Anstrengungen, um bis zum 31. Dezember 2030 sicherzustellen, dass in den Europäischen Verkehrskorridoren die Qualität der für die Eisenbahnunternehmen erbrachten Dienstleistungen und die technischen und betrieblichen Anforderungen an die Nutzung der Infrastruktur die betriebliche Leistungsfähigkeit der Schienengüterverkehrsdienste entlang der Europäischen Verkehrskorridore nicht beeinträchtigen, sodass folgende Zielwerte erreicht werden:
- a) Auf jedem grenzüberschreitenden Abschnitt zwischen zwei Mitgliedstaaten beträgt die Aufenthaltszeit aller grenzüberschreitenden Güterzüge im Durchschnitt höchstens 25 Minuten, mit Ausnahme jener Abschnitte, auf denen diese Frist nicht eingehalten werden kann, weil eine Umspurung erfolgt oder die Grenzkontrollen bei Zügen in Anwendung von Anhang VI Nummer 1.2 der Verordnung (EU) 2016/399 noch nicht aufgehoben wurden; die Aufenthaltszeit eines Zuges auf einem grenzüberschreitenden Abschnitt ist die gesamte zusätzliche Fahrzeit, die auf den Grenzübergang zurückgeführt werden kann, unabhängig von infrastrukturellen, betrieblichen, technischen und administrativen Verfahren oder Aspekten; die Aufenthaltszeit schließt nicht die Zeit ein, die nicht auf den Grenzübergang zurückgeführt werden kann, sondern etwa auf betriebliche Verfahren, die in Einrichtungen in der Nähe des Grenzübergangs durchgeführt werden, die jedoch nicht in unmittelbarem Zusammenhang damit stehen; und

- b) mindestens 75 % der Güterzüge, die mindestens eine Grenze entlang eines Europäischen Verkehrskorridors überqueren, erreichen ihren Bestimmungsort oder die Außengrenze der Union – sollte ihr Bestimmungsort außerhalb der Union liegen – fahrplanmäßig oder mit einer Verspätung von höchstens 30 Minuten aus Gründen, die auf den/die Infrastrukturbetreiber der Union zurückzuführen sind; Verzögerungen, die in Drittländern aufgetreten und auf Drittländer zurückzuführen sind, durch die Güterzüge durchfahren, werden nicht berücksichtigt.
- (2) Die Mitgliedstaaten unternehmen alle erdenklichen Anstrengungen, um sicherzustellen, dass bis zum 31. Dezember 2030 auf den Güterverkehrsstrecken im Kernnetz, bis zum 31. Dezember 2040 auf den Güterverkehrsstrecken im erweiterten Kernnetz und bis zum 31. Dezember 2050 auf den Güterverkehrsstrecken des Gesamtnetzes gemäß Artikel 15 Absatz 3 folgende Bedingungen gelten:
- a) Auf zweigleisigen Strecken können mindestens zwei Zugtrassen pro Stunde und Richtung für Güterzüge mit einer Länge von mindestens 740 m (einschließlich der Lokomotive oder Lokomotiven) zugewiesen werden; und
  - b) auf eingleisigen Strecken kann mindestens eine Zugtrasse pro Richtung alle zwei Stunden und für Güterzüge mit einer Länge von mindestens 740 m zugewiesen werden.



## *Artikel 20*

### *Zusätzliche Prioritäten für den Aufbau der Eisenbahninfrastruktur*

Bei der Förderung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse in Bezug auf die Eisenbahninfrastruktur wird in Ergänzung zu den allgemeinen Prioritäten nach den Artikeln 12 und 13 folgenden Aspekten Vorrang eingeräumt:

- a) gegebenenfalls der Umstellung auf die europäische Regelspurweite von 1 435 mm;
- b) der Minderung der Auswirkungen von Lärm und Erschütterungen infolge des Schienenverkehrs, insbesondere durch Maßnahmen für Schienenfahrzeuge und für die Infrastruktur einschließlich Lärmschutzeinrichtungen;
- c) der Verbesserung der Sicherheit von höhengleichen Bahnübergängen;
- d) gegebenenfalls der Anbindung der Eisenbahninfrastruktur an Binnenhafeninfrastruktur;
- e) vorbehaltlich einer sozioökonomischen Kosten-Nutzen-Analyse – dem Aufbau der Infrastruktur für Zuglängen von über 740 m und bis zu 1 500 m sowie einer Achslast von 25,0 Tonnen bei dem Bau und der Modernisierung von Eisenbahnstrecken, die für den Güterverkehr von Bedeutung sind;
- f) der Entwicklung und dem Einsatz innovativer Technologien für den Schienenverkehr, wobei insbesondere auf der Arbeit von Shift2Rail und des Gemeinsamen Unternehmens für Europas Eisenbahnen aufgebaut wird; dies betrifft in erster Linie den automatischen Betrieb von Zügen, ein modernes Verkehrsmanagement und die digitale Konnektivität für Fahrgäste auf der Grundlage des ERTMS und digitale automatische Kupplungen, Konnektivität auf der Grundlage von 5G und Satelliten sowie Trägheitseinheiten für die Geopositionierungseinheiten des ERTMS;

- g) beim Bau oder Ausbau der Eisenbahninfrastruktur – der Gewährleistung des Anschlusses von Fuß- und Radwegen und deren Zugänglichkeit sowie der Einrichtung von Fahrradstellplätzen in Bahnhofsnähe, um die aktiven Verkehrsträger zu fördern;
- h) der Entwicklung innovativer Technologien für alternative Kraftstoffe für den Schienenverkehr wie Wasserstoff- oder batteriebetriebene Züge für Abschnitte und Schienenzugangsstrecken, die von der Elektrifizierungspflicht ausgenommen sind;
- i) für die Entwicklung des Transeuropäischen Verkehrsnetzes – der Bestimmung eines Standards, um sicherzustellen, dass Güterzüge mit Standard-Sattelaufliegern mit bis zu 4 m Höhe, die auf einer Höhe von 33 cm beladen sind, verkehren können, ohne dass eine zusätzliche Sondergenehmigung für den Betrieb der Dienste erforderlich ist; und
- j) dem Ausbau auf Zweigleisigkeit in Engpass-Abschnitten, bei denen Kapazitätshemmnisse bestehen.

## **ABSCHNITT 2**

### **BINNENSCHIFFFAHRTSINFRASTRUKTUR**

#### *Artikel 21*

#### *Infrastrukturkomponenten*

- (1) Die Binnenschifffahrtsinfrastruktur umfasst insbesondere
  - a) Flüsse;

- b) Kanäle;
- c) Seen und Lagunen;
- d) zugehörige Infrastruktur wie Schleusen, Schiffshebewerke, Brücken, Stauseen und damit verbundene Maßnahmen zum Schutz vor Hochwasser und Wassermangel sowie Minderungsmaßnahmen, die sich auf die Binnenschifffahrt positiv auswirken können;
- e) Zugang zu Wasserstraßen und Verbindungen der letzten Meile zu multimodalen Güterterminals, die über Binnenwasserstraßen verbunden sind, insbesondere in Binnen- und Seehäfen;
- f) Anlege- und Rastplätze;
- g) Binnenhäfen, einschließlich der grundlegenden Hafeninfrastruktur in Form von Innenbecken, Kaimauern, Liegeplätzen, Molen, Docks, Deichen, Hinterfüllungen, Plattformen, Landgewinnung und der für Beförderungsvorgänge innerhalb und außerhalb des Hafengebiets erforderlichen Infrastruktur;
- h) zugehörige Ausrüstungen gemäß Absatz 2;
- i) IKT-Systeme für den Verkehr, einschließlich Binnenschifffahrtsweginformationssysteme (RIS);
- j) Anbindung der Binnenhäfen an die übrigen Verkehrsträger im Transeuropäischen Verkehrsnetz;

- k) Infrastruktur im Zusammenhang mit Einrichtungen für alternative Kraftstoffe; und
  - l) Infrastruktur, die für abfallfreie Verfahren und Maßnahmen der Kreislaufwirtschaft erforderlich ist.
- (2) Zu den Ausrüstungen für die Binnenschifffahrt können Einrichtungen für das Be- und Entladen von Fracht und die Lagerung 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 andere Infrastruktur für die Versorgung mit und die Erzeugung von alternativen Kraftstoffen sowie Ausrüstung für Eisbrecharbeiten, für hydrologische Dienste und für Baggertätigkeiten in Fahrrinnen, Häfen und Hafeneinfahrten zur Gewährleistung der ganzjährigen Befahrbarkeit gehören.
- (3) Ein Binnenhafen ist Teil des Gesamtnetzes, wenn er die folgenden Bedingungen erfüllt:
- a) Das jährliche Güterumschlagvolumen liegt bei über 500 000 Tonnen, wobei die Berechnungsgrundlage für das gesamte jährliche Güterumschlagvolumen der neueste Dreijahresdurchschnitt auf der Grundlage der von Eurostat veröffentlichten Statistiken ist; und
  - b) der Hafen liegt am Binnenwasserstraßennetz des Transeuropäischen Verkehrsnetzes.

## *Artikel 22*

### *Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur für das Gesamtnetz*

- (1) Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass die Binnenhäfen des Gesamtnetzes bis zum 31. Dezember 2050
  - a) an die Straßen- oder Schieneninfrastruktur angebunden werden;
  - b) über mindestens ein multimodales Güterterminal verfügen, das allen Betreibern und Nutzern diskriminierungsfrei und gegen ein transparentes und diskriminierungsfreies Entgelt offensteht; und
  - c) mit Einrichtungen zur Verbesserung der Umweltverträglichkeit von Schiffen in Häfen ausgestattet sind, gegebenenfalls einschließlich Auffanganlagen für Schiffsabfälle, Entgasungsanlagen, Maßnahmen zur Lärminderung sowie Maßnahmen zur Verringerung der Luft- und Wasserverschmutzung.
- (2) Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe in den Binnenhäfen gemäß der Verordnung (EU) 2023/1804 aufgebaut wird.

## *Artikel 23*

### *Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur für das Kernnetz*

- (1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Binnenhäfen des Kernnetzes den Artikel 22 Absatz 2 einhalten und die in Artikel 22 Absatz 1 Buchstaben a und b genannten Anforderungen bis zum 31. Dezember 2030 und die in Artikel 22 Absatz 1 Buchstabe c genannten Anforderungen bis zum 31. Dezember 2040 erfüllen.
- (2) Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass das Binnenwasserstraßennetz, einschließlich der in Artikel 21 Absatz 1 Buchstabe e genannten Verbindungen, instand gehalten wird, um eine effiziente, zuverlässige und sichere Schifffahrt für Nutzer zu ermöglichen, indem die Mindestanforderungen an Wasserstraßen und die Mindestanforderungen an das Dienstleistungsniveau gemäß Absatz 3 des vorliegenden Artikels (gute Befahrbarkeit) gewährleistet werden.

Die Mitgliedstaaten verhindern bis zum ... [Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] die Verschlechterung der guten Befahrbarkeit sowie die Verschlechterung des derzeitigen Zustands jener Teile des Netzes, die diese Mindestanforderungen bereits überschreiten.

- (3) Die Mitgliedstaaten gewährleisten bis zum 31. Dezember 2030 insbesondere, dass
  - a) Flüsse, Kanäle, Seen, Lagunen, Binnenhäfen und deren Zufahrtswege bei festgelegten Referenzwasserständen, die im statistischen Mittel an einer bestimmten Anzahl von Tagen im Jahr überschritten werden, eine Fahrrinnentiefe von mindestens 2,5 m und eine Mindesthöhe unter Brücken, die nicht geöffnet werden können, von mindestens 5,25 m aufweisen;

- b) die Mitgliedstaaten auf einer öffentlich zugänglichen Website nach Buchstabe a die Anzahl der Tage pro Jahr, an denen der tatsächliche Wasserstand den festgelegten Referenzwasserstand für die Fahrrinnentiefe überschreitet oder nicht erreicht, sowie die durchschnittlichen Wartezeiten an jeder Schleuse veröffentlichen;
- c) die Betreiber von Schleusen gewährleisten, dass die Schleusen so betrieben und instand gehalten werden, dass nur geringe Wartezeiten entstehen; und
- d) Flüsse, Kanäle, Seen und Lagunen für alle Dienste gemäß der Richtlinie 2005/44/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>50</sup> mit RIS ausgestattet werden, um den Nutzern grenzüberschreitende Informationen in Echtzeit zu gewährleisten.

---

<sup>50</sup> Richtlinie 2005/44/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. September 2005 über harmonisierte Binnenschifffahrtsweginformationssysteme (RIS) auf den Binnenwasserstraßen der Gemeinschaft (ABl. L 255 vom 30.9.2005, S. 152).

Für die Zwecke von Buchstabe a werden die Referenzwasserstände anhand der Anzahl der Tage pro Jahr festgelegt, an denen der tatsächliche Wasserstand den angegebenen Referenzwasserstand überschreitet. Vorbehaltlich der Billigung durch die betroffenen Mitgliedstaaten gemäß Artikel 172 AEUV Absatz 2 erlässt die Kommission Durchführungsrechtsakte, die in enger Zusammenarbeit mit den betreffenden Mitgliedstaaten, in Absprache mit den betroffenen Europäischen Koordinatoren und gegebenenfalls in Absprache mit im Rahmen internationaler Vereinbarungen eingesetzten Flussschiffahrtskommissionen auszuarbeiten sind und in denen für jede Wasserstraße oder jeden Wasserstraßenabschnitt die Referenzwasserstände gemäß Buchstabe a festgelegt werden. Diese Durchführungsrechtsakte stehen im Einklang mit den Anforderungen, die in internationalen Übereinkommen und in Abkommen zwischen den Mitgliedstaaten, auch in den Regelwerken der im Rahmen solcher internationalen Übereinkommen und Abkommen eingesetzten Flussschiffahrtskommissionen, festgelegt sind. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 61 Absatz 3 der vorliegenden Verordnung genannten Prüfverfahren erlassen.



- (4) Auf Antrag eines Mitgliedstaats erlässt die Kommission in hinreichend begründeten Fällen für Wasserstraßen und gegebenenfalls für Wasserstraßenabschnitte Durchführungsrechtsakte zur Gewährung von Ausnahmen in Bezug auf die Anforderungen nach den Absätzen 2 und 3, wenn besondere geografische oder erhebliche physische Sachzwänge, eine negative sozioökonomische Kosten-Nutzen-Analyse oder erhebliche negative Auswirkungen auf die Umwelt, die biologische Vielfalt oder das Kulturerbe vorliegen. Jeder solche Antrag ist hinreichend zu begründen. Der Antrag auf Ausnahmeregelungen wird gegebenenfalls mit dem benachbarten Mitgliedstaat bzw. den benachbarten Mitgliedstaaten koordiniert. Die benachbarten Mitgliedstaaten können dem Mitgliedstaat, der die Ausnahme beantragt, eine Stellungnahme übermitteln. Der Mitgliedstaat fügt seinem Antrag die Stellungnahmen der benachbarten Mitgliedstaaten bei. Ein Mitgliedstaat kann in einem einzigen Antrag mehrere Ausnahmeregelungen beantragen.

Die Kommission bewertet den Antrag vor dem Hintergrund der gemäß Unterabsatz 1 vorgelegten Begründung. Die Kommission trägt den Stellungnahmen der betreffenden benachbarten Mitgliedstaaten gebührend Rechnung.

Sie kann den Mitgliedstaat spätestens innerhalb von 30 Kalendertagen nach Eingang des Antrags gemäß Unterabsatz 1 um zusätzliche Informationen ersuchen. Wenn die Kommission zu der Auffassung gelangt, dass die vorgelegten Informationen unzureichend sind, kann sie den Mitgliedstaat innerhalb von 30 Kalendertagen nach Erhalt jener zusätzlichen Informationen auffordern, diese Informationen zu ergänzen.

Die Kommission entscheidet über die beantragte Ausnahmeregelung spätestens sechs Monate nach Eingang des Antrags gemäß Unterabsatz 1 oder, falls die betreffenden Mitgliedstaaten weitere Informationen gemäß Unterabsatz 3 übermittelt haben, spätestens vier Monate nach dem letzten Eingang dieser Informationen, je nachdem, welcher Zeitpunkt der spätere ist. Wenn innerhalb dieser Fristen seitens der Kommission keine ausdrückliche Entscheidung erfolgt, gilt die Ausnahmeregelung als gewährt.

Die Kommission teilt den übrigen Mitgliedstaaten die nach diesem Artikel gewährten Ausnahmeregelungen mit.

Eine Verschlechterung der Mindestanforderungen, die auf unmittelbares menschliches Handeln oder auf mangelnde Sorgfalt bei der Instandhaltung des Binnenwasserstraßennetzes zurückzuführen ist, gilt nicht als Grund, der die Gewährung einer Ausnahme rechtfertigt.

- (5) Im Falle höherer Gewalt stellen die Mitgliedstaaten, sobald die Situation dies zulässt, den früheren Zustand der Befahrbarkeit wieder her.
- (6) Die Kommission kann Leitlinien erlassen, um ein kohärentes Vorgehen im Hinblick auf die gute Befahrbarkeit in der Union zu gewährleisten. Diese Leitlinien können insbesondere Folgendes umfassen:
  - a) spezielle Parameter für frei fließende Flüsse;
  - b) ergänzende Parameter für die Breite der Fahrrinne;

- c) Aufbau einer Infrastruktur für alternative Energien, um den Zugang zu alternativen Kraftstoffen im gesamten Korridor zu gewährleisten;
- d) Nutzung von digitalen Anwendungen des Netzes und von Automatisierungsprozessen;
- e) Resilienz der Infrastruktur gegenüber dem Klimawandel, Naturgefahren und vom Menschen verursachten Katastrophen oder vorsätzlichen Störungen; oder
- f) Einführung und Förderung neuer Technologien und Innovationen für CO<sub>2</sub>-freie und CO<sub>2</sub>-arme Kraftstoffe und Antriebssysteme.

### *Artikel 24*

#### *Zusätzliche Prioritäten für den Aufbau der Binnenschifffahrtsinfrastruktur*

Bei der Förderung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse in Bezug auf Binnenschifffahrtsinfrastruktur wird in Ergänzung zu den allgemeinen Prioritäten nach den Artikeln 12 und 13 folgenden Aspekten Vorrang eingeräumt:

- a) gegebenenfalls der Erreichung höherer Standards für die Modernisierung bestehender Wasserstraßen und für die Schaffung neuer Wasserstraßen, entsprechend dem Marktbedarf;
- b) Schutz- und Minderungsmaßnahmen gegen Hochwasser und Wassermangel;
- c) der Verbesserung der Digitalisierungs- und der Automatisierungsprozesse, insbesondere im Hinblick auf eine erhöhte Sicherheit und Nachhaltigkeit in der Binnenschifffahrt, auch innerhalb städtischer Knoten;

- d) der Modernisierung und Ausweitung der Infrastrukturkapazität, einschließlich Anlege- und Rastplätze und der Dienste, die dort für Beförderungsvorgänge im multimodalen Verkehr innerhalb wie außerhalb des Hafengebiets und entlang der Wasserstraße erforderlich sind;
- e) der Förderung und Entwicklung von Maßnahmen zur Verbesserung der Umweltverträglichkeit der Binnenschifffahrt und der Verkehrsinfrastruktur, einschließlich emissionsfreier und emissionsarmer Schiffe und Maßnahmen zur Verringerung der Auswirkungen auf die Gewässer und die von den Gewässern abhängige biologische Vielfalt, gemäß den geltenden Anforderungen nach dem Unionsrecht oder den einschlägigen internationalen Übereinkünften;
- f) der Entwicklung und dem Einsatz von Binnenschiffen mit geringem Tiefgang, die für niedrige Wasserstände geeignet sind;
- g) beim Bau oder Ausbau der Binnenschifffahrtsinfrastruktur der Gewährleistung des Anschlusses von Fußgänger- und Radwegen und deren Zugänglichkeit, um die aktiven Verkehrsträger zu fördern;
- h) der Förderung von Maßnahmen zur Verhinderung einer Abschwächung der Anforderungen an Wasserstraßen, einschließlich Mitteln zur Überwachung des Wasserstraßenzustands; und
- i) gegebenenfalls der Verbesserung der Schifffahrtsbedingungen, entlang der Binnenwasserstraßen durch den Bau neuer Brücken oder durch die Renovierung von Brücken, die nicht geöffnet werden können, indem ihrer Durchfahrtshöhe im Vergleich zu den bestehenden Brücken eines bestimmten Wasserstraßenabschnitts besondere Aufmerksamkeit gewidmet wird.

### ABSCHNITT 3

## SEEVERKEHRSINFRASTRUKTUR UND DER EUROPÄISCHE SEEVERKEHRSRAUM

#### *Artikel 25*

#### *Infrastrukturkomponenten*

- (1) Der Europäische Seeverkehrsraum verbindet und integriert die in Absatz 2 beschriebenen Seeverkehrskomponenten mit dem landseitigen Netz durch die Schaffung oder den Ausbau des Kurzstreckenseeverkehrs sowie durch den Aufbau von Seehäfen im Hoheitsgebiet der Mitgliedstaaten und ihrer Hinterlandanbindungen, einschließlich des geografischen Gebiets der Regionen in äußerster Randlage, um eine effiziente, tragfähige und nachhaltige Integration mit anderen Verkehrsträgern zu gewährleisten.
- (2) Der Europäische Seeverkehrsraum umfasst
  - a) die Seeverkehrsinfrastruktur innerhalb der Hafenbereiche des Kernnetzes und des Gesamtnetzes einschließlich ihrer Hinterlandanbindungen;
  - b) Maßnahmen mit weiter gefasstem Nutzen, die nicht an bestimmte Häfen gebunden sind und dem Europäischen Seeverkehrsraum und dem maritimen Sektor allgemein zugutekommen, z. B. die Förderung von Maßnahmen, die eine ganzjährige Befahrbarkeit (Eisbrechen) sicherstellen, dem Übergang zu einem effizienteren und nachhaltigeren Seeverkehr den Weg ebnen, Synergien zwischen dem Verkehrs- und dem Energiesektor – unter anderem durch Förderung der Rolle von Häfen als Energieumschlagplätze und Unterstützung der Energiewende – verbessern, und IKT-Systeme für den Verkehr und hydrografische Vermessungen; und

- c) die Förderung nachhaltiger und resilienter Kurzstreckenseeverkehrsverbindungen, insbesondere Verbindungen, die Güterverkehrsströme konzentrieren, um negative externe Kosten, beispielsweise durch Emissionen und Überlastung durch den Straßenverkehr, in der Union zu senken, und Verbindungen, die den Zugang zu Gebieten in äußerster Randlage und anderen abgelegenen Gebieten, Insel- und Randgebieten durch die Schaffung oder Modernisierung von nachhaltigen, regelmäßigen und häufigen Seeverkehrsdiensten verbessern.
- (3) Die in Absatz 2 Buchstabe a genannte Seeverkehrsinfrastruktur umfasst insbesondere
- a) Seehäfen, einschließlich der für Beförderungsvorgänge innerhalb des Hafenbereichs notwendigen Infrastruktur;
  - b) grundlegende Hafeninfrastruktur wie Innenbecken, Kaimauern, Liegeplätze, Plattformen, Molen, Docks, Deiche, Hinterfüllungen und Landgewinnung;
  - c) Seeschifffahrtskanäle;
  - d) Navigationshilfen;
  - e) Hafeneinfahrten, Fahrrinnen und Schleusen;
  - f) Wellenbrecher;
  - g) Anbindung der Häfen an das Transeuropäische Verkehrsnetz;

- h) IKT-Systeme für den Verkehr, einschließlich EMSWe und VT MIS;
  - i) Infrastruktur für den Einsatz alternativer Kraftstoffe;
  - j) zugehörige Ausrüstung, zu der insbesondere Ausrüstungen für die Verkehrs- und Güterverkehrslogistik, die Verringerung negativer Auswirkungen auf die Umwelt, einschließlich abfallfreier Verfahren und Maßnahmen der Kreislaufwirtschaft, die Verbesserung der Energieeffizienz, die Verringerung von Lärm und die Nutzung alternativer Kraftstoffe sowie Ausrüstung zur Gewährleistung der ganzjährigen Befahrbarkeit, einschließlich Eisbrechereinrichtungen, für hydrologische Untersuchungen und für Ausbaggerungen und Schutzmaßnahmen in Häfen und Hafeneinfahrten gehören können; und
  - k) Infrastruktur zur Erleichterung hafenseitiger Tätigkeiten im Zusammenhang mit erneuerbarer Energie, einschließlich Offshore-Windkraftanlagen.
- (4) Ein Seehafen ist Teil des Gesamtnetzes, wenn er mindestens eine der folgenden Bedingungen erfüllt:
- a) Das gesamte jährliche Personenverkehrsaufkommen beträgt mehr als 0,1 % des gesamten jährlichen Personenverkehrsaufkommens aller Seehäfen in der Union, wobei der Referenzwert für dieses Gesamtaufkommen der neueste verfügbare Dreijahresdurchschnitt auf der Grundlage der von Eurostat veröffentlichten Statistiken ist;

- b) das gesamte jährliche Güterverkehrsaufkommen entweder im Massen- oder im Stückgüterumschlag beträgt mehr als 0,1 % des entsprechenden gesamten jährlichen Güterverkehrsaufkommens in allen Seehäfen der Union; wobei der Referenzwert für dieses Gesamtaufkommen der neueste verfügbare Dreijahresdurchschnitt auf der Grundlage der von Eurostat veröffentlichten Statistiken ist;
- c) das gesamte jährliche Güterverkehrsaufkommen im Massen- und/oder Stückgüterumschlag beträgt mehr als 500 000 Tonnen, und eine Haupttätigkeit des Hafens besteht darin, zur Diversifizierung der Energieversorgung der EU und zur Beschleunigung des Ausbaus erneuerbarer Energien beizutragen, wobei der Referenzwert für dieses Gesamtaufkommen der neueste verfügbare Dreijahresdurchschnitt auf der Grundlage der von Eurostat veröffentlichten Statistiken ist;
- d) der Seehafen befindet sich auf einer Insel und stellt im Gesamtnetz den einzigen Zugangspunkt zu einer NUTS-3-Region im Sinne von Artikel 3 der Verordnung (EG) Nr. 1059/2003 dar; oder
- e) 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.



## Artikel 26

### *Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur für das Gesamtnetz*

- (1) Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass
- a) die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe in den Seehäfen des Gesamtnetzes gemäß der Verordnung (EU) 2023/1804 aufgebaut wird;
  - b) die Seehäfen des Gesamtnetzes mit der notwendigen Infrastruktur ausgestattet sind, um die Umweltverträglichkeit der Schiffe in Häfen zu verbessern, insbesondere mit Auffangeinrichtungen für die Entladung von Abfällen von Schiffen nach der Richtlinie (EU) 2019/883 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>51</sup>;
  - c) VTMISS und SafeSeaNet im Einklang mit der Richtlinie 2002/59/EG umgesetzt werden; und
  - d) zentrale Meldeportale für den Seeverkehr im Einklang mit der Verordnung (EU) 2019/1239 umgesetzt werden.

---

<sup>51</sup> Richtlinie (EU) 2019/883 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. April 2019 über Hafenauffangeinrichtungen für die Entladung von Abfällen von Schiffen, zur Änderung der Richtlinie 2010/65/EU und zur Aufhebung der Richtlinie 2000/59/EG (ABl. L 151 vom 7.6.2019, S. 116).

- (2) Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass bis zum 31. Dezember 2050
- a) die Seehäfen des Gesamtnetzes mit einem gesamten jährlichen Güterverkehrsaufkommen von mehr als 2 Mio. Tonnen an die Schienen- und Straßeninfrastruktur und – soweit möglich – Binnenwasserstraßen angebunden sind, wobei der Referenzwert für dieses Gesamtaufkommen der neueste verfügbare Dreijahresdurchschnitt auf der Grundlage der von Eurostat veröffentlichten Statistiken ist;
  - b) jeder Seehafen des Gesamtnetzes, über den Güterverkehr abgewickelt wird, zumindest über ein multimodales Güterterminal verfügt, das allen Betreibern und Nutzern diskriminierungsfrei und gegen ein transparentes und diskriminierungsfreies Entgelt offensteht;
  - c) die Seeschifffahrtskanäle, Hafenfahrrinnen und Mündungsgebiete, die zwei Meere miteinander verbinden oder den Seezugang zu Seehäfen ermöglichen, mindestens den Binnenwasserstraßen entsprechen, die die Anforderungen des Artikels 23 erfüllen; und
  - d) die Seehäfen des Gesamtnetzes, die an die Binnenwasserstraßen angebunden sind, über Umschlagkapazitäten für Binnenschiffe verfügen.

Die Verpflichtung zur Gewährleistung der Anbindung gemäß Unterabsatz 1 Buchstabe a gilt nicht, wenn eine solche Anbindung aufgrund besonderer geografischer oder erheblicher physischer Sachzwänge nicht möglich ist.

- (3) Auf Antrag eines Mitgliedstaats erlässt die Kommission in hinreichend begründeten Fällen bei Vorliegen besonderer geografischer oder erheblicher physischer Sachzwänge, bei einer negativen sozioökonomischen Kosten-Nutzen-Analyse oder im Fall erheblicher negativer Auswirkungen auf die Umwelt oder die biologische Vielfalt Durchführungsrechtsakte zur Gewährung von Ausnahmen von den Mindestanforderungen nach Absatz 2. Jeder solche Antrag ist hinreichend zu begründen. Ein Mitgliedstaat kann in einem einzigen Antrag mehrere Ausnahmeregelungen beantragen.

Die Kommission bewertet den Antrag vor dem Hintergrund der gemäß Unterabsatz 1 vorgelegten Begründung.

Sie kann den Mitgliedstaat spätestens innerhalb von 30 Kalendertagen nach Eingang des Antrags gemäß Unterabsatz 1 um zusätzliche Informationen ersuchen. Wenn die Kommission zu der Auffassung gelangt, dass die vorgelegten Informationen unzureichend sind, kann sie den Mitgliedstaat innerhalb von 30 Kalendertagen nach Erhalt jener zusätzlichen Informationen auffordern, diese Informationen zu ergänzen.

Die Kommission entscheidet über die beantragte Ausnahmeregelung spätestens sechs Monate nach Eingang des Antrags gemäß Unterabsatz 1 oder, falls die betreffenden Mitgliedstaaten weitere Informationen gemäß Unterabsatz 3 übermittelt haben, spätestens vier Monate nach dem letzten Eingang dieser Informationen, je nachdem, welcher Zeitpunkt der spätere ist. Wenn innerhalb dieser Fristen seitens der Kommission keine ausdrückliche Entscheidung erfolgt, gilt die Ausnahmeregelung als gewährt.

Die Kommission teilt den übrigen Mitgliedstaaten die nach diesem Artikel gewährten Ausnahmeregelungen mit.

### *Artikel 27*

#### *Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur für das Kernnetz*

- (1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Seeverkehrsinfrastruktur des Kernnetzes den Bestimmungen von Artikel 26 Absatz 1 entspricht.
- (2) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Seeverkehrsinfrastruktur des Kernnetzes die in Artikel 26 Absatz 2 genannten Anforderungen bis zum 31. Dezember 2030 erfüllt.
- (3) Auf Antrag eines Mitgliedstaats erlässt die Kommission in hinreichend begründeten Fällen bei Vorliegen besonderer geografischer oder erheblicher physischer Sachzwänge, bei einer negativen sozioökonomischen Kosten-Nutzen-Analyse oder im Fall erheblicher negativer Auswirkungen auf die Umwelt oder die biologische Vielfalt Durchführungsrechtsakte zur Gewährung von Ausnahmen von den Mindestanforderungen nach Absatz 2. Ein solcher Antrag ist hinreichend zu begründen. Ein Mitgliedstaat kann in einem einzigen Antrag mehrere Ausnahmeregelungen beantragen.

Die Kommission bewertet den Antrag vor dem Hintergrund der gemäß Unterabsatz 1 vorgelegten Begründung.

Sie kann den Mitgliedstaat spätestens innerhalb von 30 Kalendertagen nach Eingang des Antrags gemäß Unterabsatz 1 um zusätzliche Informationen ersuchen. Wenn die Kommission zu der Auffassung gelangt, dass die vorgelegten Informationen unzureichend sind, kann sie den Mitgliedstaat innerhalb von 30 Kalendertagen nach Erhalt jener zusätzlichen Informationen auffordern, diese Informationen zu ergänzen.

Die Kommission entscheidet über die beantragte Ausnahmeregelung spätestens sechs Monate nach Eingang des Antrags gemäß Unterabsatz 1 oder, falls die betreffenden Mitgliedstaaten weitere Informationen gemäß Unterabsatz 3 übermittelt haben, spätestens vier Monate nach dem letzten Eingang dieser Informationen, je nachdem, welcher Zeitpunkt der spätere ist. Wenn innerhalb dieser Fristen seitens der Kommission keine ausdrückliche Entscheidung erfolgt, gilt die Ausnahmeregelung als gewährt.

Die Kommission teilt den übrigen Mitgliedstaaten die nach diesem Artikel gewährten Ausnahmeregelungen mit.

## *Artikel 28*

### *Zusätzliche Prioritäten für den Aufbau der Seeverkehrsinfrastruktur und den Europäischen Seeverkehrsraum*

Bei der Förderung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse in Bezug auf die Seeverkehrsinfrastruktur und den Europäischen Seeverkehrsraum wird in Ergänzung zu den Prioritäten nach den Artikeln 12 und 13 folgenden Aspekten Vorrang eingeräumt:

- a) dem Ausbau der Seezufahrtswege, z. B. durch Wellenbrecher, Seeschifffahrtskanäle, Fahrrinnen, Schleusen, Ausbaggerungen und Navigationshilfen;

- b) dem Bau oder Ausbau grundlegender Hafeninfrastruktur wie Innenbecken, Infrastruktur für alternative Kraftstoffe, Kaimauern, Liegeplätze, Plattformen, Molen, Docks, Deiche, Hinterfüllungen und Landgewinnung;
- c) der Verbesserung der Infrastruktur für die Verbindung der verschiedenen Verkehrsträger, der Ausrüstung und der Systeme gemäß Artikel 37 Buchstaben a, b und d; sowie der Modernisierung und Ausweitung der Kapazität der für Beförderungsvorgänge im Hafengebiet oder daran angrenzend notwendigen Eisenbahninfrastruktur, falls dies für die Anbindung an das transeuropäische Schienennetz erforderlich ist;
- d) der Verbesserung der Digitalisierungs- und der Automatisierungsprozesse, insbesondere im Hinblick auf eine erhöhte Sicherheit, Effizienz und Nachhaltigkeit;
- e) der Einführung und Förderung neuer Technologien und Innovationen sowie erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe;
- f) der Verbesserung der Resilienz der Logistikketten und des internationalen Seehandels, auch im Hinblick auf die Anpassung an den Klimawandel;
- g) Lärmschutz- und Energieeffizienzmaßnahmen;
- h) der Förderung von emissionsfreien und emissionsarmen Schiffen für den Kurzstreckenseeverkehr und der Entwicklung von Maßnahmen zur Verbesserung der Umweltverträglichkeit des Seeverkehrs bei dem Anlaufen von Häfen und der Optimierung der Lieferketten gemäß den nach dem Unionsrecht oder den einschlägigen internationalen Übereinkünften geltenden Anforderungen, etwa durch ökonomische Anreize für den Umweltschutz;

- i) Maßnahmen im Zusammenhang mit der Förderung von Maßnahmen mit weiter gefasstem Nutzen und von Kurzstreckenseeverkehrsverbindungen im Rahmen des Europäischen Meeresraums, einschließlich der Förderung eines verbesserten Zugangs zu Gebieten in äußerster Randlage und anderen abgelegenen Gebieten, Insel- und Randgebieten;
- j) der Förderung des emissionsfreien und emissionsarmen Fährverkehrs als nachhaltigem Personenverkehrsträger;
- k) Maßnahmen mit dem Ziel, den Anteil von Gütern, auch auf Kurzstreckenseeverkehrsverbindungen, zu erhöhen, die vom Straßen- und Luftverkehr auf den See- oder Binnenschiffsverkehr und den Schienenverkehr verlagert werden, um negative externe Kosten, beispielsweise durch Emissionen und Überlastung, zu senken; und
- l) der Verbesserung des Zugangs zu Gebieten in äußerster Randlage und anderen abgelegenen Gebieten, Insel- und Randgebieten.

## **ABSCHNITT 4**

### **STRASSENVERKEHRSINFRASTRUKTUR**

#### *Artikel 29*

#### *Infrastrukturkomponenten*

- (1) Die Straßenverkehrsinfrastruktur umfasst insbesondere
  - a) Straßen einschließlich:
    - i) Brücken;
    - ii) Tunneln;

- iii) Kreuzungen;
  - iv) Übergängen;
  - v) Anschlussstellen;
  - vi) Standstreifen; und
  - vii) Infrastruktur zur Milderung der Auswirkungen auf die Umwelt, einschließlich Lösungen zum Schutz von Tieren oder zur Lärminderung;
- b) zugehörige Ausrüstung, einschließlich Systeme zur dynamischen Gewichtserfassung („Weigh in Motion“);
  - c) digitale Infrastruktur und IKT-Systeme für den Verkehr;
  - d) Zugangswege zu multimodalen Güterterminals;
  - e) Anbindung der Güterterminals und Logistikplattformen an die übrigen Verkehrsträger im Transeuropäischen Verkehrsnetz;
  - f) Busbahnhöfe;
  - g) Infrastruktur im Zusammenhang mit Einrichtungen für alternative Kraftstoffe; und
  - h) Park- und Rastplätze, einschließlich sicherer und gesicherter Parkflächen für Nutzfahrzeuge.



- (2) Bei den in Absatz 1 Buchstabe a genannten und auf den in Anhang I enthaltenen Karten angegebenen Straßen handelt es sich um Straßen, die eine wichtige Rolle im Güter- und Personenfernverkehr spielen, die wichtigsten städtischen und wirtschaftlichen Zentren miteinander verbinden und die Anbindung an andere Verkehrsträger gewährleisten.
- (3) Die in Absatz 1 Buchstabe b genannten Straßenausrüstungen können insbesondere Ausrüstungen für das Verkehrsmanagement, die Verkehrsinformation und Zielführung, die Erhebung von Maut- und Benutzungsgebühren, die Sicherheit, die Verringerung von Umweltbelastungen, das Betanken oder Aufladen von Fahrzeugen mit alternativem Antrieb sowie sichere und gesicherte Parkflächen für Nutzfahrzeuge umfassen.

### *Artikel 30*

#### *Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur für das Gesamtnetz*

- (1) Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass
  - a) die Sicherheit der Straßenverkehrsinfrastruktur nach der Richtlinie 2008/96/EG gewährleistet, überwacht und gegebenenfalls verbessert wird;
  - b) die Straßen mit hohen Qualitäts- und Sicherheitsstandards geplant, gebaut oder ausgebaut und instand gehalten werden;
  - c) die Straßen mit einem hohen Maß an Umweltschutz geplant, gebaut oder ausgebaut und instand gehalten werden, gegebenenfalls durch Maßnahmen zur Lärminderung und die Sammlung, Behandlung und Ableitung von Oberflächenwasser;

- d) Straßentunnel mit einer Länge von mehr als 500 m der Richtlinie 2004/54/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>52</sup> entsprechen;
- e) gegebenenfalls die Interoperabilität von Mautsystemen im Einklang mit der Richtlinie (EU) 2019/520 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>53</sup>, der Durchführungsverordnung (EU) 2020/204 der Kommission<sup>54</sup> und der Delegierten Verordnung (EU) 2020/203 der Kommission<sup>55</sup> gewährleistet wird;
- f) gegebenenfalls Maut- und Benutzungsgebühren im Einklang mit der Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>56</sup> erhoben werden;
- g) intelligente Verkehrssysteme in der Straßenverkehrsinfrastruktur der Richtlinie 2010/40/EU entsprechen und in einer Weise eingeführt werden, die mit den auf deren Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakten im Einklang steht; und

---

<sup>52</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>53</sup> Richtlinie (EU) 2019/520 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2019 über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme und die Erleichterung des grenzüberschreitenden Informationsaustauschs über die Nichtzahlung von Straßenbenutzungsgebühren in der Union (ABl. L 91 vom 29.3.2019, S. 45).

<sup>54</sup> Durchführungsverordnung (EU) 2020/204 der Kommission vom 28. November 2019 über detaillierte Pflichten der Anbieter des europäischen elektronischen Mautdienstes, den Mindestinhalt der Vorgabe für das EETS-Gebiet, elektronische Schnittstellen und Anforderungen an Interoperabilitätskomponenten sowie zur Aufhebung der Entscheidung 2009/750/EG (ABl. L 43 vom 17.2.2020, S. 49).

<sup>55</sup> Delegierte Verordnung (EU) 2020/203 der Kommission vom 28. November 2019 über die Klassifizierung von Fahrzeugen, Pflichten der Nutzer des europäischen elektronischen Mautdienstes, Anforderungen an Interoperabilitätskomponenten und Mindesteignungskriterien für benannte Stellen (ABl. L 43 vom 17.2.2020, S. 41).

<sup>56</sup> Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1999 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge (ABl. L 187 vom 20.7.1999, S. 42).

- h) die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe im Straßennetz gemäß der Verordnung (EU) 2023/1804 aufgebaut wird.
- (2) Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass die in Artikel 29 Absatz 1 Buchstabe a genannten Straßen des Gesamtnetzes bis zum 31. Dezember 2050 die folgenden Anforderungen erfüllen:
- a) Die Straße ist eigens für den Kraftfahrzeugverkehr geplant, gebaut oder ausgebaut;
  - b) in einer Entfernung von höchstens 100 km voneinander stehen Rastplätze mit sicherem und ausreichendem Parkraum und geeigneten Einrichtungen, darunter sanitäre Anlagen, zur Verfügung, die den Bedürfnissen unterschiedlichster Beschäftigter genügen; und
  - c) im Netz eines Mitgliedstaats sind durchschnittlich alle 300 km Systeme zur dynamischen Gewichtserfassung („Weigh in Motion“) installiert.

Für die Zwecke von Unterabsatz 1 Buchstabe c können die Mitgliedstaaten bei der Installation von Systemen zur dynamischen Gewichtserfassung den Schwerpunkt auf Streckenabschnitte mit hohem Güterverkehrsaufkommen legen. Systeme zur dynamischen Gewichtserfassung ermöglichen die Identifizierung von Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen, die die in der Richtlinie 96/53/EG festgelegten höchstzulässigen Gewichte vermutlich überschritten haben.

- (3) Die Mitgliedstaaten gewährleisten die Einrichtung oder Nutzung von Mitteln zum Erkennen sicherheitsrelevanter Ereignisse oder Zustände und die Erhebung einschlägiger Straßenverkehrsdaten zum Zweck der Bereitstellung eines Mindestniveaus allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsinformationen gemäß der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 886/2013 der Kommission<sup>57</sup>:
- a) für die vorhandene Infrastruktur des Gesamtnetzes bis zum 31. Dezember 2030; und
  - b) für die neue Infrastruktur des Gesamtnetzes bis zum 31. Dezember 2050 oder, falls der Straßenabschnitt bereits davor fertiggestellt wird, bis zum Zeitpunkt seiner Fertigstellung.
- (4) Auf Antrag eines Mitgliedstaats erlässt die Kommission in hinreichend begründeten Fällen Durchführungsrechtsakte zur Gewährung von Ausnahmen von den Anforderungen nach Absatz 2 in Bezug auf Straßen, wenn die Verkehrsdichte 10 000 Fahrzeuge pro Tag in beiden Richtungen nicht überschreitet, oder aufgrund von besonderen geografischen oder erheblichen physischen Sachzwängen, eines negativen Ergebnisses einer sozioökonomischen Kosten-Nutzen-Analyse oder erheblicher negativer Auswirkungen auf die Umwelt oder die biologische Vielfalt. Ein solcher Antrag ist hinreichend zu begründen, unter anderem unter der Berücksichtigung, dass die betreffende Infrastruktur Gegenstand von Folgenabschätzungen, Prüfungen und Inspektionen hinsichtlich der Straßenverkehrssicherheit sowie erforderlichenfalls Gegenstand von Abhilfemaßnahmen im Einklang mit der Richtlinie 2008/96/EG ist. Der Antrag auf Ausnahmeregelungen wird gegebenenfalls mit dem benachbarten Mitgliedstaat bzw. den benachbarten Mitgliedstaaten koordiniert. Benachbarte Mitgliedstaaten können dem Mitgliedstaat, der die Ausnahme beantragt, eine Stellungnahme übermitteln. Der Mitgliedstaat fügt seinem Antrag die Stellungnahmen der benachbarten Mitgliedstaaten bei. Ein Mitgliedstaat kann in einem einzigen Antrag mehrere Ausnahmeregelungen beantragen.

---

<sup>57</sup> Delegierte Verordnung (EU) Nr. 886/2013 der Kommission vom 15. Mai 2013 zur Ergänzung der Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf Daten und Verfahren für die möglichst unentgeltliche Bereitstellung eines Mindestniveaus allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsinformationen für die Nutzer (ABl. L 247 vom 18.9.2013, S. 6).

Die Kommission bewertet den Antrag anhand der gemäß Unterabsatz 1 vorgelegten Begründung. Die Kommission trägt den Stellungnahmen der betreffenden benachbarten Mitgliedstaaten gebührend Rechnung.

Sie kann den Mitgliedstaat spätestens innerhalb von 30 Kalendertagen nach Eingang des Antrags gemäß Unterabsatz 1 um zusätzliche Informationen ersuchen. Wenn die Kommission zu der Auffassung gelangt, dass die vorgelegten Informationen unzureichend sind, kann sie den Mitgliedstaat innerhalb von 30 Kalendertagen nach Erhalt jener zusätzlichen Informationen auffordern, diese Informationen zu ergänzen.

Die Kommission entscheidet über die beantragte Ausnahmeregelung spätestens sechs Monate nach Eingang des Antrags gemäß Unterabsatz 1 oder, falls die betreffenden Mitgliedstaaten weitere Informationen gemäß Unterabsatz 3 übermittelt haben, spätestens vier Monate nach dem letzten Eingang dieser Informationen, je nachdem, welcher Zeitpunkt der spätere ist. Wenn innerhalb dieser Fristen seitens der Kommission keine ausdrückliche Entscheidung erfolgt, gilt die Ausnahmeregelung als gewährt.

Die Kommission teilt den übrigen Mitgliedstaaten die nach diesem Artikel gewährten Ausnahmeregelungen mit.

### *Artikel 31*

#### *Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur für das Kernnetz und das erweiterte Kernnetz*

- (1) Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass die Straßeninfrastruktur des Kernnetzes und des erweiterten Kernnetzes den Bestimmungen von Artikel 30 Absatz 1 entspricht.
- (2) Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass die in Artikel 29 Absatz 1 Buchstabe a genannten Straßen bis zum 31. Dezember 2030 für die Straßeninfrastruktur des Kernnetzes und bis zum 31. Dezember 2040 für die Straßeninfrastruktur des erweiterten Kernnetzes die folgenden Anforderungen erfüllen:
  - a) Die Straßen sind eigens für den Kraftfahrzeugverkehr geplant, gebaut oder ausgebaut;
  - b) die Straßen haben – außer an einzelnen Stellen oder vorübergehend – für beide Verkehrsrichtungen besondere Fahrbahnen, die durch einen nicht für den Verkehr bestimmten Geländestreifen oder in Ausnahmefällen durch andere Mittel, die ein gleichwertiges Sicherheitsniveau sicherstellen, voneinander getrennt sind, und
  - c) die Straßen haben keine höhengleiche Kreuzung mit Straßen, Eisenbahn- oder Straßenbahnschienen, Radwegen oder Gehwegen.

- (3) Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass die Straßeninfrastruktur des Kernnetzes und des erweiterten Kernnetzes bis zum 31. Dezember 2040 die folgenden Anforderungen erfüllt:
- a) Entlang der Straßen des Kernnetzes und des erweiterten Kernnetzes stehen in einer Entfernung von höchstens 60 km voneinander Rastplätze mit ausreichendem sicheren Parkraum und geeigneten Einrichtungen, darunter sanitäre Anlagen, zur Verfügung, die den Bedürfnissen unterschiedlichster Beschäftigter genügen; und
  - b) die Anforderungen gemäß Artikel 30 Absatz 2 Buchstabe c sind erfüllt.
- (4) Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass bis zum 31. Dezember 2040 entlang der Straßen des Kernnetzes und des erweiterten Kernnetzes oder innerhalb einer Fahrstrecke von 3 km von der nächstgelegenen Ausfahrt einer Straße des Transeuropäischen Verkehrsnetzes in einer durchschnittlichen Entfernung von höchstens 150 km voneinander sichere und gesicherte Parkflächen eingerichtet werden, die ausreichend Parkraum für Nutzfahrzeuge bieten und die Anforderungen von Artikel 8a Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 erfüllen. Die Mitgliedstaaten können dabei den Schwerpunkt auf Straßenabschnitte mit hohem Güterverkehrsaufkommen legen.
- (5) Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass die Straßeninfrastruktur die in Artikel 30 Absatz 3 genannten Anforderungen erfüllt, und zwar
- a) bis zum 31. Dezember 2025 für die vorhandene Infrastruktur des Kernnetzes und bis zum 31. Dezember 2030 für die vorhandene Infrastruktur des erweiterten Kernnetzes; und

b) bis zum 31. Dezember 2030 für die neue Infrastruktur des Kernnetzes und bis zum 31. Dezember 2040 für die neue Infrastruktur des erweiterten Kernnetzes oder, falls der Straßenabschnitt bereits davor fertiggestellt wird, bis zum Zeitpunkt seiner Fertigstellung.

- (6) Auf Antrag eines Mitgliedstaats erlässt die Kommission in hinreichend begründeten Fällen Durchführungsrechtsakte zur Gewährung von Ausnahmen von den Anforderungen nach den Absätzen 2, 3 und 4 in Bezug auf Straßen, wenn die Verkehrsdichte 10 000 Fahrzeuge pro Tag in beiden Richtungen nicht überschreitet, oder aufgrund von besonderen geografischen oder erheblichen physischen Sachzwängen, eines negativen Ergebnisses einer sozioökonomischen Kosten-Nutzen-Analyse oder erheblicher negativer Auswirkungen auf die Umwelt oder die biologische Vielfalt. Ein solcher Antrag ist hinreichend zu begründen, unter anderem unter der Berücksichtigung, dass die betreffende Infrastruktur Gegenstand von Folgenabschätzungen, Prüfungen und Inspektionen hinsichtlich der Straßenverkehrssicherheit sowie erforderlichenfalls Gegenstand von Abhilfemaßnahmen im Einklang mit der Richtlinie 2008/96/EG ist. Der Antrag auf eine Ausnahmeregelung wird im Falle grenzüberschreitender Abschnitte mit dem benachbarten Mitgliedstaat bzw. den benachbarten Mitgliedstaaten abgestimmt. Benachbarte Mitgliedstaaten können dem Mitgliedstaat, der die Ausnahme beantragt, eine Stellungnahme übermitteln. Der Mitgliedstaat fügt seinem Antrag die Stellungnahmen der benachbarten Mitgliedstaaten bei. Ein Mitgliedstaat kann in einem einzigen Antrag mehrere Ausnahmeregelungen beantragen.

Die Kommission bewertet den Antrag anhand der gemäß Unterabsatz 1 vorgelegten Begründung. Die Kommission trägt den Stellungnahmen der betreffenden benachbarten Mitgliedstaaten gebührend Rechnung.



Sie kann den Mitgliedstaat spätestens innerhalb von 30 Kalendertagen nach Eingang des Antrags gemäß Unterabsatz 1 um zusätzliche Informationen ersuchen. Wenn die Kommission zu der Auffassung gelangt, dass die vorgelegten Informationen unzureichend sind, kann sie den Mitgliedstaat innerhalb von 30 Kalendertagen nach Erhalt jener zusätzlichen Informationen auffordern, diese Informationen zu ergänzen.

Die Kommission entscheidet über die beantragte Ausnahmeregelung spätestens sechs Monate nach Eingang des Antrags gemäß Unterabsatz 1 oder, falls die betreffenden Mitgliedstaaten weitere Informationen gemäß Unterabsatz 3 übermittelt haben, spätestens vier Monate nach dem letzten Eingang dieser Informationen, je nachdem, welcher Zeitpunkt der spätere ist. Wenn innerhalb dieser Fristen seitens der Kommission keine ausdrückliche Entscheidung erfolgt, gilt die Ausnahmeregelung als gewährt.

Die Kommission teilt den übrigen Mitgliedstaaten die nach diesem Artikel gewährten Ausnahmeregelungen mit.

## *Artikel 32*

### *Zusätzliche 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 den Artikeln 12 und 13 Folgendem Priorität eingeräumt:

- a) der Verbesserung und Förderung der Straßenverkehrssicherheit unter Berücksichtigung der Bedürfnisse besonders gefährdeter Verkehrsteilnehmer in all ihrer Vielfalt, insbesondere von Personen mit eingeschränkter Mobilität;

- b) der Minderung von Überlastung auf bestehenden Straßen, insbesondere durch intelligentes Verkehrsmanagement, einschließlich dynamischer Stau- oder Mautgebühren, die je nach Tageszeit, Woche oder Jahreszeit variieren;
- c) der Verbesserung des Digitalisierungs- und des Automatisierungsprozesses, der Einführung innovativer Technologien, um die Kontrolle der Einhaltung des Rechtsrahmens der Union im Bereich des Straßenverkehrs zu verbessern, einschließlich intelligenter und automatisierter Durchsetzungsinstrumente und Kommunikationsinfrastruktur;
- d) beim Bau oder Ausbau der Straßeninfrastruktur der Gewährleistung des Anschlusses von Fußgänger- und Radwegen und deren Zugänglichkeit, um die aktiven Verkehrsträger zu fördern, und gegebenenfalls der Verbesserung der Infrastruktur für aktive Mobilität; und
- e) der Einrichtung sicherer und gesicherter Parkflächen, die im Gesamtnetz ausreichend Parkraum für Nutzfahrzeuge bieten und die Anforderungen des Artikels 8a Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 erfüllen.

## ABSCHNITT 5

### LUFTVERKEHRSINFRASTRUKTUR

#### *Artikel 33*

#### *Infrastrukturkomponenten*

- (1) Die Luftverkehrsinfrastruktur umfasst insbesondere
- a) den Luftraum, Flugstrecken und Luftstraßen;
  - b) Flughäfen, einschließlich der für den Boden- und Verkehrsbetrieb erforderlichen Infrastruktur und Ausrüstung im Flughafenbereich, und Vertiports;
  - c) die Anbindung der Flughäfen an die übrigen Verkehrsträger im Transeuropäischen Verkehrsnetz;
  - d) ATM/ANS-Systeme und die dazugehörige Ausrüstung, einschließlich weltraumgestützter Ausrüstung;
  - e) Infrastruktur im Zusammenhang mit alternativen Kraftstoffen und die Stromversorgung stationärer Luftfahrzeuge;
  - f) Infrastruktur für die Produktion alternativer Kraftstoffe vor Ort und die Verbesserung der Energieeffizienz sowie die Verringerung der Klima-, Umwelt- und Lärmemissionen von Flughäfen oder des damit verbundenen Flughafenbetriebs wie Bodenabfertigungsdienste, Flugbetrieb und Passagierbeförderung am Boden;

- g) Infrastruktur für die getrennte Sammlung von Abfällen, Abfallvermeidung und Tätigkeiten im Bereich der Kreislaufwirtschaft; und
  - h) Weltraumbahnhöfe.
- (2) Ein Flughafen ist Teil des Gesamtnetzes, wenn er mindestens eine der folgenden Bedingungen erfüllt:
- a) Frachtflughäfen: Das gesamte jährliche Frachtaufkommen beträgt mindestens 0,2 % des gesamten jährlichen Frachtaufkommens aller Flughäfen der Union.
  - b) 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 von einer Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke in dem Gebiet, in dem sich der Flughafen befindet.

Berechnungsgrundlage für das gesamte jährliche Fluggast- bzw. Frachtaufkommen ist der neueste verfügbare Dreijahresdurchschnitt auf der Grundlage der von Eurostat veröffentlichten Statistiken.

### *Artikel 34*

#### *Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur für das Kernnetz und das Gesamtnetz*

- (1) Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass
- a) die Flughäfen des Transeuropäischen Verkehrsnetzes mit einem jährlichen Fluggastaufkommen von insgesamt mehr als zwölf Millionen Fluggästen bis zum 31. Dezember 2040 an das transeuropäische Eisenbahnnetz, einschließlich – sofern möglich – des Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnnetzes für Fernverbindungen, angebunden sind, sofern einer solchen Anbindung keine besonderen geografischen oder erheblichen physischen Sachzwänge entgegenstehen;
  - b) die Flughäfen des Transeuropäischen Verkehrsnetzes mit einem jährlichen Fluggastaufkommen von insgesamt mehr als vier und weniger als zwölf Millionen Fluggästen bis zum 31. Dezember 2050 per Eisenbahn, U-Bahn, Stadtbahn, Straßenbahn, Seilbahn oder – in Ausnahmefällen – sonstigen Lösungen des emissionsfreien öffentlichen Verkehrs an das transeuropäische Eisenbahnnetz oder, wenn sich der Flughafen in der Nähe eines städtischen Knotens des transeuropäischen Eisenbahnnetzes befindet, an diesen städtischen Knoten angebunden sind, sofern einer solchen Anbindung keine besonderen geografischen oder erheblichen physischen Sachzwänge entgegenstehen;
  - c) jeder Flughafen des Transeuropäischen Verkehrsnetzes über mindestens ein Terminal verfügt, das allen Betreibern und Nutzern diskriminierungsfrei und gegen ein transparentes und diskriminierungsfreies Entgelt offensteht;

- d) für die Luftverkehrsinfrastruktur die gemeinsamen Grundstandards 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>58</sup> beschlossen wurden;
- e) die Infrastruktur für das Flugverkehrsmanagement die Verwirklichung des einheitlichen europäischen Luftraums im Einklang mit den Verordnungen (EG) Nr. 549/2004, (EG) Nr. 550/2004, (EG) Nr. 551/2004 und (EU) 2018/1139 und die Durchführung von Luftverkehrsbetrieb ermöglicht, um die Leistungsfähigkeit und Nachhaltigkeit des europäischen Luftfahrtsystems sowie die Umsetzung der Durchführungsbestimmungen und der Vorgaben der Union zu verbessern;
- f) die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe in Flughäfen gemäß der Verordnung (EU) 2023/1804 aufgebaut wird; und
- g) die Flughäfen des Kernnetzes und des Gesamtnetzes mit einem jährlichen Fluggastaufkommen von insgesamt mehr als vier Millionen Fluggästen im Falle von Flughäfen des Kernnetzes bis zum 31. Dezember 2030 und im Falle von Flughäfen des Gesamtnetzes bis zum 31. Dezember 2040 eine klimatisierte Luftzufuhr für stationäre Luftfahrzeuge an Luftfahrzeugflugsteigpositionen, die für den gewerblichen Luftverkehr genutzt werden, bieten.

---

<sup>58</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).

Das in Unterabsatz 1 Buchstaben a, b und g genannte jährliche Gesamtfluggastaufkommen basiert auf dem letzten verfügbaren Dreijahresdurchschnitt am ... [Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] auf der Grundlage der von Eurostat veröffentlichten Statistiken.

- (2) Auf Antrag eines Mitgliedstaats erlässt die Kommission in hinreichend begründeten Fällen Durchführungsrechtsakte zur Gewährung von Ausnahmen von den Anforderungen gemäß Absatz 1 Buchstaben a, b und g aufgrund besonderer geografischer oder erheblicher physischer Sachzwänge, des Fehlens eines Eisenbahnsystems in dem Gebiet, eines negativen Ergebnisses einer sozioökonomischen Kosten-Nutzen-Analyse oder erheblicher negativer Auswirkungen auf die Umwelt oder die biologische Vielfalt. Ein solcher Antrag ist hinreichend zu begründen. Die Mitgliedstaaten können in einem einzigen Antrag mehrere Ausnahmeregelungen beantragen.

Die Kommission bewertet den Antrag anhand der gemäß Unterabsatz 1 vorgelegten Begründung.

Sie kann den Mitgliedstaat spätestens innerhalb von 30 Kalendertagen nach Eingang des Antrags gemäß Unterabsatz 1 um zusätzliche Informationen ersuchen. Wenn die Kommission zu der Auffassung gelangt, dass die vorgelegten Informationen unzureichend sind, kann sie den Mitgliedstaat innerhalb von 30 Kalendertagen nach Erhalt jener zusätzlichen Informationen auffordern, diese Informationen zu ergänzen.

Die Kommission entscheidet über die beantragte Ausnahmeregelung spätestens sechs Monate nach Eingang des Antrags gemäß Unterabsatz 1 oder, falls die betreffenden Mitgliedstaaten weitere Informationen gemäß Unterabsatz 3 übermittelt haben, spätestens vier Monate nach dem letzten Eingang dieser Informationen, je nachdem, welcher Zeitpunkt der spätere ist. Wenn innerhalb dieser Fristen seitens der Kommission keine ausdrückliche Entscheidung erfolgt, gilt die Ausnahmeregelung als gewährt.

Die Kommission teilt den übrigen Mitgliedstaaten die nach diesem Artikel gewährten Ausnahmeregelungen mit.

### *Artikel 35*

#### *Zusätzliche 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 den Artikeln 12 und 13 Folgendem Priorität eingeräumt:

- a) der Verbesserung der Energie- und Betriebseffizienz von Flughäfen;
- b) der Unterstützung der Verwirklichung des einheitlichen europäischen Luftraums und der interoperablen Systeme, insbesondere derjenigen Systeme, die im Rahmen des SESAR-Projekts im Einklang mit dem Europäischen ATM-Masterplan entwickelt wurden, einschließlich derjenigen, die auf die sichere und vollständige Integration neuer bemannter und unbemannter Luftfahrzeuge abzielen;
- c) der Verbesserung der Digitalisierungs- und Automatisierungsprozesse, insbesondere im Hinblick auf die Erhöhung der Flug- und Luftsicherheit;



- d) der Verbesserung der multimodalen Anbindungen zwischen Flughäfen und der Infrastruktur anderer Verkehrsträger sowie gegebenenfalls zwischen Flughäfen und städtischen Knoten;
- e) der Verbesserung der Nachhaltigkeit und der Verringerung der Klima-, Umwelt- und Lärmbelastung, insbesondere durch die Einführung neuer Technologien und Innovationen, alternativer Kraftstoffe, emissionsfreier und emissionsarmer Luftfahrzeuge sowie CO<sub>2</sub>-freier und CO<sub>2</sub>-armer Infrastruktur und sonstiger Infrastruktur für alternative Kraftstoffe in Übereinstimmung mit der Verordnung (EU) 2023/1804 sowie Kraftstoffen in Übereinstimmung mit der Verordnung (EU) 2023/2405 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>59</sup>;
- f) der Anbindung der Flughäfen des Gesamtnetzes und des Kernnetzes mit einem jährlichen Fluggastaufkommen von insgesamt weniger als vier Millionen Fluggästen per Eisenbahn, U-Bahn, Stadtbahn, Straßenbahn, Seilbahn oder – in Ausnahmefällen – sonstigen Lösungen des emissionsfreien öffentlichen Verkehrs an das Netz und gegebenenfalls die entsprechenden städtischen Knoten gemäß Anhang II; und
- g) der Infrastruktur zur Bereitstellung einer klimatisierten Luftzufuhr für stationäre Luftfahrzeuge an Vorfeldpositionen und an Flugsteigpositionen auf den Flughäfen des Transeuropäischen Verkehrsnetzes mit einem jährlichen Fluggastaufkommen von insgesamt weniger als vier Millionen Fluggästen.

---

<sup>59</sup> Verordnung (EU) 2023/2405 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Oktober 2023 zur Gewährleistung gleicher Wettbewerbsbedingungen für einen nachhaltigen Luftverkehr (Initiative „ReFuelEU Aviation“) (ABl. L, 2023/2405, 31.10.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2405/oj>).

## ABSCHNITT 6

### INFRASTRUKTUR FÜR MULTIMODALE GÜTERTERMINALS

#### *Artikel 36*

#### *Ermittlung der multimodalen Güterterminals*

- (1) Bei den multimodalen Güterterminals des Transeuropäischen Verkehrsnetzes handelt es sich um Terminals, die allen Betreibern und Nutzern diskriminierungsfrei offenstehen und folgende Merkmale aufweisen:
- a) Sie befinden sich in den Seehäfen des Transeuropäischen Verkehrsnetzes wie in Anhang II aufgeführt oder grenzen an sie an;
  - b) sie befinden sich in den Binnenhäfen des Transeuropäischen Verkehrsnetzes wie in Anhang II aufgeführt oder grenzen an sie an;
  - c) sie befinden sich in den Flughäfen des Transeuropäischen Verkehrsnetzes wie in Anhang II aufgeführt oder
  - d) sie werden als Schienen-Straße-Terminals des Transeuropäischen Verkehrsnetzes oder Terminals an Binnenwasserstraßen des Transeuropäischen Verkehrsnetzes wie in Anhang II aufgeführt eingestuft.

- (2) Die Mitgliedstaaten unternehmen alle erdenklichen Anstrengungen, um zu gewährleisten, dass an multimodalen Güterterminals eine ausreichende Kapazität für das Transeuropäische Verkehrsnetz zur Verfügung steht, wobei den derzeitigen und künftigen und insbesondere solchen Verkehrsströmen, die städtische Knoten, Industriezentren, Häfen und Logistik-Drehkreuze betreffen, Rechnung zu tragen ist.
- (3) Die Mitgliedstaaten führen bis zum ... [drei Jahre nach Inkrafttreten dieser Verordnung] eine Markt- und Zukunftsanalyse in Bezug auf multimodale Güterterminals in ihrem Hoheitsgebiet durch. Gegenstand der Analyse ist mindestens
- a) die Untersuchung der aktuellen und künftigen Güterverkehrsströme für jeden Verkehrsträger;
  - b) die Erfassung der bestehenden multimodalen Güterterminals des Transeuropäischen Verkehrsnetzes in ihrem Hoheitsgebiet und die Bewertung des Bedarfs an neuen multimodalen Güterterminals oder zusätzlicher Umschlagkapazität in bestehenden Terminals; und
  - c) die Untersuchung, wie eine angemessene Verteilung von multimodalen Güterterminals mit ausreichender Umschlagkapazität gewährleistet werden kann, um den unter Buchstabe b genannten Bedarf zu decken; dabei werden die Terminals in den Grenzgebieten der benachbarten Mitgliedstaaten berücksichtigt.

Die Mitgliedstaaten konsultieren Verlader, Verkehrs- und Logistikunternehmen sowie sonstige einschlägige Interessenträger, die in ihrem Hoheitsgebiet tätig sind. Bei ihrer Analyse berücksichtigen sie die Ergebnisse der Konsultation.

Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission die Ergebnisse der Analyse unverzüglich mit.

- (4) Ergibt die in Absatz 3 genannte Analyse, dass neue multimodale Güterterminals oder zusätzliche Umschlagkapazitäten in bestehenden Terminals erforderlich sind, arbeiten die Mitgliedstaaten einen Aktionsplan für den Aufbau eines Netzes von multimodalen Güterterminals aus, einschließlich der Standorte, an denen der Bedarf festgestellt wurde.

Der Aktionsplan wird der Kommission spätestens zwölf Monate nach Abschluss der in Absatz 3 genannten Analyse übermittelt.

Auf der Grundlage dieses Aktionsplans übermitteln die Mitgliedstaaten der Kommission eine Liste der Schienen-Straße-Terminals und Terminals an Binnenwasserstraßen, deren Aufnahme in die Anhänge I und II sie vorschlagen.

- (5) Um Teil des Transeuropäischen Verkehrsnetzes zu sein und in Anhang II aufgeführt zu werden, muss ein Schienen-Straße-Terminal oder ein Terminal an Binnenwasserstraßen mindestens eine der folgenden Bedingungen erfüllen:

- a) Der jährliche Güterumschlag beträgt bei Stückgütern mehr als 800 000 Tonnen oder bei Massengütern mehr als 0,1 % des entsprechenden gesamten jährlichen Güterverkehrsaufkommens in allen Seehäfen der Union.
- b) Es handelt sich um das von dem Mitgliedstaat für eine NUTS-2-Region ausgewiesene wichtigste Schienen-Straße-Terminal, wenn es in dieser NUTS-2-Region keinen Schienen-Straße-Terminal gibt, der den Bestimmungen von Buchstabe a entspricht.
- c) Der Mitgliedstaat schlägt die Aufnahme des Terminals in die Anhänge I und II gemäß Absatz 4 vor.

*Artikel 37*  
*Infrastrukturkomponenten*

Die multimodalen Güterterminals umfassen insbesondere

- a) Infrastruktur, die die verschiedenen Verkehrsträger in einem Terminalbereich und dessen Umgebung miteinander verbindet;
- b) Ausrüstungen wie Kräne, Förderanlagen und andere Einrichtungen für den Güterumschlag zwischen unterschiedlichen Verkehrsträgern und das Abstellen und die Lagerung der Güter;
- c) spezielle Bereiche wie Gatebereich, Zwischenbereich und Wartebereich, Umschlagbereich und Fahr- oder Ladespuren;
- d) IKT-Systeme für den Verkehr, die für einen effizienten Terminalbetrieb wichtig sind, beispielsweise Systeme, die die Planung der Infrastrukturkapazität, den Verkehrsbetrieb, die Verbindungen zwischen den Verkehrsträgern und den Umschlag erleichtern; und
- e) Infrastruktur für alternative Kraftstoffe.

*Artikel 38*  
*Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur*

- (1) Die Mitgliedstaaten unternehmen alle erdenklichen Anstrengungen, um in fairer und nichtdiskriminierender Weise zu gewährleisten, dass alle multimodalen Güterterminals in den in Anhang II aufgeführten Seehäfen und Binnenhäfen sowie in allen auf den in Anhang I enthaltenen Karten angegebenen und in Anhang II aufgeführten Schienen-Straße-Terminals und Terminals an Binnenwasserstraßen, die allen Betreibern und Nutzern diskriminierungsfrei und gegen ein transparentes und diskriminierungsfreies Entgelt offenstehen, die folgenden Anforderungen erfüllen:
- a) Sie sind an mindestens zwei Verkehrsträger angebunden, die in dem Gebiet zur Verfügung stehen;
  - b) sie sind bis zum 31. Dezember 2030 im Terminal oder innerhalb einer Entfernung von 3 km vom Terminal mit mindestens einer Ladestation im Sinne von Artikel 2 Nummer 52 der Verordnung (EU) 2023/1804 für schwere Nutzfahrzeuge und gegebenenfalls mit einer Tankstelle im Sinne von Artikel 2 Nummer 59 der genannten Verordnung für Wasserstoff für schwere Nutzfahrzeuge ausgestattet; und
  - c) sie sind bis zum 31. Dezember 2030 mit digitalen Werkzeugen ausgestattet, um Folgendes zu ermöglichen:
    - i) effiziente Terminalabläufe, die unter anderem Fotogates, Terminalbetriebssysteme, digitales An- und Abmelden der Fahrer, Kameras oder andere Sensoren an Umschlag-ausrüstung sowie Kamerasysteme am Gleis umfassen können; und

- ii) die Bereitstellung von Informationsflüssen innerhalb eines Terminals und zwischen den Verkehrsträgern entlang der Logistikkette und dem Terminal, die in der Lage sind, mit offenen und interoperablen Systemen Informationen auszutauschen.

- (2) Die Mitgliedstaaten unternehmen alle erdenklichen Anstrengungen, um in fairer und nichtdiskriminierender Weise zu gewährleisten, dass die in Absatz 1 genannten multimodalen Güterterminals, die an das Schienennetz angebunden sind und einen vertikalen Umschlag durchführen, bis zum 31. Dezember 2030 über ausreichend Umschlagkapazität verfügen und in der Lage sind, die folgenden Arten von für Kräne geeigneten intermodalen Ladeeinheiten abzufertigen: Container, Wechselbehälter oder Sattelaufleger.
- (3) Die Mitgliedstaaten unternehmen alle erdenklichen Anstrengungen, um in fairer und nichtdiskriminierender Weise zu gewährleisten, dass die in Absatz 1 genannten multimodalen Güterterminals, die an das Kernschienennetz oder das erweiterte Kernschienennetz angebunden sind, bis zum 31. Dezember 2040 in der Lage sind, Züge mit einer Länge von 740 m ohne Rangieren aufzunehmen, oder, falls dies wirtschaftlich nicht tragfähig ist, dass angemessene Maßnahmen zur Verbesserung der betrieblichen Effizienz bei der Aufnahme von Zügen mit einer Länge von 740 m ergriffen werden.

Dieser Absatz gilt nicht für multimodale Güterterminals, die nur an isolierte Schienennetze angebunden sind.

- (4) Auf Antrag eines Mitgliedstaats erlässt die Kommission in hinreichend begründeten Fällen Durchführungsrechtsakte zur Gewährung von Ausnahmen von den in diesem Artikel genannten Anforderungen bei Vorliegen spezifischer geografischer oder erheblicher physischer Einschränkungen, insbesondere wenn sich das Terminal in einem räumlich begrenzten Gebiet befindet, eines negativen Ergebnisses einer sozioökonomischen Kosten-Nutzen-Analyse oder erheblicher negativer Auswirkungen auf die Umwelt oder die biologische Vielfalt. Ein solcher Antrag ist hinreichend zu begründen. Ein Mitgliedstaat kann in einem einzigen Antrag mehrere Ausnahmeregelungen beantragen.

Die Kommission bewertet den Antrag anhand der gemäß Unterabsatz 1 vorgelegten Begründung.

Sie kann den Mitgliedstaat spätestens innerhalb von 30 Kalendertagen nach Eingang des Antrags gemäß Unterabsatz 1 um zusätzliche Informationen ersuchen. Wenn die Kommission zu der Auffassung gelangt, dass die vorgelegten Informationen unzureichend sind, kann sie den Mitgliedstaat innerhalb von 30 Kalendertagen nach Erhalt jener zusätzlichen Informationen auffordern, diese Informationen zu ergänzen.

Die Kommission entscheidet über die beantragte Ausnahmeregelung spätestens sechs Monate nach Eingang des Antrags gemäß Unterabsatz 1 oder, falls die betreffenden Mitgliedstaaten weitere Informationen gemäß Unterabsatz 3 übermittelt haben, spätestens vier Monate nach dem letzten Eingang dieser Informationen, je nachdem, welcher Zeitpunkt der spätere ist. Wenn innerhalb dieser Fristen seitens der Kommission keine ausdrückliche Entscheidung erfolgt, gilt die Ausnahmeregelung als gewährt.



Die Kommission teilt den übrigen Mitgliedstaaten die nach diesem Artikel gewährten Ausnahmeregelungen mit.

### *Artikel 39*

#### *Zusätzliche 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 den Artikeln 12 und 13 Folgendem Priorität eingeräumt:

- a) der Erleichterung der Verbindungen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern;
- b) der Beseitigung der hauptsächlichen technischen und administrativen Hindernisse, die einem multimodalen Verkehr entgegenstehen, unter anderem durch die Einführung von eFTI;
- c) der Entwicklung eines reibungslosen Informationsflusses, der Verkehrsdienste im gesamten transeuropäischen Verkehrssystem ermöglicht;
- d) der Erleichterung der Interoperabilität für den Datenaustausch, den Zugang zu Daten und die Weiterverwendung von Daten innerhalb und zwischen den Verkehrsträgern;
- e) gegebenenfalls der Förderung dessen, dass Gleisanschlüsse und multimodale Güterterminals im Transeuropäischen Verkehrsnetz die Abfertigung von Zügen mit einer Länge von 740 m ohne Rangieren ermöglichen;

- f) dem Ausbau und der Elektrifizierung von Abfahrts- und Ankunftsgleisen, Anpassungen der Signalgebungssysteme und Verbesserungen der Gleiskonfiguration;
- g) gegebenenfalls der Förderung der Umstellung der Gleisanschlüsse auf die europäische Regelspurweite von 1 435 mm und
- h) der Förderung von Infrastruktur für multimodalen Verkehr, die eine wirksame Verlagerung auf nachhaltige Verkehrsträger ermöglicht.

## **ABSCHNITT 7**

### **STÄDTISCHE KNOTEN**

#### *Artikel 40*

#### *Komponenten der städtischen Knoten*

- (1) Ein städtischer Knoten besteht insbesondere aus
  - a) der Verkehrsinfrastruktur im städtischen Knoten, die Teil des Transeuropäischen Verkehrsnetzes ist, einschließlich Umgehungen; und
  - b) Zugangspunkten zum Transeuropäischen Verkehrsnetz, die allen Betreibern und Nutzern diskriminierungsfrei offenstehen, insbesondere Häfen, Flughäfen sowie Bahnhöfe, Busbahnhöfe und multimodale Güterterminals.

- (2) Die Städte im Mittelpunkt der einzelnen städtischen Knoten des Transeuropäischen Verkehrsnetzes sind in Anhang II aufgeführt. Um Teil des Transeuropäischen Verkehrsnetzes zu sein und in Anhang II aufgeführt zu werden, muss ein städtischer Knoten eine Bevölkerung von mindestens 100 000 Einwohnern haben oder, wenn es in einer NUTS-2-Region keinen solchen städtischen Knoten gibt, der Hauptknoten dieser NUTS-2-Region sein.

#### *Artikel 41*

##### *Anforderungen an städtische Knoten*

- (1) Beim Aufbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes in städtischen Knoten gewährleisten die Mitgliedstaaten für ein wirksames Funktionieren des gesamten Netzes ohne Engpässe Folgendes:
- a) die Verfügbarkeit einer Lade- und Betankungsinfrastruktur für alternative Kraftstoffe gemäß der Verordnung (EU) 2023/1804;
  - b) bis zum 31. Dezember 2027:
    - i) die Annahme und Überwachung eines Plans für nachhaltige urbane Mobilität (SUMP) für jeden städtischen Knoten, der unter anderem Maßnahmen zur Integration der verschiedenen Verkehrsträger und zum Wechsel hin zu nachhaltiger Mobilität, zur Förderung effizienter emissionsfreier und emissionsarmer Mobilität einschließlich Stadtlogistik, zur Verringerung der Luftverschmutzung und der Lärmbelastung und gegebenenfalls zur Bewertung des Zugangs der Nutzer zu Verkehrsmitteln umfasst; und

- ii) die Erhebung und Übermittlung von Daten zur städtischen Mobilität für jeden städtischen Knoten an die Kommission in den Bereichen Nachhaltigkeit, Sicherheit und Zugänglichkeit gemäß den Indikatoren und der Methode nach Absatz 2;
- c) bis zum 31. Dezember 2030 den Aufbau multimodaler Personenverkehrsknoten zur Erleichterung von Anbindungen auf der ersten und letzten Meile, einschließlich der Ermöglichung des Zugangs zur Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs und zu aktiver Mobilität, und die mit mindestens einer Ladestation im Sinne von Artikel 2 Nummer 52 der Verordnung (EU) 2023/1804 für Kraftomnibusse ausgestattet sind; die Mitgliedstaaten prüfen ferner den Aufbau einer Tankstelle im Sinne von Artikel 2 Nummer 59 der genannten Verordnung an diesen Knoten für Wasserstoff für Kraftomnibusse; und
- d) bis zum 31. Dezember 2040 den Aufbau, vorbehaltlich einer sozioökonomischen Kosten-Nutzen-Analyse, mindestens eines multimodalen Güterterminals, falls ein solches nicht bereits vorhanden ist, das ausreichend Umschlagkapazität im städtischen Knoten oder in dessen Nähe ermöglicht.

Ein multimodales Güterterminal kann mehrere städtische Knoten bedienen und sich im städtischen Knoten selbst oder in dessen Nähe befinden. Die Mitgliedstaaten setzen die Kommission davon in Kenntnis.

- (2) Bei der Annahme und Überwachung der SUMPs unternehmen die lokalen Behörden gegebenenfalls in Zusammenarbeit mit den nationalen Behörden alle erdenklichen Anstrengungen, um sicherzustellen, dass die SUMPs den Leitlinien in Anhang V entsprechen, wobei auch transeuropäische Fernverkehrsströme berücksichtigt werden.

Die Kommission erlässt spätestens am ... [ein Jahr nach Inkrafttreten dieser Verordnung] einen Durchführungsrechtsakt, um

- a) eine begrenzte Anzahl von Indikatoren festzulegen, die für die Datenerhebung gemäß Absatz 1 Buchstabe b zu verwenden sind;
- b) eine Methode für die Erhebung und Übermittlung der Daten gemäß Absatz 1 festzulegen und
- c) einzelne Fristen für die Übermittlung dieser Daten festzusetzen.

Diese Fristen werden auf drei bis fünf Jahre festgesetzt.

Der Durchführungsrechtsakt wird in enger Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten und ihren regionalen und lokalen Behörden ausgearbeitet; dabei wird der Verfügbarkeit und Zugänglichkeit von Daten auf lokaler Ebene sowie bestehenden Plänen für urbane Mobilität Rechnung getragen.

Dieser Durchführungsrechtsakt wird nach dem in Artikel 61 Absatz 3 der vorliegenden Verordnung genannten Prüfverfahren erlassen.

- (3) Die Kommission richtet außerdem bis spätestens ... [ein Jahr nach Inkrafttreten dieser Verordnung] eine Internetschnittstelle ein, über die die zuständigen Behörden die SUMPs und die Indikatoren gemäß Absatz 1 Buchstabe b übermitteln können und die Mitgliedstaaten sicherstellen können, dass die SUMPs und die Indikatoren übermittelt worden sind.
- (4) Unbeschadet des Artikels 8 Absatz 5 benennen die Mitgliedstaaten bis zum ... [ein Jahr nach Inkrafttreten dieser Verordnung] eine nationale SUMP-Kontaktstelle und erstellen ein nationales SUMP-Programm zur Unterstützung der städtischen Knoten bei der Annahme und Umsetzung der in Absatz 1 Buchstabe b Ziffer i des vorliegenden Artikels genannten SUMP.

#### *Artikel 42*

##### *Zusätzliche Prioritäten für städtische Knoten*

Bei der Förderung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse in Bezug auf städtische Knoten wird in Ergänzung zu den allgemeinen Prioritäten nach den Artikeln 12 und 13 Folgendem Priorität eingeräumt:

- a) der Anbindung der ersten und letzten Meile zwischen den und an die Zugangspunkte(n) zum Transeuropäischen Verkehrsnetz gemäß Artikel 40 Absatz 1 Buchstabe b, um die Leistungsfähigkeit des Transeuropäischen Verkehrsnetzes zu verbessern, z. B. U-Bahnen oder Straßenbahnen;

- b) der nahtlosen Verbindung zwischen der Infrastruktur des Transeuropäischen Verkehrsnetzes und der Infrastruktur für einen nachhaltigen Regional- und Nahverkehr, die Folgendes umfassen kann:
- i) für den Personenverkehr die Möglichkeit, über multimodale digitale Mobilitätsdienste auf Informationen zuzugreifen, Reisen zu buchen und zu bezahlen sowie Fahrkarten abzurufen, damit optimierte Routen für Fahrzeuge ermöglicht werden, mit dem Ziel, die Steuerung der Verkehrsströme und die Straßenverkehrssicherheit zu verbessern sowie Verkehrsüberlastung und Luftverschmutzung zu verringern, und
  - ii) für den Güterverkehr städtische Logistikeinrichtungen zur Verbesserung der Konsolidierung von Lieferungen in städtischen Gebieten, z. B. Mikrodrehkreuze und Fahrradlogistikdrehkreuze, insbesondere solcher, die mit der Infrastruktur für den Schienen- und Schiffsverkehr verbunden sind;
- c) einer nachhaltigen, nahtlosen und sicheren Verbindung der Personenverkehrsinfrastruktur zwischen dem Schienen-, Straßen- und gegebenenfalls Binnenschiffahrts-, Luft- und Seeverkehr, einschließlich der Integration der Infrastruktur für aktive Verkehrsträger, insbesondere beim Bau oder Ausbau von Verkehrsinfrastruktur;
- d) einer nachhaltigen, nahtlosen und sicheren Verbindung der Güterverkehrsinfrastruktur zwischen Schienen-, Straßen- und gegebenenfalls Binnenschiffahrts-, Luft- und Seeverkehr sowie geeignete Verbindungen zu Logistikplattformen und -einrichtungen;
- e) der Verringerung der Belastung von Stadtgebieten durch die negativen Auswirkungen des Schienen- und Straßen-Durchgangsverkehrs;

- f) der Förderung eines Verkehrs und einer Mobilität, die sich durch Effizienz, geringe Lärmbelästigung und Emissionsfreiheit auszeichnen, einschließlich der Ökologisierung städtischer Flotten für Personen und Güter;
- g) gegebenenfalls der Erhöhung des Anteils des öffentlichen Verkehrs und aktiver Verkehrsträger durch Maßnahmen, um in erster Linie die Mobilität von Personen in Richtung dieser Verkehrsträger zu lenken, einschließlich sicherer und gesicherter Infrastruktur für aktive Verkehrsträger;
- h) der Förderung eines effizienten, geräusch- und CO<sub>2</sub>-armen städtischen Warenlieferverkehrs;
- i) gegebenenfalls der Verbesserung der Zugänglichkeit und Anbindung städtischer und ländlicher Gebiete sowie des Zugangs zu intelligenten, nachhaltigen und erschwinglichen Verkehrsmitteln; und
- j) der Annahme konkreter Maßnahmen zur Förderung des breiteren Einsatzes von IKT-Instrumenten und intelligenten Verkehrssystemen mit offenem Zugang für alle Betreiber, um optimierte Routen für Fahrzeuge zu ermöglichen, mit dem Ziel, die Verkehrsströme besser zu steuern, Staus und Luftverschmutzung zu verringern und die Straßenverkehrssicherheit sowie Echtzeitinformationen über die Verfügbarkeit von Infrastruktur für alternative Kraftstoffe zu verbessern.



## Kapitel IV

### Vorschriften für einen intelligenten und resilienten Verkehr

#### Artikel 43

##### *IKT-Systeme für den Verkehr*

- (1) IKT-Systeme für den Verkehr müssen so ausgelegt sein, dass sie ein Kapazitäts- und Verkehrsmanagement und einen Informationsaustausch innerhalb der Verkehrsträger und zwischen ihnen für einen multimodalen Verkehrsbetrieb und verkehrsbezogene Mehrwertdienste sowie für Verbesserungen im Hinblick auf Resilienz, Sicherheit, Gefahrenabwehr, Überlastungen, operative Leistung und Umweltverträglichkeit sowie für einfachere Verwaltungsverfahren ermöglichen. IKT-Systeme für den Verkehr vereinfachen außerdem nahtlose Verbindungen zwischen Infrastruktur und mobilen Anlagen.
- (2) Die folgenden IKT-Systeme für den Verkehr werden gemäß den spezifischen Bestimmungen des Unionsrechts und innerhalb deren Grenzen in der gesamten Union eingesetzt, damit eine Reihe von interoperablen Grundfähigkeiten in allen Mitgliedstaaten bereitsteht:
  - a) für den Bahnverkehr: ERTMS, Telematikanwendungen für Güter- und Personenverkehrsdienste gemäß der technischen Spezifikation für die Interoperabilität, insbesondere die Ergebnisse von Shift2Rail und des Gemeinsamen Unternehmens für Europas Eisenbahnen;
  - b) für Binnenwasserstraßen: RIS;

- c) für den Straßenverkehr: IVS;
  - d) für den Seeverkehr: für das Schiffsverkehrsmanagement VT MIS-Dienste und für den Informationsaustausch das EMSWe;
  - e) für den Luftverkehr: ATM/ANS-Systeme, insbesondere solche, die sich aus dem SESAR-Projekt ergeben; und
  - f) für den multimodalen Verkehr: eFTI.
- (3) Die Mitgliedstaaten können gegebenenfalls auch andere IKT-Systeme für den Verkehr in koordinierter und harmonisierter Weise im Transeuropäischen Verkehrsnetz fördern. Dazu kann Folgendes gehören: Verbesserung der Digitalisierung für Eisenbahnen, die Förderung des EU-Raums für Datenmobilität und von Rahmen zur Erleichterung des Datenaustauschs zwischen Unternehmen, falls diese von der Union eingerichtet wurden, im Hinblick auf die Transparenz und Optimierung der Lieferketten und eine geeignete IKT-Infrastruktur, die eine intelligente Durchsetzung auf der Grundlage des Austauschs von Echtzeitdaten zwischen Wirtschaftsakteuren und Durchsetzungsbehörden ermöglicht, die zur Kontrolle der Einhaltung der geltenden regulatorischen Anforderungen erforderlich sind, einschließlich bei in Fahrt befindlichen Fahrzeugen.

*Artikel 44*  
*Nachhaltige Güterverkehrsdienste*

Die Mitgliedstaaten fördern Vorhaben von gemeinsamem Interesse, die sowohl mittels Nutzung der Infrastruktur des Transeuropäischen Verkehrsnetzes effiziente Güterverkehrsdienste erbringen als auch zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen und anderer negativer sozioökonomischer und ökologischer Auswirkungen, wie Luftverschmutzung und Lärmbelastung, beitragen und die auf Folgendes abzielen:

- a) Verbesserung der nachhaltigen Nutzung der Verkehrsinfrastruktur, unter anderem durch ihre effiziente Verwaltung,
- b) Förderung des Einsatzes innovativer Verkehrsdienste, auch durch Kurzstreckenseeverkehrsverbindungen im Rahmen des Europäischen Seeverkehrsraums, IKT-Systeme für den Verkehr und den Aufbau der ergänzenden Infrastruktur, die erforderlich ist, um vor allem die ökologischen und sicherheitsrelevanten Ziele solcher Dienste zu verwirklichen,
- c) Erleichterung des Betriebs multimodaler Verkehrsdienste, einschließlich des erforderlichen begleitenden Informationsflusses, und Verbesserung der Zusammenarbeit zwischen Teilnehmern der Logistikkette, einschließlich Verladern, Betreibern, Dienstleistern und deren Kunden,
- d) Förderung eines effizienten, emissionsfreien und emissionsarmen Betriebs, insbesondere in den Bereichen Technologien, Betrieb, Fahrzeugantrieb, Fahrzeugführung, System- und Betriebsplanung, oder

- e) Verbesserung der Verbindungen zu den am stärksten benachteiligten und isolierten Teilen der Union, insbesondere den Gebieten in äußerster Randlage und anderen abgelegenen Gebieten, Insel-, Rand- und Berggebieten sowie dünn besiedelten Gebieten, durch die Förderung regelmäßiger und häufiger Dienste.

#### *Artikel 45*

#### *Neue Technologien und Innovation*

Damit das Transeuropäische Verkehrsnetz mit der Entwicklung und Einführung innovativer Technik Schritt halten kann, fördern die Mitgliedstaaten und die Kommission in koordinierter Weise Vorhaben von gemeinsamem Interesse, mit denen insbesondere Folgendes angestrebt wird:

- a) Unterstützung und Förderung der Dekarbonisierung des Verkehrs durch den Übergang zu emissionsfreien und emissionsarmen Fahrzeugen, Eisenbahnen und Schiffen und mit alternativen Kraftstoffen betriebenen Luftfahrzeugen sowie anderen innovativen und nachhaltigen Verkehrs- und Netztechnologien;
- b) Förderung nachhaltiger aufstrebender Technologien zur Verbesserung und Erleichterung der Beförderung und Mobilität von Personen und Gütern;
- c) Verstärkung der Dekarbonisierung aller Verkehrsträger durch Förderung der Energieeffizienz, Einführung von emissionsfreien und emissionsarmen Lösungen auf der Grundlage alternativer Kraftstoffe, und Bereitstellung entsprechender Infrastruktur, wenn möglich durch Synergien mit dem transeuropäischen Energienetz;

- d) Unterstützung der Einführung und Nutzung neuer digitaler Technologien, insbesondere Förderung von Datenaustausch und Vernetzungsinfrastruktur mit lückenloser Netzabdeckung im gesamten Netz, um das höchste Niveau und die höchste Leistung der digitalen Infrastruktur zu gewährleisten und einen höheren Grad an Automatisierung zu erreichen, mit besonderem Schwerpunkt auf dem Eisenbahnsektor;
- e) Verbesserung der Sicherheit und Nachhaltigkeit bei der Beförderung von Personen und Gütern;
- f) Verbesserung des Betriebs, der Verwaltung, der Zugänglichkeit, der Interoperabilität, der Multimodalität und der Effizienz des Netzes, auch durch die Entwicklung von multimodalen digitalen Mobilitätsdiensten wie der Entwicklung von Lösungen für „Mobilität als Dienstleistung“;
- g) Förderung effizienter Möglichkeiten, um allen Nutzern und Anbietern von Verkehrsdiensten zugängliche und verständliche Informationen in Bezug auf Vernetzung, Interoperabilität und Multimodalität sowie in Bezug auf die ökologischen Auswirkungen ihrer Verkehrsträgerwahl zur Verfügung zu stellen;
- h) Förderung von Maßnahmen zur Verringerung nachteiliger externer Auswirkungen, wie sie beispielsweise durch Verkehrsüberlastung, Gesundheitsschäden und Verschmutzungen aller Art, einschließlich Lärm und Emissionen, verursacht werden;
- i) Einführung von Sicherheitstechnik;
- j) Verbesserung der Resilienz der Verkehrsinfrastruktur gegenüber Störungen und dem Klimawandel durch Modernisierung und Gestaltung der Infrastruktur, sowie digitale Cybersicherheitslösungen zum Schutz des Netzes im Zusammenhang mit Naturkatastrophen und vom Menschen verursachten Katastrophen; und

- k) Voranbringen der Entwicklung und Einführung von IKT-Systemen und neuen Technologien für den Verkehr innerhalb der Verkehrsträger und zwischen ihnen.

Für die Zwecke von Unterabsatz 1 Buchstabe b kann die entsprechende Verkehrsinfrastruktur

- i) den Zugang zu Energienetzen, Rohrleitungen und andere für die Energieversorgung notwendige Einrichtungen einschließen;
- ii) die Schnittstelle Infrastruktur-Fahrzeug berücksichtigen, einschließlich intelligentem und bidirektionalem Laden;
- iii) IKT-Systeme für den Verkehr einschließen;
- iv) als Energieknotenpunkt für verschiedene Verkehrsträger dienen, um die lokale Erzeugung sauberer Energie mit Anwendungen für emissionsfreie Mobilität zu verbinden; und
- v) zur Einführung anderer Technologien beitragen, mit denen die Dekarbonisierung der Wirtschaft beschleunigt wird.

*Artikel 46*  
*Resilienz der Infrastruktur*

- (1) Die Mitgliedstaaten unternehmen alle erdenklichen Anstrengungen, um sicherzustellen, dass bei der Planung und Durchführung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse die Sicherheit und die Resilienz der Infrastruktur gegenüber dem Klimawandel, Naturgefahren, hybriden Bedrohungen, vom Menschen verursachten Katastrophen, Unfällen und Betriebsunterbrechungen sowie vorsätzlich verursachten Störungen, die das Funktionieren des Verkehrssystems der Union beeinträchtigen, verbessert werden. Insbesondere ist Folgendes gebührend zu berücksichtigen:
- a) wechselseitige Abhängigkeiten, Verknüpfungen und Kaskadeneffekte in Bezug auf andere Netze wie das Telekommunikationsnetz und das Stromnetz;
  - b) Sicherheit, Gefahrenabwehr und Leistungsfähigkeit bei multipler Gefahrenlage;
  - c) strukturelle Qualität der Infrastruktur während ihres gesamten Lebenszyklus, mit besonderer Beachtung der Umweltbedingungen und der für die Zukunft prognostizierten Klimabedingungen;
  - d) Katastrophenschutzanforderungen für die Reaktion auf Störungen, einschließlich für Gefahrguttransporte; und
  - e) Cybersicherheit und Resilienz der Infrastruktur, mit besonderer Beachtung von grenzüberschreitender Infrastruktur.

- (2) Vorhaben von gemeinsamem Interesse, für die eine Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß der Richtlinie 2011/92/EU durchzuführen ist, müssen einem Verfahren zur Sicherung der Klimaverträglichkeit unterzogen werden. Das Verfahren zur Sicherung der Klimaverträglichkeit ist unter Berücksichtigung der neuesten bewährten Verfahren und Leitlinien durchzuführen, indem die Klimaanfälligkeit und Klimarisiken, auch entsprechende Anpassungsmaßnahmen, bewertet und die Kosten der Treibhausgasemissionen in die Kosten-Nutzen-Analyse einbezogen werden, damit sichergestellt ist, dass sich die Verkehrsinfrastruktur gegenüber den nachteiligen Auswirkungen des Klimawandels als resilient erweist. Unbeschadet anderer Rechtsakte der Union gilt diese Anforderung nicht für Vorhaben, für die das Vergabeverfahren für die Umweltverträglichkeitsprüfung vor dem ... [Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] eingeleitet wurde.
- (3) Die Kommission führt bis zum ... [zwei Jahre nach Inkrafttreten dieser Verordnung] in enger Zusammenarbeit mit den betreffenden Mitgliedstaaten eine Bewertung der Resilienz und Anfälligkeit des Kernnetzes gegenüber den Folgen des Klimawandels durch, auf deren Grundlage sie bewährte Verfahren für mögliche Anpassungsmaßnahmen zur Gewährleistung der Resilienz des Netzes ausarbeiten und öffentlich zugänglich machen kann.



## *Artikel 47*

### *Gefahren für die Sicherheit und die öffentliche Ordnung*

- (1) Die Mitgliedstaaten unternehmen alle erdenklichen Anstrengungen, um zu gewährleisten, dass die Infrastruktur des Transeuropäischen Verkehrsnetzes vor Gefahren für die Sicherheit oder die öffentliche Ordnung geschützt ist, indem sie die möglichen Gefahren für die Sicherheit oder die öffentliche Ordnung bewerten, die sich aus der Beteiligung oder Beiträgen eines Unternehmens aus einem Drittland an bzw. zu einem Vorhaben von gemeinsamem Interesse ergeben können.
- (2) Bei der Ermittlung, ob davon auszugehen ist, dass die Beteiligung oder Beiträge eines Unternehmens aus einem Drittland an bzw. zu Vorhaben von gemeinsamem Interesse die Infrastruktur hinsichtlich der Sicherheit oder der öffentlichen Ordnung beeinträchtigt bzw. beeinträchtigen, können die Mitgliedstaaten prüfen, welche Auswirkungen dies möglicherweise für u. a. Folgendes hätte:
  - a) die Versorgung mit Ressourcen, die für den Bau, den Betrieb und die Instandhaltung der Infrastruktur von entscheidender Bedeutung sind; und
  - b) den Zugang zu sensiblen Informationen, einschließlich personenbezogener Daten, oder die Fähigkeit, solche Informationen in Verbindung mit dem Bau, dem Betrieb und der Instandhaltung der Infrastruktur zu kontrollieren.

Die Mitgliedstaaten können ferner insbesondere die in Artikel 4 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2019/452 aufgeführten Faktoren berücksichtigen.

- (3) Wenn ein Mitgliedstaat der Auffassung ist, dass davon ausgegangen werden muss, dass die Beteiligung oder der Beitrag durch ein Unternehmen aus einem Drittland an bzw. zu einem Vorhaben von gemeinsamem Interesse die Infrastruktur des Transeuropäischen Verkehrsnetzes hinsichtlich der Sicherheit oder der öffentlichen Ordnung beeinträchtigt, hat er die Kommission – unbeschadet der Verordnung (EU) 2019/452, der alleinigen Verantwortung jedes Mitgliedstaats für den Schutz seiner nationalen Sicherheit gemäß Artikel 4 Absatz 2 EUV und des Rechts jedes Mitgliedstaats, seine wesentlichen Sicherheitsinteressen gemäß Artikel 346 AEUV zu wahren – über geeignete Maßnahmen, die er zur Minderung solcher Gefahren ergreift, in Kenntnis zu setzen.
- (4) Dieser Artikel gilt nicht für die Beteiligung oder den Beitrag an bzw. zu einem Vorhaben von gemeinsamem Interesse durch eine natürliche Person, einschließlich einer natürlichen Person, die in einem Unternehmen aus einem Drittland für einen bestimmten Zeitraum Dienstleistungen für eine andere Person und unter deren Weisung erbringt, für die diese natürliche Person als Gegenleistung eine Vergütung erhält.

*Artikel 48*  
*Militärische Mobilität*

- (1) Beim Bau oder Ausbau von Infrastruktur in den Teilen des Transeuropäischen Verkehrsnetzes, die sich mit dem militärischen Verkehrsnetz überschneiden, das in den vom Rat am 26. Juni 2023 und 23. Oktober 2023 gebilligten „Militärischen Anforderungen für die militärische Mobilität innerhalb und außerhalb der EU“ und in allen danach gebilligten Folgedokumenten zur Überarbeitung dieser Anforderungen festgelegt ist, prüfen die Mitgliedstaaten, ob es erforderlich, sinnvoll und durchführbar ist, im Hinblick auf das Gewicht, die Größe oder den Umfang des militärischen Transports von Truppen und Material über die in Kapitel III dieser Verordnung festgelegten Anforderungen hinauszugehen.
- (2) Die Kommission führt bis zum ... [ein Jahr nach Inkrafttreten dieser Verordnung] unter Berücksichtigung der verfassungsrechtlichen Anforderungen der Mitgliedstaaten eine Studie zur Ermittlung der Möglichkeiten für kurzfristige umfangreiche Bewegungen in der Union, einschließlich militärischer Mobilität, durch. Im Rahmen dieser Studie konsultiert die Kommission die Mitgliedstaaten.

## *Artikel 49*

### *Instandhaltung und Lebenszyklus des Vorhabens*

Unbeschadet der Zuständigkeit der Mitgliedstaaten für die Planung, die Finanzierung und die Verwaltung der Instandhaltung der Infrastruktur und gegebenenfalls des Haushaltsgrundsatzes der Jährlichkeit unternehmen die Mitgliedstaaten alle erdenklichen Anstrengungen, um Folgendes zu gewährleisten:

- a) Die Infrastruktur des Transeuropäischen Verkehrsnetzes wird so instand gehalten, dass sie während des gesamten Lebenszyklus ein dem Verkehrsfluss entsprechendes, hohes Dienstleistungs- und Sicherheitsniveau bietet, und dass der präventive Instandhaltungsbedarf, die Verbesserung ihrer Resilienz und die geschätzten Kosten in der Planungsphase des Baus oder der Modernisierung über den gesamten Lebenszyklus der Infrastruktur berücksichtigt werden;
- b) eine langfristige Instandhaltungsplanung für die Straßeninfrastruktur und gegebenenfalls für die Binnenschifffahrtsinfrastruktur; und
- c) Kohärenz zwischen dem Instandhaltungs- und dem Erneuerungsbedarf der Eisenbahninfrastruktur im Zusammenhang mit dem Ausbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes und der Leitstrategie für den Ausbau der Schieneninfrastruktur gemäß Artikel 8 Absatz 1 der Richtlinie 2012/34/EU und der vertraglichen Vereinbarung gemäß Artikel 30 der Richtlinie 2012/34/EU.

*Artikel 50*  
*Zugänglichkeit für alle Nutzer*

Die transeuropäische Verkehrsinfrastruktur muss die nahtlose Mobilität und barrierefreie Zugänglichkeit für alle Nutzer ermöglichen, insbesondere für

- a) von Mobilitätsarmut betroffene oder besonders schutzbedürftige Menschen, einschließlich Personen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität, und
- b) Menschen, die in Gebieten in äußerster Randlage und anderen abgelegenen Gebieten, ländlichen Gebieten, Insel-, Rand- und Berggebieten sowie dünn besiedelten Gebieten leben.

## **Kapitel V**

### **Umsetzung des Instruments der europäischen Verkehrskorridore und horizontaler Prioritäten**

#### *Artikel 51*

##### *Das Instrument der Europäischen Verkehrskorridore und horizontale Prioritäten*

- (1) Die Europäischen Verkehrskorridore sind ein Instrument zur Vereinfachung der koordinierten Umsetzung von Teilen des Kernnetzes und des erweiterten Kernnetzes des Transeuropäischen Verkehrsnetzes und dienen insbesondere der Verbesserung von grenzüberschreitenden Verbindungen, der Fertigstellung fehlender Verbindungen und der Beseitigung von Infrastrukturengpässen in der Union sowie gegebenenfalls der Verbesserung der Anbindung von Nachbarländern an das Transeuropäische Verkehrsnetz.
- (2) Mit dem Ziel eines ressourcenschonenden multimodalen Verkehrs und mittels einer verbesserten territorialen Zusammenarbeit als Beitrag zur Kohäsion, stellen die Europäischen Verkehrskorridore vorrangig auf Folgendes ab:
  - a) intermodale Integration mit dem besonderen Ziel, die umweltfreundlichsten Verkehrsträger, insbesondere den Bahnverkehr, Binnenwasserstraßen und den Kurzstreckenseeverkehr, zu stärken;

- b) Interoperabilität und Kontinuität des Netzes;
  - c) eine koordinierte Entwicklung der Infrastruktur für alle Verkehrsträger, insbesondere in grenzüberschreitenden Abschnitten und im Hinblick auf den unionsweiten Ausbau eines interoperablen Schienengütersystems sowie eines leistungsfähigen Schienennetzes für den Personenfernverkehr, einschließlich des Hochgeschwindigkeitsschienennetzes, sowie mit Blick auf die Gewährleistung einer effizienten und nachhaltigen Integration von Binnenschifffahrts- und Seeverkehrsinfrastruktur mit anderen Verkehrsträgern;
  - d) Unterstützung der koordinierten und integrierten Entwicklung und Einführung innovativer Lösungen zur Digitalisierung und Interoperabilität des Verkehrs; und
  - e) Förderung des Aufbaus einer Infrastruktur für alternative Kraftstoffe.
- (3) Europäische Verkehrskorridore ermöglichen es den Mitgliedstaaten, ein koordiniertes und zeitlich abgestimmtes Herangehen an Infrastrukturinvestitionen zu erreichen.
- (4) Das ERTMS und der europäische Seeverkehrsraum sind die beiden horizontalen Prioritäten für den Ausbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes. Die gemäß diesem Kapitel eingerichteten Instrumente dienen der fristgerechten Einführung des ERTMS und der Integration der Seeverkehrsinfrastruktur und -dienste in das Transeuropäische Verkehrsnetz.

## *Artikel 52*

### *Koordinierung der Europäischen Verkehrskorridore und der horizontalen Prioritäten*

- (1) Die Kommission benennt im Einvernehmen mit den beteiligten Mitgliedstaaten und nach Anhörung des Europäischen Parlaments und des Rates sowie gegebenenfalls der Nachbarländer, die Teil der Europäischen Verkehrskorridore sind, einen „Europäischen Koordinator“ für jeden Korridor und jede horizontale Priorität, um die koordinierte Verwirklichung der Europäischen Verkehrskorridore, des ERTMS und des europäischen Seeverkehrsraums zu erleichtern.
- (2) Der Europäische Koordinator wird insbesondere aufgrund seiner Kenntnisse im Bereich des Verkehrs, der Finanzierung von Großvorhaben und der Evaluierung ihrer sozioökonomischen und ökologischen Auswirkungen sowie seiner Erfahrung mit der Unionspolitik ausgewählt. Der Europäische Koordinator wird für eine Amtszeit von höchstens vier Jahren ausgewählt, die verlängert werden kann. Der Auftrag des Europäischen Koordinators bezieht sich auf die Umsetzung eines einzelnen Korridors oder einer einzelnen horizontalen Priorität.
- (3) Im Beschluss der Kommission zur Benennung des Europäischen Koordinators werden die Modalitäten der Ausübung der in den Absätzen 5, 6 und 7 aufgeführten Aufgaben festgelegt.
- (4) Der Europäische Koordinator handelt im Namen und im Auftrag der Kommission, die die erforderlichen Sekretariatsdienste zur Verfügung stellt.



(5) Die Europäischen Koordinatoren

- a) unterstützen die koordinierte Verwirklichung des betreffenden Europäischen Verkehrskorridors oder der betreffenden horizontalen Priorität;
- b) erstellen gemeinsam mit den betreffenden Mitgliedstaaten und gegebenenfalls in Abstimmung mit den Nachbarländern, die Teil der Europäischen Verkehrskorridore sind, den Arbeitsplan nach Artikel 54 und überwachen dessen Umsetzung;
- c) stimmen sich mit dem Korridorforum bzw. dem Beratungsgremium für die horizontalen Prioritäten in Bezug auf diesen Arbeitsplan und seine Durchführung ab und unterrichten das Forum bzw. das Gremium über die Umsetzung des Arbeitsplans;
- d) berichten den Mitgliedstaaten, den Nachbarländern, die Teil der Europäischen Verkehrskorridore sind, dem Europäischen Parlament und der Kommission und gegebenenfalls anderen direkt am Ausbau des betreffenden Europäischen Verkehrskorridors oder der betreffenden horizontalen Priorität beteiligten Stellen über auftretende Schwierigkeiten, insbesondere dann, wenn der Ausbau eines Korridors oder einer horizontalen Priorität behindert wird, um dabei zu helfen, geeignete Lösungen zu finden; und

- e) legen dem Europäischen Parlament, dem Rat, der Kommission und den betreffenden Mitgliedstaaten einen jährlichen Sachstandsbericht über den Fortschritt bei der Umsetzung der Europäischen Verkehrskorridore und der horizontalen Prioritäten vor; dieser jährliche Sachstandsbericht behandelt hauptsächlich die Fortschritte bei den Kernprioritäten und Investitionen, beschreibt die Art der bei der Durchführung aufgetretenen Probleme und enthält Empfehlungen für mögliche Lösungen.
- (6) Unbeschadet der Zuständigkeiten bei der Leitung des Schienengüterverkehrs gemäß der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 und der Zuständigkeit der Mitgliedstaaten für die Verwaltung und die Finanzierung der Infrastruktur arbeiten die Europäischen Koordinatoren der Europäischen Verkehrskorridore eng mit den betreffenden Mitgliedstaaten und der Leitung des Schienengüterverkehrs zusammen, um
- a) die Ermittlung der Prioritäten und des Investitionsbedarfs für den Schienengüterverkehr auf den Schienengüterverkehrsstrecken der Europäischen Verkehrskorridore zu erleichtern, unter Berücksichtigung der Nutzen für das Transeuropäische Verkehrsnetz und der in dieser Verordnung festgesetzten Termine für die Gesamtfertigstellung; und
  - b) die Leistung der Schienengüterverkehrsdienste zu überwachen und potenzielle Hindernisse zu ermitteln, wie etwa technische, administrative und betriebliche Hindernisse, mit besonderem Schwerpunkt auf der grenzüberschreitenden Dimension, und gegebenenfalls Empfehlungen diesbezüglich abzugeben.

- (7) Die Europäischen Koordinatoren der Europäischen Verkehrskorridore
- a) arbeiten eng mit den betroffenen Mitgliedstaaten zusammen, um die Ermittlung der Prioritäten und des Investitionsbedarfs für die Schienenpersonenverkehrsstrecken der Europäischen Verkehrskorridore zu erleichtern; und
  - b) überwachen die Leistung der Schienenpersonenverkehrsdienste und ermitteln potenzielle Hindernisse, wie etwa technische, administrative und betriebliche Hindernisse, mit besonderem Schwerpunkt auf der grenzüberschreitenden Dimension, und geben gegebenenfalls Empfehlungen diesbezüglich ab.
- (8) Die Europäischen Koordinatoren der Europäischen Verkehrskorridore arbeiten eng mit den betreffenden Mitgliedstaaten zusammen, um gegebenenfalls die Kontakte und die Koordinierung zwischen Vertretern des See- und des Binnenschiffverkehrs im Hinblick auf umfangreichere Synergien zu erleichtern.
- (9) Auf der Grundlage von Artikel 14 Absatz 4 der Verordnung (EU) 2021/1153 konsultiert die Kommission bei der Prüfung von Anträgen auf Unionsförderung aus der Fazilität „Connecting Europe“ (CEF) für Europäische Verkehrskorridore oder horizontale Prioritäten den europäischen Koordinator im Rahmen seines Mandats, um Kohärenz und Fortschritte bei jedem Korridor oder jeder horizontalen Priorität zu gewährleisten; dabei berücksichtigt sie die Netzanbindung. Der Europäische Koordinator überprüft, ob die von den Mitgliedstaaten oder gegebenenfalls von Nachbarländern für eine CEF-Kofinanzierung vorgeschlagenen Vorhaben mit den Prioritäten des in Absatz 5 Buchstabe b des vorliegenden Artikels genannten Arbeitsplans übereinstimmen.

- (10) Wird der Europäische Koordinator seinem Mandat nicht in zufriedenstellender Weise und entsprechend den Anforderungen dieses Artikels gerecht, so kann die Kommission nach Konsultation der betreffenden Mitgliedstaaten das Mandat jederzeit beenden. Die Kommission unterrichtet das Europäische Parlament und den Rat über seine Entscheidung und benennt gemäß dem in Absatz 1 beschriebenen Verfahren einen neuen Europäischen Koordinator.

### *Artikel 53*

#### *Leitung der Europäischen Verkehrskorridore und der horizontalen Prioritäten*

- (1) Für jeden Europäischen Verkehrskorridor und für jede horizontale Priorität wird der zuständige Europäische Koordinator bei der Erledigung seiner Aufgaben in Bezug auf den Arbeitsplan und dessen Durchführung von einem Sekretariat und von einem Beratungsforum (dem „Korridorforum“ bzw. dem „Beratungsforum für die horizontale Priorität“) unterstützt.
- (2) Das „Korridorforum“ wird vom Europäischen Koordinator formell eingerichtet und geleitet. Die betreffenden Mitgliedstaaten vereinbaren die Mitgliedschaft im Korridorforum für ihren Teil des Europäischen Verkehrskorridors, sorgen dafür, dass die Leitung des Schienengüterverkehrs darin vertreten ist, und erleichtern die Vertretung anderer einschlägiger Infrastrukturbetreiber, wie der See- und Binnenhafenbehörden und -leitung.
- (3) Die Kommission konsultiert die Nachbarländer, die Teil der Europäischen Verkehrskorridore sind, zur Mitgliedschaft im Korridorforum für ihre Teile des Europäischen Verkehrskorridors.

(4) Der Europäische Koordinator kann im Einvernehmen mit den betreffenden Mitgliedstaaten Korridor-Arbeitsgruppen einsetzen, in denen er den Vorsitz führt und die sich auf Folgendes konzentrieren:

- a) die Interoperabilität und Einführung neuer Technologien und Infrastruktur;
- b) die koordinierte Entwicklung und Durchführung von Infrastrukturvorhaben in grenzüberschreitenden Abschnitten;
- c) den grenzüberschreitenden Schienenpersonenverkehr;
- d) operative Engpässe;
- e) städtische Knoten;
- f) die Zusammenarbeit mit Drittländern; und
- g) andere für notwendig erachtete Themen.

Der Europäische Koordinator arbeitet soweit erforderlich bei den Tätigkeiten der Arbeitsgruppen mit der Leitung des Schienengüterverkehrs zusammen und stimmt diese mit ihr ab, um etwaige Doppelarbeiten zu vermeiden.

- (5) Das Beratungsforum für die horizontale Priorität wird vom Europäischen Koordinator eingesetzt und geleitet. Die betreffenden Mitgliedstaaten sowie gegebenenfalls und in Übereinstimmung mit den betreffenden Mitgliedstaaten die Vertreter der betreffenden Nachbarländer und der betroffenen Sektoren müssen sich am Beratungsforum für die horizontale Priorität beteiligen können. Jeder Mitgliedstaat benennt einen zuständigen nationalen Vertreter, der an der Koordinierung der Einführung des ERTMS in dem betreffenden Mitgliedstaat beteiligt ist, für die Teilnahme am Beratungsforum für das ERTMS. Der Europäische Koordinator kann auch Ad-hoc-Arbeitsgruppen einrichten.
- (6) Die betreffenden Mitgliedstaaten arbeiten mit dem Europäischen Koordinator zusammen, beteiligen sich am Korridorforum und dem Beratungsforum für die horizontale Priorität und stellen dem Europäischen Koordinator 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 Plänen und Programmen, die zum Ausbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes beitragen.

- (7) Der Europäische Koordinator kann die regionalen und kommunalen Behörden, die Infrastrukturbetreiber, die Verkehrsbetreiber, insbesondere diejenigen, die der Leitung des Schienengüterverkehrs angehören, die Zulieferindustrie, Verkehrsnutzer und einschlägige Interessenträger bezüglich des Arbeitsplans und dessen Durchführung konsultieren. Ebenso können in Bezug auf die Durchführung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse, die in den Geltungsbereich der Richtlinie (EU) 2021/1187 fallen, die in Artikel 2 Nummer 6 der genannten Richtlinie definierten benannten Behörden konsultiert werden. Darüber hinaus arbeitet der für das ERTMS zuständige Europäische Koordinator eng mit der durch die Verordnung (EU) 2016/796 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>60</sup> errichteten Eisenbahnagentur der Europäischen Union und dem Gemeinsamen Unternehmen für Europas Eisenbahnen zusammen, und der Europäische Koordinator für den europäischen Seeverkehrsraum arbeitet eng mit der durch die Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>61</sup> errichteten Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs zusammen.

---

<sup>60</sup> Verordnung (EU) 2016/796 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Eisenbahnagentur der Europäischen Union und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 881/2004 (ABl. L 138 vom 26.5.2016, S. 1).

<sup>61</sup> Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2002 zur Errichtung einer Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (ABl. L 208 vom 5.8.2002, S. 1).

## *Artikel 54*

### *Arbeitsplan des Europäischen Koordinators*

- (1) Jeder Europäische Koordinator der Europäischen Verkehrskorridore und der beiden horizontalen Prioritäten erstellt spätestens bis zum ... [zwei Jahre nach Inkrafttreten dieser Verordnung] und danach alle vier Jahre einen Arbeitsplan, in dem er den Stand der Durchführung des Korridors oder der horizontalen Priorität in seiner Zuständigkeit sowie die Einhaltung der in dieser Verordnung festgelegten Anforderungen sowie die Prioritäten für die künftige Entwicklung detailliert analysiert.
- (2) Der Arbeitsplan wird in enger Zusammenarbeit mit den betreffenden Mitgliedstaaten und gegebenenfalls den Nachbarländern, die Teil des Europäischen Verkehrskorridors sind, und im Einvernehmen mit dem Korridorforum und der Leitung des Schienengüterverkehrs bzw. dem Beratungsforum für die horizontale Priorität erstellt. Der Arbeitsplan eines Europäischen Verkehrskorridors wird von den betreffenden Mitgliedstaaten genehmigt. Die Nachbarländer, die Teil eines Europäischen Verkehrskorridors sind, werden konsultiert. Die Kommission legt den Arbeitsplan dem Europäischen Parlament und dem Rat zur Kenntnisnahme vor.

Der Europäische Koordinator berücksichtigt bei der Erstellung des Arbeitsplans den Durchführungsplan nach Artikel 9 der Verordnung (EU) Nr. 913/2010.



- (3) Der Arbeitsplan für den Europäischen Verkehrskorridor liefert eine detaillierte Analyse des Stands der Durchführung des betreffenden Korridors, die insbesondere Folgendes umfasst:
- a) eine Beschreibung der Merkmale des Korridors, insbesondere der grenzüberschreitenden Abschnitte;
  - b) eine Analyse, inwiefern der Korridor die Anforderungen dieser Verordnung an die Verkehrsinfrastruktur erfüllt und welche Fortschritte erzielt wurden, einschließlich etwaiger Verzögerungen;
  - c) eine Ermittlung der fehlenden Verbindungen und der Engpässe, die die Entwicklung des Korridors behindern, unter besonderer Berücksichtigung von grenzüberschreitenden Abschnitten;
  - d) eine Analyse der erforderlichen Investitionen, einschließlich verschiedener Finanzierungs- und Förderquellen, aus denen Mittel für die Durchführung der für die Entwicklung und die Fertigstellung des Korridors, insbesondere der grenzüberschreitenden Abschnitte, notwendigen Vorhaben gebunden wurden oder vorgesehen sind;
  - e) eine Beschreibung möglicher Lösungen für den Investitionsbedarf und Engpässe, insbesondere für die Personen- und Güterverkehrsstrecken und -verbindungen des Korridors, mit dem Ziel, die in dieser Verordnung festgesetzten Fristen einzuhalten;

- f) einen Plan, der vorläufige Etappenziele zur Beseitigung physischer, technischer, digitaler, betrieblicher und administrativer Hindernisse innerhalb der Verkehrsträger und zwischen ihnen sowie für den Ausbau eines effizienten und zugänglichen multimodalen Verkehrs unter besonderer Beachtung des Schienennetzes und seiner grenzüberschreitenden Abschnitte und fehlenden Verbindungen auf einzelstaatlicher Ebene enthalten kann.

Bei der Analyse der Investitionen und der Erstellung des Plans muss der Europäische Koordinator

- i) den in Artikel 60 Absatz 1 dieser Verordnung genannten nationalen Plänen und Programmen Rechnung tragen,
- ii) zu den Aspekten, die den Schienengüterverkehr betreffen, mit dem Exekutivrat und Verwaltungsrat des betreffenden Korridors im Einklang mit Artikel 11 der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 zusammenarbeiten,
- iii) zu den Aspekten, die multimodale Güterterminals betreffen, die korridorrelevanten Elemente der Analyse, die von den Mitgliedstaaten nach Artikel 36 Absatz 4 der vorliegenden Verordnung ausgearbeiteten Aktionspläne und die in Artikel 18 Buchstabe b der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 genannte Liste berücksichtigen,

- iv) zu den Aspekten, die Personenverkehrsdienste betreffen, die Ergebnisse der nach Artikel 52 Absatz 7 Buchstabe b durchgeführten Überwachung berücksichtigen, und
- v) den Empfehlungen des Europäischen Rechnungshofs und der Arbeit der gemäß der Richtlinie (EU) 2021/1187 benannten Behörden Rechnung tragen;
- g) die Ergebnisse der Kontrolle der Leistungsfähigkeit des Schienengüterverkehrs, die von der Leitung des Schienengüterverkehrs nach Artikel 19 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 durchgeführt wird, und die Liste der Korridorziele, Vorgaben und Maßnahmen nach Artikel 9 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 – als Mittel zur Erfüllung der in Artikel 19 dieser Verordnung festgelegten betrieblichen Prioritäten;
- h) in Zusammenarbeit mit den betreffenden Mitgliedstaaten, den zuständigen lokalen Behörden und den nationalen SUMP-Kontaktstellen eine Ermittlung von Maßnahmen in städtischen Knoten, die dazu beitragen können, dass der Güter- und Personenverkehr auf dem Korridor effektiv funktioniert und die Ziele des Transeuropäischen Verkehrsnetzes erreicht werden, in Übereinstimmung mit den jeweiligen SUMP;
- i) eine in Zusammenarbeit mit den betreffenden Mitgliedstaaten durchgeführte Ermittlung von Prioritäten für die Entwicklung des Korridors;

- j) eine Analyse der möglichen Auswirkungen des Klimawandels auf die Infrastruktur sowie gegebenenfalls Vorschläge für Maßnahmen zur Erhöhung der Resilienz gegenüber Klimaveränderungen; und
  - k) Maßnahmen zur Minderung von Treibhausgasemissionen, Lärm und gegebenenfalls anderer nachteiliger externer Auswirkungen.
- (4) Der Europäische Koordinator bietet den Mitgliedstaaten und – sofern erforderlich und angebracht – den Nachbarländern bei der Durchführung des Arbeitsplans Unterstützung, insbesondere
- a) hinsichtlich der Prioritätensetzung in der einzelstaatlichen Planung, indem er zur Ermittlung von Durchführungsproblemen und Engpässen, einschließlich operativer Fragen, zu jedem Korridor bzw. zu jeder horizontalen Priorität, beiträgt;
  - b) hinsichtlich der Vorhaben- und Investitionsplanung sowie der diesbezüglich veranschlagten Kosten und Fristen für die Verwirklichung der Europäischen Verkehrskorridore bzw. der horizontalen Prioritäten; und
  - c) gegebenenfalls hinsichtlich der Arbeit im Aufsichtsorgan oder in einem ähnlichen Lenkungsgremium einer zentralen Stelle für die Koordinierung, den Bau oder die Verwaltung von grenzüberschreitenden Infrastrukturvorhaben gemäß den Bestimmungen des Artikels 8 Absatz 6.

*Artikel 55*  
*Durchführungsrechtsakte*

- (1) Unbeschadet des Artikels 8 Absatz 5 dieser Verordnung erlässt die Kommission vorbehaltlich der Zustimmung der betreffenden Mitgliedstaaten gemäß Artikel 172 Absatz 2 AEUV Durchführungsrechtsakte zur Durchführung jedes Europäischen Verkehrskorridors, die dessen wichtigsten grenzüberschreitenden Abschnitte sowie andere spezifische Vorhaben auf nationalen Abschnitten erfassen, die von zentraler Bedeutung für das Funktionieren des Korridors sind, um fehlende Verbindungen umzusetzen oder größere Engpässe zu beseitigen. Die Auswahl der in die Durchführungsrechtsakte aufzunehmenden Vorhaben beruht auf der mit den Mitgliedstaaten vereinbarten Analyse im ersten Arbeitsplan des Europäischen Koordinators, der gemäß Artikel 54 dieser Verordnung erstellt wurde. Ziel der Durchführungsrechtsakte ist es, eine stimmige Prioritätensetzung für die Infrastruktur- und Investitionsplanung sicherzustellen, indem vorläufige Etappenziele und der voraussichtliche Zeitplan für die Durchführung der ermittelten Vorhaben festgelegt werden. Die Durchführungsrechtsakte werden in enger Zusammenarbeit mit den betreffenden Mitgliedstaaten ausgearbeitet und entweder alle vier Jahre oder auf Antrag dieser Mitgliedstaaten aktualisiert.

Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 61 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

- (2) Unbeschadet des Artikels 8 Absatz 5 dieser Verordnung und vorbehaltlich der Zustimmung der betreffenden Mitgliedstaaten gemäß Artikel 172 Absatz 2 AEUV kann die Kommission Durchführungsrechtsakte zur Durchführung grenzüberschreitender Abschnitte oder zur Umsetzung der horizontalen Prioritäten erlassen. Die Durchführungsrechtsakte werden in enger Zusammenarbeit mit den betreffenden Mitgliedstaaten ausgearbeitet und entweder alle vier Jahre oder auf Antrag dieser Mitgliedstaaten aktualisiert.

Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 61 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

- (3) Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte zur Änderung der in den Absätzen 1 und 2 genannten Durchführungsrechtsakte, um erzielte Fortschritte, etwaige Verzögerungen oder aktualisierte einzelstaatliche Programme zu berücksichtigen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 61 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.
- (4) Bis zur vollständigen Verwirklichung der in diesem Artikel genannten Durchführungsrechtsakte, und soweit in diesen Durchführungsrechtsakten nichts anderes bestimmt ist, übermitteln die betreffenden Mitgliedstaaten der Kommission alle zwei Jahre einen Bericht über die erzielten Fortschritte und machen hierbei insbesondere Angaben zu den Mittelbindungen in ihrem nationalen Haushaltsplan. In dem Bericht kann auf die gemäß Artikel 57 gesammelten Informationen Bezug genommen werden.

## *Artikel 56*

### *Zusammenarbeit mit Nachbarländern, die an den Europäischen Verkehrskorridoren und den horizontalen Prioritäten beteiligt sind*

- (1) Der Europäische Koordinator eines Europäischen Verkehrskorridors oder einer horizontalen Priorität, der bzw. die sich auf Nachbarländer erstreckt, ist berechtigt, mit diesen Ländern zusammenzuarbeiten und sie in die einschlägigen Tätigkeiten des Korridors, wie das Korridorforum oder die Arbeitsgruppen gemäß Artikel 53 Absatz 2 bzw. 4, oder gegebenenfalls in das Beratungsforum der horizontalen Priorität einzubeziehen.
- (2) Der Europäische Koordinator kann auch mit internationalen Organisationen zusammenarbeiten, und zwar bei der Durchführung von Tätigkeiten im Zusammenhang mit den Europäischen Verkehrskorridoren oder horizontalen Prioritäten, die sich auf Nachbarländer, die Mitglieder dieser internationalen Organisationen sind, erstrecken.
- (3) Die Union kann mit den betreffenden Nachbarländern Vereinbarungen auf hoher Ebene schließen, um einen koordinierten und synchronisierten Ansatz bezüglich der Umsetzung der Europäischen Verkehrskorridore und horizontalen Prioritäten zu verwirklichen.

## Kapitel VI

### Gemeinsame Bestimmungen

#### *Artikel 57*

#### *Berichterstattung und Überwachung*

- (1) Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission regelmäßig, umfassend und auf transparente Art und Weise über die Fortschritte bei der Vollendung des Transeuropäischen Verkehrsnetzes durch die Durchführung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse und die hierfür getätigten Investitionen.
- (2) Hierunter fallen auch jährliche technische Daten zu den in Kapitel III festgelegten Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur, es sei denn, diese Informationen wurden bereits auf Ebene des Transeuropäischen Verkehrsnetzes für die Zwecke anderer Anwendungen oder Datenbanken der Union erhoben.
- (3) Die Übermittlung wird mittels des interaktiven geografischen und technischen Informationssystems für das Transeuropäische Verkehrsnetz (TENtec) automatisch gewährleistet. Bis die automatische Datenaustauschfunktion in TENtec voll funktionsfähig ist, ist diese Übermittlung alle zwei Jahre zu gewährleisten.



- (4) Für Investitionen im Zusammenhang mit Vorhaben von gemeinsamem Interesse übermitteln die Mitgliedstaaten alle zwei Jahre Finanzdaten in Form jährlicher aggregierter Daten je Verkehrsträger und Netz (Kernnetz, erweitertes Kernnetz und Gesamtnetz).
- (5) Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte zur Festlegung der Liste der technischen Daten, die gemäß Absatz 2 des vorliegenden Artikels zu übermitteln sind. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 61 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.
- (6) Die Kommission sorgt dafür, dass TENtec öffentlich und leicht zugänglich ist und einen automatischen Datenaustausch mit den einzelstaatlichen Systemen und anderen relevanten Anwendungen und Datenquellen der Union erlaubt. TENtec enthält vorhabenspezifische und aktualisierte Informationen zu den Formen und Beträgen der Kofinanzierung durch die Union sowie zu den Fortschritten bei jedem einzelnen Vorhaben.

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

- (7) Die Kommission und die Mitgliedstaaten unternehmen alle erdenklichen Anstrengungen, um die Qualität, Vollständigkeit und Kohärenz der Daten im TENtec-Informationssystem sicherzustellen. Sie arbeiten zusammen, um einen automatischen Datenaustausch zwischen den einzelstaatlichen Systemen und Datenquellen und TENtec zu ermöglichen.

*Artikel 58*  
*Modernisierung des Netzes*

- (1) Vorbehaltlich der Billigung durch die nach Artikel 172 Absatz 2 AEUV betroffenen Mitgliedstaaten wird der Kommission die Befugnis übertragen, nach Artikel 62 dieser Verordnung delegierte Rechtsakte zur Änderung der Anhänge I und II zu erlassen, um
- a) den Änderungen Rechnung zu tragen, die sich aus den in Artikel 21 Absatz 3 Buchstabe a, Artikel 25 Absatz 4 Buchstaben a und b und Artikel 33 Absatz 2 festgelegten quantitativen Schwellenwerten und den in Artikel 25 Absatz 4 Buchstabe c festgelegten qualitativen Anforderungen ergeben; in dieser Hinsicht
    - i) nimmt die Kommission Binnenhäfen, Seehäfen und Flughäfen in das Gesamtnetz auf, deren Verkehrsaufkommen im Durchschnitt der vorangegangenen drei Jahre nachweislich den jeweiligen Schwellenwert übersteigt; und
    - ii) schließt die Kommission Seehäfen und Flughäfen aus dem Gesamtnetz aus, wenn deren Verkehrsaufkommen im Durchschnitt der vorangegangenen sechs Jahre nachweislich 85 % des jeweiligen Schwellenwerts unterschreitet, mit Ausnahme von im Gesamtnetz enthaltenen Seehäfen, die die in Artikel 25 Absatz 4 Buchstabe d oder e festgelegten Bedingungen erfüllen, oder wenn der betreffende Mitgliedstaat es beantragt;

- b) Binnenhäfen, Seehäfen und Flughäfen auf Antrag des betreffenden Mitgliedstaats in das Gesamtnetz oder das Kernnetz aufzunehmen, wenn diese Infrastruktur aufgrund ihrer geostrategischen Bedeutung für die Union einen zusätzlichen europäischen Mehrwert erlangt hat und wenn nachgewiesen ist, dass die Anforderungen des einschlägigen Abschnitts von Kapitel III erfüllt sind, oder alternativ, wenn hinreichend begründet ist, dass die einschlägigen Fristen für die Erfüllung dieser Anforderungen eingehalten werden;
- c) städtische Knoten in das Transeuropäische Verkehrsnetz aufzunehmen, wenn sie nachweislich die Anforderungen gemäß Artikel 40 Absatz 2 erfüllen;
- d) städtische Knoten auf Antrag des betreffenden Mitgliedstaats aus dem Transeuropäischen Verkehrsnetz auszuschließen, wenn sie nachweislich die Anforderungen gemäß Artikel 40 Absatz 2 nicht mehr erfüllen;
- e) städtische Knoten, die die Anforderungen gemäß Artikel 40 Absatz 2 erfüllen, auf Antrag des betreffenden Mitgliedstaats in hinreichend begründeten Ausnahmefällen mit Zustimmung der einschlägigen Behörden des betreffenden städtischen Knotens aus dem Transeuropäischen Verkehrsnetz auszuschließen;

- f) die von den Mitgliedstaaten gemäß Artikel 36 Absatz 5 ermittelten Schienen-Straße-Terminals und Terminals an Binnenwasserstraßen in das Transeuropäische Verkehrsnetz aufzunehmen, auf Antrag des betreffenden Mitgliedstaats Schienen-Straße-Terminals aus dem Transeuropäischen Verkehrsnetz auszuschließen oder auf Antrag des betreffenden Mitgliedstaats multimodale Güterterminals gemäß Artikel 36 Absatz 1 Buchstaben a, b und c aus dem Transeuropäischen Verkehrsnetz auszuschließen; oder
- g) auf der Grundlage der von dem betreffenden Mitgliedstaat gemäß Artikel 57 Absatz 1 übermittelten Informationen die Karten der Straßen-, Schienen- und Binnenwasserstraßeninfrastruktur anzupassen, jedoch ausschließlich in dem Maße, wie die Fertigstellung des Netzes vorangeschritten ist; dabei nimmt die Kommission keine Änderungen an der Streckenführung vor, die nicht durch die jeweilige Projektgenehmigungsentscheidung abgedeckt sind.

Die Grundlage für die Anpassungen nach Unterabsatz 1 Buchstabe a sind die neuesten Statistiken, die von Eurostat – oder falls diese Statistiken nicht verfügbar sind, von den nationalen statistischen Ämtern der Mitgliedstaaten – veröffentlicht wurden, während Jahre, die von unvorhergesehenen Ereignissen beeinflusst wurden, die zu einem erheblichen Rückgang der Verkehrsströme führten, ausgeschlossen wurden.

Wenn städtische Knoten auf Antrag des Mitgliedstaats gemäß Unterabsatz 1 Buchstabe d aus dem Transeuropäischen Verkehrsnetz ausgeschlossen werden, muss dem Antrag die Stellungnahme der einschlägigen Behörden des betreffenden städtischen Knotens beigelegt sein.

Die Anpassung gemäß Unterabsatz 1 Buchstabe g kann die Angleichung des Status neuer Bauwerke umfassen, die als gestrichelte Linien auf den Karten in den Anhängen gekennzeichnet sind, einschließlich – vorbehaltlich der Zustimmung der Nachbarländer oder der Mitgliedstaaten – ihrer grenzüberschreitenden Verbindungen. Die Anpassung kann auch vorbehaltlich der Zustimmung der beiden beteiligten Mitgliedstaaten die Modernisierung grenzüberschreitender Abschnitte umfassen.

- (2) Mit dem delegierten Rechtsakt zur Aufnahme eines städtischen Knotens in Anhang II gemäß Absatz 1 Buchstabe c dieses Artikels
- a) werden die in Artikel 41 Absatz 1 Buchstaben b und c festgelegten Fristen um drei Jahre bis zum 31. Dezember 2030 bzw. bis zum 31. Dezember 2033 verlängert; und für städtische Knoten, die nach Ablauf der in Artikel 41 Absatz 1 Buchstabe b oder c festgelegten Fristen in Anhang II aufgenommen werden, werden diese Fristen um drei Jahre nach Inkrafttreten dieses delegierten Rechtsakts verlängert; und
  - b) wird die geltende Frist für die Erfüllung der Anforderungen gemäß Artikel 41 Absatz 1 Buchstabe d um fünf Jahre bis zum 31. Dezember 2045 verlängert; und für städtische Knoten, die nach Ablauf der in Artikel 41 Absatz 1 Buchstabe d festgelegten Frist in Anhang II aufgenommen werden, wird diese Frist um fünf Jahre nach Inkrafttreten dieses delegierten Rechtsakts verlängert.

- (3) Mit dem delegierten Rechtsakt zur Aufnahme eines Schienen-Straße-Terminals in die Anhänge I und II gemäß Absatz 1 Buchstabe f dieses Artikels
- a) werden die in Artikel 38 Absatz 1 Buchstabe c und Artikel 38 Absatz 2 festgelegten Fristen um drei Jahre bis zum 31. Dezember 2033 verlängert; und für Schienen-Straße-Terminals, die nach Ablauf der in Artikel 38 Absatz 1 Buchstabe c und Artikel 38 Absatz 2 festgelegten Fristen in die Anhänge I und II aufgenommen werden, werden diese Fristen um drei Jahre nach Inkrafttreten dieses delegierten Rechtsakts verlängert; und
  - b) wird die in Artikel 38 Absatz 3 festgelegte Frist um fünf Jahre bis zum 31. Dezember 2045 verlängert; und für Schienen-Straße-Terminals, die nach Ablauf der in Artikel 38 Absatz 3 festgelegten Frist in die Anhänge I und II aufgenommen werden, wird diese Frist um fünf Jahre nach Inkrafttreten dieses delegierten Rechtsakts verlängert.
- (4) Vorhaben von gemeinsamem Interesse in Bezug auf Infrastruktur, die durch Erlass eines delegierten Rechtsakts nach Absatz 1 in das Transeuropäische Verkehrsnetz aufgenommen wird, kommen ab dem Datum des Inkrafttretens dieses delegierten Rechtsakts für die Förderung durch die Union im Rahmen der für das Transeuropäische Verkehrsnetz verfügbaren Instrumente in Betracht.

Vorhaben von gemeinsamem Interesse in Bezug auf Infrastruktur, die aus dem Transeuropäischen Verkehrsnetz ausgeschlossen wird, kommen ab dem Tag nicht mehr für eine Förderung in Betracht, an dem der nach Absatz 1 erlassene delegierte Rechtsakt in Kraft tritt. Finanzierungs- oder Finanzhilfebeschlüsse, die von der Kommission vor diesem Zeitpunkt erlassen wurden, bleiben vom Ende der Förderfähigkeit unberührt.

- (5) Vorbehaltlich des Artikels 172 Absatz 2 AEUV wird der Kommission die Befugnis übertragen, zur Aufnahme oder Anpassung der Übersichtskarten über die Verkehrsinfrastrukturnetze von Nachbarländern nach Artikel 62 der vorliegenden Verordnung delegierte Rechtsakte über die Änderung des Anhangs IV zu erlassen. Grundlage dieser delegierten Rechtsakte sind Vereinbarungen auf hoher Ebene über Verkehrsinfrastrukturnetze zwischen der Union und den betreffenden Nachbarländern.

#### *Artikel 59*

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

Gegebenenfalls müssen in der Planungs- und Bauphase eines Vorhabens nationale Verfahren in Bezug auf die Einbindung und Konsultation regionaler und lokaler Behörden sowie der Zivilgesellschaft, die von einem Vorhaben von gemeinsamem Interesse betroffen sind, eingehalten werden. Bei Vorhaben von gemeinsamem Interesse, die in den Geltungsbereich der Richtlinie (EU) 2021/1187 fallen, müssen deren Anforderungen eingehalten werden. Die Kommission fördert den diesbezüglichen Austausch bewährter Verfahren, insbesondere hinsichtlich der Konsultation und Einbindung von besonders schutzbedürftigen Menschen.

## *Artikel 60*

### *Anpassung der nationalen Pläne an die Verkehrspolitik der Union*

- (1) Die Mitgliedstaaten tragen dafür Sorge, dass die nationalen Pläne und Programme, die zum Ausbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes beitragen, mit der Verkehrspolitik der Union sowie den Prioritäten und Fristen in dieser Verordnung übereinstimmen. Ferner tragen sie unter anderem den Prioritäten in den Arbeitsplänen für die jeweiligen Korridore und horizontalen Prioritäten für die betreffenden Mitgliedstaaten und gegebenenfalls den Durchführungsrechtsakten gemäß Artikel 55 Absätze 1 und 2 Rechnung.
- (2) Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission die jeweiligen Entwürfe der nationalen Pläne oder Programme, die zum Ausbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes beitragen, oder Zusammenfassungen davon sowie alle wesentlichen Änderungen daran so bald wie möglich nach der Einleitung einer öffentlichen Konsultation zu diesem Plan oder Programm.

Die Kommission kann eine Stellungnahme zur Übereinstimmung der Entwürfe der nationalen Pläne und Programme mit den Prioritäten in dieser Verordnung und mit den Prioritäten in den Arbeitsplänen der jeweiligen Europäischen Verkehrskorridore und der horizontalen Prioritäten sowie den gemäß Artikel 55 Absätze 1 und 2 erlassenen Durchführungsrechtsakten abgeben. Die Stellungnahme berührt nicht die Gültigkeit der nationalen Pläne und Programme und verhindert nicht ihre Annahme und Anwendung.

Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission ferner die endgültigen nationalen Pläne oder Programme, sobald sie angenommen sind.



*Artikel 61*  
*Ausschussverfahren*

- (1) Die Kommission wird von einem Ausschuss unterstützt. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.
- (2) Für die Zwecke von Artikel 23 Absatz 3 Unterabsatz 2 der vorliegenden Verordnung wird die Kommission von dem nach Artikel 7 der Richtlinie 91/672/EWG des Rates<sup>62</sup> eingesetzten Ausschuss unterstützt.
- (3) 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 Durchführungsrechtsakt nicht und Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 findet Anwendung.

---

<sup>62</sup> Richtlinie 91/672/EWG des Rates vom 16. Dezember 1991 über die gegenseitige Anerkennung der einzelstaatlichen Schifferpatente für den Binnenschiffsgüter- und -personenverkehr (ABl. L 373 vom 31.12.1991, S. 29).

## Artikel 62

### *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 11 Absatz 3 und Artikel 58 Absätze 1 und 5 wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem ... [Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] 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 nach Artikel 11 Absatz 3 und Artikel 58 Absätze 1 und 5 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) Vor dem Erlass eines delegierten Rechtsakts konsultiert die Kommission die von den einzelnen Mitgliedstaaten benannten Sachverständigen im Einklang mit den in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung enthaltenen Grundsätzen.
- (5) Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.
- (6) Ein delegierter Rechtsakt, der nach Artikel 11 Absatz 3 oder Artikel 58 Absätze 1 und 5 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 63*

#### *Überprüfung*

- (1) Bis zum 31. Dezember 2033 überprüft die Kommission soweit geboten nach Konsultation der Mitgliedstaaten und mit Unterstützung der Europäischen Koordinatoren die Verwirklichung des Kernnetzes, wobei sie insbesondere die Einhaltung der Anforderungen in dieser Verordnung bewertet.

Die Überprüfung berücksichtigt die von den Europäischen Koordinatoren erstellten jährlichen Sachstandsberichte und die Arbeitspläne nach Artikel 52 Absatz 5 Buchstabe e bzw. Artikel 54 Absatz 1 sowie die in Artikel 60 Absatz 1 genannten nationalen Pläne und Programme.

- (2) Bis zum 31. Dezember 2033 überprüft die Kommission soweit geboten nach Konsultation der Mitgliedstaaten und mit Unterstützung der Europäischen Koordinatoren die Verwirklichung des erweiterten Kernnetzes und des Gesamtnetzes; dabei bewertet sie
- a) die Einhaltung dieser Verordnung;
  - b) die Fortschritte bei der Durchführung dieser Verordnung, einschließlich etwaiger Verzögerungen;
  - c) die Veränderungen der Personen- und Güterverkehrsströme;
  - d) die Entwicklungen bei den Investitionen in die einzelstaatliche Verkehrsinfrastruktur; und
  - e) den Bedarf an Änderungen dieser Verordnung.

Bei dieser Evaluierung werden außerdem die Auswirkungen der sich weiterentwickelnden Verkehrsmuster und der einschlägigen Entwicklungen bei den Plänen für Infrastrukturinvestitionen berücksichtigt.

- (3) Bei der Durchführung dieser Überprüfung bewertet die Kommission, ob davon auszugehen ist, dass das in dieser Verordnung vorgesehene erweiterte Kernnetz und Gesamtnetz den Kapiteln II, III und IV bis zum 31. Dezember 2040 bzw. bis zum 31. Dezember 2050 entsprechen werden, wobei sie der wirtschaftlichen Lage und der Haushaltslage in der Union und in den einzelnen Mitgliedstaaten Rechnung trägt. Die Kommission bewertet nach Konsultation mit den Mitgliedstaaten, ob das erweiterte Kernnetz und das Gesamtnetz in Anbetracht der Entwicklungen bei den Verkehrsströmen und der einzelstaatlichen Investitionsplanung geändert werden sollten.

#### *Artikel 64*

##### *Verzögerte Fertigstellung des Kernnetzes, des erweiterten Kernnetzes und des Gesamtnetzes*

- (1) Falls sich der Beginn oder die Fertigstellung der Arbeiten am Kernnetz, am erweiterten Kernnetz und am Gesamtnetz gegenüber dem in den Durchführungsrechtsakten gemäß Artikel 55 festgelegten ursprünglichen voraussichtlichen Zeitplan beträchtlich verzögert, kann die Kommission den betreffenden Mitgliedstaat bzw. die betreffenden Mitgliedstaaten auffordern, die Gründe für diese Verzögerung anzugeben. Der Mitgliedstaat bzw. die Mitgliedstaaten liefert bzw. liefern diese Begründung innerhalb von drei Monaten nach der Aufforderung. Auf der Grundlage der erhaltenen Antwort konsultiert die Kommission den betreffenden Mitgliedstaat bzw. die betreffenden Mitgliedstaaten, um das Problem, das zu der Verzögerung geführt hat, zu lösen.
- (2) Ist von der Verzögerung ein Abschnitt eines Europäischen Verkehrskorridors betroffen, so wird der Europäische Koordinator im Hinblick auf die Unterstützung der Mitgliedstaaten bei der Lösung des Problems eingebunden.

- (3) Unbeschadet des Verfahrens nach Artikel 258 AEUV und des Artikels 8 Absatz 5 der vorliegenden Verordnung kann die Kommission nach Abwägung der von den beteiligten Mitgliedstaaten gemäß Absatz 1 des vorliegenden Artikels vorgelegten Gründe, falls die beträchtliche Verzögerung bei Beginn oder Fertigstellung der Arbeiten am Kernnetz, am erweiterten Netz oder am Gesamtnetz dem Mitgliedstaat oder den Mitgliedstaaten anzulasten ist, ohne dass eine angemessene Rechtfertigung hierfür vorliegt, den betreffenden Mitgliedstaaten Empfehlungen im Hinblick auf die Beseitigung dieser Verzögerung und die Vermeidung oder Verringerung weiterer Verzögerungen geben.

#### *Artikel 65*

##### *Ausnahmen*

Die Bestimmungen über Eisenbahnnetze und insbesondere jegliche Anforderung, Flughäfen und Häfen an Eisenbahnnetze anzubinden, sowie die Bestimmungen in Bezug auf multimodale Güterterminals gelten nicht für Zypern, Malta, Inseln und Gebiete in äußerster Randlage, solange in ihrem Staatsgebiet kein Eisenbahnsystem besteht. Die Bestimmungen über sichere und gesicherte Parkflächen gelten nicht für Zypern, Malta, Inseln und Gebiete in äußerster Randlage.

Die Bestimmungen über die europäische Regelspurweite von 1 435 mm in Artikel 17 gelten nicht für Irland, Inseln und Gebiete in äußerster Randlage.

*Artikel 66*  
*Änderung der Verordnung (EU) 2021/1153*

Der Anhang der Verordnung (EU) 2021/1153 wird gemäß Anhang VI dieser Verordnung geändert.

*Artikel 67*  
*Änderung der Verordnung (EU) Nr. 913/2010*

Die Verordnung (EU) Nr. 913/2010 wird wie folgt geändert:

1. Artikel 1 erhält folgende Fassung:

*„Artikel 1*

*Gegenstand und Anwendungsbereich*

- (1) In dieser Verordnung werden Vorschriften für die Organisation, die Leitung und das Management grenzübergreifender Güterverkehrskorridore für einen wettbewerbsfähigen Schienengüterverkehr festgelegt mit dem Ziel, ein europäisches Schienennetz für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr zu schaffen. Es werden Vorschriften für die Organisation, das Management und die indikative Investitionsplanung von Güterverkehrskorridoren festgelegt.
- (2) Diese Verordnung gilt für die Leitung, das Management und die Nutzung der in Güterverkehrskorridoren befindlichen Schieneninfrastruktur und lässt die Zuständigkeiten der Mitgliedstaaten für die Planung und Finanzierung von Schieneninfrastruktur unberührt.“

2. Artikel 2 erhält folgende Fassung:

*„Artikel 2*

*Begriffsbestimmungen*

- (1) Für die Zwecke dieser Verordnung gelten die Begriffsbestimmungen des Artikels 3 der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums\*.
- (2) Neben den in Absatz 1 genannten Begriffsbestimmungen bezeichnet der Ausdruck
  - a) ‚Güterverkehrskorridor‘ die Güterverkehrsstrecken des Europäischen Verkehrskorridors gemäß Artikel 11 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2024/...<sup>+</sup> des Europäischen Parlaments und des Rates vom ... über Leitlinien der Union für den Aufbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes\*\* und von Anhang III jener Verordnung, einschließlich der Eisenbahninfrastruktur und der dazugehörigen Ausrüstungen und Eisenbahndienstleistungen gemäß der Richtlinie 2012/34/EU;
  - b) ‚Durchführungsplan‘ das Dokument, in dem die Mittel, die Strategie und die Maßnahmen dargelegt sind, die die Beteiligten anzuwenden beabsichtigen und die für die Organisation und das Management des Güterverkehrskorridors notwendig und ausreichend sind;

---

<sup>+</sup> ABl.: Bitte die Nummer und das Datum der Verordnung in Dokument PE-CONS .../... (2021/0420(COD)) einfügen.



- c) ‚Terminal‘ eine am Güterverkehrskorridor gelegene Anlage, die für das Be- oder Entladen von Güterzügen und die Integration von Schienengüterverkehrsdiensten, Straßen-, See-, Binnenschiffs- und Luftverkehrsdiensten, oder für die Bildung von Güterzügen beziehungsweise die Änderung ihrer Zusammensetzung eigens eingerichtet wurde und in der erforderlichenfalls die Grenzabfertigung an den Grenzen zu europäischen Drittländern erfolgt;
- d) ‚Europäischer Koordinator‘ den in Artikel 52 der Verordnung (EU) .../...<sup>+</sup> genannten Koordinator.

---

\* ABl. L 343 vom 14.12.2012, S. 32.

\*\* ABl. L ...“

3. Die Überschrift des Kapitels II erhält folgende Fassung:

**„ORGANISATION UND LEITUNG DER GÜTERVERKEHRSKORRIDORE“**

---

<sup>+</sup> ABl.: Bitte die Nummer der Verordnung in Dokument PE-CONS .../... (2021/0420(COD)) einfügen.

4. Artikel 3 erhält folgende Fassung:

*„Artikel 3*

*Organisation und Leitung der Güterverkehrskorridore*

- (1) Ab dem ... [Tag des Inkrafttretens dieser Änderungsverordnung] oder im Falle einer Änderung der Streckenführung eines Europäischen Verkehrskorridors nach Artikel 11 Absatz 3 der Verordnung (EU) 2024/...++ passen die für den Güterverkehrskorridor, der Teil dieses Europäischen Verkehrskorridors ist, zuständigen Mitgliedstaaten und Infrastrukturbetreiber die Leitung des Güterverkehrskorridors innerhalb von 18 Monaten ab dem Datum dieser Änderung an. In hinreichend begründeten Fällen kann diese Frist nach Zustimmung der Kommission auf 24 Monate verlängert werden. Der Exekutivrat und der Verwaltungsrat des Güterverkehrskorridors erlassen die erforderlichen Maßnahmen, um die Organisation und das Management des Güterverkehrskorridors gemäß den Artikeln 9 bis 19 dieser Verordnung an die neue geografische Streckenführung anzupassen.
- (2) Der Exekutivrat eines Güterverkehrskorridors kann beschließen, sich mit Management-, Betriebs- und Interoperabilitätsaspekten der grenzüberschreitenden Schienenpersonenverkehrsdienste in diesem Korridor zu befassen. Die Artikel 11 und 14 gelten nicht für diese Dienste.“

5. Die Artikel 4 bis 7 werden gestrichen.

6. Artikel 8 wird wie folgt geändert:

a) Die Absätze 1 und 2 erhalten folgende Fassung:

„(1) Die betreffenden Mitgliedstaaten richten für jeden Güterverkehrskorridor einen Exekutivrat ein, dessen Aufgabe es ist, die allgemeinen Ziele des Güterverkehrskorridors festzulegen und die in Absatz 7 des vorliegenden Artikels sowie in den Artikeln 9 und 11, Artikel 14 Absatz 1 und Artikel 22 ausdrücklich genannten Maßnahmen zu ergreifen und zu überwachen. Der Exekutivrat setzt sich aus Vertretern der Behörden der betreffenden Mitgliedstaaten zusammen. Der Exekutivrat überprüft regelmäßig die Übereinstimmung der allgemeinen Ziele mit den vom Verwaltungsrat im Einklang mit Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe c definierten Zielen.

(2) Die betreffenden Betreiber der Infrastruktur und gegebenenfalls die betreffenden Zuweisungsstellen im Sinne des Artikels 7 Absatz 2 der Richtlinie 2012/34/EU richten für jeden Güterverkehrskorridor einen Verwaltungsrat ein, dessen Aufgabe es ist, die in den Absätzen 5, 7, 8 und 9 des vorliegenden Artikels sowie in den Artikeln 9 bis 12, Artikel 13 Absatz 1, Artikel 14 Absätze 2, 6 und 8, Artikel 16 Absatz 1, Artikel 17 Absatz 1, Artikel 18 und 19 der vorliegenden Verordnung ausdrücklich vorgesehenen Maßnahmen zu ergreifen. Der Verwaltungsrat setzt sich aus Vertretern der Betreiber der Infrastruktur zusammen.“

- b) Die folgenden Absätze werden eingefügt:

„(2a) Ein Mitgliedstaat, der vor dem ... [Datum des Inkrafttretens dieser Änderungsverordnung] von Artikel 5 Absatz 4 Gebrauch gemacht hat, kann beschließen, dass sich ein in seinem Hoheitsgebiet für die Eisenbahninfrastruktur verantwortlicher Infrastrukturbetreiber während eines Zeitraums von höchstens zehn Jahren ab dem ... [Datum des Inkrafttretens dieser Änderungsverordnung] nicht an dem gemäß Absatz 2 dieses Artikels eingerichteten Verwaltungsrat beteiligt. Der betreffende Mitgliedstaat teilt der Kommission und den anderen an dem betreffenden Güterverkehrskorridor beteiligten Mitgliedstaaten unverzüglich seine Entscheidung mit.

Der betreffende Mitgliedstaat und der betreffende Infrastrukturbetreiber arbeiten in diesem Fall mit dem Verwaltungsrat zusammen, wenn dies erforderlich ist, damit der Verwaltungsrat seine Aufgaben wahrnehmen kann.

Ein Mitgliedstaat, der Unterabsatz 1 dieses Absatzes in Anspruch nimmt, kann anschließend während des genannten Zehnjahreszeitraums jederzeit beschließen, dass sich ein Infrastrukturbetreiber, der in seinem Hoheitsgebiet für die Eisenbahninfrastruktur verantwortlich ist, an dem gemäß Absatz 2 dieses Artikels eingerichteten Verwaltungsrat beteiligt. Der betreffende Mitgliedstaat teilt der Kommission und den anderen an dem betreffenden Güterverkehrskorridor beteiligten Mitgliedstaaten unverzüglich seine Entscheidung mit.

(2b) Irland kann beschließen, dass sich die Vertreter seiner Behörden und ein Infrastrukturbetreiber, der in seinem Hoheitsgebiet für die Eisenbahninfrastruktur verantwortlich ist, nicht an dem gemäß Absatz 1 eingerichteten Exekutivrat oder dem gemäß Absatz 2 eingerichteten Verwaltungsrat oder an keinem davon beteiligt. Irland teilt der Kommission und den anderen an dem betreffenden Güterverkehrskorridor beteiligten Mitgliedstaaten unverzüglich seine Entscheidung mit.

Die Behörden und der betreffende bzw. die betreffenden Infrastrukturbetreiber arbeiten in diesem Fall mit dem Exekutivrat und dem Verwaltungsrat zusammen, wenn dies erforderlich ist, damit diese Gremien ihre Aufgaben wahrnehmen können.

Irland kann anschließend jederzeit beschließen, dass sich die Vertreter seiner Behörden und der bzw. die Infrastrukturbetreiber, die in seinem Hoheitsgebiet für die Eisenbahninfrastruktur verantwortlich sind, an dem gemäß Absatz 1 eingerichteten Exekutivrat, dem gemäß Absatz 2 eingerichteten Verwaltungsrat oder an beidem beteiligen. Irland teilt der Kommission und den anderen an dem betreffenden Güterverkehrskorridor beteiligten Mitgliedstaaten unverzüglich seine Entscheidung mit.“

c) Die Absätze 4 bis 8 erhalten folgende Fassung:

- „(4) Der Exekutivrat fasst seine Beschlüsse in gegenseitigem Einvernehmen der Vertreter der Behörden der betreffenden, im Exekutivrat vertretenen Mitgliedstaaten.
- (5) Der Verwaltungsrat fasst seine Beschlüsse, einschließlich der Beschlüsse über seine Rechtsstellung, den Aufbau seiner organisatorischen Struktur, seine Mittel und sein Personal, in gegenseitigem Einvernehmen der betreffenden, im Verwaltungsrat vertretenen Infrastrukturbetreiber. Der Verwaltungsrat kann eine eigenständige juristische Person sein. Er kann die Form einer europäischen wirtschaftlichen Interessenvereinigung im Sinne der Verordnung (EWG) Nr. 2137/85 des Rates vom 25. Juli 1985 über die Schaffung einer europäischen wirtschaftlichen Interessenvereinigung (EWIV)\* haben.
- (6) Die Aufgaben des Exekutivrates und des Verwaltungsrates lassen die Unabhängigkeit der Betreiber der Infrastruktur im Sinne des Artikels 4 Absatz 2 der Richtlinie 2012/34/EU unberührt.

- (7) Der Verwaltungsrat setzt eine beratende Gruppe ein, die sich aus Betreibern und Eigentümern der Terminals des Güterverkehrskorridors, gegebenenfalls einschließlich der See- und Binnenhäfen, zusammensetzt. Die beratende Gruppe kann zu jedem Vorschlag des Verwaltungsrates, der unmittelbare Auswirkungen auf Investitionen und auf den Betrieb von Terminals hat, Stellung nehmen. Sie kann auch von sich aus Stellungnahmen abgeben. Der Verwaltungsrat berücksichtigt jede dieser Stellungnahmen. Bei Meinungsverschiedenheiten zwischen dem Verwaltungsrat und der beratenden Gruppe kann sich letztere an den Exekutivrat wenden. Der Exekutivrat unterrichtet den betreffenden europäischen Koordinator, agiert als Vermittler und gibt zu gegebener Zeit eine Stellungnahme zu der Angelegenheit ab. Der betreffende europäische Koordinator kann zu gegebener Zeit ebenfalls eine Stellungnahme zu der Angelegenheit abgeben. Die endgültige Entscheidung obliegt jedoch dem Verwaltungsrat.

- (8) Der Verwaltungsrat setzt eine weitere beratende Gruppe ein, die sich aus Eisenbahnunternehmen zusammensetzt, die den Güterkorridor nutzen möchten. Diese beratende Gruppe kann zu jedem Vorschlag des Verwaltungsrates, der Auswirkungen auf diese Unternehmen hat, Stellung nehmen. Sie kann auch von sich aus Stellungnahmen abgeben. Der Verwaltungsrat berücksichtigt jede dieser Stellungnahmen. Bei Meinungsverschiedenheiten zwischen dem Verwaltungsrat und der beratenden Gruppe kann sich letztere an den Exekutivrat wenden. Der Exekutivrat unterrichtet den europäischen Koordinator und die in Artikel 55 der Richtlinie 2012/34/EU genannten Regulierungsstellen des betreffenden Güterverkehrskorridors. Der Exekutivrat agiert als Vermittler und gibt zu gegebener Zeit eine Stellungnahme zu der Angelegenheit ab. Der betreffende europäische Koordinator kann zu gegebener Zeit ebenfalls eine Stellungnahme zu der Angelegenheit abgeben. Die endgültige Entscheidung obliegt jedoch dem Verwaltungsrat.

---

\* ABl. L 199 vom 31.7.1985, S. 1.“



d) Folgender Absatz wird angefügt:

„(10) Der Exekutivrat und der Verwaltungsrat arbeiten mit dem betreffenden Europäischen Koordinator für den Güterverkehrskorridor zusammen, um die Entwicklung des Schienengüterverkehrs entlang des Korridors zu unterstützen.“

7. Artikel 9 erhält folgende Fassung:

*„Artikel 9*

*Maßnahmen zum Ausbau des Güterverkehrskorridors*

(1) Der Verwaltungsrat erstellt spätestens sechs Monate vor Inbetriebnahme des Güterverkehrskorridors einen Durchführungsplan. Der Verwaltungsrat konsultiert die in Artikel 8 Absätze 7 und 8 genannten beratenden Gruppen zum Entwurf des Durchführungsplans. Der Verwaltungsrat übermittelt den Durchführungsplan dem Exekutivrat zur Genehmigung.

Dieser Plan umfasst

- a) eine Beschreibung der Merkmale des Güterverkehrskorridors, einschließlich der Engpässe, und das Programm der zur Verbesserung seiner Organisation und seines Managements erforderlichen Maßnahmen;
- b) die wesentlichen Bestandteile der Studie nach Absatz 3;

- c) die Ziele für den Güterverkehrskorridor, insbesondere in Bezug auf die Leistungsfähigkeit des Güterverkehrskorridors im Sinne von Dienstleistungsqualität und Kapazität des Güterverkehrskorridors nach Artikel 19 der vorliegenden Verordnung, und gegebenenfalls die quantitativen oder qualitativen Vorgaben für diese Ziele. Die Ziele und Vorgaben tragen den in Artikel 19 der Verordnung (EU) .../...<sup>+</sup> festgelegten Prioritäten Rechnung;
- d) die Maßnahmen zur Umsetzung der Artikel 12 bis 19 und die Maßnahmen zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit des Güterverkehrskorridors, basierend auf den Ergebnissen der in Artikel 19 Absatz 3 genannten Bewertung im Hinblick auf die Verwirklichung der in Buchstabe c des vorliegenden Absatzes genannten Ziele und Vorgaben;
- e) die Auffassungen und Bewertung der beratenden Gruppen, auf die in Artikel 8 Absätze 7 und 8 im Hinblick auf den Ausbau des Korridors Bezug genommen wird;
- f) eine Zusammenfassung der Zusammenarbeit und der Ergebnisse der Konsultation, auf die in Artikel 11 Bezug genommen wird, einschließlich der in Artikel 8 Absätze 7 und 8 genannten Stellungnahmen der beratenden Gruppen sowie eine Zusammenfassung der Antworten sonstiger Beteiligter.

---

<sup>+</sup> ABl.: Bitte die Nummer der Verordnung in Dokument PE-CONS .../... (2021/0420(COD)) einfügen.

Der Verwaltungsrat berücksichtigt bei der Erstellung des Durchführungsplans die Ziele und Maßnahmen im in Artikel 54 der Verordnung (EU) .../...<sup>+</sup> genannten Arbeitsplan des Europäischen Koordinators. Der Durchführungsplan enthält einen Bezug zu den Elementen des Arbeitsplans, die für den Schienengüterverkehr entlang des Korridors relevant sind.

Der Verwaltungsrat überprüft regelmäßig die Ziele in Buchstabe c dieses Absatzes und die Maßnahmen in Buchstabe d dieses Absatzes und passt sie an, basierend auf der in Artikel 19 Absatz 3 genannten Bewertung nach Konsultation der in Artikel 8 Absätze 7 und 8 genannten beratenden Gruppen und des Europäischen Koordinators.

- (2) Der Verwaltungsrat überprüft den Durchführungsplan regelmäßig, mindestens alle vier Jahre, und berücksichtigt dabei die Fortschritte bei der Umsetzung des Plans, den Schienengüterverkehrsmarkt in dem Güterverkehrskorridor und das anhand der Ziele nach Absatz 1 Buchstabe c ermittelte Leistungsniveau.
- (3) Der Verwaltungsrat führt eine Verkehrsmarktstudie zu den beobachteten und erwarteten Änderungen des Verkehrs in dem Güterverkehrskorridor durch, die sich auf die verschiedenen Verkehrsarten, sowohl im Hinblick auf den Güter- als auch auf den Personenverkehr erstreckt, und aktualisiert diese Studie regelmäßig. In dieser Studie werden auch gegebenenfalls die sozioökonomischen Kosten und die Vorteile, die mit der Entwicklung des Güterverkehrskorridors einhergehen, überprüft.

---

<sup>+</sup> ABl.: Bitte die Nummer der Verordnung in Dokument PE-CONS .../... (2021/0420(COD)) einfügen.

- (4) Der Durchführungsplan berücksichtigt den Ausbau von Terminals, einschließlich der Markt- und vorausschauenden Analyse von multimodalen Güterterminals sowie die in Artikel 36 Absätze 3 und 4 der Verordnung (EU) .../...<sup>+</sup> genannten Aktionspläne der Mitgliedstaaten für den betreffenden Güterverkehrskorridor.
- (5) Der Verwaltungsrat ergreift erforderlichenfalls Maßnahmen, um in Bezug auf den Durchführungsplan mit den regionalen oder lokalen Behörden oder beiden zusammenzuarbeiten.“

8. Artikel 11 erhält folgende Fassung:

*„Artikel 11*

*Investitionsplanung*

- (1) Der Exekutivrat und der Verwaltungsrat eines Güterverkehrskorridors arbeiten mit dem betreffenden Europäischen Koordinator des betreffenden Güterverkehrskorridors in Bezug auf die Infrastrukturen und den sich aus dem Schienengüterverkehr ergebenden Investitionsbedarf zusammen, um die Erstellung des in Artikel 54 der Verordnung (EU) .../...<sup>+</sup> genannten Arbeitsplans zu unterstützen.
- (2) Der Verwaltungsrat konsultiert die in Artikel 8 Absätze 7 und 8 genannten beratenden Gruppen im Hinblick auf den Ausbau der Infrastruktur und den Investitionsbedarf. Die Konsultation basiert auf einer angemessenen, aktuellen Dokumentation der Infrastrukturplanung auf Ebene des Korridors und auf einzelstaatlicher Ebene. Die Stellungnahmen der beratenden Gruppen zu Investitionen sind hinreichend zu begründen. Der Exekutivrat sorgt für eine angemessene Koordinierung zwischen diesen Konsultationstätigkeiten und dem Koordinierungsmechanismus auf einzelstaatlicher Ebene, wie in Artikel 7e der Richtlinie 2012/34/EU dargelegt.

---

<sup>+</sup> ABl.: Bitte die Nummer der Verordnung in Dokument PE-CONS .../... (2021/0420(COD)) einfügen.

- (3) Die Zusammenarbeit und die Konsultation umfassen insbesondere
- a) den für die Infrastruktur- und Investitionsplanung relevanten Kapazitätsbedarf des Schienengüterverkehrs, insbesondere für Güterzüge mit einer Länge von mindestens 740 m, unter Berücksichtigung des Kapazitätsbedarfs nach Artikel 14 Absatz 2 der vorliegenden Verordnung und für jede nach Artikel 47 der Richtlinie 2012/34/EU als überlastet erklärte Infrastruktur;
  - b) die für den Schienengüterverkehr relevanten Infrastrukturanforderungen des Transeuropäischen Verkehrsnetzes, wie in den Kapiteln II und III der Verordnung (EU) .../...<sup>+</sup> dargelegt;
  - c) den Bedarf an gezielten Investitionen für die Beseitigung lokaler Engpässe, Verbesserungen von Knoten und Schienenzugangsstrecken oder die technische Ausstattung zur Verbesserung der betrieblichen Leistungsfähigkeit.“

9. In Artikel 13 erhalten die Absätze 3 und 4 folgende Fassung:

„(3) Die einzige Anlaufstelle fasst einen Beschluss in Bezug auf Anträge auf vorab vereinbarte Zugtrassen gemäß Artikel 14 Absatz 3 und auf Kapazitätsreserven gemäß Artikel 14 Absatz 5. Sie weist die Trassen in Einklang mit den Vorschriften über die Zuteilung von Kapazitäten gemäß der Richtlinie 2012/34/EU zu. Sie unterrichtet die zuständigen Betreiber der Infrastruktur umgehend über diese Anträge und den gefassten Beschluss.

---

<sup>+</sup> ABl.: Bitte die Nummer der Verordnung in Dokument PE-CONS .../... (2021/0420(COD)) einfügen.

- (4) Für jeden Antrag auf Infrastrukturkapazität, der nicht gemäß Absatz 3 bewilligt werden kann, übermittelt die einzige Anlaufstelle den Antrag auf Infrastrukturkapazität unverzüglich an die zuständigen Betreiber der Infrastruktur und gegebenenfalls an die betreffenden Zuweisungsstellen im Sinne des Artikels 7 Absatz 2 der Richtlinie 2012/34/EU, die über den Antrag in Einklang mit Artikel 38 und mit Kapitel IV Abschnitt 3 der genannten Richtlinie befinden, und teilt diese Entscheidung der einzigen Anlaufstelle zur weiteren Bearbeitung mit.“

10. Artikel 14 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Der Exekutivrat legt die Rahmenregelung für die Zuweisung von Fahrwegkapazität im Güterverkehrskorridor gemäß Artikel 39 der Richtlinie 2012/34/EU fest.“

b) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Auf der Grundlage der Bewertung nach Absatz 2 des vorliegenden Artikels werden durch die Betreiber der Infrastruktur des Güterverkehrskorridors im Voraus vereinbarte grenzüberschreitende Zugtrassen für Güterzüge nach dem Verfahren gemäß Artikel 10 der Richtlinie 2012/34/EU gemeinsam festgelegt und organisiert, wobei der Kapazitätsbedarf anderer Verkehrsarten – einschließlich des Personenverkehrs – anzuerkennen ist. Sie erleichtern die Reisezeiten, die Häufigkeit, die Abfahrtzeiten und die Ziele und Strecken, die für Güterverkehrsleistungen geeignet sind, mit dem Ziel, die Beförderung von Gütern durch Güterzüge in dem Güterverkehrskorridor zu fördern. Diese vorab vereinbarten Zugtrassen sind spätestens drei Monate vor Ablauf der in Anhang VII der Richtlinie 2012/34/EU genannten Frist für den Eingang von Anträgen auf Zuweisung von Fahrwegkapazität bekanntzugeben. Die Betreiber der Infrastruktur mehrerer Güterverkehrskorridore können sich erforderlichenfalls im Hinblick auf vorab vereinbarte grenzüberschreitende Zugtrassen, die Kapazitäten in den betreffenden Güterverkehrskorridoren bieten, untereinander abstimmen.“

c) Absatz 5 erhält folgende Fassung:

„(5) Falls dies durch den Bedarf auf dem Markt und aufgrund der Bewertung gemäß Absatz 2 dieses Artikels gerechtfertigt ist, legen die Betreiber der Infrastruktur gemeinsam die Kapazitätsreserven für in den Güterverkehrskorridoren verkehrende internationale Güterzüge fest, respektieren dabei den Kapazitätsbedarf anderer Verkehrsarten – einschließlich des Personenverkehrs – und halten diese Reserven innerhalb ihres endgültigen Netzfahrplans zur Verfügung, um auf Ad-hoc-Anträge auf Zuweisung von Fahrwegkapazität gemäß Artikel 48 der Richtlinie 2012/34/EU schnell und angemessen reagieren zu können. Die Reservierung dieser Kapazitäten ist bis zu dem vom Verwaltungsrat festgelegten Zeitpunkt vor dem fahrplanmäßigen Termin aufrechtzuerhalten. Diese Frist beträgt höchstens 60 Tage.“

d) Absatz 8 erhält folgende Fassung:

„(8) Außer in Fällen höherer Gewalt, einschließlich dringender und unvorhersehbarer sicherheitsrelevanter Arbeiten, können für den erleichterten Güterverkehr gemäß diesem Artikel zugewiesene Zugtrassen weniger als zwei Monate vor dem fahrplanmäßigen Termin nicht ohne Einwilligung des betreffenden Antragstellers storniert werden. In einem solchen Fall bemüht sich der betreffende Betreiber der Infrastruktur, dem Antragsteller eine Zugtrasse von gleichwertiger Qualität und Zuverlässigkeit vorzuschlagen, die der Antragsteller annehmen oder ablehnen kann. Etwaige Rechte des Antragstellers gemäß einer Vereinbarung nach Artikel 44 Absatz 1 der Richtlinie 2012/34/EU bleiben von dieser Vorschrift unberührt. In jedem Fall kann der Antragsteller die Regulierungsstelle gemäß Artikel 20 der vorliegenden Verordnung mit der Angelegenheit befassen.“



e) Absatz 10 erhält folgende Fassung:

„(10) Die Bezugnahmen auf Betreiber der Infrastruktur in den Absätzen 4 und 9 dieses Artikels schließen gegebenenfalls Zuweisungsstellen im Sinne des Artikels 7 Absatz 2 der Richtlinie 2012/34/EU ein.“

11. Artikel 15 erhält folgende Fassung:

*„Artikel 15*

*Zugelassene Antragsteller*

Abweichend von Artikel 41 Absatz 1 der Richtlinie 2012/34/EU können auch Antragsteller, die keine Eisenbahnunternehmen oder internationale Gruppierungen von Eisenbahnunternehmen sind, wie zum Beispiel Verlader, Spediteure und Betreiber von kombinierten Verkehrsdiensten, im Voraus vereinbarte grenzüberschreitende Zugtrassen für Güterzüge gemäß Artikel 14 Absatz 3 und Kapazitätsreserven gemäß Artikel 14 Absatz 5 beantragen. Um eine solche Zugtrasse für den Güterverkehr im Güterverkehrskorridor zu nutzen, berufen die Antragsteller ein Eisenbahnunternehmen, eine Vereinbarung mit dem Betreiber der Infrastruktur gemäß Artikel 28 der Richtlinie 2012/34/EU abzuschließen.“

12. Artikel 17 Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Jeder betroffene Betreiber der Infrastruktur erstellt im Einklang mit den in Absatz 1 des vorliegenden Artikels genannten gemeinsamen Zielen oder Leitlinien oder beidem Vorrangregeln für das Management im Hinblick auf die verschiedenen Verkehrsarten in dem Teil der Güterverkehrskorridore, für den er zuständig ist. Diese Vorrangregeln werden in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen nach Artikel 27 der Richtlinie 2012/34/EU bekanntgegeben.“

13. Artikel 18 Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„a) sämtliche Informationen der gemäß Artikel 27 der Richtlinie 2012/34/EU erstellten nationalen Schienennetz-Nutzungsbedingungen, die den Güterverkehrskorridor betreffen;“

14. Artikel 19 erhält folgende Fassung:

*„Artikel 19*

*Dienstleistungsqualität im Güterverkehrskorridor*

- (1) Der Verwaltungsrat des Güterverkehrskorridors fördert die Kompatibilität der für den Korridor geltenden leistungsabhängigen Entgeltregelungen nach Artikel 35 der Richtlinie 2012/34/EU.
- (2) Der Verwaltungsrat kontrolliert die Leistungsfähigkeit der von den Infrastrukturbetreibern für die Antragsteller in Erfüllung ihrer wesentlichen Funktionen erbrachten Dienste, soweit dies in den Anwendungsbereich der Artikel 12 bis 18 gehört, und der Schienengüterverkehrsdienste im Güterverkehrskorridor. Die Leistungsfähigkeit wird qualitativ und quantitativ kontrolliert, gegebenenfalls auf der Basis von Leistungsindikatoren in Bezug auf die Ziele und Vorgaben des Güterverkehrskorridors, wie in Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe c definiert. Der Verwaltungsrat konsultiert die in Artikel 8 Absätze 7 und 8 genannten beratenden Gruppen und den Europäischen Koordinator bezüglich der relevanten Leistungsindikatoren.

- (3) Der Verwaltungsrat bewertet die Ergebnisse der Kontrolle der Leistungsfähigkeit im Hinblick auf die nach Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe c definierten Ziele und Vorgaben und die betrieblichen Prioritäten nach Artikel 19 der Verordnung (EU) .../...<sup>+</sup>.
- (4) Der Verwaltungsrat erstellt und veröffentlicht einen jährlichen Bericht über die Ergebnisse der gemäß diesem Artikel durchgeführten Tätigkeiten. Der Bericht enthält in einem dafür vorgesehenen Abschnitt die Auffassungen der in Artikel 8 Absätze 7 und 8 genannten beratenden Gruppen und deren Bewertung der Leistungsfähigkeit. Der Verwaltungsrat übermittelt den jährlichen Bericht dem Exekutivrat zur Genehmigung.“

15. Artikel 20 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Die in Artikel 55 der Richtlinie 2012/34/EU genannten Regulierungsstellen arbeiten bei der Überwachung des Wettbewerbs im Güterverkehrskorridor zusammen. Sie gewährleisten insbesondere den diskriminierungsfreien Zugang zum Korridor und sind für die Beschwerden im Sinne von Artikel 56 Absatz 1 der genannten Richtlinie zuständig. Sie tauschen untereinander erforderliche Informationen aus, die sie von den Betreibern der Infrastruktur und anderen einschlägigen Beteiligten erhalten haben.“

---

<sup>+</sup> ABl.: Bitte die Nummer der Verordnung in Dokument PE-CONS .../... (2021/0420(COD)) einfügen.

b) Absatz 6 erhält folgende Fassung:

„(6) Etwaige beteiligte Vertreter der Betreiber der Infrastruktur im Sinne von Artikel 40 Absätze 1 und 2 der Richtlinie 2012/34/EU stellen unverzüglich alle Informationen bereit, die zur Bearbeitung der Beschwerde oder zur Durchführung der Untersuchung gemäß Absatz 3 des vorliegenden Artikels erforderlich sind und von der Regulierungsstelle des Mitgliedstaats, in dem der beteiligte Vertreter ansässig ist, angefordert werden. Diese Regulierungsstelle ist befugt, derartige Informationen im Zusammenhang mit der betreffenden internationalen Zugtrasse an die in Absatz 3 des vorliegenden Artikels genannten Regulierungsstellen weiterzuleiten.“

16. Artikel 21 wird gestrichen.

17. Die Artikel 22 und 23 erhalten folgende Fassung:

*„Artikel 22*

*Kontrolle der Umsetzung*

Der in Artikel 8 Absatz 1 dieser Verordnung genannte Exekutivrat legt der Kommission ab dem Zeitpunkt der Einrichtung eines Güterverkehrskorridors alle vier Jahre die Ergebnisse des Durchführungsplans für diesen Korridor vor. Die Kommission prüft diese Ergebnisse und unterrichtet den in Artikel 62 der Richtlinie 2012/34/EU genannten Ausschuss über ihre Prüfung.

## *Artikel 23*

### *Berichterstattung*

Die Anwendung dieser Verordnung wird von der Kommission in regelmäßigen Abständen überprüft. Sie übermittelt dem Europäischen Parlament und dem Rat erstmals bis zum 10. November 2015 und danach alle vier Jahre einen Bericht.“

18. Der Anhang wird gestrichen.

## *Artikel 68*

### *Aufhebung*

Die Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 wird mit Wirkung vom ... [Datum des Inkrafttretens der vorliegenden Verordnung] aufgehoben.

Bezugnahmen auf die aufgehobene Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 gelten als Bezugnahmen auf die vorliegende Verordnung und sind nach Maßgabe der Entsprechungstabelle in Anhang VII zu lesen.

*Artikel 69*  
*Inkrafttreten*

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu Brüssel,

*Im Namen des Europäischen Parlaments*  
*Die Präsidentin*

*Im Namen des Rates*  
*Der Präsident/Die Präsidentin*

## LISTE DER ANHÄNGE

ANHANG I	Karten des Gesamtnetzes, des erweiterten Kernnetzes und des Kernnetzes
ANHANG II	Liste der Knoten des Transeuropäischen Verkehrsnetzes
ANHANG III	Verlauf der Europäischen Verkehrskorridore
ANHANG IV	Indikative Karten des Transeuropäischen Verkehrsnetzes – ausgedehnt auf bestimmte Drittländer
ANHANG V	Leitlinien für die Planung einer nachhaltigen urbanen Mobilität in städtischen Knoten
ANHANG VI	Änderung der Verordnung (EU) 2021/1153
ANHANG VII	Entsprechungstabelle

---