Dieses Dokument ist lediglich eine Dokumentationshilfe, für deren Richtigkeit die Organe der Union keine Gewähr übernehmen

►B 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

(Text von Bedeutung für den EWR)

(ABl. L 348 vom 20.12.2013, S. 1)

Geändert durch:

		Amtsblatt		
		Nr.	Seite	Datum
►M1	Delegierte Verordnung (EU) Nr. 473/2014 der Kommission vom 17. Januar 2014	L 136	10	9.5.2014

▼B

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

(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 ([1]),

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen ([2]),

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Die Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ([3]) wurde aus Gründen der Klarheit durch den Beschluss Nr. 661/2010/EU des Europäischen Parlaments und des Rates ([4]) neu gefasst.

(2) Die Planung, der Aufbau und der Betrieb transeuropäischer Verkehrsnetze dienen – unter anderem in der Strategie Europa 2020 und in dem Weißbuch der Kommission mit dem Titel "Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem" (im Folgenden "Weißbuch") dargelegten – wichtigen Unionszielen, wie dem reibungslosen Funktionieren des Binnenmarkts und der Stärkung des wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalts. Zu ihren besonderen Zielen gehört auch die nahtlose, sichere und nachhaltige Mobilität von Personen und Gütern, die Erreichbarkeit und Anbindung aller Regionen der Union zu gewährleisten und zu weiterem Wirtschaftswachstum und zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit in globalem Maßstab beizutragen. Diese konkreten Ziele sollten insbesondere durch die ressourcenschonende und nachhaltige Verknüpfung und Interoperabilität zwischen den nationalen Verkehrsnetzen erreicht werden. So könnte beispielsweise die Interoperabilität der Eisenbahnen durch innovative Lösungen verbessert werden, die auf eine bessere Kompatibilität der Systeme abzielen, wie z. B. fahrzeugseitige Ausrüstung und Gleise mit mehreren Spurweiten.

([1]) ABl. C 143 vom 22.5.2012, S. 130.
([2]) ABl. C 225 vom 22.7.2012, S. 150.
([3]) Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 1996 über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (ABl. L 228 vom 9.9.1996, S. 1).
([4]) Beschluss Nr. 661/2010/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Juli 2010 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (ABl. L 204 vom 5.8.2010, S. 1).

▼B

(3) Die Zunahme des Verkehrsaufkommens führt vermehrt zu Überlastungen im internationalen Verkehr. Zur Gewährleistung der internationalen Mobilität von Personen und Gütern ist es daher notwendig, die Kapazität des transeuropäischen Verkehrsnetzes und die Ausnutzung 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 und unter Berücksichtigung der laufenden Verhandlungen mit den Bewerberländern und potenziellen Bewerberländern.

(4) Wie im Weißbuch dargelegt, kann die Effizienz und Effektivität des Verkehrs durch eine bessere netzweite Integration der verschiedenen Verkehrsträger in Bezug auf Infrastrukturen, Informationsflüsse und Verfahren noch erheblich gesteigert werden.

(5) Das Weißbuch sieht die Einführung verkehrsbezogener Informations- und Kommunikationstechnik vor, um durch verbesserte Güterverkehrslogistik, Ortung und Verfolgung von Gütern sowie optimierte Fahrpläne und Verkehrsflüsse ein verbessertes und integriertes Verkehrsmanagement zu erreichen und die Verwaltungsverfahren zu vereinfachen. Da solche Maßnahmen die effiziente Verwaltung und Nutzung von Verkehrsinfrastrukturen fördern, sollten sie in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen.

(6) Die Politik für das transeuropäische Verkehrsnetz muss der Entwicklung der Verkehrspolitik und der Eigentumsverhältnisse bei Infrastrukturen Rechnung tragen. Nach wie vor sind hauptsächlich die Mitgliedstaaten mit der Errichtung und Unterhaltung von Verkehrsinfrastrukturen befasst. Heute spielen aber auch andere Stellen, darunter Partner aus dem privaten Sektor, eine wichtige Rolle bei der Verwirklichung eines multimodalen transeuropäischen Verkehrsnetzes und den damit verbundenen Investitionen, darunter regionale und lokale Behörden, Infrastrukturbetreiber, Konzessionäre oder Hafen- und Flughafenbehörden.

(7) Das transeuropäische Verkehrsnetz besteht zu einem großen Teil aus vorhandenen Infrastrukturen. Um die Ziele der neuen Politik für das transeuropäische Verkehrsnetz vollständig zu erreichen, sollten in einer Verordnung einheitliche Infrastrukturanforderungen festgelegt werden, denen die Infrastruktur des transeuropäischen Verkehrsnetzes genügen muss.

(8) Das transeuropäische Verkehrsnetz sollte durch die Schaffung neuer Verkehrsinfrastrukturen, durch die Sanierung und Modernisierung vorhandener Verkehrsinfrastrukturen und durch Maßnahmen zur Förderung ihrer ressourcenschonenden Nutzung verwirklicht werden. In Einzelfällen ist es wegen unzureichender regelmäßiger Instandhaltung in der Vergangenheit notwendig, die Eisenbahninfrastrukturen zu sanieren. Im Rahmen der Sanierung werden unter Einhaltung der Anforderungen und Bestimmungen dieser Verordnung die ursprünglichen Konstruktionsparameter bestehender Eisenbahninfrastrukturen wiederhergestellt und gleichzeitig wird eine langfristige Verbesserung ihrer Qualität im Vergleich zum heutigen Zustand erzielt.

▼B

(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 dem Fremdenverkehr, genutzt werden, indem in Bauten des Hoch- und Tiefbaus wie etwa Brücken oder Tunnel Fahrradinfrastruktur für Radfernwege wie die EuroVelo-Route integriert wird.

(10) Das transeuropäische Verkehrsnetz sollte am besten mittels einer auf einer gemeinsamen und transparenten Methodik basierenden Zwei-Ebenen-Struktur aufgebaut werden, das ein Gesamtnetz und ein Kernnetz umfasst, wobei diese beiden Ebenen die höchste Stufe der Infrastrukturplanung innerhalb der Union darstellen.

(11) Das Gesamtnetz sollte ein europaweites Verkehrsnetz bilden, das die Erreichbarkeit und Anbindung aller Regionen in der Union, auch der abgelegenen Gebiete, der Inselgebieteund der Gebiete in äußerster Randlage sicherstellt, wie dies auch mit der integrierten Meerespolitik nach der Verordnung (EU) Nr. 1255/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates ([1]) angestrebt wird, und den sozialen und wirtschaftlichen Zusammenhalt zwischen ihnen stärkt. Die in dieser Verordnung festgelegten Leitlinien (im Folgenden "Leitlinien") sollten die Anforderungen an die Infrastruktur des Gesamtnetzes vorgeben, um bis 2050 den Aufbau eines hochwertigen unionsweiten Verkehrsnetzes zu fördern.

(12) Im Weißbuch wird auch festgestellt, dass große Diskrepanzen hinsichtlich der Verkehrsinfrastruktur zwischen dem östlichen und dem westlichen Teil der Union fortbestehen. Diese Diskrepanzen müssen angegangen werden, damit ein vollständig integriertes europäisches Verkehrsinfrastrukturnetz geschaffen wird.

(13) Innerhalb des vom Gesamtnetz vorgegebenen Rahmens sollten bis zum Jahr 2030 vorrangig das Kernnetz festgelegt und geeignete Maßnahmen für seinen Aufbau ergriffen werden. Das Kernnetz sollte das Rückgrat der Entwicklung eines nachhaltigen multimodalen Verkehrsnetzes bilden und sollte den Ausbau des Gesamtnetzes insgesamt vorantreiben. Dabei sollten die Maßnahmen der Union auf jene Bestandteile des transeuropäischen Verkehrsnetzes konzentriert werden, mit denen der größte europäische Mehrwert erzielt werden kann, nämlich insbesondere auf grenzüberschreitende Abschnitte, fehlende Verbindungen, multimodale Anschlusspunkte und große Engpässe, und zwar mit dem im Weißbuch dargelegten Ziel, die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen bis 2050 um 60 % unter den Stand von 1990 zu senken.

(14) Ausnahmen von den für das Kernnetz geltenden Infrastrukturanforderungen sollten in gebührend begründeten Fällen möglich sein. Dies sollte insbesondere dann gelten, wenn sich – wie beispielsweise in dünn besiedelten Gebieten – Investitionen nicht rechtfertigen lassen.

([1]) Verordnung (EU) Nr. 1255/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. November 2011 zur Schaffung eines Programms zur Unterstützung der Weiterentwicklung der integrierten Meerespolitik (ABl. L 321 vom 5.12.2011, S. 1).

▼B

(15) Die besondere Situation von isolierten oder teilweise isolierten Eisenbahnnetzen sollte anerkannt werden, indem Ausnahmen von bestimmten Infrastrukturanforderungen vorgesehen werden.

(16) Wenn die Kommission die Verwirklichung des Kernnetzes im Jahr 2023 überprüft, sollte sie die einzelstaatlichen Umsetzungspläne und künftige Erweiterungen berücksichtigen.

(17) Das transeuropäische Verkehrsnetz deckt nur einen Teil der bestehenden Verkehrsnetze ab. Im Rahmen der Überprüfung der Umsetzung des Kernnetzes bis zum Jahr 2023 sollte die Kommission in Zusammenarbeit mit den betroffenen Mitgliedstaaten beurteilen, ob andere Teile, beispielsweise bestimmte Binnenwasserstraßen der Klasse III, in das Netz einbezogen werden sollten. Im Rahmen dieser Überprüfung sollte die Kommission ferner den Stand der Vorhaben bewerten und sie sollte gegebenenfalls die Fristen überdenken können, wobei Entwicklungen, die einen Einfluss auf die Wahrscheinlichkeit der Fristeinhaltung haben können, zu berücksichtigen sind.

(18) Im Zuge der Überprüfung der Verwirklichung des Kernnetzes bis zum Jahr 2023 sollte die Kommission – nach Konsultation der Mitgliedstaaten – bewerten, ob andere Teile in das Netz aufgenommen werden sollen, insbesondere die in dem Beschluss Nr. 661/2010/EU genannten vorrangigen Vorhaben.

(19) Im Hinblick auf einen koordinierten und termingerechten Aufbau des Kernnetzes, durch den es ermöglicht wird, die größtmöglichen Netzvorteile zu erzielen, sollten die beteiligten Mitgliedstaaten dafür sorgen, dass geeignete Maßnahmen ergriffen werden, um die Vorhaben von gemeinsamem Interesse bis 2030 abzuschließen. Was das Gesamtnetz betrifft, so sollten die Mitgliedstaaten alle Anstrengungen unternehmen, damit bis 2050 das Netz fertig gestellt ist und die einschlägigen Bestimmungen dieser Leitlinien eingehalten werden.

(20) Es ist notwendig, Vorhaben von gemeinsamem Interesse festzulegen, die zur Fertigstellung des transeuropäischen Verkehrsnetzes beitragen und die zur Erreichung der in den Leitlinien vorgegebenen Zielen 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.

(21) Vorhaben von gemeinsamem Interesse sollten einen europäischen Mehrwert aufweisen. Grenzüberschreitende Vorhaben haben in der Regel einen großen europäischen Mehrwert, können aber mitunter geringere direkte wirtschaftliche Auswirkungen als rein nationale Vorhaben aufweisen. Solche Vorhaben von gemeinsamem Interesse sollten durch die Union vorrangig gefördert werden, um ihre Durchführung sicherzustellen.

▼B

(22) Vorhaben von gemeinsamem Interesse, bei denen eine Unionsfinanzierung angestrebt wird, sollten einer auf einer anerkannten Methodik basierenden sozioökonomischen Kosten-Nutzen-Analyse unterzogen werden, die die einschlägigen sozialen, wirtschaftlichen, klimabezogenen und ökologischen Vorteile und Kosten berücksichtigt. Die Analyse der klima- und umweltbezogenen Kosten und Vorteile sollte auf die im Rahmen der Richtlinie 2011/92/EU des Europäischen Parlaments und des Rates [1] durchgeführte Umweltverträglichkeitsprüfung gestützt werden.

(23) Um zu den auf das Klima bezogenen Reduzierungszielen des Verkehrsweißbuchs, nämlich eine Verringerung der Treibhausgasemissionen bis 2050 unter den Stand von 1990, beizutragen, müssen die Treibhausgasauswirkungen von Vorhaben von gemeinsamem Interesse in der Form neuer, erweiterter oder ausgebauter Verkehrsinfrastrukturen geprüft werden.

(24) 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. Da der Auf- und Ausbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes eine gemeinsame Durchführung dieser Verordnung erfordert, sollten alle Teile des Netzes den gleichen Rechten und Pflichten aus dieser Verordnung und dem sonstigen einschlägigen Unionsrecht und nationalen Recht unterliegen.

(25) Die Zusammenarbeit mit Nachbarländern und Drittländern ist notwendig, um die Verbindung und Interoperabilität zwischen den jeweiligen Infrastrukturnetzen zu gewährleisten. Deshalb sollte die Union Vorhaben von gemeinsamem Interesse mit diesen Ländern fördern, wo dies zweckmäßig ist.

(26) Eine netzweite Integration der verschiedenen Verkehrsträger setzt eine angemessene Planung des transeuropäischen Verkehrsnetzes voraus. Dazu gehört auch die netzweite Umsetzung konkreter Vorgaben in Bezug auf Infrastrukturen, Telematikanwendungen, Ausrüstungen und Dienste. 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, um die Netzvorteile zu realisieren und einen effizienten transeuropäischen Fernverkehr zu ermöglichen.

(27) Zur Festlegung der vorhandenen und geplanten Verkehrsinfrastrukturen für das Gesamtnetz und das Kernnetz sollten Karten erstellt und entsprechend der Entwicklung der Verkehrsströme fortlaufend angepasst werden. Die technische Grundlage für die Karten bildet das interaktive geografische und technische Informationssystem für das transeuropäische Verkehrsnetz (TENtec), das die Infrastruktur des transeuropäischen Verkehrsnetzes in einem höheren Detailgrad abbildet.

[1] 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).

▼B

(28) Die Leitlinien sollten Prioritäten für den Aufbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes innerhalb des festgelegten zeitlichen Rahmens setzen.

(29) Telematikanwendungen sind als Grundlage für die Optimierung von Verkehrs- und Beförderungsvorgängen für die Verkehrssicherheit und für die Verbesserung der damit zusammenhängenden Dienste erforderlich. Fahrgastinformationen, auch über Fahrkarten- und Buchungssysteme, sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 454/2011 ([1]) bereitgestellt werden.

(30) Die Leitlinien sollten – gemäß den Zielen der Union im Hinblick auf eine nachhaltige städtische Mobilität – den Ausbau städtischer Knotenpunkte innerhalb des Gesamtnetzes vorsehen, denn diese sind Ausgangs- und Endpunkte ("letzte Meile") für den Personen- und Güterverkehr innerhalb des transeuropäischen Verkehrsnetzes wie auch Übergangspunkte zwischen gleichen oder verschiedenen Verkehrsträgern.

(32) Das transeuropäische Verkehrsnetz sollte dank seiner Größe als Grundlage für eine groß angelegte Einführung neuer Technologien und Innovationen dienen, was beispielsweise dabei helfen kann, die Gesamteffizienz des europäischen Verkehrssektors zu steigern und seine CO_2-Bilanz zu verbessern. Dies wird nicht nur zur Verwirklichung der in der Strategie Europa 2020 und im Weißbuch festgelegten Ziele einer Senkung der Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2050 um 60 % (gegenüber dem Stand von 1990), sondern auch des Ziels einer größeren Kraftstoffversorgungssicherheit in der Union beitragen. Damit diese Ziele erreicht werden, sollte die Verfügbarkeit alternativer umweltfreundlicher Kraftstoffe entlang des transeuropäischen Verkehrsnetzes verbessert werden. Die Verfügbarkeit alternativer umweltfreundlicher Kraftstoffe sollte sich nach der Nachfrage nach diesen Kraftstoffen richten, und es sollte nicht verlangt werden, dass jeder alternative umweltfreundliche Kraftstoff an jeder Tankstelle zur Verfügung stehen muss.

(32) Das transeuropäische Verkehrsnetz muss einen effizienten multimodalen Verkehrsbetrieb gewährleisten, um bessere und nachhaltigere Wahlmöglichkeiten zwischen den jeweiligen Verkehrsträgern in Bezug auf Personen und Güter zu bieten und um große Beförderungsmengen für den Transport über große Entfernungen zusammenfassen zu können. Dadurch wird die Multimodalität für Personen, Nutzer und Spediteure wirtschaftlich attraktiver.

(33) Im Hinblick auf die Schaffung hochwertiger und effizienter Verkehrsinfrastrukturen für alle Verkehrsträger sollten beim Aufbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes die Sicherheit und Gefahrenabwehr bei der Personen- und Güterbeförderung, die Auswirkungen auf den Klimawandel und die Folgen des Klimawandels sowie potenzieller Naturkatastrophen und vom Menschen verursachter Katastrophen auf die Infrastruktur und die Zugänglichkeit für alle Nutzer berücksichtigt werden.

([1]) Verordnung (EU) Nr. 454/2011der Kommission vom 5. Mai 2011 über die Technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) zum Teilsystem "Telematikanwendungen für den Personenverkehr" des transeuropäischen Eisenbahnsystems (ABl. L 123 vom 12.5.2011, S. 11).

▼B

(34) Bei der Infrastrukturplanung sollten die Mitgliedstaaten und andere Projektträger die Risikobewertungen und Anpassungsmaßnahmen zur angemessenen Verbesserung der Widerstandsfähigkeit gegenüber Klimaveränderungen und Umweltkatastrophen gebührend berücksichtigen.

(35) Die Mitgliedstaaten und anderen Projektträger sollten zu Plänen und Vorhaben Umweltverträglichkeitsprüfungen gemäß der Richtlinie 92/43/EWG des Rates ([1]), der Richtlinie 2000/60/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ([2]), der Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ([3]), der Richtlinie 2009/147/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ([4]) und der Richtlinie 2011/92/EU durchführen, um negative Auswirkungen auf die Umwelt – beispielsweise Landschaftszerstückelung, Bodenversiegelung sowie 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.

(36) Dem Schutz der Umwelt und der biologischen Vielfalt sowie den strategischen Anforderungen der Binnenschifffahrt sollte Rechnung getragen werden.

(37) Die Mitgliedstaaten und andere Projektträger sollten sicherstellen, dass die Prüfungen der Vorhaben von gemeinsamem Interesse effizient und ohne unnötige Verzögerungen durchgeführt werden.

(38) Die Verkehrsinfrastrukturen sollten eine nahtlose Mobilität und Zugänglichkeit für alle Benutzer, insbesondere für ältere Menschen, für Personen mit eingeschränkter Mobilität und für behinderte Personen fördern.

(39) Die Mitgliedstaaten sollten Ex-ante-Bewertungen der Zugänglichkeit der Infrastrukturen und der damit zusammenhängenden Dienste durchführen.

(40) Das Kernnetz sollte ein Teil des Gesamtnetzes sein und dieses überlagern. Es sollte entsprechend dem Verkehrsaufkommen die strategisch wichtigsten Knotenpunkte und Verbindungen des transeuropäischen Verkehrsnetzes repräsentieren. Es sollte multimodal angelegt sein, d.h. es sollte alle Verkehrsträger und ihre Verbindungen sowie die einschlägigen Verkehrs- und Informationsmanagementsysteme einbeziehen.

([1]) 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).

([2]) 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).

([3]) 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).

([4]) 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

(41) Das Kernnetz wurde auf Basis einer objektiven Planungsmethodik ermittelt. Anhand dieser Methodik wurden die wichtigsten städtischen Knoten, Häfen, Flughäfen sowie Grenzübergangsstellen ermittelt. Die Knoten sind, soweit möglich, mit multimodalen Verbindungen verbunden, sofern dies wirtschaftlich tragfähig, ökologisch nachhaltig und bis 2030 durchführbar ist. Die Methodik gewährleistet die Verbindung aller Mitgliedstaaten und die Einbeziehung der wichtigsten Inseln in das Kernnetz.

(42) Damit das Kernnetz innerhalb des gegebenen zeitlichen Rahmens verwirklicht werden kann, könnte ein Korridorkonzept als Instrument zur transnationalen Koordinierung unterschiedlicher Projekte und zur zeitlichen Abstimmung des Aufbaus eines Korridors zur Anwendung kommen, um dadurch die größtmöglichen Netzvorteile zu erzielen. Dieses Instrument sollte nicht als Grundlage für eine Bevorzugung bestimmter Vorhaben im Kernnetz verstanden werden. Die Kernnetzkorridore sollten zum Aufbau der Infrastruktur des Kernnetzes in der Weise beitragen, dass Engpässe beseitigt, grenzüberschreitende Verbindungen ausgebaut und Effizienz und Nachhaltigkeit verbessert werden. Sie sollten durch verbesserte territoriale Zusammenarbeit einen Beitrag zum Zusammenhalt leisten.

(43) Die Kernnetzkorridore sollten auch übergeordneten verkehrspolitischen Zielen entsprechen und die Interoperabilität, die Integration der Verkehrsträger und ihren multimodalen Betrieb erleichtern. Dies sollte den gezielten Aufbau besonderer Verkehrskorridore ermöglichen, die hinsichtlich der Emissionen optimiert sind und daher die Umwelt so wenig wie möglich belasten und die Wettbewerbsfähigkeit erhöhen, die aber auch aufgrund ihrer Zuverlässigkeit, seltenen Überlastung und geringen Betriebs- und Verwaltungskosten attraktiv sind. Das Korridorkonzept sollte transparent und klar sein und die Verwaltung solcher Korridore sollte keinen übermäßigen Anstieg des Verwaltungsaufwands bzw. der Kosten zur Folge haben.

(44) Im Einvernehmen mit den betreffenden Mitgliedstaaten sollten die in der vorliegenden Verordnung vorgesehenen europäischen Koordinatoren Maßnahmen zur Gestaltung der richtigen Leitungsstruktur und zur Feststellung der – privaten und öffentlichen – Finanzierungsquellen für komplexe grenzüberschreitende Vorhaben für die einzelnen Kernnetzkorridore erleichtern. Europäische Koordinatoren sollten die koordinierte Verwirklichung der Kernnetzkorridore erleichtern.

(45) Die Rolle der europäischen Koordinatoren ist von großer Bedeutung für den Aufbau der Korridore und die Zusammenarbeit entlang derselben.

(46) Die Kernnetzkorridore sollten den Schienengüterverkehrskorridoren, die gemäß der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates ([1]) eingerichtet werden, sowie dem Bereitstellungsplan nach dem Europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystem (ERTMS für European Rail Traffic Management System), der durch die Entscheidung 2009/561/EG der Kommission ([2]) festgelegt wurde, entsprechen.

([1]) 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).

([2]) Entscheidung 2009/561/EG der Kommission vom 22. Juli 2009 zur Änderung der Entscheidung 2006/679/EG hinsichtlich der Umsetzung der technischen Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) des Teilsystems Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems (ABl. L 194 vom 25.7.2009, S. 60).

▼B

(47) 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) Nr. 1316/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates ([1]) beruhen. Ziel sollte eine entsprechende Ausrichtung und Zusammenführung der Mittel aus einschlägigen internen und externen Finanzierungsinstrumenten sein, beispielsweise aus den Struktur- und Kohäsionsfonds, der Nachbarschaftsinvestitionsfazilität (NIF) und dem Instrument für Heranführungshilfe (IPA) ([2]), sowie der Mittel der Europäischen Investitionsbank, der Europäischen Bank für Wiederaufbau und Entwicklung und anderer Finanzinstitutionen.

(48) Zur Aktualisierung der in Anhang I enthaltenen Karten entsprechend den möglichen Veränderungen, die sich aus der tatsächlichen Nutzung bestimmter Bestandteile der Verkehrsinfrastruktur gegenüber den zuvor festgelegten Volumenschwellen ergeben, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) und vorbehaltlich des Artikels 172 AEUV Rechtsakte zur Änderung der Anhänge I und II zu erlassen. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeiten angemessene Konsultationen – auch auf der Ebene von Sachverständigen – durchführt. Bei der Vorbereitung und Ausarbeitung delegierter Rechtsakte sollte die Kommission gewährleisten, dass die einschlägigen Dokumente dem Europäischen Parlament und dem Rat gleichzeitig, rechtzeitig und auf angemessene Weise übermittelt werden.

(49) Die Interessen der regionalen und lokalen Behörden sowie der Zivilgesellschaft vor Ort, die von einem Vorhaben von gemeinsamem Interesse betroffen sind, sollten in der Planungs- und Bauphase eines Vorhabens angemessen berücksichtigt werden.

(50) Der europäische und der nationale Rahmen für die Planung und Verwirklichung von Verkehrsinfrastrukturplanung sowie für die Erbringung von Beförderungsdienstleistungen bieten den Beteiligten Möglichkeiten, zur Verwirklichung der Ziele dieser Verordnung beizutragen. Das neue Instrument für die Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes, d.h. Kernnetzkorridore, ist ein leistungsfähiges Mittel zur Entfaltung der jeweiligen Potenziale der Beteiligten, zur Förderung der Zusammenarbeit zwischen ihnen und zur Verbesserung der gegenseitigen Ergänzung mit den Maßnahmen der Mitgliedstaaten.

(51) Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung dieser Verordnung, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates ([3]), ausgeübt werden.

([1]) 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 (Siehe Seite 129 dieses Amtsblatts).

([2]) Verordnung (EG) Nr. 1085/2006 des Rates vom 17. Juli 2006 zur Errichtung eines Instruments für Heranführungshilfe (IPA) (ABl. L 210 vom 31.7.2006, S. 82).

([3]) 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).

▼B

(52) Da die Ziele dieser Verordnung, insbesondere der koordinierte Auf- und Ausbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes, auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden können und daher 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.

(53) Der Beschluss Nr. 661/2010/EU sollte aufgehoben werden.

(54) Diese Verordnung sollte am Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft treten, um die rechtzeitige Annahme der in dieser Verordnung vorgesehenen delegierten Rechtsakte und der Durchführungsrechtsakte zu ermöglichen —

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 eine Struktur auf zwei Ebenen umfasst, die aus dem Gesamtnetz und aus dem Kernnetz besteht, wobei letzteres auf Grundlage des Gesamtnetzes errichtet wird.

(2) Diese Verordnung benennt Vorhaben von gemeinsamem Interesse und gibt die Anforderungen vor, die im Hinblick auf den Betrieb der Infrastruktur des transeuropäischen Verkehrsnetzes eingehalten werden müssen.

(3) Diese Verordnung legt die Prioritäten für den Aufbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes fest.

(4) Diese Verordnung sieht Maßnahmen für die Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes vor. Die Umsetzung der Vorhaben von gemeinsamen 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.

Artikel 2

Anwendungsbereich

(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 die Schaffung und den Betrieb nachhaltiger und effizienter Verkehrsdienste zu ermöglichen.

▼B

(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.

Artikel 3

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck:

a) "Vorhaben von gemeinsamem Interesse" ein Vorhaben, das gemäß den Anforderungen und unter Einhaltung der Bestimmungen dieser Verordnung durchgeführt wird;

b) "Nachbarland" ein Land, das unter die Europäische Nachbarschaftspolitik einschließlich der strategischen Partnerschaft oder die Erweiterungspolitik fällt und dem Europäischen Wirtschaftsraum oder der Europäischen Freihandelsassoziation angehört;

c) "Drittland" ein Nachbarland oder jegliches andere Land, mit dem die Union möglicherweise zusammenarbeitet, um die Ziele dieser Verordnung zu erreichen;

d) "europäischer Mehrwert" 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 in Übereinstimmung mit den in Artikel 4 dargelegten Zielen nachgewiesen werden kann;

e) "Infrastrukturbetreiber" eine Einrichtung oder ein Unternehmen, die bzw. das insbesondere für die Schaffung oder Unterhaltung einer Verkehrsinfrastruktur zuständig ist. Dies kann auch den Betrieb der Steuerungs- und Sicherheitssysteme der Infrastruktur beinhalten;

f) "Telematikanwendungen" Systeme, die Informations-, Kommunikations-, Navigations- oder Ortungstechnik nutzen, um die Infrastruktur effektiv zu betreiben und die Mobilität und den Verkehr im transeuropäischen Verkehrsnetz zu steuern und Mehrwertdienste für Bürger und Unternehmen zu erbringen, und zwar einschließlich Systemen für eine sichere, umweltverträgliche und kapazitätsgerechte Nutzung des Netzes. Dazu können auch im Fahrzeug befindliche Geräte gehören, soweit sie fester Bestandteil eines Systems mit entsprechenden Infrastrukturkomponenten sind. Telematikanwendungen schließen die unter den Buchstaben ga bis l genannten Systeme, Technologien und Dienste ein;

▼B

g) "intelligente Verkehrssysteme (IVS)" Systeme im Sinne der Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates ([1]);

h) "Flugverkehrsmanagementsystem" ein System im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 552/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates ([2]) und im Sinne des Generalplans für das Flugverkehrsmanagement ("ATM-Generalplan") nach der Verordnung (EG) Nr. 219/2007 des Rates ([3]);

i) "Überwachungs- und Informationssysteme für den Schiffsverkehr (VTMIS)" Systeme für die Überwachung und das Management des Schiffsverkehrs anhand von Informationen aus automatischen Schiffsidentifizierungssystemen (AIS), Systemen zur Fernidentifizierung und -verfolgung von Schiffen (LRIT), Küstenradarsystemen und Funkkommunikationssystemen gemäß der Richtlinie 2002/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ([4]), wobei die Integration der nationalen Systeme für Seeverkehrsinformation mittels SafeSeaNet inbegriffen ist;

j) "Binnenschifffahrtsinformationsdienste (RIS)" in der Binnenschifffahrt eingesetzte Informations- und Kommunikationstechnik im Sinne der Richtlinie 2005/44/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ([5]);

k) "e-Maritime-Dienste" Dienste, bei denen moderne und interoperable Informationstechnik im Seeverkehrssektor eingesetzt wird, um Verwaltungsverfahren zu vereinfachen und den Frachtdurchsatz auf See und in den Häfen zu erleichtern, einschließlich Single-Window-Dienstleistungen wie beispielsweise das integrierte einzige Fenster im Seeverkehrsbereich gemäß der Richtlinie 2010/65/EU des Europäischen Parlaments und des Rates ([6]), Hafengemeinschaftssystemen und relevanten Zollinformationssystemen;

([1]) 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).

([2]) Verordnung (EG) Nr. 552/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Interoperabilität des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes ("Interoperabilitäts-Verordnung") (ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 26).

([3]) Verordnung (EG) Nr. 219/2007 des Rates vom 27. Februar 2007 zur Gründung eines gemeinsamen Unternehmens zur Entwicklung des europäischen Flugverkehrsmanagementsystems der neuen Generation (SESAR) (ABl. L 64 vom 2.3.2007, S. 1).

([4]) 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).

([5]) Richtlinie 2005/44/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. September 2005 über harmonisierte Binnenschifffahrtsinformationsdienste (RIS) auf den Binnenwasserstraßen der Gemeinschaft (ABl. L 255 vom 30.9.2005, S. 152).

([6]) Richtlinie 2010/65/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Oktober 2010 über Meldeformalitäten für Schiffe beim Einlaufen in und/oder Auslaufen aus Häfen der Mitgliedstaaten und zur Aufhebung der Richtlinie 2002/6/EG (ABl. L 283 vom 29.10.2010, S. 1).

▼B

l) "europäisches Eisenbahnverkehrsleitsystem (ERTMS für European Rail Traffic Management System)" das System im Sinne der Entscheidung 2006/679/EG der Kommission ([1]) und der Entscheidung 2006/860/EG der Kommission ([2]);

m) "grenzüberschreitender Abschnitt" den Abschnitt, der die Kontinuität eines Vorhabens von gemeinsamem Interesse zwischen den am nächsten gelegenen städtischen Knoten auf beiden Seiten der Grenze zwischen zwei Mitgliedstaaten oder zwischen einem Mitgliedstaat und einem Nachbarland gewährleistet;

n) "multimodaler Verkehr" die Beförderung von Personen und/oder Gütern mit zwei oder mehr Verkehrsträgern;

o) "Interoperabilität" die Fähigkeit – einschließlich der gesamten regulatorischen, technischen und betrieblichen Voraussetzungen – der Infrastruktur bei einem Verkehrsträger den sicheren und durchgehenden Verkehr zu gewährleisten, wodurch die für die betreffende Infrastruktur oder den betreffenden Verkehrsträger vorgeschriebenen Leistungskennwerte erreicht werden;

p) "städtischer Knoten" ein städtisches Gebiet, in dem die Verkehrsinfrastruktur des transeuropäischen Netzes, wie beispielsweise Häfen einschließlich Passagierterminals, Flughäfen, Bahnhöfe, Logistikplattformen und Güterterminals, die innerhalb oder in der Nähe städtischer Gebiete liegen, mit anderen Teilen dieser Infrastruktur und mit der Infrastruktur für den Nah- und Regionalverkehr verbunden ist;

q) "Engpass" ein physisches, technisches oder funktionelles Hindernis, das zu einem Systembruch führt, der die Kontinuität von Verkehrsflüssen über große Entfernungen oder im grenzüberschreitenden Bereich beeinträchtigt, und das durch die Errichtung neuer Infrastrukturen oder den grundlegenden Ausbau vorhandener Infrastrukturen, durch die erhebliche Verbesserungen im Sinne einer Beseitigung der durch den Engpass verursachten Einschränkungen erzielt werden könnten, überwunden werden kann;

r) "Logistikplattform" ein Gebiet, das direkt an die Verkehrsinfrastrukturen des transeuropäischen Verkehrsnetzes angebunden ist, zumindest ein Güterterminal aufweist und die Ausübung logistischer Tätigkeiten ermöglicht;

s) "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. ein See- oder Binnenhafen, ein Flughafen oder ein Schienen-Straßen-Terminal;

([1]) Entscheidung 2006/679/EG der Kommission vom 28. März 2006 über die Technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) zum Teilsystem Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems (ABl. L 284 vom 16.10.2006, S. 1)

([2]) Entscheidung 2006/860/EG der Kommission vom 7. November 2006 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems und zur Änderung von Anhang A der Entscheidung 2006/679/EG vom 28. März 2006 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems (ABl. L 342 vom 7.12.2006, S. 1).

▼B

t) "sozioökonomische Kosten-Nutzen-Analyse" eine quantifizierte, auf einer anerkannten Methodik basierende Ex-ante-Evaluierung des Werts eines Vorhabens unter Berücksichtigung aller einschlägigen sozialen, wirtschaftlichen, 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;

u) "isoliertes Netz" das Schienennetz eines Mitgliedstaats oder ein Teilnetz, das eine von der europäischen Regelspurweite (1 435 mm) abweichende Spurweite aufweist und für das sich bestimmte umfangreiche Infrastrukturinvestitionen aus wirtschaftlicher Sicht (Kosten-Nutzen-Verhältnis) aufgrund der Besonderheiten dieses Netzes, die sich aus seiner geografischen Isolierung oder seiner Randlage ergeben, nicht rechtfertigen lassen;

v) "NUTS-Region" eine Region entsprechend der Festlegung in der Systematik der Gebietseinheiten für die Statistik;

w) "alternative umweltfreundliche Kraftstoffe" Kraftstoffe, die Erdöl als Energieträger für den Verkehrssektor zumindest teilweise ersetzen, zu dessen Dekarbonisierung beitragen und die Umweltverträglichkeit des Verkehrssektors erhöhen; dazu gehören Strom, Wasserstoff, (flüssige) Biokraftstoffe, synthetische Kraftstoffe, Methan ((komprimiertes oder verflüssigtes) Erdgas und Biomethan) und verflüssigtes Petroleumgas (LPG).

Artikel 4

Ziele des transeuropäischen Verkehrsnetzes

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

a) Kohäsion durch

i) die Zugänglichkeit und Anbindung aller Regionen der Union, einschließlich der abgelegenen Gebiete, der Gebiete in äußerster Randlage, der Inselgebiete, der Randgebiete und der Berggebiete sowie der dünn besiedelten Gebiete;

ii) die Verringerung von zwischen den Mitgliedstaaten bestehenden Lücken beim Ausbau der Infrastruktur;

iii) – sowohl im Personenverkehr als auch im Güterverkehr – die Anbindung der Verkehrsinfrastrukturen einerseits des Fernverkehrs und andererseits des Regional- und Nahverkehrs;

▼B

iv) eine Verkehrsinfrastruktur, die den besonderen Gegebenheiten in den verschiedenen Teilen der Union gerecht wird und eine ausgewogene Abdeckung aller europäischen Regionen gewährleistet;

b) Effizienz durch

i) die Beseitigung von Engpässen und die Schließung von Verbindungslücken sowohl innerhalb der Verkehrsinfrastrukturen als auch an den Verbindungspunkten zwischen ihnen, sowohl in den Hoheitsgebieten der Mitgliedstaaten als auch zwischen diesen Gebieten;

ii) den Verbund und die Interoperabilität der nationalen Verkehrsnetze;

iii) die optimale Integration und Verknüpfung aller Verkehrsträger;

iv) die Förderung von wirtschaftlich effizientem, hochwertigem Verkehr, was zu weiterem Wirtschaftswachstum und zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit beiträgt;

v) die effiziente Nutzung neuer und vorhandener Infrastrukturen;

vi) die kosteneffiziente Anwendung innovativer technischer und betrieblicher Konzepte;

c) Nachhaltigkeit durch

i) den Aufbau aller Verkehrsträger in einer Weise, die auf lange Sicht ein nachhaltiges und wirtschaftlich effizientes Verkehrswesen sicherstellt;

ii) die Leistung eines Beitrags zu den Zielen niedriger Ausstoß von Treibhausgasen, umweltfreundlicher Verkehr mit geringen CO_2-Emissionen, Kraftstoffversorgungssicherheit, Reduzierung der externen Kosten und Umweltschutz;

iii) die Förderung eines CO_2-armen Verkehrs mit dem Ziel, die CO_2-Emissionen im Einklang mit den CO_2-Reduzierungszielen der Union bis 2050 erheblich zu senken;

d) mehr Vorteile für die Nutzer durch

i) die Deckung des Mobilitäts- und Verkehrsbedarfs der Nutzer innerhalb der Union und in den Beziehungen zu Drittländern;

ii) die Gewährleistung sicherer und hoher Qualitätsstandards im Personen- und Güterverkehr;

iii) die Unterstützung der Mobilität auch im Falle von Naturkatastrophen und vom Menschen verursachter Katastrophen sowie die Gewährleistung der Zugänglichkeit für Notfall- und Rettungsdienste;

▼B

iv) die Aufstellung von Infrastrukturanforderungen – insbesondere auf dem Gebiet der Interoperabilität, Sicherheit und Gefahrenabwehr –, die die Qualität, Effizienz und Nachhaltigkeit der Verkehrsdienstleistungen gewährleisten;

v) die Zugänglichkeit für ältere Menschen, für Menschen mit eingeschränkter Mobilität und für Menschen mit Behinderungen.

Artikel 5

Ressourcenschonendes Netz

(1) Planung, Aufbau und Betrieb des transeuropäischen Verkehrsnetzes erfolgen auf ressourcenschonende Weise durch

a) den Aufbau, die Verbesserung und die Instandhaltung bestehender Verkehrsinfrastrukturen;

b) die Optimierung der Integration und des Verbunds der Infrastrukturen;

c) den Einsatz neuer Technologien und von Telematikanwendungen, soweit dieser Einsatz wirtschaftlich gerechtfertigt ist;

d) die Berücksichtigung möglicher Synergien mit anderen Netzen, insbesondere mit den transeuropäischen Energie- oder Telekommunikationsnetzen;

e) die Bewertung der strategischen Umweltfolgen, mit Aufstellung geeigneter Pläne und Programme, sowie des Beitrags zur Abschwächung der Folgen des Klimawandels;

f) Maßnahmen zur Planung und Erweiterung von Infrastrukturkapazitäten, sofern notwendig;

g) eine angemessene Berücksichtigung der Anfälligkeit der Verkehrsinfrastrukturen im Hinblick auf den Klimawandel sowie Naturkatastrophen oder vom Menschen verursachte Katastrophen, damit diese Probleme bewältigt werden können.

(2) Bei der Planung und dem Aufbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes berücksichtigen die Mitgliedstaaten die besonderen Gegebenheiten in den verschiedenen Teilen der Union, wie insbesondere die touristischen Aspekte und die topografischen Merkmale der betroffenen Regionen. Sie können die genaue Streckenführung von Abschnitten in den Grenzen des Artikels 49 Absatz 4 Buchstabe c anpassen, müssen dabei jedoch sicherstellen, dass die Anforderungen des genannten Artikels eingehalten werden.

Artikel 6

Zwei-Ebenen-Struktur des transeuropäischen Verkehrsnetzes

(1) Der schrittweise Aufbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes erfolgt insbesondere durch die Umsetzung einer auf einem kohärenten und transparenten methodischen Ansatz beruhenden Struktur auf zwei Ebenen für dieses Netz, die aus einem Gesamtnetz und einem Kernnetz besteht (Zwei-Ebenen-Struktur).

▼B

(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. Seine Festlegung und sein Aufbau erfolgen gemäß Kapitel II.

(3) Das Kernnetz besteht aus jenen Teilen des Gesamtnetzes, die von größter strategischer Bedeutung für die Verwirklichung der mit dem Aufbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes verfolgten Ziele sind. Seine Festlegung und sein Aufbau erfolgen gemäß Kapitel III.

Artikel 7

Vorhaben von gemeinsamem Interesse

(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.

(4) Die Mitgliedstaaten treffen alle notwendigen Maßnahmen, damit die Vorhaben im Einklang mit einschlägigem Unionsrecht und nationalem Recht durchgeführt werden, insbesondere unter Einhaltung von Rechtsakten der Union in den Bereichen Umweltschutz, Klimaschutz, Sicherheit, Gefahrenabwehr, Wettbewerb, staatliche Beihilfen, öffentliches Auftragswesen, öffentliche Gesundheit und Zugänglichkeit.

(5) Vorhaben von gemeinsamem Interesse kommen im Rahmen der bestehenden Instrumente für das transeuropäische Verkehrsnetz für Finanzhilfen der Union in Betracht.

▼B

Artikel 8

Zusammenarbeit mit Drittländern

(1) Die Union kann Vorhaben von gemeinsamem Interesse – auch finanziell – unterstützen, um das transeuropäische Verkehrsnetz mit Infrastrukturnetzen von Nachbarländern zu verbinden, sofern die Vorhaben folgenden Zielen dienen:

a) Anbindung des Kernnetzes an Grenzübergangsstellen, wobei diejenigen Infrastrukturen betroffen sind, die erforderlich sind, um eine nahtlose Abwicklung des Verkehrsflusses, der Grenzkontrollen, der Grenzüberwachung und anderer Grenzkontrollverfahren sicherzustellen;

b) Gewährleistung der Verbindung zwischen dem Kernnetz und den Verkehrsnetzen der Drittländer mit dem Ziel, Wirtschaftswachstum und Wettbewerbsfähigkeit zu steigern;

c) Vervollständigung der in Drittländern befindlichen Verkehrsinfrastrukturen, die Teile des Kernnetzes in der Union miteinander verbinden;

d) Umsetzung von Verkehrsmanagementsystemen in solchen Drittländern;

e) Förderung des Seeverkehrs und von Meeresautobahnverbindungen, ausgenommen finanzielle Unterstützung für Drittlandshäfen;

f) Erleichterung des Binnenschiffsverkehrs mit Drittländern.

Solche Vorhaben müssen die Kapazitäten oder den Nutzen von transeuropäischen Verkehrsnetzen in einem oder mehreren Mitgliedstaaten erhöhen.

(2) Unbeschadet des Absatzes 1 kann die Union mit Drittländern zusammenarbeiten, um, ohne finanzielle Unterstützung zu leisten, andere Vorhaben zu fördern, sofern diese Vorhaben folgenden Zielen dienen:

a) Förderung der Interoperabilität zwischen dem transeuropäischen Verkehrsnetz und den Netzen von Drittländern;

b) Förderung der Ausdehnung des Konzepts des transeuropäischen Verkehrsnetzes auf Drittländer;

c) Erleichterung des Luftverkehrs mit Drittländern, um wirksames und nachhaltiges Wirtschaftswachstum und die Wettbewerbsfähigkeit zu fördern, einschließlich der Ausweitung des einheitlichen europäischen Luftraums und einer verbesserten Zusammenarbeit im Flugverkehrsmanagement;

d) Erleichterung des Seeverkehrs und Förderung von Meeresautobahnverbindungen mit Drittländern.

▼B

(3) Vorhaben gemäß Absatz 2 Buchstaben a und d müssen den betreffenden Bestimmungen in Kapitel II entsprechen.

(4) Anhang III enthält informatorische Karten des auf bestimmte Nachbarländer ausgedehnten transeuropäischen Verkehrsnetzes.

(5) Die Union kann für Nachbarländer neue Koordinierungs- und Finanzierungsinstrumente schaffen oder bestehende Instrumente wie die Nachbarschaftsinvestitionsfazilität (NIF) oder das Instrument für Heranführungshilfe (IPA) nutzen, um Vorhaben von gemeinsamem Interesse zu fördern.

(6) Die Bestimmungen dieses Artikels unterliegen den einschlägigen Verfahren für internationale Übereinkünfte gemäß Artikel 218 AEUV.

KAPITEL II

DAS GESAMTNETZ

Artikel 9

Allgemeine Bestimmungen

(1) Das Gesamtnetz

a) entspricht den Karten und Listen in Anhang I und Anhang II Teil 2;

b) wird durch die Beschreibung der Infrastrukturkomponenten konkreter festgelegt;

c) erfüllt die in diesem Kapitel aufgeführten Anforderungen an die Verkehrsinfrastrukturen;

d) bildet die Grundlage für die Ermittlung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse;

e) berücksichtigt die materiellen Grenzen und die topografischen Besonderheiten der Verkehrsinfrastrukturen der Mitgliedstaaten, wie sie in den technischen Spezifikationen für Interoperabilität (TSI) ausgewiesen sind.

(2) Die Mitgliedstaaten unternehmen alle erdenklichen Anstrengungen, um bis zum 31. Dezember 2050 das Gesamtnetz fertigzustellen und die einschlägigen Bestimmungen dieses Kapitels einzuhalten.

Artikel 10

Allgemeine Prioritäten

(1) Beim Aufbau des Gesamtnetzes wird Maßnahmen allgemeine Priorität eingeräumt, die notwendig sind für

a) die Gewährleistung einer besseren Erreichbarkeit und Anbindung aller Regionen der Union unter Berücksichtigung der besonderen Umstände, die im Hinblick auf Inseln, isolierte Netze sowie dünn besiedelte Gebiete, abgelegene Gebiete und Gebiete in äußerster Randlage gegeben sind;

▼B

b) die Sicherstellung einer optimalen Integration der Verkehrsträger und der Interoperabilität innerhalb derselben;

c) die Schließung von Verbindungslücken und die Beseitigung von Engpässen, insbesondere in grenzüberschreitenden Abschnitten;

d) die Förderung einer wirksamen und nachhaltigen Nutzung der Infrastruktur und erforderlichenfalls eines Ausbaus der Kapazitäten;

e) die Verbesserung oder Erhaltung der Qualität der Infrastrukturen in Bezug auf Sicherheit, Gefahrenabwehr, Effizienz, Klimaresistenz und gegebenenfalls Ausfallsicherheit bei Katastrophen, Umweltverträglichkeit, Sozialbedingungen, Zugänglichkeit für alle Benutzer einschließlich älterer Menschen, Personen mit eingeschränkter Mobilität und Fahrgästen mit Behinderungen sowie Dienstleistungsqualität und Kontinuität der Verkehrsströme;

f) die Einführung und Verbreitung von Telematikanwendungen sowie die Förderung innovativer technologischer Entwicklungen.

(2) Um die in Absatz 1 dargelegten Maßnahmen zu ergänzen, sollten Maßnahmen besondere Beachtung finden, die erforderlich sind für

a) die Gewährleistung der Kraftstoffversorgungssicherheit durch verstärkte Energieeffizienz und durch die Förderung der Verwendung alternativer, insbesondere CO_2-armer oder CO_2-freier Energiequellen und Antriebssysteme;

b) die Verringerung der Belastung städtischer Gebiete durch die negativen Auswirkungen des Schienen- und Straßen-Durchgangsverkehrs;

c) die Beseitigung administrativer und technischer Hindernisse, insbesondere in Bezug auf die Interoperabilität des transeuropäischen Verkehrsnetzes und den Wettbewerb.

ABSCHNITT 1

Schienenverkehrsinfrastruktur

Artikel 11

Infrastrukturkomponenten

(1) Die Schienenverkehrsinfrastruktur umfasst insbesondere

a) Hochgeschwindigkeitsbahnstrecken und konventionelle Eisenbahnstrecken einschließlich

i) Neben- und Abstellgleisen,

ii) Tunneln,

iii) Brücken,

b) Güterterminals und Logistikplattformen für den Umschlag von Gütern innerhalb des Schienenverkehrs und zwischen Schienenverkehr und anderen Verkehrsträgern;

▼B

c) Bahnhöfe entlang den in Anhang I aufgeführten Strecken für das Umsteigen von Personen innerhalb des Schienenverkehrs und zwischen Schienenverkehr und anderen Verkehrsträgern;

d) die Anbindung von Bahnhöfen, Güterterminals und Logistikplattformen an die übrigen Verkehrsträger im transeuropäischen Verkehrsnetz;

e) zugehörige Ausrüstungen;

f) Telematikanwendungen.

(2) Die Bahnstrecken haben eine der folgenden Formen:

a) Bahnstrecken für den Hochgeschwindigkeitsverkehr,

i) die eigens für den Hochgeschwindigkeitsverkehr gebaut werden und für Geschwindigkeiten von mindestens 250 km/h ausgelegt sind;

ii) bei denen konventionelle Strecken eigens für hohe Geschwindigkeiten ausgebaut werden und die für Geschwindigkeiten von etwa 200 km/h ausgelegt sind;

iii) eigens für Hochgeschwindigkeitszüge ausgebaute Strecken, die aufgrund der sich aus der Topografie, der Oberflächengestalt oder der städtischen Umgebung ergebenden Zwänge von spezifischer Beschaffenheit sind und deren Geschwindigkeit im Einzelfall angepasst werden muss. Zu dieser Kategorie gehören auch die Verbindungsstrecken zwischen dem Hochgeschwindigkeits- und dem konventionellen Bahnnetz, Bahnhofsdurchfahrten, Anschlüsse zu Terminals, Betriebswerken usw., die von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen mit Normalgeschwindigkeit befahren werden.

b) Bahnstrecken für den konventionellen Eisenbahnverkehr.

(3) Zu den technischen Anlagen an Bahnstrecken können Elektrifizierungssysteme, Einrichtungen für das Ein- und Aussteigen der Fahrgäste und das Be- und Entladen von Gütern in Bahnhöfen, Logistikplattformen und Güterterminals gehören. Ferner können dazu alle für einen sicheren und effizienten Betrieb der Fahrzeuge – der auch deren verringerte Umweltauswirkungen und verbesserte Interoperabilität umfasst – notwendigen Vorrichtungen, wie beispielsweise Vorrichtungen zur automatischen Änderung der Spurweite, gehören.

Artikel 12

Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur

(1) Güterterminals werden an die Straßeninfrastruktur oder, soweit möglich, an die Binnenschifffahrtsinfrastruktur des Gesamtnetzes angebunden.

▼B

(2) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die Schieneninfrastruktur folgende Anforderungen erfüllt:

a) Sie ist mit ERTMS ausgerüstet, außer bei isolierten Netzen;

b) sie entspricht der Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ([1]) und deren Durchführungsvorschriften, damit die Interoperabilität des Gesamtnetzes hergestellt wird;

c) sie entspricht den gemäß Artikel 6 der Richtlinie 2008/57/EG festgelegten Anforderungen der TSI, es sei denn, nach den betreffenden TSI oder gemäß dem Verfahren des Artikels 9 der Richtlinie 2008/57/EG ist etwas anderes gestattet;

d) sie ist – außer bei isolierten Netzen – bezüglich der Bahnstrecken und, soweit für den Betrieb von elektrischen Zügen erforderlich, bezüglich der Neben- und Abstellgleise, vollständig elektrifiziert;

e) sie entspricht bezüglich des Zugangs zu Güterterminals den Anforderungen der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates ([2]).

(3) Auf Antrag eines Mitgliedstaats gewährt die Kommission in gebührend begründeten Fällen Ausnahmen von den Anforderungen, die über die Anforderungen der Richtlinie 2008/57/EG hinsichtlich ERTMS und Elektrifizierung hinausgehen.

Artikel 13

Prioritäten für den Aufbau der Schienenverkehrsinfrastruktur

Bei der Förderung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse in Bezug auf die Schienenverkehrsinfrastruktur wird in Ergänzung zu den allgemeinen Prioritäten nach Artikel 10 folgenden Aspekten Priorität eingeräumt:

a) der Einführung des ERTMS;

b) der Umrüstung auf die Regelspurweite von 1 435 mm;

c) der Minderung der Auswirkungen von Lärm und Erschütterungen infolge des Schienenverkehrs, insbesondere anhand von Maßnahmen für Fahrzeuge und Infrastruktur einschließlich Lärmschutzeinrichtungen;

d) der Erfüllung der Infrastrukturanforderungen und dem Ausbau der Interoperabilität;

e) der Verbesserung der Sicherheit von höhengleichen Bahnübergängen;

f) gegebenenfalls der Anbindung der Schienenverkehrsinfrastrukturen an die Binnenhafeninfrastrukturen.

([1]) Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft (ABl. L 191 vom 18.7.2008, S. 1).

([2]) 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).

▼B

ABSCHNITT 2

Binnenschifffahrtsinfrastruktur

Artikel 14

Infrastrukturkomponenten

(1) Die Binnenschifffahrtsinfrastruktur umfasst insbesondere

a) Flüsse,

b) Kanäle,

c) Seen,

d) zugehörige Infrastrukturen wie Schleusen, Schiffshebewerke, Brücken, Stauseen und damit verbundene Hochwasserschutzmaßnahmen, die sich auf die Binnenschifffahrt positiv auswirken können,

e) Binnenhäfen einschließlich der für Beförderungsvorgänge innerhalb des Hafengebiets notwendigen Infrastrukturen,

f) zugehörige Ausrüstungen,

g) Telematikanwendungen einschließlich RIS,

h) Anbindung der Binnenhäfen an die übrigen Verkehrsträger im transeuropäischen Verkehrsnetz.

(2) Um Teil des Gesamtnetzes zu sein, müssen Binnenhäfen ein jährliches Güterumschlagsvolumen von über 500 000 Tonnen haben. Berechnungsgrundlage für das gesamte jährliche Güterumschlagsvolumen ist der neueste Dreijahresdurchschnitt, der von Eurostat veröffentlicht wurde.

(3) Zu den Ausrüstungen für den Binnenschiffsverkehr können Einrichtungen für das Be- und Entladen 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_2-Intensität verringern helfen. Dazu können auch Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle, Anlagen zur landseitigen Stromversorgung und Einrichtungen zum Sammeln von Altöl sowie Ausrüstungen für Eisbrecharbeiten, für hydrologische Untersuchungen und für Baggertätigkeiten in Häfen und Hafeneinfahrten zur Gewährleistung der ganzjährigen Befahrbarkeit gehören.

Artikel 15

Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur

(1) Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass die Binnenhäfen an die Straßen- oder Schieneninfrastrukturen angebunden sind.

▼B

(2) Die Betreiber der Binnenhäfen sorgen dafür, dass zumindest ein Güterterminal allen Unternehmen diskriminierungsfrei und gegen ein transparentes Entgelt offen steht.

(3) Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass

a) Flüsse, Kanäle und Seen die Mindestanforderungen an Binnenwasserstraßen der Klasse IV gemäß der neuen von der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister (ECMT/CEMT) eingeführten Klassifizierung für Binnenwasserstraßen erfüllen, und durchgehende Brückendurchfahrtshöhen unbeschadet der Artikel 35 und 36 dieser Verordnung vorhanden sind.

Auf Antrag eines Mitgliedstaats gewährt die Kommission in gebührend begründeten Fällen Ausnahmen von den Mindestanforderungen in Bezug auf Tiefgang (weniger als 2,50 m) und Mindesthöhen unter Brücken (weniger als 5,25 m);

b) durch Instandhaltung der Flüsse, Kanäle und Seen eine stets gute Befahrbarkeit gewährleistet wird, wobei das geltende Umweltrecht einzuhalten ist;

c) Flüsse, Kanäle und Seen mit RIS ausgerüstet sind.

Artikel 16

Prioritäten für den Aufbau der Binnenschifffahrtsinfrastruktur

Bei der Förderung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse in Bezug auf die Binnenschifffahrtsinfrastruktur wird in Ergänzung zu den allgemeinen Prioritäten nach Artikel 10 folgenden Aspekten Priorität eingeräumt:

a) für bestehende Binnenwasserstraßen: der Durchführung der notwendigen Maßnahmen zur Erreichung der Standards für Binnenwasserstraßen der Klasse IV;

b) gegebenenfalls der Erreichung höherer Standards für die Modernisierung bestehender Wasserstraßen und für Schaffung neuer Wasserstraßen gemäß den Vorgaben der CEMT für die technischen Aspekte der Infrastruktur, entsprechend dem Marktbedarf;

c) Implementierung von Telematikanwendungen einschließlich RIS;

d) der Anbindung der Binnenhafeninfrastrukturen an die Schienengüterverkehrs- und Straßenverkehrsinfrastrukturen;

e) der besonderen Berücksichtigung naturbelassener, frei fließender Flüsse, die daher Gegenstand spezifischer Maßnahmen sein können;

▼B

f) der Förderung der nachhaltigen Binnenschifffahrt;

g) der Modernisierung und Ausweitung der für Beförderungsvorgänge innerhalb des Hafengebiets erforderlichen Infrastrukturkapazität.

ABSCHNITT 3

Straßenverkehrsinfrastruktur

Artikel 17

Infrastrukturkomponenten

(1) Die Straßenverkehrsinfrastruktur umfasst insbesondere

a) hochwertige Straßen einschließlich

i) Brücken,

ii) Tunneln,

iii) Kreuzungen,

iv) Übergängen,

v) Anschlussstellen,

vi) Standstreifen,

b) Park- und Rastplätze,

c) zugehörige Ausrüstungen,

d) Telematikanwendungen einschließlich IVS,

e) Güterterminals und Logistikplattformen,

f) Anbindung der Güterterminals und Logistikplattformen an die übrigen Verkehrsträger im transeuropäischen Verkehrsnetz,

g) Busbahnhöfe.

(2) Die in Absatz 1 Buchstabe a genannten hochwertigen Straßen sind die Straßen, die eine wichtige Rolle im Güter- und Personen-Fernverkehr spielen, die wichtigsten städtischen und wirtschaftlichen Zentren miteinander verbinden, die Anbindung an andere Verkehrsträger gewährleisten sowie in Bergen gelegene, entlegene, eingeschlossene und am Rande gelegene NUTS-2-Gebiete mit den zentralen Regionen der Union verbinden. Diese Straßen sind angemessen zu unterhalten, um einen sicheren und gefahrlosen Verkehr zu ermöglichen.

▼B

(3) Hochwertige Straßen sind speziell für den Verkehr mit Kraftfahrzeugen bestimmt; dabei handelt es sich entweder um Autobahnen, Schnellstraßen oder herkömmliche Straßen mit strategischer Bedeutung.

a) Eine Autobahn ist eine Straße, die speziell für den Verkehr mit Kraftfahrzeugen bestimmt und gebaut ist, zu der von den angrenzenden Grundstücken aus keine unmittelbare Zufahrt besteht und die

i) – außer an einzelnen Stellen oder vorübergehend – für beide Verkehrsrichtungen besondere Fahrbahnen hat, die durch einen nicht für den Verkehr bestimmten Geländestreifen oder in Ausnahmefällen durch andere Mittel voneinander getrennt sind,

ii) keine höhengleiche Kreuzung mit Straßen, Eisenbahn- oder Straßenbahnschienen, Radwegen oder Gehwegen hat und

iii) als Autobahn besonders gekennzeichnet ist.

b) Eine Schnellstraße ist eine für den Kraftfahrzeugverkehr bestimmte Straße, die hauptsächlich über Anschlussstellen oder besonders geregelte Kreuzungen erreichbar ist,

i) auf der das Halten und das Parken auf den Fahrbahnen verboten ist und

ii) die keine höhengleiche Kreuzung mit Eisenbahn- oder Straßenbahnschienen hat.

c) Eine herkömmliche Straße mit strategischer Bedeutung ist eine Straße, die keine Autobahn oder Schnellstraße aber dennoch eine hochwertige Straße im Sinne der Absätze 1 und 2 ist.

(4) Die Straßenausrüstungen können insbesondere Ausrüstungen für das Verkehrsmanagement, die Verkehrsinformation und die Routenführung, die Erhebung von Benutzungsentgelten, die Sicherheit, die Verringerung von Umweltbelastungen, das Betanken oder Aufladen von Fahrzeugen mit alternativem Antrieb und sichere Parkplätze für Nutzfahrzeuge umfassen.

Artikel 18

Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur

Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass

a) die Straßen den Bestimmungen des Artikels 17 Absatz 3 Buchstaben a, b oder c entsprechen;

b) die Gewährleistung, Überwachung und gegebenenfalls Erhöhung der Sicherheit der Straßenverkehrsinfrastruktur gemäß dem Verfahren, das in der Richtlinie 2008/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates [1] festgelegt ist, erfolgt;

[1] 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).

▼B

c) Straßentunnel mit einer Länge von mehr als 500 m der Richtlinie 2004/54/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ([1]) entsprechen;

d) gegebenenfalls die Interoperabilität von Mautsystemen im Einklang mit der Richtlinie 2004/52/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ([2]) und der Entscheidung 2009/750/EG der Kommission ([3]) gewährleistet wird;

e) intelligente Verkehrssysteme, mit denen staatliche Stellen die Straßenverkehrsinfrastruktur ausrüsten, der Richtlinie 2010/40/EU entsprechen und dass diese Ausrüstung im Einklang mit delegierten Rechtsakten, die im Rahmen jener Richtlinie erlassen werden, erfolgt.

Artikel 19

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 Artikel 10 Folgendem Priorität eingeräumt:

a) der Verbesserung und Förderung der Straßenverkehrssicherheit,

b) dem Einsatz von IVS, insbesondere multimodaler Informations- und Verkehrsmanagementsysteme und integrierter Kommunikations- und Zahlungssysteme,

c) der Einführung neuer Technologien und Innovationen zur Förderung eines CO_2-armen Verkehrs,

d) der Einrichtung von angemessenem Parkraum für gewerbliche Nutzer mit einem angemessenen Sicherheitsniveau,

e) der Minderung der Überlastung auf den vorhandenen Straßenverkehrswegen.

ABSCHNITT 4

Seeverkehrsinfrastruktur und meeresautobahnen

Artikel 20

Infrastrukturkomponenten

(1) Die Seeverkehrsinfrastruktur umfasst insbesondere

a) den Meeresraum,

b) Seeschifffahrtsstraßen,

([1]) 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).

([2]) Richtlinie 2004/52/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme in der Gemeinschaft (ABl. L 166 vom 30.4.2004, S. 124).

([3]) Entscheidung 2009/750/EG der Kommission vom 6. Oktober 2009 über die Festlegung der Merkmale des europäischen elektronischen Mautdienstes und seiner technischen Komponenten (ABl. L 268 vom 13.10.2009, S. 11).

▼B

c) Seehäfen einschließlich der für Beförderungsvorgänge innerhalb des Hafengebiets notwendigen Infrastrukturen,

d) Anbindung der Häfen an die übrigen Verkehrsträger im transeuropäischen Verkehrsnetz,

e) Deiche, Schleusen und Docks,

f) Navigationshilfen,

g) Hafeneinfahrten und -fahrrinnen,

h) Wellenbrecher,

i) Meeresautobahnen,

j) zugehörige Ausrüstung,

k) Telematikanwendungen einschließlich e-Maritime-Dienste und VTMIS.

(2) Seehäfen sind die Ein- und Ausgangstore für die landseitigen Infrastrukturen des Gesamtnetzes. Sie erfüllen mindestens eines der folgenden Kriterien:

a) Das gesamte jährliche Personenverkehrsaufkommen beträgt mehr als 0,1 % des gesamten jährlichen Personenverkehrsaufkommens aller Seehäfen der Union. Der Referenzwert für dieses Gesamtaufkommen ist der neueste verfügbare Dreijahresdurchschnitt, aufgrund der von Eurostat veröffentlichten Statistiken;

b) das gesamte jährliche Güterverkehrsaufkommen – im Massen- oder Stückgüterumschlag – beträgt mehr als 0,1 % des entsprechenden gesamten jährlichen Güterverkehrsaufkommens in allen Seehäfen der Union. Der Referenzwert für dieses Gesamtaufkommen ist der neueste verfügbare Dreijahresdurchschnitt, aufgrund der von Eurostat veröffentlichten Statistiken;

c) der Seehafen befindet sich auf einer Insel und stellt den einzigen Zugangspunkt zu einer NUTS-3-Region im Gesamtnetz dar;

d) 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.

▼B

(3) Zu den Ausrüstungen für die Seeverkehrsinfrastruktur können insbesondere Ausrüstungen für die Verkehrs- und Güterverkehrslogistik, für die Verringerung negativer Auswirkungen einschließlich negativer Umweltauswirkungen und für die Verwendung alternativer Treibstoffe sowie für Ausrüstung zur Gewährleistung der ganzjährigen Befahrbarkeit einschließlich Eisbrechausrüstung, für hydrologische Untersuchungen und für Bagger- und Instandhaltungstätigkeiten und Schutzmaßnahmen in Häfen und in Hafeneinfahrten gehören.

Artikel 21

Meeresautobahnen

(1) Die Meeresautobahnen, die das transeuropäische Verkehrsnetz im Seeverkehr sind, dienen dem Ziel der Verwirklichung eines europäischen Seeverkehrsraums ohne Grenzen. Sie bestehen aus Kurz-Seestrecken, Häfen, zugehörigen Seeverkehrsinfrastrukturen und -ausrüstungen sowie Anlagen und vereinfachten Verwaltungsformalitäten für die Ermöglichung des Betriebs von Kurzstreckenseeverkehr oder den Fluss-See-Verkehr zwischen mindestens zwei Häfen, auch solchen mit Hinterlandanbindung. Hochgeschwindigkeitsseewege umfassen:

a) Seeverbindungen zwischen Seehäfen des Gesamtnetzes oder zwischen einem Hafen des Gesamtnetzes und einem Hafen in einem Drittstaat, wenn diese Verbindungen für die Union von strategischer Bedeutung sind;

b) Hafenanlagen, außerhalb des Hafengebiets gelegene, doch an den Hafenbetrieb angeschlossene Güterverkehrterminals, Logistikplattformen und Güterverkehrszentren, Informations- und Kommunikationstechnologien (IKT) wie elektronische Logistiksysteme sowie Sicherheits-, Gefahrenabwehr-, Verwaltungs- und Zollverfahren in mindestens einem Mitgliedstaat;

c) Infrastrukturen für den direkten Land- und Seezugang.

(2) Vorhaben von gemeinsamem Interesse für Meeresautobahnen im transeuropäischen Verkehrsnetz werden von mindestens zwei Mitgliedstaaten vorgeschlagen. Sie umfassen:

a) eine Seeverbindung mit Hinterlandanbindung innerhalb des Kernnetzes zwischen zwei oder mehr Häfen des Kernnetzes oder

b) eine Seeverbindung mit Hinterlandanbindung zwischen einem Hafen des Kernnetzes und Häfen des Gesamtnetzes mit besonderem Schwerpunkt auf der Hinterlandanbindung der Kern- und Gesamtnetzhäfen.

▼B

(3) Vorhaben von gemeinsamem Interesse für Meeresautobahnen im transeuropäischen Verkehrsnetz können auch Tätigkeiten mit einem weiter gefassten Nutzen umfassen, die nicht mit bestimmten Häfen zusammenhängen; hierzu gehören beispielsweise Dienstleistungen und Maßnahmen zur Unterstützung der Mobilität von Personen und Gütern, Tätigkeiten zur Verbesserung der Umweltverträglichkeit wie beispielsweise die landseitige Stromversorgung, die Schiffe bei der Reduzierung ihrer Emissionen unterstützen würde, die Bereitstellung von Einrichtungen für Eisbrecharbeiten, Tätigkeiten zur Gewährleistung der ganzjährigen Befahrbarkeit, Ausbaggerarbeiten und alternative Betankungseinrichtungen sowie die Optimierung von Prozessen, Verfahren und menschlicher Tätigkeit, IKT-Plattformen und Informationssysteme unter Einschluss von Verkehrsmanagementsystemen und elektronischen Meldesystemen.

(4) Innerhalb von zwei Jahren nach der Benennung des Europäischen Koordinators für die Meeresautobahnen nach Artikel 45 legt dieser einen detaillierten Durchführungsplan für die Meeresautobahnen vor, der auf den Erfahrungen und Entwicklungen im Zusammenhang mit dem Seeverkehr der Union sowie auf den Verkehrsprognosen für die Meeresautobahnen beruht.

Artikel 22

Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur

(1) Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass

a) die Seehäfen an Eisenbahnstrecken oder Straßen und – soweit möglich – Binnenwasserstraßen des Gesamtnetzes angebunden sind, sofern einer solchen Anbindung keine physischen Zwänge entgegenstehen;

b) jeder Seehafen, über den Güterverkehr abgewickelt wird, zumindest über ein Terminal verfügt, das allen Nutzern diskriminierungsfrei und gegen ein transparentes Entgelt offen steht;

c) die Seeschifffahrtsstraßen, Hafenfahrrinnen und Mündungsgebiete zwei Meere miteinander verbinden oder einen Meereszugang zu Seehäfen ermöglichen und zumindest der Binnenwasserstraßenklasse VI entsprechen.

(2) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Häfen über die notwendige Ausrüstung verfügen, um zur Umweltverträglichkeit der Schiffe in den Häfen beizutragen, insbesondere über Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände gemäß der Richtlinie 2000/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ([1]), unter Einhaltung des anderen einschlägigen Unionsrechts.

(3) Die Mitgliedstaaten richten ein Überwachungs- und Informationssystem für den Schiffsverkehr (VTMIS) und gemäß der Richtlinie 2002/59/EG das SafeSeaNet ein und führen e-Maritime-Dienste, darunter insbesondere Single-Window-Dienstleistungen für den Seeverkehr gemäß der Richtlinie 2010/65/EU, ein.

([1]) Richtlinie 2000/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. November 2000 über Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände (ABl. L 332 vom 28.12.2000, S. 81).

▼B

Artikel 23

Prioritäten für den Aufbau der Seeverkehrsinfrastruktur

Bei der Förderung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse in Bezug auf die Seeverkehrsinfrastruktur wird in Ergänzung zu den Prioritäten nach Artikel 10 Folgendem Priorität eingeräumt:

a) der Förderung der Meeresautobahnen einschließlich des Kurzstreckenseeverkehrs, der Erleichterung der Entwicklung von Verbindungen mit dem Hinterland und insbesondere der Entwicklung von Maßnahmen zur Verbesserung der Umweltbilanz des Schiffsverkehrs gemäß den geltenden Anforderungen nach dem Unionsrecht oder den einschlägigen internationalen Übereinkünften;

b) dem Verbund von Seehäfen mit Binnenwasserstraßen;

c) der Einrichtung eines Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr und von e-Maritime-Diensten;

d) der Einführung neuer Technologien und Innovationen zur Förderung alternativer Kraftstoffe und eines energieeffizienten Seeverkehrs, einschließlich Flüssigerdgas (LNG);

e) der Modernisierung und Ausweitung der für Beförderungsvorgänge innerhalb des Hafengebiets erforderlichen Infrastrukturkapazität.

ABSCHNITT 5

Luftverkehrsinfrastruktur

Artikel 24

Infrastrukturkomponenten

(1) Die Luftverkehrsinfrastruktur umfasst insbesondere

a) den Luftraum, Flugstrecken und Luftstraßen,

b) Flughäfen,

c) die Anbindung der Flughäfen an die übrigen Verkehrsträger im transeuropäischen Verkehrsnetz,

d) zugehörige Ausrüstungen,

e) Flugsicherungssysteme einschließlich des europäischen Flugverkehrsmanagementsystems der neuen Generation (im Folgenden "SESAR-System").

▼B

(2) Die Flughäfen erfüllen eines der folgenden Kriterien:

a) 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, falls das Gebiet, in dem sich der Flughafen befindet, von einer Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke bedient wird;

b) Frachtflughäfen: das gesamte jährliche Frachtaufkommen beträgt mindestens 0,2 % des gesamten jährlichen Frachtaufkommens aller Flughäfen der Union.

Berechnungsgrundlage für das gesamte jährliche Fluggast- bzw. Frachtaufkommen ist der neueste verfügbare Dreijahresdurchschnitt, der von Eurostat veröffentlicht wurde.

Artikel 25

Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur

(1) Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass jeder in ihrem Hoheitsgebiet gelegene Flughafen zumindest ein Terminal bereithält, das allen Unternehmen diskriminierungsfrei und gegen ein transparentes, auf die jeweilige Leistung bezogenes und faires Entgelt offen steht.

(2) Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass für die Luftverkehrsinfrastrukturen des Gesamtnetzes die gemeinsamen Grundnormen 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 [1] beschlossen wurden.

(3) Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass die Infrastruktur für das Flugverkehrsmanagement die Verwirklichung des einheitlichen europäischen Luftraums im Einklang mit der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates [2], der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates [3], der Verordnung (EG) Nr. 551/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates [4] und der Verordnung (EG) Nr. 552/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates und die Durchführung von Luftverkehrstätigkeiten ermöglicht, um die Leistungsfähigkeit und Nachhaltigkeit des europäischen Luftverkehrssystems sowie die Umsetzung der Durchführungsbestimmungen und der Vorgaben der Union zu verbessern.

---

[1] 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. 2320/20022 (ABl. L 97 vom 9.4.2008, S. 72).

[2] 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).

[3] 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).

[4] 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).

▼B

Artikel 26

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 Artikel 10 Folgendem Priorität eingeräumt:

a) der Erhöhung der Flughafenkapazitäten,

b) der Förderung der Verwirklichung des einheitlichen europäischen Luftraums und von Flugverkehrsmanagementsystemen, insbesondere der Einführung von des SESAR-Systems,

c) der Verbesserung der multimodalen Anbindung der Flughäfen an die Infrastruktur anderer Verkehrsträger,

d) der Verbesserung der Nachhaltigkeit und der Minderung der Auswirkungen des Luftverkehrs auf die Umwelt.

ABSCHNITT 6

Infrastruktur für den multimodalen verkehr

Artikel 27

Infrastrukturkomponenten

Die Güterterminals oder Logistikplattformen erfüllen mindestens eines der folgenden Kriterien:

a) Der jährliche Güterumschlag beträgt bei Stückgütern mehr als 800 000 t oder bei Massengütern mehr als 0,1 % des entsprechenden gesamten jährlichen Güterverkehrsaufkommens in allen Seehäfen der Union;

b) das Güterterminal bzw. die Logistikplattform ist für eine NUTS-2-Region, in der es kein Güterterminal bzw. keine Logistikplattform gemäß Buchstabe a gibt, vom betreffenden Mitgliedstaat als hauptsächliches Güterterminal bzw. hauptsächliche Logistikplattform benannt worden und verfügt zumindest über eine Straßen- und Bahnanbindung – bzw. im Falle von Mitgliedstaaten ohne Eisenbahnsystem nur über eine Straßenanbindung – für diese NUTS-2-Region.

Artikel 28

Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur

(1) Die Mitgliedstaaten gewährleisten in fairer und nicht diskriminierender Weise, dass

a) die Verkehrsträger in Güterterminals, Personenbahnhöfen, Binnenhäfen, Flughäfen und Seehäfen miteinander verknüpft sind, um einen multimodalen Personen- und Güterverkehr zu ermöglichen;

▼B

b) unbeschadet des anwendbaren Unionsrechts und nationalen Rechts Güterterminals und Logistikplattformen, Binnen- und Seehäfen sowie Flughäfen mit Frachtabwicklung möglichst so ausgestattet sind, dass ein Informationsfluss innerhalb dieser Infrastruktur und zwischen den Verkehrsträgern entlang der Logistikkette gewährleistet ist. Solche Systeme müssen insbesondere die Bereitstellung von Echtzeit-Informationen über verfügbare Infrastrukturkapazitäten und Verkehrsflüsse sowie die Positionsbestimmung, Ortung und Verfolgung ermöglichen und die Sicherheit und Gefahrenabwehr über die gesamte multimodale Beförderungsstrecke gewährleisten;

c) unbeschadet des geltenden Unionsrechts und nationalen Rechts im Gesamtnetz ein durchgehender Personenverkehr durch geeignete Ausrüstungen und Bereitstellung von Telematikanwendungen in Bahnhöfen, Busbahnhöfen, Flughäfen sowie gegebenenfalls in See- und Binnenhäfen erleichtert wird.

(2) Güterterminals müssen mit Kränen, Förderanlagen und anderen Einrichtungen für den Güterumschlag zwischen unterschiedlichen Verkehrsträgern und das Abstellen und die Lagerung der Güter ausgerüstet sein.

Artikel 29

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 Artikel 10 Folgendem Priorität eingeräumt:

a) der Gewährleistung einer effektiven Verknüpfung und Integration der Infrastrukturen des Gesamtnetzes, gegebenenfalls auch durch Zugangsinfrastrukturen sowie Güterterminals und Logistikplattformen;

b) der Beseitigung der hauptsächlichen technischen und administrativen Hindernisse, die einem multimodalen Verkehr entgegenstehen;

c) dem Aufbau eines reibungslosen Informationsflusses zwischen den Verkehrsträgern und der Möglichkeit, multimodale und unimodale Dienste im gesamten transeuropäischen Verkehrssystem bereitzustellen

ABSCHNITT 7

Gemeinsame bestimmungen

Artikel 30

Städtische Knoten

Beim Aufbau des Gesamtnetzes in städtischen Knoten streben die Mitgliedstaaten nach Möglichkeit Folgendes an:

a) für den Personenverkehr: Verknüpfung der Schienen-, Straßen- und Luftverkehrsinfrastruktur und gegebenenfalls der Binnenschifffahrts- und Seeverkehrsinfrastrukturen des Gesamtnetzes;

▼B

b) für den Güterverkehr: Verknüpfung der Schienen- und Straßeninfrastruktur und gegebenenfalls der Binnenschifffahrts-, Luftverkehrs- und Seeverkehrsinfrastrukturen des Gesamtnetzes;

c) ausreichende Verbindungen zwischen verschiedenen Bahnhöfen, Häfen oder Flughäfen des Gesamtnetzes innerhalb eines städtischen Knotens;

d) nahtlose Verbindungen zwischen der Infrastruktur des Gesamtnetzes und der Infrastruktur für den Regional- und Nahverkehr und den städtischen Warenlieferverkehr, einschließlich logistischer Konsolidierungs- und Verteilungszentren;

e) Verringerung der Belastung städtischer Gebiete durch die negativen Auswirkungen des Schienen- und Straßen-Durchgangsverkehrs, was die Umgehung städtischer Gebiete einschließen kann;

f) Förderung eines effizienten, geräusch- und CO_2-armen städtischen Warenlieferverkehrs.

Artikel 31

Telematikanwendungen

(1) Telematikanwendungen sind so anzulegen, dass sie das Verkehrsmanagement und den Informationsaustausch innerhalb der Verkehrsträger und zwischen ihnen im Hinblick auf einen multimodalen Verkehrsbetrieb und verkehrsbezogene Mehrwertdienste, Verbesserungen der Sicherheit und Gefahrenabwehr sowie der Umweltverträglichkeit und einfachere Verwaltungsverfahren ermöglichen. Telematikanwendungen erleichtern nahtlose Verbindungen zwischen den Infrastrukturen des Gesamtnetzes und den Infrastrukturen für den Regional- und Nahverkehr.

(2) Telematikanwendungen werden, sofern machbar, in der gesamten Union eingesetzt, damit in allen Mitgliedstaaten ein Bündel interoperabler Grundfähigkeiten bestehen kann.

(3) Telematikanwendungen im Sinne dieses Artikels umfassen – je nach Verkehrsträger – insbesondere Folgendes:

— für den Bahnverkehr: ERTMS;

— für Binnenwasserstraßen: RIS;

— für den Straßenverkehr: IVS;

▼B

— für den Seeverkehr: VTMIS und e-Maritime-Dienste, einschließlich Dienstleistungen im Sinne des Einheitlichen Portals wie des Einheitlichen Portals im Seeverkehrsbereich, Hafengemeinschaftssystemen und relevanten Zollinformationssystemen;

— für den Luftverkehr: Flugverkehrsmanagementsysteme, insbesondere gestützt auf das SESAR-System.

Artikel 32

Nachhaltige Güterverkehrsdienste

Die Mitgliedstaaten berücksichtigen 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 Folgendes abzielen:

a) Verbesserung der nachhaltigen Nutzung der Verkehrsinfrastrukturen sowie ihrer effizienten Verwaltung;

b) Förderung der Einführung innovativer Verkehrsdienste, auch durch Meeresautobahnen, Telematikanwendungen und den Aufbau der ergänzenden Infrastrukturen, die erforderlich sind, um vor allem die ökologischen und sicherheitsrelevanten Ziele solcher Dienste zu verwirklichen, sowie durch die Einrichtung entsprechender Steuerungsstrukturen;

c) Erleichterung des Betriebs multimodaler Verkehrsdienste, einschließlich des erforderlichen begleitenden Informationsflusses, und Verbesserung der Zusammenarbeit zwischen Verkehrsdienstleistern;

d) Förderung eines effizienten Ressourceneinsatzes und eines CO_2-effizienten Betriebs insbesondere in den Bereichen Fahrzeugantrieb, Fahrzeugführung, System- und Betriebsplanung;

e) Analyse und Bereitstellung von Informationen über Flottenmerkmale und -leistung, Verwaltungsanforderungen und Humanressourcen;

f) Verbesserung der Verbindungen zu den am stärksten benachteiligten und isolierten Teilen der Union, insbesondere den Gebieten in äußerster Randlage, den Inselgebieten, den abgelegenen Gebieten und den Berggebieten.

Artikel 33

Neue Technologien und Innovation

Damit das Gesamtnetz mit der Entwicklung und Einführung innovativer Technik Schritt halten kann, wird insbesondere Folgendes angestrebt:

a) Unterstützung und Förderung der Reduzierung der verkehrsbedingten CO_2-Emissionen durch Umstellung auf innovative und nachhaltige Verkehrstechnologien;

▼B

b) Ermöglichung der Reduzierung der CO_2-Emissionen bei allen Verkehrsträgern durch Förderung der Energieeffizienz sowie Einführung alternativer Antriebssysteme einschließlich Systemen zur Stromversorgung und Bereitstellung entsprechender Infrastrukturen. Solche Infrastrukturen können Energienetze und andere für die Energieversorgung notwendige Einrichtungen umfassen, die Schnittstelle Infrastruktur-Fahrzeug berücksichtigen und Telematikanwendungen einschließen;

c) Verbesserung der Sicherheit und Nachhaltigkeit bei der Beförderung von Personen und Gütern;

d) Verbesserung des Betriebs, der Verwaltung, der Zugänglichkeit, der Interoperabilität, der Multimodalität und der Effizienz des Netzes, auch durch einen multimodalen Fahr-/Flugscheinverkauf und eine Koordinierung von Fahr- und Flugplänen;

e) Förderung effizienter Möglichkeiten, um allen Bürgern zugängliche und verständliche Informationen in Bezug auf Vernetzung, Interoperabilität und Multimodalität zur Verfügung zu stellen;

f) Förderung von Maßnahmen zur Senkung externer Kosten, wie sie beispielsweise durch Verkehrsüberlastung, Gesundheitsschäden und Verschmutzungen aller Art, einschließlich Lärm und Emissionen, verursacht werden;

g) Einführung von Sicherheitstechnik und kompatiblen Identifizierungsstandards in den Netzen;

h) Verbesserung der Widerstandsfähigkeit gegenüber Klimaveränderungen;

i) Voranbringen der Entwicklung und Einführung von Telematikanwendungen innerhalb der Verkehrsträger und zwischen ihnen.

Artikel 34

Sichere Infrastrukturen

Die Mitgliedstaaten achten in gebührendem Maße darauf, dass die Verkehrsinfrastrukturen Sicherheit und Gefahrenabwehr bei der Beförderung von Personen und Gütern gewährleisten.

Artikel 35

Widerstandsfähigkeit der Infrastrukturen gegenüber Klimaveränderungen und Ausfallsicherheit

Bei der Infrastrukturplanung achten die Mitgliedstaaten gebührend auf die Verbesserung der Widerstandsfähigkeit gegenüber Klimaveränderungen und Umweltkatastrophen.

Artikel 36

Umweltschutz

Umweltverträglichkeitsprüfungen zu Plänen und Vorhaben werden im Einklang mit dem Unionsrecht zur Umwelt, einschließlich der Richtlinien 92/43/EWG, 2000/60/EG, 2001/42/EG, 2009/147/EG und 2011/92/EU, durchgeführt.

▼B

Artikel 37

Zugänglichkeit für alle Benutzer

Die Verkehrsinfrastrukturen müssen die nahtlose Mobilität und Zugänglichkeit für alle Benutzer, insbesondere für ältere Menschen, für Personen mit eingeschränkter Mobilität und für Fahrgäste mit Behinderungen, ermöglichen.

Auslegung und Bau von Verkehrsinfrastruktur müssen den einschlägigen Anforderungen des Unionsrechts entsprechen.

KAPITEL III

DAS KERNNETZ

Artikel 38

Bestimmung des Kernnetzes

(1) Das auf den in Anhang I enthaltenen Karten gezeigte Kernnetz besteht aus jenen Teilen des Gesamtnetzes, die für die Erreichung der Ziele, die mit der Politik für das transeuropäische Verkehrsnetz verfolgt werden, von größter strategischer Bedeutung sind, und spiegelt die sich entwickelnde Verkehrsnachfrage und den Bedarf an multimodalen Verkehrsträgern wider. Das Kernnetz trägt insbesondere dazu bei, die wachsende Mobilität zu bewältigen, einen hohen Sicherheitsstandard zu gewährleisten und ein CO_2-armes Verkehrssystem aufzubauen.

(2) Das Kernnetz ist über Knoten miteinander verknüpft und bietet Verbindungen zwischen den Mitgliedstaaten und zu den Verkehrsinfrastrukturnetzen der Nachbarländer.

(3) Unbeschadet des Artikels 1 Absatz 4 sowie des Artikels 41 Absätze 2 und 3 ergreifen die Mitgliedstaaten geeignete Maßnahmen, um das Kernnetz so zu entwickeln, dass es bis zum 31. Dezember 2030 den Bestimmungen dieses Kapitels entspricht.

Gemäß Artikel 54 wird die Verwirklichung des Kernnetzes von der Kommission bis zum 31. Dezember 2023 überprüft.

Artikel 39

Infrastrukturanforderungen

(1) Beim Management der Infrastrukturnutzung ist innovativen Technologien, Telematikanwendungen und Regulierungs- und Steuerungsmaßnahmen Rechnung zu tragen, um eine ressourcenschonende Nutzung der Verkehrsinfrastruktur sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr zu gewährleisten und ausreichende Kapazitäten bereitzustellen.

(2) Die Infrastrukturen des Kernnetzes müssen alle in Kapitel II festgelegten Anforderungen erfüllen. Zusätzlich müssen die Infrastrukturen des Kernnetzes unbeschadet des Absatzes 3 folgende Anforderungen erfüllen:

a) für die Schienenverkehrsinfrastruktur:

   i) vollständige Elektrifizierung der Bahnstrecken und, soweit für den Betrieb von elektrischen Zügen erforderlich, der Neben- und Abstellgleise;

▼B

ii) bezüglich der in Anhang I aufgeführten Güterstrecken des Kernnetzes: mindestens 22,5 t Achslast, 100 km/h Streckengeschwindigkeit und die Möglichkeit, dass Züge mit einer Länge von 740 m verkehren können;

iii) durchgehende Ausrüstung mit ERTMS;

iv) bezüglich der Regelspurweite für neue Bahnstrecken: 1 435 mm, es sei denn, die neue Strecke dient der Erweiterung eines Netzes, dessen Spurweite sich von der Spurweite der Hauptschienenstrecken in der Union unterscheidet und das nicht an diese Hauptschienenstrecken angebunden ist;

Isolierte Netze sind von den Anforderungen der Ziffern i bis iii ausgenommen.

b) für die Binnenschifffahrts- und Seeverkehrsinfrastruktur:

— Verfügbarkeit von alternativen umweltfreundlichen Kraftstoffen;

c) für die Straßenverkehrsinfrastruktur:

— die Anforderungen nach Artikel 17 Absatz 3 Buchstaben a oder b;

— entsprechend den Bedürfnissen der Gesellschaft, des Marktes und der Umwelt Einrichtung von Rastplätzen etwa alle 100 km auf Autobahnen, damit unter anderem für gewerbliche Straßennutzer angemessene Parkplätze mit einem angemessenen Sicherheitsniveau zur Verfügung stehen;

— Verfügbarkeit von alternativen umweltfreundlichen Kraftstoffen;

d) für die Luftverkehrsinfrastruktur:

— Kapazitäten zur Bereitstellung von alternativen umweltfreundlichen Kraftstoffen.

(3) Unbeschadet der Richtlinie 2008/57/EG kann die Kommission auf Antrag eines Mitgliedstaats in Bezug auf die Schienenverkehrsinfrastruktur in gebührend begründeten Fällen Ausnahmen hinsichtlich Zuglänge, ERTMS, Achslast, Elektrifizierung und Streckengeschwindigkeit gewähren.

Auf Antrag eines Mitgliedstaats kann die Kommission in Bezug auf die Straßenverkehrsinfrastruktur in gebührend begründeten Fällen Ausnahmen von Artikel 17 Absatz 3 Buchstaben a oder b gewähren, solange ein angemessenes Maß an Sicherheit gewährleistet ist.

Zu den gebührend begründeten Fällen im Sinne dieses Absatzes zählen auch die Fälle, in denen sich Infrastrukturinvestitionen aus Sicht des sozioökonomischen Kosten-Nutzen-Verhältnisses nicht rechtfertigen lassen.

Artikel 40

Aufbau des Kernnetzes

Die Verkehrsinfrastrukturen des Kernnetzes werden gemäß den einschlägigen Bestimmungen des Kapitels II aufgebaut.

▼B

Artikel 41

Knoten des Kernnetzes

(1) Die Knoten des Kernnetzes sind in Anhang II verzeichnet und umfassen

a) städtische Knoten einschließlich ihrer Häfen und Flughäfen,

b) Seehäfen und Binnenhäfen,

c) Grenzübergangsstellen zu Nachbarländern,

d) Schienen-Straßen-Terminals,

e) Passagier- und Frachtflughäfen.

(2) Die in Anhang II Teil 2 aufgeführten Seehäfen des Kernnetzes werden, sofern dem keine physischen Zwänge entgegenstehen, bis zum 31. Dezember 2030 an die Schienen- und Straßenverkehrsinfrastrukturen und, soweit möglich, an die Binnenschifffahrtsinfrastrukturen des transeuropäischen Verkehrsnetzes angebunden.

(3) Die in Anhang II Teil 2 aufgeführten Hauptflughäfen werden – sofern dem keine physischen Sachzwänge entgegenstehen – bis zum 31. Dezember 2050 an die Schienen- und Straßenverkehrsinfrastrukturen des transeuropäischen Verkehrsnetzes angebunden. Unter Berücksichtigung der potenziellen Verkehrsnachfrage werden diese Flughäfen – wenn möglich – in das Hochgeschwindigkeitsbahnnetz eingebunden.

KAPITEL IV

VERWIRKLICHUNG DES KERNNETZES DURCH KERNNETZKORRIDORE

Artikel 42

Das Instrument der Kernnetzkorridore

(1) Kernnetzkorridore sind ein Instrument, das die koordinierte Verwirklichung des Kernnetzes erleichtern soll. Mit dem Ziel eines ressourcenschonenden multimodalen Verkehrs, womit durch eine verbesserte territoriale Zusammenarbeit ein Beitrag zum Zusammenhalt geleistet wird, stellen die Kernnetzkorridore vorrangig auf Folgendes ab:

a) Integration der verschiedenen Verkehrsträger,

b) Interoperabilität sowie

c) eine koordinierte Entwicklung der Infrastrukturen, insbesondere in grenzüberschreitenden Abschnitten und bei Engpässen.

▼B

(2) Kernnetzkorridore ermöglichen es den Mitgliedstaaten, ein koordiniertes und zeitlich abgestimmtes Herangehen an Infrastrukturinvestitionen zu erreichen, damit die Kapazitäten so effizient wie möglich eingesetzt werden können. Die Kernnetzkorridore unterstützen die umfassende Einführung interoperabler Verkehrsmanagementsysteme und gegebenenfalls die Nutzung von Innovationen und neuen Technologien.

Artikel 43

Begriff der Kernnetzkorridore

(1) Kernnetzkorridore umfassen die wichtigsten Fernverkehrsflüsse im Kernnetz und dienen insbesondere dem Zweck, grenzüberschreitende Verbindungen innerhalb der Union zu verbessern.

(2) Kernnetzkorridore sind multimodal angelegt und offen für die Einbeziehung aller durch diese Verordnung erfassten Verkehrsträger. Sie verlaufen über mindestens zwei Grenzen und erstrecken sich, wenn möglich, auf mindestens drei Verkehrsträger, gegebenenfalls auch auf Meeresautobahnen.

Artikel 44

Liste der Kernnetzkorridore

(1) Die Liste der Kernnetzkorridore ist in Teil I von Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 1316/2013 enthalten. Die Mitgliedstaaten beteiligen sich nach Maßgabe des vorliegenden Kapitels an jenen Kernnetzkorridoren.

(2) Die Kommission stellt schematische indikative Karten der Kernnetzkorridore in einem für die Öffentlichkeit leicht zugänglichen Format zur Verfügung.

Artikel 45

Koordinierung der Kernnetzkorridore

(1) Die Kommission benennt im Einvernehmen mit den beteiligten Mitgliedstaaten und nach Anhörung des Europäischen Parlaments und des Rates einen oder mehrere "Europäische Koordinatoren", um die koordinierte Verwirklichung von Kernnetzkorridoren, ERTMS und Meeresautobahnen zu erleichtern.

(2) Der Europäische Koordinator wird insbesondere aufgrund seiner Kenntnisse im Bereich des Verkehrs und der Finanzierung von Großprojekten und/oder der Bewertung ihrer sozioökonomischen und ökologischen Auswirkungen sowie seiner Erfahrung mit europäischen Organen und Einrichtungen ausgewählt.

(3) Im Beschluss der Kommission zur Benennung des Europäischen Koordinators werden die Modalitäten der Ausübung der Aufgaben gemäß Absatz 5 festgelegt.

▼B

(4) Der Europäische Koordinator handelt im Namen und im Auftrag der Kommission, die die erforderlichen Sekretariatsdienste zur Verfügung stellt. Der Auftrag des Europäischen Koordinators bezieht sich auf einen einzelnen Kernnetzkorridor bzw. auf die Verwirklichung der ERTMS bzw. auf die Verwirklichung der Meeresautobahnen.

(5) Der Europäische Koordinator

a) unterstützt die koordinierte Verwirklichung des betreffenden Kernnetzkorridors, und zwar insbesondere die rechtzeitige Umsetzung des Arbeitsplans für diesen Kernnetzkorridor;

b) erstellt gemeinsam mit den Mitgliedstaaten den Arbeitsplan in Bezug auf den Korridor und überwacht dessen Umsetzung;

c) stimmt sich mit dem Korridorforum in Bezug auf diesen Plan und seine Durchführung ab;

d) berichtet den Mitgliedstaaten, der Kommission und gegebenenfalls allen anderen direkt am Ausbau des Kernnetzkorridors beteiligten Stellen über auftretende Schwierigkeiten, insbesondere dann, wenn der Ausbau eines Korridors behindert wird, um dabei zu helfen, geeignete Lösungen zu finden;

e) erstellt für das Europäische Parlament, den Rat, die Kommission und die beteiligten Mitgliedstaaten einen jährlichen Bericht über die Fortschritte bei der Verwirklichung des Kernnetzkorridors;

f) prüft den Bedarf an Verkehrsdiensten, die Möglichkeiten für die Finanzierung von Investitionen sowie die notwendigen Schritte und zu erfüllenden Bedingungen für den Zugang zu den Finanzierungsquellen und gibt entsprechende Empfehlungen.

(6) Der Europäische Koordinator kann zusammen mit den betreffenden Mitgliedstaaten die regionalen und kommunalen Behörden, die Verkehrsbetreiber, die Verkehrsnutzer sowie die Vertreter der Zivilgesellschaft zum Arbeitsplan und zu dessen Durchführung konsultieren.

(7) Die beteiligten Mitgliedstaaten arbeiten mit dem Europäischen Koordinator zusammen und stellen ihm 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 Infrastrukturplänen.

(8) Unbeschadet des Unionsrechts und des nationalen Rechts kann die Kommission den Europäischen Koordinator bei der Bearbeitung von Anträgen auf Unionsförderung für einen ihm anvertrauten Netzwerkkorridor um Stellungnahme bitten, um die Einheitlichkeit und die Weiterentwicklung der einzelnen Korridore zu gewährleisten.

▼B

(9) Wird der Europäische Koordinator seinem Mandat nicht in zufriedenstellender Weise und entsprechend den Anforderungen dieses Artikels gerecht, so kann die Kommission im Einvernehmen mit den betreffenden Mitgliedstaaten das Mandat jederzeit beenden. Ein neuer Europäischer Koordinator kann nach dem in Absatz 1 festgelegten Verfahren benannt werden.

Artikel 46

Leitung der Kernnetzkorridore

(1) Für jeden Kernnetzkorridor wird der zuständige Europäische Koordinator bei der Erledigung seiner Aufgaben in Bezug auf den Arbeitsplan und dessen Durchführung von einem Sekretariat und von einem Beratungsgremium (dem Korridorforum) unterstützt. Das Korridorforum wird im Einvernehmen mit den betreffenden Mitgliedstaaten vom Europäischen Koordinator eingesetzt und geleitet. Die betreffenden Mitgliedstaaten vereinbaren die Mitgliedschaft im Korridorforum für ihren Teil des Kernnetzkorridors.

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

a) Integration der verschiedenen Verkehrsträger,

b) Interoperabilität,

c) koordinierte Entwicklung der Infrastrukturen in grenzüberschreitenden Abschnitten.

Artikel 47

Arbeitsplan

(1) Jeder Europäische Koordinator unterbreitet den betreffenden Mitgliedstaaten bis zum 22. Dezember 2014 einen Arbeitsplan mit einer Analyse zum Aufbau des Korridors. Nach Billigung durch die betreffenden Mitgliedstaaten wird der Arbeitsplan informationshalber dem Europäischen Parlament, dem Rat und der Kommission übermittelt.

Der Arbeitsplan enthält insbesondere eine Beschreibung der Merkmale, der grenzüberschreitenden Abschnitte und der Ziele des Kernnetzkorridors, wobei die in den Artikeln 4 und 10 niedergelegten Ziele und Prioritäten angewandt werden. Er enthält eine Analyse, die sich auf folgende Elemente erstreckt:

a) die Einführung interoperabler Verkehrsmanagementsysteme;

b) einen Plan zur Beseitigung physischer, technischer, betrieblicher und administrativer Hindernisse innerhalb der Verkehrsträger und zwischen ihnen sowie für den Ausbau eines effizienten multimodalen Verkehrs und entsprechender Dienste;

c) gegebenenfalls Maßnahmen zur Verbesserung der administrativen und technischen Kapazitäten für Konzeption, Planung, Entwurf, Vergabe, Durchführung und Überwachung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse;

▼B

d) die möglichen Auswirkungen des Klimawandels auf die Infrastrukturen sowie gegebenenfalls Vorschläge für Maßnahmen zur Erhöhung der Widerstandsfähigkeit gegenüber Klimaveränderungen;

e) Maßnahmen zur Minderung von Treibhausgasemissionen, Lärm und gegebenenfalls anderer negativer Auswirkungen auf die Umwelt.

Der Arbeitsplan enthält Einzelangaben zur Befragung der Öffentlichkeit zwecks Unterstützung der Ausarbeitung des Korridorplans und seiner Durchführung.

Der Arbeitsplan enthält ferner eine Analyse der erforderlichen Investitionen einschließlich

— der Liste der Vorhaben zur Erweiterung, Erneuerung oder Umrüstung der in Artikel 2 Absatz 2 genannten Verkehrsinfrastrukturen für jeden im Kernnetzkorridor bestehenden Verkehrsträger,

— der verschiedenen Quellen, die in Partnerschaft mit den betreffenden Mitgliedstaaten für die Finanzierung auf internationaler, nationaler, regionaler, lokaler und Unionsebene vorgesehen werden, einschließlich – sofern möglich – vorgesehener Querfinanzierungssysteme wie auch Privatkapital und bereits zugesagter Beträge, gegebenenfalls mit Angabe des geplanten Unionsbeitrags aus den Finanzierungsprogrammen der Union.

(2) Vorbehaltlich des Artikels 1 Absatz 4 und des Artikels 54 kann die Kommission nach Billigung durch die betreffenden Mitgliedstaaten Durchführungsrechtsakte zur grenzüberschreitenden und horizontalen Dimension der Arbeitspläne für den Kernnetzkorridor erlassen.

Nach ihrem Erlass passt die Kommission die Durchführungsrechtsakte nach Billigung durch die betreffenden Mitgliedstaaten an, um den jeweils erzielten Fortschritten, etwaigen Verzögerungen oder aktualisierten nationalen Programmen Rechnung zu tragen.

Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 52 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

(3) Der Europäische Koordinator unterstützt die Mitgliedstaaten bei der Durchführung des Arbeitsplans, insbesondere hinsichtlich

a) der Investitionsplanung, der damit zusammenhängenden Kosten und der Fristen, die für die Verwirklichung der Kernnetzkorridore als notwendig erachtet werden;

b) der Festlegung von Maßnahmen zur Förderung der Einführung neuer Technologien im Bereich des Verkehrs- und Kapazitätsmanagements und gegebenenfalls zur Senkung der externen Kosten, insbesondere in Bezug auf Treibhausgasemissionen und Lärm.

▼B

Artikel 48

Zusammenarbeit mit Schienengüterverkehrskorridoren

(1) Zwischen den Kernnetzkorridoren und den Schienengüterverkehrskorridoren gemäß der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 wird eine angemessene Koordinierung gewährleistet, um etwaige Doppelarbeiten zu vermeiden; dies gilt insbesondere für die Festlegung des Arbeitsplans oder die Einsetzung von Arbeitsgruppen.

(2) Die in der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 vorgesehenen Leitungsstrukturen werden von den Bestimmungen dieses Kapitels nicht berührt.

KAPITEL V

GEMEINSAME BESTIMMUNGEN

Artikel 49

Überarbeitung und Berichterstattung

(1) Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission regelmäßig, umfassend und auf transparente Art und Weise über die Fortschritte bei der Durchführung der Vorhaben und die hierfür getätigten Investitionen. Dies schließt soweit wie möglich die Übermittlung der jährlichen Daten mittels des interaktiven geografischen und technischen Informationssystems für das transeuropäische Verkehrsnetz (TENtec) ein. Hierzu gehören alle einschlägigen Daten zu den Vorhaben von gemeinsamem Interesse, die Unionsmittel erhalten.

Die Kommission sorgt dafür, dass das TENtec öffentlich und leicht zugänglich ist und projektspezifische und aktualisierte Informationen zu den Formen und Beträgen der Kofinanzierung durch die Union sowie zu den Fortschritten bei jedem einzelnen Vorhaben enthält.

Die Kommission sorgt dafür, dass das TENTec keine Informationen öffentlich zugänglich macht, die in geschäftlicher Hinsicht vertraulich sind oder die ein öffentliches Beschaffungsverfahren in einem Mitgliedstaat beeinträchtigen oder ungebührlich beeinflussen könnten.

Die Kommission stellt Informationen über die nach Unionsrecht gewährte finanzielle Unterstützung bereit; dies gilt auch für die Unterstützung durch den Kohäsionsfonds, den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung und Horizont 2020 und die Unterstützung in Form von Darlehen und Finanzierungsinstrumenten der Europäischen Investitionsbank.

(2) Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission Zusammenfassungen der einzelstaatlichen Pläne und Programme, die sie mit Blick auf den Aufbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes aufstellen. Nach Verabschiedung der einzelstaatlichen Pläne und Programme übermitteln die Mitgliedstaaten diese informationshalber der Kommission.

(3) Alle zwei Jahre ab dem 21. Dezember 2013 veröffentlicht die Kommission einen Fortschrittsbericht über die Umsetzung der Verordnung und übermittelt ihn informationshalber dem Europäischen Parlament, dem Rat, dem Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und dem Ausschuss der Regionen. Der Bericht erstreckt sich auf die Inanspruchnahme der verschiedenen in Absatz 1 aufgeführten Formen der Finanzhilfe für die verschiedenen Verkehrsträger und andere Komponenten des Kernnetzes und des Gesamtnetzes in jedem Mitgliedstaat.

▼B

In dem Bericht wird ferner der Aufbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes analysiert. Des Weiteren wird darin dargelegt, wie die Kommission alle Formen der Finanzhilfe koordiniert, um eine kohärente Anwendung der Leitlinien im Einklang mit ihren Zielen und Prioritäten zu unterstützen.

(4) Vorbehaltlich des Artikels 172 Absatz 2 AEUV wird der Kommission die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 53 dieser Verordnung delegierte Rechtsakte zur Anpassung der Anhänge I und II zu erlassen, um möglichen Änderungen Rechnung zu tragen, die sich aus den in den Artikeln 14, 20, 24 und 27 dieser Verordnung festgelegten Volumenschwellen ergeben. Bei der Anpassung der Anhänge

a) nimmt die Kommission alle Logistikplattformen, Güterterminals, Schienen-Straßen-Terminals, Binnenhäfen, Seehäfen und Flughäfen in das Gesamtnetz auf, deren neuester Zweijahresdurchschnitt des Verkehrsaufkommens nachweislich die jeweilige Volumenschwelle übersteigt;

b) schließt die Kommission alle Logistikplattformen, Güterterminals, Schienen-Straßen-Terminals, Binnenhäfen, Seehäfen und Flughäfen aus dem Gesamtnetz aus, deren neuester Sechsjahresdurchschnitt des Verkehrsaufkommens nachweislich die jeweilige Volumenschwelle unterschreitet;

c) passt die Kommission die Karten der Straßen-, Schienen- und Binnenwasserstraßeninfrastrukturen an, jedoch ausschließlich in dem Maße, wie die Fertigstellung des Netzes voranschreitet. Dabei nimmt sie keine Änderungen an der Streckenführung vor, die nicht durch das jeweilige Projektgenehmigungsverfahren abgedeckt sind.

Die Grundlage für die Anpassungen gemäß den Buchstaben a und b sind die neuesten Statistiken, die von Eurostat – oder falls diese Statistiken nicht verfügbar sind, von den nationalen statistischen Ämtern der Mitgliedstaaten – veröffentlicht wurden. Die Anpassungen nach Buchstabe c beruhen auf den Informationen der betreffenden Mitgliedstaaten gemäß Absatz 1.

(5) Vorhaben von gemeinsamem Interesse in Bezug auf Infrastrukturen, die durch Erlass eines delegierten Rechtsakts neu in das transeuropäische Verkehrsnetz aufgenommen werden, kommen für die Förderung gemäß Artikel 7 Absatz 5 ab dem Tag in Betracht, an dem der gemäß Absatz 4 dieses Artikels erlassene delegierte Rechtsakt in Kraft tritt.

Vorhaben von gemeinsamem Interesse in Bezug auf Infrastrukturen, die aus dem transeuropäischen Verkehrsnetz ausgeschlossen werden, kommen ab dem Tag nicht mehr für eine Förderung in Betracht, an dem der gemäß Absatz 4 dieses Artikels erlassene delegierte Rechtsakt in Kraft tritt. Finanzierungs- oder Finanzhilfebeschlüsse, die vor diesem Zeitpunkt erlassen wurden, bleiben vom Ende der Förderfähigkeit unberührt.

▼B

(6) Vorbehaltlich des Artikels 172 Absatz 2 AEUV wird der Kommission die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 53 dieser Verordnung delegierte Rechtsakte zur Anpassung des Anhangs III zu erlassen, mit denen Übersichtskarten benachbarter Länder auf der Grundlage von Vereinbarungen auf hoher Ebene über Verkehrsinfrastrukturnetze zwischen der Union und den betreffenden benachbarten Ländern aufgenommen oder angepasst werden.

Artikel 50

Einbindung öffentlicher und privater Beteiligter

(1) Vorhaben von gemeinsamem Interesse beziehen sich auf alle unmittelbar betroffenen Beteiligten. Das können andere Einheiten als die Mitgliedstaaten wie etwa regionale und lokale Behörden, Infrastrukturmanager und -nutzer sowie die Wirtschaft und die Zivilgesellschaft sein.

(2) Die nationalen Verfahren in Bezug auf die regionalen und lokalen Behörden sowie die Zivilgesellschaft, die von einem Vorhaben von gemeinsamem Interesse betroffen sind, sind gegebenenfalls in der Planungs- und Bauphase eines Vorhabens einzuhalten. Die Kommission fördert den Austausch bewährter Verfahren in dieser Hinsicht.

(3) Die in Absatz 1 genannten Beteiligten können im Rahmen ihrer Zuständigkeit zusätzlich zur Fazilität "Connecting Europe" und zum Kohäsionsfonds auch andere spezifische europäische Programme nutzen, insbesondere diejenigen zur Unterstützung der regionalen Entwicklung, der europäischen territorialen Zusammenarbeit, von Forschung und Innovation oder von Umwelt- und Klimaschutzmaßnahmen. Dadurch können diese Beteiligten zur Erreichung der Ziele dieser Verordnung beitragen und ferner speziell Folgendes stärken:

a) die Verbesserung der regionalen Mobilität und dadurch die Förderung des Zugangs aller Regionen der Union zum transeuropäischen Verkehrsnetz;

b) die Förderung grenzüberschreitender Vorhaben;

c) die Einbeziehung der städtischen Knoten in das transeuropäische Verkehrsnetz (einschließlich der Förderung einer nachhaltigen städtischen Mobilität);

d) die Förderung nachhaltiger Verkehrslösungen wie die verbesserte Zugänglichkeit im öffentlichen Verkehr, Telematikanwendungen, intermodale Terminals/multimodale Transportketten, CO_2-arme und andere innovative Verkehrslösungen sowie ökologische Verbesserungen;

e) die Verbesserung der Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Beteiligten.

▼B

Artikel 51

Grundprinzipien für die Bewertung der sozioökonomischen Kosten-Nutzen-Analyse und des europäischen Mehrwerts

Unter Berücksichtigung der Ziele nach Artikel 4 veröffentlicht die Kommission die Grundprinzipien, die sie bei der Bewertung der sozioökonomische Kosten-Nutzen-Analyse und der Analyse des europäischen Mehrwerts im Zusammenhang mit Vorhaben von gemeinsamem Interesse, für die eine Unionsfinanzierung angestrebt wird, heranzieht.

Artikel 52

Ausschussverfahren

(1) Die Kommission wird von einem Ausschuss unterstützt. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

(2) 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 Entwurf des Durchführungsrechtsakts nicht und Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 findet Anwendung.

Artikel 53

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 49 Absätze 4 und 6 wird der Kommission für einen Zeitraum von 5 Jahren ab dem 21. Dezember 2013 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 gemäß Artikel 49 Absätze 4 und 6 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) Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.

(5) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 49 Absätze 4 und 6 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.

▼B

Artikel 54

Überprüfung

(1) Bis zum 31. Dezember 2023 überprüft die Kommission soweit geboten nach Konsultation der Mitgliedstaaten und mit Unterstützung der Europäischen Koordinatoren die Verwirklichung des Kernnetzes; dabei bewertet sie

a) die Einhaltung der Bestimmungen dieser Verordnung,

b) die Fortschritte bei der Durchführung dieser Verordnung,

c) die Veränderungen der Personen- und Güterverkehrsströme,

d) die Entwicklungen bei den Investitionen in die nationale Verkehrsinfrastruktur,

e) den Bedarf an Änderungen dieser Verordnung.

Bei dieser Evaluierung werden unter anderem auch die Auswirkungen der sich weiterentwickelnden Verkehrsstrukturen und der einschlägigen Entwicklungen bei den Plänen für Infrastrukturinvestitionen berücksichtigt.

Zusätzlich zu dieser Überprüfung bewertet die Kommission in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten, ob neue Abschnitte, wie beispielsweise bestimmte frühere vorrangige Vorhaben grenzüberschreitender Art, die in dem Beschluss Nr. 661/2010/EU aufgeführt sind, in das Kernnetz aufgenommen werden sollten. Die Kommission legt gegebenenfalls einen Gesetzgebungsvorschlag vor.

(2) Bei der Durchführung dieser Überprüfung bewertet die Kommission, ob das in dieser Verordnung vorgesehene Kernnetz, die Anforderungen des Kapitels III bis zum Jahr 2030 erfüllen wird; dabei trägt sie der wirtschaftlichen Lage und der Haushaltslage in der Union und in den einzelnen Mitgliedstaaten Rechnung. Sie bewertet zudem im Benehmen mit den Mitgliedstaaten, ob das Kernnetz in Anbetracht der Entwicklungen bei den Verkehrsströmen und der nationalen Investitionsplanung geändert werden sollte. Falls erforderlich, kann die Kommission einen Vorschlag zur Änderung dieser Verordnung vorlegen.

Für diesen Vorschlag kann die Kommission auch den Termin für die Fertigstellung des Gesamtnetzes nach Artikel 9 Absatz 2 angeben.

Artikel 55

Einheitliche Anlaufstelle

Die Mitgliedstaaten können eine einheitliche Anlaufstelle benennen, welche – insbesondere bei grenzüberschreitenden Vorhaben – die Genehmigungsverfahren für Vorhaben von gemeinsamem Interesse im Einklang mit dem einschlägigen Unionsrecht erleichtert und koordiniert.

Artikel 56

Verzögerte Fertigstellung des Kernnetzes

Falls sich der Beginn oder die Fertigstellung der Arbeiten am Kernnetz beträchtlich verzögert, kann die Kommission die beteiligten Mitgliedstaaten auffordern, die Gründe für diese Verzögerung anzugeben. Die Mitgliedstaten liefern diese Begründung innerhalb von drei Monaten. Auf der Grundlage der erhaltenen Antwort konsultiert die Kommission alle beteiligten Mitgliedstaaten, um das Problem, das zu der Verzögerung geführt hat, zu lösen.

▼B

Artikel 57

Ausnahmen

Die Bestimmungen über Eisenbahnnetze und insbesondere jegliche Anforderung, Flughäfen und Häfen an Eisenbahnnetze anzubinden, gelten nicht für Zypern und Malta, solange in ihrem Staatsgebiet kein Eisenbahnsystem besteht.

Artikel 58

Übergangsbestimmungen

(1) Auf den Beschluss Nr. 661/2010/EU gestützte Finanzierungsentscheidungen, die nach der Verordnung (EG) Nr. 680/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates ([1]) erlassen wurden und die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der vorliegenden Verordnung bereits in Durchführung begriffen sind, unterliegen weiterhin dem Beschluss Nr. 661/2010/EU in der vor dem 20. Dezember 2013 geltenden Fassung.

(2) Bezugnahmen auf in Anhang III des Beschlusses Nr. 661/2010/EU aufgeführte vorrangige Vorhaben gelten als Bezugnahmen auf das Kernnetz im Sinne der vorliegenden Verordnung.

Artikel 59

Aufhebung

Der Beschluss Nr. 661/2010/EU wird aufgehoben; hiervon bleiben Artikel 58 der vorliegenden Verordnung und Artikel 7 Absatz 2 Buchstabe d der Verordnung (EU) Nr. 1316/2013 unberührt.

Artikel 60

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am 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.

([1]) Verordnung (EG) Nr. 680/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Grundregeln für die Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen für transeuropäische Verkehrs- und Energienetze (ABl. L 162 vom 22.6.2007, S. 1).

▼B

ANHANG I

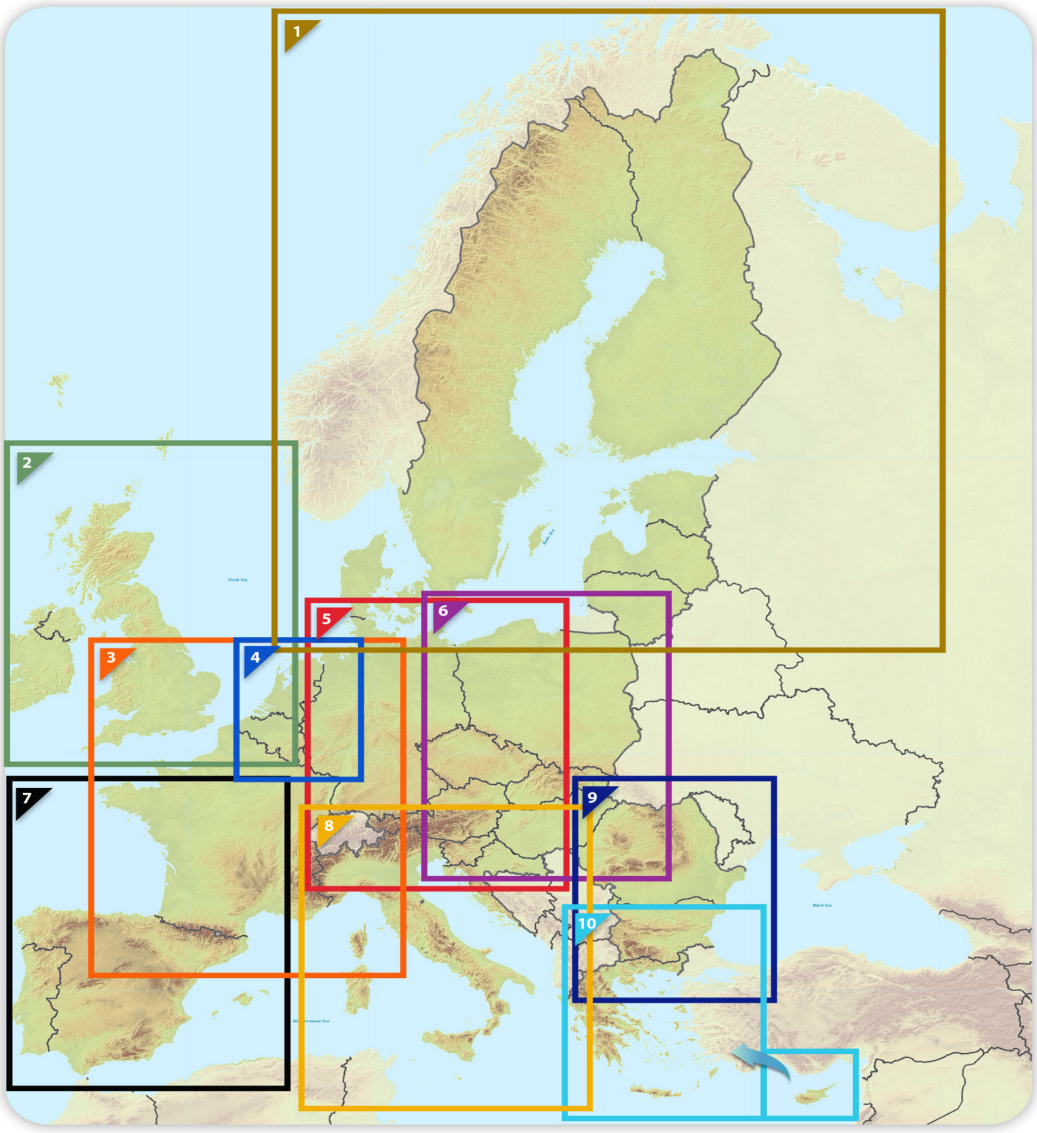
KARTEN DES GESAMTNETZES UND DES KERNNETZES

Legende

Kernnetz	Gesamtnetz	
		Binnenwasserstraße / beendet
		Binnenwasserstraße / auszubauen
		Binnenwasserstraße / geplant
		konventionelle Eisenbahnstrecke / beendet
		konventionelle Eisenbahnstrecke / auszubauen
		konventionelle Eisenbahnstrecke / geplant
		Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke / beendet
		zur Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke auszubauen
		Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke / geplant
		Straße / beendet
		Straße / auszubauen
		Straße / geplant
		Hafen, einschließlich Schienen-Straßen-Terminal (RRT)
		RRT (Schienen-Straßen-Terminal)
		Flughafen

▼B

Kartenübersicht für EU-Mitgliedstaaten

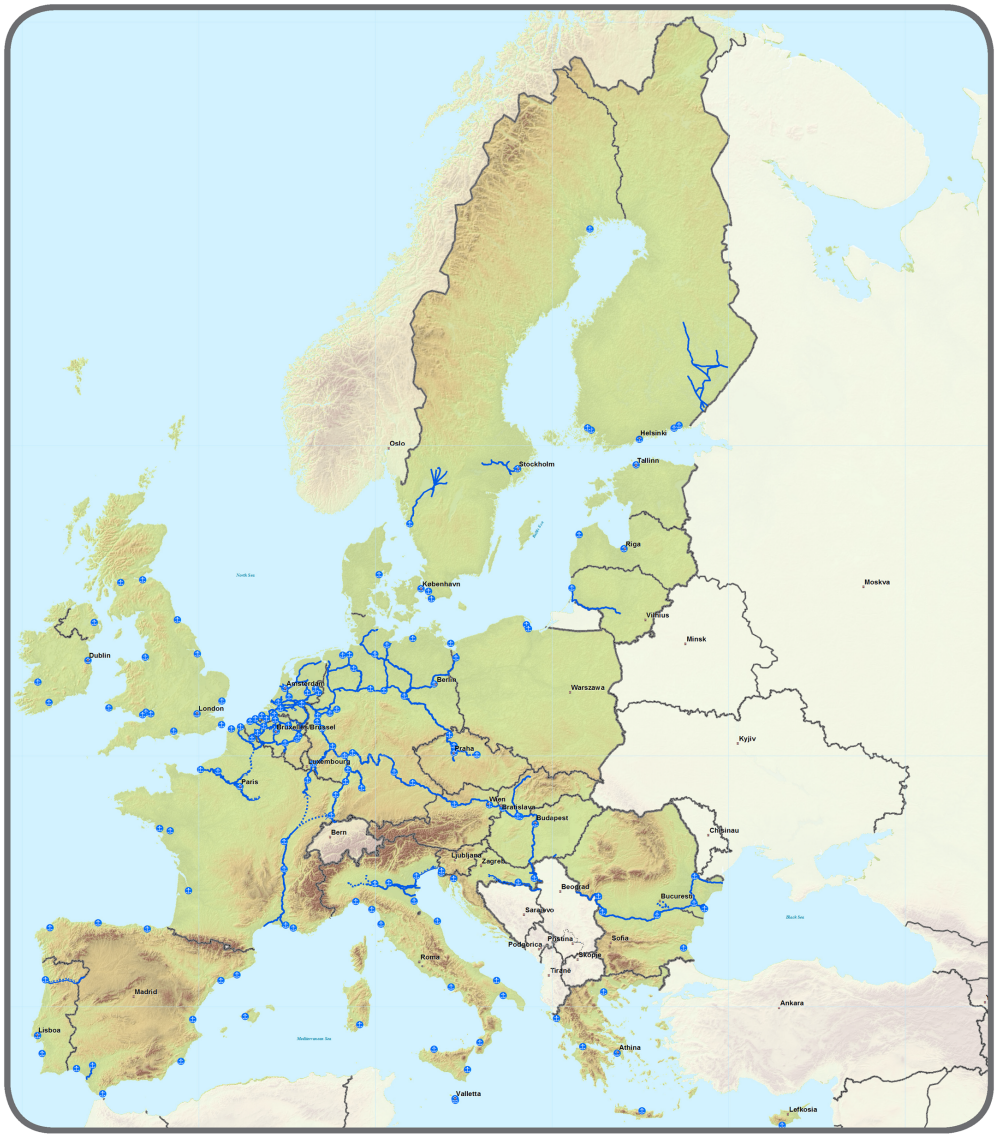


▼B

0.1. Kernnetz:
Binnenwasserstraßen und -häfen

EU-Mitgliedstaaten

EU



Kernnetz		Gesamtnetz	Kernnetz	
	Binnenwasserstraße / beendet			Hafen
	Binnenwasserstraße / auszubauen			
	Binnenwasserstraße / geplant			

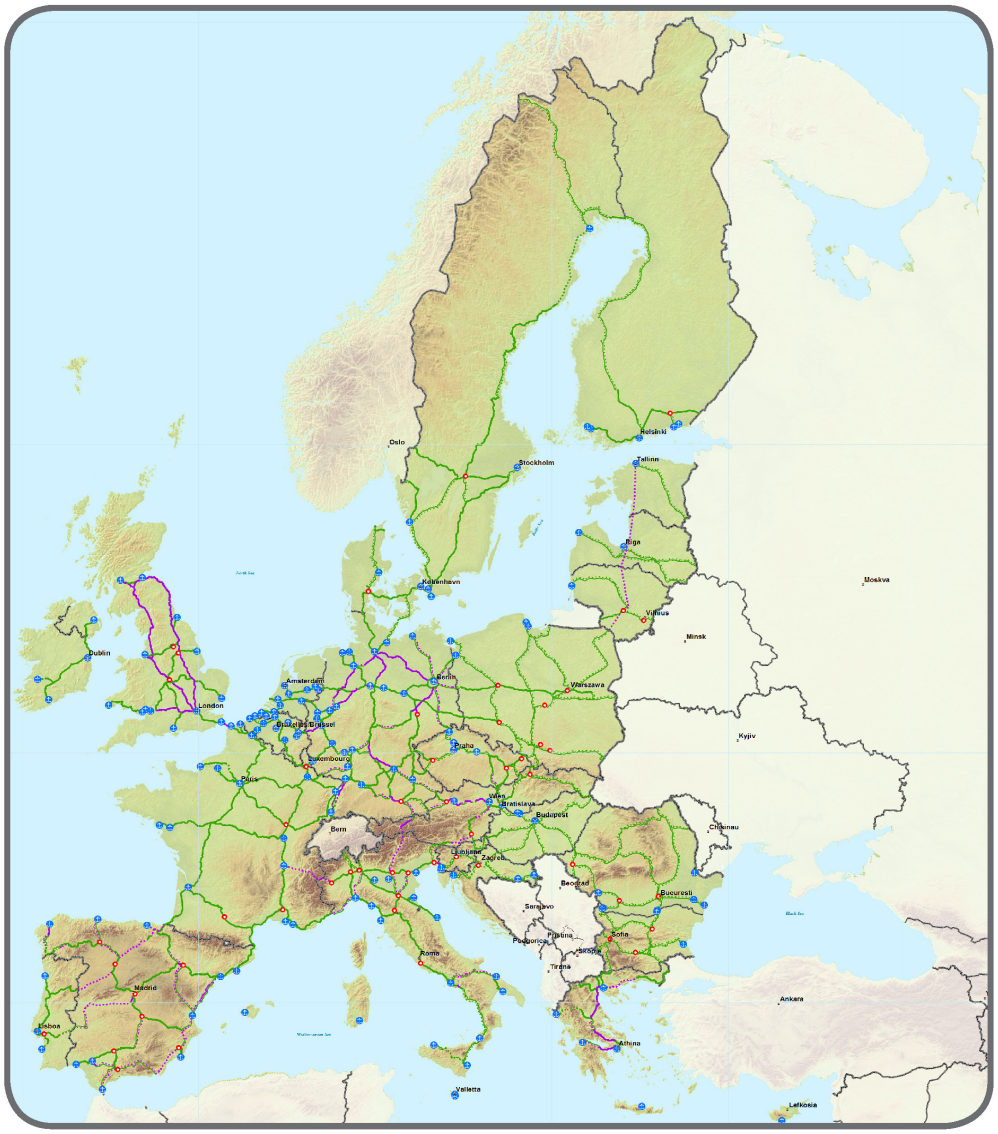
▼B

0.2. Kernnetz:

Eisenbahnstrecken (Güterverkehr), Häfen und Schienen-Straßen-Terminals (RRT)

EU-Mitgliedstaaten

EU



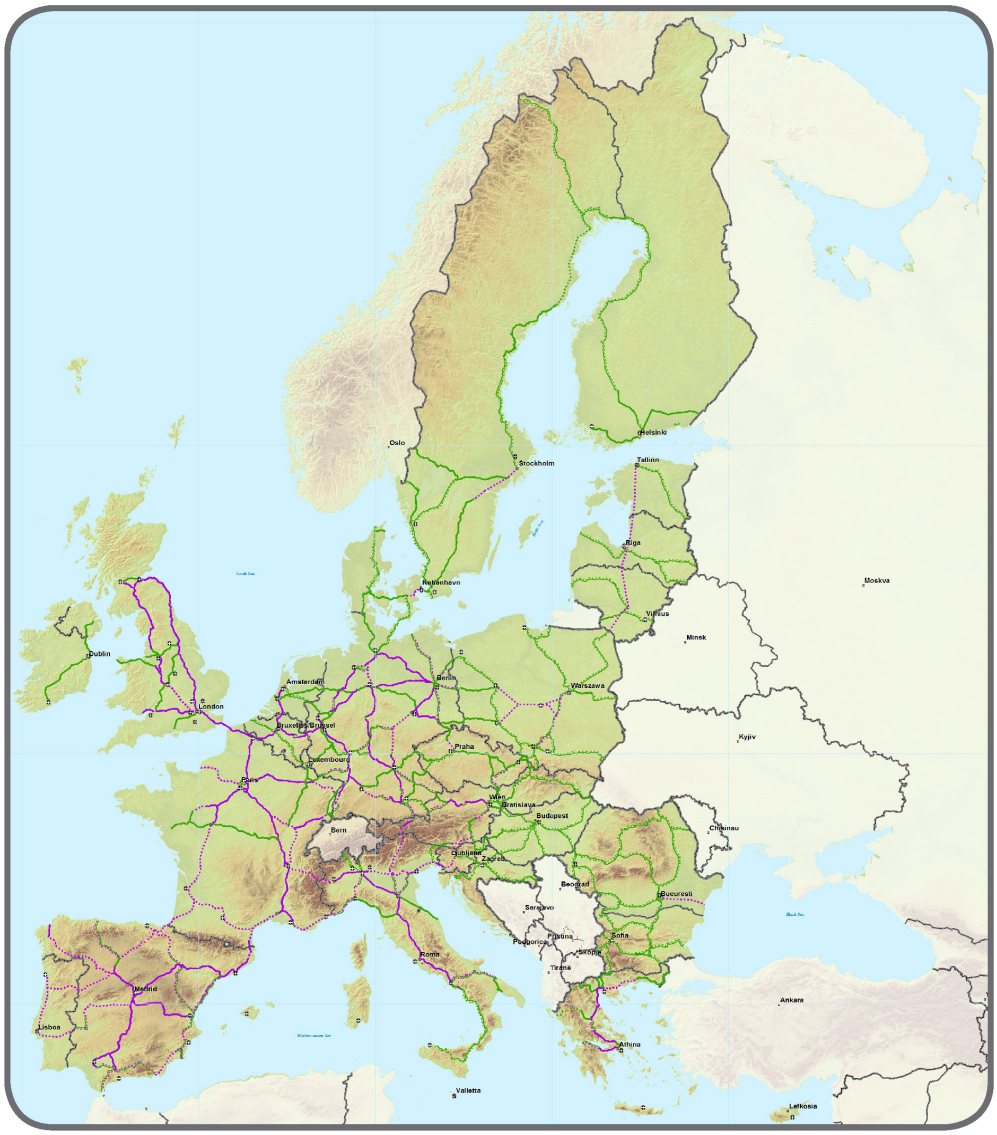
Kernnetz		Kernnetz		Kernnetz	
	konventionelle Eisenbahn-strecke / beendet		Hochgeschwindigkeitsbahn-strecke / beendet		Hafen
	konventionelle Eisenbahn-strecke / auszubauen		Hochgeschwindigkeitsbahn-strecke / auszubauen		RRT
	konventionelle Eisenbahn-strecke / geplant		Hochgeschwindigkeitsbahn-strecke / geplant		

▼B

0.3. Kernnetz:
Eisenbahnstrecken (Personenverkehr) und Flughäfen

EU-Mitgliedstaaten

EU



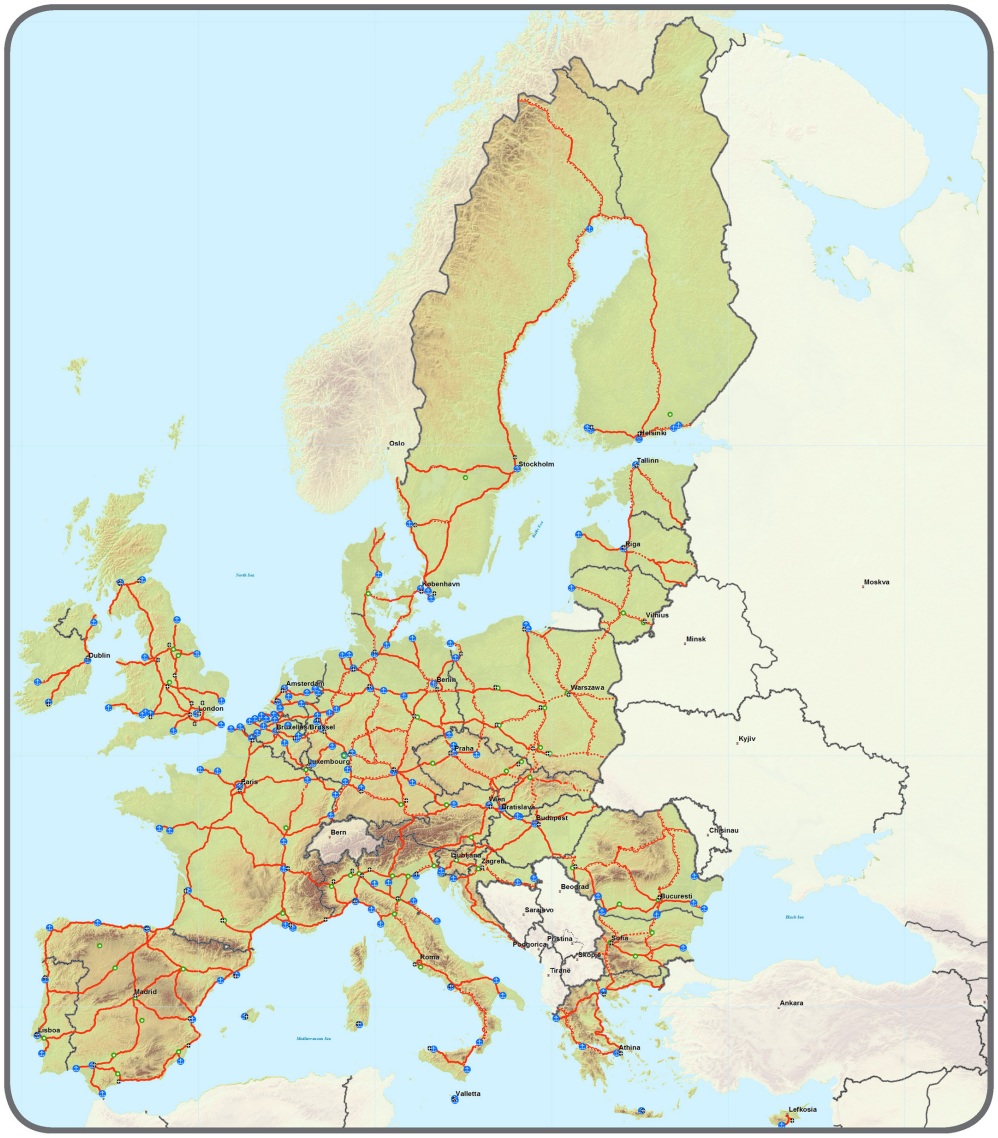
Kernnetz		Kernnetz		Kernnetz	
	konventionelle Eisenbahnstrecke / beendet		Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke / beendet		Flughafen
	konventionelle Eisenbahnstrecke / auszubauen		Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke / auszubauen		
	konventionelle Eisenbahnstrecke / geplant		Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke / geplant		

▼B

0.4. Kernnetz:
Straßen, Häfen, Schienen-Straßen-Terminals (RRT) und Flughäfen

EU-Mitgliedstaaten

EU



Kernnetz		Kernnetz		Kernnetz	
	Straße / beendet		Hafen		Flughafen
	Straße / auszubauen		RRT		
	Straße / geplant				

▼B

1.1. Gesamt- und Kernnetz:
Binnenwasserstraßen und -häfen

BE BG CZ **DK** DE **EE** IE EL ES FR HR IT CY **LV** **LT** LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK **FI** **SE** UK

1



Kernnetz		Gesamtnetz	Kernnetz	
	Binnenwasserstraße / beendet	⚓	⚓	Hafen
	Binnenwasserstraße / auszubauen			
	Binnenwasserstraße / geplant			

▼B

1.2. Gesamtnetz: Eisenbahnstrecken, Häfen und Schienen-Straßen-Terminals (RRT)
Kernnetz: Eisenbahnstrecken (Güterverkehr), Häfen und Schienen-Straßen-Terminals (RRT)

1

BE BG CZ **DK** DE **EE** IE EL ES FR HR IT CY **LV** **LT** LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK **FI** **SE** UK



Gesamtnetz	Kernnetz		Gesamtnetz	Kernnetz		Gesamtnetz	Kernnetz	
		konventionelle Eisenbahnstrecke / beendet			Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke / beendet			Hafen
		konventionelle Eisenbahnstrecke / auszubauen			zu Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke auszubauen			RRT
		konventionelle Eisenbahnstrecke / geplant			Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke / geplant			

▼B

1.3. Gesamtnetz: Eisenbahnstrecken und Flughäfen
Kernnetz: Eisenbahnstrecken (Personenverkehr) und Flughäfen

BE BG CZ **DK** DE **EE** IE EL ES FR HR IT CY **LV** **LT** LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK **FI** **SE** UK

1



Gesamtnetz	Kernnetz		Gesamtnetz	Kernnetz		Gesamtnetz	Kernnetz	
		konventionelle Eisenbahnstrecke / beendet			Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke / beendet			Flughafen
		konventionelle Eisenbahnstrecke / auszubauen			zu Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke auszubauen			
		konventionelle Eisenbahnstrecke / geplant			Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke / geplant			

▼B

1.4. Gesamt- und Kernnetz:
Straßen, Häfen, Schienen-Straßen-Terminals und Flughäfen

BE BG CZ **DK** DE **EE** IE EL ES FR HR IT CY **LV** **LT** LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK **FI** **SE** UK

1



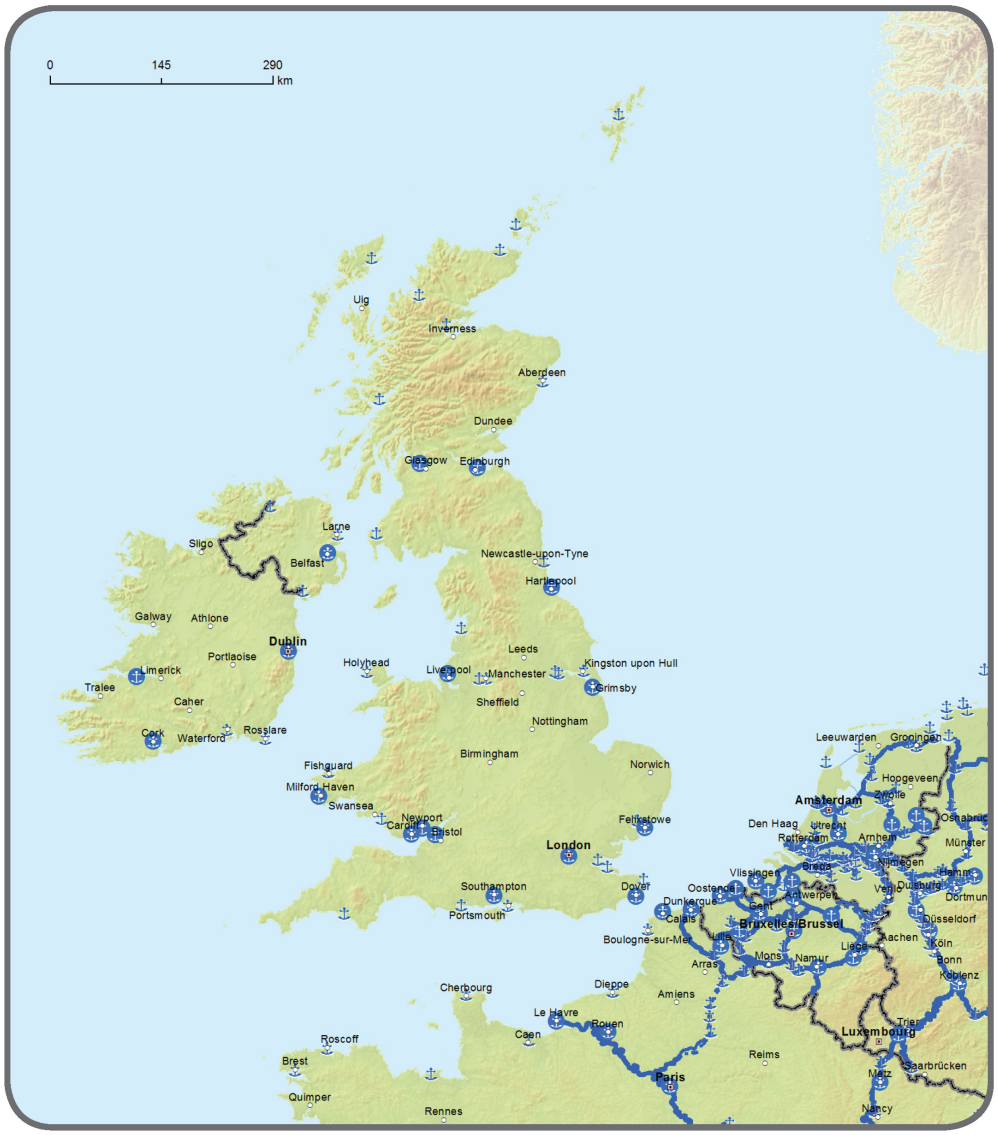
Gesamtnetz	Kernnetz		Gesamtnetz	Kernnetz		Gesamtnetz	Kernnetz	
		Straße / beendet			Hafen			Flughafen
		Straße / auszubauen			RRT			
		Straße / geplant						

▼B

2.1. Gesamt- und Kernnetz:
Binnenwasserstraßen und -häfen

BE BG CZ DK DE EE **IE** EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE **UK**

2



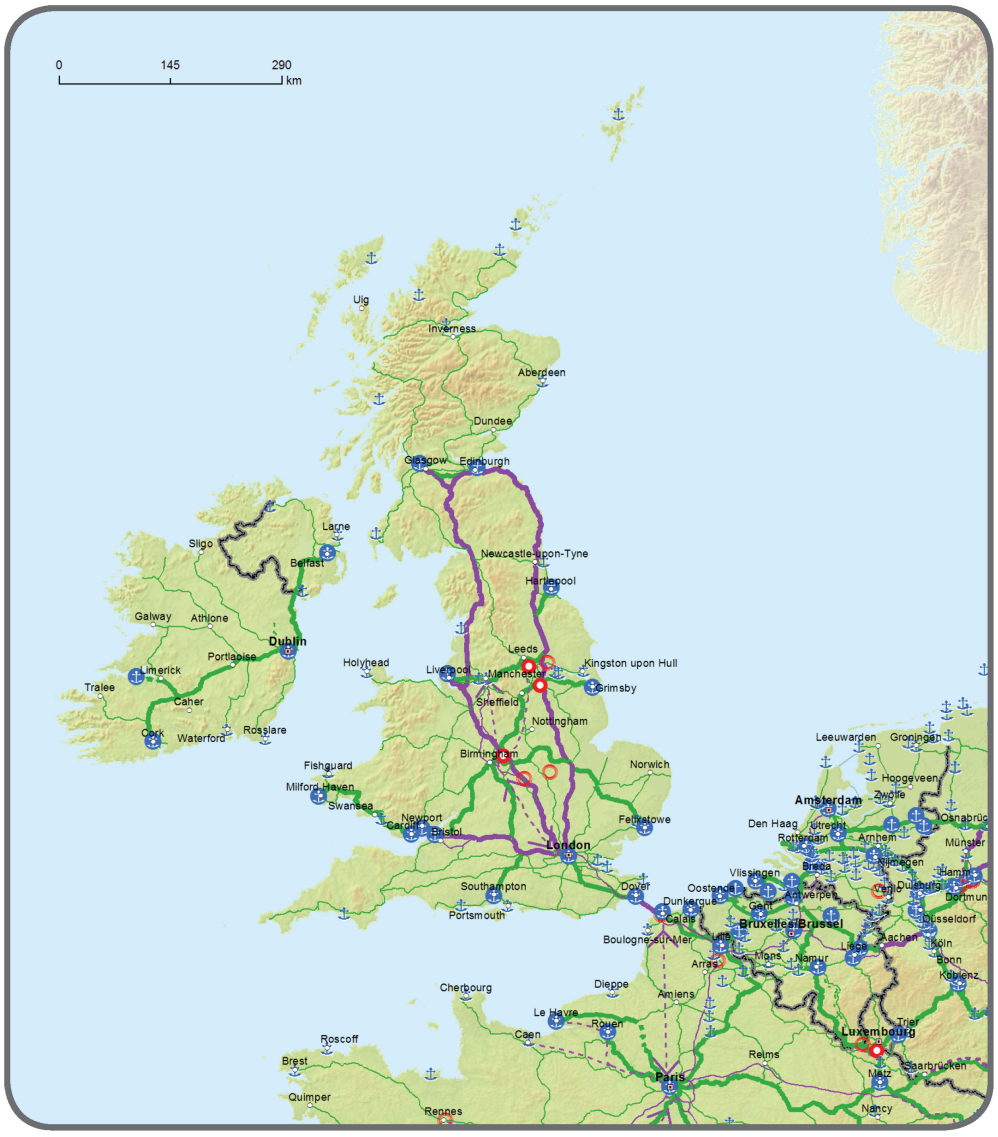
Kernnetz		Gesamtnetz	Kernnetz	
	Binnenwasserstraße / beendet	⚓	⚓	Hafen
	Binnenwasserstraße / auszubauen			
	Binnenwasserstraße / geplant			

▼B

2.2. Gesamtnetz: Eisenbahnstrecken, Häfen und Schienen-Straßen-Terminals (RRT)
Kernnetz: Eisenbahnstrecken (Güterverkehr), Häfen und Schienen-Straßen-Terminals (RRT)

2

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK



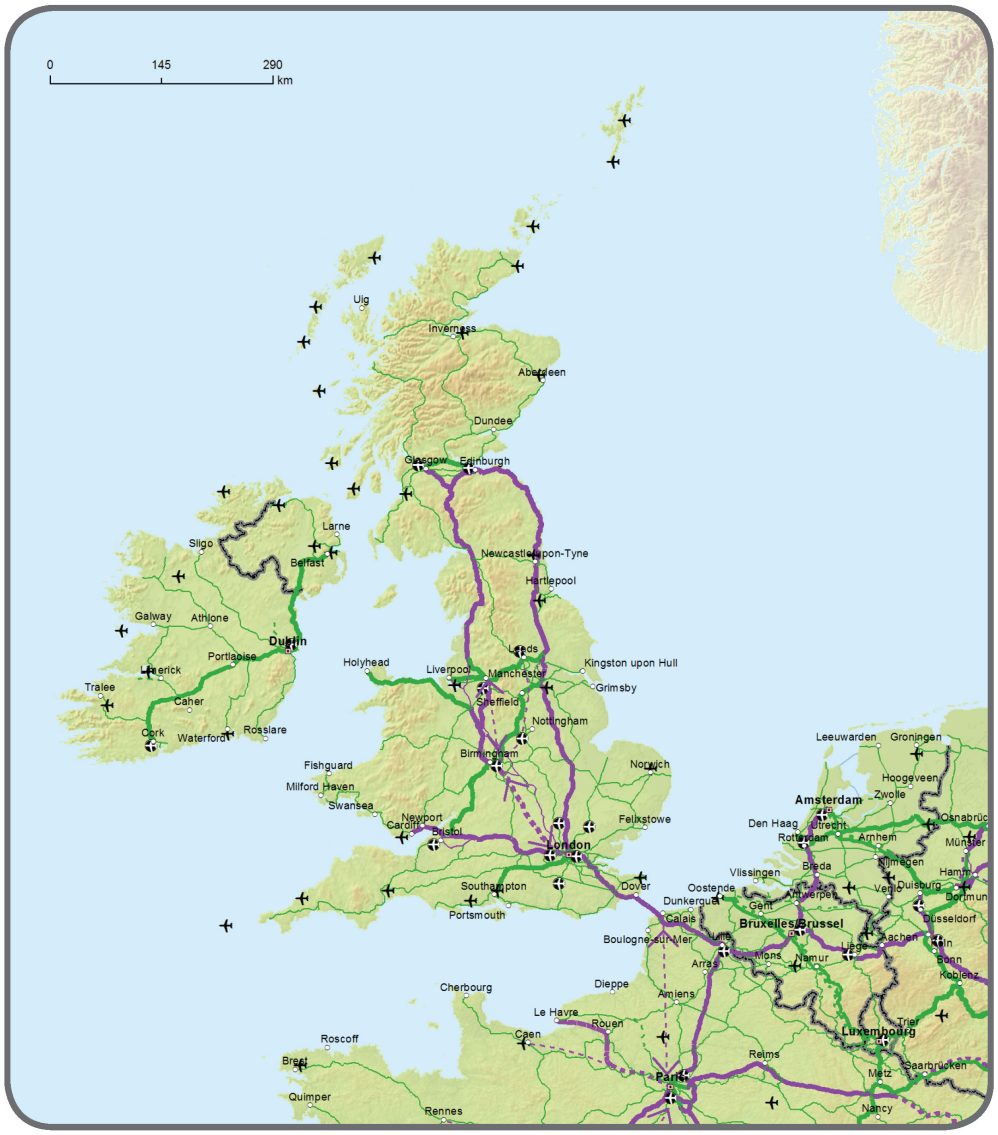
Gesamtnetz	Kernnetz		Gesamtnetz	Kernnetz		Gesamtnetz	Kernnetz	
		konventionelle Eisenbahnstrecke / beendet			Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke / beendet			Hafen
		konventionelle Eisenbahnstrecke / auszubauen			zur Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke auszubauen			RRT
		konventionelle Eisenbahnstrecke / geplant			Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke / geplant			

▼B

2.3. Gesamtnetz: Eisenbahnstrecken und Flughäfen
Kernnetz: Eisenbahnstrecken (Personenverkehr) und Flughäfen

BE BG CZ DK DE EE **IE** EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE **UK**

2



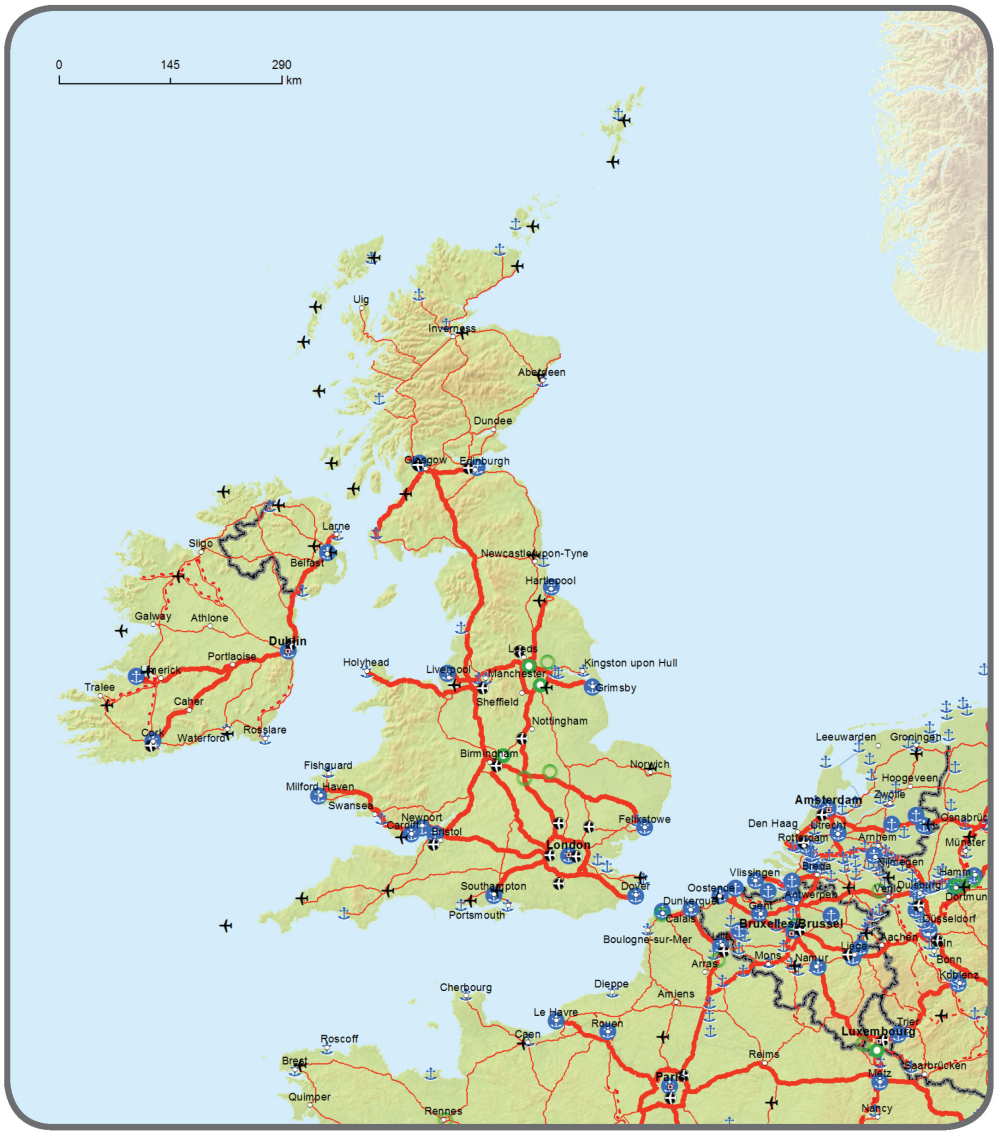
Gesamtnetz	Kernnetz		Gesamtnetz	Kernnetz		Gesamtnetz	Kernnetz	
		konventionelle Eisenbahnstrecke / beendet			Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke / beendet			Flughafen
		konventionelle Eisenbahnstrecke / auszubauen			zur Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke auszubauen			
		konventionelle Eisenbahnstrecke / geplant			Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke / geplant			

▼B

2.4. Gesamt- und Kernnetze:
Straßen, Häfen, Schienen-Straßen-Terminals (RRT) und Flughäfen

BE BG CZ DK DE EE **IE** EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE **UK**

2



Gesamtnetz	Kernnetz		Gesamtnetz	Kernnetz		Gesamtnetz	Kernnetz	
		Straße / beendet			Hafen			Flughafen
		Straße / auszubauen			RRT			
		Straße / geplant						

▼B

3.1. Gesamt- und Kernnetz:
Binnenwasserstraßen und -häfen

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

3



Kernnetz	Gesamtnetz	Kernnetz
Binnenwasserstraße / beendet	⚓	⚓ Hafen
Binnenwasserstraße / auszubauen		
Binnenwasserstraße / geplant		

▼B

3.2. Gesamtnetz: Eisenbahnstrecken, Häfen und Schienen-Straßen-Terminals (RRT)
Kernnetz: Eisenbahnstrecken (Güterverkehr), Häfen und Schienen-Straßen-Terminals (RRT)

3

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK



Gesamtnetz	Kernnetz		Gesamtnetz	Kernnetz		Gesamtnetz	Kernnetz	
		konventionelle Eisenbahnstrecke / beendet			Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke / beendet			Hafen
		konventionelle Eisenbahnstrecke / auszubauen			zur Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke auszubauen			RRT
		konventionelle Eisenbahnstrecke / geplant			Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke / geplant			

▼B

3.3. Gesamtnetz: Eisenbahnstrecken und Flughäfen
Kernnetz: Eisenbahnstrecken (Personenverkehr) und Flughäfen

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

3



Gesamtnetz	Kernnetz		Gesamtnetz	Kernnetz		Gesamtnetz	Kernnetz	
		konventionelle Eisenbahnstrecke / beendet			Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke / beendet			Flughafen
		konventionelle Eisenbahnstrecke / auszubauen			zur Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke auszubauen			
		konventionelle Eisenbahnstrecke / geplant			Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke / geplant			

▼B

3.4. Gesamt- und Kernnetz:
Straßen, Häfen, Schienen-Straßen-Terminals und Flughäfen

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

3



Gesamtnetz	Kernnetz		Gesamtnetz	Kernnetz		Gesamtnetz	Kernnetz	
		Straße / beendet			Hafen			Flughafen
		Straße / auszubauen			RRT			
		Straße / geplant						

▼B

4.1. Gesamt- und Kernnetz:
Binnenwasserstraßen und -häfen

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

4



Kernnetz		Gesamtnetz	Kernnetz	
	Binnenwasserstraße / beendet	⚓	⚓	Hafen
	Binnenwasserstraße / auszubauen			
	Binnenwasserstraße / geplant			

▼B

4.2. Gesamtnetz: Eisenbahnstrecken, Häfen und Schienen-Straßen-Terminals (RRT)
Kernnetz: Eisenbahnstrecken (Güterverkehr), Häfen und Schienen-Straßen-Terminals (RRT)

4

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK



Gesamtnetz	Kernnetz		Gesamtnetz	Kernnetz		Gesamtnetz	Kernnetz	
		konventionelle Eisenbahnstrecke / beendet			Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke / beendet	⚓	⚓	Hafen
		konventionelle Eisenbahnstrecke / auszubauen			zur Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke auszubauen	○	○	RRT
		konventionelle Eisenbahnstrecke / geplant			Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke / geplant			

▼B

4.3. Gesamtnetz: Eisenbahnstrecken und Flughäfen
Kernnetz: Eisenbahnstrecken (Personenverkehr) und Flughäfen

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

4



Gesamtnetz	Kernnetz		Gesamtnetz	Kernnetz		Gesamtnetz	Kernnetz	
		konventionelle Eisenbahnstrecke / beendet			Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke / beendet			Airports
		konventionelle Eisenbahnstrecke / auszubauen			zur Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke auszubauen			
		konventionelle Eisenbahnstrecke / geplant			Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke / geplant			

▼B

4.4. Gesamt- und Kernnetz:
Straßen, Häfen, Schienen-Straßen-Terminals und Flughäfen

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

4



Gesamtnetz	Kernnetz		Gesamtnetz	Kernnetz		Gesamtnetz	Kernnetz	
		Straße / beendet			Hafen			Flughafen
		Straße / auszubauen			RRT			
		Straße / geplant						

▼B

5.1. Gesamt- und Kernnetz:
Binnenwasserstraßen und -häfen

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

5



Kernnetz		Gesamtnetz	Kernnetz	
	Binnenwasserstraßen / beendet	⚓	⚓	Hafen
	Binnenwasserstraßen / auszubauen			
	Binnenwasserstraßen / geplant			

▼B

5.2. Gesamtnetz: Eisenbahnstrecken, Häfen und Schienen-Straßen-Terminals (RRT)
Kernnetz: Eisenbahnstrecken (Güterverkehr), Häfen und Schienen-Straßen-Terminals (RRT)

5

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK



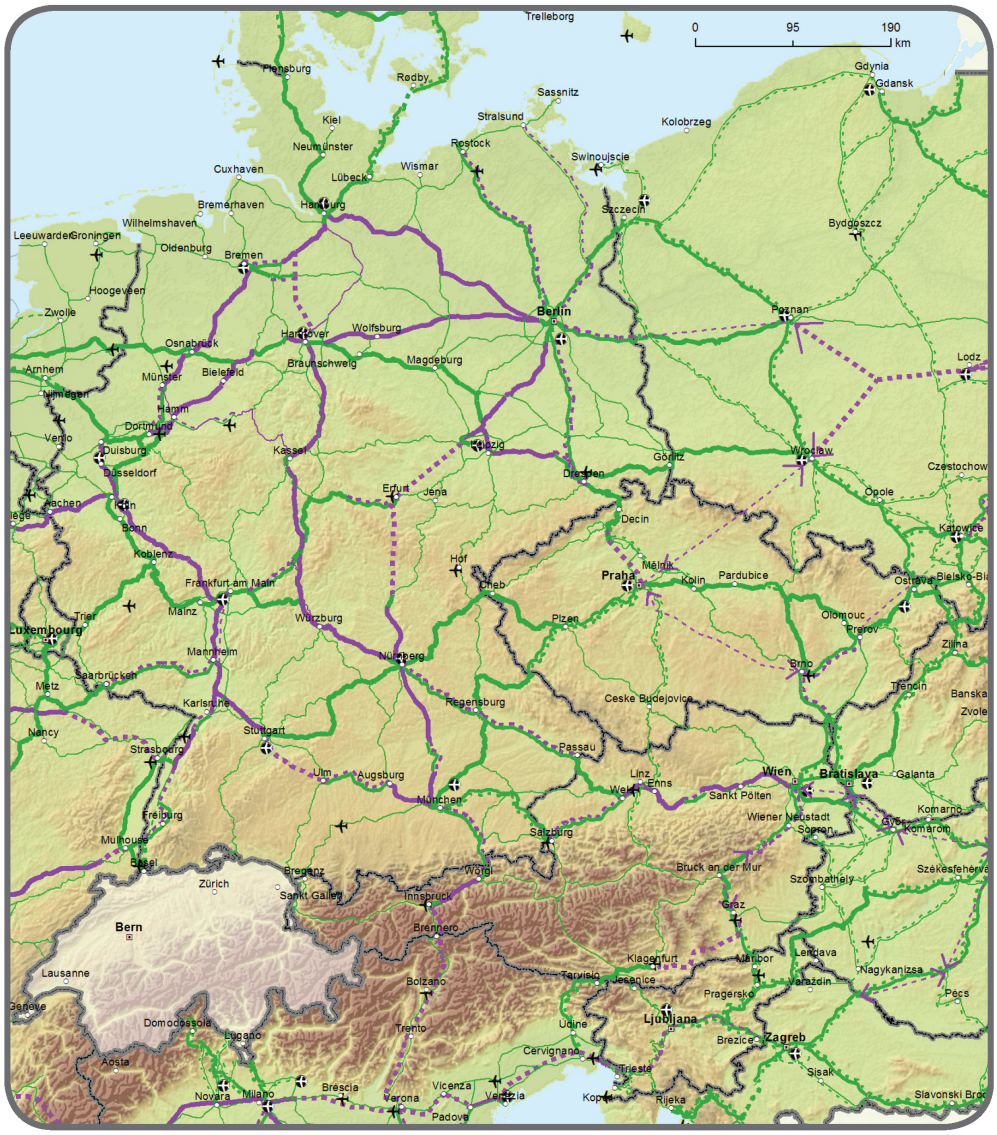
Gesamtnetz	Kernnetz		Gesamtnetz	Kernnetz		Gesamtnetz	Kernnetz	
		konventionelle Eisenbahnstrecke / beendet			Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke / beendet			Hafen
		konventionelle Eisenbahnstrecke / auszubauen			zur Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke auszubauen			RRT
		konventionelle Eisenbahnstrecke / geplant			Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke / geplant			

▼B

5.3. Gesamtnetz: Eisenbahnstrecken und Flughäfen
Kernnetz: Eisenbahnstrecken (Personenverkehr) und Flughäfen

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

5



Gesamtnetz	Kernnetz		Gesamtnetz	Kernnetz		Gesamtnetz	Kernnetz	
		konventionelle Eisenbahn-strecke / beendet			Hochgeschwindigkeitsbahn-strecke / beendet			Airports
		konventionelle Eisenbahn-strecke / auszubauen			zur Hochgeschwindigkeits-bahnstrecke auszubauen			
		konventionelle Eisenbahn-strecke / geplant			Hochgeschwindigkeitsbahn-strecke / geplant			

▼B

5.4. Gesamt- und Kernnetz:
Straßen, Häfen, Schienen-Straßen-Terminals und Flughäfen

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

5



Gesamtnetz	Kernnetz		Gesamtnetz	Kernnetz		Gesamtnetz	Kernnetz	
		Straße / beendet			Hafen			Flughafen
		Straße / auszubauen			RRT			
		Straße / geplant						

▼B

6.1. Gesamt- und Kernnetze:
Binnenwasserstraßen und -häfen

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

6



Kernnetz		Gesamtnetz	Kernnetz	
	Binnenwasserstraße / beendet	⚓	⚓	Hafen
	Binnenwasserstraße / auszubauen			
	Binnenwasserstraße / geplant			

▼B

6.2. Gesamtnetz: Eisenbahnstrecken, Häfen und Schienen-Straßen-Terminals (RRT)
Kernnetz: Eisenbahnstrecken (Güterverkehr), Häfen und Schienen-Straßen-Terminals (RRT)

6

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK



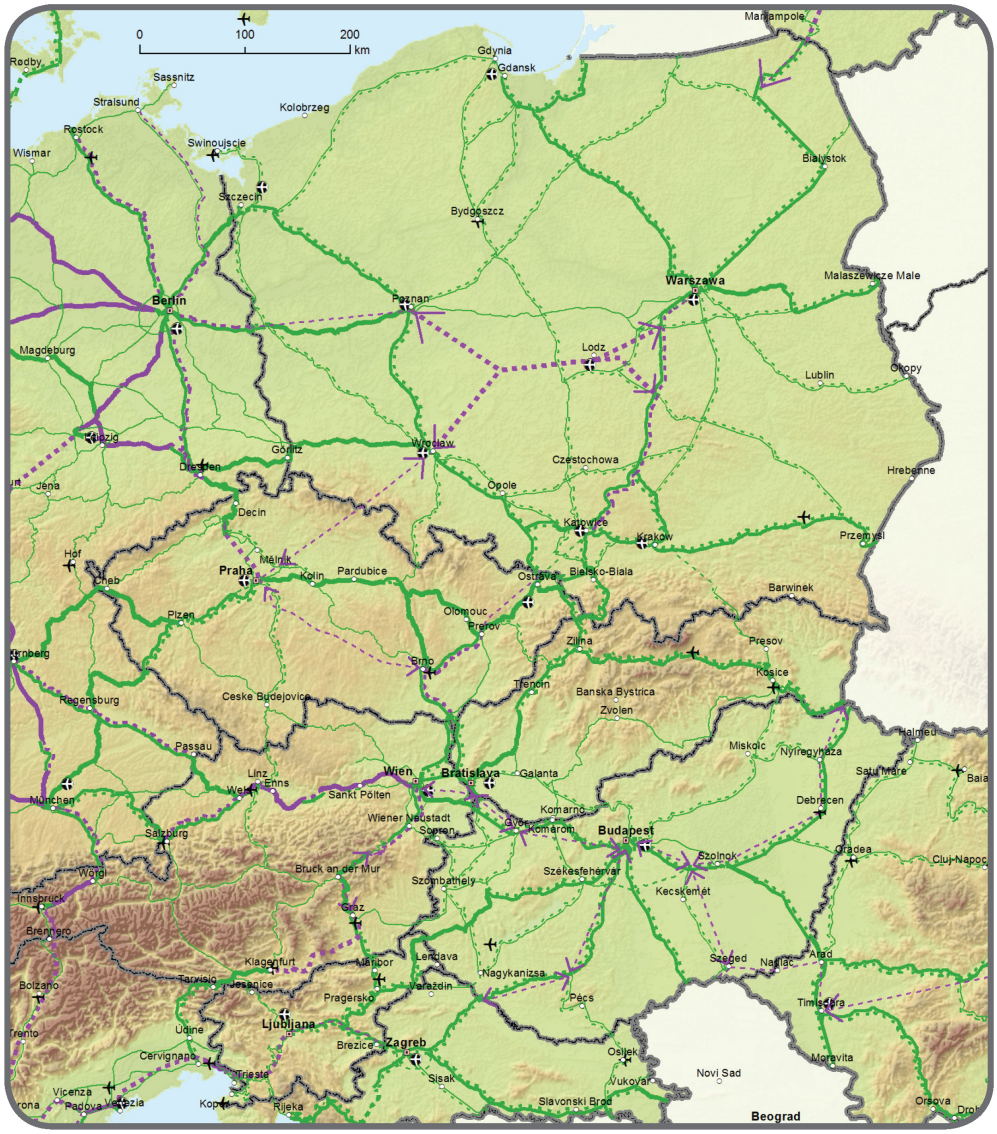
Gesamtnetz	Kernnetz		Gesamtnetz	Kernnetz		Gesamtnetz	Kernnetz	
		konventionelle Eisenbahnstrecke / beendet			Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke / beendet	⚓	⚓	Hafen
		konventionelle Eisenbahnstrecke / auszubauen			zur Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke auszubauen	○	○	RRT
		konventionelle Eisenbahnstrecke geplant			Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke / geplant			

▼B

6.3. Gesamtnetze: Eisenbahnstrecken und Flughäfen
Kernnetze: Eisenbahnstrecken (Personenverkehr) und Flughäfen

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

6



Gesamtnetz	Kernnetz		Gesamtnetz	Kernnetz		Gesamtnetz	Kernnetz	
		konventionelle Eisenbahnstrecke / beendet			Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke / beendet			Flughafen
		konventionelle Eisenbahnstrecke / auszubauen			zur Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke auszubauen			
		konventionelle Eisenbahnstrecke / geplant			Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke / geplant			

▼B

6.4. Gesamt- und Kernnetze:
Straßen, Häfen, Schienen-Straßen-Terminals und Flughäfen

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

6



Gesamtnetz	Kernnetz		Gesamtnetz	Kernnetz		Gesamtnetz	Kernnetz	
		Straße / beendet			Hafen			Flughafen
		Straße / auszubauen			RRT			
		Straße / geplant						

▼B

7.1. Gesamt- und Kernnetze:
Binnenwasserstraßen und -häfen

BE BG CZ DK DE EE IE EL **ES** FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL **PT** RO SI SK FI SE UK

7



Kernnetz		Gesamtnetz	Kernnetz	
	Binnenwasserstraßen / beendet	⚓	⚓	Hafen
	Binnenwasserstraßen / auszubauen			
	Binnenwasserstraßen / geplant			

▼B

7.2. Gesamtnetz: Eisenbahnstrecken, Häfen und Schienen-Straßen-Terminals (RRT)
Kernnetz: Eisenbahnstrecken (Güterverkehr), Häfen und Schienen-Straßen-Terminals (RRT)

BE BG CZ DK DE EE IE EL **ES** FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL **PT** RO SI SK FI SE UK

7



Gesamtnetz	Kernnetz		Gesamtnetz	Kernnetz		Gesamtnetz	Kernnetz	
		konventionelle Eisenbahnstrecke / beendet			Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke / beendet	⚓	⚓	Hafen
		konventionelle Eisenbahnstrecke / auszubauen			zur Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke auszubauen	○	○	RRT
		konventionelle Eisenbahnstrecke / geplant			Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke / geplant			

▼B

7.3. Gesamtnetz: Eisenbahnstrecken und Flughäfen
Kernnetz: Eisenbahnstrecken (Personenverkehr) und Flughäfen

BE BG CZ DK DE EE IE EL **ES** FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL **PT** RO SI SK FI SE UK

7



Gesamtnetz	Kernnetz		Gesamtnetz	Kernnetz		Gesamtnetz	Kernnetz	
		konventionelle Eisenbahnstrecke / beendet			Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke / beendet			Flughafen
		konventionelle Eisenbahnstrecke / auszubauen			zur Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke auszubauen			
		konventionelle Eisenbahnstrecke / geplant			Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke / geplant			

▼B

7.4. Gesamt-und Kernnetz:
Straße, Häfen, Schienen-Straßen-Terminals und Flughäfen

BE BG CZ DK DE EE IE EL **ES** FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL **PT** RO SI SK FI SE UK

7



Gesamtnetz	Kernnetz		Gesamtnetz	Kernnetz		Gesamtnetz	Kernnetz	
		Straße / beendet			Hafen			Flughafen
		Straße / auszubauen			RRT			
		Straße / geplant						

▼B

8.1. Gesamt- und Kernnetz:
Binnenwasserstraßen und -häfen

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR **HR** **IT** CY LV LT LU HU **MT** NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

8



Kernnetz		Gesamtnetz	Kernnetz	
	Binnenwasserstraßen / beendet	⚓	⚓	Hafen
	Binnenwasserstraßen / auszubauen			
	Binnenwasserstraßen / geplant			

▼B

8.2. Gesamtnetz: Eisenbahnstrecken, Häfen und Schienen-Straßen-Terminals (RRT)
Kernnetz: Eisenbahnstrecken (Güterverkehr) Häfen und Schienen-Straßen-Terminals (RRT)

8

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK



Gesamtnetz	Kernnetz		Gesamtnetz	Kernnetz		Gesamtnetz	Kernnetz	
		konventionelle Eisenbahnstrecke / beendet			Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke / beendet			Hafen
		konventionelle Eisenbahnstrecke / auszubauen			zur Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke auszubauen			RRT
		konventionelle Eisenbahnstrecke / geplant			Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke / geplant			

▼B

8.3. Gesamtnetz: Eisenbahnstrecken und Flughäfen
Kernnetz: Eisenbahnstrecken (Personenverkehr) und Flughäfen

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

8



Gesamtnetz	Kernnetz		Gesamtnetz	Kernnetz		Gesamtnetz	Kernnetz	
		konventionelle Eisenbahnstrecke / beendet			Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke / beendet			Flughafen
		konventionelle Eisenbahnstrecke / auszubauen			zur Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke auszubauen			
		konventionelle Eisenbahnstrecke / geplant			Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke / geplant			

▼B

8.4. Gesamt- und Kernnetz:
Straßen, Häfen, Schienen-Straßen-Terminals und Flughäfen

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR **HR IT** CY LV LT LU HU **MT** NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

8



Gesamtnetz	Kernnetz		Gesamtnetz	Kernnetz		Gesamtnetz	Kernnetz	
		Straße / beendet			Hafen			Flughafen
		Straße / auszubauen			RRT			
		Straße / geplant						

▼B

9.1. Gesamt- und Kernnetz:
Binnenwasserstraßen und -häfen

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

9



Kernnetz		Gesamtnetz	Kernnetz	
	Binnenwasserstraße / beendet			Hafen
	Binnenwasserstraße / auszubauen			
	Binnenwasserstraße / geplant			

▼B

9.2. Gesamtnetz: Eisenbahnstrecken, Häfen und Schienen-Straßen-Terminals (RRT)
Kernnetz: Eisenbahnstrecken (Güterverkehr), Häfen und Schienen-Straßen-Terminals (RRT)

9

BE **BG** CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT **RO** SI SK FI SE UK



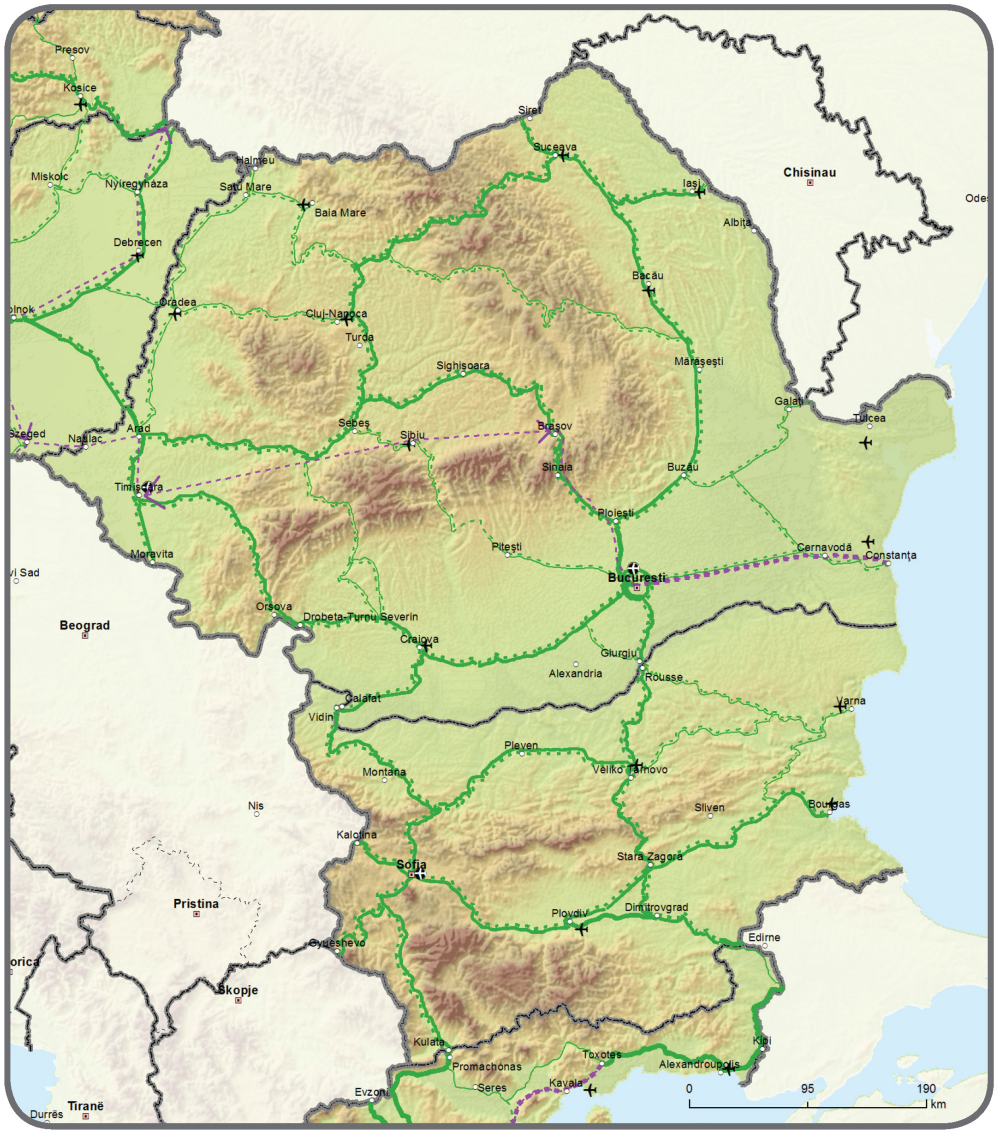
Gesamtnetz	Kernnetz		Gesamtnetz	Kernnetz		Gesamtnetz	Kernnetz	
		konventionelle Eisenbahnstrecke / beendet			Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke / beendet			Hafen
		konventionelle Eisenbahnstrecke / auszubauen			zur Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke auszubauen			RRT
		konventionelle Eisenbahnstrecke / geplant			Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke / geplant			

▼B

9.3. Gesamtnetz: Eisenbahnstrecken und Flughäfen
Kernnetz: Eisenbahnstrecken (Personenverkehr) und Flughäfen

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

9



Gesamtnetz	Kernnetz		Gesamtnetz	Kernnetz		Gesamtnetz	Kernnetz	
		konventionelle Eisenbahnstrecke / beendet			Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke / beendet			Flughafen
		konventionelle Eisenbahnstrecke / auszubauen			zur Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke auszubauen			
		konventionelle Eisenbahnstrecke / geplant			Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke / geplant			

▼B

9.4. Gesamt- und Kernnetz:
Straßen, Häfen, Schienen-Straßen-Terminals und Flughäfen

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

9



Gesamtnetz	Kernnetz		Gesamtnetz	Kernnetz		Gesamtnetz	Kernnetz	
		Straße / beendet			Hafen			Flughafen
		Straße / auszubauen			RRT			
		Straße / geplant						

▼B

10.1. Gesamt- und Kernnetz:
Binnenwasserstraßen und -häfen

BE BG CZ DK DE EE IE **EL** ES FR HR IT **CY** LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

10



Kernnetz		Gesamtnetz	Kernnetz	
	Binnenwasserstraße / beendet	⚓	⚓	Hafen
	Binnenwasserstraße / auszubauen			
	Binnenwasserstraße / geplant			

▼B

10.2. Gesamtnetz: Eisenbahnstrecken, Häfen und Schienen-Straßen-Terminals (RRT)
Kernnetz: Eisenbahnstrecken (Güterverkehr), Häfen und Schienen-Straßen-Terminals (RRT)

10

BE BG CZ DK DE EE IE **EL** ES FR HR IT **CY** LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK



Gesamtnetz	Kernnetz		Gesamtnetz	Kernnetz		Gesamtnetz	Kernnetz	
		konventionelle Eisenbahnstrecke / beendet			Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke / beendet	⚓	⚓	Hafen
		konventionelle Eisenbahnstrecke / auszubauen			zur Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke auszubauen	○	○	RRT
		konventionelle Eisenbahnstrecke / geplant			Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke / geplant			

▼B

10.3. Gesamtnetz: Eisenbahnstrecken und Flughäfen
Kernnetz: Eisenbahnstrecken (Personenverkehr) und Flughäfen

BE BG CZ DK DE EE IE **EL** ES FR HR IT **CY** LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

10



Gesamtnetz	Kernnetz		Gesamtnetz	Kernnetz		Gesamtnetz	Kernnetz	
		konventionelle Eisenbahn-strecke / beendet			Hochgeschwindigkeitsbahn-strecke / beendet			Flughafen
		konventionelle Eisenbahn-strecke / auszubauen			Hochgeschwindigkeits-bahnstrecke auszubauen			
		konventionelle Eisenbahn-strecke / geplant			Hochgeschwindigkeitsbahn-strecke geplant			

▼B

10.4. Gesamt- und Kernnetz:
Straßen, Häfen, Schienen-Straßen-Terminals und Flughäfen

BE BG CZ DK DE EE IE **EL** ES FR HR IT **CY** LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

10



Gesamtnetz	Kernnetz		Gesamtnetz	Kernnetz		Gesamtnetz	Kernnetz	
		Straße / beendet			Hafen			Flughafen
		Straße / auszubauen			RRT			
		Straße / geplant						

▼B

ANHANG II

LISTE DER KNOTEN DES KERNNETZES UND DES GESAMTNETZES

1. Städtische Knoten des Kernnetzes

BELGIEN

- Antwerpen
- Bruxelles/Brussel

BULGARIEN

- Sofia

TSCHECHISCHE REPUBLIK

- Ostrava
- Praha

DÄNEMARK

- Aarhus
- København

DEUTSCHLAND

- Berlin
- Bielefeld
- Bremen
- Düsseldorf
- Frankfurt am Main
- Hamburg
- Hannover
- Köln
- Leipzig
- Mannheim
- München
- Nürnberg
- Stuttgart

ESTLAND

- Tallinn

IRLAND

- Baile Átha Cliath/Dublin
- Corcaigh/Cork

GRIECHENLAND

- Athína
- Heraklion
- Thessaloniki

SPANIEN

- Barcelona
- Bilbao
- Las Palmas de Gran Canaria / Santa Cruz de Tenerife

▼B

Madrid

Palma de Mallorca

Sevilla

Valencia

FRANKREICH

Bordeaux

Lille

Lyon

Marseille

Nice

Paris

Strasbourg

Toulouse

KROATIEN

Zagreb

ITALIEN

Bologna

Cagliari

Genova

Milano

Napoli

Palermo

Roma

Torino

Venezia

ZYPERN

Lefkosía

LETTLAND

Rīga

LITAUEN

Vilnius

LUXEMBOURG

Luxembourg

UNGARN

Budapest

MALTA

Valletta

NIEDERLANDE

Amsterdam

Rotterdam

ÖSTERREICH

Wien

▼B

POLEN

Gdańsk

Katowice

Kraków

Łódź

Poznań

Szczecin

Warszawa

Wrocław

PORTUGAL

Lisboa

Porto

RUMÄNIEN

București

Timişoara

SLOWENIEN

Ljubljana

SLOWAKEI

Bratislava

FINNLAND

Helsinki

Turku

SCHWEDEN

Göteborg

Malmö

Stockholm

VEREINIGTES KÖNIGREICH

Birmingham

Bristol

Edinburgh

Glasgow

Leeds

London

Manchester

Portsmouth

Sheffield

▼B

2. Flughäfen, Seehäfen, Binnenhäfen und Schienen-Straßen-Terminals des Kernnetzes und des Gesamtnetzes

Mit * gekennzeichnete Flughäfen sind Hauptflughäfen, für die die Verpflichtung nach Artikel 41 Absatz 3 gilt.

MS	KNOTEN	FLUGHAFEN	SEEHAFEN	BINNENHAFEN	SCHIENEN-STRASSEN-TERMINAL
BE	Aalst			Gesamtnetz	
	Albertkanaal			Kernnetz	
	Antwerpen		Kernnetz	Kernnetz	Kernnetz
	Athus				Gesamtnetz
	Avelgem			Gesamtnetz	
	Bruxelles/Brussel	Kernnetz (National/Nationaal)*		Kernnetz	
	Charleroi	Gesamtnetz		Gesamtnetz (Can. Charleroi -Bruxelles), Gesamtnetz (Sambre)	
	Clabecq			Gesamtnetz	
	Gent		Kernnetz	Kernnetz	
	Grimbergen				Gesamtnetz
	Kortrijk			Kernnetz (Bossuit)	
	Liège	Kernnetz		Kernnetz (Can.Albert) Kernnetz (Meuse)	
	Mons			Gesamtnetz (Centre/Borinage)	
	Namur			Kernnetz (Meuse), Gesamtnetz (Sambre)	
	Oostende, Zeebrugge	Gesamtnetz (Oostende)	Kernnetz (Oostende) Kernnetz (Zeebrugge)		

▼B

MS	KNOTEN	FLUGHAFEN	SEEHAFEN	BINNENHAFEN	SCHIENEN-STRASSEN-TERMINAL
	Roeselare			Gesamtnetz	
	Tournai			Gesamtnetz (Escaut)	
	Willebroek			Gesamtnetz	
BG	Burgas	Gesamtnetz	Kernnetz		
	Dragoman				Gesamtnetz
	Gorna Orjahovitsa	Gesamtnetz			Kernnetz
	Lom			Gesamtnetz	
	Orjahovo			Gesamtnetz	
	Plovdiv	Gesamtnetz			Kernnetz
	Ruse			Kernnetz	Kernnetz
	Silistra			Gesamtnetz	
	Sofia	Kernnetz			Kernnetz
	Svilengrad				Gesamtnetz
	Svishtov			Gesamtnetz	
	Varna	Gesamtnetz	Gesamtnetz		
	Vidin			Kernnetz	
CZ	Brno	Gesamtnetz			Gesamtnetz
	Děčín			Kernnetz	Kernnetz

▼B

MS	KNOTEN	FLUGHAFEN	SEEHAFEN	BINNENHAFEN	SCHIENEN-STRASSEN-TERMINAL
	Lovosice			Gesamtnetz	Gesamtnetz
	Mělník			Kernnetz	Kernnetz
	Ostrava	Kernnetz			Kernnetz
	Pardubice			Kernnetz	Kernnetz
	Plzeň				Kernnetz
	Praha	Kernnetz (Václav Havel)*		Kernnetz (Praha Holešovice) Gesamtnetz (Libeň) Gesamtnetz (Radotín) Gesamtnetz (Smíchov)	Kernnetz (Praha Uhříněves)
	Přerov				Kernnetz
	Ústí nad Labem			Gesamtnetz	Gesamtnetz
DK	Aalborg	Gesamtnetz	Gesamtnetz		
	Aarhus		Kernnetz		Kernnetz
	Billund	Gesamtnetz			
	Branden		Gesamtnetz		
	Ebeltoft		Gesamtnetz		
	Esbjerg		Gesamtnetz		
	Fredericia		Gesamtnetz		
	Frederikshavn		Gesamtnetz		

▼B

MS	KNOTEN	FLUGHAFEN	SEEHAFEN	BINNENHAFEN	SCHIENEN-STRASSEN-TERMINAL
	Fur		Gesamtnetz		
	Gedser		Gesamtnetz		
	Helsingør		Gesamtnetz		
	Hirtshals		Gesamtnetz		
	Høje-Taastrup				Gesamtnetz
	Kalundborg		Gesamtnetz		
	København	Kernnetz (Kastrup)*	Kernnetz		Kernnetz
	Køge		Gesamtnetz		Gesamtnetz
	Nordby (Fanø)		Gesamtnetz		
	Odense		Gesamtnetz		
	Padborg				Gesamtnetz
	Rødby		Gesamtnetz		
	Rønne	Gesamtnetz	Gesamtnetz		
	Sjællands Odde Ferry Port		Gesamtnetz		
	Spodsbjerg		Gesamtnetz		
	Tårs (Nakskov)		Gesamtnetz		
	Taulov				Kernnetz
	Vejle		Gesamtnetz		

▼B

MS	KNOTEN	FLUGHAFEN	SEEHAFEN	BINNENHAFEN	SCHIENEN-STRASSEN-TERMINAL
DE	Andernach			Gesamtnetz	Gesamtnetz
	Aschaffenburg			Gesamtnetz	Gesamtnetz
	Bendorf			Gesamtnetz	
	Bensersiel		Gesamtnetz		
	Bergkamen			Gesamtnetz	
	Berlin	Kernnetz (Berlin-Brandenburg Intl.)*		Kernnetz	Kernnetz (Großbeeren)
	Bonn			Gesamtnetz	
	Bottrop			Gesamtnetz	
	Brake		Gesamtnetz	Gesamtnetz	
	Brandenburg			Gesamtnetz	
	Braunschweig			Kernnetz	Kernnetz
	Breisach			Gesamtnetz	
	Bremen, Bremerhaven	Kernnetz (Bremen)	Kernnetz (Bremen) Kernnetz (Bremerhaven)	Kernnetz (Bremen) Kernnetz (Bremerhaven)	Kernnetz (Bremen)
	Brunsbüttel		Gesamtnetz	Gesamtnetz	
	Bülstringen			Gesamtnetz	
	Cuxhaven		Gesamtnetz		Gesamtnetz

▼B

MS	KNOTEN	FLUGHAFEN	SEEHAFEN	BINNENHAFEN	SCHIENEN-STRASSEN-TERMINAL
	Dormagen			Gesamtnetz	
	Dörpen			Gesamtnetz	Gesamtnetz
	Dortmund	Gesamtnetz		Kernnetz	Kernnetz
	Dresden	Gesamtnetz			Gesamtnetz
	Duisburg			Kernnetz Gesamtnetz (Homberg)	Kernnetz
	Düsseldorf	Kernnetz*		Kernnetz (Neuss)	
	Emden		Gesamtnetz	Gesamtnetz	
	Emmelsum/Wesel			Gesamtnetz	
	Emmerich			Gesamtnetz	Gesamtnetz
	Erfurt	Gesamtnetz			
	Essen			Gesamtnetz	
	Estorf			Gesamtnetz	
	Flörsheim			Gesamtnetz	
	Frankfurt am Main	Kernnetz*		Kernnetz	Kernnetz
	Gelsenkirchen			Gesamtnetz	
	Germersheim			Gesamtnetz	Gesamtnetz
	Gernsheim			Gesamtnetz	
	Großkrotzenburg			Gesamtnetz	

▼B

MS	KNOTEN	FLUGHAFEN	SEEHAFEN	BINNENHAFEN	SCHIENEN-STRASSEN-TERMINAL
	Hahn	Gesamtnetz			
	Haldensleben			Gesamtnetz	Gesamtnetz
	Haltern am See			Gesamtnetz	
	Hamburg	Kernnetz*	Kernnetz	Kernnetz	Kernnetz
	Hamm			Kernnetz	Gesamtnetz (Bönen)
	Hanau			Gesamtnetz	
	Hannover	Kernnetz		Kernnetz	Kernnetz
	Heilbronn			Gesamtnetz	
	Helgoland		Gesamtnetz		
	Heringsdorf	Gesamtnetz			
	Herne			Gesamtnetz	Gesamtnetz (Herne-Wanne)
	Hof, Plauen	Gesamtnetz			
	Honau			Gesamtnetz	
	Ibbenbüren			Gesamtnetz	
	Karlsruhe	Gesamtnetz (Karlsruhe Baden-Baden)		Kernnetz	Kernnetz
	Kassel				Compr
	Kehl			Gesamtnetz	
	Kelheim			Gesamtnetz	

▼B

MS	KNOTEN	FLUGHAFEN	SEEHAFEN	BINNENHAFEN	SCHIENEN-STRASSEN-TERMINAL
	Kelsterbach			Gesamtnetz	
	Kiel		Gesamtnetz		
	Koblenz			Kernnetz	Kernnetz
	Köln	Kernnetz (Köln-Bonn)*		Kernnetz	Kernnetz
	Köln-Neuessen			Gesamtnetz	
	Krefeld-Uerdingen			Gesamtnetz	
	Langeoog		Gesamtnetz		
	Leipzig, Halle	Kernnetz			Kernnetz (Schkopau)
	Lengfurt-Wetterau			Gesamtnetz	
	Leverkusen			Gesamtnetz	Gesamtnetz
	Lingen			Gesamtnetz	
	Lübeck		Kernnetz	Kernnetz	Kernnetz
	Lünen			Gesamtnetz	
	Magdeburg			Kernnetz	Kernnetz
	Mainz			Kernnetz	Kernnetz
	Mannheim, Ludwigshafen			Kernnetz Gesamtnetz (Ludwigshafen Mundenheim)	Kernnetz
	Marl			Gesamtnetz	
	Mehrum			Gesamtnetz	

▼B

MS	KNOTEN	FLUGHAFEN	SEEHAFEN	BINNENHAFEN	SCHIENEN-STRASSEN-TERMINAL
	Memmingen	Gesamtnetz			Gesamtnetz
	Minden			Gesamtnetz	Gesamtnetz
	München	Kernnetz*			Kernnetz (Riem)
	Münster	Gesamtnetz (Münster/Osnabrück)		Gesamtnetz	
	Norddeich		Gesamtnetz		
	Nordenham		Gesamtnetz	Gesamtnetz	
	Norderney		Gesamtnetz		
	Nürnberg	Kernnetz		Kernnetz	Kernnetz
	Oldenburg			Gesamtnetz	
	Orsoy			Gesamtnetz	
	Osnabrück			Gesamtnetz	
	Otterstadt			Gesamtnetz	
	Paderborn	Gesamtnetz (Paderborn Lipp-stadt)			
	Plochingen			Gesamtnetz	
	Puttgarden		Gesamtnetz		
	Rees			Gesamtnetz	
	Regensburg			Kernnetz	
	Rheinberg			Gesamtnetz	

▼B

MS	KNOTEN	FLUGHAFEN	SEEHAFEN	BINNENHAFEN	SCHIENEN-STRASSEN-TERMINAL
	Rostock	Gesamtnetz	Kernnetz		Kernnetz
	Saarlouis-Dillingen			Gesamtnetz	
	Sassnitz		Gesamtnetz		
	Schwarzheide				Gesamtnetz
	Singen				Gesamtnetz
	Speyer			Gesamtnetz	
	Spyck			Gesamtnetz	
	Stade-Bützfleth/Brunshausen		Gesamtnetz	Gesamtnetz	Gesamtnetz
	Stollhofen			Gesamtnetz	
	Stolzenau			Gesamtnetz	
	Straubing-Sand			Gesamtnetz	
	Stürzelberg			Gesamtnetz	
	Stuttgart	Kernnetz*		Kernnetz	Kernnetz (Kornwestheim)
	Trier			Gesamtnetz	
	Ulm				Gesamtnetz (Dornstadt)
	Vahldorf			Gesamtnetz	
	Weeze	Gesamtnetz			
	Wesel			Gesamtnetz	
	Wesseling			Gesamtnetz	

▼B

MS	KNOTEN	FLUGHAFEN	SEEHAFEN	BINNENHAFEN	SCHIENEN-STRASSEN-TERMINAL
	Westerland-Sylt	Gesamtnetz			
	Wiesbaden			Gesamtnetz	
	Wilhelmshaven		Kernnetz		
	Wismar		Gesamtnetz		
	Worms			Gesamtnetz	Gesamtnetz
	Wörth am Rhein			Gesamtnetz	Gesamtnetz
EE	Heltermaa		Gesamtnetz		
	Kärdla	Gesamtnetz			
	Koidula				Gesamtnetz
	Kuivastu		Gesamtnetz		
	Kuressaare	Gesamtnetz			
	Pärnu	Gesamtnetz	Gesamtnetz		
	Paldiski South Harbor		Gesamtnetz		
	Rohuküla		Gesamtnetz		
	Sillamäe		Gesamtnetz		
	Tallinn	Kernnetz	Kernnetz (Old City Harbour, Muuga Harbour, Paljassaare Harbour)		
	Tartu	Gesamtnetz			
	Virtsu		Gesamtnetz		

▼B

MS	KNOTEN	FLUGHAFEN	SEEHAFEN	BINNENHAFEN	SCHIENEN-STRASSEN-TERMINAL
IE	Carraig Fhiáin/Carrickfin	Gesamtnetz (Dún na nGall/Donegal)			
	Corcaigh/Cork	Kernnetz	Kernnetz		
	Baile Átha Cliath/Dublin	Kernnetz*	Kernnetz (G.D.A. port cluster)		
	Inis Mór/Inishmore	Gesamtnetz			
	Ciarraí/Kerry - An Fearann Fuar/Farranfore	Gesamtnetz			
	An Cnoc/Knock	Gesamtnetz (Cúige Chonnacht/Connaught)			
	Luimneach/Limerick	Gesamtnetz (Sionainn/Shannon)	Kernnetz (Sionainn-Faing/Shannon-Foynes)		
	Ros Láir/Rosslare		Gesamtnetz (Europort)		
	Port Láirge/Waterford	Gesamtnetz	Gesamtnetz		
EL	Alexandroupolis	Gesamtnetz			Gesamtnetz
	Araxos	Gesamtnetz			
	Astipalaia	Gesamtnetz			
	Athína	Kernnetz*	Kernnetz (Piraeus)		Kernnetz (Piraeus/Thriasso Pedio)
	Chalkida		Gesamtnetz		
	Chania	Gesamtnetz	Gesamtnetz (Souda)		
	Chios	Gesamtnetz	Gesamtnetz		
	Elefsina		Gesamtnetz		

▼B

MS	KNOTEN	FLUGHAFEN	SEEHAFEN	BINNENHAFEN	SCHIENEN-STRASSEN-TERMINAL
	Heraklion	Kernnetz	Kernnetz		
	Igoumenitsa		Kernnetz		
	Ikaria	Gesamtnetz			
	Ioannina	Gesamtnetz			
	Kalamata	Gesamtnetz	Gesamtnetz		
	Kalymnos	Gesamtnetz			
	Karpathos	Gesamtnetz			
	Kassos	Gesamtnetz			
	Kastelorizo	Gesamtnetz			
	Kastoria	Gesamtnetz			
	Katakolo		Gesamtnetz		
	Kavala	Gesamtnetz	Gesamtnetz		
	Kefalonia	Gesamtnetz			
	Kerkyra	Gesamtnetz	Gesamtnetz		
	Kithira	Gesamtnetz			
	Kos	Gesamtnetz			
	Kozani				Gesamtnetz
	Kyllini		Gesamtnetz		
	Lamia				Gesamtnetz

▼B

MS	KNOTEN	FLUGHAFEN	SEEHAFEN	BINNENHAFEN	SCHIENEN-STRASSEN-TERMINAL
	Lavrio (Sounio)		Gesamtnetz		
	Leros	Gesamtnetz			
	Limnos	Gesamtnetz			
	Milos	Gesamtnetz			
	Mykonos	Gesamtnetz	Gesamtnetz		
	Mytilini	Gesamtnetz	Gesamtnetz		
	Naxos	Gesamtnetz	Gesamtnetz		
	Nea Anchialos	Gesamtnetz			
	Paros	Gesamtnetz	Gesamtnetz		
	Patras		Kernnetz		Kernnetz
	Preveza	Gesamtnetz			
	Rafina		Gesamtnetz		
	Rodos	Gesamtnetz	Gesamtnetz		
	Samos	Gesamtnetz			
	Santorini	Gesamtnetz	Gesamtnetz		
	Sitia	Gesamtnetz			
	Skiathos	Gesamtnetz	Gesamtnetz		
	Skiros	Gesamtnetz			
	Syros	Gesamtnetz	Gesamtnetz		

▼B

MS	KNOTEN	FLUGHAFEN	SEEHAFEN	BINNENHAFEN	SCHIENEN-STRASSEN-TERMINAL
	Thessaloniki	Kernnetz (Makedonia)	Kernnetz		Kernnetz
	Volos		Gesamtnetz		
	Zakinthos	Gesamtnetz			
ES	A Coruña	Gesamtnetz	Kernnetz		
	Alcázar de San Juán				Kernnetz
	Algeciras		Kernnetz (Bahía de Algeciras)		
	Alicante	Kernnetz	Gesamtnetz		
	Almería	Gesamtnetz	Gesamtnetz		
	Antequera (Bobadilla)				Kernnetz
	Arrecife	Gesamtnetz (Lanzarote)	Gesamtnetz		
	Arrubal (Logroño)				Gesamtnetz
	Avilés	Gesamtnetz (Asturias)	Gesamtnetz		
	Badajoz	Gesamtnetz			Gesamtnetz
	Barcelona	Kernnetz*	Kernnetz		Kernnetz
	Bilbao	Kernnetz	Kernnetz		Kernnetz
	Burgos	Gesamtnetz			
	Cádiz		Gesamtnetz (Bahía de Cádiz)		
	Cala Sabina (Formentera)		Gesamtnetz		
	Carboneras		Gesamtnetz		

▼B

MS	KNOTEN	FLUGHAFEN	SEEHAFEN	BINNENHAFEN	SCHIENEN-STRASSEN-TERMINAL
	Cartagena		Kernnetz		
	Castellón		Gesamtnetz		
	Ceuta		Gesamtnetz		
	Córdoba				Kernnetz
	El Hierro	Gesamtnetz	Gesamtnetz (La Estaca)		
	El Penedés (El Vendrell)				Gesamtnetz
	Ferrol		Gesamtnetz		
	Figueras				Gesamtnetz (El Far d'Emporda)
	Fuerteventura	Gesamtnetz	Gesamtnetz (Puerto Rosario)		
	Gijón		Kernnetz		
	Girona	Gesamtnetz			
	Granada	Gesamtnetz			
	Huelva		Kernnetz		
	Huesca				Gesamtnetz (PLHUS)
	Ibiza	Gesamtnetz	Gesamtnetz (Eivissa)		
	Jerez	Gesamtnetz			
	La Palma	Gesamtnetz	Compr (Santa Cruz de La Palma)		
	Las Palmas	Kernnetz	Kernnetz		
	León	Gesamtnetz			Kernnetz

▼B

MS	KNOTEN	FLUGHAFEN	SEEHAFEN	BINNENHAFEN	SCHIENEN-STRASSEN-TERMINAL
	Linares				Gesamtnetz
	Madrid	Kernnetz (Barajas)*			Kernnetz (Norte y Sur)
	Mahón (Menorca)	Gesamtnetz	Gesamtnetz		
	Málaga	Kernnetz	Gesamtnetz		
	Melilla	Gesamtnetz	Gesamtnetz		
	Monforte de Lemos (Ourense)				Gesamtnetz
	Motril		Gesamtnetz		
	Murcia	Gesamtnetz (San Javier)			Kernnetz (ZAL)
	Palma de Mallorca	Kernnetz*	Kernnetz		
	Pamplona	Gesamtnetz			Gesamtnetz (Noain)
	Pasajes		Gesamtnetz		
	Reus	Gesamtnetz			
	Sagunto		Gesamtnetz		
	Salamanca	Gesamtnetz			Gesamtnetz
	San Cibrao		Gesamtnetz		
	San Sebastián	Gesamtnetz			Gesamtnetz (Lezo)
	San Sebastián de la Gomera	Gesamtnetz	Gesamtnetz		
	Santander	Gesamtnetz	Gesamtnetz		Gesamtnetz (Torrelavega)
	Santiago de Compostela	Gesamtnetz			

▼B

MS	KNOTEN	FLUGHAFEN	SEEHAFEN	BINNENHAFEN	SCHIENEN-STRASSEN-TERMINAL
	Sevilla	Kernnetz	Kernnetz	Kernnetz	
	Tarragona		Kernnetz		
	Tenerife	Gesamtnetz (Norte: Los Rodeos) Kernnetz (Sur: Reina Sofia)	Kernnetz (Santa Cruz)		
	Toledo				Gesamtnetz
	Tudela				Gesamtnetz
	Valencia	Kernnetz	Kernnetz		
	Valladolid	Gesamtnetz			Kernnetz
	Vigo	Gesamtnetz	Gesamtnetz		
	Vitoria	Gesamtnetz			
	Zaragoza	Gesamtnetz			Kernnetz
FR	Aiton-Bourgneuf				Gesamtnetz
	Ajaccio	Gesamtnetz	Gesamtnetz		
	Avignon				Kernnetz
	Bastia	Gesamtnetz	Gesamtnetz		
	Bayonne		Gesamtnetz		
	Beauvais	Gesamtnetz			
	Biarritz	Gesamtnetz			
	Bordeaux	Kernnetz (Merignac)	Kernnetz		Kernnetz

▼B

MS	KNOTEN	FLUGHAFEN	SEEHAFEN	BINNENHAFEN	SCHIENEN-STRASSEN-TERMINAL
	Boulogne		Gesamtnetz		
	Brest	Gesamtnetz	Gesamtnetz		
	Caen	Gesamtnetz	Gesamtnetz		
	Calais		Kernnetz		Kernnetz (Eurotunnel)
	Cayenne	Gesamtnetz	Gesamtnetz		
	Chalon-sur-Saône			Kernnetz	
	Chalons-sur-Marne	Gesamtnetz (Paris-Vatry)			
	Cherbourg		Gesamtnetz		
	Clermont-Ferrand	Gesamtnetz			Gesamtnetz
	Dieppe		Gesamtnetz		
	Dijon				Kernnetz
	Dunkerque		Kernnetz	Kernnetz	Kernnetz
	Fort de France	Gesamtnetz	Gesamtnetz		
	Guadeloupe		Gesamtnetz		
	La Rochelle	Gesamtnetz	Gesamtnetz		
	Le Boulou				Gesamtnetz
	Le Havre		Kernnetz	Kernnetz	Kernnetz
	Lille	Kernnetz (Lesquin)		Kernnetz	Kernnetz (Dourges)

▼B

MS	KNOTEN	FLUGHAFEN	SEEHAFEN	BINNENHAFEN	SCHIENEN-STRASSEN-TERMINAL
	Limoges	Gesamtnetz			
	Lorient		Gesamtnetz		
	Lyon	Kernnetz (St.Exupéry)*		Kernnetz	Kernnetz
	Marquion (Cambrai)			Gesamtnetz	
	Marseille	Kernnetz (Provence)	Kernnetz (Marseille) Kernnetz (Fos-sur-Mer)	Kernnetz (Fos-sur-Mer)	Kernnetz (Miramas)
	Mayotte	Gesamtnetz			
	Metz			Kernnetz	
	Montpellier	Gesamtnetz			
	Mulhouse	Gesamtnetz (Mulhouse-Bâle)		Kernnetz (Ottmarsheim)	
	Nancy			Gesamtnetz	
	Nantes Saint-Nazaire	Gesamtnetz (Nantes Atlantique)	Kernnetz		
	Nesle			Gesamtnetz	
	Nice	Kernnetz (Côte d'Azur)*	Gesamtnetz		
	Nogent-sur-Seine			Gesamtnetz	
	Noyon			Gesamtnetz	
	Orléans				Gesamtnetz
	Paris	Kernnetz (Charles de Gaulle)* Kernnetz (Orly)*		Kernnetz	Kernnetz
	Perpignan				Gesamtnetz

▼B

MS	KNOTEN	FLUGHAFEN	SEEHAFEN	BINNENHAFEN	SCHIENEN-STRASSEN-TERMINAL
	Point-à-Pitre	Gesamtnetz			
	Péronne			Gesamtnetz	
	Port Réunion		Gesamtnetz		
	Rennes				Gesamtnetz
	Roscoff		Gesamtnetz		
	Rouen		Kernnetz	Kernnetz	
	Sète		Gesamtnetz	Gesamtnetz	
	Saint-Denis-Gillot	Gesamtnetz			
	Saint-Malo		Gesamtnetz		
	Strasbourg	Gesamtnetz (Strasbourg Entzheim)		Kernnetz	Kernnetz
	Thionville			Gesamtnetz	
	Toulon		Gesamtnetz		
	Toulouse	Kernnetz (Blagnac)			Kernnetz
	Valenciennes			Gesamtnetz	
	Villefranche-sur-Saône			Gesamtnetz	
HR	Dubrovnik	Gesamtnetz	Gesamtnetz		
	Osijek	Gesamtnetz		Gesamtnetz	
	Ploče		Gesamtnetz		
	Pula	Gesamtnetz	Gesamtnetz		

▼B

MS	KNOTEN	FLUGHAFEN	SEEHAFEN	BINNENHAFEN	SCHIENEN-STRASSEN-TERMINAL
	Rijeka	Gesamtnetz	Kernnetz		
	Šibenik		Gesamtnetz		
	Sisak			Gesamtnetz	
	Slavonski Brod			Kernnetz	
	Split	Gesamtnetz	Gesamtnetz		
	Vukovar			Kernnetz	
	Zadar	Gesamtnetz	Gesamtnetz		
	Zagreb	Kernnetz			Kernnetz
IT	Alghero	Gesamtnetz			
	Ancona	Gesamtnetz	Kernnetz		Kernnetz (Iesi)
	Augusta		Kernnetz		
	Bari	Gesamtnetz	Kernnetz		Kernnetz
	Bologna	Kernnetz			Kernnetz
	Bolzano	Gesamtnetz			
	Brescia	Gesamtnetz			Gesamtnetz
	Brindisi	Gesamtnetz	Gesamtnetz		
	Cagliari	Kernnetz	Kernnetz (Porto Foxi, Cagliari)		
	Carloforte		Gesamtnetz		
	Catania	Gesamtnetz (Fontanarossa, Comiso emergency runway)			Gesamtnetz

▼B

MS	KNOTEN	FLUGHAFEN	SEEHAFEN	BINNENHAFEN	SCHIENEN-STRASSEN-TERMINAL
	Cervignano				Kernnetz
	Chioggia		Gesamtnetz	Gesamtnetz	
	Civitavecchia		Gesamtnetz		
	Cremona			Kernnetz	
	Firenze	Gesamtnetz			Kernnetz (Prato)
	Foggia	Gesamtnetz			
	Forlì	Gesamtnetz			
	Fiumicino		Gesamtnetz		
	Gaeta		Gesamtnetz		
	Gallarate				Gesamtnetz
	Gela		Gesamtnetz		
	Genova	Kernnetz	Kernnetz		Kernnetz (Vado)
	Gioia Tauro		Kernnetz		
	Golfo Aranci		Gesamtnetz		
	La Maddalena		Gesamtnetz		
	La Spezia		Kernnetz		
	Lamezia Terme	Gesamtnetz			
	Lampedusa	Gesamtnetz			
	Livorno		Kernnetz		Kernnetz (Guasticce Collesalvetti)

▼B

MS	KNOTEN	FLUGHAFEN	SEEHAFEN	BINNENHAFEN	SCHIENEN-STRASSEN-TERMINAL
	Mantova			Kernnetz	Gesamtnetz
	Marina di Carrara		Gesamtnetz		
	Messina		Gesamtnetz		
	Milano	Kernnetz (Linate)* Kernnetz (Malpensa)* Kernnetz (Bergamo Orio al Serio)		Gesamtnetz	Kernnetz (Milano Smistamento)
	Milazzo		Gesamtnetz		
	Monfalcone		Gesamtnetz	Gesamtnetz	
	Mortara				Gesamtnetz
	Napoli	Kernnetz (Capodichino)	Kernnetz		Kernnetz (Nola) Kernnetz (Marcianise-Maddaloni)
	Novara				Kernnetz
	Olbia	Gesamtnetz	Gesamtnetz		
	Orte				Gesamtnetz
	Padova				Kernnetz
	Palau		Gesamtnetz		
	Palermo	Kernnetz	Kernnetz (Palermo, Termini Imerese terminal)		
	Pantelleria	Gesamtnetz			
	Parma				Gesamtnetz (Bianconese di Fontevivo)

▼B

MS	KNOTEN	FLUGHAFEN	SEEHAFEN	BINNENHAFEN	SCHIENEN-STRASSEN-TERMINAL
	Pescara	Gesamtnetz			Gesamtnetz (Manoppello)
	Piacenza				Gesamtnetz
	Piombino		Gesamtnetz		
	Pisa	Gesamtnetz			
	Porto Levante		Gesamtnetz	Gesamtnetz	
	Porto Nogaro			Gesamtnetz	
	Porto Torres		Gesamtnetz		
	Portoferraio		Gesamtnetz		
	Portovesme		Gesamtnetz		
	Ravenna		Kernnetz	Kernnetz	
	Reggio Calabria	Gesamtnetz	Gesamtnetz		
	Rivalta Scrivia				Gesamtnetz
	Roma	Kernnetz (Fiumicino)* Gesamtnetz (Ciampino)			Kernnetz (Pomezia)
	Rovigo			Gesamtnetz	Gesamtnetz
	Salerno		Gesamtnetz		
	Savona - Vado		Gesamtnetz		
	Siracusa		Gesamtnetz		
	Taranto		Kernnetz		
	Torino	Kernnetz			Kernnetz (Orbassano)

▼B

MS	KNOTEN	FLUGHAFEN	SEEHAFEN	BINNENHAFEN	SCHIENEN-STRASSEN-TERMINAL
	Trapani	Gesamtnetz	Gesamtnetz		
	Trento				Gesamtnetz
	Treviso	Gesamtnetz			
	Trieste	Gesamtnetz	Kernnetz	Kernnetz	
	Venezia	Kernnetz	Kernnetz	Kernnetz	
	Verona	Gesamtnetz			Kernnetz
CY	Larnaka	Kernnetz	Gesamtnetz		
	Lefkosia				
	Lemesos		Kernnetz		
	Pafos	Gesamtnetz			
LV	Daugavpils	Gesamtnetz			
	Liepāja	Gesamtnetz	Gesamtnetz		
	Rīga	Kernnetz (International)*	Kernnetz		
	Ventspils	Gesamtnetz	Kernnetz		
LT	Kaunas	Gesamtnetz			Kernnetz
	Klaipėda		Kernnetz		Kernnetz
	Palanga	Gesamtnetz			
	Vilnius	Kernnetz			Kernnetz

▼B

MS	KNOTEN	FLUGHAFEN	SEEHAFEN	BINNENHAFEN	SCHIENEN-STRASSEN-TERMINAL
LU	Luxembourg	Kernnetz		Kernnetz (Mertert)	Kernnetz (Bettembourg)
HU	Baja			Gesamtnetz	
	Budapest	Kernnetz (Liszt Ferenc)*		Kernnetz (Csepel)	Kernnetz (Soroksár)
	Debrecen	Gesamtnetz			
	Dunaújváros			Gesamtnetz	
	Győr			Gesamtnetz (Győr-Gönyű)	
	Komárom			Kernnetz	
	Miskolc				Gesamtnetz
	Mohács			Gesamtnetz	
	Paks			Gesamtnetz	
	Sármellék	Gesamtnetz			
	Sopron				Gesamtnetz
	Szeged			Gesamtnetz	
	Székesfehérvár				Gesamtnetz
	Záhony				Gesamtnetz
MT	Cirkewwa		Gesamtnetz		
	Marsaxlokk		Kernnetz		
	Mgarr		Gesamtnetz		
	Valletta	Kernnetz (Malta - Luqa)	Kernnetz		

▼B

MS	KNOTEN	FLUGHAFEN	SEEHAFEN	BINNENHAFEN	SCHIENEN-STRASSEN-TERMINAL
NL	Alblasserdam			Gesamtnetz	
	Almelo			Kernnetz	
	Almere			Gesamtnetz	
	Alphen aan den Rijn			Gesamtnetz	
	Amsterdam	Kernnetz (Schiphol)*	Kernnetz	Kernnetz	Kernnetz
	Arnhem			Gesamtnetz	
	Bergen op Zoom			Kernnetz	
	Beverwijk		Gesamtnetz		
	Born			Gesamtnetz	
	Cuijk			Gesamtnetz	
	Delfzijl/Eemshaven		Gesamtnetz		
	Den Bosch			Gesamtnetz	
	Den Helder		Gesamtnetz		
	Deventer			Kernnetz	
	Dordrecht		Gesamtnetz	Gesamtnetz	
	Eemshaven		Gesamtnetz	Gesamtnetz	
	Eindhoven	Gesamtnetz			
	Enschede	Gesamtnetz		Gesamtnetz	
	Geertruidenberg			Gesamtnetz	

▼B

MS	KNOTEN	FLUGHAFEN	SEEHAFEN	BINNENHAFEN	SCHIENEN-STRASSEN-TERMINAL
	Gennep			Gesamtnetz	
	Gorinchem			Gesamtnetz	
	Gouda			Gesamtnetz	
	Grave			Gesamtnetz	
	Groningen	Gesamtnetz		Gesamtnetz	
	Harlingen		Gesamtnetz		
	Hengelo			Kernnetz	
	Kampen			Gesamtnetz	
	Lelystad			Gesamtnetz	
	Lemsterland			Gesamtnetz	
	Lochem			Gesamtnetz	
	Maasbracht			Gesamtnetz	
	Maasdriel			Gesamtnetz	
	Maassluis			Gesamtnetz	
	Maastricht	Gesamtnetz (Maastricht - Aachen)		Gesamtnetz	
	Meppel			Gesamtnetz	
	Moerdijk		Kernnetz	Kernnetz	
	Nijmegen			Kernnetz	
	Oosterhout			Gesamtnetz	

▼B

MS	KNOTEN	FLUGHAFEN	SEEHAFEN	BINNENHAFEN	SCHIENEN-STRASSEN-TERMINAL
	Oss			Gesamtnetz	
	Reimerswaal			Gesamtnetz	
	Ridderkerk			Gesamtnetz	
	Roermond			Gesamtnetz	
	Rotterdam	Kernnetz	Kernnetz	Kernnetz	Kernnetz
	Sneek			Gesamtnetz	
	Stein			Gesamtnetz	
	Terneuzen, Vlissingen		Kernnetz (Terneuzen) Kernnetz (Vlissingen)	Kernnetz (Terneuzen) Kernnetz (Vlissingen)	
	Tiel			Gesamtnetz	
	Tilburg			Gesamtnetz	
	Utrecht			Kernnetz	
	Veghel			Gesamtnetz	
	Velsen/IJmuiden		Gesamtnetz		
	Venlo			Gesamtnetz	Gesamtnetz (Trade Port Noord Limburg)
	Vlaardingen		Gesamtnetz		
	Wageningen			Gesamtnetz	
	Wanssum			Gesamtnetz	
	Zaandam			Gesamtnetz	

▼B

MS	KNOTEN	FLUGHAFEN	SEEHAFEN	BINNENHAFEN	SCHIENEN-STRASSEN-TERMINAL
	Zaltbommel			Gesamtnetz	
	Zevenaar			Gesamtnetz	
	Zuidhorn			Gesamtnetz	
	Zwijndrecht			Gesamtnetz	
	Zwolle			Gesamtnetz	
AT	Graz	Gesamtnetz			Kernnetz (Werndorf)
	Innsbruck	Gesamtnetz			
	Klagenfurt - Villach	Gesamtnetz (Klagenfurt)			Gesamtnetz (Villach-Fürnitz)
	Krems			Gesamtnetz	
	Linz - Wels	Gesamtnetz (Linz)		Kernnetz (Enns), Gesamtnetz (Linz)	Kernnetz (Wels)
	Salzburg	Gesamtnetz			Gesamtnetz
	Wien	Kernnetz (Schwechat)*		Kernnetz	Kernnetz
	Wolfurt				Gesamtnetz
	Wörgl				Gesamtnetz
PL	Białystok				Gesamtnetz
	Braniewo				Gesamtnetz
	Bydgoszcz	Gesamtnetz			Gesamtnetz
	Dorohusk / Okopy				Gesamtnetz

▼B

MS	KNOTEN	FLUGHAFEN	SEEHAFEN	BINNENHAFEN	SCHIENEN-STRASSEN-TERMINAL
	Ełk				Gesamtnetz
	Gdańsk, Gdynia	Kernnetz (Gdańsk)	Kernnetz (Gdańsk) Kernnetz (Gdynia)		Kernnetz
	Katowice	Kernnetz (Pyrzowice)			Kernnetz (Slawków) Gesamtnetz (Gliwice / Pyrzowice)
	Kraków	Kernnetz			Kernnetz
	Łódź	Kernnetz			Kernnetz (Łódź / Stryków)
	Małaszewicze / Terespol				Gesamtnetz
	Medyka / Żurawica				Gesamtnetz
	Police		Gesamtnetz	Gesamtnetz	
	Poznań	Kernnetz			Kernnetz
	Rzepin				Gesamtnetz
	Rzeszów	Gesamtnetz			
	Szczecin, Świnoujście	Kernnetz (Szczecin)	Kernnetz (Szczecin) Kernnetz (Świnoujście)	Kernnetz (Szczecin) Kernnetz (Świnoujście)	Kernnetz (Szczecin) Kernnetz (Świnoujście)
	Warszawa	Kernnetz*			Kernnetz
	Wrocław	Kernnetz			Kernnetz
PT	Abrantes / Entroncamento				Gesamtnetz
	Aveiro		Gesamtnetz		
	Bragança	Gesamtnetz			

▼B

MS	KNOTEN	FLUGHAFEN	SEEHAFEN	BINNENHAFEN	SCHIENEN-STRASSEN-TERMINAL
	Caniçal		Gesamtnetz		
	Corvo	Gesamtnetz			
	Elvas				Gesamtnetz
	Faro	Gesamtnetz			Gesamtnetz (Loulé)
	Flores	Gesamtnetz			
	Funchal	Gesamtnetz	Gesamtnetz		
	Horta	Gesamtnetz	Gesamtnetz		
	Lajes das Flores		Gesamtnetz		
	Lajes (Terceira)	Gesamtnetz			
	Lisboa	Kernnetz*	Kernnetz		
	Pico	Gesamtnetz			
	Ponta Delgada	Gesamtnetz	Gesamtnetz		
	Portimão		Gesamtnetz		
	Porto	Kernnetz (Sá Carneiro)	Kernnetz (Leixões)	Kernnetz	
	Poceirão				Kernnetz
	Porto Santo	Gesamtnetz	Gesamtnetz		
	Praia da Vitória		Gesamtnetz		
	Santa Maria	Gesamtnetz			
	São Jorge	Gesamtnetz			

▼B

MS	KNOTEN	FLUGHAFEN	SEEHAFEN	BINNENHAFEN	SCHIENEN-STRASSEN-TERMINAL
	Setúbal		Gesamtnetz		
	Sines		Kernnetz		Kernnetz (Grândola)
	Vila Real	Gesamtnetz			
RO	Bacău	Gesamtnetz			
	Baia Mare	Gesamtnetz			
	Brăila		Gesamtnetz	Gesamtnetz	
	Braşov				Gesamtnetz
	București	Kernnetz (Henri Coandă)		Gesamtnetz (1 Decembrie) Gesamtnetz (Glina)	Kernnetz
	Calafat			Kernnetz	
	Călăraşi			Gesamtnetz	
	Cernavodă			Kernnetz	
	Cluj-Napoca	Gesamtnetz			Gesamtnetz
	Constanţa	Gesamtnetz	Kernnetz	Kernnetz	
	Craiova	Gesamtnetz			Kernnetz
	Drobeta Turnu Severin			Kernnetz	
	Galaţi		Kernnetz	Kernnetz	
	Giurgiu			Kernnetz	
	Iaşi	Gesamtnetz			
	Medgidia			Gesamtnetz	

▼B

MS	KNOTEN	FLUGHAFEN	SEEHAFEN	BINNENHAFEN	SCHIENEN-STRASSEN-TERMINAL
	Moldova Veche			Gesamtnetz	
	Oltenița			Gesamtnetz	
	Oradea	Gesamtnetz			
	Sibiu	Gesamtnetz			
	Suceava	Gesamtnetz			Gesamtnetz
	Sulina		Gesamtnetz	Gesamtnetz	
	Timişoara	Kernnetz			Kernnetz
	Tulcea	Gesamtnetz	Gesamtnetz	Gesamtnetz	
	Turda				Gesamtnetz
SI	Koper		Kernnetz		
	Ljubljana	Kernnetz			Kernnetz
	Maribor	Gesamtnetz			Gesamtnetz
	Portorož	Gesamtnetz			
SK	Bratislava	Kernnetz		Kernnetz	Kernnetz
	Komárno			Kernnetz	
	Košice	Gesamtnetz			Gesamtnetz
	Leopoldov-Šulekovo				Gesamtnetz
	Poprad Tatry	Gesamtnetz			
	Žilina				Kernnetz

▼B

MS	KNOTEN	FLUGHAFEN	SEEHAFEN	BINNENHAFEN	SCHIENEN-STRASSEN-TERMINAL
FI	Eckerö		Gesamtnetz		
	Enontekiö	Gesamtnetz			
	Hanko		Gesamtnetz		
	Helsinki	Kernnetz (Vantaa)*	Kernnetz		
	Ivalo	Gesamtnetz			
	Joensuu	Gesamtnetz			
	Jyväskylä	Gesamtnetz			
	Kajaani	Gesamtnetz			
	Kaskinen		Gesamtnetz		
	Kemi	Gesamtnetz (Kemi-Tornio)	Gesamtnetz		
	Kilpilahti (Sköldvik)		Gesamtnetz		
	Kittilä	Gesamtnetz			
	Kokkola		Gesamtnetz		
	Kotka-Hamina		Kernnetz (Hamina) Kernnetz (Kotka)		
	Kouvola				Kernnetz
	Kruunupyy	Gesamtnetz			
	Kuopio	Gesamtnetz			
	Kuusamo	Gesamtnetz			
	Lappeenranta	Gesamtnetz			

▼B

MS	KNOTEN	FLUGHAFEN	SEEHAFEN	BINNENHAFEN	SCHIENEN-STRASSEN-TERMINAL
	Maarianhamina	Gesamtnetz	Gesamtnetz		
	Oulu	Gesamtnetz	Gesamtnetz		
	Pietarsaari		Gesamtnetz		
	Pori	Gesamtnetz	Gesamtnetz		
	Rauma		Gesamtnetz		
	Rautaruukki/Raahe		Gesamtnetz		
	Rovaniemi	Gesamtnetz			
	Savonlinna	Gesamtnetz			
	Tampere	Gesamtnetz			Gesamtnetz
	Turku-Naantali	Kernnetz (Turku)	Kernnetz (Turku) Kernnetz (Naantali)		
	Vaasa	Gesamtnetz			
SE	Ängelholm	Gesamtnetz			
	Älmhult				Gesamtnetz
	Arvidsjaur	Gesamtnetz			
	Gällivare	Gesamtnetz			
	Gävle		Gesamtnetz		
	Göteborg	Kernnetz (Landvetter)	Kernnetz	Kernnetz	Kernnetz
	Grisslehamn		Gesamtnetz		
	Hagfors	Gesamtnetz			

▼B

MS	KNOTEN	FLUGHAFEN	SEEHAFEN	BINNENHAFEN	SCHIENEN-STRASSEN-TERMINAL
	Halmstad		Gesamtnetz		
	Helsingborg		Gesamtnetz		
	Hemavan	Gesamtnetz			
	Jönköping	Gesamtnetz			Gesamtnetz
	Kalmar	Gesamtnetz			
	Kapellskär		Gesamtnetz		
	Karlshamn		Gesamtnetz		
	Karlskrona		Gesamtnetz		
	Kiruna	Gesamtnetz			
	Köping		Gesamtnetz	Gesamtnetz	
	Luleå	Gesamtnetz	Kernnetz		
	Lycksele	Gesamtnetz			
	Malmö	Kernnetz (Sturup)	Kernnetz		Kernnetz
	Mora	Gesamtnetz			
	Norrköping		Gesamtnetz		
	Nyköping	Gesamtnetz (Stockholm Skavsta)			
	Oskarshamn		Gesamtnetz		
	Örebro	Gesamtnetz			Kernnetz (Hallsberg)

▼B

MS	KNOTEN	FLUGHAFEN	SEEHAFEN	BINNENHAFEN	SCHIENEN-STRASSEN-TERMINAL
	Östersund	Gesamtnetz			
	Oxelösund		Gesamtnetz		
	Pajala	Gesamtnetz			
	Ronneby	Gesamtnetz			
	Skellefteå	Gesamtnetz			
	Stenungsund		Gesamtnetz		
	Stockholm	Kernnetz (Arlanda)* Gesamtnetz (Bromma)	Kernnetz (Stockholm) Gesamtnetz (Nynäshamn)	Kernnetz	Kernnetz
	Strömstad		Gesamtnetz		
	Sundsvall	Gesamtnetz	Gesamtnetz		
	Sveg	Gesamtnetz			
	Trelleborg		Kernnetz		Kernnetz
	Umeå	Gesamtnetz	Gesamtnetz		
	Rosersberg				Gesamtnetz
	Varberg		Gesamtnetz		
	Västerås		Gesamtnetz	Gesamtnetz	
	Vilhelmina	Gesamtnetz			
	Visby	Gesamtnetz	Gesamtnetz		
	Ystad		Gesamtnetz		

▼B

MS	KNOTEN	FLUGHAFEN	SEEHAFEN	BINNENHAFEN	SCHIENEN-STRASSEN-TERMINAL
UK	Aberdeen	Gesamtnetz	Gesamtnetz		
	Barra	Gesamtnetz			
	Belfast	Gesamtnetz (City) Gesamtnetz (International)	Kernnetz		
	Benbecula	Gesamtnetz			
	Birmingham	Kernnetz*			Kernnetz
	Bournemouth	Gesamtnetz			
	Bristol	Kernnetz	Kernnetz		
	Loch Ryan Ports		Gesamtnetz		
	Campbeltown	Gesamtnetz			
	Cardiff-Newport	Gesamtnetz	Kernnetz (Cardiff) Kernnetz (Newport)		
	Corby				Gesamtnetz (Eurohub)
	Cromarty Firth		Gesamtnetz		
	Daventry				Gesamtnetz (Intl. Rail Freight Terminal)
	Dover/Folkestone		Kernnetz		
	Durham	Gesamtnetz			
	Edinburgh	Kernnetz*	Kernnetz (Forth, Grangemouth, Rosyth and Leith)		
	Exeter	Gesamtnetz			

▼B

MS	KNOTEN	FLUGHAFEN	SEEHAFEN	BINNENHAFEN	SCHIENEN-STRASSEN-TERMINAL
	Felixstowe-Harwich		Kernnetz (Felixstowe) Kernnetz (Harwich)		
	Fishguard		Gesamtnetz		
	Glasgow	Kernnetz*	Kernnetz (Clydeport, King George V dock, Hunterston and Greenock)		Kernnetz (Mossend/ Coatbridge)
	Glensanda		Gesamtnetz		
	Goole		Gesamtnetz		
	Grimsby/Immingham		Kernnetz (Grimsby and Immingham)		
	Heysham		Gesamtnetz		
	Holyhead		Gesamtnetz		
	Hull		Gesamtnetz		
	Inverness	Gesamtnetz			
	Ipswich		Gesamtnetz		
	Islay	Gesamtnetz			
	Kirkwall	Gesamtnetz			
	Larne		Gesamtnetz		
	Leeds	Kernnetz (Leeds/ Bradford)			Kernnetz (Leeds/ Wakefield RRT)
	Liverpool	Gesamtnetz	Kernnetz		Kernnetz

▼B

MS	KNOTEN	FLUGHAFEN	SEEHAFEN	BINNENHAFEN	SCHIENEN-STRASSEN-TERMINAL
	London	Kernnetz (City) Kernnetz (Gatwick)* Kernnetz (Heathrow)* Kernnetz (Luton)* Kernnetz (Stansted)*	Kernnetz (London, London Gateway, Tilbury)		
	Londonderry	Gesamtnetz	Gesamtnetz		
	Manchester	Kernnetz*	Gesamtnetz (Manchester and Port Salford)		
	Medway		Gesamtnetz (Thamesport, Sheerness)		
	Milford Haven		Kernnetz		
	Newcastle	Gesamtnetz			
	Newquay	Gesamtnetz			
	Norwich	Gesamtnetz			
	Nottingham	Kernnetz (East Midlands)			
	Orkney		Gesamtnetz		
	Plymouth		Gesamtnetz		
	Poole		Gesamtnetz		
	Port Salford		Gesamtnetz		
	Port Talbot		Gesamtnetz		
	Prestwick	Gesamtnetz			

▼B

MS	KNOTEN	FLUGHAFEN	SEEHAFEN	BINNENHAFEN	SCHIENEN-STRASSEN-TERMINAL
	Ramsgate	Gesamtnetz (Kent International)	Gesamtnetz		
	River Hull and Humber		Gesamtnetz		
	Scilly Isles	Gesamtnetz			
	Scrabster		Gesamtnetz		
	Selby				Gesamtnetz
	Sheffield	Gesamtnetz (Doncaster - Sheffield)			Kernnetz (Doncaster RRT)
	Shetland Islands	Gesamtnetz	Gesamtnetz (Sullom Voe)		
	Southampton, Portsmouth	Gesamtnetz (Southampton)	Kernnetz (Southampton) Gesamtnetz (Portsmouth)		
	Stornoway	Gesamtnetz	Gesamtnetz		
	Sumburgh	Gesamtnetz			
	Teesport		Kernnetz		
	Tiree	Gesamtnetz			
	Tyne		Gesamtnetz		
	Ullapool		Gesamtnetz		
	Warrenpoint		Gesamtnetz		
	Wick	Gesamtnetz			

▼B

3. Grenzübergangsstellen des Kernnetzes zu Nachbarländern

EU-Mitgliedstaat	Nachbarland	Grenzübergang (Straße)	Grenzübergang (Eisenbahn)
FINNLAND	RUSSLAND	Vaalimaa	Vainikkala
ESTLAND	RUSSLAND	Luhamaa	Koidula
LETTLAND	RUSSLAND	Terehova	Zilupe
	BELARUS	Pāternieki	Indra
LITAUEN	RUSSLAND	Kybartai	Kybartai
	BELARUS	Medininkai	Kena
POLEN	RUSSLAND	Grzechotki	Braniewo
	BELARUS	Kukuryki	Terespol
	UKRAINE	Korczowa	Przemyśl
SLOWAKEI	UKRAINE	Vyšné Nemecké	Cierna nad Tisou
UNGARN	UKRAINE	Beregsurány	Záhony
	SERBIEN	Röszke	Kelebia
KROATIEN	SERBIEN	Lipovac	Tovarnik
	BOSNIEN UND HERZEGOWINA	Svilaj	Slavonski Šamac
	MONTENEGRO	Karasovići	/
RUMÄNIEN	UKRAINE	Siret	Vicşani
	MOLDAU	Ungheni	Cristeşti Jijia
	SERBIEN	Stamora Moraviţa	Stamora Moraviţa
BULGARIEN	SERBIEN	Kalotina	Kalotina
	FYROM	Gueshevo	Gueshevo
	TURKEI	Svilengrad	Svilengrad
GRIECHENLAND	ALBANIEN	Kakavia	Krystallopigi
	FYROM	Evzoni	Idomeni
	TURKEI	Kipi	Pythion

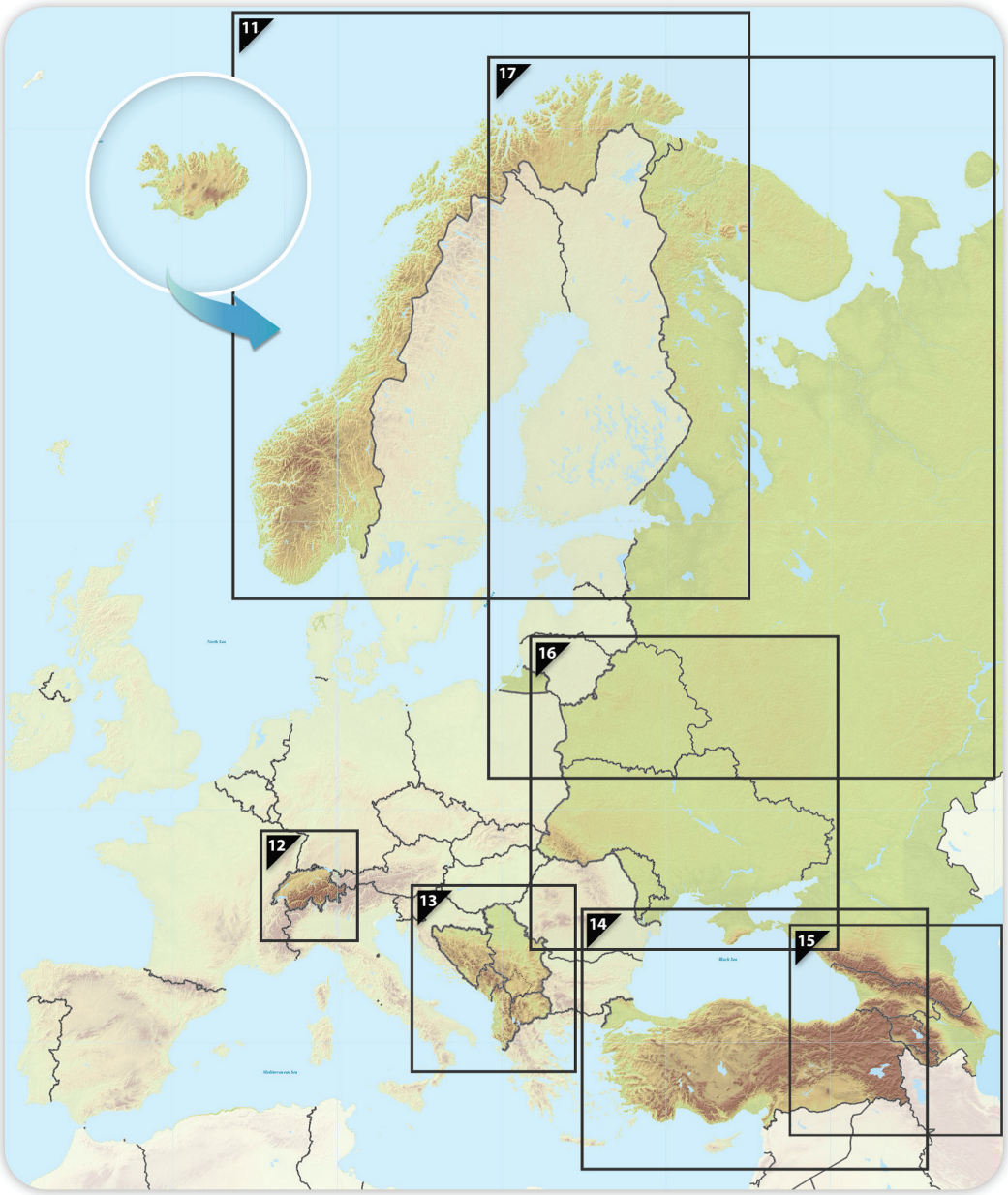
▼B

ANHANG III

INDIKATIVE KARTEN DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES – AUSGEDEHNT AUF BESTIMMTE DRITTLÄNDER

Kartenübersicht für Nachbarländer

▼M1

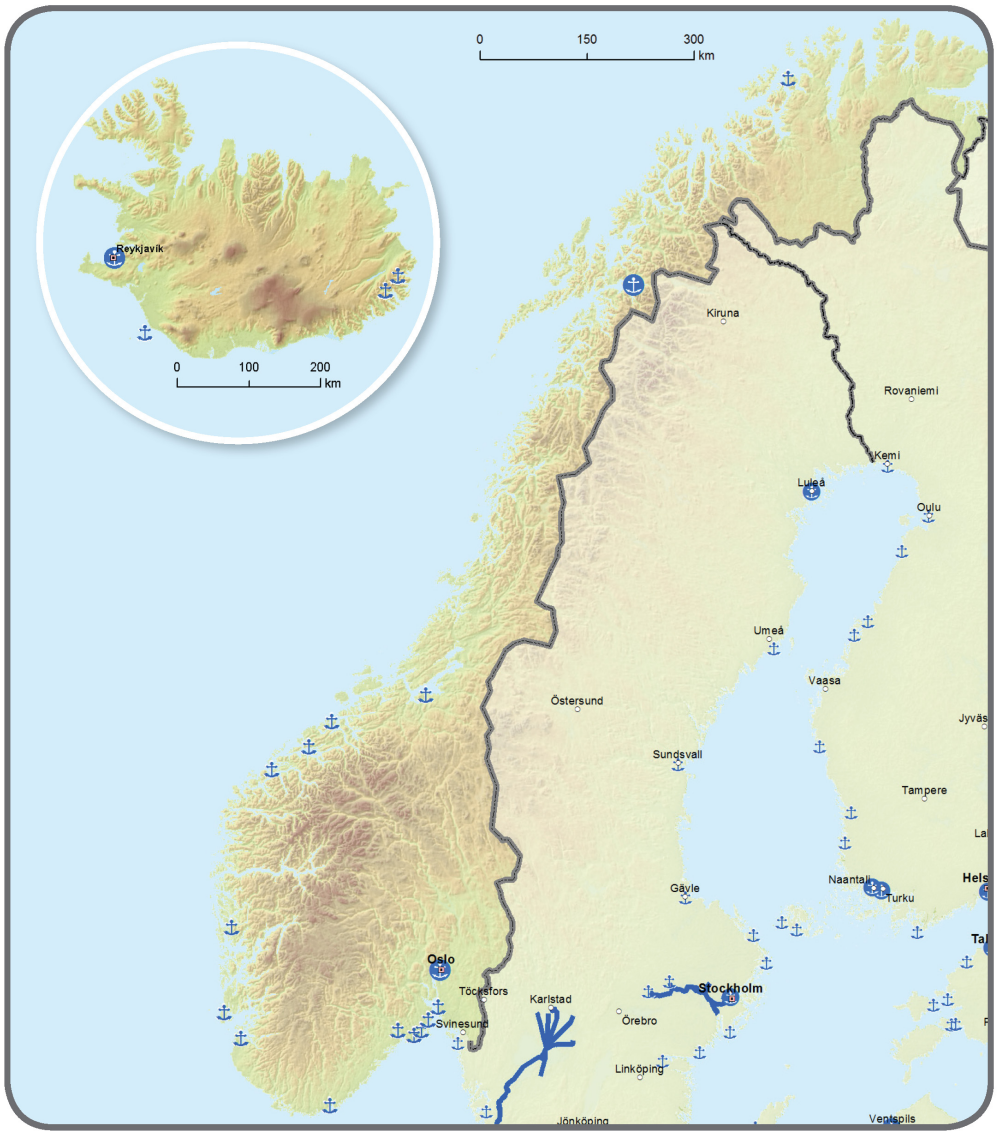


▼B

11.1. Indikative Ausdehnung auf Nachbarländer
Gesamt- und Kernnetz: Binnenwasserstraßen und -häfen

Kongeriket Norge / Kongeriket Noreg - Lýðveldið Ísland

11



Kernnetz		Gesamtnetz	Kernnetz	
	Binnenwasserstraße / beendet	⚓	⚓	Hafen
	Binnenwasserstraße / auszubauen			
	Binnenwasserstraße / geplant			

▼B

11.2. Indikative Ausdehnung auf Nachbarländer

Gesamtnetz: Eisenbahnstrecken, Häfen und Schienen-Straßen-Terminals (RRT)

Kernnetz: Eisenbahnstrecken (Güterverkehr), Häfen und Schienen-Straßen-Terminals (RRT)

11

Kongeriket Norge / Kongeriket Noreg - Lýðveldið Ísland



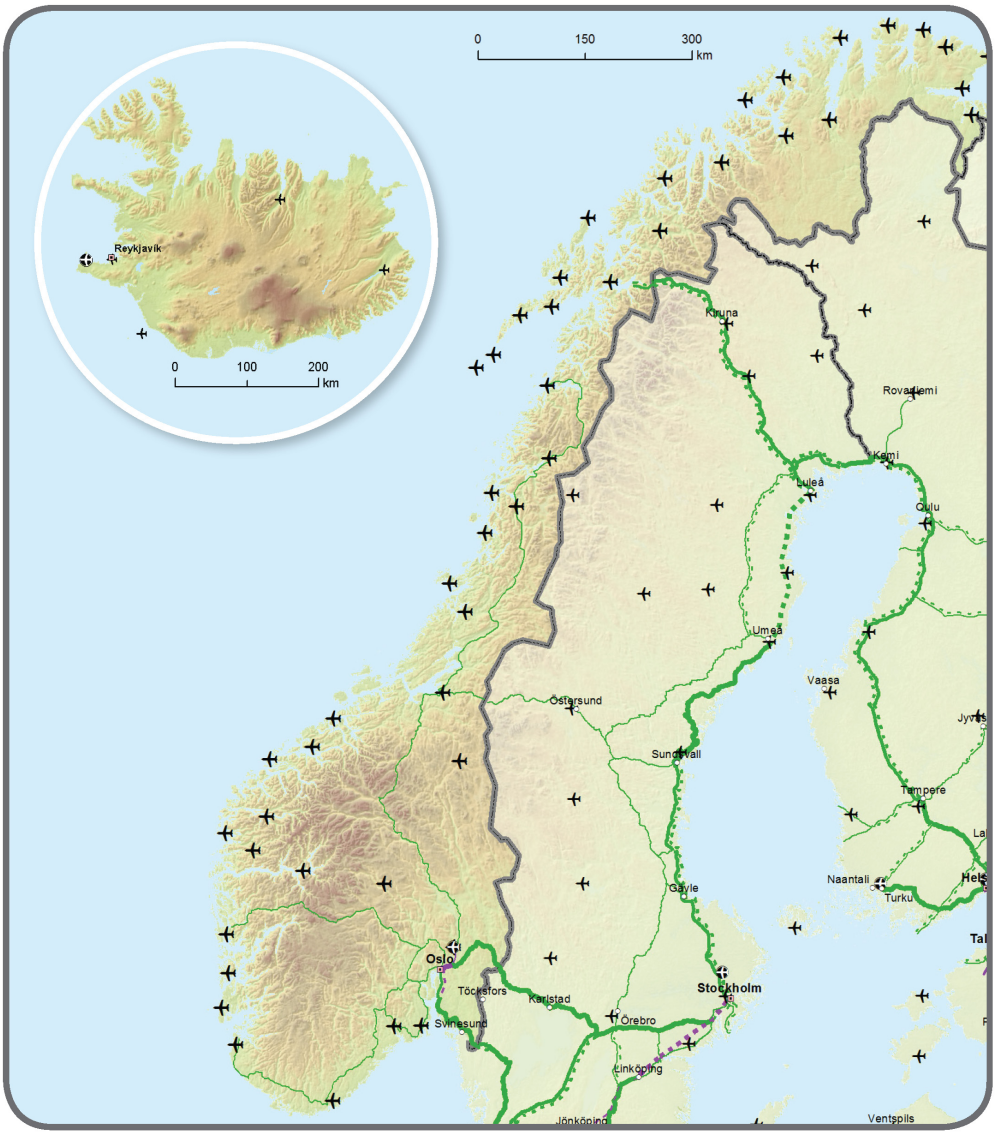
Gesamtnetz	Kernnetz		Gesamtnetz	Kernnetz		Gesamtnetz	Kernnetz	
		konventionelle Eisenbahnstrecke / beendet			Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke / beendet			Hafen
		konventionelle Eisenbahnstrecke / auszubauen			zur Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke auszubauen			RRT
		konventionelle Eisenbahnstrecke / geplant			Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke / geplant			

▼B

11.3. Indikative Ausdehnung auf Nachbarländer
Gesamtnetz: Eisenbahnstrecken und Flughäfen
Kernnetz: Eisenbahnstrecken (Personenverkehr) und Flughäfen

Kongeriket Norge / Kongeriket Noreg - Lýðveldið Ísland

11



Gesamtnetz	Kernnetz		Gesamtnetz	Kernnetz		Gesamtnetz	Kernnetz	
		konventionelle Eisenbahnstrecke / beendet			Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke / beendet			Flughafen
		konventionelle Eisenbahnstrecke / auszubauen			zur Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke auszubauen			
		konventionelle Eisenbahnstrecke / geplant			Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke / geplant			

▼B

11.4. Indikative Ausdehnung auf Nachbarländer
Gesamt- und Kernnetz:
Straßen, Häfen, Schienen-Straßen-Terminals und Flughäfen

Kongeriket Norge / Kongeriket Noreg - Lýðveldið Ísland

11



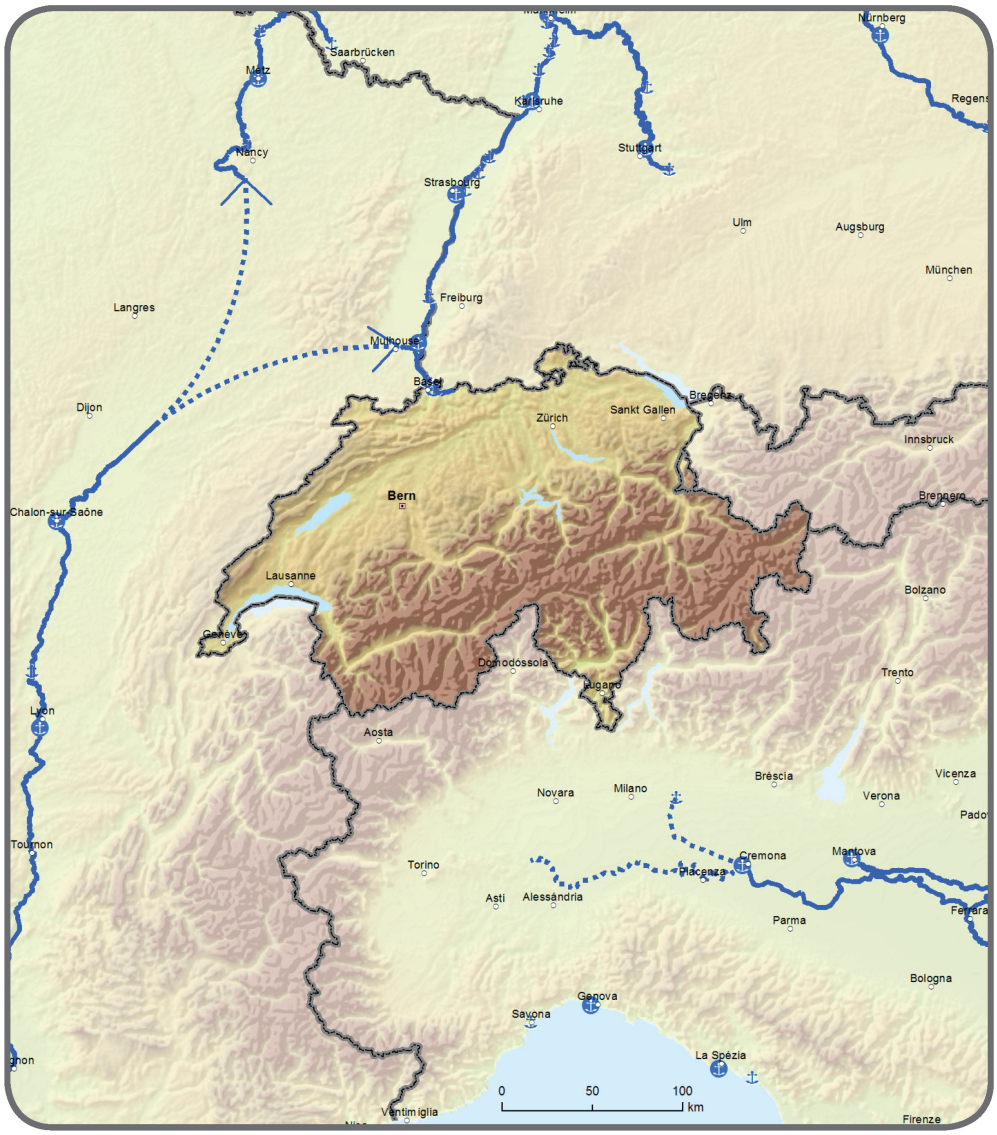
Gesamtnetz	Kernnetz		Gesamtnetz	Kernnetz		Gesamtnetz	Kernnetz	
		Straße / beendet			Hafen			Flughafen
		Straße / auszubauen			RRT			
		Straße / geplant						

▼B

12.1. Indikative Ausdehnung auf Nachbarländer
Gesamt- und Kernnetz: Binnenwasserstraßen und -häfen

Schweiz / Suisse / Svizzera / Svizra - Liechtenstein

12



Gesamtnetz		Gesamtnetz	Kernnetz	
	Binnenwasserstraßen / beendet	⚓	⚓	Hafen
	Binnenwasserstraßen / auszubauen			
	Binnenwasserstraßen / geplant			

▼B

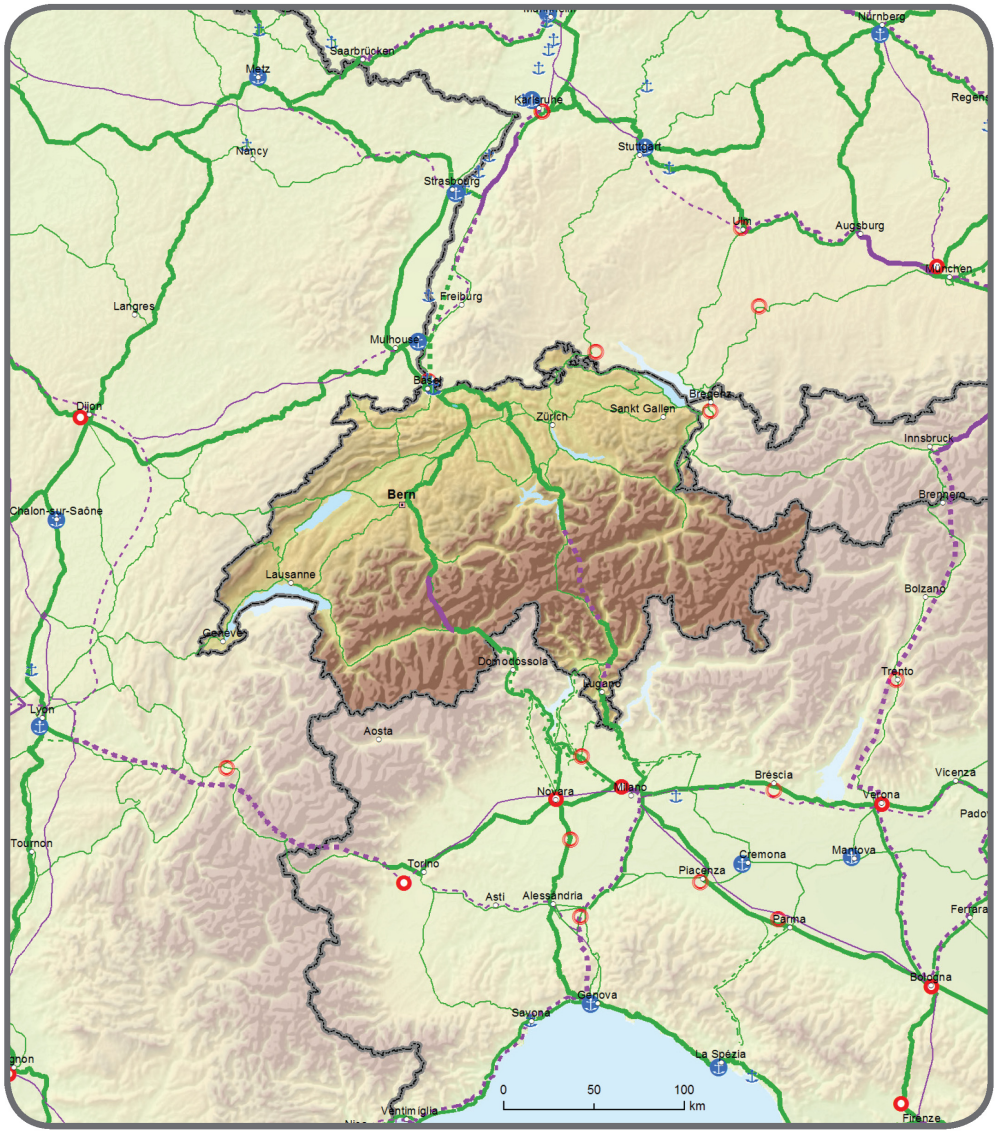
12.2. Indikative Ausdehnung auf Nachbarländer

Gesamtnetz: Eisenbahnstrecken, Häfen und Schienen-Straßen-Terminals (RRT)

Kernnetz: Eisenbahnstrecken (Güterverkehr), Häfen und Schienen-Straßen-Terminals (RRT)

12

Schweiz / Suisse / Svizzera / Svizra - Liechtenstein



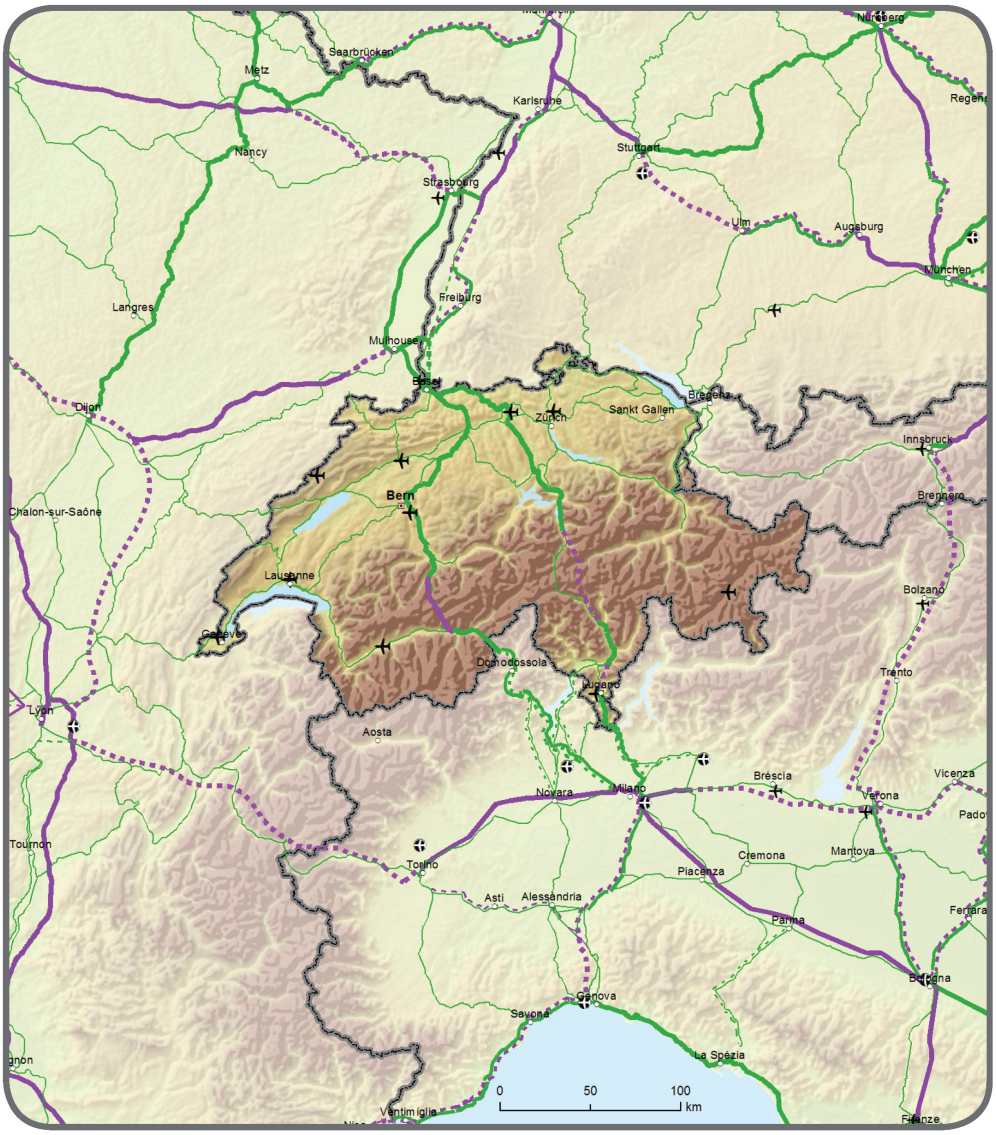
Gesamtnetz	Kernnetz		Gesamtnetz	Kernnetz		Gesamtnetz	Kernnetz	
		konventionelle Eisenbahnstrecke / beendet			Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke / beendet			Hafen
		konventionelle Eisenbahnstrecke / auszubauen			zur Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke auszubauen			RRT
		konventionelle Eisenbahnstrecke / geplant			Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke / geplant			

▼B

12.3. Indikative Ausdehnung auf Nachbarländer
Gesamtnetz: Eisenbahnstrecken und Flughäfen
Kernnetz: Eisenbahnstrecken (Personenverkehr) und Flughäfen

Schweiz / Suisse / Svizzera / Svizra - Liechtenstein

12



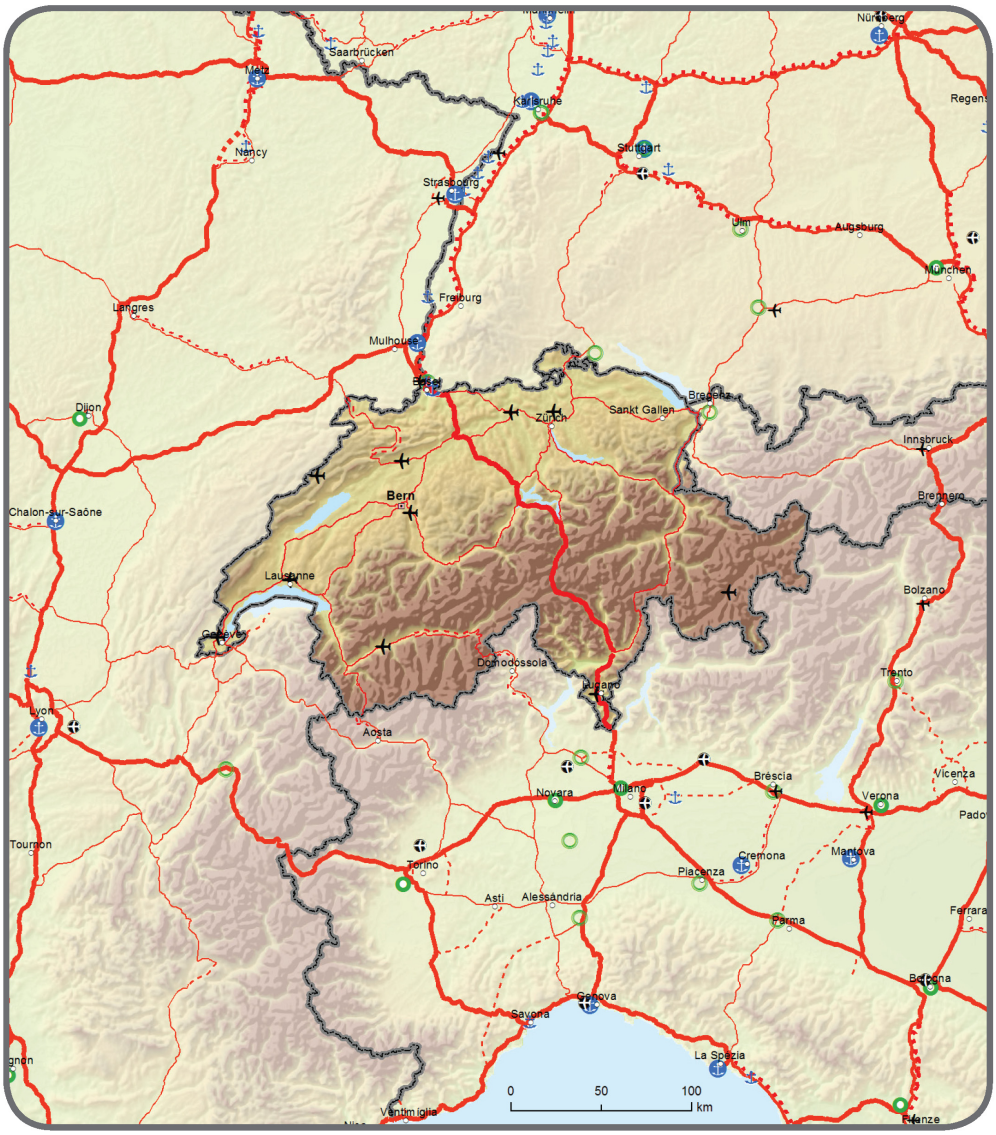
Gesamtnetz	Kernnetz		Gesamtnetz	Kernnetz		Gesamtnetz	Kernnetz	
		konventionelle Eisenbahnstrecken / beendet			Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke / beendet			Flughafen
		konventionelle Eisenbahnstrecken / auszubauen			zur Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke auszubauen			
		konventionelle Eisenbahnstrecken / geplant			Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke / geplant			

▼B

12.4. Indikative Ausdehnung auf Nachbarländer
Gesamt- und Kernnetz:
Straßen, Häfen, Schienen-Straßen-Terminals und Flughäfen

Schweiz / Suisse / Svizzera / Svizra - Liechtenstein

12



Gesamtnetz	Kernnetz		Gesamtnetz	Kernnetz		Gesamtnetz	Kernnetz	
		Straße / beendet			Hafen			Flughafen
		Straße / auszubauen			RRT			
		Straße / geplant						

▼B

13.1. Indikative Ausdehnung auf Nachbarländer
Gesamtnetz: Binnenwasserstraßen und -häfen

Region westlicher Balkan

13



Kernnetz		Gesamtnetz	Kernnetz	
	Binnenwasserstraßen / beendet	⚓	⚓	Hafen
	Binnenwasserstraßen / auszubauen			
	Binnenwasserstraßen / geplant			

▼B

13.2. Indikative Ausdehnung auf Nachbarländer
Eisenbahnstrecken, Häfen und Schienen-Straßen-Terminals (RRT)

Region westlicher Balkan

13



Gesamtnetz	Kernnetz		Gesamtnetz	Kernnetz		Gesamtnetz	Kernnetz	
		konventionelle Eisenbahnstrecke / beendet			Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke / beendet			Hafen
		konventionelle Eisenbahnstrecke / auszubauen			zur Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke auszubauen			RRT
		konventionelle Eisenbahnstrecke / geplant			Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke / geplant			

▼B

13.3. Indikative Ausdehnung auf Nachbarländer
Gesamtnetz: Eisenbahnstrecken und Flughäfen

Region westlicher Balkan

13



Gesamtnetz	Kernnetz		Gesamtnetz	Kernnetz		Gesamtnetz	Kernnetz	
		konventionelle Eisenbahnstrecke / beendet			Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke / beendet			Flughafen
		konventionelle Eisenbahnstrecke / auszubauen			zur Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke auszubauen			
		konventionelle Eisenbahnstrecke / auszubauen			Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke / geplant			

▼B

13.4. Indikative Ausdehnung auf Nachbarländer
Gesamtnetz: Straßen, Häfen, Schienen-Straßen-Terminals und Flughäfen

Region westlicher Balkan

13



Gesamtnetz	Kernnetz		Gesamtnetz	Kernnetz		Gesamtnetz	Kernnetz	
		Straße / beendet			Hafen			Flughafen
		Straße / beendet			RRT			
		Straße / beendet						

▼B

14.1. Indikative Ausdehnung auf Nachbarländer
Gesamtnetz: Binnenwasserstraßen und -häfen

Türkiye

14



Kernnetz		Gesamtnetz	Kernnetz	
	Binnenwasserstraßen / beendet	⚓	⚓	Hafen
	Binnenwasserstraßen / aufzubauen			
	Binnenwasserstraßen / geplant			

▼B

14.2. Indikative Ausdehnung auf Nachbarländer
Gesamtnetz: Eisenbahnstrecken, Häfen und Schienen-Straßen-Terminals (RRT)

14

Türkiye



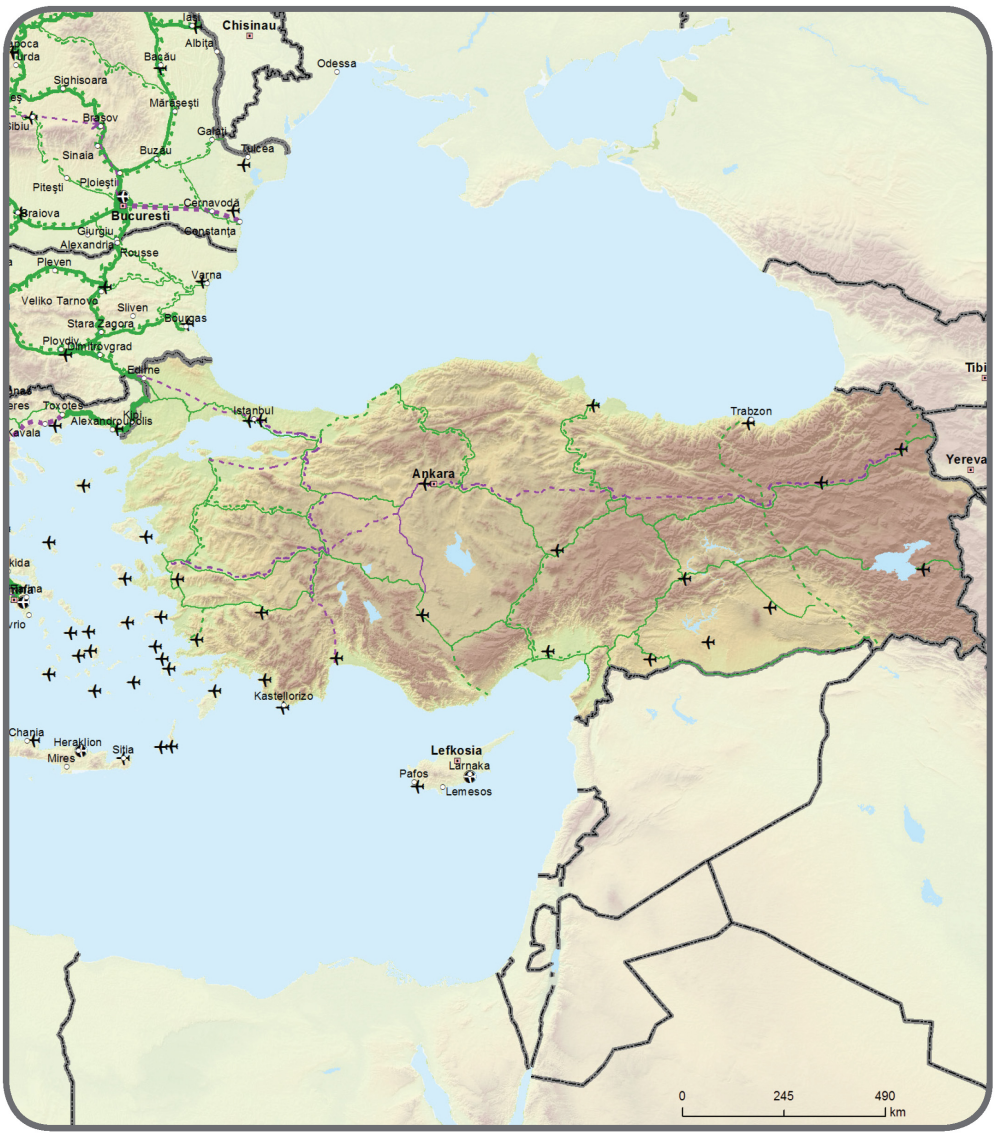
Gesamtnetz	Kernnetz		Gesamtnetz	Kernnetz		Gesamtnetz	Kernnetz	
		konventionelle Eisenbahnstrecke / beendet			Hochgeschwindigkeitsbahn strecke / beendet			Hafen
		konventionelle Eisenbahnstrecke / auszubauen			zur Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke auszubauen			RRT
		konventionelle Eisenbahnstrecke / geplant			Hochgeschwindigkeitsbahn strecke / geplant			

▼B

14.3. Indikative Ausdehnung auf Nachbarländer
Gesamtnetz: Eisenbahnstrecken und Flughäfen

Türkiye

14



Gesamtnetz	Kernnetz		Gesamtnetz	Kernnetz		Gesamtnetz	Kernnetz	
		konventionelle Eisenbahnstrecke / beendet			Hochgeschwindigkeitsbahn strecke / beendet			Flughafen
		konventionelle Eisenbahnstrecke / auszubauen			zur Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke auszubauen			
		konventionelle Eisenbahnstrecke / geplant			Hochgeschwindigkeitsbahn strecke / geplant			

▼B

14.4. Indikative Ausdehnung auf Nachbarländer
Gesamtnetz: Straßen, Häfen, Schienen-Straßen-Terminals und Flughäfen

Türkiye

14



Gesamtnetz	Kernnetz		Gesamtnetz	Kernnetz		Gesamtnetz	Kernnetz	
		Straße / beendet			Hafen			Flughafen
		Straße / aufzubauen			RRT			
		Straße / geplant						

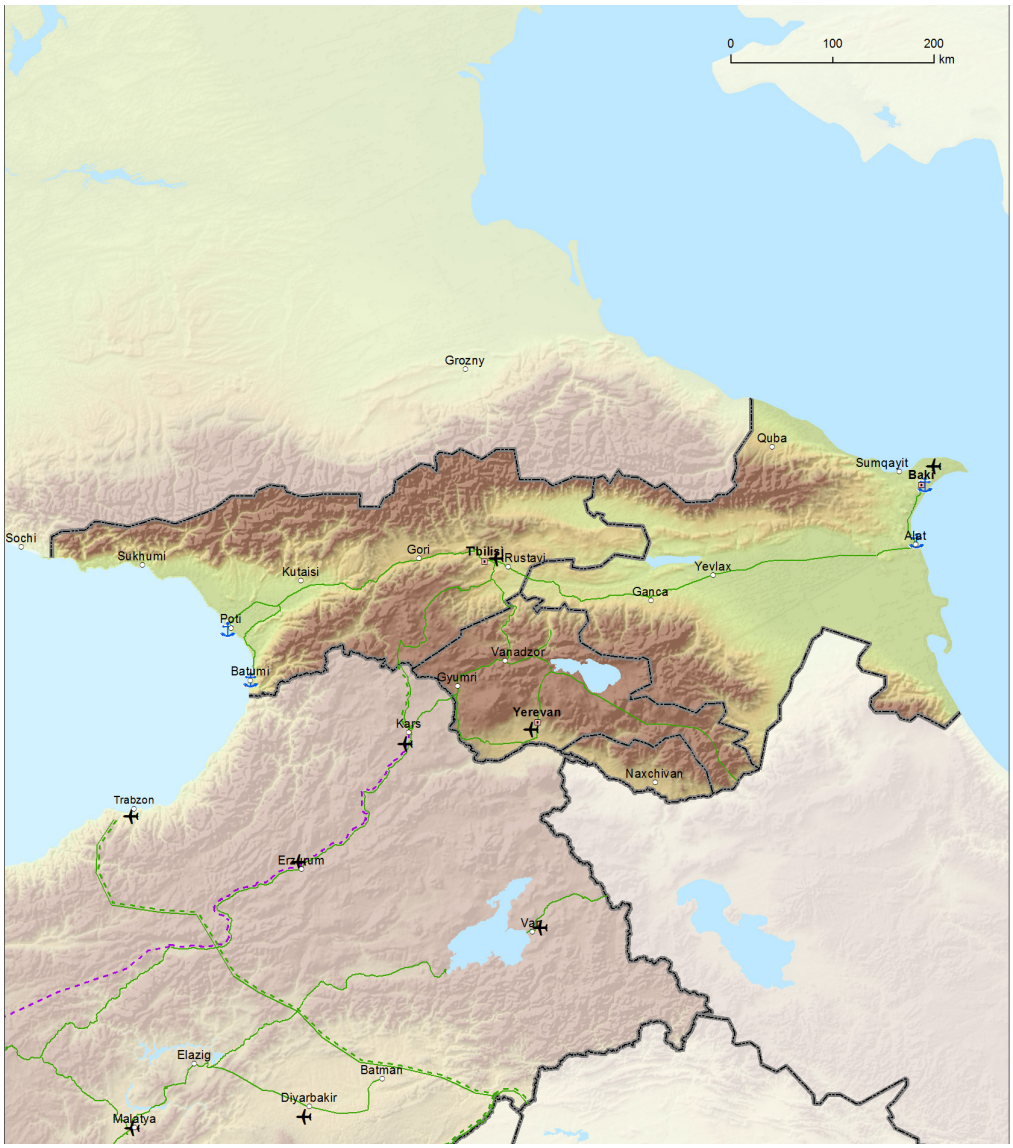
▼M1

15.1. Indikative Ausdehnung auf Nachbarländer

Gesamtnetz: Eisenbahnstrecken, Häfen, Schienen-Straßen-Terminals und Flughäfen

Verkehrsnetz Östliche Partnerschaft: Armenien, Aserbaidschan, Georgien

15



Gesamtnetz	Kernnetz		Gesamtnetz	Kernnetz		Gesamtnetz	Kernnetz	
		Konventionelle Eisenbahnstrecke / beendet			Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke / beendet			Flughafen
		Konventionelle Eisenbahnstrecke / auszubauen			zur Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke auszubauen			Häfen
		Konventionelle Eisenbahnstrecke / geplant			Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke / geplant			Schienen-Straßen-Terminals

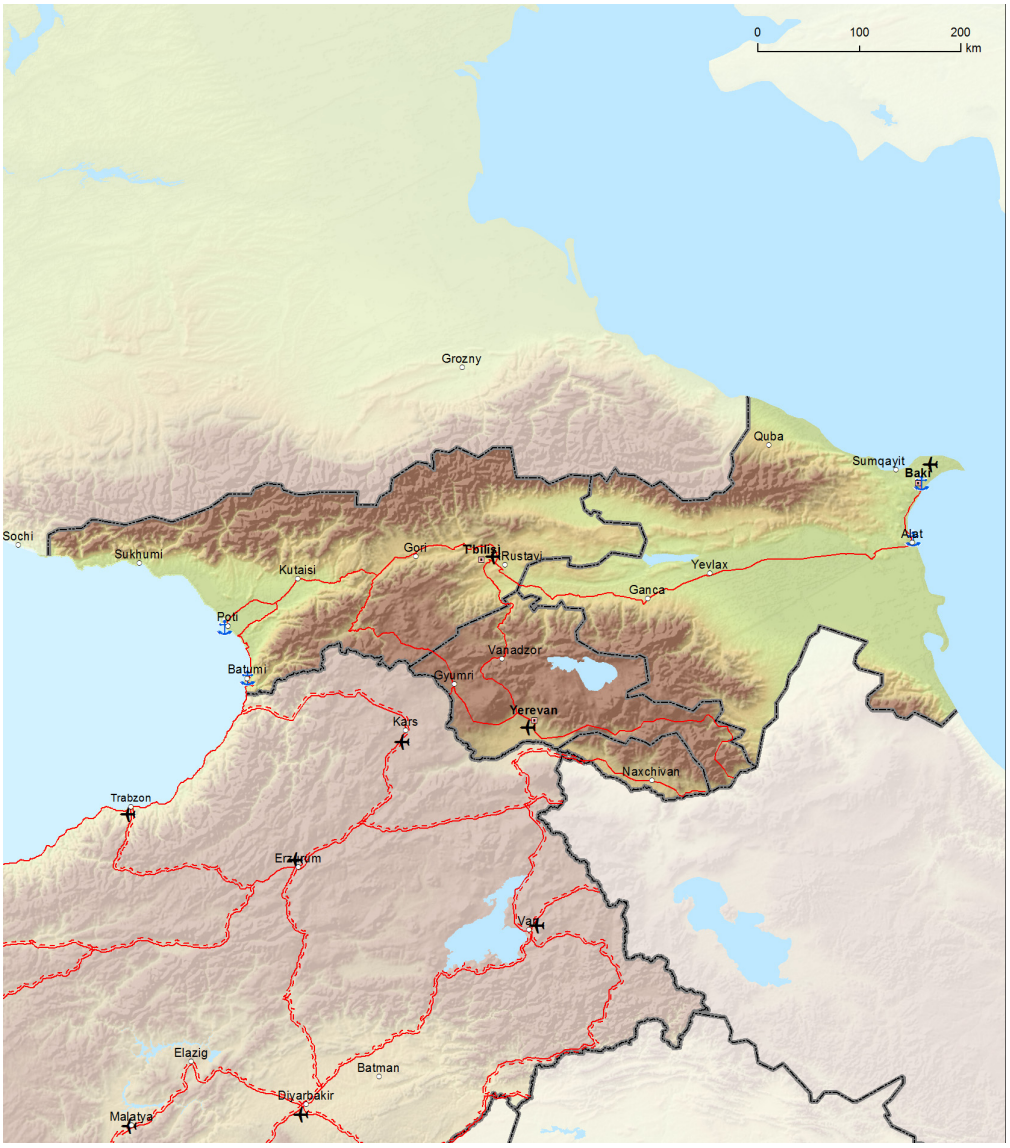
▼M1

15.2. Indikative Ausdehnung auf Nachbarländer

Gesamtnetz: Straßen, Häfen, Schienen-Straßen-Terminals und Flughäfen

Verkehrsnetz Östliche Partnerschaft: Armenien, Aserbaidschan, Georgien

15



Gesamtnetz	Kernnetz		Gesamtnetz	Kernnetz		Gesamtnetz	Kernnetz	
		Straße / beendet			Häfen			Flughäfen
		Straße / auszubauen			Schienen-Straßen-Terminals			
		Straße / geplant						

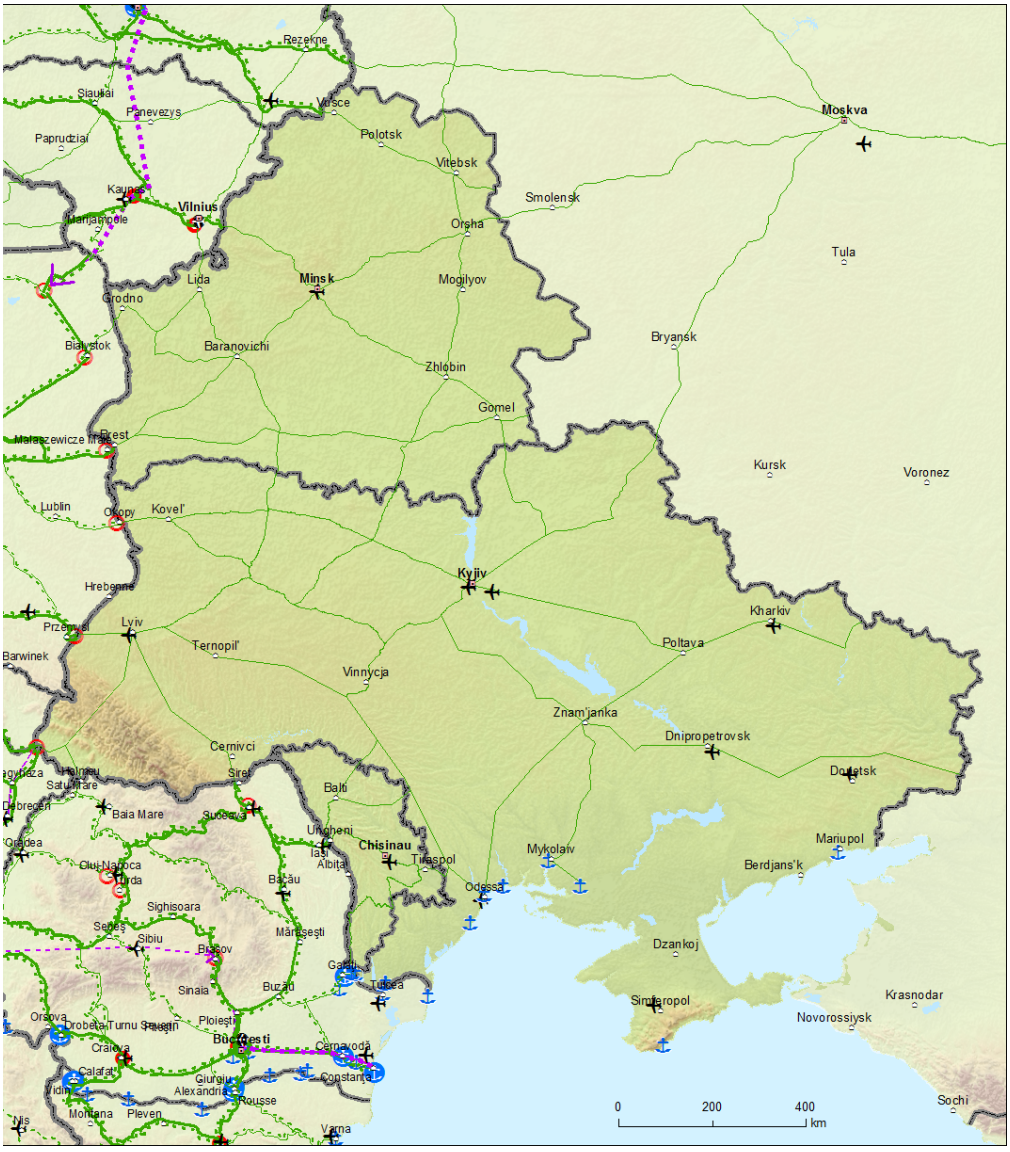
▼M1

16.1. Indikative Ausdehnung auf Nachbarländer

Gesamtnetz: Eisenbahnstrecken, Häfen, Schienen-Straßen-Terminals und Flughäfen

Verkehrsnetz Östliche Partnerschaft: Belarus, Republik Moldau, Ukraine

16



Gesamtnetz	Kernnetz		Gesamtnetz	Kernnetz		Gesamtnetz	Kernnetz	
		Konventionelle Eisenbahnstrecke / beendet			Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke / beendet			Flughafen
		Konventionelle Eisenbahnstrecke / auszubauen			zur Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke auszubauen			Häfen
		Konventionelle Eisenbahnstrecke / geplant			Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke / geplant			Schienen-Straßen-Terminals

▼M1

16.2. Indikative Ausdehnung auf Nachbarländer

Gesamtnetz: Straßen, Häfen, Schienen-Straßen-Terminals und Flughäfen

Verkehrsnetz Östliche Partnerschaft: Belarus, Republik Moldau, Ukraine

16



Gesamtnetz	Kernnetz	Gesamtnetz	Kernnetz	Gesamtnetz	Kernnetz
	Straße / beendet		Häfen		Flughäfen
	Straße / auszubauen		Schienen-Straßen-Terminals		
	Straße / geplant				

▼M1

17.1. Indikative Ausdehnung auf Nachbarländer

Gesamtnetz: Eisenbahnstrecken, Häfen, Schienen-Straßen-Terminals und Flughäfen

Verkehrs- und Logistikpartnerschaft der Nördlichen Dimension: Belarus, Russische Föderation

17



Gesamtnetz	Kernnetz		Gesamtnetz	Kernnetz		Gesamtnetz	Kernnetz	
		Konventionelle Eisenbahnstrecke / beendet			Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke / beendet			Flughafen
		Konventionelle Eisenbahnstrecke / auszubauen			zur Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke auszubauen			Häfen
		Konventionelle Eisenbahnstrecke / geplant			Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke / geplant			Schienen-Straßen-Terminals

▼M1

17.2. Indikative Ausdehnung auf Nachbarländer

Gesamtnetz: Straßen, Häfen, Schienen-Straßen-Terminals und Flughäfen

Verkehrs- und Logistikpartnerschaft der Nördlichen Dimension: Belarus, Russische Föderation

17



Gesamtnetz	Kernnetz	Gesamtnetz	Kernnetz	Gesamtnetz	Kernnetz
	Straße / beendet		Häfen		Flughäfen
	Straße / auszubauen		Schienen-Straßen-Terminals		
	Straße / geplant				

▼B

Erklärungen der Kommission

1. „Die Kommission weist darauf hin, dass der Beschluss, Projekte für die Finanzierung im Rahmen der Fazilität ‚Connecting Europe' vorzuschlagen, in der Zuständigkeit der Mitgliedstaaten liegt. Diese Zuständigkeit wird durch die in Teil IV des Anhangs aufgeführten indikativen Prozentsätze für spezifische Ziele im Verkehrsbereich in keiner Weise berührt."

2. „Die Kommission bedauert außerordentlich die Aufnahme von Artikel 18 zur Einführung des Prüfverfahrens gemäß Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 für die Gewährung von Finanzhilfen der Union für Projekte oder Teile von Projekten, die jeweils nach Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen auf Basis der Mehrjahres- oder Jahresarbeitsprogramme gemäß Artikel 17 der Verordnung zur Schaffung der Fazilität ‚Connecting Europe' ausgewählt wurden. Die Kommission weist darauf hin, dass sie dieses Verfahren in keinem der sektorspezifischen MFR-Rechtsakte vorgeschlagen hat. Hiermit war beabsichtigt, die MFR-Programme zugunsten der Empfänger von EU-Fördermitteln zu vereinfachen. Durch die Verabschiedung von Finanzhilfebeschlüssen ohne Prüfung durch einen Ausschuss würde das Verfahren beschleunigt, die Zeitspanne bis zur Finanzhilfegewährung für die Projektträger verringert sowie unnötiger Verwaltungs- und Kostenaufwand vermieden. Außerdem weist die Kommission darauf hin, dass das Treffen von Entscheidungen über die Gewährung von Fördermitteln Bestandteil ihrer institutionellen Befugnisse im Zusammenhang mit der Ausführung des Haushaltsplans ist und solche Beschlüsse deshalb nicht im Rahmen des Komitologieverfahrens getroffen werden sollten. Außerdem ist die Kommission der Auffassung, dass die Aufnahme dieses Artikels wegen des besonderen Charakters der Infrastrukturprojekte in Bezug auf die Auswirkungen auf das Gebiet der Mitgliedstaaten nicht als Präzedenzfall für andere Finanzierungsinstrumente dienen kann."

3. „Die Kommission bedauert, dass in Artikel 2 Absatz 5 und Artikel 5 Absatz 2 Hinweise auf die Kosten der Exekutivagentur aufgenommen wurden, die die Kommission im Rahmen der Maßnahmen zur Unterstützung des Programms mit der Durchführung bestimmter Teile der Fazilität ‚Connecting Europe' beauftragt hat. Die Kommission weist darauf hin, dass es gemäß den Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 58/2003 das Vorrecht der Kommission ist, selbst nach vorheriger Kosten-Nutzen-Analyse zu beschließen, ob eine Exekutivagentur eingerichtet wird, um diese mit bestimmten Aufgaben der Programmverwaltung zu beauftragen. Der Durchführung der Kosten-Nutzen-Analyse im Hinblick auf die Übertragung von Aufgaben an eine Exekutivagentur zur Durchführung der Fazilität ‚Connecting Europe' sollte nicht durch den Wortlaut der Verordnung zur Schaffung der Fazilität ‚Connecting Europe' vorgegriffen werden. Außerdem kann nach Auffassung der Kommission die Obergrenze wegen des besonderen Charakters der von der Agentur verwalteten Infrastrukturprojekte nicht als Präzedenzfall für andere Finanzierungsinstrumente dienen."