Sammlung der Rechtsprechung

URTEIL DES GERICHTSHOFS (Zweite Kammer)

12. November 2015*

„Nichtigkeitsklage — Verordnung (EU) Nr. 1316/2013 zur Schaffung der Fazilität ‚Connecting Europe' — Vorhaben von gemeinsamem Interesse, die das Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats betreffen — Billigung des betroffenen Mitgliedstaats — Verlängerung eines Schienengüterverkehrskorridors — Rechtsgrundlage — Art. 171 AEUV und 172 Satz 2 AEUV"

In der Rechtssache C-121/14

betreffend eine Nichtigkeitsklage nach Art. 263 AEUV, eingereicht am 12. März 2014,

Vereinigtes Königreich Großbritannien und Nordirland, vertreten durch M. Holt und L. Christie als Bevollmächtigte im Beistand von D. J. Rhee, Barrister,

Kläger,

gegen

Europäisches Parlament, vertreten durch A. Troupiotis und M. Sammut als Bevollmächtigte,

Rat der Europäischen Union, vertreten durch Z. Kupčová und E. Chatziioakeimidou als Bevollmächtigte,

Beklagte,

unterstützt durch:

Europäische Kommission, vertreten durch J. Samnadda und J. Hottiaux als Bevollmächtigte,

Streithelferin,

erlässt

DER GERICHTSHOF (Zweite Kammer)

unter Mitwirkung der Präsidentin der Ersten Kammer R. Silva de Lapuerta (Berichterstatterin) in Wahrnehmung der Aufgaben des Präsidenten der Zweiten Kammer sowie der Richter J. L. da Cruz Vilaça, A. Arabadjiev, C. Lycourgos und J.-C. Bonichot,

Generalanwalt: Y. Bot,

Kanzler: A. Calot Escobar,

* Verfahrenssprache: Englisch.

aufgrund des schriftlichen Verfahrens,

nach Anhörung der Schlussanträge des Generalanwalts in der Sitzung vom 3. September 2015

folgendes

Urteil

1 Mit seiner Klage beantragt das Vereinigte Königreich Großbritannien und Nordirland die Nichtigerklärung von Art. 29 und Anhang II der Verordnung (EU) Nr. 1316/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 zur Schaffung der Fazilität „Connecting Europe“, zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 680/2007 und (EG) Nr. 67/2010 (ABl. L 348, S. 129) (im Folgenden: angefochtene Vorschriften).

Rechtlicher Rahmen

Unionsrecht

Verordnung (EU) Nr. 913/2010

2 In der auf Art. 91 AEUV gestützten 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, S. 22) werden die Vorschriften für die Einrichtung und Organisation grenzübergreifender Güterverkehrskorridore für einen wettbewerbsfähigen Schienengüterverkehr festgelegt. Es werden zudem Vorschriften für die Auswahl, die Organisation, das Management und die indikative Investitionsplanung von Güterverkehrskorridoren festgelegt.

3 Nach Art. 2 Abs. 2 Buchst. a der Verordnung Nr. 913/2010 bezeichnet der Ausdruck „Güterverkehrskorridor“ „alle im Gebiet der oder zwischen den Mitgliedstaaten und gegebenenfalls in europäischen Drittländern ausgewiesenen Eisenbahnstrecken, einschließlich Eisenbahnfähren, die zwei oder mehr Terminals entlang einer Hauptroute und gegebenenfalls anbindenden Umleitungsstrecken und Abschnitten, einschließlich der Schieneninfrastruktur und dazugehörigen Ausrüstungen und wichtigen Eisenbahndienstleistungen … miteinander verbinden“.

4 Kapitel II der Verordnung Nr. 913/2010 enthält Vorschriften zur Bestimmung und Leitung zweier Arten von grenzübergreifenden Güterverkehrskorridoren, der ersten Güterverkehrskorridore und der weiteren Güterverkehrskorridore. Nach Art. 3 dieser Verordnung nehmen die im Anhang aufgeführten Mitgliedstaaten zu den dort festgelegten Zeitpunkten die in diesem Anhang genannten ersten Güterverkehrskorridore in Betrieb und unterrichten die europäische Kommission über deren Einrichtung.

5 Im Anhang dieser Verordnung in seiner vor der Änderung durch die Verordnung Nr. 1316/2013 geltenden Fassung wurde in der Liste der ersten Güterverkehrskorridore der Korridor Nr. 2 wie folgt beschrieben:

2.	NL, BE, LU, FR	Rotterdam-Antwerpen-Luxemburg-Metz-Dijon-Lyon/[Basel]	Bis zum 10. November 2013

Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 in der durch die delegierte Verordnung (EU) Nr. 473/2014 geänderten Fassung

6 In der auf Art. 172 AEUV gestützten 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, S. 1) in ihrer durch die delegierte Verordnung (EU) Nr. 473/2014 der Kommission vom 17. Januar 2014 (ABl. L 136, S. 10) geänderten Fassung (im Folgenden: Verordnung Nr. 1315/2013) werden die Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes festgelegt, das eine Struktur auf zwei Ebenen umfasst, die aus dem Gesamtnetz und aus dem Kernnetz besteht, wobei Letzteres auf Grundlage des Gesamtnetzes errichtet wird. Diese Verordnung benennt Vorhaben von gemeinsamem Interesse und gibt die Anforderungen vor, die im Hinblick auf den Betrieb des transeuropäischen Verkehrsnetzes eingehalten werden müssen.

7 Art. 2 der Verordnung Nr. 1315/2013 lautet:

„(1) Diese Verordnung gilt für das transeuropäische Verkehrsnetz, wie es sich aus den im Anhang I enthaltenen Karten ergibt. Das transeuropäische Verkehrsnetz enthält die Verkehrsinfrastrukturen und die Telematikanwendungen sowie Maßnahmen zur Förderung eines effizienten Betriebs und der effizienten Nutzung dieser Infrastrukturen sowie [um] die Schaffung und den Betrieb nachhaltiger und effizienter Verkehrsdienste zu ermöglichen.

(2) Die Verkehrsinfrastrukturen des transeuropäischen Verkehrsnetzes umfassen die Infrastruktur für den Schienenverkehr, die Binnenschifffahrt, den Straßenverkehr, den Seeverkehr, den Luftverkehr und den multimodalen Verkehr entsprechend der einschlägigen Abschnitte des Kapitels II."

8 Nach Art. 3 Buchst. a dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck „Vorhaben von gemeinsamem Interesse" „ein Vorhaben, das gemäß den Anforderungen und unter Einhaltung der Bestimmungen dieser Verordnung durchgeführt wird". Art. 3 Buchst. d definiert den Ausdruck „europäischer Mehrwert" als den Nutzen eines Vorhabens, der zusätzlich zu dem potenziellen Nutzen für den jeweiligen Mitgliedstaat allein zu einer erheblichen Verbesserung der Verkehrsverbindungen oder Verkehrsflüsse zwischen den Mitgliedstaaten führt, wobei diese Verbesserung unter Hinweis auf Verbesserungen der Effizienz, Nachhaltigkeit, Wettbewerbsfähigkeit oder Kohäsion nachgewiesen werden kann.

9 Art. 7 dieser Verordnung sieht vor:

„(1) Vorhaben von gemeinsamem Interesse tragen durch die Schaffung neuer Verkehrsinfrastrukturen, durch die Sanierung und den Ausbau der vorhandenen Verkehrsinfrastrukturen und durch Maßnahmen zur Förderung der ressourcenschonenden Nutzung des Netzes zum Aufbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes bei.

(2) Ein Vorhaben von gemeinsamem Interesse muss

a) den Zielen, die unter mindestens zwei der vier in Artikel 4 genannten Kategorien fallen, dienen,

b) den Vorgaben des Kapitels II und, soweit es um das Kernnetz geht, zusätzlich den Vorgaben des Kapitels III entsprechen,

c) auf Basis einer sozioökonomischen Kosten-Nutzen-Analyse wirtschaftlich tragfähig sein,

d) einen europäischen Mehrwert aufweisen.

(3) Ein Vorhaben von gemeinsamem Interesse kann den gesamten Projektzyklus einschließlich Machbarkeitsstudien und Genehmigungsverfahren, Durchführung und Bewertung umfassen.

…“

10 Nach Art. 32 Buchst. a der Verordnung Nr. 1315/2013 in Kapitel II der Verordnung berücksichtigen die Mitgliedstaaten insbesondere Vorhaben von gemeinsamem Interesse, die sowohl mittels Nutzung der Infrastrukturen des Gesamtnetzes effiziente Güterverkehrsdienste erbringen als auch zur Reduzierung der CO_2-Emissionen und anderer negativer Auswirkungen auf die Umwelt beitragen und die auf die Verbesserung der nachhaltigen Nutzung der Verkehrsinfrastrukturen sowie ihrer effizienten Verwaltung abzielen.

Verordnung Nr. 1316/2013

11 Die auf Art. 172 AEUV gestützte Verordnung Nr. 1316/2013 legt die Bedingungen, Methoden und Verfahren zur Bereitstellung einer finanziellen Unterstützung der Union für transeuropäische Netze fest, um Vorhaben von gemeinsamem Interesse im Bereich der Verkehrs-, Telekommunikations- und Energieinfrastrukturen zu unterstützen.

12 Nach Art. 2 Nr. 1 dieser Verordnung bezeichnet „Vorhaben von gemeinsamem Interesse“ u. a. ein Vorhaben, das in der Verordnung Nr. 1315/2013 angegeben ist.

13 Art. 29 dieser Verordnung lautet:

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

Der Anhang der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 wird durch den Anhang II der vorliegenden Verordnung ersetzt. Folglich werden die überarbeiteten Schienengüterverkehrskorridore weiterhin den Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 unterworfen.“

14 In diesem Anhang II („Liste erster Güterverkehrskorridore“) wird der Schienengüterverkehrskorridor „Nordsee – Mittelmeer“ wie folgt beschrieben:

	Mitgliedstaaten	Hauptrouten	Einrichtung von Güterverkehrskorridoren
„Nordsee – Mittelmeer“	NL, BE, LU, FR, UK(+)	Glasgow(*)/Edinburgh(*)/ Southampton(*)/Felixstowe (*)-London (+)/Dunkerque (+)/Lille (+)/Liège (+)/Paris (+)/Amsterdam (+)-Rotterdam-Zeebrugge (+)/Antwerpen-Luxembourg-Metz-Dijon-Lyon/[Basel]-Marseille (+)	Bis 10. November 2013

Anträge der Parteien und Verfahren vor dem Gerichtshof

15 Das Vereinigte Königreich beantragt,

— die angefochtenen Vorschriften für nichtig zu erklären, soweit dadurch der im Anhang der Verordnung Nr. 913/2010 genannte Korridor 2 (in der Verordnung Nr. 1316/2013 dann als „Nordsee-Mittelmeer-Korridor“ bezeichnet) über London hinaus erweitert wird, und

— dem Europäischen Parlament und dem Rat der Europäischen Union die Kosten aufzuerlegen.

16 Das Parlament und der Rat beantragen,

— die Klage abzuweisen und

— dem Vereinigten Königreich die Kosten aufzuerlegen.

17 Mit Beschluss des Präsidenten des Gerichtshofs vom 24. Juli 2014 ist die Kommission als Streithelferin zur Unterstützung der Anträge des Parlaments und des Rates zugelassen worden.

Zur Klage

Zur Zulässigkeit

18 Das Vereinigte Königreich ist der Ansicht, bei den angefochtenen Vorschriften handele es sich um eigenständige Teile der Verordnung Nr. 1316/2013, die sich vom Rest dieser Verordnung trennen ließen.

19 Das Parlament, der Rat und die Kommission sind sich darin einig, dass der Antrag des Vereinigten Königreichs auf teilweise Nichtigerklärung zulässig ist.

20 Nach ständiger Rechtsprechung des Gerichtshofs ist die teilweise Nichtigerklärung eines Unionsrechtsakts nur möglich, soweit sich die Teile, deren Nichtigerklärung beantragt wird, vom Rest des Rechtsakts trennen lassen (vgl. Urteile Kommission/Rat, C-29/99, EU:C:2002:734, Rn. 45, und Deutschland/Kommission, C-239/01, EU:C:2003:514, Rn. 33). Der Gerichtshof hat auch wiederholt entschieden, dass dieses Erfordernis der Abtrennbarkeit nicht erfüllt ist, wenn die teilweise

Nichtigerklärung eines Rechtsakts zur Folge hätte, dass der Wesensgehalt dieses Aktes verändert würde (vgl. Urteil Kommission/Parlament und Rat, C-427/12, EU:C:2014:170, Rn. 16 und die dort angeführte Rechtsprechung).

21 Für die Prüfung der Abtrennbarkeit von Teilen eines Unionsrechtsakts ist es erforderlich, die Bedeutung dieser Bestimmungen zu prüfen, um beurteilen zu können, ob ihre Nichtigerklärung den Sinn und den Wesensgehalt dieses Aktes verändern würde (vgl. Urteil Kommission/Estland, C-505/09 P, EU:C:2012:179, Rn. 112 und die dort angeführte Rechtsprechung).

22 Im vorliegenden Fall ist festzustellen, dass mit den angefochtenen Vorschriften andere Ziele verfolgt werden als mit den übrigen Vorschriften der Verordnung Nr. 1316/2013 und deren Anhang.

23 Mit der Verordnung Nr. 1316/2013 möchte der Unionsgesetzgeber nämlich die Verbindung der Netze in Europa sowohl im Verkehrs- als auch im Telekommunikations- und im Energiebereich durch die Schaffung einer Verbindungsfazilität erleichtern und beschleunigen. Die geschaffene Fazilität hat zum Zweck, Investitionen im Bereich der transeuropäischen Netze zu fördern. Hierzu legt sie insbesondere die Bedingungen, Methoden und Verfahren zur Bereitstellung einer finanziellen Unterstützung der Union für diese Netze fest.

24 Die angefochtenen Vorschriften sind demgegenüber eigenständig, da sie nur die Abgrenzung der durch die Verordnung Nr. 913/2010 festgelegten ersten Schienengüterverkehrskorridore betreffen. Somit lassen sie sich vom Rest der Verordnung Nr. 1316/2013 trennen und können gesondert auf ihre Rechtmäßigkeit überprüft werden.

25 Da die Nichtigerklärung dieser Vorschriften den Wesensgehalt der Verordnung Nr. 1316/2013 in keiner Weise verändern würde, ist der Antrag des Vereinigten Königreichs auf teilweise Nichtigerklärung dieser Verordnung zulässig.

Zur Begründetheit

Vorbringen der Verfahrensbeteiligten

26 Mit den beiden Klagegründen, die gemeinsam zu prüfen sind, macht das Vereinigte Königreich geltend:

— Mit den Erweiterungen der ersten Güterverkehrskorridore durch Art. 29 der Verordnung Nr. 1316/2013 würden Ziele des Art. 170 AEUV im Zusammenhang mit der transeuropäischen Verkehrspolitik verfolgt. Da die Art. 170 AEUV bis 172 AEUV *leges speciales* für solche Rechtsakte seien, könnten diese somit nur gemäß diesen Vorschriften beschlossen werden;

— die Erweiterungen der ersten Güterverkehrskorridore durch Art. 29 der Verordnung Nr. 1316/2013 seien „Vorhaben von gemeinsamem Interesse“ im Sinne von Art. 171 Abs. 1 AEUV und beträfen das Hoheitsgebiet jedes Mitgliedstaats, dessen Beteiligung an ihrer Einrichtung erforderlich sei. Diese Erweiterungen seien, soweit sie das Vereinigte Königreich beträfen, unter Verstoß gegen das Erfordernis der Billigung des betroffenen Mitgliedstaats nach Art. 172 Satz 2 AEUV beschlossen worden.

27 Vorab weist das Vereinigte Königreich darauf hin, dass sich im vorliegenden Fall die Frage stelle, ob es sich bei den angefochtenen Vorschriften in ihrer Gesamtheit in erster Linie um „Netz“-Maßnahmen im Gegensatz zu einer Maßnahme aus dem Bereich „Gemeinsame Netzpolitik/Binnenmarkt“ handele. Die Verordnung Nr. 913/2010 ziele darauf ab, zur Entwicklung eines wettbewerbsfähigen

Schienengüterverkehrs beizutragen und verfolge somit die Ziele von Art. 91 AEUV. Die Änderung der Liste der ersten Schienengüterverkehrskorridore im Anhang dieser Verordnung könne hingegen nur auf die Politik der Union bezüglich der transeuropäischen Verkehrsnetze gestützt werden.

28 Die Erweiterungen der ersten Schienengüterverkehrskorridore durch Art. 29 der Verordnung Nr. 1316/2013 seien für die Errichtung dieser Netze unerlässlich. Mit diesen Erweiterungen werde somit die Verwirklichung der Ziele von Art. 170 AEUV angestrebt, also der Auf- und Ausbau transeuropäischer Netze, z. B. im Bereich des Verkehrs, um die Interkonnektivität und die Interoperabilität der einzelstaatlichen Netze sowie den Zugang zu diesen Netzen zu fördern. Die Erweiterungen der Schienengüterverkehrskorridore gehörten zu diesen Zielen. Daher hätten die angefochtenen Vorschriften auf Grundlage der Art. 171 AEUV und 172 AEUV erlassen werden müssen.

29 Da die angefochtenen Vorschriften den „Nordsee-Mittelmeer-Korridor“ zu einem der ersten Güterverkehrskorridore erklärten, sei seine Erweiterung ein „Vorhaben von gemeinsamem Interesse“ im Sinne der Art. 171 AEUV und 172 AEUV. Ein solches Vorhaben müsse sich auf eine sozioökonomische Kosten-Nutzen-Analyse stützen, wie in Art. 7 Abs. 2 Buchst. c der Verordnung Nr. 1315/2013 vorgesehen.

30 Der Frage, ob die Einrichtung solcher Korridore für den betroffenen Mitgliedstaat eine unverhältnismäßige Belastung schaffen würde, trage das nach der Verordnung Nr. 913/2010 vorgesehene Verfahren zur Auswahl weiterer Güterverkehrskorridore durch das Zugeständnis Rechnung, dass ein Mitgliedstaat, dessen Schienennetz eine andere Spurweite habe als das Hauptschienennetz in der Union, zu einer Beteiligung nicht verpflichtet sei.

31 Dass die Kernnetzkorridore nach Art. 42 der Verordnung Nr. 1315/2013 ein Instrument seien, das die koordinierte Verwirklichung des Kernnetzes erleichtern solle, und dass für sie keine neue Infrastruktur zu schaffen sei, schließe nicht aus, dass sie als „Vorhaben von gemeinsamem Interesse“ eingestuft werden könnten.

32 Die sich aus den angefochtenen Vorschriften ergebenden Erweiterungen der ersten Güterverkehrskorridore seien jedenfalls „Vorhaben von gemeinsamem Interesse“ im Sinne von Art. 171 Abs. 1 AEUV und Art. 172 Satz 2 AEUV, die das Hoheitsgebiet des Mitgliedstaats beträfen, dessen Beteiligung an ihrer Einrichtung erforderlich sei. Daraus folge, dass die Erweiterungen dieser Korridore, soweit sie das Vereinigte Königreich beträfen, unter Verstoß gegen das Erfordernis der Billigung des betroffenen Mitgliedstaats nach Art. 172 Satz 2 AEUV beschlossen worden seien.

33 Nach Ansicht des Parlaments ergibt sich aus Art. 1 der Verordnung Nr. 1316/2013, dass die Zielsetzung und die hauptsächliche und ausschlaggebende Komponente dieser Verordnung die Bereitstellung einer finanziellen Unterstützung der Union für transeuropäische Netze sei. Die angefochtenen Vorschriften verfolgten lediglich einen Nebenzweck dieser Zielsetzung, nämlich die Änderung der Verordnung Nr. 913/2010, um die Liste der ersten Güterverkehrskorridore den Kernnetzkorridoren anzupassen. Folglich sei die Verordnung Nr. 1316/2013 richtigerweise allein auf Art. 172 AEUV gestützt, auch wenn sie die Verordnung Nr. 913/2010 ändere und eine solche Änderung, wäre sie ein eigenständiger Rechtsakt, auf Art. 91 AEUV gestützt wäre.

34 Nicht alle Maßnahmen, die die Benutzung vorhandener Infrastruktur erleichterten, könnten als „Vorhaben von gemeinsamem Interesse“ bezeichnet werden. Im Kontext des Art. 172 AEUV sei der Begriff „Vorhaben“ nicht so zu verstehen, dass er reine Koordinierungsinstrumente erfasse, die Antragstellern, die eine Zugtrasse nutzen wollten, eine rasche Antwort gewährleisten sollten.

35 Da es sich hier also nicht um ein „Vorhaben von gemeinsamem Interesse“ im Sinne der Art. 171 AEUV und 172 AEUV handele, habe der Unionsgesetzgeber die Billigung des Vereinigten Königreichs gemäß Art. 172 Satz 2 AEUV nicht einholen brauchen.

36 Der Rat macht geltend, das Vereinigte Königreich habe nicht dargetan, dass mit den Erweiterungen der ersten Schienengüterverkehrskorridore die Ziele der Verordnung Nr. 1315/2013 verwirklicht werden sollten. Die Erweiterungen der Schienengüterverkehrskorridore „Nordsee – Mittelmeer“ über London hinaus seien keine „Vorhaben von gemeinsamem Interesse“ im Sinne der Art. 171 AEUV und 172 AEUV. Folglich sei es nicht erforderlich gewesen, die Billigung des Vereinigten Königreichs nach Art. 172 AEUV einzuholen.

37 Der Unionsgesetzgeber könne die Liste der ersten Schienengüterverkehrskorridore durch dasselbe Verfahren wie das ursprünglich angewandte ändern, wenn er dies für zweckdienlich oder gar erforderlich halte, um die Kohärenz zwischen den Schienengüterverkehrskorridoren und den Kernnetzkorridoren zu gewährleisten. Im Rahmen der Änderung der Liste der ersten Schienengüterverkehrskorridore habe der Unionsgesetzgeber in den Fußnoten (†) und (*) von Anhang II der Verordnung Nr. 1316/2013 auf die Schaffung der ersten Schienengüterverkehrskorridore das Verfahren zur Schaffung weiterer Schienengüterverkehrskorridore anwenden wollen, indem er die Änderung der ersten Schienengüterverkehrskorridore Marktstudien unterzogen und eine für ihre Einrichtung notwendige Übergangszeit vorgesehen habe.

38 Die Verordnung Nr. 913/2010 enthalte weder Leitlinien zu transeuropäischen Netzen noch eine Definition der Vorhaben von gemeinsamem Interesse. Sie falle vollständig unter die Verkehrspolitik und definiere die Schienengüterverkehrskorridore als Instrument zur Koordinierung und zum Management bestehender Eisenbahnstrecken.

39 Nach Ansicht der Kommission fallen die angefochtenen Vorschriften nicht in den materiellen Anwendungsbereich der Verordnung Nr. 1316/2013. Sie stellten eine Änderung der Verordnung Nr. 913/2010 dar, deren Rechtsgrundlage Art. 91 AEUV sei. Für die angefochtenen Vorschriften als solche sei weiterhin die Verordnung Nr. 913/2010 maßgebend.

40 Mit den von den angefochtenen Vorschriften erfassten ersten Güterverkehrskorridoren würden nicht die Ziele von Art. 170 AEUV verfolgt, und sie könnten auch nicht als „Vorhaben von gemeinsamem Interesse“ im Sinne dieses Artikels betrachtet werden. Hauptzielsetzung und -inhalt der Verordnung Nr. 1316/2013 sei die Unterstützung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse im Sinne der Bestimmungen der Verordnung Nr. 1315/2013.

41 Hauptzweck der Verordnung Nr. 913/2010 sei die Verwirklichung der Verkehrspolitik. Sie lege die Modalitäten der Einrichtung und der Organisation der Schienengüterverkehrskorridore sowie Regeln für Auswahl, Management und indikative Investitionsplanung dieser Korridore fest. Die Vorschriften zu den Schienengüterverkehrskorridoren seien also hauptsächlich Koordinierungs- und Managementinstrumente, mit denen die Leistungsfähigkeit und eine erhöhte Wettbewerbsfähigkeit der Schienengüterverkehrsdienste erreicht werden solle.

Würdigung durch den Gerichtshof

42 Mit der Argumentation zur Stützung seiner beiden Klagegründe macht das Vereinigte Königreich im Wesentlichen geltend, die Erweiterung des fraglichen Schienengüterverkehrskorridors durch die angefochtenen Vorschriften sei ein Vorhaben von gemeinsamem Interesse im Sinne von Art. 171 Abs. 1 dritter Gedankenstrich AEUV und Art. 172 Satz 2 AEUV in Verbindung mit Art. 170 AEUV. Da diese Erweiterung das Hoheitsgebiet dieses Mitgliedstaats betreffe, habe sie nach Art. 172 Satz 2 AEUV mit seiner Billigung erfolgen müssen.

43 Es ist festzuhalten, dass der in den angefochtenen Vorschriften enthaltene Begriff „Vorhaben von gemeinsamem Interesse“ im Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union nicht definiert wird.

44 Zum einen ergibt sich aus Art. 171 Abs. 1 erster und dritter Gedankenstrich AEUV, dass die Union zur Erreichung der Ziele von Art. 170 AEUV Leitlinien aufstellt und in diesen Leitlinien Vorhaben von gemeinsamem Interesse ausgewiesen werden und dass die Union solche Vorhaben unterstützen kann. Zum anderen werden diese Leitlinien nach Art. 172 Satz 1 AEUV vom Parlament und vom Rat gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren und nach Anhörung des europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses und des Ausschusses der Regionen der Europäischen Union festgelegt.

45 Es obliegt also diesen Institutionen der Union, die Leitlinien festzulegen und mithin die Vorhaben von gemeinsamem Interesse im Hinblick auf den in Art. 170 Abs. 1 AEUV vorgesehenen Auf- und Ausbau transeuropäischer Netze in den Bereichen der Verkehrs-, Telekommunikations- und Energieinfrastruktur auszuweisen.

46 Im vorliegenden Fall, in dem es um Verkehrsinfrastrukturen geht, haben das Parlament und der Rat die ihnen durch diese Vorschriften übertragene Befugnis durch den Erlass der Verordnung Nr. 1315/2013 ausgeübt, in der Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes festgelegt werden, das eine Struktur auf zwei Ebenen umfasst, die aus dem Gesamtnetz und aus dem Kernnetz besteht. Zu diesem Zweck benennt diese Verordnung die Vorhaben von gemeinsamem Interesse als das Hauptinstrument zur Verwirklichung dieses transeuropäischen Netzes.

47 Nach Art. 3 Buchst. a der Verordnung Nr. 1315/2013 bezeichnet der Ausdruck „Vorhaben von gemeinsamem Interesse“ ein Vorhaben, das gemäß den Anforderungen und unter Einhaltung der Bestimmungen dieser Verordnung durchgeführt wird. Dieser Begriff wird in Art. 7 dieser Verordnung ausführlich erörtert und in den Erwägungsgründen 9 und 19 bis 33 erläutert.

48 Daraus ergibt sich, dass „Vorhaben von gemeinsamem Interesse … durch die Schaffung neuer Verkehrsinfrastrukturen, durch die Sanierung und den Ausbau der vorhandenen Verkehrsinfrastrukturen … zum Aufbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes bei[tragen]“. Insbesondere müssen solche Vorhaben auf Basis einer sozioökonomischen Kosten-Nutzen-Analyse wirtschaftlich tragfähig sein und einen „europäischen Mehrwert“ aufweisen.

49 Der Ausdruck „europäischer Mehrwert“ ist in Art. 3 Buchst. d der Verordnung Nr. 1315/2013 definiert als der „Nutzen eines Vorhabens, der zusätzlich zu dem potenziellen Nutzen für den jeweiligen Mitgliedstaat allein zu einer erheblichen Verbesserung der Verkehrsverbindungen oder Verkehrsflüsse zwischen den Mitgliedstaaten führt, wobei diese Verbesserung unter Hinweis auf Verbesserungen der Effizienz, Nachhaltigkeit, Wettbewerbsfähigkeit oder Kohäsion … nachgewiesen werden kann“.

50 Die Innovationsfunktion und der bereichsübergreifende Charakter der Vorhaben von gemeinsamem Interesse finden ihre Bestätigung in Art. 32 Buchst. a der Verordnung Nr. 1315/2013, der auf den Beitrag solcher Vorhaben zur Reduzierung der CO_2-Emissionen und anderer negativer Auswirkungen auf die Umwelt verweist und auf die Verbesserung der nachhaltigen Nutzung der Verkehrsinfrastrukturen abzielt.

51 Im Einklang mit dem in Art. 170 Abs. 1 AEUV vorgegebenen Ziel, zum Auf- und Ausbau transeuropäischer Netze im Bereich der Verkehrsinfrastruktur beizutragen, geht aus dem achten Erwägungsgrund dieser Verordnung außerdem hervor, dass das transeuropäische Verkehrsnetz durch die Schaffung neuer Verkehrsinfrastrukturen, durch die Sanierung und Modernisierung vorhandener Verkehrsinfrastrukturen und durch Maßnahmen zur Förderung ihrer ressourcenschonenden Nutzung verwirklicht werden soll.

52 Auch wenn keine neue Verkehrsinfrastruktur geschaffen werden muss, damit eine Maßnahme als Vorhaben von gemeinsamem Interesse bezeichnet werden kann, setzt ein solches Vorhaben doch eine Investition voraus, die zumindest darauf abzielt, eine vorhandene Verkehrsinfrastruktur zu sanieren oder auszubauen, um sie effizienter und leistungsfähiger zu machen. Dies ergibt sich insbesondere aus Art. 7 der Verordnung Nr. 1315/2013.

53 Schließlich ergibt sich aus Art. 48 Abs. 1 der Verordnung Nr. 1315/2013, in dem lediglich von einer „angemessene[n] Koordinierung“ „[z]wischen den Kernnetzkorridoren und den Schienengüterverkehrskorridoren“ die Rede ist, dass das Parlament und der Rat in Ausübung der ihnen durch Art. 171 Abs. 1 AEUV und Art. 172 Satz 1 AEUV übertragenen Befugnis der Ansicht waren, die Schienengüterverkehrskorridore fielen nicht unter die Vorhaben von gemeinsamem Interesse im Sinne dieser Verordnung.

54 Daher kann das Vereinigte Königreich nicht geltend machen, durch die angefochtenen Vorschriften sei ein Vorhaben von gemeinsamem Interesse begründet worden.

55 Insbesondere sieht die Verordnung Nr. 913/2010 selbst für die bestehenden Schienengüterverkehrskorridore nicht vor, dass sie als Infrastrukturprojekte entwickelt werden. Die Wirtschaftsteilnehmer verfügen nämlich über mehrere Instrumente zum Betrieb dieser Korridore, um die betroffenen Bahnstrecken effizienter nutzen und somit das Funktionieren des Schienenverkehrs verbessern zu können. Mit der Schaffung solcher Korridore wird also, im Einklang mit den in den Bestimmungen der Verordnung Nr. 913/2010 niedergelegten Managementgrundsätzen, eine bessere Koordinierung des Verkehrs auf den ausgewiesenen Eisenbahnstrecken bezweckt.

56 In dieser Hinsicht bezwecken Art. 8 dieser Verordnung und die Vorschriften ihres Kapitels IV, durch eine Koordinierung zwischen den Netzbetreibern eine vereinfachte Zuweisung der Schienengüterverkehrskorridore mittels einer einzigen Anlaufstelle, die die Anträge von Unternehmern auf Nutzung dieser Korridore beantwortet, einzuführen und den damit verbundenen Verwaltungsaufwand zu reduzieren.

57 Dieses Ziel der Rationalisierung der Zuweisung von Transportkapazitäten dieser Korridore findet seine Bestätigung in der Einrichtung von Verwaltungsstellen, deren Aufgabe es ist, den Betrieb des Eisenbahnverkehrs entlang jedes Güterverkehrskorridors zu koordinieren.

58 Der Begriff „Vorhaben von gemeinsamem Interesse“ im Sinne von Art. 171 Abs. 1 AEUV und Art. 172 Satz 2 AEUV umfasst hingegen Vorhaben, die über das Stadium eines bloßen Verkehrskoordinierungsmechanismus hinausgehen und die eine strukturelle Qualitätsverbesserung des ersten Schienengüterverkehrskorridors beinhalten.

59 Dies ist nicht der Fall bei den angefochtenen Vorschriften, die lediglich eine Anpassung des betroffenen Schienengüterverkehrskorridors an den Kernnetzkorridor vorsehen, dessen Einrichtung durch die Verordnung Nr. 913/2010 im Übrigen vom Vereinigten Königreich gebilligt wurde. Sie fallen somit nicht unter den Begriff „Vorhaben von gemeinsamem Interesse“ im Sinne von Art. 171 Abs. 1 AEUV und Art. 172 Satz 2 AEUV.

60 Aus alledem ergibt sich, dass der Begriff „Vorhaben von gemeinsamem Interesse“ im Sinne der genannten Vorschriften des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union dahin auszulegen ist, dass er keine Anwendung auf ein Vorhaben findet, das sich auf die Verlängerung eines bestehenden Schienengüterverkehrskorridors beschränkt.

61 Folglich ist die erste Voraussetzung von Art. 172 Satz 2 AEUV, nämlich dass ein Vorhaben von gemeinsamem Interesse besteht, nicht erfüllt.

62 Da beide Voraussetzungen kumulativ erfüllt sein müssen, ist die zweite Voraussetzung von Art. 172 Satz 2 AEUV, wonach ein Vorhaben von gemeinsamem Interesse, das das Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats betrifft, der Billigung des betroffenen Mitgliedstaats bedarf, nicht zu prüfen.

63 Folglich sind beide vom Vereinigten Königreich geltend gemachten Klagegründe zurückzuweisen.

64 Nach alledem ist die Klage abzuweisen.

Kosten

65 Gemäß Art. 138 Abs. 1 der Verfahrensordnung des Gerichtshofs ist die unterliegende Partei auf Antrag zur Tragung der Kosten zu verurteilen. Da das Parlament und der Rat die Verurteilung des Vereinigten Königreichs beantragt haben und dieses mit seinem Vorbringen unterlegen ist, sind diesem die Kosten aufzuerlegen. Gemäß Art. 140 Abs. 1 der Verfahrensordnung trägt die Kommission ihre eigenen Kosten.

Aus diesen Gründen hat der Gerichtshof (Zweite Kammer) für Recht erkannt und entschieden:

1. **Die Klage wird abgewiesen.**

2. **Das Vereinigte Königreich Großbritannien und Nordirland trägt neben seinen eigenen Kosten die des Europäischen Parlaments und des Rates der Europäischen Union.**

3. **Die Europäische Kommission trägt ihre eigenen Kosten.**

Unterschriften