DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2021/1328 DER KOMMISSION

vom 10. August 2021

zur Festlegung der Infrastrukturanforderungen für bestimmte Kategorien von Maßnahmen für Infrastrukturen mit doppeltem Verwendungszweck gemäß der Verordnung (EU) 2021/1153 des Europäischen Parlaments und des Rates

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die 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 ([1]), insbesondere auf Artikel 12 Absatz 2,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Eines der spezifischen Ziele der Fazilität „Connecting Europe“ besteht darin, Teile des transeuropäischen Verkehrsnetzes an eine Doppelnutzung der Verkehrsinfrastruktur („Dual use“) anzupassen, um sowohl die zivile als auch die militärische Mobilität zu verbessern. Maßnahmen oder spezifische Tätigkeiten im Rahmen einer Maßnahme, mit denen neue oder bereits vorhandene und für den militärischen Verkehr geeignete Teile des transeuropäischen Verkehrsnetzes den Anforderungen für eine Doppelnutzung der Verkehrsinfrastruktur angepasst werden sollen, kommen unter bestimmten Bedingungen für eine finanzielle Unterstützung der Union im Rahmen der Verordnung (EU) 2021/1153 in Betracht.

(2) Die für bestimmte Kategorien von Maßnahmen für Dual-use-Infrastrukturen geltenden Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur sollten spezifiziert werden. Die Anforderungen an die Dual-use-Verkehrsinfrastruktur sollten auf den in den aktualisierten militärischen Anforderungen enthaltenen Informationen ([2]) und Lückenanalysen ([3]) beruhen, wobei die Ergebnisse der Konsultationen mit Vertretern europäischer und internationaler Verkehrsverbände berücksichtigt werden sollten.

(3) Die Dual-use-Anforderungen, die im Hinblick auf die im Rahmen der Verordnung (EU) 2021/1153 in Frage kommenden Maßnahmen zu berücksichtigen sind, sollten allgemeine technische Kriterien und Standards für Verkehrsinfrastrukturprojekte darstellen und zur Anpassung des TEN-V-Kern- bzw. Gesamtnetzes mit dem Ziel beitragen, eine Doppelnutzung der Infrastruktur für zivile und verteidigungstechnische Zwecke zu ermöglichen.

(4) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen stehen im Einklang mit der Stellungnahme des mit der Verordnung (EU) 2021/1153 eingesetzten Koordinationsausschusses für die Fazilität „Connecting Europe“ —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur gemäß Artikel 12 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2021/1153 sind im Anhang festgelegt.

Artikel 2

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

([1]) ABl. L 249 vom 14.7.2021, S. 38.

([2]) „Military Requirements for Military Mobility within and beyond the EU“ (Militärische Anforderungen an die militärische Mobilität innerhalb und außerhalb der EU) (ST 11373/19 vom 19.7.2019).

([3]) Gemeinsames Arbeitspapier der Kommissionsdienststellen mit dem Titel „Military requirements and trans-European transport network: gap analysis“ (Militärische Anforderungen und das transeuropäische Verkehrsnetz: eine Lückenanalyse) (SWD(2019) 175 final) sowie „the updated gap analysis between military requirements and trans-European transport network requirements“ (aktualisierte Analyse der Lücken zwischen militärischen Anforderungen und Anforderungen an das transeuropäische Verkehrsnetz) (SWD(2020) 144 final).

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

Brüssel, den 10. August 2021.

Für die Kommission
Die Präsidentin
Ursula VON DER LEYEN

ANHANG

Tabelle 1

Flughäfen und Flugverkehrsmanagement

Nr.	Dual-use-Bedarf	Dual-use-Voraussetzung	Anmerkung
1	Betriebsperioden	Bau oder Ausbau der Infrastruktur, der Anbindung an den multimodalen Verkehr und der notwendigen Ausrüstung für die Funktionsfähigkeit im 24/7-/Tages-/Nacht-/Allwetterbetrieb.	Beinhaltet die Anbindung an das Schienennetz und an Treibstoffleitungen (je nach Treibstoff für Militär- und Zivilflugzeuge).
2	Basisdienstbetrieb 24/7	Fähigkeit für Tagesbetrieb/Nachtbetrieb/Allwetter-betrieb.	
3	Flugverkehrskontrolle	Infrastruktur der Flugverkehrskontrolle mit ausreichender Kapazität für die Abwicklung des Tag- und Nachtflugbetriebs eines Flugfelds.	Gemäß den Vorschriften der ICAO und der EU sowie den CUMA-Leitlinien von Eurocontrol.
4	Luftgestütztes Material (pro Tag)	Infrastrukturkapazität für die Abfertigung: Luftfahrzeuge pro Tag: Mindestens 6 pro Tag. Annahme für Großraumflugzeuge: 4 gleichzeitig nutzbare Parkpositionen auf dem Vorfeld.	
5	Pistenlänge	Mindestanforderung: 3 000 m Empfohlen: 3 500 m In jedem Mitgliedstaat ist festzulegen, wo eine Pistenlänge von 2 800 m ausreichen könnte.	Geeignet für die Kategorie strategischer Lufttransporte sowie für die Luftfahrzeuge der Baureihen A330/A400M/IL76/B747/An225/C5/C17.
6	Pistenbreite	45 m bis 60 m. Von den Mitgliedstaaten ist festzulegen, wo eine Breite von 60 m erforderlich ist.	Geeignet für die Kategorie strategischer Lufttransporte sowie für die Luftfahrzeuge der Baureihen A330/A400M/IL76/B747/An225/C5/C17.
7	Pistenoberfläche	Kann fest oder elastisch sein. In jedem Mitgliedstaat ist festzulegen, wo die 150 m am Ende der Piste fest genug sein müssen, um die Auswirkungen des Strahltriebwerkstroms einzudämmen.	
8	Rollbahn	Breite: 22,5 m, kann fest oder elastisch sein.	
9	Tragfähigkeit des Pistenbelags	Ausreichend für strategische Großraumluftfahrzeuge	Diese Anforderung kann im Einklang mit den Vorschriften der ICAO und der EU erfüllt werden.
10	Länge des Vorfelds	Mindestens 190 m.	
11	Breite des Vorfelds	Mindestens 350 m.	

12	Vorfeldkapazität	66 500 m².	
13	Tragfähigkeits-klassifikationszahl (PCN) des Vorfelds ([1])	Entspricht der Lastwirkungsklassifikationszahl des Luftfahrzeugs (ACN) ([2]), die sich aus der Art des Unterbaus ableitet.	Das ACR ist ein Rating, bei dem mit einer einzigen Zahl die verhältnismäßige Wirkung eines Luftfahrzeugs auf einen Belag ausgedrückt wird, der eine bestimmte Unterbaufestigkeit, angegeben als Belagdicke, aufweist (nach PCR-Messung). Diese Anforderung kann im Einklang mit den Vorschriften der ICAO und der EU erfüllt werden. Das Verhältnis von ACR/PCR stellt eine Aktualisierung der ACN-PCN-Methode dar. Ab November 2024 wird die Methode für die Bewertung und Meldung der Tragfähigkeit des Belags von Flugbetriebsflächen als Verhältnis von Lastwirkungsklassifikations-Rating eines Luftfahrzeugs zu Tragfähigkeitsklassifikations-Rating (ACR/PCR) ausgedrückt und nicht mehr als Verhältnis zwischen der Lastwirkungsklassifikationszahl eines Luftfahrzeugs und der Tragfähigkeitsklassifikationszahl eines Belags (ACN/PCN). Die Methode wurde vom ICAO Airport Design & Operations Panel (ADOP) genehmigt und gilt seit Juli 2020 als das neue „ICAO-Pavement Rating"-System. Für die Anpassung nationaler Dokumentationen und Konstruktionsmerkmale ist ein Übergangszeitraum von 2020 bis 2024 vorgesehen.
14	Pistenausrüstung für Schnee und Eis sowie Enteisungsprodukte	Geschlossene Lagerfläche von 180 m².	
15	Rettung bei Unfällen und Feuer (Kategorie)	Bauwerk aus Stahl oder Mauerwerk mit Lagerraum (mindestens 200 m² mit einem Innenraum von 98 m²) für das Abstellen von Rettungsfahrzeugen, die sowohl bei Unfällen als auch bei Feuer zum Einsatz kommen.	

([1]) Das Tragfähigkeitsklassifikations-Rating (PCR) ersetzt die Tragfähigkeitsklassifikationszahl (Pavement Classification Number, PCN). Die PCN bleibt während einer Übergangsphase bis 2024 gültig.

([2]) Das Lastwirkungsklassifikations-Rating (ACR) ersetzt die Methode zur Ermittlung der Lastwirkungsklassifikationszahl (Aircraft Classification Number, PCN). Die ACN bleibt während der Übergangsphase bis 2024 gültig.

Tabelle 2

Seehäfen

Nr.	Dual-use-Bedarf	Dual-use-Voraussetzung	Anmerkung
1	Betriebszeitraum des Seehafens	Bau oder Ausbau der Infrastruktur für die Anbindung an das multimodale Verkehrsnetz und der notwendigen Ausrüstung für die Funktionsfähigkeit im 24/7-Allwetterbetrieb.	Beinhaltet Eisbrecherkapazität und Ausrüstung zur Schneebeseitigung im Hafen. Nicht einzubeziehen sind Gebäude, Lagereinrichtungen, Kräne, Förderbänder und sonstige Vorrichtungen zur Bewegung von Fracht sowie bewegliches Material wie Lokomotiven. Die Maßnahmen dürfen einem bestimmten Betreiber oder einer bestimmten Gruppe von Betreibern keinen selektiven Vorteil verschaffen und unterliegen dem Gebot der Nichtdiskriminierung.
2	Anzahl an Liegeplätzen	3.	Die Liegeplätze müssen sich in einem in den geografischen Daten für den Militärbedarf ausgewiesenen Hafen befinden. Die Liegeplätze müssen nicht unbedingt nebeneinander liegen.
3	Breite	32 m	Einfahrt zum Seehafen.
4	Zulässiger Schiffstiefgang	Mindestens 12 m bei mittlerem Niedrigwasser.	Einfahrt zum Seehafen.
5	Hafentiefe	Mindestens 12 m, empfohlen 14 m, damit noch 2 m unterm Kiel verbleiben. In jedem Mitgliedstaat ist festzulegen, wo eine Hafentiefe von 12 m ausreichen könnte. 1 m unterm Kiel könnte in Häfen ohne Gezeiteneffekt ausreichend sein.	Einfahrt zum Seehafen.
6	Liegeplatzlänge	Mindestens 310 m und bis zu 340 m je Schiff.	
7	Breite des Hafenliegeplatzes	Mindestens 32 m	Für die Kategorie große/mittlere Schiffe am Liegeplatz.
8	Art des Hafenliegeplatzes	Sollte für folgende Schiffstypen geeignet sein: Schleppkahn, Massengutfrachter, Container-Schiff, Passagierschiff, RoRo-Schiff, Tankschiff.	
9	Liegeplatztiefe	Mindestens 12 m, empfohlen 14 m. In jedem Mitgliedstaat ist festzulegen, wo eine Liegeplatztiefe von 12 m ausreichen könnte.	Erforderlich für große Schiffe und sehr große RoRo-Schiffe.
10	Ladefähigkeiten	2 Schiffe gleichzeitig.	
11	Anzahl Gleise/ Ladestellen	3.	Anzahl der erforderlichen Ladestellen.

Tabelle 3

Eisenbahn

Nr.	Dual-use-Bedarf	Dual-use-Voraussetzung	Anmerkung
1	Betriebszeiten der Ladestelle	Bau oder Ausbau der Infrastruktur für die Anbindung an das multimodale Verkehrsnetz und der notwendigen Ausrüstung für die Funktionsfähigkeit im 24/7-Allwetterbetrieb.	
2	Eisenbahn-Material für die Beförderung von Fahrgästen	Infrastruktur für die Abfertigung von Schienenpersonenwagen (für die Personenbeförderung), einschließlich Doppeldeckern, die für jeweils mindestens 80 Personen ausgelegt sind; Mindestanzahl von Wagen pro Tag: 6 Einheiten.	
3	Bahnhöfe	Bahnsteiginfrastruktur für die Abfertigung von 3 bis 4 Zügen (10 Doppelstockwagen oder gleichwertige Fahrzeuge) pro Bahnhof und Tag (5 000 Personen pro Tag und Bahnhof).	
4	Verladebetrieb	Infrastruktur für die gleichzeitige Abfertigung von mindestens 3 Güterzügen an Terminals.	Per Eisenbahn transportierte Ausrüstung unterliegt einer sorgfältigen Lade- und Fahrtplanung, damit sichergestellt ist, dass den im jeweiligen Mitgliedstaat vorhandenen Spurweiten, Infrastrukturen, Strecken und Tunneln Rechnung getragen wird.
5	Vorhandene Elektrifizierungssysteme	Permanent mit Backup-System unabhängig von der Energiequelle.	Betrifft Backup-Systeme für Bahnhöfe oder multimodale Abfertigungseinrichtungen.
6	Bipolarisation	Ja, für den Zugang.	Bezieht sich auf Sicherheitssysteme und Gleisstromkreise für die Zugerkennung sowie auf den Gleiswechselbetrieb, wenn auf einer mehrgleisigen Strecke die Ladestelle einen solchen Betrieb — sei es Normal- oder Notbetrieb — auf einem oder mehreren Gleisen ermöglicht.
7	Vorhandene Beleuchtung	Fähigkeit zur Rund-um-die-Uhr-Beleuchtung (24/7) in Bahnhöfen und Terminals.	
8	Spurweite	1 435 mm. Ideal für ein europaweit durchgängiges Standard-Eisenbahnnetz und äußerst wünschenswert für die militärische Mobilität. Dort, wo sowohl für den zivilen als auch den militärischen Bereich ein eindeutiger Nutzen besteht, können Spurweiten von 1 520/1 524 mm und 1 668 mm akzeptiert werden.	
9	Lichtraumprofil	Das Lichtraumprofil GC wird als Norm empfohlen. In jedem Mitgliedstaat ist festzulegen, wo ein anderes Lichtraumprofil, das das Profil P400 umfasst und mit den TSI für das Eisenbahnsystem im Einklang steht, ausreichend wäre.	Lichtraumprofil großer Container. Das GC-Profil ist mit der UIC-Norm P400 vereinbar.

10	Maximale Frachthöhe	4,5 m	Der Wert schließt die Sicherheitsmarge ein.
11	Maximale Frachtbreite	3,15 m unter normalen Umständen. Bis zu 3,75 m in Ausnahmefällen, wenn ein eindeutiger ziviler Nutzen besteht und die TSI eingehalten werden.	Für militärische Bewegungen wäre ein Breite von bis zu 4,5 m wünschenswert.
12	Maximale Frachtlänge	18,75 m	
13	Schienenachslast in Tonnen	Mindestens 22,5 t/Radsatz im TEN-V-Kernnetz; 25 t/Achse empfohlen.	Die Anforderung an die Achslast für das TEN-V-Kernschienennetz einschließlich Brücken beträgt mindestens 22,5 t/Radsatz. Anmerkung: Eine Erhöhung der Achslast auf mindestens 25 t/Achse für zivile und militärische Bewegungen könnte von Vorteil sein. Derzeit bewegen sich Militärtransporte am Limit des bestehenden Bruttogewichts.
14	Maximale Zuglänge	Mindestens 740 m	Gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates [1] müssen Kapazitäten für den Betrieb von Zügen mit einer Länge von mindestens 740 m vorhanden sein. Die Länge eines fahrenden Zuges variiert (z. B. beim Bremsen oder Beschleunigen). Für die Doppelnutzung gilt damit die gleiche Anforderung wie für die militärische Nutzung.
15	Abstellgleise	Mindestens 3, jedes mindestens ≥ 300 m.	Können sich entweder in der Nähe oder innerhalb von Terminals befinden.

[1] 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).

Tabelle 4

Straße

Nr.	Dual-use-Bedarf	Dual-use-Voraussetzung	Anmerkung
1	Straßenklassifizierung	Straße mit einer Fahrbahn: 3,5 m — 5,5 m, mit einer Fahrspur 5,5 m — 7,3 m, mit zwei Fahrspuren ≥ 7,3 m	Eine Fahrspur — an bestimmten Punkten/Abschnitten überholen einzelne Fahrzeuge oder fahren in entgegengesetzter Richtung. Zwei Fahrspuren — Fahrzeuge fahren gleichzeitig auf mindestens zwei Fahrspuren (im Idealfall nicht enger als 8,2 m). Projekte, bei denen der Seitenstreifen als zusätzliche Fahrspur mit einbezogen wird, sind ausgeschlossen.
2	Straßenarten	Typ X — allwettertauglich instand gehaltene Straße, ganzjährig befahrbar bis Höchstbelastung.	Typ X wird für militärische Bewegungen bevorzugt — die Oberflächen sind wasserabweisend und werden im Allgemeinen nicht durch Niederschläge oder Temperaturänderungen beeinträchtigt.

3	Nutzlast von Straßen	130 t	130 t bezieht sich nicht auf den freien Verkehr von Fahrzeugen mit einem Bruttogewicht von 130 t. Dieses Dual-use-Kriterium bezieht sich auf die Fähigkeit von Straßenoberflächen, gelegentlichen Bewegungen oder Transporten von militärischem Material standzuhalten, bei denen das höchstzulässige Gewicht überschritten wird. Das in der Richtlinie 96/53/EG des Rates [1] festgelegte Höchstgewicht für den zivilen Verkehr von 44 t sollte daher gelegentliche Bewegungen von schwererem Transportmaterial von bis zu 130 t mit einer maximalen Achslast von 12,23 t/Achse ermöglichen. Solche gelegentlichen Bewegungen (sowohl militärischer als auch ziviler Art) erfordern in aller Regel Sondererlaubnisse oder Ausnahmegenehmigungen sowie geeignete Risikominderungsmaßnahmen, die im Einzelfall von den Mitgliedstaaten festgelegt werden.
4	Nutzlast von Brücken	130 t	130 t bezieht sich nicht auf den freien Verkehr von Fahrzeugen mit einem Bruttogewicht von 130 t. Dieses Dual-use-Kriterium bezieht sich auf die Fähigkeit von Brücken, gelegentlichen Bewegungen oder Transporten von militärischem Material standzuhalten, bei denen das höchstzulässige Gewicht überschritten wird. Solche gelegentlichen Bewegungen (sowohl militärischer als auch ziviler Art) erfordern in aller Regel Sondererlaubnisse oder Ausnahmegenehmigungen sowie geeignete Risikominderungsmaßnahmen, die im Einzelfall von den Mitgliedstaaten festgelegt werden. Brücken müssen einem Bruttogewicht von 130 t mit einer maximalen Achslast von 12,23 t/Achse standhalten (gemäß der Richtlinie 96/53/EG sind bis zu 11,5 t/Achse zulässig, außer in Frankreich, wo die zulässige Achslast 13 t/Achse beträgt). In Fällen, in denen ein einzelnes Fahrzeug 130 t wiegt, muss sichergestellt werden, dass geeignete Risikominderungsmaßnahmen wie Geschwindigkeit, Abstand zu anderen Fahrzeugen und erforderlichenfalls ein einspuriger Verkehr für die Brückennutzung ergriffen werden. Straßenbrücken sind so ausgelegt, dass sie voll beladenen Fahrzeugen über ihre gesamte Länge auf jeder Fahrspur standhalten können. Wenn daher eine Brücke mehreren Lastkraftwagen mit einem Gewicht von 44 t gleichzeitig standhalten kann, sollte sie auch einem gelegentlichen Bruttogesamtgewicht von 130 t standhalten können, wenn geeignete Risikominderungsmaßnahmen wie Geschwindigkeit, Abstand zwischen den Fahrzeugen und Abstand zwischen den Achsen des Fahrzeugs gewährleistet sind.

5	Maximale Höhe mit Ladung	4,5 m Bei der Streckenplanung müssen insbesondere für Pritschenfahrzeuge, Anhänger und Gefahrgüter Tunnelbeschränkungen berücksichtigt werden. Für jedes Land ist zu bestimmen, ob die Höhe von 4,5 m gilt und wenn ja, wo.	Dieser Wert setzt sich zusammen aus der Höhe der Ladefläche, zuzüglich der Höhe der Ladung sowie einer Sicherheitsmarge. Gemäß der Richtlinie 96/53/EG ist eine Fahrzeughöhe von bis zu 4 m zulässig. Mit einer Ausnahmegenehmigung ist eine Höhe von 4,5 m möglich (4,35 m Transporthöhe + 0,15 m für Bewegungen der Aufhängung und des Fahrzeugs.
6	Maximale Breite mit Ladung	4,5 m	Wie in der Richtlinie 96/53/EG angegeben, beträgt die höchstzulässige Fahrzeugbreite 2,55 m. In der Regel werden bei Militärtransporten 3,5 m für Radfahrzeuge und 4,5 m für Kettenfahrzeuge benötigt. Solche gelegentlichen Bewegungen (sowohl militärischer als auch ziviler Art) erfordern in aller Regel Sondererlaubnisse oder Ausnahmegenehmigungen sowie geeignete Risikominderungsmaßnahmen, die im Einzelfall von den Mitgliedstaaten festgelegt werden.
7	Maximale Länge mit Ladung	18,75 m bis 27,5 m.	Die maximale Fahrzeuglänge beträgt 18,75 m mit einer Verlängerung bis zu 25,03 m, wenn die Infrastrukturentwicklung dies zulässt. Längere Fahrzeuge können nach Erhalt einer Ausnahmegenehmigung für den Verkehr zugelassen werden. Ladung mit einem Gewicht von mehr als 130 t erfordert in der Regel eine Kombination aus Zugmaschine mit 8 Rädern x 4 Achsen und einem 8-achsigen Anhänger. In den meisten Fällen reicht ein herkömmlicher 8-achsiger Sattelanhänger für Dual-use-Zwecke aus. Wenn jedoch aus praktischen Gründen (z. B. Brückenhöhe) ein Tiefbettfahrzeug erforderlich ist, handelt es sich zwangsläufig um einen 3 + 5-Sattelanhänger mit einer Länge von etwa 22,5 m, der auf eine Zugmaschine mit 8 Rädern x 4 Achsen gekuppelt ist, sodass die Gesamtlänge des Gespanns etwa 27 m beträgt. Die Verwendung von Tiefbettfahrzeugen bringt Vorteile durch zusätzliche Sicherheitsmargen bei Brücken und Überführungen, da die Achslasten eines längeren Fahrzeugs auf einen größeren Bereich verteilt und damit die Punktlasten auf Brücken und Überführungen reduziert werden. Die meisten Mitgliedstaaten akzeptieren bereits Fahrzeuge mit einer Länge von 27,5 m im Rahmen der von ihnen ausgestellten Sondergenehmigungen.
8	Wenderadius für Schwerlasttransporte	12,5 m bis 15,5 m. In jedem Mitgliedstaat festzulegen.	Die Richtlinie 96/53/EG schreibt einen Wenderadius von 12,5 m für Straßenfahrzeuge vor.

([1]) 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).

Tabelle 5

Binnenwasserstraße

Nr.	Dual-use-Bedarf	Dual-use-Voraussetzung	Anmerkung
1	Schleusen	Gemäß den UN/ECE „Blue Book"-Standards ([1])	
2	Tiefgang	Gemäß den UN/ECE „Blue Book"-Standards ([2])	
3	Liegeplatz	2	Anzahl der Liegeplätze.
4	Ladefähigkeiten	2 Schiffe gleichzeitig.	
5	Brückendurchfahrt	3,5 m	Im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013.

([1]) Bestandsaufnahme der wichtigsten Normen und Parameter des E-Wasserstraßennetzes „Blue Book" (ECE/TRANS/SC.3/144/Rev.3.) der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa. Das Dual-use-Kriterium sollte in Verbindung mit diesem Dokument gelesen werden.
([2]) Ebenda.

Tabelle 6

Handhabung multimodalerAusrüstung (für Straßen-, Schienen-, See- und Binnenschiffsverkehr)

Nr.	Dual-use-Bedarf	Dual-use-Voraussetzung	Anmerkung
1	Knotenanbindungen	Je nach Situation erforderlich an Seehäfen/Flughäfen/Binnenwasserhäfen/Bahn-Verladestationen/Hauptverkehrsstraßen, auch an multimodalen Logistikzentren.	
2	Laderampen und Abfertigungseinrichtungen/ Parkplatzkapazität	Ausreichende Anzahl von (festen) Laderampen, die 100 t Ladung und Fahrzeuge bis zu 120 t aufnehmen können, einschließlich Kampfpanzer mit einer maximalen Achslast von 12,23 t/Achse (Straße) und mindestens 22,5 t/Achse (Schiene). Abfertigungseinrichtungen speziell für die Anbindung an multimodale Knotenpunkte (Schiene, Luft, Seehafen (LoLo/RoRo) und Binnenwasserstraßen). Parkplatzkapazität, die für das vorübergehende Abstellen von Rollmaterial und allgemeiner Ladung geeignet ist. Maßnahmen im Zusammenhang mit der ortsfesten Infrastruktur in multimodalen Abfertigungseinrichtungen zur Unterstützung der Bewegung von Straßen-, Schienen-, See- und Binnenschifffahrtsmaterial.	Geeignet für Frachtcontainer, die der Definition der Norm ISO 1496-1:2013 Reihe 1 entsprechen. Straßenrampen sollten über Möglichkeiten zur Handhabung von Containern, schwerer Ausrüstung und allgemeiner Fracht verfügen. Ausgeschlossen sind Gebäude, Lagereinrichtungen, Kräne, Förderbänder und sonstige Vorrichtungen zur Bewegung von Fracht sowie bewegliches Material wie Lokomotiven. Die Maßnahmen dürfen einem bestimmten Betreiber oder einer bestimmten Gruppe von Betreibern keinen selektiven Vorteil verschaffen und unterliegen dem Gebot der Nichtdiskriminierung.

Tabelle 7

Cybersicherheit

Nr.	Dual-use-Bedarf	Dual-use-Voraussetzung	Anmerkung
1	Cybersicherheit	Cybersicherheitsgeräte, -lösungen und -systeme mit direktem Bezug zu Vorschlägen für Projekte, die sich mit der Widerstandsfähigkeit von Dual-use-Infrastrukturen befassen, sofern dies angebracht ist.	