EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Straßburg, den 14.12.2021
COM(2021) 812 final

2021/0420 (COD)

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

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

(Text von Bedeutung für den EWR)

{SEC(2021) 435 final} - {SWD(2021) 471 final} - {SWD(2021) 472 final} -
{SWD(2021) 473 final}

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

• Gründe und Ziele des Vorschlags

Dieser Legislativvorschlag zur Überarbeitung der Verordnung (EU) 1315/2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) ist eine zentrale Maßnahme des europäischen Grünen Deals und der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität. Ziel der TEN-V-Verordnung ist der Aufbau eines wirksamen EU-weiten und multimodalen Netzwerks aus Eisenbahnstrecken, Binnenwasserstraßen, Kurzstreckenseeverkehrsrouten und Straßen, die mit städtischen Knoten, See- und Binnenhäfen, Flughäfen und Terminals in der gesamten EU verbunden sind. Im Rahmen der Überarbeitung werden die sich nachteilig auf Klima und Umwelt auswirkenden Probleme der unzureichenden bzw. unvollständigen TEN-V-Infrastrukturstandards sowie der fehlenden Integration von Standards für eine Infrastruktur für alternative Kraftstoffe im TEN-V angegangen. Zweitens leidet das TEN-V-Netz unter Kapazitätsengpässen und einer unzureichenden Netzanbindung aller Regionen, was die Multimodalität beeinträchtigt. Drittens müssen die unzureichende Sicherheit und Zuverlässigkeit der TEN-V-Infrastruktur behoben werden. Und schließlich sind die Governance-Instrumente gemessen an den neuen Erfordernissen ungeeignet, und es bedarf einer Neugestaltung des TEN-V-Netzes, um die Kohärenz mit anderen Maßnahmen zu erhöhen.

Mit der Überarbeitung des TEN-V sollen somit vier Hauptziele erreicht werden. Erstens soll der Verkehr umweltfreundlicher gemacht werden, indem eine Infrastrukturbasis bereitgestellt wird, die geeignet ist, durch eine größere Effizienz aller Verkehrsträger und den verstärkten Einsatz nachhaltiger Verkehrsformen zur Verringerung von Überlastungen, Treibhausgasemissionen sowie der Luft- und Wasserverschmutzung beizutragen. Insbesondere sollen die Anteile von Schienenverkehr, Kurzstreckenseeverkehr und Binnenwasserstraßen mit Blick auf eine nachhaltigere Zusammensetzung der Verkehrsträger des Verkehrssystems erhöht und folglich dessen nachteilige externe Auswirkungen verringert werden. Zweitens soll sie einen nahtlosen und effizienten Verkehr erleichtern, indem Multimodalität und Interoperabilität zwischen den TEN-V-Verkehrsträgern gefördert und die städtischen Knoten besser ins Netz integriert werden. Die Beseitigung von Engpässen und Schließung von Verbindungslücken sowie die Verbesserung der Multimodalität und Interoperabilität im europäischen Verkehrssystem werden zur Vollendung des Binnenmarkts beitragen. Drittens wird angestrebt, die Resilienz des TEN-V gegenüber Klimaveränderungen und anderen Naturgefahren oder vom Menschen verursachten Katastrophen zu erhöhen. Das TEN-V muss resilient gegenüber den möglichen nachteiligen Auswirkungen des Klimawandels sein, damit öffentliche Investitionen geschützt werden und deren weitere Verwendbarkeit unter neuen Klimabedingungen sichergestellt ist. Zudem sollten die Projekte die Klimaneutralität fördern, indem die Kosten der Treibhausgasemissionen in die Kosten-Nutzen-Analyse einbezogen werden. Nicht zuletzt sollen die Wirksamkeit der TEN-V-Governance-Instrumente erhöht, die Instrumente für Berichterstattung und Überwachung gestrafft und die Gestaltung des TEN-V-Netzes überarbeitet werden.

Ziel unserer überarbeiteten TEN-V-Politik sollte es sein, bis 2050 ein zuverlässiges, nahtloses und hochwertiges transeuropäisches Verkehrsnetz aufzubauen, das eine nachhaltige Konnektivität in der gesamten Europäischen Union ohne physische Lücken, Engpässe oder fehlende Verbindungen sicherstellt. Dieses Netz wird zu einem reibungslos funktionierenden Binnenmarkt, zum wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalt des EU-Gebiets

sowie zu den Zielen des europäischen Grünen Deals beitragen. Es sollte schrittweise aufgebaut werden, mit Zwischenfristen bis 2030 und 2040.

Diese Initiative ist Teil des Arbeitsprogramms der Kommission für 2021 gemäß Anhang I (neue Initiativen).

- **Kohärenz mit den bestehenden Vorschriften in diesem Politikbereich**

Als wichtigste Säule der Verkehrsinfrastrukturpolitik der EU ist die TEN-V-Verordnung ein Instrument, das auch von ergänzenden Maßnahmen abhängt. Die in der TEN-V-Verordnung festgelegten Standards und Anforderungen stehen in unmittelbarem Zusammenhang mit den einschlägigen Zielen und Erfordernissen in anderen Verkehrssektoren bzw. -bereichen und somit mit anderen stärker sektorbezogenen Rechtsvorschriften. Dies bedeutet zum Beispiel, dass die Schieneninfrastruktur des TEN-V – um Nahtlosigkeit bei grenzüberschreitendem Verkehr und grenzüberschreitender Mobilität sicherzustellen – mit den im Bereich der Eisenbahnpolitik festgelegten Rechtsvorschriften zur Interoperabilität im Einklang stehen muss. Ebenso müssen bei der Straßeninfrastruktur des TEN-V die Rechtsvorschriften der EU zur Straßenverkehrssicherheit aufgegriffen und erfüllt werden. Die Umsetzung sektorspezifischer politischer Maßnahmen erfordert auch einen starken TEN-V-Verordnungsrahmen, da das TEN-V die Infrastrukturbasis für die Umsetzung anderer sektorspezifischer Maßnahmen oder Rechtsakte bildet, von denen einige jedoch über das TEN-V hinausgehen.

Die Leistungsfähigkeit der TEN-V-Verordnung bei Indikatoren wie denen, die sich auf die Anteile der Verkehrsträger, eine bessere Dienstleistungsqualität oder die Verbreitung der Lade-/Tankinfrastruktur beziehen, ist von der koordinierten Zusammenarbeit mit angrenzenden Politikbereichen abhängig. Dies betrifft insbesondere die Synergien zwischen dem TEN-V und dem Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (Vorschlag für eine Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe) sowie zwischen dem TEN-V und den intelligenten Verkehrssystemen (IVS), da beide wesentlich voneinander abhängen. Beispielsweise regelt die Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe die Bereitstellung von Ladestationen/Tankstellen im TEN-V, während die TEN-V-Verordnung die Infrastrukturbasis für deren flächendeckenden Aufbau aus der Perspektive eines europäischen Netzes bildet. Ähnlich regelt die IVS-Verordnung die Bereitstellung intelligenter Verkehrssysteme im TEN-V als Teil eines umfassenderen Maßnahmenpakets. Sowohl die Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe als auch die IVS-Verordnung benötigen für ihre Umsetzung eine Definition des TEN-V (d. h. einen geografischen Anwendungsbereich), die durch die Karten in der TEN-V-Verordnung bereitgestellt wird. Diese Erwägungen gelten auch für andere Initiativen, die Teil des Aktionsplans der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität sind, etwa für die Überarbeitung der Verordnung über Schienengüterverkehrskorridore, die Überarbeitung des Pakets zur Mobilität in der Stadt oder den Aktionsplan NAIADES III. In der TEN-V-Verordnung wird der Verlauf der europäischen Verkehrskorridore festgelegt, die die Schienengüterverkehrskorridore und Kernnetzkorridore ersetzen sollen. Dies wird für Kohärenz beim Netzaufbau sorgen und dazu beitragen, Synergien zwischen der Infrastruktur und operativen Aspekten des Netzwerks herzustellen.

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

Der europäische Grüne Deal, der im Dezember 2019 von der Europäischen Kommission angenommen wurde, enthält die Zielvorgabe für die EU, bis 2050 Klimaneutralität zu erreichen, und stellt damit den Klimaschutz in den Mittelpunkt. In Bezug auf den Verkehr wird im europäischen Grünen Deal gefordert, die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen

um 90 % zu verringern, damit die EU als Wirtschaftsraum bis 2050 klimaneutral ist, und zugleich auf das Null-Schadstoff-Ziel hinzuarbeiten.

Außerdem ist das TEN-V eng mit der Politik der transeuropäischen Netze in den Bereichen Energie und Telekommunikation verbunden, weshalb in den Rechtsvorschriften Bestimmungen zur Nutzung von Synergieeffekten zwischen den drei Politikbereichen verankert sind. In ähnlicher Weise eng verbunden ist das TEN-V mit der Meerespolitik, d. h. mit dem Seeverkehr als einem der Hauptsektoren der nachhaltigen blauen Wirtschaft[1].

In Bezug auf die Förderung und Finanzierung durch die EU ist die TEN-V-Verordnung unmittelbar mit der Verordnung über die Fazilität „Connecting Europe“ (CEF) verknüpft, weil sie festlegt, welche Vorhaben von gemeinsamem Interesse im Rahmen der CEF förderfähig sind. Darüber hinaus wird die TEN-V-Infrastruktur weitgehend über den europäischen Struktur- und Investitionsfonds (ESIF) und seit Kurzem auch über die Aufbau- und Resilienzfazilität (ARF) finanziert. Und schließlich steht das TEN-V-Konzept vollkommen im Einklang mit den umwelt- und klimapolitischen Strategien der EU, etwa mit der Biodiversitätsstrategie und den entsprechenden Rechtsvorschriften einschließlich der Wasserrahmenrichtlinie, der Habitat- und der Vogelschutzrichtlinie sowie der EU-Strategie für die Anpassung an den Klimawandel[2].

2. RECHTSGRUNDLAGE, SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNISMÄßIGKEIT

• Rechtsgrundlage

Im Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) (Artikel 170-172) ist der Auf- und Ausbau transeuropäischer Netze in den Bereichen Verkehrs-, Telekommunikations- und Energieinfrastruktur vorgesehen.[3] Die Tätigkeit der Union zielt auf die Förderung des Verbunds und der Interoperabilität der einzelstaatlichen Netze sowie des Zugangs zu diesen Netzen ab. Sie trägt insbesondere der Notwendigkeit Rechnung, insulare, eingeschlossene und am Rande gelegene Gebiete mit den zentralen Gebieten der Union zu verbinden (Artikel 170 AEUV). Zu diesem Zweck stellt die Union eine Reihe von Leitlinien auf, in denen die Ziele, die Prioritäten und die Grundzüge der im Bereich der transeuropäischen Netze in Betracht gezogenen Aktionen erfasst werden. Anhand dieser Leitlinien werden Vorhaben von gemeinsamem Interesse ermittelt, etwaige Maßnahmen getroffen, die sich als notwendig erweisen, um die Interoperabilität der Netze insbesondere auf dem Gebiet der technischen Standardisierung sicherzustellen, und möglicherweise Vorhaben von gemeinsamem Interesse gefördert, die von den Mitgliedstaaten unterstützt werden. Außerdem kann die Union auch über den nach Artikel 177 errichteten Kohäsionsfonds zu spezifischen Verkehrsinfrastrukturvorhaben in den Mitgliedstaaten finanziell beitragen. Um die Interoperabilität der Netze sicherzustellen, ist die Zusammenarbeit mit Drittländern ebenfalls vorgesehen (Artikel 171 AEUV).

• Subsidiarität (bei nicht ausschließlicher Zuständigkeit)

Der AEUV sieht vor, dass die transeuropäischen Netze es den Bürgerinnen und Bürgern der Union, den Wirtschaftsbeteiligten und den regionalen Gebietskörperschaften ermöglichen sollen, in vollem Umfang die Vorteile eines Raumes ohne Binnengrenzen wahrzunehmen.

---

1 Mitteilung über einen neuen Ansatz für eine nachhaltige blaue Wirtschaft in der EU, COM(2021)240.

2 Ein klimaresilientes Europa aufbauen – Die neue EU-Strategie für die Anpassung an den Klimawandel, COM(2021) 82 final.

3 Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, Titel XVI, Transeuropäische Netze (Artikel 170-172).

Zudem sollen sie der Notwendigkeit, den wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalt der Union zu stärken und die harmonische Entwicklung der Union als Ganzes zu fördern, Rechnung tragen.

Die TEN-V-Politik ist somit ihrem Wesen nach eine Politik, die über die Grenzen der Mitgliedstaaten hinausreicht, da ihr Schwerpunkt auf einem grenzüberschreitenden einheitlichen europäischen System von Netzen liegt. Ein solches europaweites Netz kann natürlich nicht von einem Mitgliedstaat allein aufgebaut werden. Würden Mitgliedstaaten allein ihre eigene Infrastruktur entwickeln, stünden häufig nationale Interessen und nicht das europäische Interesse im Vordergrund. Dies würde einen Verzicht auf die Vorteile eines europäischen nachhaltigen und hochwertigen Verkehrsnetzes bedeuten. In diesem Fall würden wahrscheinlich auch Fragen der grenzüberschreitenden Konnektivität und Interoperabilität nicht ausreichend berücksichtigt, da die Mitgliedstaaten innerstaatlichen Verbindungen meist Vorrang geben würden, auch wenn sie durch grenzüberschreitende Projekte die Vorteile des gesamten Netzes ausschöpfen und Engpässe, die zur Überlastung führen, beseitigen könnten. Dies würde nicht nur das Risiko bergen, dass für das Reisen in Europa nahtlose Verkehrsverbindungen fehlen, sondern auch zu einer möglichen Inkohärenz nationaler Planungsansätze führen. Unterschiedliche Standards und Anforderungen an Interoperabilität in den verschiedenen Mitgliedstaaten der EU würden wiederum die nahtlosen Verkehrsströme innerhalb der EU beeinträchtigen und die Kosten für Verkehrsnutzer sogar erhöhen. Insgesamt ist ein nahtloses TEN-V ohne physische Lücken, bei dem intelligente und innovative Lösungen integriert werden, von zentraler Bedeutung, um den Binnenmarkt zu fördern, den Zusammenhalt zu stärken und zu den Zielen des europäischen Grünen Deals beizutragen.

Seit ihrer Einführung als EU-Politik im Jahr 1993 wird der Mehrwert der TEN-V-Politik von Mitgliedstaaten, Regionen, Städten und Interessenvertretern der Industrie stets ausdrücklich bekräftigt. Der Mehrwert der TEN-V-Politik für die EU ist außerdem eine der wichtigsten Schlussfolgerungen der Bewertung der derzeitigen TEN-V-Verordnung. Tatsächlich wird die Bündelung der Anstrengungen zur Schaffung eines gemeinsamen europaweiten Verkehrsnetzes nachdrücklich als Vision anerkannt, deren Nutzen über den von isolierten einzelstaatlichen Maßnahmen hinausgeht. Die Sicherstellung einer gemeinsamen und kohärenten EU-weiten Grundlage für die Ermittlung von „Vorhaben von gemeinsamem Interesse“ und entsprechend für die Abstimmung der Planungs- und Durchführungsbemühungen einer Vielzahl von Akteuren ist ein deutlicher und weithin anerkannter Mehrwert der TEN-V-Politik.

Dies gilt auch für die Dimension städtischer Knoten, denn es ist wichtig, dass der Stadtverkehr gut an den überregionalen und internationalen Verkehr angebunden ist. Tatsächlich geht die Bedeutung städtischer Knoten im TEN-V über die lokale Ebene hinaus, weil Verkehrstätigkeiten im TEN-V in solchen Knoten beginnen und/oder enden oder durch solche Knoten hindurchführen, weshalb eine gute Koordination zwischen den verschiedenen Ebenen erforderlich ist, um Engpässe zu vermeiden.

Dennoch ist die städtische Mobilität eine Politik, die in erster Linie in die Zuständigkeit der Mitgliedstaaten (lokalen Behörden) fällt, was auch so bleiben soll. Maßnahmen der EU sollten auf Aspekte städtischer Mobilität begrenzt bleiben, die mit dem überregionalen und internationalen Verkehr zusammenhängen. Dies gilt auch für die Instandhaltung von Infrastruktur: Während die Hauptverantwortung für die Instandhaltung von Infrastruktur bei den Mitgliedstaaten liegt und liegen wird, ist es wichtig, durch Mindestvorschriften in der

TEN-V-Verordnung zu gewährleisten, dass das TEN-V den Bürgerinnen und Bürgern sowie Unternehmen auch weiterhin eine hohe Dienstleistungsqualität bereitstellt.

- **Verhältnismäßigkeit**

Wie in Kapitel 7 der diesem Vorschlag beiliegenden Folgenabschätzung ausführlich beschrieben, geht keine der politischen Optionen über das für die Verwirklichung der gesamtpolitischen Ziele erforderliche Maß hinaus. Die vorgeschlagene Maßnahme bildet einen Anreiz zur Verlagerung von Verkehrsvolumen auf nachhaltigere Verkehrsträger, was notwendig ist, um den ehrgeizigeren Klimazielen bis 2030 und dem Gesamtziel der Verwirklichung der Klimaneutralität bis 2050 gerecht zu werden. Die politischen Optionen sind darauf ausgerichtet, einen kohärenten politischen Rahmen und ein kohärentes Verkehrsnetz mit hohen Standards als Grundlage dafür zu schaffen, dass die Ziele anderer sektorspezifischer Maßnahmen erreicht werden. Sie sind darauf ausgerichtet, unverhältnismäßige Auswirkungen auf Behörden, Infrastrukturbetreiber und Mobilitätsdienstleister zu vermeiden, insbesondere indem auf ein bewährtes Governance-System aufgebaut und dieses weiterentwickelt wird. Dies wird in der Bewertung der Verordnung (EU) 1315/2013 und der Ausgangsanalyse, die der Folgenabschätzung für die Überarbeitung dieser Verordnung zugrunde liegt, vollständig nachgewiesen. Somit stehen sie vollständig im Einklang mit dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit.

- **Wahl des Instruments**

Da dies ein Vorschlag zur Überarbeitung einer bestehenden Verordnung ist, dürfte es legitim sein, den Status des Instruments unverändert zu lassen.

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

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

Die Evaluierung der TEN-V-Verordnung (SWD(2021) 117 final)[4] kam zu dem Schluss, dass das TEN-V für alle relevanten Akteure (d. h. Mitgliedstaaten, Regionen, Städte, Verkehrsindustrie, Infrastrukturbetreiber aller Verkehrsträger und Nutzer) einen gemeinsamen politischen Rahmen vorsieht, der auf die schrittweise Fertigstellung des gemeinsamen und einheitlichen europäischen Verkehrsinfrastrukturnetzes hinwirkt. Damit wird der nationalen Infrastrukturplanung eine europäische Perspektive hinzugefügt und den über einzelne nationale Ansätze hinausgehenden Bedürfnissen und Vorteilen Rechnung getragen. Allerdings kam die Evaluierung auch zu dem Schluss, dass angesichts neuer politischer Ziele die Bemühungen verstärkt werden müssen. Tatsächlich hat sich der politische Kontext seit der Festlegung der TEN-V-Verordnung im Jahr 2013 erheblich verändert, insbesondere durch die Annahme des europäischen Grünen Deals und der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität sowie des Null-Schadstoff-Aktionsplans. Die Zusammenhänge zwischen den Schlussfolgerungen der Ex-post-Bewertung, einschließlich der festgestellten Mängel, und dem Vorschlag werden im Folgenden dargestellt:

Wichtigste Schlussfolgerungen der Ex-post-Bewertung	Vorschlag

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

Wichtigste Schlussfolgerungen der Ex-post-Bewertung	Vorschlag
Schlussfolgerungen zur Relevanz	
Alle vier Einzelziele der TEN-V-Verordnung bleiben relevant, sind gleichermaßen wichtig und ergänzen sich gegenseitig.	Im Vorschlag werden die konkreten Ziele der Verordnung aufrechterhalten und weiterentwickelt.
Die Gestaltungsstruktur sowie die Fristen bis 2030 bzw. 2050 für die Fertigstellung haben sich als angemessen erwiesen.	Im Vorschlag werden die Netzstruktur und Fristen für die Fertigstellung weitgehend beibehalten, es wird aber eine neue Zwischenfrist (2040) hinzugefügt, um einen schrittweisen Ansatz bis 2050 sicherzustellen.
Was die konkreten Ziele „Effizienz der Infrastrukturentwicklung zur Erleichterung des Funktionierens des Binnenmarkts“ und „sozialer, wirtschaftlicher und territorialer Zusammenhalt“ anbelangt, ist es dringend erforderlich, die Anforderungen zur Verbesserung der Qualität der TEN-V-Infrastruktur zu erhöhen.	Der Vorschlag zielt darauf ab, die Qualität des TEN-V zu erhöhen und sicherzustellen, dass diese Qualität während der Lebensdauer der Infrastruktur erhalten bleibt. Weitere Maßnahmen werden eingeführt, um bezüglich Interoperabilität und Zugänglichkeit des Netzes voranzukommen.
In Bezug auf das konkrete Ziel „Nachhaltigkeit“ gilt es, die Anforderungen, die sich im Hinblick auf eine Dekarbonisierung entsprechend dem Ziel des europäischen Grünen Deals nicht eignen, zu überarbeiten. Die Verringerung der verkehrsbedingten Emissionen um 90 % bis 2050 kann ohne ein geeignetes TEN-V, das einen umweltfreundlicheren Verkehr ermöglicht, nicht erreicht werden.	Im Vorschlag werden die Anforderungen im Einklang mit dem erforderlichen Beitrag zu den Zielen des europäischen Grünen Deals für alle Verkehrsträger verschärft.
Was das konkrete Ziel „mehr Vorteile für die Nutzer“ betrifft, sollte die TEN-V-Verordnung verbessert werden, um die Ermittlung, Verknüpfung und Umsetzung von Projekten im Hinblick auf integrierte Haus-zu-Haus-Nutzerdienste zu fördern. Besonders deutlich scheint sich diese derzeitige Unangemessenheit der Anforderungen im Fahrgastsektor auszuwirken.	Im Vorschlag werden Maßnahmen definiert, um die Dienstleistungs- und Nutzerperspektive des TEN-V insbesondere in Bezug auf den Personenverkehr zu fördern.
Die Komplementarität zwischen Kern- und Gesamtnetz könnte verstärkt werden, um zu helfen, verbleibende Lücken bezüglich Erreichbarkeit und Anbindung zu schließen und die größtmögliche und wirksamste Abdeckung neuer Parameter für die Qualität von Infrastrukturen sicherzustellen.	Im Vorschlag werden Maßnahmen definiert, die auf eine Angleichung von Standards und Anforderungen zwischen den zwei Netz-Ebenen (Gesamtnetz und Kernnetz) in Bereichen wie Eisenbahninfrastruktur, alternative Kraftstoffe oder städtische Knoten abzielen.
Schlussfolgerungen zur Wirksamkeit	
Insgesamt ist die TEN-V-Verordnung bei der Ermittlung Tausender Projekte auf der Grundlage eines einheitlichen europaweiten politischen Rahmens sehr wirksam gewesen.	Der Rahmen für die Ermittlung von Projekten im Netz wird im Vorschlag beibehalten.
Allerdings gibt es bei einer Reihe von Projekten weiterhin Probleme mit Verzögerungen, welche durch komplexe vorbereitende Verfahren, verbleibende Diskrepanzen zwischen vereinbarten europäischen Zielen und nationaler Infrastruktur- und Investitionsplanung oder begrenzte Governance-Instrumente auf EU-Ebene verursacht werden.	Im Vorschlag werden Maßnahmen definiert, um die Angleichung nationaler Interessen und Verantwortlichkeiten an die TEN-V-Ziele, unter Wahrung der Subsidiarität, sicherzustellen.[5]
Die Umsetzung des TEN-V könnte weiter verbessert	Im Vorschlag werden Maßnahmen zur

[5] Auf die Frage komplexer und langwieriger vorbereitender Verfahren wird auch in der Richtlinie (EU) 2021/1187 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Juli 2021 über die Straffung von Maßnahmen zur rascheren Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) eingegangen.

Wichtigste Schlussfolgerungen der Ex-post-Bewertung	Vorschlag
werden – insbesondere vor dem Hintergrund neuer Herausforderungen und Ziele (Dekarbonisierung, Digitalisierung und zunehmende Risiken unvorhergesehener Krisensituationen).	weiteren Stärkung bestehender EU-Instrumente (z. B. Kernnetzkorridore, Arbeitspläne und Durchführungsbeschlüsse der Kommission) definiert. Außerdem werden darin Maßnahmen zur Verbesserung der Resilienz des Netzes definiert.
Das Instrument der Kernnetzkorridore, einschließlich der Europäischen Koordinatoren, hat sich sowohl als höchst relevant als auch als wirksam erwiesen.	Im Vorschlag wird das Korridorkonzept weiterentwickelt und erweitert und die Rolle der Europäischen Koordinatoren gestärkt.
Schlussfolgerungen zur Effizienz	
Was die in der TEN-V-Verordnung dargelegten Berichterstattungs- und Überwachungspflichten anbelangt, besteht ein gewisser Spielraum zur Straffung und Stärkung dieser Instrumente.	Im Vorschlag werden Maßnahmen zur Straffung von Überwachungsinstrumenten und Erleichterung der Berichterstattung definiert.
Die Koordination zwischen Kernnetzkorridoren und Schienengüterverkehrskorridoren hat zu gewissen Effizienzgewinnen geführt, eine bessere Angleichung zwischen beiden Instrumenten bezüglich Investitionsplanung und Projektermittlung birgt jedoch noch ungenutztes Potenzial.	Im Vorschlag wird die geografische Angleichung beider Korridor-Instrumente an europäische Verkehrskorridore sichergestellt und die Koordination zwischen den zwei Instrumenten weiter gestärkt.
Schlussfolgerungen zu Kohärenz und Koordinierung	
Zur Verwirklichung der Ziele des europäischen Grünen Deals wäre es erforderlich, die TEN-V-Infrastruktur vollständig an die Bestimmungen anzupassen, die sich aus den anderen politischen Initiativen in den Bereichen alternative Kraftstoffe (Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe), FuelEU Maritime und ReFuelEU Aviation ergeben.	Der Vorschlag stellt eine vollständige Anpassung an andere politische Initiativen zu alternativen Kraftstoffen sicher.
Bezüglich der Herausforderungen des digitalen Wandels und anderer neuer Technologien ist mehr Kohärenz notwendig.	Der Vorschlag stellt eine vollständige Anpassung an andere politische Initiativen zu intelligenten Verkehrssystemen sicher.
Schlussfolgerungen zum Mehrwert für die EU	
Der Mehrwert der TEN-V-Politik wird von Mitgliedstaaten, Regionen, Städten und Interessenvertretern der Industrie stets ausdrücklich bekräftigt. Die TEN-V-Politik weckt auch außerhalb der EU zunehmend Interesse, vor allem in Nachbarstaaten, aber auch in anderen Regionen weltweit, zum Beispiel im Zusammenhang mit dem Ausbau der Landverkehrsverbindungen nach Asien.	Der Ansatz für die Einbeziehung von Dritt- und Nachbarländern wird beibehalten. Auf die Vision der EU für die Ausdehnung des TEN-V auf Drittländer wird in einer separaten Mitteilung der Kommission eingegangen.
Die Sicherstellung einer gemeinsamen und kohärenten EU-weiten Grundlage für die Ermittlung von „Vorhaben von gemeinsamem Interesse“ und entsprechend für die Abstimmung der Planungs- und Durchführungsbemühungen einer Vielzahl von Akteuren ist ein klarer und weithin anerkannter Mehrwert und wäre ohne die Verordnung (EU) 1315/2013 nicht möglich gewesen.	Der TEN-V-Rahmen für eine harmonisierte Planung und Umsetzung des Netzes wird im Vorschlag aufrechterhalten und weiterentwickelt.

- **Konsultation der Interessenträger**

Während der Phase der Bewertung wurden folgende Konsultationen der Interessenträger durchgeführt:

Öffentliche Konsultation: Die Kommission führte als ersten Schritt des formellen Überarbeitungsverfahrens vom 24. April bis 17. Juli 2019 eine öffentliche Konsultation durch. Der Fragebogen stand in allen EU-Amtssprachen zur Verfügung. Im Rahmen dieser Konsultation gingen mehr als 600 Antworten von verschiedensten Interessenträgern ein, darunter Behörden (von der internationalen bis zur lokalen Ebene), Infrastrukturbetreiber, gewerbliche Verkehrsnutzer, die Zivilgesellschaft sowie Bürgerinnen und Bürger. Wichtig ist, dass mehr als 150 Interessenträger – einschließlich einer Reihe von Mitgliedstaaten und wichtigen europäischen Verbänden – diesen Anfangsschritt bereits zur Vorlage von Positionspapieren genutzt haben, um Stärken und Schwächen der Politik und vor allem deren künftige Möglichkeiten und Erfordernisse hervorzuheben. Die Ergebnisse der öffentlichen Konsultation wurden analysiert und gingen in das Gesamtbewertungsverfahren ein.

Gezielte Konsultationen von Interessenträgern: Der vom Berater entworfene Ansatz für die Konsultation sachverständiger Interessenträger bestand aus drei Hauptelementen: Online-Umfragen, Befragungen und Fallstudien zu Themen von besonderer Bedeutung. Mittels der gezielten Konsultationen sollten Daten von spezifischen Interessengruppen auf lokaler, nationaler und EU-Ebene erhoben werden. Die Ansichten der Interessenträger zeigten insgesamt eine sehr kohärente Wahrnehmung und es konnten, sofern in der Bewertung nichts anderes angegeben ist, keine nennenswerten Unterschiede zwischen den verschiedenen Interessengruppen ausgemacht werden.

Online-Umfragen: Vom 20. Januar bis 16. März 2020 wurde eine Umfrage mittels Fragebogen durchgeführt, um Daten zu den Wahrnehmungen und Erfahrungen von Interessenträgern mit der TEN-V-Verordnung, ihrer Umsetzung und den bisherigen Ergebnissen sowie zu ihren Ansichten in Bezug auf Empfehlungen für künftige politische Entwicklungen der EU in diesem Bereich zu erheben. Insgesamt wurden für die Online-Umfragen mehr als 2000 Interessenträger mit Fachwissen in den betreffenden Bereichen kontaktiert. Insgesamt gingen 198 gültige Antworten ein.

Befragungen: Insgesamt wurden 44 Interessenträger befragt, die einen Querschnitt durch die Umfrageteilnehmer und Vertreter relevanter Interessengruppen abbilden. Das Hauptziel dieser halbstrukturierten Befragungen bestand darin, tiefere Einblicke in die Umsetzung der TEN-V-Verordnung, die erzielten Fortschritte und die Erfolgsfaktoren/Schwierigkeiten aus dem Blickwinkel unterschiedlicher Interessenträger zu gewinnen. Die umfassenden Befragungen ergänzten die Sekundärforschung, die öffentliche Konsultation und die umfassende Umfrage, um die erhaltenen quantitativen Daten zu erklären und etwaige Lücken zu schließen, die thematischen Fallstudien zu stützen und zentrale Fragen zu erläutern, bei denen Daten aus anderen Quellen unklar waren oder einer weiteren Erklärung bedurften.

Fallstudien: Zusätzlich wurden zur allgemeinen Bewertung der TEN-V-Verordnung neun thematische Fallstudien zu ausgewählten TEN-V-Politikbereichen durchgeführt. Sie wurden in Bereichen durchgeführt, in denen sich bei den Arbeiten der Kommission während der Umsetzungsphase der TEN-V-Verordnung Hinweise darauf ergaben, dass es möglicherweise an Relevanz fehlt, sowohl mit Blick auf Entwicklungen der letzten Jahre als auch auf absehbare künftige Entwicklungen. Drei Online-Workshops mit Interessenträgern, die EU-Bedienstete, Interessenträger aus dem Verkehrssektor und Sozialpartner umfassten, wurden entwickelt und umgesetzt, um die Ergebnisse zu validieren sowie Schlussfolgerungen und Empfehlungen der Fallstudien in Bezug auf städtische Mobilität, (Digitalisierung) und Innovation sowie neue Technologien zu erörtern.

Während der Phase der Folgenabschätzung wurden folgende Konsultationen der Interessenträger durchgeführt:

Während der Phase der Folgenabschätzung wurde eine **zusätzliche öffentliche Konsultation** durchgeführt. Diese erfolgte zwischen dem 10. Februar und dem 5. Mai 2021 auf der Website „EU Survey“. Die Konsultation gliederte sich in fünf Abschnitte, wobei auf eine allgemeine Frage zur Verordnung Fragen zu zusätzlichen Maßnahmen, die in einer geänderten Verordnung getroffen werden könnten, und zum potenziellen Schwerpunkt einer geänderten Verordnung folgten. Im Rahmen der Konsultation gingen insgesamt 496 Antworten ein. Die angesprochenen Hauptthemen waren:

- Notwendige Voraussetzungen für die Dekarbonisierung und Verringerung der Luftschadstoffemissionen im Verkehrssystem
- Maßnahmen bezüglich der Qualität und Resilienz der Infrastruktur
- Maßnahmen bezüglich Innovation, Digitalisierung und Automatisierung und
- mögliche Schwerpunktbereiche für die politischen Optionen

Alle Beiträge der Interessenträger wurden bei der Ausarbeitung des Vorschlags verwendet. Während die in der Bewertungsphase eingegangenen Beiträge vor allem verwendet wurden, um die unterschiedlichen in der Folgenabschätzung weiter zu analysierenden Maßnahmen zu definieren und präzisieren, waren die in der Phase der Folgenabschätzung eingegangenen Beiträge wichtig, um die Maßnahmen und gewählten Optionen und somit den Ansatz für die Überarbeitung der Verordnung zu validieren.

- **Einholung und Nutzung von Expertenwissen**

Rechnungshof

Der Rechnungshof hat verschiedene Prüfungen und Überprüfungen zu Maßnahmen im Zusammenhang mit Verkehrsinfrastruktur und TEN-V durchgeführt, insbesondere zum Europäischen Hochgeschwindigkeitsschienennetz, zum Seeverkehr in der EU, zum Schienengüterverkehr in der EU sowie zu Verkehrsinfrastrukturen der EU.[6] Soweit angezeigt und im Einklang mit den Antworten, die sie auf die entsprechenden Berichte erteilte, hat die Kommission die einschlägigen Empfehlungen bei der Ausarbeitung des vorliegenden Vorschlags berücksichtigt.

Bewertung

Die Bewertung der Verordnung (EU) 1315/2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes begann im September 2018 und baute vor allem auf der Begleitstudie für die TEN-V-Bewertung von Coffey Consultants[7] und auf der Begleitstudie für die Überprüfung der TEN-V-Politik von Panteia[8] auf. Während in erstgenannter Studie die Rechtsvorschrift der TEN-V-Verordnung insgesamt behandelt und

6 Sonderbericht 19/2018, Sonderbericht 23/2016, Sonderbericht 08/2016 und Sonderbericht 10/2020, siehe aber auch die Überprüfung 09/2018 und den Sonderbericht 19/2019.

7 Support study for the evaluation of Regulation (EU) 1315/2013 on Union Guidelines for the development of the trans-European transport network. https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/1f938a68-4c20-11ec-91ac-01aa75ed71a1/language-en/format-PDF/source-243058839 (und darauf bezogene Fallstudien).

8 Support study for the TEN-T policy review, concerning relevant national plans and programmes in member states. https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/9beb4836-d55b-11eb-895a-01aa75ed71a1.

Informationen von allen betroffenen Interessenträgern und Verkehrsträgern erhoben wurden, richtete sich Letztere vor allem an die Behörden der Mitgliedstaaten. Es wurde ein Standard-Triangulationsansatz angewandt, um die Bewertungsfragen aus verschiedenen Perspektiven anzugehen: Sekundärforschung, Befragungen und Umfragen.

Folgenabschätzung

Die Folgenabschätzung basiert auf der Forschung und den Analysen durch die Kommission. Die Kommission hat außerdem ein externes, unabhängiges Beraterteam (Ricardo Nederland B.V. als führendes Mitglied der Gruppe, zusammen mit Ricardo-AEA Limited, TRT Trasporti e Territorio srl (TRT) und M-Five GmbH Mobility, Futures, Innovation, Economics (M-FIVE)) damit beauftragt, bei spezifischen Aufgaben, d. h. bei der Bewertung der politischen Optionen, beim Vergleich der Optionen, bei der Bewertung der Verwaltungskosten sowie bei der Analyse der öffentlichen Konsultation, an der Folgenabschätzung mitzuwirken. Die externe Begleitstudie wird zusammen mit diesem Vorschlag veröffentlicht. Darüber hinaus wurde das Basisszenario von E3Modelling mit dem Modell PRIMES-TREMOVE entwickelt, gestützt auf das MIX-Szenario, das der Folgenabschätzung des Pakets „Fit für 55“ zugrunde liegt. Die Modelle ASTRA und TRUST wurden von M-FIVE bzw. TRT auf dieses Basisszenario kalibriert.

- **Folgenabschätzung**

Um die Ziele der Überarbeitung des TEN-V angemessen zu berücksichtigen, wurden drei politische Optionen (PO) auf ihre wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Auswirkungen hin geprüft. PO1 sieht eine Aktualisierung der bestehenden Qualitätsanforderungen und Standards für die TEN-V-Infrastruktur vor und bildet die geeignete Grundlage für den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und intelligente Verkehrssysteme. Darüber hinaus umfasst sie Maßnahmen zur Harmonisierung und Straffung der bestehenden TEN-V-Instrumente für Berichterstattung und Überwachung. In Bezug auf das TEN-V-Netz umfasst sie außerdem eine Überprüfung des Verkehrsnetzes und der Verkehrsknoten. PO2 baut auf PO1 auf und sieht eine wesentliche Veränderung vor, indem neue und ehrgeizigere Standards für alle Verkehrsträger eingeführt werden, um zur Dekarbonisierung, Verringerung der Verschmutzung, Digitalisierung, Resilienz und Sicherheit des Verkehrsinfrastruktursystems beizutragen. Darüber hinaus wird mittels besonderer Anforderungen an das Management des Personen- und Güterverkehrs in Städte bzw. aus Städten eine bessere Integration der städtischen Knoten in das TEN-V sichergestellt. Mit PO3 als bevorzugter Option wird die Fertigstellung des TEN-V beschleunigt, indem die Frist für die Fertigstellung bestimmter Standards und Netzabschnitte von 2050 auf 2040 vorverlegt wird, während die durch PO2 eingeführten ehrgeizigen Standards und Anforderungen beibehalten werden. Außerdem wird damit ein umfassender und kohärenter Ausbau im Netz sichergestellt, der zu einer grundlegenden Überarbeitung der Gestaltung des TEN-V-Netzes führen wird.

Was die Ergebnisse betrifft, birgt PO3 erhebliche wirtschaftliche Vorteile, insbesondere einen Anstieg des BIP gegenüber dem Basisszenario in Höhe von 0,4 % im Jahr 2030, 1,3 % im Jahr 2040 und 2,4 % bis 2050. Dies bedeutet einen Anstieg des BIP gegenüber dem Basisszenario in Höhe von 57 Mrd. EUR im Jahr 2030, 229 Mrd. EUR im Jahr 2040 und 467 Mrd. EUR im Jahr 2050. Höhere Investitionen im Bereich des TEN-V schaffen außerdem Arbeitsplätze und führen zu einem Beschäftigungszuwachs gegenüber dem Basisszenario von schätzungsweise 0,1 % im Jahr 2030, 0,3 % im Jahr 2040 und 0,5 % bis 2050, was 200 000 zusätzlichen Beschäftigten im Jahr 2030, 561 000 im Jahr 2040 und 840 000 bis 2050 entspricht. Mit PO3 werden außerdem gute Ergebnisse erzielt, was die Verlagerung der Güter- und Personenverkehrstätigkeit auf nachhaltigere Verkehrsträger betrifft. Die erwartete Umsetzung eines neuen Standards für den Personenschienenverkehr (160 km/h

Streckengeschwindigkeit), die Einführung des Lichtraumprofils P400 (das den Transport von Sattelaufliegern auf Bahnwaggons ermöglicht) sowie die Ausweitung einiger Schienenstandards vom Kernnetz auf das Gesamtnetz, verknüpft mit der Ausweitung von Letzterem, werden voraussichtlich zu einer Zunahme der Schienenverkehrstätigkeit führen. Dies spiegelt sich auch in einem höheren Anteil des Schienenverkehrs an der Verkehrsteilung zulasten des Straßensektors wider. Obgleich der Anteil von Binnenschifffahrt und Seeverkehr an der Verkehrsteilung weitgehend stabil bleibt, ermöglicht die Umsetzung neuer Standards dem Sektor, die geplante Zunahme des Verkehrsaufkommens in der EU-27 und des innereuropäischen Schiffsverkehrs aufzufangen. Außerdem wird die Verlagerung von der Straße auf emissionsärmere Verkehrsträger, die durch das in PO3 enthaltene Maßnahmenbündel ermöglicht wird, voraussichtlich zu einer Verringerung der CO_2- und Luftschadstoffemissionen führen. Schätzungen zufolge werden sich im Zeitraum 2021-2050 die externen Kosten der CO_2-Emissionen um ca. 387 Mio. EUR gegenüber dem Basisszenario verringern, bei den externen Kosten der Luftverschmutzung liegt der Wert bei ca. 420 Mio. EUR (jeweils in Gegenwartswerten). Darüber hinaus führt die Festlegung von Qualitätsstandards und damit verbundenen Sicherheitsmerkmalen für alle Netzabschnitte, bei denen ein bestimmter Schwellenwert für den täglichen Verkehr überschritten wird, zu Verbesserungen der Straßenverkehrssicherheit und somit zu einer geringeren Zahl getöteter und verletzter Personen. Schätzungen zufolge werden sich die externen Kosten von Unfällen im Zeitraum 2021-2050 und in Gegenwartswerten auf ca. 3930 Mio. EUR gegenüber dem Basisszenario verringern. Die externen Kosten von Überlastungen innerstädtischer Straßen werden im Zeitraum 2021-2050 um geschätzt ca. 2891 Mio. EUR gegenüber dem Basisszenario sinken.

Was die Kosten betrifft, wird bei der bevorzugten Option das bestmögliche Gleichgewicht zwischen den erreichten Zielen und den Durchführungskosten insgesamt hergestellt. Die Investitionen zur Durchführung aller Maßnahmen im Rahmen von PO3 werden im Zeitraum 2021-2050 und in Gegenwartswerten gegenüber dem Basisszenario mit 247,5 Mrd. EUR veranschlagt. Darüber hinaus werden die Verwaltungskosten für den Privatsektor im Zeitraum 2021-2050 und in Gegenwartswerten auf 8,6 Mio. EUR gegenüber dem Basisszenario geschätzt, und jene für die Behörden auf 25,4 Mio. EUR. Andere Auswirkungen im Zusammenhang mit Lärmemissionen und einem möglichen Verlust der biologischen Vielfalt waren schwer zu quantifizieren, weil Lärmbelästigungen in starkem Maße von der lokalen (Verkehrs-)Situation abhängen, und die biologische Vielfalt von der konkreten Lage und den Merkmalen der Infrastruktur.

Der Ausbau der Infrastruktur für kombinierten Schienenverkehr sowie von Terminals ist ein wichtiges Element, um sicherzustellen, dass intermodaler Verkehr vorwiegend auf Eisenbahnstrecken, Binnenwasserstraßen oder Kurzstreckenseeverkehrsrouten erfolgt und dass jeder Vorlauf und/oder Nachlauf auf der Straße möglichst kurz ist. Dieser Ausbau der Infrastruktur wird Möglichkeiten für KMU eröffnen, obgleich es in einigen Segmenten auch große Akteure gibt. Als Interessenträger am stärksten betroffen sind die Eisenbahnunternehmen im Güterverkehrsmarkt, die Betreiber von Schienengüterterminals, Speditionen und Unternehmen in Passagierterminals. Im Straßensektor wird die Verbesserung der Rastplätze und Parksituation für den LKW-Verkehr auf regionalen und Fernstrecken den zahlreichen kleinen, von Kraftfahrern geführten und derzeit zu den kleinsten Unternehmen im Verkehrssektor gehörenden Speditionen zugutekommen, weil diese von einem dichten und hochwertigen Parkplatznetz abhängig sind.

PO3 fügt dem Kohäsionsziel von TEN-V eine wichtige Dimension hinzu, indem auf dem gesamten EU-Gebiet städtische Knoten festgelegt und die für die regionale Anbindung so wichtigen Passagier-/Güterterminals integriert werden. Außerdem ist PO3 am besten geeignet,

Anreize für eine größere Resilienz und Anpassung der TEN-V-Infrastruktur an den Klimawandel zu schaffen. Schließlich trägt PO3 erheblich zur Sicherstellung der Kohärenz mit anderen Maßnahmen bei, indem die Gestaltung des TEN-V-Netzes überarbeitet wird (z. B. durch die Schaffung europäischer Verkehrskorridore, die die zwei bestehenden Arten von Korridoren – Kernnetzkorridore und Schienengüterverkehrskorridore – ersetzen).

- **Effizienz der Rechtsetzung und Vereinfachung**

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

Sie verbessert das Funktionieren der TEN-V-Politik, indem sie die Wirksamkeit des Rechtsrahmens insgesamt erhöht. Darüber hinaus dient sie der Klarstellung bestimmter Anforderungen und Konzepte. So wurde etwa das Konzept der Meeresautobahnen, wie es derzeit in der Verordnung festgelegt ist, von zahlreichen Sachverständigen und Projektträgern als übermäßig komplex anerkannt. In der Bewertung der TEN-V-Verordnung wird bestätigt, dass dieses vereinfacht und in ein übergreifendes und integriertes Konzept des TEN-V, welches Häfen, Schifffahrt und alle sonstigen Elemente der maritimen Infrastruktur umfasst, ganz im Sinne des gesamten „europäischen Seeverkehrsraums“ integriert werden könnte. Ein weiteres Beispiel ist die Anpassung der Schienengüterverkehrskorridore an die Kernnetzkorridore, wodurch eine Optimierung der Instrumente ermöglicht und unnötige Parallelstrukturen vermieden werden, etwa bei der in der Verordnung über Schienengüterverkehrskorridore festgelegten Anforderung, Investitionspläne zu erstellen, die schlichtweg entfernt werden sollte, da sich solche Investitionspläne mit den Arbeitsplänen überschneiden, welche regelmäßig von den Europäischen TEN-V-Koordinatoren erstellt werden.

Es wurden zwei weitere Vereinfachungen ermittelt, die zu möglichen Kosteneinsparungen führen werden:

- automatisierte Dateneingabe in das TENtec-System, das einen Austausch direkt aus der Datenquelle (Mitgliedstaaten, Infrastrukturbetreiber) ermöglicht;
- Ersetzung der halbjährlichen Arbeitspläne der Europäischen Koordinatoren und der halbjährlichen Fortschrittsberichte über die Umsetzung des TEN-V durch die Mitgliedstaaten mit einem Arbeitsplan, der alle vier Jahre die Prioritäten für den entsprechenden Korridorausbau enthält, durch einen kurzen jährlichen Sachstandsbericht über den Stand der Umsetzung der Korridore, der Meeresautobahnen (im künftigen europäischen Seeverkehrsraum) und des ERTMS.

Zwar werden durch den Vorschlag die Durchführungskosten insgesamt für Behörden erhöht, er führt jedoch zu Verbesserungen, insbesondere zu wirtschaftlichen Gewinnen und Beschäftigungszuwachs, und ermöglicht nachhaltigere Verkehrsformen, die den Anstieg der Regulierungskosten mehr als wettmachen.

- **Grundrechte**

Durch die Festlegung einschlägiger Infrastrukturanforderungen wird der Vorschlag die Zugänglichkeit für alle Benutzer erhöhen und somit die Zugänglichkeit für Personen mit Behinderungen und eingeschränkter Mobilität verbessern und zur Gleichstellung der Geschlechter beitragen.

4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Die Verwaltungskosten gegenüber dem Basisszenario wurden in der Folgenabschätzung als moderat eingeschätzt, insbesondere gemessen an den ehrgeizigen Überarbeitungsplänen im Rahmen der bevorzugten politischen Option. Schätzungen zufolge und in Gegenwartswerten werden sich die Verwaltungskosten für Behörden im Zeitraum 2021-2050 auf 25,4 Mio. EUR belaufen (d. h. 15,8 Mio. EUR für die Europäische Kommission[9] und 9,6 Mio. EUR für die Behörden der Mitgliedstaaten). Darüber hinaus stammen die Investitionen Schätzungen zufolge größtenteils aus öffentlichen Fördermitteln (nationale öffentliche Mittel, EU-Mittel) und würden sich im Zeitraum 2021-2050 und in Gegenwartswerten auf 244,2 Mrd. EUR gegenüber dem Basisszenario belaufen.

5. WEITERE ANGABEN

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

Die Kommission wird die Fortschritte, Auswirkungen und Ergebnisse dieser Initiative mit einer Reihe von auf der TEN-V-Governance beruhenden Instrumenten, wie den in ihrer Funktion gestärkten Europäischen Koordinatoren und deren Arbeitsplänen, verfolgen. Die Überwachung wird in der überarbeiteten Verordnung intensiviert.

Die Europäischen Koordinatoren haben hier viel Unterstützung geleistet, da sie als Botschafter der TEN-V-Politik und Vermittler für alle relevanten Interessenträger sogenannte Korridorforen einberufen haben. Diese Arbeit wird durch eine gestärkte Rolle der Europäischen Koordinatoren weiter vorangebracht. Zusätzlich wird jeder europäische Verkehrskorridor, ebenso wie die zwei horizontalen Prioritäten, durch gesonderte Studien unterstützt werden, in denen die hinsichtlich der Einhaltung von Standards, Fristen und Prioritätensetzung erzielten Fortschritte überwacht werden. Dies spiegelt sich beispielsweise in einer sehr genauen Überwachung aller im TEN-V geplanten oder laufenden Projekte wider (sogenannte „Projektpipeline"-Analyse und halbjährliche „Projektdurchführungsberichte"). Dabei werden Projekte anhand ihrer finanziellen Ausgereiftheit sowie ihres Status in Bezug auf Genehmigung und Beschaffung beurteilt, sodass Probleme etwa in Bezug auf Verspätungen von der Kommission und/oder den Europäischen Koordinatoren einfach erkannt und Maßnahmen geplant werden können. Die neue Verordnung sieht außerdem die Möglichkeit vor, mehr als früher auf Durchführungsrechtsakten aufzubauen. Diese werden nicht nur die Prioritätensetzung auf nationaler Ebene fördern, sondern auch die Überwachung der im TEN-V erzielten Fortschritte anhand von in diesen Durchführungsrechtsakten festgelegten und vereinbarten Etappenzielen erleichtern. Damit sind sie auch eine sehr solide Grundlage für die Überwachung dieser Projekte, da regelmäßige Fortschritte anhand von Etappenzielen überprüft und im Fall von Verspätungen geeignete Maßnahmen getroffen werden können. Mit der Annahme dieser Durchführungsrechtsakte stimmen die betreffenden Mitgliedstaaten auch einer regelmäßigen Berichterstattung über die erzielten Fortschritte zu. Was die Überwachung betrifft, so werden die Fortschritte des TEN-V in Bezug auf die technische Fertigstellung der TEN-V-Infrastruktur mit den festgelegten TEN-V-Standards und anhand der gesetzten Fristen 2030, 2040 und 2050 überwacht. Die Standards und Anforderungen bilden damit die wesentlichen Leistungsindikatoren, anhand derer der Erfolg

[9] Diese Kosten sind eine Schätzung, die im Rahmen der Folgenabschätzung basierend auf früheren Kosten und Erfahrungswerten vorgenommen wurde. Sie sind nicht als zusätzliche Kosten für die Kommission zu verstehen. Alle Mittel im Zusammenhang mit TEN-V werden vollständig aus dem Haushalt der Fazilität „Connecting Europe" (Verordnung (EU) 2021/1153) finanziert.

von TEN-V überwacht wird (z. B. Prozentsatz der Länge von Schienengüterverkehrsabschnitten, die elektrifiziert und für eine Achslast von 22,5 t und eine Zuglänge von 740 m ausgelegt sind; Zahl der Seehäfen mit Schienenverkehrsanschluss usw.). Parallel dazu gibt es eine ständige Überwachung durch die sogenannte TENtec-Datenbank, ein leistungsstarkes Informationssystem, das künftig einen raschen automatischen Datenaustausch direkt aus der Datenquelle (Mitgliedstaaten, Infrastrukturbetreiber) ermöglichen wird.

- **Ausführliche Erläuterung einzelner Bestimmungen des Vorschlags**

Die Struktur der überarbeiteten Verordnung wird von der Struktur der derzeitigen Verordnung abweichen. Sie wird nicht mehr nach Netz-Ebene (Kernnetz und Gesamtnetz), sondern nach Verkehrsträger organisiert sein, was ein besseres Verständnis der verschiedenen Anforderungen ermöglichen wird. Sie wird besondere Anforderungen und Karten für die europäischen Verkehrskorridore und die neue Zwischenfrist bis 2040 enthalten. In den ersten Kapiteln der Verordnung werden die Gesamtziele von TEN-V und der schrittweise Ansatz für die Fertigstellung des Netzes erläutert. Sie wird aus folgenden Hauptkapiteln bestehen:

Erwägungsgründe

Die Erwägungsgründe werden sich insbesondere auf den Beitrag des TEN-V zum europäischen Grünen Deal und zu den Zielen der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität konzentrieren. Ferner werden darin ausführlich die Verbindungen des überarbeiteten TEN-V zu anderen verkehrspolitischen Strategien bei den verschiedenen Verkehrsträgern und zu Politikbereichen außerhalb des Verkehrssektors aufgezeigt, etwa zu Umwelt- und Klimapolitik, Sozialpolitik, Kohäsionspolitik, Außenpolitik usw. Außerdem werden in den Erwägungsgründen Aspekte der Infrastrukturplanung auf nationaler und EU-Ebene sowie der Förderung und Finanzierung beleuchtet.

Kapitel I: Allgemeine Grundsätze

Kapitel 1 enthält die allgemeinen Grundsätze der TEN-V-Verordnung. In diesem Kapitel werden der Gegenstand und Anwendungsbereich der Verordnung festgelegt. Es enthält die Begriffsbestimmungen für die verschiedenen Elemente der Verordnung und die im gesamten Text verwendete Terminologie. Außerdem wird darin beschrieben, welche Ziele die Verordnung verfolgt (Kohäsion, Nachhaltigkeit, Effizienz und Vorteile für die Nutzer) und wie diese erreicht werden sollen. Dieses Kapitel enthält auch die Vorschrift, dass Planung, Aufbau und Betrieb des transeuropäischen Verkehrsnetzes auf ressourcenschonende Weise und unter Einhaltung der geltenden Umweltschutzvorschriften der EU und der Mitgliedstaaten erfolgen müssen. In den folgenden Artikeln wird die geografische Dimension des Netzaufbaus und der europäischen Verkehrskorridore beschrieben. Und schließlich werden in Kapitel 1 die Grundsätze der Vorhaben von gemeinsamem Interesse und der Zusammenarbeit mit Drittländern beschrieben.

Kapitel II: Allgemeine Bestimmungen

Kapitel 2 enthält die allgemeinen Bestimmungen der Verordnung mit Angaben zum Kernnetz, erweiterten Kernnetz und Gesamtnetz sowie zu den europäischen Verkehrskorridoren. Außerdem wird in diesem Kapitel die Priorisierung von Maßnahmen in den verschiedenen Netzen festgelegt.

Kapitel III: Besondere Bestimmungen

Kapitel 3 enthält die besonderen Bestimmungen zu den Vorgaben für jeden in der Verordnung genannten Verkehrsträger im Hinblick auf

- die Definition der Infrastrukturkomponenten,
- die Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur für das Gesamtnetz,
- die Anforderungen für das Kernnetz und erweiterte Kernnetz,
- die zusätzlichen Prioritäten.

Darüber hinaus enthält dieses Kapitel die Bestimmungen zu den Anforderungen der Überarbeitung, die für multimodale Güterterminals und städtische Knoten gelten.

Kapitel IV: Vorschriften für einen intelligenten und resilienten Verkehr

Kapitel 4 enthält zusätzliche Bestimmungen zu den Anforderungen der Verordnung im Hinblick auf IKT-Systeme für den Verkehr, nachhaltige Dienste, neue Technologien und Innovation, sichere Infrastrukturen, Resilienz, Investitionen durch Drittländer, Instandhaltung und Projektlebenszyklus sowie die Zugänglichkeit für alle Benutzer.

Kapitel V: Umsetzung des Instruments der europäischen Verkehrskorridore und horizontalen Prioritäten

Kapitel 5 betrifft die Umsetzung der europäischen Verkehrskorridore und der horizontalen Prioritäten (Europäisches Eisenbahnverkehrsleitsystem und Europäischer Seeverkehrsraum). Es enthält eine Beschreibung des Instruments der europäischen Verkehrskorridore und der horizontalen Prioritäten sowie Bestimmungen dazu, wie diese koordiniert und geregelt werden sollen. Außerdem enthält das Kapitel Bestimmungen zu den Umsetzungsinstrumenten wie etwa den Arbeitsplänen der Koordinatoren und den Durchführungsrechtsakten.

Kapitel VI: Gemeinsame Bestimmungen

Kapitel 6 enthält die gemeinsamen Bestimmungen der Verordnung in Bezug auf Berichterstattungs- und Überwachungspflichten, die Verfahren für die Modernisierung des Netzes und die Grundsätze für die Einbindung öffentlicher und privater Beteiligter. Es enthält Bestimmungen zur Anpassung der einzelstaatlichen Pläne an die Verkehrspolitik der EU. Außerdem enthält es Bestimmungen in Bezug auf die Ausübung der Befugnisübertragung, das Ausschussverfahren, die Überprüfung der Verordnung, die Verfahren hinsichtlich Verzögerungen bei der Umsetzung des Netzes und die Möglichkeit von Ausnahmen. Abschließend werden in Kapitel 6 die Auswirkungen der Verordnung auf andere Gesetzgebungsakte umrissen, um festzustellen, ob diese geändert werden müssen.

Anhänge:

Die Anhänge der Verordnung enthalten ausführliche Karten des Kernnetzes, des erweiterten Kernnetzes und des Gesamtnetzes, Listen der unter diese Verordnung fallenden Verkehrsknoten und städtischen Knoten sowie die Festlegung der Streckenführung und Karten der europäischen Verkehrskorridore. Außerdem enthalten sie indikative Karten für die Nachbarländer sowie Spezifikationen für die Anforderungen bezüglich der Entwicklung von Plänen für nachhaltige städtische Mobilität. Auch ein Artikel zur Änderung der Verordnung (EU) 2021/1153 und eine Tabelle der Entsprechungen zwischen Verordnung (EU) 1315/2013 und dieser Verordnung sind enthalten.

2021/0420 (COD)

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

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

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 172,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses[1],

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen[2],

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) In ihrer Mitteilung „Der europäische Grüne Deal“[3] vom Dezember 2019 gibt die Kommission das Ziel für die Union vor, bis 2050 Klimaneutralität zu erreichen und die Nettotreibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 55 % gegenüber dem Stand von 1990 zu senken. Diese Zielvorgaben werden in der Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates[4] konkret festgelegt.

(2) Verkehrsbedingte Emissionen machen rund 25 % der gesamten Treibhausgasemissionen der Union aus, und diese Emissionen haben in den letzten Jahren zugenommen. Im europäischen Grünen Deal wird daher gefordert, die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen um 90 % zu verringern, damit die EU als Wirtschaftsraum bis 2050 klimaneutral ist, und zugleich auf das Null-Schadstoff-Ziel[5] hinzuarbeiten.

---

1 ABl. C […].

2 ABl. C […].

3 Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Europäischen Rat, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Der europäische Grüne Deal, COM(2019) 640 final.

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

5 Mitteilung der Kommission – Auf dem Weg zu einem gesunden Planeten für alle – EU-Aktionsplan: „Schadstofffreiheit von Luft, Wasser und Boden“ vom 12. Mai 2021, COM(2021) 400 final.

(3) In der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität[6] werden Etappenziele aufgestellt, die den Pfad des europäischen Verkehrssystems zu einer nachhaltigen, intelligenten und resilienten Mobilität darstellen. Die Ziele der Strategie bestehen darin, den Marktanteil des Schienengüterverkehrs bis 2030 um 50 % zu steigern und sich bis 2050 zu verdoppeln, den Marktanteil des Binnenschiffsverkehrs und des Kurzstreckenseeverkehrs bis 2030 um 25 % und bis 2050 um 50 % zu erhöhen, den Hochgeschwindigkeitsbahnverkehr bis 2030 zu verdoppeln und bis 2050 zu verdreifachen, bis 2030 einen Anteil von mindestens 30 Millionen emissionsfreien Pkw und 80 000 emissionsfreien Lkw auf den Straßen der Union zu erreichen, bis 2050 Emissionsfreiheit bei fast allen Pkw, Lieferwagen, Bussen und neuen Lkw zu erzielen, beim Linienverkehr unter 500 km in der EU bis 2030 CO_2-Neutralität zu realisieren und bis 2030 eine Anzahl von mindestens 100 klimaneutralen Städte in Europa zu erreichen.

(4) Mit der Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes wird eine Infrastrukturbasis geschaffen, die die grundlegenden Voraussetzungen dafür bildet, dass alle Verkehrsträger nachhaltiger, erschwinglicher und inklusiver gemacht, nachhaltige Alternativen in einem multimodalen Verkehrssystem allgemein zur Verfügung gestellt und die richtigen Anreize als Motor für den Wandel gesetzt werden können, insbesondere indem ein gerechter Übergang im Einklang mit den Zielen gewährleistet wird, die in der Empfehlung (EU) […] des Rates vom […] zur Sicherstellung eines gerechten Übergangs zur Klimaneutralität dargelegt werden.

(5) Planung, Aufbau und Betrieb des transeuropäischen Verkehrsnetzes sollten nachhaltige Verkehrsformen ermöglichen, verbesserte multimodale und interoperable Verkehrslösungen bereitstellen und für eine verstärkt intermodale Integration der gesamten Logistikkette sorgen und als Beitrag für einen reibungslos funktionierenden Binnenmarkt die für nahtlose Personen- und Güterverkehrsströme in der gesamten Union notwendigen Verkehrsachsen schaffen. Darüber hinaus sollte das Netz auf die Stärkung des wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalts abzielen, indem es die Erreichbarkeit und Anbindung aller Regionen in der Union sicherstellt, einschließlich einer besseren Anbindung der Regionen in äußerster Randlage und anderer abgelegener Regionen – Inselregionen, Randgebiete und Bergregionen – sowie der dünn besiedelten Gebiete. Der Aufbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes sollte durch die ressourcenschonende und nachhaltige Verknüpfung und Interoperabilität der nationalen Verkehrsnetze zudem die nahtlose, sichere und nachhaltige Mobilität von Gütern und Personen in all ihrer Vielfalt ermöglichen und zu weiterem Wirtschaftswachstum sowie zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit in globalem Maßstab beitragen.

(6) Die Zunahme des Verkehrsaufkommens führt vermehrt zu Überlastungen im internationalen Verkehr. Zur Gewährleistung der internationalen Mobilität von Personen und Gütern ist es daher notwendig, auch unter Berücksichtigung der laufenden Verhandlungen mit den Bewerberländern und potenziellen Bewerberländern, die Kapazität des transeuropäischen Verkehrsnetzes und die Ausschöpfung dieser Kapazität zu optimieren und wo nötig zu erweitern, indem etwaige Infrastrukturengpässe beseitigt und Lücken in den Infrastrukturverbindungen

[6] Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität: Den Verkehr in Europa auf Zukunftskurs bringen, COM(2020) 789 final.

in und zwischen den Mitgliedstaaten sowie gegebenenfalls zu den Nachbarstaaten geschlossen werden..

(7) Das transeuropäische Verkehrsnetz besteht zu einem großen Teil aus vorhandenen Infrastrukturen. Damit die Ziele der neuen Politik für das transeuropäische Verkehrsnetz vollständig umgesetzt werden können, sollten einheitliche Infrastrukturanforderungen festgelegt werden.

(8) Das transeuropäische Verkehrsnetz sollte durch die Schaffung neuer Verkehrsinfrastrukturen, durch die Instandhaltung und Modernisierung vorhandener Verkehrsinfrastrukturen und durch Maßnahmen zur Förderung ihrer ressourcenschonenden Nutzung ausgebaut und erhalten werden.

(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, Fahrradinfrastrukturen für Radwege, auch das Radroutennetz EuroVelo, integriert oder durch die Einbeziehung neuer Technologien, wie in Brücken eingebaute Sensoren, Synergien mit Sicherheitsaspekten ausgeschöpft werden.

(10) Im Hinblick auf die Schaffung hochwertiger 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 Naturgefahren oder vom Menschen verursachter Katastrophen auf die Infrastruktur und die Zugänglichkeit für alle Benutzer insbesondere in Regionen, die besonders stark von den negativen Auswirkungen des Klimawandels betroffen sind, berücksichtigt werden.

(11) Bei der Planung, Vergabe und Durchführung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse sollten die Mitgliedstaaten und sonstigen Projektträger die Richtlinie (EU) 2021/1187 des Europäischen Parlaments und des Rates[7] gebührend berücksichtigen.

(12) Bei der Infrastrukturplanung sollten die Mitgliedstaaten und anderen Projektträger die Risikobewertungen und Anpassungsmaßnahmen zur Verbesserung der Resilienz etwa gegenüber Klimaveränderungen, Naturgefahren oder vom Menschen verursachten Katastrophen gebührend berücksichtigen. Indem weitere Anreize für die Entwicklung nachhaltiger Verkehrsformen bereitgestellt und hohe Standards für eine umweltfreundliche Verkehrsinfrastruktur umgesetzt werden, wird die Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes den Grundsatz der „Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen“ unterstützen.

(13) Angesichts der Entwicklung des Infrastrukturbedarfs der Union und der Dekarbonisierungsziele sowie der Schlussfolgerungen des Europäischen Rats vom Juli 2020, denen zufolge die Ausgaben der Union mit den Zielen des Übereinkommens von Paris und dem Grundsatz der „Vermeidung erheblicher

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

Beeinträchtigungen“ im Sinne von Artikel 17 der Taxonomie-Verordnung[8] im Einklang stehen sollten, sollten Vorhaben von gemeinsamem Interesse im Hinblick darauf geprüft werden, dass die TEN-V-Politik mit den verkehrs-, umwelt- und klimapolitischen Zielen der Union übereinstimmt. Die Mitgliedstaaten und sonstigen Projektträger sollten zu Plänen und Projekten Umweltverträglichkeitsprüfungen durchführen und diese dabei – gestützt auf die neuesten verfügbaren Leitlinien und bewährten Verfahren – auch auf die „Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen“ hin überprüfen. In Fällen, in denen die Durchführung eines Vorhabens von gemeinsamem Interesse mit einer erheblichen Beeinträchtigung eines Umwelt- oder Klimaziels einhergeht, sollten vernünftige Alternativen in Erwägung gezogen werden.

(14) Infrastrukturprojekte nach der TEN-V-Verordnung sollten den potenziellen nachteiligen Auswirkungen des Klimawandels standhalten, was durch eine Bewertung der Klimaanfälligkeit und der Klimarisiken sowie durch entsprechende Anpassungsmaßnahmen sichergestellt wird. Projekte, für die eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt werden muss, sollten einem Verfahren zur Sicherung der Klimaverträglichkeit unterzogen werden, wobei in die Kosten-Nutzen-Analyse die Kosten der Treibhausgasemissionen und die positiven Auswirkungen von Klimaschutzmaßnahmen einbezogen werden. Die Sicherung der Klimaverträglichkeit sollte basierend auf den neuesten bewährten Verfahren und verfügbaren Leitlinien vorgenommen werden.[9] Dies trägt dazu bei, dass bei Investitions- und Planungsentscheidungen im Rahmen des Unionshaushalts Risiken im Zusammenhang mit dem Klimawandel sowie Bewertungen der Klimaanfälligkeit und der Anpassung an den Klimawandel Rechnung getragen wird.

(15) Die Mitgliedstaaten und sonstigen Projektträger sollten zu Plänen und Vorhaben Umweltverträglichkeitsprüfungen gemäß den einschlägigen Rechtsvorschriften durchführen, um negative Auswirkungen auf die Umwelt – beispielsweise Landschaftszerstückelung, Bodenversiegelung, Luft- und Wasserverschmutzung sowie Lärm – zu verhindern oder, wenn dies nicht möglich ist, zu mindern oder auszugleichen, und um die biologische Vielfalt wirksam zu schützen.

(16) Die Interessen der regionalen und lokalen Behörden sowie der von einem Vorhaben von gemeinsamem Interesse betroffenen Öffentlichkeit sollten in der Planungs- und Bauphase eines Vorhabens angemessen berücksichtigt werden.

(17) Die Definition des transeuropäischen Verkehrsnetzes sollte auf einer gemeinsamen und transparenten Methodik beruhen und die höchste Stufe der Infrastrukturplanung innerhalb der Union darstellen. Es sollte multimodal angelegt sein, d. h. es sollte alle Verkehrsträger und deren Verbindungen sowie die einschlägigen Systeme für Verkehrs- und Reiseinformationsmanagement einbeziehen.

(18) Der Aufbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes sollte in drei Schritten mit dem übergeordneten Ziel erfolgen, ein multimodales und interoperables europaweites Netz mit hohen Qualitätsstandards zu verwirklichen und dabei die übergeordneten Ziele der Union in Bezug auf Klimaneutralität und Umweltschutz zu wahren: Fertigstellung des

---

[8] Verordnung (EU) 2020/852 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Juni 2020 über die Einrichtung eines Rahmens zur Erleichterung nachhaltiger Investitionen und zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/2088 (Text von Bedeutung für den EWR) (ABl. L 198 vom 22.6.2020, S. 13).

[9] Bekanntmachung der Kommission — Technische Leitlinien für die Sicherung der Klimaverträglichkeit von Infrastrukturen im Zeitraum 2021-2027 (ABl. C 373 vom 16.9.2021, S. 1).

Kernnetzes bis 2030, eines erweiterten Kernnetzes bis 2040 und des Gesamtnetzes bis 2050.

(19) Neben den Fristen bis 2030 und 2050, die bereits auf der Grundlage der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates[10] eingeführt wurden, sollte für das erweitertes Kernnetz, das Teil der europäischen Verkehrskorridore ist, die Zwischenfrist 2040 hinzugefügt werden, nach deren Ablauf das Netz dieser Verordnung entsprechen muss. Die gleiche Zwischenfrist sollte auch für zusätzlich zu den Anforderungen in der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 eingeführten neuen Standards im Kernnetz gelten, damit die notwendigen Investitionen zu gegebener Zeit getätigt werden können.

(20) Das Gesamtnetz sollte als ein europaweites Verkehrsnetz die Erreichbarkeit und Anbindung aller Regionen in der Union sicherstellen, auch der Regionen in äußerster Randlage und anderer abgelegener Regionen – Inselregionen, Randgebiete und Bergregionen – sowie der dünn besiedelten Gebiete, und den sozialen, wirtschaftlichen und territorialen Zusammenhalt zwischen ihnen stärken. Die Anforderungen an die Infrastruktur des Gesamtnetzes sollten so festgelegt werden, dass sie den Aufbau eines hochwertigen Netzes in der gesamten Union fördern.

(21) Das Gesamtnetz sollte mit einer ausreichenden Infrastruktur für alternative Kraftstoffe ausgestattet werden, damit sichergestellt ist, dass es den Übergang zur emissionsfreien Mobilität im Einklang mit den in der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität festgelegten Etappenzielen wirksam unterstützt.

(22) Zusätzlich zum Kernnetz sollte ein erweitertes Kernnetz auf der Grundlage vorrangiger Abschnitte des Gesamtnetzes definiert werden, die Teil der europäischen Verkehrskorridore sind.

(23) Das Kernnetz wurde auf Basis einer objektiven Planungsmethodik festgelegt. Anhand dieser Methodik wurden die wichtigsten städtischen Knoten, Häfen, Flughäfen sowie Grenzübergangsstellen ermittelt. Diese Knoten müssen, soweit möglich, bis 2030 mit multimodalen Verbindungen verknüpft werden, sofern dies wirtschaftlich tragfähig und durchführbar ist. Die Methodik hat die Vernetzung aller Mitgliedstaaten und die Einbeziehung der wichtigsten Inseln in das Kernnetz gewährleistet.

(24) Das Kernnetz mit Frist bis 2030 und das erweiterte Kernnetz mit Frist bis 2040 sollten die Grundlage für das nachhaltige multimodale Verkehrsnetz bilden und entsprechend den Verkehrserfordernissen die strategisch wichtigsten Knotenpunkte und Verbindungen des transeuropäischen Verkehrsnetzes darstellen. Sie sollten den Ausbau des Gesamtnetzes insgesamt vorantreiben und die Voraussetzung dafür schaffen, dass sich die Maßnahmen der Union auf jene Komponenten des transeuropäischen Verkehrsnetzes konzentrieren können, mit denen der größte europäische Mehrwert erzielt werden kann, nämlich insbesondere auf grenzüberschreitende Abschnitte, fehlende Verbindungen, multimodale Anschlusspunkte und große Engpässe.

(25) Bestimmte bereits bestehende Standards des Kernnetzes sollten auf das erweiterte Kernnetz und das Gesamtnetz ausgeweitet werden, damit die Netzvorteile voll ausgeschöpft werden können, die Interoperabilität zwischen Netzarten verbessert wird

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

und die Aktivität durch nachhaltigere Verkehrsformen, einschließlich einer verstärkten Digitalisierung und anderer technologischer Lösungen, erhöht werden kann.

(26) Ausnahmen von den für das Kernnetz, das erweiterte Kernnetz und das Gesamtnetz geltenden Infrastrukturanforderungen sollten nur in hinreichend begründeten Fällen und unter bestimmten Bedingungen möglich sein. Dazu sollten Fälle zählen, in denen sich Investitionen nicht rechtfertigen lassen oder in denen es besondere geografische oder signifikante physische Sachzwänge gibt, etwa bei Regionen in äußerster Randlage und anderen abgelegenen Regionen – Inselregionen, Randgebieten und Bergregionen – sowie bei dünn besiedelten Gebieten, oder auch Fälle von isolierten oder teilweise isolierten Netzen.

(27) Das durch das Kernnetz, das erweiterte Kernnetz und das Gesamtnetz gebildete landseitige Infrastrukturnetz sollte die maritime Dimension des transeuropäischen Verkehrsnetzes einbinden. Zu diesem Zweck sollte ein wirklich nachhaltiger, intelligenter, nahtloser und resilienter europäischer Seeverkehrsraum geschaffen werden. Er sollte alle Komponenten der Seeverkehrsinfrastruktur des transeuropäischen Verkehrsnetzes umfassen.

(28) Der europäische Seeverkehrsraum sollte in enger Zusammenarbeit mit den europäischen makroregionalen Strategien und den Strategien für die Meeresbecken umgesetzt werden, die einen geeigneten Rahmen für die europäische territoriale Zusammenarbeit sowohl auf transnationaler Ebene der Union als auch auf grenzüberschreitender Ebene mit Drittländern bieten.

(29) Die auf der Grundlage der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates[11] eingerichteten Schienengüterverkehrskorridore und die in der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 festgelegten Kernnetzkorridore sind sich gegenseitig ergänzende politische Instrumente, die eng miteinander verbundene Ziele verfolgen, insbesondere die Förderung nachhaltiger, effizienter und sicherer Verkehrsdienstleistungen. Obwohl sich die Zusammenarbeit in vielen Bereichen bewährt hat, hat sich gezeigt, dass es in einigen Fällen zu Überschneidungen von Aktivitäten kam und ein besserer Informationsaustausch notwendig ist. Zudem sind die Schienengüterverkehrskorridore und die Kernnetzkorridore geografisch nicht vollständig aufeinander abgestimmt, was die Möglichkeit der Koordinierung einschränkt, z. B. in Fragen der Entwicklung der Infrastrukturanforderungen des transeuropäischen Verkehrsnetzes oder der Verbesserung der Qualität der Eisenbahnverkehrsdienste. Es besteht daher ein erhebliches ungenutztes Potenzial für eine Rationalisierung, eine Steigerung der Effizienz und größere Synergieeffekte.

(30) Wie in der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität dargelegt, ist eine Integration der Kernnetzkorridore und der Schienengüterverkehrskorridore in „europäische Verkehrskorridore“ erforderlich, um die Synergien zwischen der Infrastrukturplanung und dem Verkehrsbetrieb zu erhöhen. Die europäischen Verkehrskorridore sollten das Instrument für die Entwicklung nachhaltiger und multimodaler Güter- und Personenverkehrsströme in Europa und für die Entwicklung interoperabler, hochwertiger Infrastrukturen und Betriebsleistungen werden. Als solches Instrument sollten sie auch der Verwirklichung der Vision eines äußerst wettbewerbsfähigen Schienennetzes in der gesamten Union dienen.

---

[11] Verordnung (EU) Nr. 913/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. September 2010 zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr (ABl. L 276 vom 20.10.2010, S. 22).

(31) Die europäischen Verkehrskorridore sollten die wichtigsten Fernverkehrsströme abdecken und aus multimodalen europäischen Hauptverkehrsachsen bestehen, die auf Teilen des transeuropäischen Verkehrsnetzes beruhen, multimodal und offen für die Einbeziehung aller unter diese Verordnung fallenden Verkehrsträger sein, mindestens zwei Grenzen überschreiten und mindestens drei Verkehrsträger umfassen.

(32) Im Hinblick auf einen koordinierten und termingerechten Aufbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes als Voraussetzung für die Erzielung größtmöglicher Netzvorteile sollten die betreffenden Mitgliedstaaten dafür sorgen, dass geeignete Maßnahmen ergriffen werden, um die Vorhaben von gemeinsamem Interesse des Kernnetzes, des erweiterten Kernnetzes und des Gesamtnetzes bis zu den angegebenen Terminen 2030, 2040 bzw. 2050 abzuschließen. Daher sollten die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass die nationalen Verkehrs- und Investitionspläne mit den in dieser Verordnung und in den Arbeitsplänen der Europäischen Koordinatoren festgelegten Prioritäten in Einklang stehen.

(33) Es ist notwendig, Vorhaben von gemeinsamem Interesse festzulegen, die zur Fertigstellung des transeuropäischen Verkehrsnetzes sowie zur Erreichung der in dieser Verordnung vorgegebenen Ziele beitragen sowie den darin vorgegebenen Prioritäten entsprechen. Ihre Umsetzung sollte davon abhängen, wie planerisch ausgereift sie sind, ob sie die Verfahren nach Unionsrecht und nationalem Recht einhalten und inwieweit Finanzmittel verfügbar sind, ohne dass damit der finanziellen Beteiligung eines Mitgliedstaats oder der Union vorgegriffen wird.

(34) Vorhaben von gemeinsamem Interesse zum Ausbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes im Einklang mit den in dieser Verordnung festgelegten Anforderungen haben einen europäischen Mehrwert, da sie zu einem hochwertigen, interoperablen und multimodalen europäischen Netz beitragen und die Nachhaltigkeit erhöhen, den Zusammenhalt stärken, die Effizienz steigern oder mehr Vorteile für die Nutzer bringen. Der europäische Mehrwert ist höher, wenn er zusätzlich zu dem potenziellen Mehrwert für den jeweiligen Mitgliedstaat allein zu erheblichen Verbesserungen der Verkehrsverbindungen oder Verkehrsströme zwischen Mitgliedstaaten oder zwischen einem Mitgliedstaat und einem Drittland führt. Die Union sollte solche Vorhaben von gemeinsamem Interesse vorrangig fördern, um deren Durchführung sicherzustellen.

(35) Die Mitgliedstaaten und sonstige Projektträger sollten sicherstellen, dass die Prüfung der Vorhaben von gemeinsamem Interesse effizient und ohne unnötige Verzögerungen durchgeführt wird.

(36) Vorhaben von gemeinsamem Interesse, bei denen eine Unionsfinanzierung angestrebt wird, sollten einer auf einer anerkannten Methodik beruhenden sozioökonomischen Kosten-Nutzen-Analyse unterzogen werden, die die einschlägigen sozialen, wirtschaftlichen, klimabezogenen und ökologischen Vorteile und Kosten sowie das Lebenszykluskonzept 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[12] durchgeführte Umweltverträglichkeitsprüfung gestützt werden.

[12] 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).

(37) Um zu den auf das Klima bezogenen Reduzierungszielen des europäischen Grünen Deals, nämlich eine Verringerung der Treibhausgasemissionen um 90 % bis 2050, beizutragen, sollten Maßnahmen zur Minderung der Treibhausgasauswirkungen von Vorhaben von gemeinsamem Interesse in der Form neuer, erweiterter oder ausgebauter Verkehrsinfrastrukturen analysiert werden.

(38) Die Zusammenarbeit mit Drittländern, einschließlich Nachbarländern, ist erforderlich, um zwischen der Union und diesen Ländern die Verbindung und die Interoperabilität der Infrastrukturnetze sicherzustellen. Daher sollte die Union gegebenenfalls Vorhaben von gemeinsamem Interesse mit diesen Ländern fördern, indem sie die Ziele und Anforderungen des transeuropäischen Verkehrsnetzes bewertet und sicherstellt, dass diese eingehalten werden, um die Interoperabilität des Unionsnetzes zu gewährleisten.

(39) Damit sich der Verkehrssektor in ein wirklich multimodales System nachhaltiger und intelligenter Mobilitätsdienste wandelt, sollte die Union ein hochwertiges Netz von Eisenbahnverkehrsdiensten aufbauen, dessen Streckengeschwindigkeit Mindestanforderungen genügt. Ein wettbewerbsfähiger Schienenpersonenverkehr hat ein hohes Potenzial für die Dekarbonisierung des Verkehrs. Es gilt, ein kohärentes und interoperables europäisches Hochgeschwindigkeitsnetz aufzubauen, das die Hauptstädte und Großstädte miteinander verbindet. Die Ergänzung bestehender Hochgeschwindigkeitsstrecken durch Personenverkehrsstrecken mit einer Streckengeschwindigkeit von mindestens 160 km/h dürfte im Gegenzug zu Netzeffekten, einem kohärenteren Netz und einer höheren Zahl von Bahnreisenden führen. Die Fertigstellung eines Hochleistungsnetzes wird auch die Entwicklung und Einführung neuer oder anderer Modelle der Kapazitätszuweisung erleichtern, z. B. Taktfahrpläne, die durch die Initiative zur Fahrplanneugestaltung („Timetable Redesign“, TTR) ermöglicht werden.

(40) Als Beitrag zur Wettbewerbsfähigkeit des kombinierten Verkehrs sollte ein nachhaltigeres, resilienteres und zuverlässigeres Schienennetz für den Güterverkehr in ganz Europa geschaffen werden. Die Infrastruktur für den kombinierten Schienenverkehr und die Terminals sollte ausgebaut werden, um sicherzustellen, dass der intermodale Verkehr in erster Linie auf der Schiene, auf Binnenwasserstraßen oder im Kurzstreckenseeverkehr abgewickelt wird und dass die Zu- und/oder Ablaufstrecken auf der Straße so kurz wie möglich sind.

(41) In Anbetracht der Tatsache, dass die Einführung des europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystems (ERTMS) in Europa an Fahrt gewinnt und mehrere Mitgliedstaaten bereits Pläne für die Einführung von ERTMS in ihrem gesamten nationalen Eisenbahnnetz bis 2040 verabschiedet haben, muss diesem Paradigmenwechsel Rechnung getragen und eine ehrgeizigere Frist für die Einführung von ERTMS im Gesamtnetz festgelegt werden.

(42) ERTMS sollte nicht nur im Kernnetz, im erweiterten Kernnetz und im Gesamtnetz, einschließlich der städtischen Knoten, sondern auch auf den Zugangsstrecken zu multimodalen Terminals durchgängig eingeführt werden. Dies wird den Betrieb ausschließlich mit ERTMS ermöglichen und die Wirtschaftlichkeit für die Eisenbahnunternehmen erhöhen.

(43) Da die Einführung eines funkgestützten ERTMS zudem zur Abschaffung nationaler Vorschriften, die den Betrieb beeinträchtigen, beiträgt, sollten die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass ab 2025 nur noch funkgestütztes ERTMS eingesetzt wird, sodass

das gesamte transeuropäische Verkehrsnetz bis 2050 mit funkgestütztem ERTMS ausgerüstet ist.

(44) Die Einführung von ERTMS sollte mit einer gesetzlichen Frist für die Außerbetriebnahme von streckenseitigen Klasse-B-Systemen verbunden werden, damit das ERTMS als einziges Signalgebungssystem in den Mitgliedstaaten etabliert werden kann. Die Außerbetriebnahme von streckenseitigen Klasse-B-Systemen wird für die Infrastrukturbetreiber mit erheblichen Einsparungen bei der Instandhaltung einhergehen, da die Einführung von ERTMS und die Vorhaltung zusätzlicher streckenseitiger Systeme über einen längeren Zeitraum sehr kostspielig und kompliziert ist. Die Abschaffung der Klasse-B-Systeme sollte koordiniert und mit einer ausreichenden Übergangsfrist bis 2040 erfolgen, damit die Eisenbahnunternehmen die Umstellung antizipieren und die am besten geeignete Migrationsstrategie wählen können. Da es sich bei ERTMS um ein System handelt, müssen sowohl die streckenseitigen als auch die fahrzeugseitigen Einrichtungen synchronisiert werden, zumal die Vorteile des Systems nur dann voll zum Tragen kommen, wenn sowohl die Züge als auch die streckenseitigen Einrichtungen ausgerüstet sind.

(45) Für die Binnenwasserstraßen in Europa ist eine heterogene Hydromorphologie kennzeichnend, die eine kohärente Leistung für alle Wasserstraßenabschnitte erschwert. Binnenwasserstraßen, insbesondere frei fließende Abschnitte, können durch Klima- und Witterungsbedingungen stark beeinträchtigt werden. Um einen zuverlässigen internationalen Verkehr unter Berücksichtigung der Hydromorphologie und der geltenden Umweltvorschriften zu gewährleisten, sollten die TEN-V-Anforderungen die spezifische Hydromorphologie jeder Wasserstraße (z. B. frei fließende oder regulierte Flüsse) sowie die Ziele der Umwelt- und Biodiversitätspolitik berücksichtigen. Ein solcher Ansatz sollte auf Ebene der Flusseinzugsgebiete in Betracht gezogen werden.

(46) Als Eingangs- und Ausgangspunkte für die Landinfrastruktur des transeuropäischen Verkehrsnetzes spielen die grenzüberschreitenden und multimodalen Seehäfen, die nicht nur als Verkehrsknoten, sondern auch als Tore für den Handel, als Industriecluster und als Energieumschlagplatz dienen, eine wichtige Rolle beispielsweise im Hinblick auf die Errichtung von Offshore-Windkraftanlagen.

(47) Der Kurzstreckenseeverkehr kann durch ein höheres Fracht- und Passagieraufkommen einen wesentlichen Beitrag zur Dekarbonisierung des Verkehrs leisten. Der europäische Seeverkehrsraum sollte durch die Schaffung oder Modernisierung von Kurzstreckenseeverkehrsrouten und durch den Ausbau von Seehäfen und deren Hinterlandanbindungen gefördert werden, damit eine effiziente und nachhaltige Integration mit anderen Verkehrsträgern gewährleistet ist.

(48) Auf den Straßenverkehr in der Union entfallen drei Viertel des gesamten inländischen Güterverkehrs (gemessen an den geleisteten Tonnenkilometern) und rund 90 % des gesamten inländischen Personenverkehrs (gemessen an der Gesamtzahl der Personenkilometer). Angesichts der Bedeutung des Straßenverkehrs und der Verpflichtung zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit im Einklang mit dem Meilenstein der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität muss die Straßeninfrastruktur unter dem Aspekt der Sicherheit verbessert werden.

(49) Das transeuropäische Verkehrsnetz sollte eine effiziente Multimodalität gewährleisten, damit für den Personen- und Güterverkehr bessere Wahlmöglichkeiten zwischen nachhaltigen Verkehrsträgern geboten und große Beförderungsmengen für den

Transport über große Entfernungen zusammengefasst werden können. Multimodale Terminals sollten bei der Erreichung dieses Ziels eine Schlüsselrolle spielen.

(50) Städtische Knoten spielen im transeuropäischen Verkehrsnetz eine wichtige Rolle als Ausgangs- oder Endpunkte („letzte Meile“) für den Personen- und Güterverkehr innerhalb des transeuropäischen Verkehrsnetzes wie auch als Übergangspunkte zwischen gleichen oder verschiedenen Verkehrsträgern. Es sollte sichergestellt werden, dass Kapazitätsengpässe und eine unzureichende Netzanbindung innerhalb der städtischen Knoten die Multimodalität im transeuropäischen Verkehrsnetz nicht länger behindern.

(51) Als wirksamen einheitlichen Rahmen für die Bewältigung der Herausforderungen im Bereich der urbanen Mobilität sollten die städtischen Knoten einen Plan für nachhaltige urbane Mobilität („Sustainable Urban Mobility Plan“, SUMP)[13] entwickeln, der einen langfristigen, allumfassenden und integrierten Plan für die Mobilität im Güter- und Personenverkehr für das gesamte funktionale Stadtgebiet bietet. Er sollte Ziele, Vorgaben und Indikatoren, die die aktuelle und künftige Leistung des urbanen Verkehrssystems zumindest in Bezug auf Treibhausgasemissionen, Staus, Unfälle und Verletzungen, den Anteil der Verkehrsträger und den Zugang zu Mobilitätsdienstleistungen darstellen, sowie Daten zur Luftverschmutzung und Lärmbelastung in Städten enthalten.

(52) Die Mitgliedstaaten sollten ein nationales SUMP-Unterstützungsprogramm einrichten, um die Einführung von SUMP zu fördern und die Koordination zwischen Regionen, Städten und Gemeinden zu verbessern. Das Programm sollte Regionen und Stadtgebiete bei der Ausarbeitung hochwertiger SUMP unterstützen und die Überwachung und Bewertung der Umsetzung der SUMP durch gesetzgeberische Maßnahmen, Leitlinien, Kapazitätsaufbau, Hilfe und möglicherweise finanzielle Unterstützung stärken.

(53) Die Mission „Klimaneutrale und intelligente Städte“, die unter dem Rahmenprogramm Horizont Europa festgelegt wurde, zielt darauf ab, dass 100 Städte in der Union bis 2030 klimaneutral werden sollen. Die an der Mission beteiligten Städte dienen als Versuchs- und Innovationszentren, denen andere Städte bis 2050 folgen sollen.

(54) Multimodale digitale Mobilitätsdienste tragen dazu bei, die Integration der verschiedenen Verkehrsträger zu verbessern, indem sie mehrere Verkehrsangebote zu einem einzigen zusammenfassen. Ihre Weiterentwicklung sollte dazu beitragen, das Verhalten in Richtung der nachhaltigsten Verkehrsträger, des öffentlichen Verkehrs und der aktiven Verkehrsträger wie Gehen und Radfahren zu lenken.

(55) Systeme der Informations- und Kommunikationstechnologie (IKT) für den Verkehr sind als Grundlage für die Optimierung von Verkehrs- und Beförderungsvorgängen und der Verkehrssicherheit sowie für die Verbesserung der damit zusammenhängenden Dienste erforderlich. Der Informationsfluss im Verkehrs- und Mobilitätsnetz sollte erleichtert werden, unter anderem durch den Ausbau des EU-Raums für Datenmobilität. Passagieren sollten Informationen auch über Ticket- und Buchungssysteme zur Verfügung stehen.

---

[13] Das SUMP-Konzept wurde erstmals im EU-Paket zur Mobilität in der Stadt von 2013 vorgeschlagen (COM(2013) 913 final, Anhang I).

(56) Intelligente Verkehrssysteme und -dienste sowie neu aufkommende Technologien sollten als Katalysator für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme und -dienste auf allen Straßen des transeuropäischen Verkehrsnetzes dienen.

(57) Es bedarf einer angemessenen Planung des transeuropäischen Verkehrsnetzes. Dazu gehört auch die Umsetzung spezifischer Vorgaben im gesamten Netz in Bezug auf Infrastruktur, IKT-Systeme, Ausrüstungen und Dienste, einschließlich der Vorgaben für den Ausbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe gemäß der Verordnung (EU) [...] des Europäischen Parlaments und des Rates [über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe][14]. Es ist daher notwendig, in ganz Europa für eine geeignete und abgestimmte Einführung solcher Vorgaben für jeden Verkehrsträger und dessen Anbindung im gesamten transeuropäischen Verkehrsnetz und darüber hinaus zu sorgen, damit die Netzvorteile realisiert werden können und ein effizienter transeuropäischer Fernverkehr möglich wird. Um den Einsatz alternativer Kraftstoffe im gesamten Straßennetz des transeuropäischen Verkehrsnetzes im Einklang mit den in der Verordnung (EU) [...] [über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe] festgelegten Zielen zu gewährleisten, sollten Bezugnahmen auf das „Kernnetz“ in der Verordnung (EU) [...] [über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe] als Bezugnahmen auf das „Kernnetz“ im Sinne der vorliegenden Verordnung verstanden werden. Bezugnahmen auf das „Gesamtnetz“ in der Verordnung (EU) [...] [über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe] sollten als Bezugnahmen auf das „erweiterte Kernnetz“ und das „Gesamtnetz“ im Sinne der vorliegenden Verordnung verstanden werden.

(58) Das transeuropäische Verkehrsnetz sollte die Grundlage für die groß angelegte Einführung neuer Technologien und Innovationen wie der 5G-Infrastruktur bilden, die dazu beitragen können, die Gesamteffizienz des europäischen Verkehrssektors zu erhöhen, und die Kapazität bieten, die notwendig ist, um sichere Personenverkehrsflüsse mit effizienten Mitteln zu ermöglichen, öffentliche oder umweltfreundlichere Verkehrsmittel für Fahrgäste attraktiver zu machen und den CO_2-Fußabdruck des Sektors zu verringern. Dies wird zur Verwirklichung der Ziele des europäischen Grünen Deals beitragen und gleichzeitig das Ziel der Erhöhung der Energieversorgungssicherheit in der Union unterstützen. Damit diese Ziele erreicht werden, sollte die Verfügbarkeit alternativer Kraftstoffe und der entsprechenden Infrastruktur im gesamten transeuropäischen Verkehrsnetz verbessert werden.

(59) Im gesamten transeuropäischen Verkehrsnetz sollte eine ausreichende Zahl öffentlich zugänglicher Schnellladestationen für leichte und schwere Nutzfahrzeuge eingerichtet werden. Dieses Ziel sollte eine vollständige grenzüberschreitende Konnektivität gewährleisten und es Elektrofahrzeugen ermöglichen, in der gesamten Union zu verkehren. Abstandsbezogene Zielvorgaben für das transeuropäische Verkehrsnetz, wie sie in der Verordnung (EU) [...] [über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe] festgelegt sind, sollen gewährleisten, dass entlang der Hauptstraßennetze der Union eine als ausreichend anzusehende Mindestanzahl von Ladepunkten eingerichtet wird.

(60) Die öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur im transeuropäischen Verkehrsnetz gemäß der Verordnung (EU) [...] [über den Aufbau der Infrastruktur für alternative

[14] Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates vom [...] über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und zur Aufhebung der Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L [...]).

Kraftstoffe] sollte durch Vorgaben für den Aufbau einer Ladeinfrastruktur in multimodalen Terminals und an multimodalen Personenverkehrsknoten ergänzt werden, damit für Lastwagen im Fernverkehr während des Be- und Entladens oder während der Ruhepausen des Fahrers oder für Busse an multimodalen Personenverkehrsknoten Lademöglichkeiten bereitstehen. Um den freien Verkehr zu gewährleisten, sollte an Terminals oder Personenverkehrsknoten, die von der Union oder der öffentlichen Hand unterstützt werden, der Zugang zu Ladezwecken in einer fairen, transparenten und diskriminierungsfreien Weise geschehen, um eine Marktabschottung zugunsten bestimmter Unternehmen oder mögliche Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden. Die Preisgestaltung sollte für alle zugelassenen Unternehmen oder Personen auf transparente und diskriminierungsfreie Weise erfolgen, wenn die Ladeinfrastruktur mit Mitteln der Union oder der öffentlichen Hand errichtet wird.

(61) Naturgefahren, einschließlich klimabedingter Ereignisse und sonstiger außergewöhnlicher Vorkommnisse wie Pandemien, durch vom Menschen verursachte Katastrophen wie Unfälle oder durch vorsätzliche Handlungen wie Terrorismus und Cyberangriffe verursachte Störungen, die sich auf die Sicherheit und Zuverlässigkeit der Infrastruktur auswirken, sind ein großes Problem für die Effizienz und das Funktionieren des transeuropäischen Verkehrsnetzes. So haben beispielsweise durch verschiedene Naturkatastrophen infolge extremer Wetterereignisse verursachte Unfälle in den letzten Jahren zu erheblichen Unterbrechungen der Verkehrsströme geführt. Die Resilienz des Verkehrsnetzes gegenüber dem Klimawandel, Naturgefahren, vom Menschen verursachten Katastrophen und anderen Störungen sollte daher verbessert werden, wobei auf die Risikobewertung und die Maßnahmen zur Verbesserung der Resilienz zurückgegriffen werden sollte, die von kritischen Einrichtungen für den Verkehrssektor gemäß der Richtlinie [...] über die Resilienz kritischer Einrichtungen[15] getroffen werden.

(62) In Anbetracht der Erfahrungen mit dem Krisenmanagement während der Covid-19-Pandemie[16] und um Verkehrsstörungen und -ausfälle in Zukunft zu vermeiden, sollten die Mitgliedstaaten bei der Infrastrukturplanung die Sicherheit und Resilienz der Verkehrsinfrastruktur gegenüber dem Klimawandel, Naturgefahren, vom Menschen verursachten Katastrophen und sonstigen Störungen, die das Funktionieren des Verkehrssystems der Union beeinträchtigen, berücksichtigen. Zu diesem Zweck sollten die europäischen Verkehrskorridore auch wichtige Ausweichstrecken umfassen, die bei Überlastung oder anderen Problemen auf den Hauptstrecken genutzt werden können. Außerdem ermöglicht es ihre Multimodalität, in Notfällen einen Verkehrsträger durch einen anderen zu ersetzen.

(63) Die Beteiligung von Unternehmen, einschließlich solcher, die im Eigentum oder unter der Kontrolle einer natürlichen Person oder eines Unternehmens aus einem Drittland stehen, und solcher, die in einem Drittland niedergelassen sind, kann die

---

15 Diese Richtlinie bezieht sich auf den Vorschlag der Kommission für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Resilienz kritischer Einrichtungen, COM/2020/829 final.

16 Mitteilung über die Umsetzung sogenannter „Green Lanes“ im Rahmen der Leitlinien für Grenzmanagementmaßnahmen zum Schutz der Gesundheit und zur Sicherstellung der Verfügbarkeit von Waren und wesentlichen Dienstleistungen, C(2020) 1897 final (ABl. C 96 I vom 24.3.2020, S. 1), und Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Europäischen Rat und den Rat vom 28. Oktober 2020 – Stärkung des Verkehrskonzepts der „Green Lanes“, um die Wirtschaft während des Wiederaufflammens der COVID-19-Pandemie am Laufen zu halten, COM(2020) 685 final.

Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes beschleunigen. Unter bestimmten Umständen könnte jedoch die Beteiligung von Unternehmen, die im Eigentum oder unter der Kontrolle einer natürlichen Person oder eines Unternehmens aus einem Drittland stehen, an Vorhaben von gemeinsamem Interesse oder deren Beitrag zu diesen Vorhaben die Sicherheit und die öffentliche Ordnung in der EU gefährden. Unbeschadet des Kooperationsmechanismus gemäß der Verordnung (EU) 2019/452[17] und über diesen hinausgehend ist eine stärkere Sensibilisierung für eine solche Beteiligung oder einen solchen Beitrag erforderlich, damit Behörden eingreifen können, sollte davon ausgegangen werden müssen, dass dadurch die Sicherheit oder die öffentliche Ordnung in der Union gefährdet wird und die Beteiligung oder der Beitrag nicht in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) 2019/452 fällt.

(64) Für die Instandhaltung sind zwar in erster Linie nach wie vor die Mitgliedstaaten zuständig, doch ist es wichtig, dass das transeuropäische Verkehrsnetz nach seiner Fertigstellung ordnungsgemäß instandgehalten wird, um eine hohe Dienstequalität zu gewährleisten. Bei der Planung und Beauftragung von Infrastrukturprojekten sollte ein Lebenszykluskonzept verfolgt werden.

(65) Damit Teile des transeuropäischen Verkehrsnetzes von höchster strategischer Bedeutung innerhalb des gegebenen zeitlichen Rahmens verwirklicht werden können, sollte ein Korridorkonzept als Instrument zur transnationalen Koordinierung unterschiedlicher Projekte und zur zeitlichen Abstimmung des Aufbaus eines Korridors zur Anwendung kommen, um dadurch größtmögliche Netzvorteile zu erzielen.

(66) Die europäischen Verkehrskorridore sollten zum Aufbau der Infrastruktur des transeuropäischen Verkehrsnetzes in der Weise beitragen, dass Engpässe beseitigt, grenzüberschreitende Verbindungen ausgebaut sowie Effizienz und Nachhaltigkeit verbessert werden. Sie sollten durch verbesserte territoriale Zusammenarbeit einen Beitrag zum Zusammenhalt leisten. Sie sollten auch übergeordneten verkehrspolitischen Zielen dienen und die Interoperabilität, die Integration der Verkehrsträger und deren multimodalen Betrieb erleichtern. Das Korridorkonzept sollte transparent und klar sein und die Verwaltung dieser Korridore sollte zu keinem zusätzlichen Verwaltungsaufwand bzw. Kostenanstieg führen.

(67) Im Einvernehmen mit dem betreffenden Mitgliedstaat sollten die Europäischen Koordinatoren die koordinierte Umsetzung der europäischen Verkehrskorridore und der beiden horizontalen Prioritäten, ERTMS und Europäischer Seeverkehrsraum, unterstützen. Sie sollten Maßnahmen zur Gestaltung der passenden Governance-Struktur und zur Ermittlung der vorrangigen Investitionen für die europäischen Verkehrskorridore und die beiden horizontalen Prioritäten fördern.

(68) Die europäischen und nationalen Rahmen für die Planung und Verwirklichung der Verkehrsinfrastruktur sowie die von den Europäischen Koordinatoren aufgestellten Arbeitspläne sollten dazu beitragen, dass die für die Erreichung der Ziele dieser Verordnung erforderlichen Investitionen rechtzeitig terminiert und geplant werden.

---

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

(69) Die Arbeitspläne der Europäischen Koordinatoren sollten dazu dienen, die Zusammenarbeit zwischen allen Beteiligten zu fördern, die Komplementarität mit den Maßnahmen der Mitgliedstaaten und der Infrastrukturbetreiber zu stärken und insbesondere die Etappenziele und Prioritäten für Investitionen festzulegen. Auf der Grundlage der Arbeitspläne sollte die Kommission Durchführungsrechtsakte erlassen, in denen die Prioritäten für die Infrastrukturplanung und für die Finanzierung festgelegt werden.

(70) Die technische Grundlage der Karten für das transeuropäische Verkehrsnetz bildet das interaktive geografische und technische Informationssystem für das transeuropäische Verkehrsnetz (TENtec).

(71) Unter Berücksichtigung des Aktionsplans der Union zur militärischen Mobilität vom März 2018[18] sollte die Kommission prüfen, ob das transeuropäische Verkehrsnetz angepasst werden muss, um der militärischen Nutzung der Infrastruktur Rechnung zu tragen. Auf der Grundlage der Analyse der Lücken zwischen den Anforderungen des transeuropäischen Verkehrsnetzes und den militärischen Anforderungen[19] sollten zusätzliche Straßen und Schienenwege in das transeuropäische Netz aufgenommen werden, um die Synergien zwischen zivilen und militärischen Verkehrsnetzen zu verstärken.

(72) 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. 2021/1153 des Europäischen Parlaments und des Rates[20] beruhen. Darüber hinaus sollte die Finanzierung von Netzen auch auf Förder- und Finanzierungsinstrumenten aufbauen, die im Rahmen anderer Rechtsvorschriften der Union bereitgestellt werden, darunter InvestEU, die Aufbau- und Resilienzfazilität, die Kohäsionspolitik, Horizont Europa und andere von der Europäischen Investitionsbank eingerichtete Finanzierungsinstrumente. Um die Finanzierung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse zu ermöglichen, sollten Bezugnahmen auf „multimodale Logistikplattformen“, „Meeresautobahnen“ und „Telematikanwendungen“ in der Verordnung (EU) 2021/1153 jeweils als Bezugnahmen auf „multimodale Güterterminals“, „europäischer Seeverkehrsraum“ bzw. „IKT-Systeme für den Verkehr“ im Sinne der vorliegenden Verordnung verstanden werden. Aus demselben Grund sollten Bezugnahmen auf das „Kernnetz“ in der Verordnung (EU) 2021/1153 auch als Bezugnahme auf das „erweiterte Kernnetz“ im Sinne der vorliegenden Verordnung verstanden werden.

(73) Die Verwirklichung der Ziele des transeuropäischen Verkehrsnetzes, insbesondere im Hinblick auf die Dekarbonisierung und Digitalisierung des Verkehrssystems in der Union, erfordert einen soliden Rechtsrahmen. Die Mitgliedstaaten sollten ehrgeizige Reformen durchführen, um die im Rahmen des Europäischen Semesters ermittelten

---

18 Gemeinsame Mitteilung an das Europäische Parlament und den Rat über den Aktionsplan zur militärischen Mobilität (JOIN(2018) 05 final).

19 Gemeinsames Arbeitspapier über die aktualisierte Analyse der Lücken zwischen militärischen Anforderungen und Anforderungen des transeuropäischen Verkehrsnetzes, 17. Juli 2020, SWD(2020) 144 final.

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

Herausforderungen des nachhaltigen Verkehrs zu bewältigen. Die Aufbau- und Resilienzfazilität unterstützt sowohl Reformen als auch Investitionen, mit denen der Verkehr nachhaltiger gestaltet, Emissionen verringert und die Sicherheit und Effizienz verbessert werden. Entsprechende Maßnahmen sind in den genehmigten Aufbau- und Resilienzplänen enthalten.

(74) Damit sie die Karten und die Liste der Häfen, Flughäfen, Terminals und städtischen Knoten in den Anhängen I und II aktualisieren kann, um möglichen Änderungen Rechnung zu tragen, die sich aus der – nach zuvor festgelegten quantitativen Schwellenwerten analysierten – tatsächlichen Nutzung bestimmter Elemente der Verkehrsinfrastruktur ergeben, sollte der Kommission die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union in Bezug auf Änderungen der Anhänge I und II übertragen werden. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission bei ihren vorbereitenden Arbeiten angemessene Konsultationen, auch auf Sachverständigenebene, durchführt und dass diese Konsultationen im Einklang mit den Grundsätzen der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung[21] durchgeführt werden. Um insbesondere für eine gleichberechtigte Beteiligung an der Vorbereitung delegierter Rechtsakte zu sorgen, erhalten das Europäische Parlament und der Rat alle Dokumente zur gleichen Zeit wie die Sachverständigen der Mitgliedstaaten, und ihre Sachverständigen haben systematisch Zugang zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommission, die mit der Vorbereitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.

(75) 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.

(76) Um eine reibungslose und wirksame Umsetzung der in dieser Verordnung festgelegten Verpflichtungen zu gewährleisten, unterstützt die Kommission die Mitgliedstaaten durch das Instrument für technische Unterstützung[22], indem sie maßgeschneidertes technisches Fachwissen für die Konzeption und Umsetzung von Reformen bereitstellt, einschließlich solcher, die die Entwicklung des transeuropäischen Verkehrsnetzes fördern.

(77) Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung dieser Verordnung sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden und zwar im Hinblick auf die Durchführungsrechtsakte, in denen Referenzwasserstände und Mindestanforderungen je Flusseinzugsgebiet (gute Befahrbarkeit) festgelegt werden, eine zentrale Stelle für den Bau und die Verwaltung grenzüberschreitender Infrastrukturvorhaben von gemeinsamem Interesse definiert und eine Methodik für die von den Mitgliedstaaten zu erhebenden Daten über die urbane Mobilität festgelegt wird, und im Hinblick auf die Durchführungsrechtsakte über jeden Arbeitsplan für die europäischen Verkehrskorridore und die beiden horizontalen Prioritäten sowie über die Verwirklichung bestimmter Abschnitte des europäischen Verkehrskorridors oder die Umsetzung bestimmter Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur des europäischen

---

[21] Interinstitutionelle Vereinbarung zwischen dem Europäischen Parlament, dem Rat der Europäischen Union und der Europäischen Kommission vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung (ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1).

[22] Verordnung (EU) 2021/240 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. Februar 2021 zur Schaffung eines Instruments für technische Unterstützung.

Verkehrskorridors oder der horizontalen Prioritäten. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates[23] ausgeübt werden.

(78) 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.

(79) Es ist notwendig, die Verordnung (EU) 2021/1153 zu ändern, um ihre Bestimmungen im Hinblick auf die Integration der Kernnetzkorridore in die europäischen Verkehrskorridore anzupassen. Die Definition und der Verlauf der europäischen Verkehrskorridore werden in dieser Verordnung festgelegt und ersetzen die in jener Verordnung festgelegten Kernnetzkorridore.

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

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

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

KAPITEL I

ALLGEMEINE GRUNDSÄTZE

Artikel 1

Gegenstand

(1) In dieser Verordnung werden die Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes festgelegt, das aus dem Gesamtnetz sowie dem Kernnetz und dem erweiterten Kernnetz besteht, wobei die beiden letztgenannten Netze auf der Grundlage des Gesamtnetzes festgelegt werden.

(2) In dieser Verordnung werden

a) europäische Verkehrskorridore von höchster strategischer Bedeutung auf der Grundlage von vorrangigen Abschnitten des transeuropäischen Verkehrsnetzes bestimmt;

[23] 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) Vorhaben von gemeinsamem Interesse benannt und Anforderungen vorgegeben, die bei der Entwicklung und Umsetzung der Infrastruktur des transeuropäischen Verkehrsnetzes eingehalten werden müssen.

(3) Diese Verordnung legt die Prioritäten für den Aufbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes fest und sieht Maßnahmen für die Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes vor.

Artikel 2

Anwendungsbereich

(1) Diese Verordnung gilt für das transeuropäische Verkehrsnetz, wie es in den Karten in Anhang I dargestellt ist. Das transeuropäische Verkehrsnetz umfasst die Verkehrsinfrastruktur, einschließlich der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe, IKT-Systeme für den Verkehr sowie Maßnahmen zur Unterstützung der effizienten Verwaltung und Nutzung dieser Infrastruktur und Maßnahmen, die die Voraussetzungen für die Einrichtung und den Betrieb nachhaltiger und effizienter Verkehrsdienste schaffen.

(2) Die Infrastruktur des transeuropäischen Verkehrsnetzes umfasst die Infrastruktur für den Schienenverkehr, die Binnenschifffahrt, den Seeverkehr, den Straßenverkehr, den Luftverkehr, den multimodalen Verkehr und den Verkehr in städtischen Knoten entsprechend den einschlägigen Abschnitten der Kapitel II, III und IV.

Artikel 3

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck

a) „Vorhaben von gemeinsamem Interesse“ ein Vorhaben, das gemäß dieser Verordnung durchgeführt wird;

b) „Nachbarland“ ein Land, das in den Geltungsbereich der Europäischen Nachbarschaftspolitik, der Erweiterungspolitik, des Europäischen Wirtschaftsraums, der Europäischen Freihandelsassoziation oder des Handels- und Kooperationsabkommens zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich fällt;

c) „NUTS-Region“ eine Region entsprechend der Festlegung in der Systematik der Gebietseinheiten für die Statistik;

d) „grenzüberschreitender Abschnitt“ den Abschnitt, der die Kontinuität eines Vorhabens von gemeinsamem Interesse auf beiden Seiten der Grenze, zwischen den nächstgelegenen städtischen Knoten an der Grenze zweier Mitgliedstaaten oder zwischen einem Mitgliedstaat und einem Nachbarland sicherstellt;

e) „Engpass“ ein physisches, technisches, funktionelles, betriebliches oder administratives Hindernis, das zu einem Systembruch führt und die Kontinuität von Fernverkehrsströmen oder von grenzüberschreitenden Verkehrsströmen beeinträchtigt;

f) „städtischer Knoten“ ein städtisches Gebiet, in dem Elemente der Verkehrsinfrastruktur des transeuropäischen Netzes, wie beispielsweise Häfen, Passagierterminals, Flughäfen, Bahnhöfe, Busterminals, Logistikplattformen und -einrichtungen sowie Güterterminals, die innerhalb oder in der Nähe von

Stadtgebieten liegen, mit anderen Elementen dieser Infrastruktur und mit der Infrastruktur für den Nah- und Regionalverkehr verbunden sind;

g) „isoliertes Netz“ das Schienennetz eines Mitgliedstaats oder ein Teilnetz, das eine von der europäischen Regelspurweite (1435 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;

h) „Infrastrukturbetreiber“ eine Stelle oder ein Unternehmen, die bzw. das insbesondere für die Errichtung oder Instandhaltung einer Verkehrsinfrastruktur, darunter auch für das Management der Kontroll- und Sicherheitssysteme der Infrastruktur zuständig ist;

i) „multimodaler Verkehr“ die Beförderung von Personen und/oder Gütern mit zwei oder mehr Verkehrsträgern;

j) „multimodale digitale Mobilitätsdienste“ Dienste im Sinne von Artikel 4 der Richtlinie (EU) [...] zum Rahmen für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme[24];

k) „Interoperabilität“ die Fähigkeit – einschließlich der gesamten regulatorischen, technischen und betrieblichen Voraussetzungen – der Infrastruktur, einschließlich der digitalen Infrastruktur, bei einem Verkehrsträger oder -segment, den sicheren und durchgehenden Verkehrs- und Informationsfluss zu gewährleisten, wodurch die für die betreffende Infrastruktur, den betreffenden Verkehrsträger oder das betreffende Segment vorgeschriebenen Leistungskennwerte erreicht werden;

l) „multimodaler Personenverkehrsknoten“ einen Anschlusspunkt zwischen mindestens zwei Verkehrsträgern für Passagiere, an dem Reiseinformationen, der Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln und das Umsteigen zwischen den Verkehrsträgern, einschließlich Park-und-Ride-Stationen und aktiven Verkehrsträgern, gewährleistet sind und der als Schnittstelle zwischen städtischen Knoten und Fernverkehrsnetzen dient;

m) „multimodales Güterterminal“ eine Struktur, die für den Umschlag von Gütern zwischen mindestens zwei Verkehrsträgern oder zwischen zwei verschiedenen Eisenbahnsystemen und für die vorübergehende Lagerung von Gütern ausgerüstet ist, wie z. B. Terminals in Binnen- oder Seehäfen, an Binnenwasserstraßen, in Flughäfen sowie Schienen-Straßen-Terminals, einschließlich multimodaler Logistikplattformen im Sinne der Verordnung (EU) 2021/1153;

n) „Logistikplattform“ ein Bereich, der direkt an die Verkehrsinfrastrukturen des transeuropäischen Verkehrsnetzes angebunden ist, zumindest ein Güterterminal aufweist und die Ausübung logistischer Tätigkeiten ermöglicht;

o) „Plan für nachhaltige urbane Mobilität“ (SUMP) ein Dokument für die strategische Mobilitätsplanung, mit dem die Erreichbarkeit und Mobilität innerhalb des

[24] Richtlinie 2021/... zur Überarbeitung der 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 [...]).

funktionalen Stadtgebiets (einschließlich der Pendlerzonen) für Menschen, Unternehmen und Güter verbessert werden soll;

p) „aktive Verkehrsträger“ die Beförderung von Personen oder Gütern mit nicht motorisierten Verkehrsmitteln auf der Grundlage menschlicher körperlicher Aktivität;

q) „IKT-Systeme für den Verkehr“ Systeme der Informations- und Kommunikationstechnologie sowie Informations-, Kommunikations-, Navigations- oder Ortungs-/Lokalisierungstechnologien nutzende Anwendungen, die es ermöglichen, die Daten und Informationen zu verarbeiten, zu speichern und auszutauschen, die für ein effizientes Management der Infrastruktur, der Mobilität und des Verkehrs im transeuropäischen Verkehrsnetz, für die Übermittlung relevanter Informationen an die Behörden und für die Bereitstellung von Mehrwertdiensten für Bürger, Verlader und Betreiber erforderlich sind, einschließlich Systemen für eine belastbare, sichere, umweltverträgliche und kapazitätseffiziente Nutzung des Netzes. Sie umfassen die unter den Buchstaben r bis x genannten Systeme, Technologien und Dienste und können auch fahrzeugseitige Geräte mit entsprechenden Infrastrukturkomponenten umfassen;

r) „intelligentes Verkehrssystem“ (IVS) ein System im Sinne von Artikel 4 Absatz 1 der 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[25];

s) „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[26], wobei die Integration der nationalen Systeme für Seeverkehrsinformation mittels SafeSeaNet inbegriffen ist;

t) „Binnenschifffahrtsinformationsdienste“ (RIS) in der Binnenschifffahrt eingesetzte Informations- und Kommunikationstechnik im Sinne von Artikel 3 Buchstabe a der Richtlinie 2005/44/EG des Europäischen Parlaments und des Rates[27];

u) „europäisches Umfeld zentraler Meldeportale für den Seeverkehr“ (EMSWe) den rechtlichen und technischen Rahmen für die elektronische Übermittlung von Informationen im Zusammenhang mit Meldepflichten für Hafenaufenthalte in der Union, der aus einem Netz nationaler zentraler Meldeportale für den Seeverkehr und

---

25 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).

26 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).

27 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).

anderen harmonisierten Komponenten besteht, wie in der Verordnung (EU) 2019/1239 des Europäischen Parlaments und des Rates[28] vorgesehen;

v) „Flugverkehrsmanagement/Flugsicherungsdienste-System“ (ATM/ANS-System) Systeme und Komponenten, die für die Erbringung von Diensten für das Flugverkehrsmanagement und/oder Flugsicherungsdiensten verwendet werden;

w) „europäisches Eisenbahnverkehrsleitsystem“ (ERTMS) das im Anhang Nummer 2.2 der Verordnung (EU) 2016/919 der Kommission[29] definierte System;

x) „funkgestütztes ERTMS“ ein ERTMS der Stufe 2 oder 3, das gemäß der Verordnung (EU) 2016/919 der Kommission[30] per Funk Fahraufträge an den Zug übermittelt;

y) „Klasse-B-Systeme“ bestehende Zugsicherungs- und Sprechfunksysteme gemäß der Definition im Anhang, Nummer 2.2, der Verordnung (EU) 2016/919 der Kommission;

z) „Seehafen“ ein Gebiet mit Land- und Wasseranteilen, dessen Infrastruktur und Anlagen in erster Linie die Aufnahme von Wasserfahrzeugen sowie deren Beladen und Löschen, die Lagerung von Gütern, die Übernahme und die Anlieferung dieser Güter sowie das Ein- und Ausschiffen von Fahrgästen, der Schiffsbesatzung und anderer Personen ermöglichen, und jede sonstige Infrastruktur, die Verkehrsunternehmen im Hafengelände benötigen;

aa) „Kurzstreckenseeverkehr“ die Beförderung von Gütern und Personen auf See zwischen Häfen in Gewässern der Mitgliedstaaten oder zwischen einem Hafen in den Gewässern der Mitgliedstaaten und einem Hafen in den Gewässern eines benachbarten Drittlandes mit einer Küstenlinie an den an die Union angrenzenden Binnenmeeren;

ab) „elektronische Frachtbeförderungsinformationen“ (eFTI) die elektronische Übermittlung gesetzlich vorgeschriebener Informationen zwischen den Unternehmen und den zuständigen Behörden gemäß der Verordnung (EU) 2020/1056 des Europäischen Parlaments und des Rates[31];

ac) „einheitlicher europäischer Luftraum“ (SES) die Verfahren, die gemäß den Verordnungen (EG) Nr. 549/2004[32], (EG) Nr. 550/2004[33], (EG) Nr. 551/2004[34] und

---

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

29 Verordnung (EU) 2016/919 der Kommission vom 27. Mai 2016 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität der Teilsysteme „Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (ABl. L 158 vom 15.6.2016, S. 1).

30 Verordnung (EU) 2016/919 der Kommission vom 27. Mai 2016 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität der Teilsysteme „Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (ABl. L 158 vom 15.6.2016, S. 1).

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

32 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 (ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 1).

33 Verordnung (EG) Nr. 550/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Erbringung von Flugsicherungsdiensten im einheitlichen europäischen Luftraum (ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 10).

(EU) 2018/1139[35] des Europäischen Parlaments und des Rates eingeführt wurden, um die Sicherheitsstandards im Luftverkehr zu erhöhen, zur nachhaltigen Entwicklung des Luftverkehrssystems beizutragen und die Gesamtleistung des Flugverkehrsmanagements und der Flugsicherungsdienste für den allgemeinen Flugverkehr zu verbessern;

ad) „Vertiport“ einen Bereich, der für die Landung und den Start von senkrecht startenden und landenden Luftfahrzeugen (VTOL) genutzt wird;

ae) „Weltraumbahnhof“ eine Anlage zum Testen und Starten von Raumfahrzeugen;

af) „SESAR-Projekt“ das Forschungs- und Entwicklungsprojekt für das Flugverkehrsmanagement im einheitlichen europäischen Luftraum, dem Technologiepfeiler des europäischen Rahmens für den einheitlichen europäischen Luftraum (SES);

ag) „Projekt für Europas Eisenbahnen“ ein Projekt des Gemeinsamen Unternehmens für Europas Eisenbahnen oder des Vorgängerprogramms „Shift2Rail“;

ah) „europäischer ATM-Masterplan“ das wichtigste Planungsinstrument für die Modernisierung des Flugverkehrsmanagements, in dem die für die Verwirklichung von SESAR erforderlichen Entwicklungs- und Aufbauprioritäten festgelegt werden, wie in dem Beschluss 2009/320/EG des Rates[36] bestätigt;

ai) „Leitung des Schienengüterverkehrs“ die in Artikel 8 der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 genannten Leitungsorgane;

aj) „Instandhaltung“ Tätigkeiten, die routinemäßig, in regelmäßigen Abständen oder in Notfällen durchgeführt werden müssen, um die Anlage während ihrer erwarteten Lebensdauer mit demselben Leistungs- und Sicherheitsniveau im Einklang mit dieser Verordnung nutzen zu können;

ak) „sozioökonomische Kosten-Nutzen-Analyse“ eine quantifizierte, auf einer anerkannten Methodik beruhende Ex-ante-Evaluierung des Werts eines Vorhabens unter Berücksichtigung aller einschlägigen sozialen, wirtschaftlichen, klimabezogenen und ökologischen Vorteile und Kosten. Die Analyse der klimabezogenen und ökologischen Kosten und Vorteile sollte auf die im Rahmen der Richtlinie 2011/92/EU des Europäischen Parlaments und des Rates[37] durchgeführte Umweltverträglichkeitsprüfung gestützt werden;

al) „alternative Kraftstoffe“ alternative Kraftstoffe gemäß der Begriffsbestimmung in Artikel 2 Nummer 3 der Verordnung (EU) [...] [über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe];

---

34 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 (ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 20).

35 Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2018 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (ABl. L 212 vom 22.8.2018, S. 1).

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

37 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).

am) „sichere und gesicherte Parkfläche“ einen für Fahrer im Güter- oder Personenverkehr zugängliche Parkfläche, die den Anforderungen von Artikel 8a Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates[38] entspricht und die gemäß Artikel 8a Absatz 2 der genannten Verordnung nach den Normen und Verfahren der Union zertifiziert wurde;

an) „Weigh In Motion-System“ ein in die Straßeninfrastruktur eingebettetes automatisches System zur Ermittlung von im Verkehr befindlichen Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen, die die einschlägigen Gewichtsgrenzen gemäß der Richtlinie 96/53/EG des Europäischen Parlaments und des Rates[39] wahrscheinlich überschritten haben.

Artikel 4

Ziele des transeuropäischen Verkehrsnetzes

(1) Das übergeordnete Ziel des Aufbaus des transeuropäischen Netzes ist die Schaffung eines multimodalen unionsweiten Netzes mit hohen Qualitätsstandards.

(2) Das transeuropäische Verkehrsnetz stärkt den sozialen, wirtschaftlichen und territorialen Zusammenhalt der Union und trägt zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Verkehrsraums bei, der nachhaltig, effizient und resilient 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) Nachhaltigkeit durch

i) die Förderung der emissionsfreien Mobilität im Einklang mit den einschlägigen CO_2-Reduktionszielen der Union;

ii) die Schaffung der Voraussetzungen für eine stärkere Nutzung nachhaltigerer Verkehrsträger, unter anderem durch den weiteren Ausbau des Hochgeschwindigkeitsschienennetzes für den Personenfernverkehr und eines vollständig interoperablen Schienennetzes für den Güterverkehr sowie eines zuverlässigen Binnenwasserstraßen- und Kurzstreckenseeverkehrsnetzes in der gesamten Union;

iii) verstärkten Schutz der Umwelt;

iv) die Verringerung der externen Kosten, auch der im Zusammenhang mit Umwelt, Gesundheit, Verkehrsüberlastung und Unfällen entstehenden Kosten;

v) größere Energieversorgungssicherheit;

b) Kohäsion durch

[38] Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr (ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 1).

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

i) die Zugänglichkeit und Anbindung aller Regionen der Union, einschließlich der Regionen in äußerster Randlage und anderer abgelegener Regionen – Inselregionen, Randgebiete und Bergregionen – sowie dünn besiedelter Gebiete;

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

iii) – sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr – die effiziente Koordinierung und Verknüpfung der Verkehrsinfrastrukturen des Fernverkehrs mit denen des Regional- und Nahverkehrs und der Verkehrsdienste in den städtischen Knoten;

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

c) Effizienz durch

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

ii) die Beseitigung funktionaler, administrativer, technischer und operativer Interoperabilitätsengpässe, einschließlich Lücken in der Digitalisierung;

iii) die Interoperabilität der nationalen, regionalen und lokalen Verkehrsnetze;

iv) die optimale Integration und Verknüpfung aller Verkehrsträger, auch in städtischen Knoten;

v) die Förderung von wirtschaftlich effizientem, hochwertigem Verkehr als Beitrag zu weiterem Wirtschaftswachstum und zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit;

vi) die effizientere Nutzung neuer und vorhandener in Betrieb befindlicher Infrastrukturen;

vii) die kosteneffiziente Anwendung innovativer technischer und betrieblicher Konzepte;

d) mehr Vorteile für die Nutzer durch

i) die Gewährleistung der Zugänglichkeit für die Nutzer und Erfüllung ihrer Mobilitäts- und Verkehrsbedürfnisse, unter Berücksichtigung insbesondere der Bedürfnisse von Menschen in Situationen besonderer Schutzbedürftigkeit, einschließlich Menschen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität und Menschen in abgelegenen Regionen, einschließlich der Regionen in äußerster Randlage und der Inseln;

ii) die Gewährleistung sicherer und hoher Qualitätsstandards, auch für die Qualität der Dienste für die Nutzer, im Personen- und Güterverkehr;

iii) die Aufstellung von Infrastrukturanforderungen – insbesondere auf dem Gebiet der Interoperabilität, Sicherheit und Gefahrenabwehr –, die die

Qualität, Effizienz und Nachhaltigkeit von zugänglichen und erschwinglichen Verkehrsdiensten gewährleisten;

iv) die Unterstützung einer Mobilität, die dem sich wandelnden Klima angepasst und gegenüber Naturgefahren und vom Menschen verursachten Katastrophen resilient ist und einen effizienten und schnellen Einsatz von Not- und Rettungsdiensten, unter anderem für Personen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität, gewährleistet;

v) die Gewährleistung der Resilienz der Infrastruktur, insbesondere auf grenzüberschreitenden Abschnitten;

vi) das Angebot alternativer Verkehrslösungen, auch mit anderen Verkehrsträgern, im Falle von Störungen des Netzes.

Artikel 5

Ressourcenschonendes Netz und Umweltschutz

(1) Planung, Aufbau und Betrieb des transeuropäischen Verkehrsnetzes erfolgen auf ressourcenschonende Weise unter Einhaltung der geltenden Umweltschutzvorschriften der Union und der Mitgliedstaaten durch

a) die Entwicklung neuer Infrastrukturen, die Verbesserung und Instandhaltung bestehender Verkehrsinfrastrukturen, insbesondere durch die Einbeziehung der Instandhaltung während der Lebensdauer der Infrastrukturen in die Planungsphase des Baus oder die Verbesserung der Infrastrukturen und durch die Aufrechterhaltung des Betriebs der Infrastrukturen;

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

c) den Aufbau von Infrastrukturen zum Aufladen und Betanken mit alternativen Kraftstoffen;

d) die Einführung neuer Technologien und IKT-Systeme für den Verkehr, um die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur zu erhalten oder zu verbessern;

e) die Optimierung der Infrastrukturnutzung, insbesondere durch ein effizientes Kapazitäts- und Verkehrsmanagement;

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

g) die Entwicklung einer umweltfreundlichen, nachhaltigen und klimaresilienten Infrastruktur, die so konzipiert ist, dass die negativen Auswirkungen auf die Gesundheit der in der Nähe des Netzes lebenden Bürgerinnen und Bürger und auf die Umwelt und die Beeinträchtigung der Ökosysteme möglichst gering gehalten werden;

h) die angemessene Berücksichtigung der Resilienz des Verkehrsnetzes und seiner Infrastruktur im Hinblick auf den Klimawandel sowie auf Naturgefahren und vom Menschen verursachte Katastrophen sowie auf vorsätzliche Störungen, damit diese Probleme bewältigt werden können;

i) die Resilienz der Infrastruktur, insbesondere auf grenzüberschreitenden Abschnitten, um sicherzustellen, dass auf Verkehrsstörungen schnell reagiert wird und diese behoben werden können.

(2) Bei der Planung und dem Aufbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes können die Mitgliedstaaten die genaue Streckenführung der Abschnitte innerhalb der in Artikel 56 Absatz 1 Buchstabe e genannten Grenzen anpassen, wobei sie die besonderen Gegebenheiten in den verschiedenen Teilen der Union, wie etwa die topografischen Merkmale der betreffenden Regionen und Umweltbelange, berücksichtigen und die Einhaltung dieser Verordnung gewährleisten.

(3) Die Umweltprüfung von Plänen und Projekten erfolgt gemäß der Richtlinie 92/43/EWG des Rates[40] sowie den Richtlinien 2000/60/EG[41], 2001/42/EG[42], 2002/49/EG[43], 2009/147/EG[44] und 2011/92/EU des Europäischen Parlaments und des Rates[45]. Bei Vorhaben von gemeinsamem Interesse, für die die Umweltverträglichkeitsprüfung zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung noch nicht durchgeführt wurde, sollte sie auch die Prüfung der Einhaltung des Grundsatzes der „Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen“ umfassen.

Artikel 6

Schrittweiser Aufbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes

(1) Das transeuropäische Verkehrsnetz wird schrittweise in drei Stufen aufgebaut: Fertigstellung eines Kernnetzes bis zum 31. Dezember 2030, eines erweiterten Kernnetzes bis zum 31. Dezember 2040 und des Gesamtnetzes bis zum 31. Dezember 2050. Dies erfolgt insbesondere durch die Umsetzung einer auf einem kohärenten und transparenten methodischen Ansatz beruhenden Struktur für dieses Netz, die ein Gesamtnetz sowie ein Kernnetz und ein erweitertes Kernnetz umfasst, wobei die Verkehrs- und Stadtknoten als Verbindungspunkte zwischen dem Fernverkehr und den regionalen und lokalen Verkehrsnetzen dienen.

(2) Das Gesamtnetz besteht aus allen vorhandenen und geplanten Verkehrsinfrastrukturen des transeuropäischen Verkehrsnetzes sowie aus Maßnahmen zur Förderung einer effizienten sowie sozial und ökologisch nachhaltigen Nutzung dieser Infrastrukturen.

---

40 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).

41 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).

42 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).

43 Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (ABl. L 189 vom 18.7.2002, S. 12).

44 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).

45 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).

(3) Das Kernnetz und das erweiterte Kernnetz bestehen aus den Teilen des transeuropäischen Verkehrsnetzes, die vorrangig für die Verwirklichung der mit dem Aufbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes verfolgten Ziele ausgebaut werden.

Artikel 7

Europäische Verkehrskorridore

Die europäischen Verkehrskorridore umfassen die Teile des transeuropäischen Verkehrsnetzes, die von höchster strategischer Bedeutung für die Entwicklung nachhaltiger und multimodaler Güter- und Personenverkehrsströme in Europa und für die Entwicklung interoperabler, hochwertiger Infrastrukturen und Betriebsleistungen sind.

Artikel 8

Vorhaben von gemeinsamem Interesse

(1) Vorhaben von gemeinsamem Interesse tragen durch die Schaffung neuer Verkehrsinfrastrukturen, durch die Modernisierung vorhandener Verkehrsinfrastrukturen oder durch Maßnahmen zur Förderung der ressourcenschonenden Nutzung des Netzes zum Ausbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes bei.

(2) Ein Vorhaben von gemeinsamem Interesse muss

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

b) wirtschaftlich tragfähig sein, was durch eine sozioökonomische Kosten-Nutzen-Analyseuntermauert wird;

c) einen europäischen Mehrwert aufweisen.

(3) Ein Vorhaben von gemeinsamem Interesse umfasst den gesamten Projektzyklus einschließlich Durchführbarkeitsstudien und Genehmigungsverfahren, Bau, Betrieb und Bewertung.

(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 sowie von Rechtsvorschriften zu Nichtdiskriminierung.

(5) Die Kommission kann die Mitgliedstaaten im Wege eines Durchführungsrechtsakts auffordern, eine zentrale Stelle für den Bau und die Verwaltung grenzüberschreitender Infrastrukturvorhaben von gemeinsamem Interesse einzurichten. Der betreffende Europäische Koordinator hat Beobachterstatus im Verwaltungs- oder Aufsichtsorgan oder in beiden Organen dieser zentralen Stelle.

Artikel 9

Zusammenarbeit mit Drittländern

(1) Die Union kann mit Nachbarländern zusammenarbeiten, um das transeuropäische Verkehrsnetz mit deren Infrastrukturnetzen zu verbinden und so das Wirtschaftswachstum und die Wettbewerbsfähigkeit zu steigern, insbesondere um

a) die Ausdehnung des transeuropäischen Verkehrsnetzes auf Drittländer zu fördern;

b) die Verbindung zwischen dem transeuropäischen Verkehrsnetz und den Verkehrsnetzen der Drittländer an Grenzübergangsstellen sicherzustellen und um eine nahtlose Abwicklung der Verkehrsflüsse, der Grenzkontrollen, der Grenzüberwachung und sonstiger Grenzkontrollverfahren zu gewährleisten;

c) die in Drittländern befindlichen Verkehrsinfrastrukturen, die Teile des transeuropäischen Verkehrsnetzes in der Union miteinander verbinden, zu vervollständigen;

d) die Interoperabilität zwischen dem transeuropäischen Verkehrsnetz und den Netzen von Drittländern zu fördern;

e) den Seeverkehr zu erleichtern und Kurzstreckenseeverkehrsrouten mit Drittländern zu fördern;

f) den Binnenschiffsverkehr mit Drittländern zu erleichtern;

g) den Luftverkehr mit Drittländern zu erleichtern, um wirksames und nachhaltiges Wirtschaftswachstum und die Wettbewerbsfähigkeit zu fördern, einschließlich der Ausweitung des einheitlichen europäischen Luftraums und einer verbesserten Zusammenarbeit im Flugverkehrsmanagement;

h) IKT-Systeme für den Verkehr in diesen Ländern zu verknüpfen und einzuführen.

(2) Anhang IV enthält indikative Karten des auf bestimmte Nachbarländer ausgedehnten transeuropäischen Verkehrsnetzes, in denen gegebenenfalls ein Kernnetz und ein Gesamtnetz gemäß den Kriterien dieser Verordnung festgelegt sind.

KAPITEL II

ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Artikel 10

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

(1) Das Kernnetz, das erweiterte Kernnetz und das Gesamtnetz müssen

a) den Karten in Anhang I und den Listen in Anhang II entsprechen;

b) durch die Beschreibung der Infrastrukturkomponenten konkreter festgelegt legen;

c) die in diesem Kapitel und in den Kapiteln III und IV aufgeführten Anforderungen an die Verkehrsinfrastrukturen erfüllen;

d) die Grundlage für die Ermittlung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse bilden.

(2) Das Kernnetz und das erweiterte Kernnetz bestehen aus den Teilen des Gesamtnetzes, die vorrangig zur Verwirklichung der Ziele der Politik für das

transeuropäische Verkehrsnetz ausgebaut werden. Bezugnahmen auf das „Kernnetz“ in der Verordnung (EU) 2021/1153 gelten als Bezugnahmen auf das „erweiterte Kernnetz“ im Sinne der vorliegenden Verordnung. Bezugnahmen auf das „Kernnetz“ in der Verordnung (EU) [...] [über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe] gelten als Bezugnahmen auf das „Kernnetz“ im Sinne der vorliegenden Verordnung. Bezugnahmen auf das „Gesamtnetz“ in der Verordnung (EU) [...] [über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe] gelten als Bezugnahmen auf das „erweiterte Kernnetz“ und das „Gesamtnetz“ im Sinne dieser Verordnung.

(3) Die Knoten des Netzes sind in Anhang II aufgeführt und umfassen städtische Knoten, Flughäfen, See- und Binnenhäfen sowie Schienen-Straßen-Terminals.

(4) Die Mitgliedstaaten ergreifen die geeigneten Maßnahmen für den Ausbau des Kernnetzes, des erweiterten Kernnetzes und des Gesamtnetzes, um die einschlägigen Bestimmungen dieser Verordnung innerhalb der in Artikel 6 Absatz 1 genannten Fristen zu erfüllen, sofern in dieser Verordnung nichts anderes festgelegt ist.

Artikel 11

Allgemeine Bestimmungen für die europäischen Verkehrskorridore

(1) Die europäischen Verkehrskorridore entsprechen den Karten in Anhang III.

(2) Die Mitgliedstaaten ergreifen die geeigneten Maßnahmen für den Ausbau der europäischen Verkehrskorridore, um den Bestimmungen dieser Verordnung nachzukommen, und zwar bis zum 31. Dezember 2030 für ihre zum Kernnetz gehörende Infrastruktur, sofern nicht anders angegeben, und bis zum 31. Dezember 2040 für ihre zum erweiterten Kernnetz gehörende Infrastruktur, sofern nicht anders angegeben.

(3) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, den Verlauf der europäischen Verkehrskorridore in Anhang III dieser Verordnung im Wege delegierter Rechtsakte nach Artikel 60 dieser Verordnung zu ändern, um insbesondere der Entwicklung wichtiger Handels- und Verkehrsströme oder wesentlichen Änderungen des Netzes Rechnung zu tragen.

Artikel 12

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

(1) Beim Aufbau des Kernnetzes, des erweiterten Kernnetzes und des Gesamtnetzes wird allgemein den Maßnahmen Vorrang eingeräumt, die notwendig sind für

a) die Steigerung des Güter- und Personenverkehrs mit nachhaltigeren Verkehrsträgern im Hinblick auf eine Verringerung der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen;

b) die Gewährleistung einer besseren Zugänglichkeit und Anbindung aller Regionen der Union unter Berücksichtigung des territorialen und sozialen Zusammenhalts sowie des besonderen Falls der Regionen in äußerster Randlage und anderer abgelegener Regionen – Inselregionen, Randgebiete und Bergregionen – sowie der dünn besiedelten Gebiete;

c) die Sicherstellung einer optimalen Integration der Verkehrsträger und der Interoperabilität zwischen Verkehrsträgern;

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

e) die Bereitstellung der erforderlichen Infrastruktur, die einen reibungslosen Verkehr von emissionsfreien Fahrzeugen gewährleistet;

f) die Förderung einer wirksamen und nachhaltigen Nutzung der Infrastruktur und erforderlichenfalls eine Kapazitätssteigerung;

g) die Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit der bestehenden Infrastruktur und die Verbesserung bzw. Aufrechterhaltung ihrer Qualität in Bezug auf Sicherheit, Gefahrenabwehr, Effizienz des Verkehrssystems und des Verkehrsbetriebs, Klima- und Katastrophenresilienz, Umweltverträglichkeit und Kontinuität der Verkehrsströme;

h) die Verbesserung der Dienstequalität und der sozialen Bedingungen für die Beschäftigten des Verkehrssektors sowie der Zugänglichkeit für alle Nutzer, einschließlich Personen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität und anderer Personen in Situationen besonderer Schutzbedürftigkeit;

i) die Einführung und Nutzung von IKT-Systemen für den Verkehr.

(2) Zur Ergänzung der in Absatz 1 dargelegten Maßnahmen finden Maßnahmen besondere Beachtung, die erforderlich sind für

a) einen Beitrag zur Verringerung der Verkehrsemissionen und zur Erhöhung der Energieversorgungssicherheit durch die Förderung des Einsatzes von emissionsfreien Fahrzeugen und Schiffen sowie von erneuerbaren und kohlenstoffarmen Kraftstoffen durch den Aufbau einer entsprechenden Infrastruktur für alternative Kraftstoffe;

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

c) die Beseitigung administrativer, technischer und betrieblicher Hindernisse, insbesondere in Bezug auf die Interoperabilität des transeuropäischen Verkehrsnetzes;

d) die Optimierung der Infrastrukturnutzung, insbesondere durch effizientes Kapazitätsmanagement, Verkehrsmanagement und Steigerung der Betriebsleistung.

Artikel 13

Allgemeine Prioritäten für die europäischen Verkehrskorridore

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

a) die Entwicklung eines leistungsfähigen und vollständig interoperablen Schienennetzes für den Güterverkehr in der gesamten Union;

b) die Entwicklung eines leistungsfähigen, vollständig interoperablen Hochgeschwindigkeitsschienennetzes für den Personenverkehr, das städtische Knoten in der gesamten Union miteinander verbindet;

c) die Entwicklung eines nahtlosen Infrastruktursystems für die Binnenschifffahrt, die Luftfahrt und den Seeverkehr;

d) die Entwicklung eines sicheren und gesicherten Straßennetzes mit ausreichenden Infrastrukturen für alternative Kraftstoffe;

e) die Entwicklung verbesserter multimodaler und interoperabler Verkehrslösungen;

f) die intermodale Integration der gesamten Logistikkette mit effizienter Verknüpfung der Verkehrs- und Stadtknoten;

g) die Einrichtung der erforderlichen Infrastruktur, die einen reibungslosen Verkehr von emissionsfreien Fahrzeugen gewährleistet.

KAPITEL III

BESONDERE BESTIMMUNGEN

ABSCHNITT 1

Schienenverkehrsinfrastruktur

Artikel 14

Infrastrukturkomponenten

(1) Die Schienenverkehrsinfrastruktur umfasst insbesondere

a) Eisenbahnstrecken, einschließlich:

i) Gleise,

ii) Weichen,

iii) höhengleiche Bahnübergänge,

iv) Neben- und Abstellgleise,

v) Tunnel,

vi) Brücken,

vii) Infrastrukturen, die die Auswirkungen auf die Umwelt verringern;

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

c) Serviceeinrichtungen, die keine Personenbahnhöfe sind, im Sinne von Artikel 3 Nummer 11 der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates[46], insbesondere Rangierbahnhöfe, Zugbildungsanlagen, Rangieranlagen, Abstellgleise, Wartungsanlagen, sonstige technische Anlagen wie Reinigungs-

[46] 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).

und Waschanlagen, Entlastungsanlagen und Betankungsanlagen; dazu gehören auch Anlagen zur automatischen Änderung der Spurweite;

d) die Schienenzugangsstrecken und die Verbindungen auf der letzten Meile zu mit dem Schienennetz verbundenen multimodalen Güterterminals, einschließlich der Binnen- und Seehäfen und Flughäfen, sowie Serviceeinrichtungen;

e) streckenseitige ZZS-Ausrüstung;

f) streckenseitige Energieinfrastruktur;

g) zugehörige Ausrüstung;

h) IKT-Systeme für den Verkehr.

(2) Zu den technischen Anlagen an Bahnstrecken können Elektrifizierungssysteme, Einrichtungen für das Ein- und Aussteigen von Fahrgästen und das Be- und Entladen von Gütern in Bahnhöfen und Terminals sowie innovative Technologien in der Einführungsphase gehören.

Artikel 15

Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur für das Gesamtnetz

(1) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die Eisenbahninfrastruktur des Gesamtnetzes

a) der Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates[47] und deren Durchführungsvorschriften genügt, damit die Interoperabilität des Gesamtnetzes hergestellt wird;

b) die Anforderungen der technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) erfüllt, die gemäß den Artikeln 4 und 5 der Richtlinie (EU) 2016/797 nach dem Verfahren des Artikels 7 Absatz 1 Buchstaben b, c, d und e der genannten Richtlinie angenommen wurden;

c) die in der Verordnung (EU) [...] [über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe] festgelegten Anforderungen erfüllt.

(2) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Eisenbahninfrastruktur des Gesamtnetzes, einschließlich der in Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe d genannten Verbindungen, bis zum 31. Dezember 2050

a) bezüglich der Bahnstrecken und, soweit für den Betrieb von elektrischen Zügen erforderlich, bezüglich der Neben- und Abstellgleise, vollständig elektrifiziert ist;

b) eine Regelspurweite für neue Bahnstrecken von 1435 mm aufweist, 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;

c) ohne Sondergenehmigung eine Achslast von mindestens 22,5 Tonnen zulässt;

d) ohne Sondergenehmigung den Betrieb von Güterzügen mit einer Zuglänge von mindestens 740 m (einschließlich der Lokomotive(n)) ermöglicht. Diese

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

Anforderung ist erfüllt, wenn mindestens die folgenden Bedingungen eingehalten werden:

i) auf zweigleisigen Strecken können mindestens 50 % der Zugtrassen für Güterzüge und mindestens zwei Zugtrassen pro Stunde und Richtung für Güterzüge mit einer Länge von mindestens 740 m zugewiesen werden;

ii) auf eingleisigen Strecken kann mindestens eine Zugtrasse pro Stunde und Richtung für Güterzüge mit einer Länge von mindestens 740 m zugewiesen werden;

e) einen Standard von mindestens P400 gemäß Nummer 1.1.1.1.3.5 der Tabelle 1 im Anhang der Durchführungsverordnung (EU) 2019/777 der Kommission[48] bietet, ohne dass eine zusätzliche Sondergenehmigung für den Betrieb von Diensten erforderlich ist.

(3) Es gelten folgende Ausnahmen:

a) Isolierte Netze sind von den Anforderungen gemäß Absatz 2 Buchstaben a, c, d und e ausgenommen.

b) Auf Antrag eines Mitgliedstaats kann die Kommission in hinreichend begründeten Fällen im Wege von Durchführungsrechtsakten weitere Ausnahmen von den in Absatz 2 genannten Anforderungen gewähren. Jeder Antrag auf eine Ausnahmeregelung muss sich auf eine sozioökonomische Kosten-Nutzen-Analyse und eine Bewertung der Auswirkungen auf die Interoperabilität stützen. Eine Ausnahme muss den Anforderungen der Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates[49] genügen und wird gegebenenfalls mit dem/den benachbarten Mitgliedstaat(en) koordiniert und vereinbart.

Artikel 16

Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur für das Kernnetz und das erweiterte Kernnetz

(1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Eisenbahninfrastruktur des Kernnetzes und des erweiterten Kernnetzes den Bestimmungen von Artikel 15 Absatz 1 entspricht.

(2) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Eisenbahninfrastruktur des erweiterten Kernnetzes, einschließlich der in Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe d genannten Anbindungen, bis zum 31. Dezember 2040

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

---

48 Durchführungsverordnung (EU) 2019/777 der Kommission vom 16. Mai 2019 zu gemeinsamen Spezifikationen für das Eisenbahn-Infrastrukturregister und zur Aufhebung des Durchführungsbeschlusses 2014/880/EU der Kommission (ABl. L 139I vom 27.5.2019, S. 312).

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

b) die in Artikel 15 Absatz 2 Buchstaben a und b festgelegten Anforderungen an die Personenverkehrsstrecken des erweiterten Kernnetzes erfüllt;

c) eine Streckengeschwindigkeit von überwiegend mindestens 160 km/h für Personenzüge auf den Personenverkehrsstrecken des erweiterten Kernnetzes ermöglicht;

Beim Bau oder Ausbau einer Personenverkehrsstrecke des erweiterten Kernnetzes oder Abschnitten davon führen die Mitgliedstaaten eine Studie durch, um die Durchführbarkeit und wirtschaftliche Zweckmäßigkeit höherer Geschwindigkeiten zu untersuchen, und sehen den Bau oder Ausbau der Strecke für diese höhere Geschwindigkeit vor, wenn deren Durchführbarkeit und wirtschaftliche Zweckmäßigkeit nachgewiesen ist.

(3) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Eisenbahninfrastruktur des Kernnetzes, einschließlich der in Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe d genannten Anbindungen, bis zum 31. Dezember 2030

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

b) die in Artikel 15 Absatz 2 Buchstaben a und b festgelegten Anforderungen an die Personenverkehrsstrecken des Kernnetzes erfüllt.

(4) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Eisenbahninfrastruktur des Kernnetzes, einschließlich der in Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe d genannten Anbindungen, bis zum 31. Dezember 2040

a) die in Artikel 15 Absatz 2 Buchstabe e festgelegte Anforderung an die Güterverkehrsstrecken des Kernnetzes erfüllt;

b) die in Absatz 2 Buchstabe c festgelegte Anforderung an die Personenverkehrsstrecken des Kernnetzes erfüllt.

(5) Es gelten folgende Ausnahmen:

a) Isolierte Netze sind von den Anforderungen der Absätze 2, 3 und 4 ausgenommen.

b) Auf Antrag eines Mitgliedstaats kann die Kommission in hinreichend begründeten Fällen im Wege von Durchführungsrechtsakten weitere Ausnahmen von den in den Absätzen 2 bis 4 genannten Anforderungen gewähren. Jede Ausnahme muss sich auf eine sozioökonomische Kosten-Nutzen-Analyse und eine Bewertung der Auswirkungen auf die Interoperabilität stützen. Eine Ausnahme muss den Anforderungen der Richtlinie (EU) 2016/797 genügen und wird gegebenenfalls mit dem/den benachbarten Mitgliedstaat(en) koordiniert und vereinbart.

Artikel 17

Das europäische Eisenbahnverkehrsleitsystem (ERTMS)

(1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass in der Eisenbahninfrastruktur des erweiterten Kernnetzes und des Gesamtnetzes, einschließlich der in Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe d genannten Anbindungen, bis zum 31. Dezember 2040

a) ein ERTMS eingerichtet ist;

b) Klasse-B-Systeme außer Betrieb genommen werden.

(2) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Eisenbahninfrastruktur des Kernnetzes, einschließlich der in Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe d genannten Anbindungen, bis zum 31. Dezember 2030 die Anforderungen von Absatz 1 Buchstabe a erfüllt.

(3) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Eisenbahninfrastruktur des Kernnetzes, einschließlich der in Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe d genannten Anbindungen, bis zum 31. Dezember 2040 die Anforderung von Absatz 1 Buchstabe b erfüllt.

(4) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Eisenbahninfrastruktur des Kernnetzes, des erweiterten Kernnetzes und des Gesamtnetzes, einschließlich der in Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe d genannten Anbindungen, bis zum 31. Dezember 2050 mit einem funkgestützten ERTMS ausgerüstet ist.

(5) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass in der Eisenbahninfrastruktur des Kernnetzes, des erweiterten Kernnetzes und des Gesamtnetzes, einschließlich der in Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe d genannten Anbindungen, ab dem 31. Dezember 2025 beim Bau einer neuen Strecke oder beim Ausbau des Signalgebungssystems ein funkgestütztes ERTMS eingesetzt wird.

(6) Auf Antrag eines Mitgliedstaats kann die Kommission in hinreichend begründeten Fällen im Wege von Durchführungsrechtsakten Ausnahmen von den in den Absätzen 1 bis 5 genannten Anforderungen gewähren. Jeder Antrag auf eine Ausnahmeregelung muss sich auf eine sozioökonomische Kosten-Nutzen-Analyse und eine Bewertung der Auswirkungen auf die Interoperabilität stützen. Eine Ausnahme muss den Anforderungen der Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates[50] genügen und wird gegebenenfalls mit dem/den benachbarten Mitgliedstaat(en) koordiniert und vereinbart.

Artikel 18

Betriebliche Anforderungen an die europäischen Verkehrskorridore

(1) Die Mitgliedstaaten stellen bis zum 31. Dezember 2030 sicher, dass die Qualität der von den Infrastrukturbetreibern für die Eisenbahnunternehmen erbrachten Dienstleistungen, die technischen und betrieblichen Anforderungen an die Nutzung der Infrastruktur und die Verfahren im Zusammenhang mit Grenzkontrollen die betriebliche Leistungsfähigkeit der Schienengüterverkehrsdienste auf den Schienengüterverkehrsstrecken der europäischen Verkehrskorridore nicht beeinträchtigen, sodass folgende Zielwerte erreicht werden:

a) Auf jedem grenzüberschreitenden Abschnitt innerhalb der Union beträgt die Aufenthaltszeit aller grenzüberschreitenden Güterzüge im Durchschnitt höchstens 15 Minuten. Die Aufenthaltszeit eines Zuges auf einem grenzüberschreitenden Abschnitt ist die gesamte zusätzliche Fahrzeit, die auf den Grenzübergang zurückgeführt werden kann, unabhängig von den zugrunde liegenden Ursachen wie polizeiliche Grenzkontrollen und -verfahren oder infrastrukturelle, betriebliche, technische und verwaltungstechnische Aspekte, ohne Berücksichtigung der Zeit, die nicht auf den Grenzübergang

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

zurückgeführt werden kann, sondern etwa auf betriebliche Verfahren, die in Einrichtungen in der Nähe des Grenzübergangs durchgeführt werden, die jedoch nicht in unmittelbarem Zusammenhang damit stehen.

b) Mindestens 90 % der Güterzüge, die mindestens eine Grenze eines europäischen Verkehrskorridors überqueren, erreichen ihren Bestimmungsort oder die Außengrenze der Union – sollte ihr Bestimmungsort außerhalb der Union liegen – zum fahrplanmäßigen Termin oder mit einer Verspätung von höchstens 30 Minuten.

(2) Die Mitgliedstaaten ändern gegebenenfalls die in der Richtlinie 2012/34/EU in Artikel 30 genannten vertraglichen Vereinbarungen und ergreifen geeignete Maßnahmen im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 913/2010, um die in Absatz 1 Buchstaben a und b genannten Zielwerte zu erreichen.

Artikel 19

Zusätzliche Prioritäten für den Aufbau der Eisenbahninfrastruktur

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

a) der Minderung der Auswirkungen von Lärm und Erschütterungen infolge des Schienenverkehrs, insbesondere durch Maßnahmen für Schienenfahrzeuge und für die Infrastruktur einschließlich Lärmschutzeinrichtungen;

b) der Verbesserung der Sicherheit von höhengleichen Bahnübergängen;

c) gegebenenfalls der Anbindung der Eisenbahninfrastruktur an die Binnenhafeninfrastruktur;

d) – vorbehaltlich einer sozioökonomischen Kosten-Nutzen-Analyse – dem Aufbau der Infrastruktur für Züge mit einer Länge von über 740 m und bis zu 1500 m sowie einer Achslast von 25,0 t beim Bau und der Modernisierung von Eisenbahnstrecken, die für den Güterverkehr von Bedeutung sind;

e) der Entwicklung und dem Einsatz innovativer Technologien für den Schienenverkehr, wobei insbesondere auf der Arbeit von Shift2Rail und des Gemeinsamen Unternehmens für Europas Eisenbahnen aufgebaut wird; dies betrifft in erster Linie den automatischen Betrieb von Zügen, ein modernes Verkehrsmanagement und die digitale Konnektivität für Fahrgäste auf der Grundlage des ERTMS und digitale automatische Kupplungen sowie die 5G-Konnektivität;

f) – beim Bau oder Ausbau der Eisenbahninfrastruktur – der Gewährleistung des Anschlusses von Fuß- und Radwegen und deren Zugänglichkeit, um die aktiven Verkehrsträger zu fördern;

g) der Entwicklung innovativer Technologien für alternative Kraftstoffe für den Schienenverkehr wie Wasserstoff für Abschnitte, die von der Elektrifizierungspflicht ausgenommen sind.

ABSCHNITT 2

BINNENSCHIFFFAHRTSINFRASTRUKTUR

Artikel 20

Infrastrukturkomponenten

(1) Die Binnenschifffahrtsinfrastruktur umfasst insbesondere

a) Flüsse;

b) Kanäle;

c) Seen;

d) zugehörige Infrastruktur wie Schleusen, Schiffshebewerke, Brücken, Stauseen und damit verbundene Maßnahmen zum Schutz vor Hochwasser und Wassermangel sowie Minderungsmaßnahmen, die sich auf die Binnenschifffahrt positiv auswirken können;

e) Zugang zu Wasserstraßen und Anbindungen auf der letzten Meile an multimodale Güterterminals, die über Binnenwasserstraßen verbunden sind, insbesondere in Binnen- und Seehäfen;

f) Anlege- und Rastplätze;

g) Binnenhäfen, einschließlich der grundlegenden Hafeninfrastruktur in Form von Innenbecken, Kaimauern, Liegeplätzen, Molen, Docks, Deichen, Hinterfüllungen, Landgewinnung und der für Beförderungsvorgänge innerhalb und außerhalb des Hafengebiets erforderlichen Infrastruktur;

h) zugehörige Ausrüstung;

i) IKT-Systeme für den Verkehr, einschließlich Binnenschifffahrtsinformationsdienste (RIS);

j) Anbindung der Binnenhäfen an die übrigen Verkehrsträger im transeuropäischen Verkehrsnetz;

k) Infrastruktur im Zusammenhang mit Einrichtungen für alternative Kraftstoffe im Sinne der Verordnung (EU) [...] [über den Aufbau einer Infrastruktur für alternative Kraftstoffe];

l) Infrastruktur, die für abfallfreie Verfahren und Maßnahmen der Kreislaufwirtschaft erforderlich ist.

(2) Zu den Ausrüstungen für die Binnenschifffahrt können Einrichtungen für das Be- und Entladen von Fracht und die Lagerung von Gütern in Binnenhäfen gehören. Die Ausrüstungen können insbesondere Antriebs- und Betriebssysteme umfassen, welche die Umweltverschmutzung – wie Wasser- oder Luftverschmutzung – verringern, Energie sparen und die CO_2-Intensität verringern helfen. Dazu können auch Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle, Anlagen zur landseitigen Stromversorgung und andere Infrastrukturen für die Versorgung mit und die Erzeugung von alternativen Kraftstoffen und Einrichtungen zum Sammeln von Altöl sowie Ausrüstung für Eisbrecharbeiten, für hydrologische Dienste und für Baggertätigkeiten in Fahrrinnen, Häfen und Hafeneinfahrten zur Gewährleistung der ganzjährigen Befahrbarkeit gehören.

(3) Ein Binnenhafen ist Teil des Gesamtnetzes, wenn er die folgenden Bedingungen erfüllt:

a) Das jährliche Güterumschlagvolumen liegt bei über 500 000 Tonnen. Berechnungsgrundlage für das gesamte jährliche Güterumschlagvolumen ist der neueste Dreijahresdurchschnitt auf der Grundlage der von Eurostat veröffentlichten Statistiken.

b) Der Hafen liegt am Binnenwasserstraßennetz des transeuropäischen Verkehrsnetzes.

Artikel 21

Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur für das Gesamtnetz

(1) Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass die Binnenhäfen des Gesamtnetzes bis zum 31. Dezember 2050

a) an die Straßen- oder Schieneninfrastruktur angebunden werden;

b) über mindestens ein multimodales Güterterminal verfügen, das allen Betreibern und Nutzern diskriminierungsfrei und gegen ein transparentes und diskriminierungsfreies Entgelt offensteht;

c) mit Einrichtungen zur Verbesserung der Umweltverträglichkeit von Schiffen in Häfen ausgestattet sind, darunter Auffanganlagen, Entgasungsanlagen, Maßnahmen zur Lärmminderung sowie Maßnahmen zur Verringerung der Luft- und Wasserverschmutzung.

(2) Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe in den Binnenhäfen im Einklang mit den Anforderungen der Verordnung (EU) [...] [über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe] aufgebaut wird.

Artikel 22

Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur für das Kernnetz

(1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Binnenhäfen des Kernnetzes die in Artikel 21 Absatz 1 Buchstaben a und b genannten Anforderungen bis zum 31. Dezember 2030 und die in Artikel 21 Absatz 1 Buchstabe c genannten Anforderungen bis zum 31. Dezember 2040 erfüllen.

(2) Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass das Binnenwasserstraßennetz, einschließlich der in Artikel 20 Absatz 1 Buchstabe e genannten Anbindungen, instand gehalten wird, um eine effiziente, zuverlässige und sichere Schifffahrt für Nutzer zu ermöglichen, indem die Mindestanforderungen an Wasserstraßen und das Dienstleistungsniveau gewährleistet werden und sichergestellt wird, dass diese Mindestanforderungen oder die festgelegten zugrunde liegenden Kriterien (gute Befahrbarkeit) nicht verschlechtert werden.

(3) Die Mitgliedstaaten gewährleisten insbesondere, dass

a) Flüsse, Kanäle, Seen, Binnenhäfen und deren Zufahrtswege bei festgelegten Referenzwasserständen, die im statistischen Mittel an einer bestimmten Anzahl von Tagen im Jahr überschritten werden, eine Wassertiefe des Fahrwassers von mindestens 2,5 m und eine Mindesthöhe unter Brücken, die nicht geöffnet werden können, von mindestens 5,25 m aufweisen.

Die Referenzwasserstände werden anhand der Anzahl der Tage pro Jahr festgelegt, an denen der tatsächliche Wasserstand den angegebenen Referenzwasserstand überschreitet. Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte, in denen die im vorangehenden Unterabsatz genannten Referenzwasserstände pro Flusseinzugsgebiet festgelegt werden. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 59 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

Bei der Festlegung der Referenzwasserstände berücksichtigt die Kommission die Anforderungen, die in internationalen Übereinkommen und in Abkommen zwischen den Mitgliedstaaten festgelegt sind.

b) Die Mitgliedstaaten veröffentlichen auf einer öffentlich zugänglichen Website nach Buchstabe a die Anzahl der Tage pro Jahr, an denen der tatsächliche Wasserstand den festgelegten Referenzwasserstand für die Wassertiefe des Fahrwassers überschreitet oder nicht erreicht, sowie die durchschnittlichen Wartezeiten an jeder Schleuse.

c) Die Betreiber von Schleusen gewährleisten, dass die Schleusen so betrieben und instandgehalten werden, dass nur geringe Wartezeiten entstehen.

d) Flüsse, Kanäle und Seen werden für alle Dienste im Einklang mit der Richtlinie 2005/44/EG[51] mit RIS ausgestattet, um den Nutzern grenzüberschreitende Informationen in Echtzeit zu gewährleisten.

(4) Auf Antrag eines Mitgliedstaats kann die Kommission in hinreichend begründeten Fällen im Wege von Durchführungsrechtsakten Ausnahmen von den in Absatz 3 Buchstabe a genannten Mindestanforderungen gewähren. Jeder Antrag auf eine Ausnahmeregelung muss sich auf eine sozioökonomische Kosten-Nutzen-Analyse, die Bewertung besonderer geografischer oder erheblicher physischer Sachzwänge und/oder potenzieller negativer Auswirkungen auf die Umwelt und die biologische Vielfalt stützen.

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

Den Mitgliedstaaten kann bei höherer Gewalt eine Ausnahme gewährt werden. Sobald die Situation dies zulässt, stellen die Mitgliedstaaten den früheren Zustand der Befahrbarkeit wieder her.

Jeder Antrag auf eine Ausnahmeregelung wird gegebenenfalls mit dem/den benachbarten Mitgliedstaat(en) koordiniert und vereinbart.

(5) Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte mit Anforderungen, die die nach Absatz 3 Buchstabe a Unterabsatz 2 festgelegten Mindestanforderungen pro Flusseinzugsgebiet ergänzen. Diese Anforderungen können sich insbesondere auf Folgendes beziehen:

a) ergänzende Parameter für Wasserstraßen, die speziell für frei fließende Flüsse gelten;

---

51 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).

b) Spezifikationen für die Binnenschifffahrtsinfrastruktur;

c) Spezifikationen für die Infrastruktur von Binnenhäfen;

d) geeignete Anlegeplätze und Dienstleistungen für gewerbliche Nutzer;

e) Aufbau einer Infrastruktur für alternative Energien, um den Zugang zu alternativen Kraftstoffen im gesamten Korridor zu gewährleisten;

f) Anforderungen an digitale Anwendungen des Netzes und Automatisierungsprozesse;

g) Resilienz der Infrastruktur gegenüber dem Klimawandel, Naturgefahren und vom Menschen verursachten Katastrophen oder vorsätzlichen Störungen;

h) Einführung und Förderung neuer Technologien und Innovationen für CO_2-freie Kraftstoffe und Antriebssysteme.

Der in Unterabsatz 1 genannte Durchführungsrechtsakt wird nach dem in Artikel 59 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

(6) Die Kommission gewährleistet ein kohärentes Vorgehen im Hinblick auf eine gute unionsweite Befahrbarkeit und kann dazu Leitlinien erlassen. Die Kommission stellt bei der Festlegung der Mindestanforderungen für die Buchstaben e und f sicher, dass die Interoperabilität zwischen den Flusseinzugsgebieten nicht beeinträchtigt wird.

Artikel 23

Zusätzliche Prioritäten für den Aufbau der Binnenschifffahrtsinfrastruktur

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

a) gegebenenfalls der Erreichung höherer Standards für die Modernisierung bestehender Wasserstraßen und für die Schaffung neuer Wasserstraßen, entsprechend dem Marktbedarf;

b) Schutz- und Minderungsmaßnahmen gegen Hochwasser und Wassermangel;

c) der Förderung einer nachhaltigen und sicheren Binnenschifffahrt, auch innerhalb städtischer Knoten;

d) der Modernisierung und Ausweitung der für Beförderungsvorgänge innerhalb und außerhalb des Hafengebiets erforderlichen Infrastrukturkapazität;

e) der Förderung und Entwicklung von Maßnahmen zur Verbesserung der Umweltverträglichkeit der Binnenschifffahrt und der Verkehrsinfrastruktur, einschließlich emissionsfreier und emissionsarmer Schiffe und Maßnahmen zur Verringerung der Auswirkungen auf die Gewässer und die von den Gewässern abhängige biologische Vielfalt, gemäß den geltenden Anforderungen nach dem Unionsrecht oder den einschlägigen internationalen Übereinkünften.

ABSCHNITT 3

SEEVERKEHRSINFRASTRUKTUR UND DER EUROPÄISCHE SEEVERKEHRSRAUM

Artikel 24

Infrastrukturkomponenten

(1) Der europäische Seeverkehrsraum verbindet und integriert die in Absatz 2 beschriebenen Seeverkehrskomponenten mit dem landseitigen Netz durch die Schaffung oder den Ausbau des Kurzstreckenseeverkehrs zwischen zwei oder mehreren Seehäfen im Hoheitsgebiet der Union oder zwischen einem oder mehreren Häfen im Hoheitsgebiet der Union und einem Hafen im Hoheitsgebiet eines benachbarten Drittlandes mit einer Küstenlinie an den an die Union angrenzenden Binnenmeeren, sowie durch den Aufbau von Seehäfen im Hoheitsgebiet der Union und ihrer Hinterlandanbindungen, um eine effiziente, tragfähige und nachhaltige Integration mit anderen Verkehrsträgern zu gewährleisten.

(2) Der europäische Seeverkehrsraum besteht aus

a) der Seeverkehrsinfrastruktur innerhalb der Hafenbereiche des Kern- und Gesamtnetzes;

b) Maßnahmen mit weiter gefasstem Nutzen, die nicht an bestimmte Häfen gebunden sind und dem europäischen Seeverkehrsraum und dem maritimen Sektor allgemein zugutekommen, z. B. die Förderung von Maßnahmen, die eine ganzjährige Befahrbarkeit (Eisbrechen) sicherstellen, IKT-Systeme für den Verkehr und hydrografische Vermessungen.

(3) Die in Absatz 2 Buchstabe a genannte Seeverkehrsinfrastruktur umfasst insbesondere

a) Seehäfen einschließlich der für Beförderungsvorgänge innerhalb des Hafenbereichs notwendigen Infrastrukturen;

b) grundlegende Hafeninfrastrukturen wie Innenbecken, Kaimauern, Liegeplätze, Molen, Docks, Deiche, Hinterfüllungen und Landgewinnung;

c) Seeschifffahrtskanäle;

d) Navigationshilfen;

e) Hafeneinfahrten, Fahrrinnen und Schleusen;

f) Wellenbrecher;

g) die Anbindung der Häfen an das transeuropäische Verkehrsnetz der anderen Verkehrsträger;

h) IKT-Systeme für den Verkehr, einschließlich EMSWe und VTMIS;

i) Infrastruktur im Zusammenhang mit Einrichtungen für alternative Kraftstoffe im Sinne der Verordnung (EU) [...] [über den Aufbau einer Infrastruktur für alternative Kraftstoffe];

j) zugehörige Ausrüstung, zu der insbesondere Ausrüstungen für die Verkehrs- und Güterverkehrslogistik, die Verringerung negativer Auswirkungen auf die Umwelt, die Verbesserung der Energieeffizienz, die Verringerung von Lärm und die Verwendung alternativer Kraftstoffe sowie Ausrüstung zur Gewährleistung der ganzjährigen Befahrbarkeit, einschließlich

Eisbrechausrüstung, für hydrologische Untersuchungen und für Ausbaggerungstätigkeiten und Schutzmaßnahmen in Häfen und Hafeneinfahrten gehören können;

k) Infrastruktur, die für abfallfreie Verfahren und Maßnahmen der Kreislaufwirtschaft erforderlich ist.

(4) Ein Seehafen ist Teil des Gesamtnetzes, wenn mindestens eine der folgenden Bedingungen erfüllt ist:

a) Das gesamte jährliche Personenverkehrsaufkommen beträgt mehr als 0,1 % des gesamten jährlichen Personenverkehrsaufkommens aller Seehäfen in der Union. Der Referenzwert für dieses Gesamtaufkommen ist der neueste verfügbare Dreijahresdurchschnitt auf der Grundlage 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 auf der Grundlage 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.

Artikel 25

Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur für das Gesamtnetz

(1) Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass

a) die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe in den Seehäfen des Gesamtnetzes in voller Übereinstimmung mit den Anforderungen der Verordnung (EU) [...] [über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe] aufgebaut wird;

b) die Seehäfen des Gesamtnetzes mit der notwendigen Infrastruktur ausgestattet sind, um die Umweltverträglichkeit der Schiffe in Häfen zu verbessern, unter anderem mit Auffangeinrichtungen für die Entladung von Abfällen von Schiffen nach der Richtlinie (EU) 2019/883 des Europäischen Parlaments und des Rates[52];

c) VTMIs und SafeSeaNet im Einklang mit der Richtlinie 2002/59/EG umgesetzt werden;

d) zentrale Meldeportale für den Seeverkehr im Einklang mit der Verordnung (EU) 2019/1239 umgesetzt werden.

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

(2) Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass bis zum 31. Dezember 2050

a) die Seehäfen des Gesamtnetzes an die Schienen- und Straßeninfrastruktur und – soweit möglich – Binnenwasserstraßen angebunden sind, sofern einer solchen Anbindung keine besonderen geografischen oder erheblichen physischen Sachzwänge entgegenstehen;

b) jeder Seehafen des Gesamtnetzes, über den Güterverkehr abgewickelt wird, zumindest über ein multimodales Güterterminal verfügt, das allen Betreibern und Nutzern diskriminierungsfrei und gegen ein transparentes und diskriminierungsfreies Entgelt offensteht;

c) die Seeschifffahrtskanäle, Hafenfahrrinnen und Mündungsgebiete, die zwei Meere miteinander verbinden oder den Seezugang zu Seehäfen ermöglichen, mindestens den Binnenwasserstraßen entsprechen, die die Anforderungen des Artikels 22 erfüllen;

d) die Seehäfen des Gesamtnetzes, die an die Binnenwasserstraßen angebunden sind, über spezielle Umschlagkapazitäten für Binnenschiffe verfügen.

(3) Auf Antrag eines Mitgliedstaats kann die Kommission in hinreichend begründeten Fällen im Wege von Durchführungsrechtsakten Ausnahmen von den in Absatz 2 genannten Mindestanforderungen gewähren. Jeder Antrag auf eine Ausnahmeregelung muss sich auf eine sozioökonomische Kosten-Nutzen-Analyse, die Bewertung besonderer geografischer oder erheblicher physischer Sachzwänge und/oder potenzieller negativer Auswirkungen auf die Umwelt und die biologische Vielfalt stützen.

Artikel 26

Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur für das Kernnetz

(1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Seeverkehrsinfrastruktur des Kernnetzes den Bestimmungen von Artikel 25 Absatz 1 entspricht.

(2) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Seeverkehrsinfrastruktur des Kernnetzes die in Artikel 25 Absatz 2 genannten Anforderungen bis zum 31. Dezember 2030 erfüllt.

(3) Auf Antrag eines Mitgliedstaats kann die Kommission in hinreichend begründeten Fällen im Wege von Durchführungsrechtsakten Ausnahmen von den in Absatz 2 genannten Mindestanforderungen gewähren. Jeder Antrag auf eine Ausnahmeregelung muss sich auf eine sozioökonomische Kosten-Nutzen-Analyse, die Bewertung besonderer geografischer oder erheblicher physischer Sachzwänge und/oder potenzieller negativer Auswirkungen auf die Umwelt und die biologische Vielfalt stützen.

Artikel 27

Zusätzliche 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 den Artikeln 12 und 13 folgenden Aspekten Priorität eingeräumt:

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

b) dem Bau oder Ausbau von grundlegenden Hafeninfrastrukturen wie Innenbecken, Kaimauern, Liegeplätze, Molen, Docks, Deiche, Hinterfüllungen und Landgewinnung;

c) der Verbesserung der Digitalisierungs- und Automatisierungsprozesse, insbesondere im Hinblick auf eine erhöhte Sicherheit und Nachhaltigkeit;

d) der Einführung und Förderung neuer Technologien und Innovationen für CO_2-freie und CO_2-arme Kraftstoffe und Antriebssysteme;

e) der Verbesserung der Resilienz der Logistikketten und des internationalen Seehandels, auch im Hinblick auf die Anpassung an den Klimawandel;

f) Lärmschutz- und Energieeffizienzmaßnahmen;

g) der Förderung von emissionsfreien und emissionsarmen Schiffen für den Kurzstreckenseeverkehr und der Entwicklung von Maßnahmen zur Verbesserung der Umweltverträglichkeit des Seeverkehrs beim Anlaufen von Häfen oder der Optimierung der Lieferketten gemäß den gelten Anforderungen nach dem Unionsrecht oder den einschlägigen internationalen Übereinkünften.

ABSCHNITT 4

STRAßENVERKEHRSINFRASTRUKTUR

Artikel 28

Infrastrukturkomponenten

(1) Die Straßenverkehrsinfrastruktur umfasst insbesondere

a) Straßen einschließlich:

i) Brücken;

ii) Tunneln;

iii) Kreuzungen;

iv) Übergängen;

v) Anschlussstellen;

vi) Standstreifen;

vii) Park- und Rastplätzen, einschließlich sicherer und gesicherter Parkflächen für Nutzfahrzeuge;

viii) Systemen zur dynamischen Gewichtserfassung (Weigh-in-Motion);

ix) Infrastruktur im Zusammenhang mit Einrichtungen für alternative Kraftstoffe in voller Übereinstimmung mit den Anforderungen der Verordnung (EU) [...] [über den Aufbau einer Infrastruktur für alternative Kraftstoffe];

x) Infrastruktur zur Milderung der Auswirkungen auf die Umwelt;

b) zugehörige Ausrüstung;

c) IKT-Systeme für den Verkehr;

d) Zugangswege und Anbindung auf der letzten Meile an multimodale Güterterminals;

e) Anbindung der Güterterminals und Logistikplattformen an die übrigen Verkehrsträger im transeuropäischen Verkehrsnetz;

f) Busbahnhöfe.

(2) Bei den in Absatz 1 Buchstabe a genannten Straßen handelt es sich um Straßen, die eine wichtige Rolle im Güter- und Personen-Fernverkehr spielen, die wichtigsten städtischen und wirtschaftlichen Zentren miteinander verbinden und die Anbindung an andere Verkehrsträger gewährleisten.

(3) Die Straßenausrüstungen können insbesondere Ausrüstungen für das Verkehrsmanagement, die Verkehrsinformation und Zielführung, die Erhebung von Maut- und Benutzungsgebühren, die Sicherheit, die Verringerung von Umweltbelastungen, das Betanken oder Aufladen von Fahrzeugen mit alternativem Antrieb sowie sichere und gesicherte Parkflächen für Nutzfahrzeuge umfassen.

Artikel 29

Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur für das Gesamtnetz

(1) Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass

a) die Sicherheit der Straßenverkehrsinfrastruktur nach der Richtlinie 2008/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates[53] gewährleistet, überwacht und gegebenenfalls verbessert wird;

b) die Straßen mit einem Höchstmaß an Verkehrssicherheit durch insbesondere den Einsatz der neuesten Technologien geplant, gebaut oder ausgebaut werden;

c) die Straßen mit einem Höchstmaß an Umweltschutz geplant, gebaut oder ausgebaut werden, gegebenenfalls durch lärmreduzierende Straßenbeläge und die Sammlung, Behandlung und Ableitung von Oberflächenwasser;

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

e) gegebenenfalls die Interoperabilität von Mautsystemen im Einklang mit der Richtlinie (EU) 2019/520 des Europäischen Parlaments und des Rates[55], der

---

53 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).

54 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).

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

Durchführungsverordnung C/2019/9080 der Kommission[56] und der Delegierten Verordnung C/2019/8369 der Kommission[57] gewährleistet wird;

f) gegebenenfalls die Maut- und Benutzungsgebühren im Einklang mit der Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates[58] erhoben werden;

g) intelligente Verkehrssysteme in der Straßenverkehrsinfrastruktur der Richtlinie (EU) [...] zum Rahmen für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme entsprechen und in einer Weise eingeführt werden, die mit den gemäß jener Richtlinie erlassenen delegierten Rechtsakten im Einklang steht[59];

h) die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe im Straßennetz in voller Übereinstimmung mit den Anforderungen der Verordnung (EU) [...] [über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe] aufgebaut wird.

(2) Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass die Straßeninfrastruktur des Gesamtnetzes bis zum 31. Dezember 2050 die folgenden Anforderungen erfüllt:

a) Die Straße ist eigens für den Kraftfahrzeugverkehr geplant, gebaut oder ausgebaut und

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

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

iii) von angrenzenden Grundstücken aus besteht keine unmittelbare Zufahrt.

b) In einer Entfernung von höchstens 60 km voneinander stehen Rastplätze mit ausreichendem Parkraum, Sicherheitsausrüstungen und geeigneten Einrichtungen, darunter sanitäre Anlagen, zur Verfügung, die den Bedürfnissen unterschiedlichster Beschäftigter genügen.

c) In einer Entfernung von höchstens 100 km voneinander stehen sichere und gesicherte Parkflächen zur Verfügung, die ausreichend Parkraum für

---

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

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

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

59 Richtlinie 2021/... zur Überarbeitung der 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 [...]).

Nutzfahrzeuge bieten und die Anforderungen von Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe a der Verordnung (EU) 2020/1054[60] erfüllen.

d) In einer Entfernung von höchstens 300 km voneinander sind Systeme zur dynamischen Gewichtserfassung (Weigh-in-Motion) installiert. Systeme zur dynamischen Gewichtserfassung ermöglichen die Identifizierung von Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen, die die in der Richtlinie 96/53/EG festgelegten höchstzulässigen Gewichte vermutlich überschritten haben.

(3) Die Mitgliedstaaten gewährleisten bis zum 31. Dezember 2030 die Einrichtung oder Nutzung von Mitteln zum Erkennen sicherheitsrelevanter Ereignisse oder Zustände und die Erhebung einschlägiger Straßenverkehrsdaten zum Zweck der Bereitstellung eines Mindestniveaus allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsinformationen gemäß der Delegierten Verordnung 886/2013[61] der Kommission.

(4) Auf Antrag eines Mitgliedstaats kann die Kommission in hinreichend begründeten Fällen im Wege von Durchführungsrechtsakten Ausnahmen von der Anforderung nach Absatz 2 Buchstabe a gewähren, insbesondere wenn die Verkehrsdichte 10 000 Fahrzeuge pro Tag in beiden Richtungen nicht überschreitet oder wenn besondere geografische oder erhebliche physische Sachzwänge vorliegen, sofern ein angemessenes Sicherheitsniveau gewährleistet ist. Jeder Antrag auf eine Ausnahmeregelung muss sich auf eine sozioökonomische Kosten-Nutzen-Analyse, die Bewertung besonderer geografischer oder erheblicher physischer Sachzwänge und/oder potenzieller negativer Auswirkungen der Investitionen auf die Umwelt und die biologische Vielfalt stützen.

Artikel 30

Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur für das Kernnetz und das erweiterte Kernnetz

(1) Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass die Straßeninfrastruktur des Kernnetzes und des erweiterten Kernnetzes den Bestimmungen von Artikel 29 Absatz 1 entspricht.

(2) Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass die Straßeninfrastruktur des Kernnetzes und des erweiterten Kernnetzes die in Artikel 29 Absatz 2 Buchstaben a, c und d genannten Anforderungen bis zum 31. Dezember 2040 erfüllt.

(3) Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass die Straßeninfrastruktur des Kernnetzes und des erweiterten Kernnetzes die in Artikel 29 Absatz 2 Buchstabe b genannten Anforderungen bis zum 31. Dezember 2030 erfüllt.

---

60 Verordnung (EU) 2020/1054 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2020 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 hinsichtlich der Mindestanforderungen an die maximalen täglichen und wöchentlichen Lenkzeiten, Mindestfahrtunterbrechungen sowie täglichen und wöchentlichen Ruhezeiten, und der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 hinsichtlich der Positionsbestimmung mittels Fahrtenschreibern (ABl. L 249 vom 31.7.2020, S. 1).

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

(4) Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass die Straßeninfrastruktur des Kernnetzes die in Artikel 29 Absatz 3 genannten Anforderungen bis zum 31. Dezember 2025 erfüllt.

(5) Auf Antrag eines Mitgliedstaats kann die Kommission in hinreichend begründeten Fällen im Wege von Durchführungsrechtsakten Ausnahmen von der Anforderung nach Artikel 29 Absatz 2 Buchstabe a gewähren, insbesondere wenn die Verkehrsdichte 10 000 Fahrzeuge pro Tag in beiden Richtungen nicht überschreitet oder wenn besondere geografische oder erhebliche physische Sachzwänge vorliegen, sofern ein angemessenes Sicherheitsniveau gewährleistet ist. Jeder Antrag auf eine Ausnahmeregelung muss sich auf eine sozioökonomische Kosten-Nutzen-Analyse, die Bewertung besonderer geografischer oder erheblicher physischer Sachzwänge und/oder potenzieller negativer Auswirkungen der Investitionen auf die Umwelt und die biologische Vielfalt stützen.

Artikel 31

Zusätzliche Prioritäten für den Aufbau der Straßeninfrastruktur

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

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

b) der Minderung von Überlastung auf bestehenden Straßen, insbesondere durch intelligentes Verkehrsmanagement, einschließlich dynamischer Stau- oder Mautgebühren, die je nach Tageszeit, Woche oder Jahreszeit variieren;

c) der Einführung innovativer Technologien, um die Kontrolle der Einhaltung des Rechtsrahmens der Union im Bereich des Straßenverkehrs zu verbessern, einschließlich intelligenter und automatisierter Durchsetzungsinstrumente und 5G-Kommunikationsinfrastruktur;

d) beim Bau oder Ausbau der Straßeninfrastruktur, der Gewährleistung des Anschlusses von Fußgänger- und Radwegen und deren Zugänglichkeit, um die aktiven Verkehrsträger zu fördern.

ABSCHNITT 5

LUFTVERKEHRSINFRASTRUKTUR

Artikel 32

Infrastrukturkomponenten

(1) Die Luftverkehrsinfrastruktur umfasst insbesondere

a) den Luftraum, Flugstrecken und Luftstraßen;

b) Flughäfen, einschließlich der für den Boden- und Verkehrsbetrieb erforderlichen Infrastruktur und Ausrüstung im Flughafenbereich, Vertiports und Weltraumbahnhöfe;

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

d) ATM/ANS-Systeme und die dazugehörige Ausrüstung, einschließlich weltraumgestützter Ausrüstung;

e) Infrastruktur im Zusammenhang mit alternativen Kraftstoffen und die Stromversorgung stationärer Luftfahrzeuge im Sinne der Verordnung (EU) [...] [über den Aufbau einer Infrastruktur für alternative Kraftstoffe];

f) Infrastruktur für die Produktion alternativer Kraftstoffe vor Ort und die Verbesserung der Energieeffizienz sowie die Verringerung der Klima-, Umwelt- und Lärmemissionen von Flughäfen oder des damit verbundenen Flughafenbetriebs wie Bodenabfertigungsdienste, Flugbetrieb und Passagierbeförderung am Boden;

g) Infrastruktur für die getrennte Sammlung von Abfällen, Abfallvermeidung und Tätigkeiten im Bereich der Kreislaufwirtschaft.

(2) Ein Flughafen ist Teil des Gesamtnetzes, wenn er mindestens eine der folgenden Bedingungen erfüllt:

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

b) Passagierflughäfen: das gesamte jährliche Fluggastaufkommen beträgt mindestens 0,1 % des gesamten jährlichen Fluggastaufkommens aller Flughäfen der Union, es sei denn, der betreffende Flughafen befindet sich außerhalb eines Umkreises von 100 km vom nächstgelegenen Flughafen des Gesamtnetzes bzw. außerhalb eines Umkreises von 200 km von einer Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke in dem Gebiet, in dem sich der Flughafen befindet.

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

Artikel 33

Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur für das Kernnetz und das Gesamtnetz

(1) Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass

a) die Flughäfen des Kernnetzes bis zum 31. Dezember 2030 an das Eisenbahnfernverkehrsnetz, einschließlich des Hochgeschwindigkeitsbahnnetzes, und an die Straßenverkehrsinfrastruktur des transeuropäischen Verkehrsnetzes angebunden sind, sofern einer solchen Anbindung keine besonderen geografischen oder erheblichen physischen Sachzwänge entgegenstehen;

b) die Flughäfen des Gesamtnetzes mit einem jährlichen Fluggastaufkommen von mehr als vier Millionen Passagieren bis zum 31. Dezember 2050 an das Eisenbahnfernverkehrsnetz, einschließlich des Hochgeschwindigkeitsbahnnetzes, und an die Straßenverkehrsinfrastruktur des transeuropäischen Verkehrsnetzes angebunden sind, sofern einer solchen Anbindung keine besonderen geografischen oder erheblichen physischen Sachzwänge entgegenstehen;

c) jeder in ihrem Hoheitsgebiet gelegene Flughafen über mindestens ein Terminal verfügt, das allen Betreibern und Nutzern diskriminierungsfrei und gegen ein transparentes und diskriminierungsfreies Entgelt offensteht;

d) für die Luftverkehrsinfrastruktur die gemeinsamen Grundstandards für den Schutz der Zivilluftfahrt vor unrechtmäßigen Eingriffen gelten, die von der Union gemäß der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates[62] beschlossen wurden,

e) die Infrastruktur für das Flugverkehrsmanagement die Verwirklichung des einheitlichen europäischen Luftraums im Einklang mit den Verordnungen (EG) Nr. 549/2004, (EG) Nr. 550/2004, (EG) Nr. 551/2004 und (EU) 2018/1139 und die Durchführung von Luftverkehrsbetrieb ermöglicht, um die Leistungsfähigkeit und Nachhaltigkeit des europäischen Luftfahrtsystems sowie die Umsetzung der Durchführungsbestimmungen und der Vorgaben der Union zu verbessern;

f) die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe in Flughäfen in voller Übereinstimmung mit den Anforderungen der Verordnung (EU) [...] [über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe] aufgebaut wird;

g) die Luftverkehrsinfrastruktur eine klimatisierte Luftzufuhr für stationäre Luftfahrzeuge vorsieht.

(2) Auf Antrag eines Mitgliedstaats kann die Kommission in hinreichend begründeten Fällen im Wege von Durchführungsrechtsakten Ausnahmen von den Anforderungen nach Absatz 1 Buchstaben a, b, c und g gewähren. Jeder Antrag auf eine Ausnahmeregelung muss sich auf eine sozioökonomische Kosten-Nutzen-Analyse stützen oder im Zusammenhang mit besonderen geografischen oder erheblichen physischen Sachzwängen, einschließlich des Fehlens eines Eisenbahnsystems in dem Gebiet stehen.

Artikel 34

Zusätzliche Prioritäten für den Aufbau der Luftverkehrsinfrastruktur

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

a) der Verbesserung der Energie- und Betriebseffizienz von Flughäfen;

b) der Unterstützung der Verwirklichung des einheitlichen europäischen Luftraums und der interoperablen Systeme, insbesondere derjenigen Systeme, die im Rahmen des SESAR-Projekts im Einklang mit dem ATM-Masterplan entwickelt wurden;

c) der Verbesserung der Digitalisierungs- und Automatisierungsprozesse, insbesondere im Hinblick auf eine erhöhte Flug- und Luftsicherheit;

[62] Verordnung (EG) Nr. 300/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2008 über gemeinsame Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 (ABl. L 97 vom 9.4.2008, S. 72).

d) der Verbesserung der multimodalen Anbindungen zwischen Flughäfen und der Infrastruktur anderer Verkehrsträger sowie gegebenenfalls zwischen Flughäfen und städtischen Knoten;

e) der Verbesserung der Nachhaltigkeit und der Verringerung der Klima-, Umwelt- und Lärmbelastung, insbesondere durch die Einführung neuer Technologien und Innovationen, alternativer Kraftstoffe, emissionsfreier und emissionsarmer Luftfahrzeuge sowie CO_2-freier und CO_2-armer Infrastrukturen.

ABSCHNITT 6

INFRASTRUKTUR FÜR MULTIMODALE GÜTERTERMINALS

Artikel 35

Ermittlung der multimodalen Güterterminals

(1) Bei den multimodalen Güterterminals des transeuropäischen Verkehrsnetzes handelt es sich um Terminals, die folgende Merkmale aufweisen:

a) Sie befinden sich in den Seehäfen des transeuropäischen Verkehrsnetzes wie in Anhang II aufgeführt.

b) Sie befinden sich in den Binnenhäfen des transeuropäischen Verkehrsnetzes wie in Anhang II aufgeführt.

c) Sie befinden sich in einem städtischen Knoten oder in dessen Nähe.

d) Sie werden als Schienen-Straßen-Terminals des transeuropäischen Verkehrsnetzes wie in Anhang II aufgeführt eingestuft.

(2) Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass an multimodalen Güterterminals eine ausreichende Kapazität für das transeuropäische Verkehrsnetz zur Verfügung steht, um die derzeitigen und künftigen und insbesondere solche Verkehrsströme zu bewältigen, die städtische Knoten, Industriezentren, Häfen und Logistik-Drehkreuze betreffen.

(3) Die Mitgliedstaaten führen innerhalb von zwei Jahren nach Inkrafttreten der vorliegenden Verordnung eine Markt- und Zukunftsanalyse in Bezug auf multimodale Güterterminals in ihrem Hoheitsgebiet durch. Gegenstand der Analyse ist mindestens

a) die Untersuchung der aktuellen und künftigen Güterverkehrsströme, einschließlich der Güterverkehrsströme auf der Straße;

b) die Erfassung der bestehenden multimodalen Güterterminals des transeuropäischen Verkehrsnetzes in ihrem Hoheitsgebiet und die Bewertung des Bedarfs an neuen multimodalen Güterterminals oder zusätzlicher Umschlagkapazität in bestehenden Terminals;

c) die Untersuchung, wie eine angemessene Verteilung von multimodalen Güterterminals mit ausreichender Umschlagkapazität gewährleistet werden kann, um den unter Buchstabe b genannten Bedarf zu decken. Dabei werden die Terminals in den Grenzgebieten der benachbarten Mitgliedstaaten berücksichtigt.

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

(4) Die Mitgliedstaaten arbeiten auf der Grundlage der Analyse nach Absatz 3 einen Aktionsplan für den Aufbau eines Netzes von multimodalen Güterterminals aus. Die Ergebnisse der Analyse und der Aktionsplan werden der Kommission spätestens sechs Monate nach Abschluss der Analyse zusammen mit einer Liste von Schienen-Straßen-Terminals vorgelegt, die der Mitgliedstaat vorschlägt, in die Anhänge I und II aufzunehmen.

(5) Ein Schienen-Straßen-Terminal gilt als Teil des transeuropäischen Verkehrsnetzes und wird in den Anhängen I und II aufgeführt, wenn mindestens eine der folgenden Bedingungen erfüllt ist:

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

b) Es handelt sich um das von dem Mitgliedstaat für eine NUTS-2-Region ausgewiesene wichtigste Schienen-Straßen-Terminal, wenn es in dieser NUTS-2-Region keinen Schienen-Straßen-Terminal gibt, der den Bestimmungen von Buchstabe a entspricht.

c) Der Mitgliedstaat schlägt den Terminal nach Absatz 4 vor.

Artikel 36

Infrastrukturkomponenten

Die multimodalen Güterterminals umfassen insbesondere

a) Infrastruktur, die die verschiedenen Verkehrsträger in einem Terminalbereich und dessen Umgebung miteinander verbindet;

b) Ausrüstungen wie Kräne, Förderanlagen und andere Einrichtungen für den Güterumschlag zwischen unterschiedlichen Verkehrsträgern und das Abstellen und die Lagerung der Güter;

c) spezielle Bereiche wie Gatebereich, Zwischenbereich und Wartebereich, Umschlagbereich und Fahr- oder Ladespuren;

d) IKT-Systeme, die für einen effizienten Terminalbetrieb wichtig sind, beispielsweise IKT-Systeme, die die Planung der Infrastrukturkapazität, den Verkehrsbetrieb, die Verbindungen zwischen den Verkehrsträgern und den Umschlag erleichtern;

e) Infrastruktur im Zusammenhang mit Einrichtungen für alternative Kraftstoffe.

Artikel 37

Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur

(1) Die Mitgliedstaaten gewährleisten in fairer und nichtdiskriminierender Weise, dass die in Artikel 35 Absatz 1 genannten multimodalen Güterterminals

a) an die in dem Gebiet verfügbaren Verkehrsträger angebunden sind, soweit dies möglich ist, es sei denn, dies ist unter sozioökonomischen Kosten-Nutzen-Aspekten nicht gerechtfertigt;

b) bis zum 31. Dezember 2030 mit mindestens einer Ladestation im Sinne von Artikel 2 Nummer 43 der Verordnung (EU) [...] [über den Aufbau einer Infrastruktur für alternative Kraftstoffe] für schwere Nutzfahrzeuge ausgestattet sind;

c) mit digitalen Werkzeugen ausgestattet sind, um bis 31. Dezember 2030 Folgendes sicherzustellen:

i) effiziente Terminalabläufe durch beispielsweise Fotogates, Terminalbetriebssysteme, digitales An- und Abmelden der Fahrer, Kameras oder andere Sensoren an Umschlagausrüstung sowie Kamerasysteme am Gleis;

ii) die Bereitstellung von Informationsflüssen innerhalb eines Terminals und zwischen den Verkehrsträgern entlang der Logistikkette und dem Terminal.

(2) Die Mitgliedstaaten gewährleisten in fairer und nichtdiskriminierender Weise, dass die in Artikel 35 Absatz 1 genannten multimodalen Güterterminals, die an das Eisenbahnnetz angebunden sind, bis zum 31. Dezember 2030 in der Lage sind, alle Arten von intermodalen Ladeeinheiten abzufertigen, sofern sie als intermodale Terminals eingestuft sind und einen vertikalen Umschlag durchführen.

(3) Die Mitgliedstaaten gewährleisten in fairer und nichtdiskriminierender Weise, dass die in Artikel 35 Absatz 1 genannten multimodalen Güterterminals, die an das Eisenbahnnetz angebunden sind, bis zum 31. Dezember 2040 in der Lage sind, Züge mit einer Länge von 740 m ohne Rangieren aufzunehmen, oder, falls dies wirtschaftlich nicht tragfähig ist, dass angemessene Maßnahmen zur Verbesserung der betrieblichen Effizienz bei der Aufnahme von Zügen mit einer Länge von 740 m wie der Ausbau und die Elektrifizierung von Abfahrts- und Ankunftsgleisen, Anpassungen der Signalgebungssysteme und Verbesserung der Gleiskonfiguration ergriffen werden.

(4) Die Mitgliedstaaten gewährleisten in fairer und nichtdiskriminierender Weise, dass alle in Artikel 35 Absatz 1 genannten multimodalen Güterterminals, die an das Eisenbahnnetz angebunden sind, bis zum 31. Dezember 2050 in der Lage sind, Züge mit einer Länge von 740 m ohne Rangieren abzufertigen.

(5) Auf Antrag eines Mitgliedstaats kann die Kommission in hinreichend begründeten Fällen im Wege von Durchführungsrechtsakten Ausnahmen von den Verpflichtungen nach den Absätzen 1 bis 4 gewähren, wenn Investitionen unter sozioökonomischen Kosten-Nutzen-Gesichtspunkten nicht gerechtfertigt werden können, insbesondere wenn sich das Terminal in einem räumlich begrenzten Gebiet befindet.

Artikel 38

Zusätzliche Prioritäten für den Aufbau der Infrastruktur für multimodalen Verkehr

Bei der Förderung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse in Bezug auf die Infrastruktur für multimodalen Verkehr wird in Ergänzung zu den allgemeinen Prioritäten nach den Artikeln 12 und 13 Folgendem Priorität eingeräumt:

a) der Erleichterung der Verbindungen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern;

b) der Beseitigung der hauptsächlichen technischen und administrativen Hindernisse, die einem multimodalen Verkehr entgegenstehen, unter anderem durch die Einführung von eFTI;

c) der Entwicklung eines reibungslosen Informationsflusses, der Verkehrsdienste im gesamten transeuropäischen Verkehrssystem ermöglicht;

d) der Erleichterung der Interoperabilität für den Datenaustausch, den Zugang zu Daten und die Weiterverwendung von Daten innerhalb und zwischen den Verkehrsträgern;

e) gegebenenfalls der Förderung von privaten Gleisanschlüssen, die im transeuropäischen Verkehrsnetz die Abfertigung von Zügen mit einer Länge von 740 m ohne Rangieren ermöglichen.

ABSCHNITT 7

STÄDTISCHE KNOTEN

Artikel 39

Komponenten der städtischen Knoten

(1) Ein städtischer Knoten besteht insbesondere aus

a) der Verkehrsinfrastruktur im städtischen Knoten, die Teil des transeuropäischen Verkehrsnetzes ist, einschließlich Umgehungen, und die Leistungsfähigkeit des transeuropäischen Verkehrsnetzes verbessert;

b) Zugangspunkten zum transeuropäischen Verkehrsnetz, insbesondere multimodale Bahnhöfe, multimodale Güterterminals, Häfen oder Flughäfen;

c) der Anbindung auf der ersten und letzten Meile an diese Zugangspunkte sowie Verbindungen zwischen ihnen.

(2) Die städtischen Knoten des transeuropäischen Verkehrsnetzes sind in Anhang II aufgeführt.

Artikel 40

Anforderungen an städtische Knoten

Beim Aufbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes in städtischen Knoten gewährleisten die Mitgliedstaaten für ein wirksames Funktionieren des gesamten Netzes ohne Engpässe Folgendes:

a) die Verfügbarkeit einer Infrastruktur für das Aufladen und Betanken mit alternativen Kraftstoffen, auch in Logistikplattformen und für den öffentlichen Verkehr, in voller Übereinstimmung mit den Anforderungen der Verordnung (EU) [...] [über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe];

b) bis zum 31. Dezember 2025:

i) die Annahme eines Plans für nachhaltige städtische Mobilität (SUMP) im Einklang mit Anhang V, der insbesondere Maßnahmen zur Integration der verschiedenen Verkehrsträger, zur Förderung emissionsfreier Mobilität, einschließlich einer nachhaltigen und emissionsfreien Stadtlogistik, zur Verringerung der Luftverschmutzung und der Lärmbelastung und zur Berücksichtigung der transeuropäischen Fernverkehrsströme umfasst;

ii) die Erhebung und Übermittlung von Daten zur städtischen Mobilität für jeden städtischen Knoten an die Kommission, wobei die Daten zumindest Treibhausgasemissionen, Staus, Unfälle und Verletzungen, den Anteil der Verkehrsträger und den Zugang zu Mobilitätsdiensten sowie Daten zur Luftverschmutzung und Lärmbelastung umfassen. Danach werden diese Daten jedes Jahr übermittelt;

c) bis zum 31. Dezember 2030:

i) für den Personenverkehr: eine nachhaltige, nahtlose und sichere Verbindung zwischen der Schienen-, Straßen-, Luftverkehrsinfrastruktur, den aktiven Verkehrsträgern und gegebenenfalls der Binnenschifffahrts- und Seeverkehrsinfrastruktur;

ii) für den Personenverkehr: die Möglichkeit für Passagiere, über multimodale digitale Mobilitätsdienste auf Informationen zuzugreifen, Reisen zu buchen, zu bezahlen und ihre Tickets abzurufen;

iii) für den Güterverkehr: eine nachhaltige, nahtlose und sichere Verbindung zwischen Schienen-, Straßen- und gegebenenfalls Binnenschifffahrts-, Luft- und Seeverkehrsinfrastruktur sowie geeignete Verbindungen zu Logistikplattformen und -einrichtungen;

iv) den Aufbau multimodaler Personenverkehrsknoten zur Erleichterung von Anbindungen auf der ersten und letzten Meile, die mit mindestens einer Ladestation im Sinne von Artikel 2 Nummer 43 der Verordnung (EU) [...] [über den Aufbau einer Infrastruktur für alternative Kraftstoffe] für schwere Nutzfahrzeuge ausgestattet sind;

d) bis zum 31. Dezember 2040: den Aufbau mindestens eines multimodalen Güterterminals, das ausreichende Umschlagkapazitäten im städtischen Knoten oder in dessen Nähe ermöglicht.

Die Kommission erlässt spätestens ein Jahr nach Inkrafttreten dieser Verordnung einen Durchführungsrechtsakt zur Festlegung einer Methodik für die von den Mitgliedstaaten nach Buchstabe b Ziffer ii zu erhebenden Daten. Dieser Durchführungsrechtsakt wird nach dem in Artikel 59 Absatz 3 der vorliegenden Verordnung genannten Prüfverfahren erlassen.

Artikel 41

Zusätzliche Prioritäten für städtische Knoten

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

a) der nahtlosen Verbindung zwischen der Infrastruktur des transeuropäischen Verkehrsnetzes und der Infrastruktur des Regional- und Nahverkehrs.

b) der Verringerung der Belastung von Stadtgebieten durch die negativen Auswirkungen des Schienen- und Straßen-Durchgangsverkehrs, was die Umgehung von Stadtgebieten einschließen kann;

c) der Förderung eines Verkehrs und einer Mobilität, die sich durch Effizienz, geringe Lärmbelästigung und Emissionsfreiheit auszeichnen, einschließlich der Ökologisierung städtischer Flotten;

d) der Erhöhung des Anteils des öffentlichen Verkehrs und aktiver Verkehrsträger;

e) dem digitalen Austausch von Verkehrs- und Beförderungsinformationen zwischen innerörtlichen und außerörtlichen Verkehrsmanagement-Zentren und mit Stellen, die Informationsdienste bereitstellen, im Einklang mit den ISO/CEN-Normen.

KAPITEL IV

VORSCHRIFTEN FÜR EINEN INTELLIGENTEN UND RESILIENTEN VERKEHR

Artikel 42

IKT-Systeme für den Verkehr

(1) IKT-Systeme für den Verkehr müssen so ausgelegt sein, dass sie ein Kapazitäts- und Verkehrsmanagement und einen Informationsaustausch innerhalb der Verkehrsträger und zwischen ihnen ermöglichen und so die Voraussetzungen für einen multimodalen Verkehrsbetrieb und verkehrsbezogene Mehrwertdienste sowie für Verbesserungen im Hinblick auf Resilienz, Sicherheit, Gefahrenabwehr, Überlastungen, operative Leistung und Umweltverträglichkeit sowie für einfachere Verwaltungsverfahren schaffen. IKT-Systeme für den Verkehr vereinfachen außerdem nahtlose Verbindungen zwischen Infrastrukturen und mobilen Anlagen.

(2) IKT-Systeme für den Verkehr werden in der gesamten Union eingesetzt, damit eine Reihe von interoperablen Grundfähigkeiten in allen Mitgliedstaaten bereitsteht.

(3) Zu den in diesem Artikel genannten IKT-Systemen für den Verkehr gehören

a) für den Bahnverkehr: ERTMS, Telematikanwendungen für Güter- und Personenverkehrsdienste gemäß der technischen Spezifikation für die Interoperabilität sowie andere Verbesserungen im Bereich der Digitalisierung, insbesondere die Ergebnisse von Shift2Rail und des Gemeinsamen Unternehmens für Europas Eisenbahnen;

b) für Binnenwasserstraßen: RIS;

c) für den Straßenverkehr: IVS;

d) für den Seeverkehr: für das Schiffsverkehrsmanagement VTMIS-Dienste und für den Informationsaustausch das europäische Umfeld zentraler Meldeportale (EMSWe);

e) für den Luftverkehr: ATM/ANS-Systeme, insbesondere solche, die sich aus dem SESAR-Projekt ergeben;

f) für den multimodalen Verkehr: eFTI, der EU-Raum für Datenmobilität und Rahmenwerke, die den Datenaustausch zwischen Unternehmen zur Erhöhung der Transparenz und Optimierung der Lieferketten erleichtern.

Artikel 43

Nachhaltige Güterverkehrsdienste

(1) Die Mitgliedstaaten fördern Vorhaben von gemeinsamem Interesse, die sowohl mittels Nutzung der Infrastrukturen des transeuropäischen Verkehrsnetzes 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 des Einsatzes innovativer Verkehrsdienste, auch durch Kurzstreckenseeverkehrsverbindungen, IKT-Systeme für den Verkehr 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 Governance-Strukturen;

c) Erleichterung des Betriebs multimodaler Verkehrsdienste, einschließlich des erforderlichen begleitenden Informationsflusses, und Verbesserung der Zusammenarbeit zwischen Teilnehmern der Logistikkette, einschließlich Verladern, Betreibern, Dienstleistern und deren Kunden;

d) Förderung eines effizienten, emissionsfreien und emissionsarmen Betriebs, insbesondere in den Bereichen Technologien, Betrieb, Fahrzeugantrieb, Fahrzeugführung, System- und Betriebsplanung;

e) Verbesserung der Verbindungen zu den am stärksten benachteiligten und isolierten Teilen der Union, insbesondere den Regionen in äußerster Randlage und anderen abgelegenen Regionen – Inselregionen, Randgebieten und Bergregionen – sowie dünn besiedelten Gebieten.

(2) Die Mitgliedstaaten fördern die Einführung innovativer Verkehrsdienste, auch durch den europäischen Seeverkehrsraum, IKT-Systeme 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 Governance-Strukturen.

Artikel 44

Neue Technologien und Innovation

Damit das transeuropäische Verkehrsnetz mit der Entwicklung und Einführung innovativer Technik Schritt halten kann, werden die Mitgliedstaaten insbesondere Folgendes anstreben:

a) Unterstützung und Förderung der Reduzierung der verkehrsbedingten CO_2-Emissionen durch den Übergang zu emissionsfreien und emissionsarmen Fahrzeugen, Schiffen und Luftfahrzeugen und anderen innovativen und nachhaltigen Verkehrstechnologien wie den Hyperloop;

b) Ermöglichung der Reduzierung der CO_2-Emissionen bei allen Verkehrsträgern durch Förderung der Energieeffizienz, Einführung von emissionsfreien und emissionsarmen Lösungen, einschließlich Wasserstoff und Systemen zur Stromversorgung, sowie von anderen neuen Lösungen wie nachhaltigen Kraftstoffen und Bereitstellung entsprechender Infrastrukturen. Solche Infrastrukturen können den Zugang zu Energienetzen und andere für die Energieversorgung notwendige Einrichtungen umfassen, die Schnittstelle Infrastruktur-Fahrzeug berücksichtigen und IKT-Systeme für den Verkehr einschließen. Die Verkehrsinfrastruktur kann als Energie-Hub für verschiedene Verkehrsträger dienen;

c) Unterstützung der Einführung und Nutzung neuer digitaler Technologien, insbesondere Förderung von Vernetzungsinfrastrukturen mit lückenloser Netzabdeckung in allen europäischen Verkehrskorridoren, um das höchste Niveau und die höchste Leistung der digitalen Infrastruktur zu gewährleisten und einen höheren Grad an Automatisierung zu erreichen;

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

e) Verbesserung des Betriebs, der Verwaltung, der Zugänglichkeit, der Interoperabilität, der Multimodalität und der Effizienz des Netzes, auch durch die Entwicklung von multimodalen digitalen Mobilitätsdiensten und die Entwicklung von Infrastrukturen, die eine nahtlose Multimodalität erlauben, wie den Anschluss von Flughäfen an Hochgeschwindigkeitsbahnen und Stadtbahnen/Straßenbahnen;

f) Förderung effizienter Möglichkeiten, um allen Nutzern und Anbietern von Verkehrsdiensten zugängliche und verständliche Informationen in Bezug auf Vernetzung, Interoperabilität und Multimodalität zur Verfügung zu stellen;

g) Förderung effizienter Möglichkeiten, um allen Nutzern und Anbietern von Verkehrsdiensten zugängliche und umfassende Informationen in Bezug auf die ökologischen Auswirkungen Ihrer Verkehrsträgerwahl zur Verfügung zu stellen;

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

i) Einführung von Sicherheitstechnik und kompatiblen Identifizierungsnormen in den Netzen;

j) Verbesserung der Resilienz der Verkehrsinfrastruktur gegenüber Störungen und dem Klimawandel durch Modernisierung und Gestaltung der Infrastrukturen und digitale Cybersicherheitslösungen zum Schutz des Netzes im Zusammenhang mit Naturkatastrophen und vom Menschen verursachten Katastrophen;

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

Artikel 45

Sichere Infrastrukturen

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Verkehrsinfrastrukturen Sicherheit und Gefahrenabwehr bei der Beförderung von Personen und Gütern gewährleisten.

Artikel 46

Resilienz der Infrastrukturen

(1) Bei der Planung von Infrastrukturen verbessern die Mitgliedstaaten die Sicherheit und die Resilienz der Verkehrsinfrastruktur gegenüber dem Klimawandel, Naturgefahren, vom Menschen verursachten Katastrophen sowie vorsätzlich verursachten Störungen, die das Funktionieren des Verkehrssystems der Union beeinträchtigen. Bei der Einführung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse berücksichtigen die Mitgliedstaaten Folgendes:

a) wechselseitige Abhängigkeiten, Verknüpfungen und Kaskadeneffekte in Bezug auf andere Netzen wie das Telekommunikationsnetz und das Stromnetz;

b) Sicherheit, Gefahrenabwehr und Leistungsfähigkeit bei multipler Gefahrenlage;

c) strukturelle Qualität der Infrastruktur während ihres gesamten Lebenszyklus, mit besonderer Beachtung der für die Zukunft prognostizierten Klimabedingungen;

d) Katastrophenschutzerfordernisse für die Reaktion auf Störungen;

e) Cybersicherheit und Resilienz der Infrastrukturen, mit besonderer Beachtung von grenzüberschreitenden Infrastrukturen.

(2) Vorhaben von gemeinsamem Interesse, für die eine Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß der Richtlinie 2011/92/EU durchzuführen ist, müssen einem Verfahren zur Sicherung der Klimaverträglichkeit unterzogen werden. Das Verfahren zur Sicherung der Klimaverträglichkeit, ist auf der Grundlage der neuesten bewährten Verfahren und Leitlinien durchzuführen, indem die Klimaanfälligkeit und Klimarisiken, auch entsprechende Anpassungsmaßnahmen, bewertet und die Kosten der Treibhausgasemissionen in die Kosten-Nutzen-Analyse einbezogen werden, damit sichergestellt ist, dass sich die Verkehrsinfrastrukturen gegenüber den nachteiligen Auswirkungen des Klimawandels als resilient erweisen. Diese Anforderung gilt nicht für Vorhaben, für die die Umweltverträglichkeitsprüfung vor Inkrafttreten dieser Verordnung abgeschlossen wurde.

Artikel 47

Gefahren für die Sicherheit und die öffentliche Ordnung

(1) Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission über alle Vorhaben von gemeinsamem Interesse in ihren Hoheitsgebieten, an denen natürliche Personen oder Unternehmen aus einem Drittland in jeglicher Form beteiligt sind oder die in jeglicher Form dazu beitragen, damit eine Folgenabschätzung bezüglich der Sicherheit oder der öffentlichen Ordnung in der Union durchgeführt werden kann. Diese Verpflichtung gilt nicht für ausländische Direktinvestitionen, die der

Kommission und anderen Mitgliedstaaten nach Artikel 6 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2019/452 mitgeteilt wurden.

(2) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die nach Absatz 1 mitgeteilten Informationen mindestens zwölf Monate vor der endgültigen Entscheidung über die Durchführung des Vorhabens von gemeinsamem Interesse bereitgestellt werden. Zu diesen Informationen gehören insbesondere

a) die Eigentümerstruktur des Unternehmens aus einem Drittland und gegebenenfalls des Unternehmens, bei dem die Beteiligung oder der Beitrag geplant wird, einschließlich der Informationen über den letztlich begünstigten Eigentümer und dessen Kapitalbeteiligung;

b) der ungefähre Wert der Beteiligung einer natürlichen Person aus einem Drittland oder eines Unternehmens aus einem Drittland an dem Vorhaben von gemeinsamem Interesse oder ihres Beitrags zu diesem Vorhaben und die Beschreibung der Form und der Bedingungen einer solchen Beteiligung oder eines solchen Beitrags;

c) die Produkte, Dienstleistungen und Geschäftstätigkeiten der natürlichen Person aus einem Drittland oder des Unternehmens aus einem Drittland und gegebenenfalls des Unternehmens, bei dem die Beteiligung oder der Beitrag in Bezug auf das transeuropäische Verkehrsnetz geplant wird;

d) der Mitgliedstaat, in dem die natürliche Person aus einem Drittland oder das Unternehmen aus einem Drittland und gegebenenfalls das Unternehmen, bei dem die Beteiligung oder der Beitrag geplant wird, wesentliche Geschäftsvorgänge durchführt, die das transeuropäische Verkehrsnetz betreffen;

e) die Finanzierung des Beitrags oder der Beteiligung und deren Herkunft, auf der Grundlage der besten dem Mitgliedstaat zur Verfügung stehenden Informationen;

f) das Datum, an dem die Beteiligung in Kraft treten soll oder der Beitrag abgeschlossen sein soll.

Darüber hinaus bemühen sich die Mitgliedstaaten, alle verfügbaren Informationen für die Prüfung durch die Kommission gemäß Absatz 5 Unterabsatz 2 Buchstaben a, b und c bereitzustellen.

(3) Spätestens 30 Kalendertage nach Eingang der in Absatz 1 genannten Informationen kann die Kommission zusätzliche Informationen von dem Mitgliedstaat, in dem das Vorhaben von gemeinsamem Interesse geplant ist, ersuchen. Ersuchen um zusätzliche Informationen sind hinreichend zu begründen, auf die zur Prüfung gemäß Absatz 5 erforderlichen Informationen zu beschränken, müssen verhältnismäßig zum Zweck des Ersuchens sein und dürfen den Mitgliedstaat, in dem das Vorhaben von gemeinsamem Interesse geplant ist, nicht über Gebühr belasten.

Der Mitgliedstaat, in dem das Vorhaben von gemeinsamem Interesse geplant ist, stellt sicher, dass der Kommission die von ihr angeforderten zusätzlichen Informationen unverzüglich zur Verfügung gestellt werden.

Der Mitgliedstaat, in dem das Vorhaben von gemeinsamem Interesse geplant ist, kann die natürliche Person aus einem Drittland oder das Unternehmen aus einem Drittland um die Bereitstellung der in den Absätzen 2 und 3 genannten Informationen ersuchen. Die betreffende natürliche Person aus einem Drittland oder

das betreffende Unternehmen aus einem Drittland stellt die angeforderten Informationen unverzüglich zur Verfügung.

(4) Ist die Kommission der Auffassung, dass davon ausgegangen werden muss, dass die Beteiligung oder Beitrag in irgendeiner Form durch eine natürliche Person aus einem Drittland oder ein Unternehmen aus einem Drittland die kritische Infrastruktur des transeuropäischen Verkehrsnetzes hinsichtlich der Sicherheit oder der öffentlichen Ordnung beeinträchtigt, oder verfügt sie über einschlägige Informationen im Zusammenhang mit der Beteiligung oder dem Beitrag oder über das betreffende Vorhaben von gemeinsamem Interesse, so kann sie eine Stellungnahme an den Mitgliedstaat richten, in dem das Vorhaben von gemeinsamem Interesse geplant ist.

Mit „kritischer Infrastruktur“ ist hier eine in einem Mitgliedstaat gelegene Anlage, ein System oder ein Teil davon zu verstehen, die für Verkehrszwecke genutzt werden und die von wesentlicher Bedeutung für die Aufrechterhaltung wichtiger gesellschaftlicher Funktionen, der Gesundheit, der Sicherheit und des wirtschaftlichen oder sozialen Wohlergehens der Bevölkerung sind und deren Störung oder Zerstörung erhebliche Auswirkungen auf einen Mitgliedstaat hätte, wenn diese Funktionen nicht aufrechterhalten werden könnten.

(5) Bei der Ermittlung, ob davon auszugehen ist, dass eine Beteiligung einer natürlichen Person aus einem Drittland oder eines Unternehmens aus einem Drittland die kritische Infrastruktur hinsichtlich der Sicherheit oder der öffentlichen Ordnung beeinträchtigt, kann die Kommission prüfen, welche Auswirkungen dies möglicherweise für u. a. Folgendes hätte:

a) kritische Infrastrukturen und für den Betrieb solcher Infrastrukturen kritische Einrichtungen sowie Grundstücke und Immobilien, die für die Nutzung dieser Infrastrukturen von entscheidender Bedeutung sind;

b) Technologien und Güter mit doppeltem Verwendungszweck im Sinne von Artikel 2 Nummer 1 der Verordnung (EU) 2021/821[63], die für das Funktionieren der kritischen Infrastrukturen von entscheidender Bedeutung sind;

c) die Versorgung mit kritischen Ressourcen, die für den Bau, den Betrieb und die Instandhaltung kritischer Infrastrukturen von entscheidender Bedeutung sind;

d) den Zugang zu sensiblen Informationen, einschließlich personenbezogener Daten, oder die Fähigkeit, solche Informationen in Verbindung mit dem Bau, dem Betrieb und der Instandhaltung kritischer Infrastrukturen zu kontrollieren.

Bei der Feststellung, ob davon auszugehen ist, dass eine ausländische Beteiligung oder ein ausländischer Beitrag die Sicherheit oder die öffentliche Ordnung beeinträchtigt, kann die Kommission insbesondere auch Folgendes berücksichtigen:

a) ob das Unternehmen aus einem Drittland direkt oder indirekt von der Regierung, einschließlich staatlicher Stellen oder der Streitkräfte, eines Drittlands, unter anderem aufgrund der Eigentümerstruktur oder in Form beträchtlicher Finanzausstattung, kontrolliert wird;

---

63 Verordnung (EU) 2021/821 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Mai 2021 über eine Unionsregelung für die Kontrolle der Ausfuhr, der Vermittlung, der technischen Unterstützung und der Durchfuhr und der Verbringung betreffend Güter mit doppeltem Verwendungszweck (ABl. L 206 vom 11.6.2021, S. 1).

b) ob die natürliche Person aus einem Drittland oder das Unternehmen aus einem Drittland bereits an Aktivitäten beteiligt war, die Auswirkungen auf die Sicherheit oder die öffentliche Ordnung in einem Mitgliedstaat hatten; oder

c) ob ein erhebliches Risiko besteht, dass sich die natürliche Person aus einem Drittland oder das Unternehmen aus einem Drittland an illegalen oder kriminellen Aktivitäten beteiligt.

(6) Die Kommission kann eine Stellungnahme nach Absatz 4 spätestens drei Monate nach Eingang der in Absatz 3 genannten Informationen abgeben. Die Stellungnahme der Kommission ist an den Mitgliedstaat zu richten, in dem das Vorhaben von gemeinsamem Interesse geplant ist, und ist auch an die anderen Mitgliedstaaten zu übermitteln. Handelt es sich bei der Beteiligung oder dem Beitrag in jeglicher Form seitens einer natürlichen Person aus einem Drittland oder eines Unternehmen aus einem Drittland um eine ausländische Direktinvestition nach Artikel 2 Nummer 1 der Verordnung (EU) 2019/452, die keiner Überprüfung durch den Mitgliedstaat, in dem die ausländische Direktinvestition geplant oder abgeschlossen wurde, unterzogen wird, gibt die Kommission eine solche Stellungnahme in begründeten Fällen gemäß Artikel 8 der Verordnung (EU) 2019/452 ab.

(7) Der Mitgliedstaat, in dem das Vorhaben von gemeinsamem Interesse von einer natürlichen Person aus einem Drittland oder einem Unternehmen aus einem Drittland durchgeführt werden soll oder dessen Durchführung mit Beteiligung oder einem Beitrag in irgendeiner Form seitens einer natürlichen Person aus einem Drittland oder einem Unternehmen aus einem Drittland geplant ist, trägt der Stellungnahmen der Kommission umfassend Rechnung und gibt spätestens drei Monate, nachdem die Kommission ihre Stellungnahme abgegeben hat, ihr gegenüber eine Erklärung ab, falls er deren Stellungnahme nicht nachkommt.

(8) Jeder Mitgliedstaat und die Kommission richten eine Kontaktstelle für die Durchführung dieses Artikels ein. Die Mitgliedstaaten und die Kommission befassen diese Kontaktstellen mit allen Fragen im Zusammenhang mit der Durchführung dieses Artikels.

(9) Die Kommission stellt ein sicheres und verschlüsseltes System bereit, um die direkte Zusammenarbeit und den Informationsaustausch zwischen den Kontaktstellen zu unterstützen.

(10) Die Mitgliedstaaten und die Kommission gewährleisten den Schutz der in Anwendung dieses Artikels gewonnenen vertraulichen Informationen nach Maßgabe des Unionsrechts und des jeweiligen nationalen Rechts.

(11) Die Mitgliedstaaten und die Kommission gewährleisten, dass der Geheimhaltungsgrad von Verschlusssachen, die im Rahmen dieses Artikels bereitgestellt oder ausgetauscht werden, ohne vorherige schriftliche Zustimmung des Herausgebers weder herabgestuft noch aufgehoben wird.

(12) Jede Verarbeitung personenbezogener Daten gemäß diesem Artikel erfolgt gemäß der Verordnung (EU) 2016/679[64] und der Verordnung (EU) 2018/1725[65] und nur

[64] Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG (Datenschutz-Grundverordnung) (ABl. L 119 vom 4.5.2016, S. 1).

insoweit, als es für die Überprüfung der Beteiligung an oder des Beitrags zu dem betreffenden Vorhaben von gemeinsamem Interesse und für die Gewährleistung der Wirksamkeit der in diesem Artikel vorgesehenen Zusammenarbeit erforderlich ist. Personenbezogene Daten im Zusammenhang mit der Durchführung dieses Artikels werden nicht länger als für den verfolgten Zweck erforderlich gespeichert.

Artikel 48

Instandhaltung und Projektlebenszyklus

Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass

a) die Infrastrukturen des transeuropäischen Verkehrsnetzes so instandgehalten werden, dass sie während des gesamten Lebenszyklus das gleiche Maß an Dienstleistung und Sicherheit liefern;

b) langfristige Wartungspläne erstellt werden, die auch Informationen über die Finanzierung der Ressourcen, die zur Abdeckung der langfristigen Instandhaltungskosten für bestehende und geplante Infrastrukturen erforderlich sind, enthalten;

c) Instandhaltungsbedarf und -kosten über den gesamten Lebenszyklus der Infrastrukturen in der Planungsphase des Baus oder der Modernisierung berücksichtigt werden;

d) im Falle der Eisenbahninfrastrukturen Kohärenz zwischen dem Instandhaltungs- und Erneuerungsbedarf im Hinblick auf den Ausbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes in der in Artikel 8 Absatz 1 der Richtlinie 2012/34/EU genannten Leitstrategie für den Ausbau der Schieneninfrastruktur, dem in Artikel 8 Absatz 3 der Richtlinie 2012/34/EU genannten Geschäftsplan des Infrastrukturbetreibers und der in Artikel 30 der Richtlinie 2012/34/EU genannten vertraglichen Vereinbarung zwischen der zuständigen Behörde und dem Infrastrukturbetreiber sichergestellt wird.

Artikel 49

Zugänglichkeit für alle Nutzer

Die Verkehrsinfrastrukturen müssen die nahtlose Mobilität und barrierefreie Zugänglichkeit für alle Nutzer, insbesondere Menschen in Situationen besonderer Schutzbedürftigkeit, einschließlich Personen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität, sowie Personen, die in Regionen in äußerster Randlage und anderen abgelegenen Regionen – Inselregionen, Randgebieten und Bergregionen – sowie in dünn besiedelten Gebieten leben, ermöglichen.

---

65 Verordnung (EU) 2018/1725 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2018 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten durch die Organe, Einrichtungen und sonstigen Stellen der Union, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 45/2001 und des Beschlusses Nr. 1247/2002/EG (ABl. L 295 vom 21.11.2018, S. 39).

KAPITEL V

UMSETZUNG DES INSTRUMENTS DER EUROPÄISCHEN VERKEHRSKORRIDORE UND HORIZONTALEN PRIORITÄTEN

Artikel 50

Das Instrument der europäischen Verkehrskorridore und horizontalen Prioritäten

(1) Die europäischen Verkehrskorridore sind ein Instrument zur Vereinfachung der koordinierten Umsetzung von Teilen des transeuropäischen Verkehrsnetzes und dienen insbesondere der Verbesserung von grenzüberschreitenden Verbindungen und der Beseitigung von Infrastrukturengpässen in der Union.

(2) Mit dem Ziel eines ressourcenschonenden multimodalen Verkehrs und mittels einer verbesserten territorialen Zusammenarbeit als Beitrag zur Kohäsion, stellen die europäischen Verkehrskorridore vorrangig auf Folgendes ab:

a) intermodale Integration mit dem besonderen Ziel, die umweltfreundlichsten Verkehrsträger, insbesondere den Bahnverkehr, Binnenwasserstraßen und den Kurzstreckenseeverkehr, zu stärken;

b) Interoperabilität;

c) eine koordinierte Entwicklung der Infrastrukturen, insbesondere in grenzüberschreitenden Abschnitten und im Hinblick auf den unionsweiten Ausbau eines vollständig interoperablen Schienengütersystems sowie eines Hochgeschwindigkeitsschienennetzes für den Personenfernverkehr;

d) Unterstützung der koordinierten und integrierten Entwicklung und Einführung innovativer Lösungen zur Digitalisierung des Verkehrs.

(3) Europäische Verkehrskorridore ermöglichen es den Mitgliedstaaten, ein koordiniertes und zeitlich abgestimmtes Herangehen an Infrastrukturinvestitionen zu erreichen.

(4) Das Europäische System für das Eisenbahnverkehrsmanagement (ERTMS) und der europäische Seeverkehrsraum sind die horizontalen Prioritäten für den Ausbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes. Sie stellen die fristgerechte Einführung des ERTMS im gesamten Verkehrsnetz und die Integration der Seeverbindungen in das transeuropäische Verkehrsnetz sicher.

Artikel 51

Koordinierung der europäischen Verkehrskorridore und horizontalen Prioritäten

(1) Die Kommission benennt im Einvernehmen mit den beteiligten Mitgliedstaaten und nach Anhörung des Europäischen Parlaments und des Rates einen „Europäischen Koordinator“ für jeden Korridor und jede horizontale Priorität, um die koordinierte Verwirklichung der europäischen Verkehrskorridore, des ERTMS und des europäischen Seeverkehrsraums zu erleichtern.

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

eine Amtszeit von höchstens vier Jahren ausgewählt, die verlängert werden kann. Der Auftrag des Europäischen Koordinators bezieht sich auf die Umsetzung eines einzelnen Korridors oder einer horizontalen Priorität.

(3) Im Beschluss der Kommission zur Benennung des Europäischen Koordinators werden die Modalitäten der Ausübung der in den Absätzen 5, 6 und 7 aufgeführten Aufgaben festgelegt.

(4) Der Europäische Koordinator handelt im Namen und im Auftrag der Kommission, die die erforderlichen Sekretariatsdienste zur Verfügung stellt.

(5) Die Europäischen Koordinatoren

a) unterstützen die koordinierte Verwirklichung des betreffenden europäischen Verkehrskorridors oder der betreffenden horizontalen Priorität;

b) erstellen gemeinsam mit den betreffenden Mitgliedstaaten den Arbeitsplan nach Artikel 53 und überwachen dessen Umsetzung;

c) stimmen sich mit dem Korridorforum bzw. dem Beratungsgremium für die horizontalen Prioritäten in Bezug auf diesen Arbeitsplan und seine Durchführung ab und unterrichten das Forum bzw. das Gremium über die Umsetzung des Arbeitsplans;

d) berichten den Mitgliedstaaten, der Kommission und gegebenenfalls allen anderen direkt am Ausbau des betreffenden europäischen Verkehrskorridors oder der betreffenden horizontalen Priorität beteiligten Stellen über auftretende Schwierigkeiten, insbesondere dann, wenn der Ausbau eines Korridors oder einer horizontalen Priorität behindert wird, um dabei zu helfen, geeignete Lösungen zu finden;

e) erstellen einen jährlichen Sachstandsbericht über den Fortschritt beim Ausbau des betreffenden europäischen Verkehrskorridors bzw. der betreffenden horizontalen Priorität. Dieser jährliche Sachstandsbericht konzentriert sich auf die Fortschritte bei den Kernprioritäten und Investitionen, beschreibt die Art der bei der Durchführung aufgetretenen Probleme und schlägt Lösungen vor.

(6) Die Europäischen Koordinatoren der europäischen Verkehrskorridore

a) arbeiten eng mit der Leitung des Schienengüterverkehrs zusammen, um den Investitionsbedarf für den Schienengüterverkehr auf den Schienengüterverkehrsstrecken der europäischen Verkehrskorridore zu ermitteln und zu priorisieren;

b) überwachen Verwaltungs-, Betriebs- und Interoperabilitätsaspekte des Güterverkehrs auf den Schienengüterverkehrsstrecken der europäischen Verkehrskorridore, einschließlich der Leistung der Schienengüterverkehrsdienste, in enger Zusammenarbeit mit der Leitung des Schienengüterverkehrs.

(7) Die Europäischen Koordinatoren der europäischen Verkehrskorridore

a) ermitteln und priorisieren den Investitionsbedarf für die Schienenpersonenverkehrsstrecken der europäischen Verkehrskorridore;

b) überwachen Verwaltungs-, Betriebs- und Interoperabilitätsaspekte des Personenverkehrs auf den Schienenpersonenverkehrsstrecken der europäischen

Verkehrskorridore, einschließlich der Leistung der Schienenpersonenverkehrsdienste.

(8) Auf der Grundlage von Artikel 14 Absatz 4 der Verordnung (EU) 2021/1153 und zur Gewährleistung von Kohärenz und Fortschritten bei jedem Korridor oder jeder horizontalen Priorität bittet die Kommission bei der Prüfung von Anträgen auf Unionsförderung aus der Fazilität „Connecting Europe“ (CEF) für europäische Verkehrskorridore oder horizontale Prioritäten den europäischen Koordinator im Rahmen seines Mandats um eine Stellungnahme. Der Europäische Koordinator überprüft, ob die von den Mitgliedstaaten für eine CEF-Kofinanzierung vorgeschlagenen Projekte mit den Prioritäten des Arbeitsplans übereinstimmen.

(9) Ist der Europäische Koordinator nicht in der Lage, sein Mandat in zufriedenstellender Weise und im Einklang mit den Anforderungen dieses Artikels wahrzunehmen, kann die Kommission gemäß dem in Absatz 1 beschriebenen Verfahren das Mandat jederzeit beenden und einen neuen Europäischen Koordinator benennen.

Artikel 52

Leitung der europäischen Verkehrskorridore und der horizontalen Prioritäten

(1) Für jeden europäischen Verkehrskorridor und für jede horizontale Priorität wird der zuständige Europäische Koordinator bei der Erledigung seiner Aufgaben in Bezug auf den Arbeitsplan und dessen Durchführung von einem Sekretariat und von einem Beratungsforum (dem „Korridorforum“ bzw. dem „Beratungsforum für die horizontalen Prioritäten“) unterstützt.

(2) Das „Korridorforum“ wird vom Europäischen Koordinator formell eingerichtet und geleitet. Die betreffenden Mitgliedstaaten vereinbaren die Mitgliedschaft im Korridorforum für ihren Teil des europäischen Verkehrskorridors und sorgen für eine Vertretung der Leitung des Schienengüterverkehrs.

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

a) die Interoperabilität und Einführung neuer digitaler Technologien und Infrastrukturen;

b) die koordinierte Entwicklung und Durchführung von Infrastrukturprojekten in grenzüberschreitenden Abschnitten;

c) den grenzüberschreitenden Schienenpersonenverkehr;

d) operative Engpässe;

e) städtische Knoten;

f) die Zusammenarbeit mit Drittländern;

g) andere für notwendig erachtete Ad-hoc-Arbeitsgruppen.

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

(4) Das Beratungsforum für die horizontalen Prioritäten wird vom Europäischen Koordinator eingesetzt und geleitet. Die betreffenden Mitgliedstaaten und

gegebenenfalls die Vertreter der betroffenen Sektoren müssen sich daran beteiligen können. Die Mitgliedstaaten benennen einen nationalen Koordinator für das ERTMS, der am Beratungsforum für das ERTMS teilnimmt. Der Europäische Koordinator kann auch Ad-hoc-Arbeitsgruppen einrichten.

(5) Die betreffenden Mitgliedstaaten arbeiten mit dem Europäischen Koordinator zusammen, beteiligen sich am Korridorforum und dem Beratungsforum für die horizontalen Prioritäten und stellen dem Europäischen Koordinator die Informationen zur Verfügung, die er zur Erfüllung der in diesem Artikel festgelegten Aufgaben benötigt; hierzu gehören auch Informationen über den Ausbau der Korridore in den einschlägigen einzelstaatlichen Infrastrukturplänen.

(6) Der Europäische Koordinator kann die regionalen und kommunalen Behörden, die Infrastrukturbetreiber, die Verkehrsbetreiber, insbesondere diejenigen, die der Leitung des Schienengüterverkehrs angehören, die Zulieferindustrie, Verkehrsnutzer und Vertreter der Zivilgesellschaft bezüglich des Arbeitsplans und dessen Durchführung konsultieren. Darüber hinaus arbeitet der für das ERTMS zuständige Europäische Koordinator eng mit der Eisenbahnagentur der Europäischen Union und dem Gemeinsamen Unternehmen für Europas Eisenbahnen sowie dem Europäischen Koordinator für den europäischen Seeverkehrsraum bei der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs zusammen.

Artikel 53

Arbeitsplan des Europäischen Koordinators

(1) Jeder Europäische Koordinator der europäischen Verkehrskorridore und der beiden horizontalen Prioritäten erstellt spätestens zwei Jahre nach Inkrafttreten dieser Verordnung und danach alle vier Jahre einen Arbeitsplan, in dem er den Stand der Durchführung des Korridors oder der horizontalen Priorität in seiner Zuständigkeit sowie die Einhaltung der in dieser Verordnung festgelegten Anforderungen sowie die Prioritäten für die künftige Entwicklung detailliert analysiert.

(2) Der Arbeitsplan wird in enger Zusammenarbeit mit den betreffenden Mitgliedstaaten und im Einvernehmen mit dem Korridorforum und der Leitung des Schienengüterverkehrs bzw. dem Beratungsforum für die horizontalen Prioritäten erstellt. Der Arbeitsplan der europäischen Verkehrskorridore wird von den betreffenden Mitgliedstaaten genehmigt. Die Kommission legt den Arbeitsplan dem Europäischen Parlament und dem Rat zur Kenntnisnahme vor.

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

(3) Der Arbeitsplan für den europäischen Verkehrskorridor liefert eine detaillierte Analyse des Stands der Durchführung des betreffenden Korridors, die insbesondere Folgendes umfasst:

a) eine Beschreibung der Merkmale des Korridors;

b) eine Analyse, inwiefern der Korridor die Anforderungen dieser Verordnung an die Verkehrsinfrastruktur erfüllt und welche Fortschritte erzielt wurden;

c) eine Ermittlung der fehlenden Verbindungen und der Engpässe, die die Entwicklung des Korridors behindern;

d) eine Analyse der erforderlichen Investitionen, einschließlich verschiedener Finanzierungs- und Förderquellen, aus denen Mittel für die Durchführung der für die Entwicklung und die Fertigstellung des Korridors notwendigen Projekte gebunden wurden und/oder vorgesehen sind;

e) eine Beschreibung möglicher Lösungen für den Investitionsbedarf und Engpässe, insbesondere für die Personen- und Güterverkehrsstrecken des Korridors;

f) einen Plan mit Zwischenzielen zur Beseitigung physischer, technischer, betrieblicher und administrativer Hindernisse innerhalb der Verkehrsträger und zwischen ihnen sowie für den Ausbau eines effizienten multimodalen Verkehrs unter besonderer Beachtung von grenzüberschreitenden Abschnitten und fehlenden Verbindungen auf einzelstaatlicher Ebene.

Der Europäische Koordinator arbeitet bei der Analyse der Investitionen und der Erstellung des Plans mit Zwischenzielen für den Schienengüterverkehr mit dem in Artikel 11 der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 genannten Exekutivrat und Verwaltungsrat des betreffenden Korridors zusammen.

Der Europäische Koordinator berücksichtigt bei der Analyse der Investitionen und der Erstellung des Plans mit Zwischenzielen für multimodale Güterterminals die korridorrelevanten Elemente der Analyse, die von den Mitgliedstaaten nach Artikel 35 Absatz 4 ausgearbeiteten Aktionspläne und die in Artikel 19 Buchstabe b der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 genannten Liste.

Der Europäische Koordinator berücksichtigt bei der Analyse der Investitionen und der Erstellung des Plans mit Zwischenzielen für den Personenverkehr die Ergebnisse der nach Artikel 51 Absatz 7 Buchstabe b durchgeführten Überwachung;

g) die Ergebnisse der Kontrolle der Leistungsfähigkeit des Schienengüterverkehrs, die von der Leitung des Schienengüterverkehrs nach Artikel 19 der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 durchgeführt wird, und die Liste der Korridorziele, Vorgaben und Maßnahmen nach Artikel 9 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 – als Mittel zur Erfüllung der in Artikel 18 dieser Verordnung festgelegten operativen Anforderungen;

h) die Identifizierung von Maßnahmen in städtischen Knoten, die relevant sind, damit der Korridor effektiv funktioniert und die Ziele des transeuropäischen Verkehrsnetzes erreicht werden;

i) eine Ermittlung von Prioritäten für die Entwicklung des Korridors;

j) eine Analyse der möglichen Auswirkungen des Klimawandels auf die Infrastrukturen sowie gegebenenfalls Vorschläge für Maßnahmen zur Erhöhung der Resilienz gegenüber Klimaveränderungen;

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

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

a) der Prioritätensetzung in der einzelstaatlichen Planung durch die Ermittlung von Durchführungsproblemen und Engpässen, einschließlich operativer Fragen, zu jedem Korridor bzw. zu jeder horizontalen Priorität;

b) der Projekt- und Investitionsplanung sowie der diesbezüglich veranschlagten Kosten und Fristen für die Verwirklichung der europäischen Verkehrskorridore bzw. der horizontalen Prioritäten;

c) der Einrichtung einer zentralen Stelle für den Bau und die Verwaltung von grenzüberschreitenden Infrastrukturprojekten.

Artikel 54

Durchführungsrechtsakte

(1) Die Kommission erlässt auf Basis des ersten Arbeitsplans der Europäischen Koordinatoren einen Durchführungsrechtsakt für jeden Arbeitsplan der europäischen Verkehrskorridore und der beiden horizontalen Prioritäten. Dieser Durchführungsrechtsakt legt die Prioritäten für die Infrastruktur- und Investitionsplanung sowie für die Finanzierung fest.

(2) Die Kommission kann Durchführungsrechtsakte für die Durchführung bestimmter Abschnitte der europäischen Verkehrskorridore erlassen, insbesondere für die Durchführung komplexer grenzüberschreitender Abschnitte oder spezifischer Infrastrukturanforderungen der europäischen Verkehrskorridore bzw. der horizontalen Prioritäten.

(3) Die in den Absätzen 1 und 2 genannten Durchführungsrechtsakte werden nach dem Prüfverfahren gemäß Artikel 59 Absatz 3 erlassen. Die Kommission passt die Durchführungsrechtsakte nach dem gleichen Verfahren jedes Mal an, wenn ein Arbeitsplan durch den Europäischen Koordinator überarbeitet wird, oder berücksichtigt erzielte Fortschritte, etwaige Verzögerungen oder aktualisierte einzelstaatlichen Programme.

(4) Bis zur vollständigen Verwirklichung der im Durchführungsrechtsakt genannten Maßnahmen übermittelt der betreffende Mitgliedstaat der Kommission einen jährlichen Bericht über die erzielten Fortschritte und macht hierbei insbesondere Angaben zu den Mittelbindungen in seinem nationalen Haushaltsplan.

KAPITEL VI

GEMEINSAME BESTIMMUNGEN

Artikel 55

Berichterstattung und Überwachung

(1) Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission regelmäßig, umfassend und auf transparente Art und Weise über die Fortschritte bei der Durchführung der Vorhaben von gemeinsamem Interesse und die hierfür getätigten Investitionen. Hierunter fällt auch die jährliche Übermittlung der Daten mittels des interaktiven geografischen und technischen Informationssystems für das transeuropäische Verkehrsnetz (TENtec). Dies umfasst die technischen und finanziellen Daten in Bezug auf die Vorhaben von gemeinsamem Interesse im transeuropäischen Verkehrsnetz sowie Daten über den Abschluss des transeuropäischen Verkehrsnetzes.

(2) Die Kommission sorgt dafür, dass TENtec öffentlich und leicht zugänglich ist und einen automatischen Datenaustausch mit den einzelstaatlichen Systemen und anderen

relevanten Anwendungen und Datenquellen der Union erlaubt. TENtec enthält projektspezifische und aktualisierte Informationen zu den Formen und Beträgen der Kofinanzierung durch die Union sowie zu den Fortschritten bei jedem einzelnen Vorhaben.

Die Kommission sorgt außerdem dafür, dass TENTec keine Informationen öffentlich zugänglich macht, die dem Geschäftsgeheimnis unterliegen oder die ein öffentliches Vergabeverfahren in einem Mitgliedstaat beeinträchtigen oder ungebührlich beeinflussen könnten.

(3) Die Mitgliedstaaten stellen die Qualität, Vollständigkeit und Kohärenz der Daten im TENtec-Informationssystem sicher. Die einzelstaatlichen Systeme und Datenquellen müssen einen automatischen Datenaustausch mit TENtec ermöglichen.

Artikel 56

Modernisierung des Netzes

(1) Vorbehaltlich des Artikels 172 AEUV wird der Kommission die Befugnis übertragen, nach Artikel 60 delegierte Rechtsakte zur Änderung der Anhänge I und II zu erlassen, insbesondere um möglichen Änderungen Rechnung zu tragen, die sich aus den in den Artikeln 20, 24 und 32 festgelegten quantitativen Schwellenwerten ergeben. Bei der Anpassung dieser Anhänge

a) nimmt die Kommission Binnenhäfen, Seehäfen und Flughäfen in das Gesamtnetz auf, deren Verkehrsaufkommen im Durchschnitt der vorangegangenen drei Jahre nachweislich den jeweiligen Schwellenwert übersteigt;

b) schließt die Kommission Seehäfen und Flughäfen aus dem Gesamtnetz aus, deren Verkehrsaufkommen im Durchschnitt der vorangegangenen sechs Jahre nachweislich 85 % des jeweiligen Schwellenwerts unterschreitet;

c) nimmt die Kommission städtische Knoten in das transeuropäische Verkehrsnetz auf, wenn deren Einwohnerzahl nachweislich 100 000 übersteigt;

d) nimmt die Kommission die von den Mitgliedstaaten nach Artikel 35 Absatz 4 ermittelten multimodalen Güterterminals in das transeuropäische Verkehrsnetz auf;

e) 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 nach Unterabsatz 1 Buchstaben a und c sind die neuesten Statistiken, die von Eurostat – oder falls diese Statistiken nicht verfügbar sind, von den nationalen statistischen Ämtern der Mitgliedstaaten – veröffentlicht wurden. Die Grundlage für die Anpassungen nach Unterabsatz 1 Buchstabe d ist der in Artikel 35 Absatz 4 genannte Aktionsplan. Die Grundlage für die Anpassungen nach Unterabsatz 1 Buchstabe e sind die Informationen der betreffenden Mitgliedstaaten nach Artikel 55 Absatz 1.

(2) Vorhaben von gemeinsamem Interesse in Bezug auf Infrastrukturen, die durch Erlass eines delegierten Rechtsakts nach Absatz 1 in das transeuropäische Verkehrsnetz

aufgenommen werden, kommen ab dem Datum des Inkrafttretens dieses delegierten Rechtsakts für die Förderung durch die Union im Rahmen der für das transeuropäische Verkehrsnetz verfügbaren Instrumente in Betracht.

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

(3) Vorbehaltlich des Artikels 172 Absatz 2 AEUV wird der Kommission die Befugnis übertragen, zur Aufnahme oder Anpassung der Übersichtskarten über die Verkehrsinfrastrukturnetze von Nachbarländern nach Artikel 60 delegierte Rechtsakte über die Änderung des Anhangs IV zu erlassen.

Artikel 57

Einbindung öffentlicher und privater Beteiligter

Gegebenenfalls müssen in der Planungs- und Bauphase eines Vorhabens nationale Verfahren in Bezug auf die Einbindung und Konsultation regionaler und lokaler Behörden sowie der Zivilgesellschaft, die von einem Vorhaben von gemeinsamem Interesse betroffen sind, eingehalten werden. Die Kommission fördert den diesbezüglichen Austausch bewährter Verfahren, insbesondere hinsichtlich der Konsultation und Einbindung der Menschen in Situationen besonderer Schutzbedürftigkeit.

Artikel 58

Anpassung der nationalen Pläne an die Verkehrspolitik der Union

(1) Die Mitgliedstaaten tragen dafür Sorge, dass die nationalen Verkehrs- und Investitionspläne mit der Verkehrspolitik der Union, den Prioritäten und Fristen in dieser Verordnung und mit den Prioritäten in den Arbeitsplänen für die jeweiligen Korridore und horizontalen Prioritäten für die betreffenden Mitgliedstaaten sowie mit den nach Artikel 54 Absatz 1 erlassenen Durchführungsrechtsakten übereinstimmen.

(2) Die nationalen Investitionspläne schließen alle Vorhaben von gemeinsamem Interesse und die damit zusammenhängenden erforderlichen Investitionen für die fristgerechte Fertigstellung des Netzes ein.

(3) Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission die für den Aufbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes erstellten Entwürfe der nationalen Pläne und Programme oder jede Änderung dieser Pläne und Programme spätestens zwölf Monate vor deren Annahme. Die Kommission kann eine Stellungnahme zur Übereinstimmung der Entwürfe der nationalen Pläne und Programme mit den Prioritäten in dieser Verordnung und mit den Prioritäten in den Arbeitsplänen der jeweiligen Korridore und der horizontalen Prioritäten sowie den gemäß Artikel 54 Absatz 1 erlassenen Durchführungsrechtsakten spätestens sechs Monate nach der Übermittlung durch den Mitgliedstaat abgeben. Der Mitgliedstaat informiert die Kommission spätestens zwei Monate nach Übermittlung der Stellungnahme über die zur Umsetzung der Empfehlungen in der Stellungnahme ergriffenen Maßnahmen.

Artikel 59

Ausschussverfahren

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

(2) Für die Zwecke von Artikel 22 Absätze 3 und 5 wird die Kommission von dem nach Artikel 7 der Richtlinie 91/672/EWG des Rates eingesetzten Ausschuss unterstützt[66].

(3) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011. Gibt der Ausschuss keine Stellungnahme ab, so erlässt die Kommission den Entwurf des Durchführungsrechtsakts nicht und Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 findet Anwendung.

Artikel 60

Ausübung der Befugnisübertragung

(1) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.

(2) Die in Artikel 11 Absatz 3, Artikel 56 Absätze 1 und 3 erwähnte Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem [----] übertragen. Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.

(3) Die Befugnisübertragung nach Artikel 11 Absatz 3, Artikel 56 Absätze 1 und 3 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 nach Artikel 11 Absatz 3, Artikel 56 Absätze 1 und 3 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.

---

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

Artikel 61

Überprüfung

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

Die Überprüfung berücksichtigt die von den Europäischen Koordinatoren erstellten jährlichen Sachstandsberichte und die Arbeitspläne nach Artikel 51 Absatz 5 Buchstabe e bzw. Artikel 53 Absatz 1.

(2) Bis zum 31. Dezember 2033 überprüft die Kommission soweit geboten nach Konsultation der Mitgliedstaaten und mit Unterstützung der Europäischen Koordinatoren die Verwirklichung des erweiterten Kernnetzes und des Gesamtnetzes; dabei bewertet sie

a) die Einhaltung der vorliegenden Verordnung;

b) die Fortschritte bei der Durchführung dieser Verordnung;

c) die Veränderungen der Personen- und Güterverkehrsströme;

d) die Entwicklungen bei den Investitionen in die einzelstaatliche Verkehrsinfrastruktur;

e) den Bedarf an Änderungen dieser Verordnung.

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

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

Artikel 62

Verzögerte Fertigstellung des Kernnetzes, des erweiterten Netzes und des Gesamtnetzes

(1) Falls sich der Beginn oder die Fertigstellung der Arbeiten am Kernnetz, am erweiterten Netz und am Gesamtnetz im Vergleich zum ursprünglich in den Durchführungsrechtsakten nach Artikel 54 oder in den einzelstaatlichen Verkehrs- und Investitionsplänen oder in anderen relevanten Projektunterlagen genannten Zeitplan beträchtlich verzögert, kann die Kommission die beteiligten Mitgliedstaaten auffordern, die Gründe für diese Verzögerung anzugeben. Die Mitgliedstaaten liefern diese Begründung innerhalb von drei Monaten nach der Aufforderung. Auf der Grundlage der erhaltenen Antwort konsultiert die Kommission alle beteiligten Mitgliedstaaten, um das Problem, das zu der Verzögerung geführt hat, zu lösen.

(2) Ist von der Verzögerung ein Abschnitt eines europäischen Verkehrskorridors betroffen, wird der Europäische Koordinator zur Lösung des Problems eingebunden.

(3) Die Kommission kann nach Abwägung der von den beteiligten Mitgliedstaaten gemäß Unterabsatz 1 vorgelegten Gründe einen an die beteiligten Mitgliedstaaten gerichteten Beschluss erlassen, in dem festgestellt wird, dass die beträchtliche Verzögerung bei Beginn oder Fertigstellung der Arbeiten am Kernnetz, am erweiterten Netz oder am Gesamtnetz dem Mitgliedstaat oder den Mitgliedstaaten anzulasten ist, ohne dass eine objektive Rechtfertigung hierfür vorliegt. Die Kommission gibt den beteiligten Mitgliedstaaten sechs Monate Zeit, um die beträchtliche Verzögerung zu beseitigen.

Wenn der verzögerte Abschnitt ein von der Union gefördertes Projekt unter direkter Mittelverwaltung betrifft, kann eine Kürzung der Finanzhilfe und/oder eine Änderung oder Einstellung der Finanzhilfevereinbarung im Einklang mit den geltenden Vorschriften eingeleitet werden.

Artikel 63

Ausnahmen

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

Artikel 64

Änderung der Verordnung (EU) 2021/1153

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

Artikel 65

Änderung der Verordnung (EU) Nr. 913/2010

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

1. Artikel 1 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) In dieser Verordnung werden Vorschriften für die Organisation und das Management grenzübergreifender Güterverkehrskorridore für einen wettbewerbsfähigen Schienengüterverkehr festgelegt mit dem Ziel, ein europäisches Schienennetz für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr zu schaffen. Es werden Vorschriften für die Organisation, das Management und die indikative Investitionsplanung von Güterverkehrskorridoren festgelegt.“

2. Artikel 2 Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Neben den in Absatz 1 genannten Begriffsbestimmungen bezeichnet der Ausdruck

a) „Güterverkehrskorridor“ die Güterverkehrsstrecken des europäischen Verkehrskorridors im Sinne von Artikel 11 Absatz 1 der Verordnung [... neue TEN-T-Verordnung]* und von Anhang III jener Verordnung, einschließlich der Eisenbahninfrastruktur und der dazugehörigen Ausrüstungen und Eisenbahndienstleistungen nach Artikel 5 der Richtlinie 2001/14/EG;

b) „Durchführungsplan“ das Dokument, in dem die Mittel, die Strategie und die Maßnahmen dargelegt sind, die die Beteiligten anzuwenden beabsichtigen und die für die Organisation und das Management des Güterverkehrskorridors notwendig und ausreichend sind;

c) „Terminal“ eine am Güterverkehrskorridor gelegene Anlage, die für das Be- und/oder Entladen von Güterzügen und die Integration von Schienengüterverkehrsdiensten, Straßen-, See-, Binnenschiffs- und Luftverkehrsdiensten, oder für die Bildung von Güterzügen beziehungsweise die Änderung ihrer Zusammensetzung eigens eingerichtet wurde und in der erforderlichenfalls die Grenzabfertigung an den Grenzen zu europäischen Drittländern erfolgt;

d) „Europäischer Koordinator“ den in Artikel 51 der Verordnung [... neue TEN-T-Verordnung] genannten Koordinator.

* Verordnung […]“

3. Die Überschrift des Kapitels II erhält folgende Fassung:

„ORGANISATION UND MANAGEMENT DER GÜTERVERKEHRSKORRIDORE“

4. Artikel 3 erhält folgende Fassung:

„Artikel 3

Organisation und Management der Güterverkehrskorridore

(1) Die Organisation und das Management der Güterverkehrskorridore unterliegen den Regeln für die Verwaltung, die Investitionsplanung, die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und das Verkehrsmanagement im Einklang mit dieser Verordnung.

(2) Ab dem Datum des Inkrafttretens der Verordnung [... neue TEN-T-Verordnung] oder im Falle einer Änderung der Anpassung eines europäischen Verkehrskorridors nach Artikel 11 Absatz 3 jener Verordnung, passen die für den Abschnitt des Güterverkehrskorridors zuständigen Mitgliedstaaten und Infrastrukturbetreiber die Organisation und das Management des Güterverkehrskorridors innerhalb von zwölf Monaten ab dem Datum der Änderung an.“

5. Die Artikel 4 bis 7 werden gestrichen.

6. Artikel 8 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 wird folgender Satz angefügt:

„Der Exekutivrat überprüft regelmäßig die Übereinstimmung der allgemeinen Ziele mit den vom Verwaltungsrat im Einklang mit Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe c definierten Zielen.“

b) Absatz 7 erhält folgende Fassung:

„(7) Der Verwaltungsrat setzt eine beratende Gruppe ein, die sich aus Betreibern und Eigentümern der Terminals des Güterverkehrskorridors, gegebenenfalls einschließlich der See- und Binnenhäfen, zusammensetzt. Die beratende Gruppe kann zu jedem Vorschlag des Verwaltungsrats, der unmittelbare Auswirkungen auf Investitionen und auf den Betrieb von Terminals hat, Stellung nehmen. Sie kann auch von sich aus Stellungnahmen abgeben. Der Verwaltungsrat berücksichtigt jede dieser Stellungnahmen. Bei Meinungsverschiedenheiten

zwischen dem Verwaltungsrat und der beratenden Gruppe kann sich Letztere an den Exekutivrat und den betreffenden Europäischen Koordinator des Güterverkehrskorridors wenden. Der Exekutivrat und der betreffende Europäische Koordinator des Güterverkehrskorridors agieren als Vermittler und unterrichten die Beteiligten rechtzeitig über ihre Auffassung. Die endgültige Entscheidung obliegt jedoch dem Verwaltungsrat.“

c) In Absatz 8 wird folgender Satz angefügt:

„Bei Meinungsverschiedenheiten zwischen dem Verwaltungsrat und der beratenden Gruppe kann sich Letztere an den Exekutivrat und den betreffenden Europäischen Koordinator des Güterverkehrskorridors wenden. Der Exekutivrat oder der betreffende Europäische Koordinator des Güterverkehrskorridors agieren als Vermittler und unterrichten die Beteiligten rechtzeitig über ihre Auffassung. Die endgültige Entscheidung obliegt jedoch dem Verwaltungsrat.“

d) Folgender Absatz 10 wird angefügt:

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

7. Artikel 9 erhält folgende Fassung:

„Artikel 9

Maßnahmen zur Entwicklung des Güterverkehrskorridors

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

Dieser Plan umfasst

a) eine Beschreibung der Merkmale des Güterverkehrskorridors, einschließlich der Engpässe, und das Programm der zur Verbesserung seiner Organisation und seines Managements erforderlichen Maßnahmen;

b) die wesentlichen Bestandteile der Studie nach Absatz 3;

c) die Ziele für den Güterverkehrskorridor, insbesondere in Bezug auf die Leistungsfähigkeit des Güterverkehrskorridors im Sinne von Dienstleistungsqualität und Kapazität des Güterverkehrskorridors nach Artikel 19, und gegebenenfalls die quantitativen oder qualitativen Vorgaben für diese Ziele. Die Ziele und Vorgaben berücksichtigen die in Artikel 18 der Verordnung [... neue TEN-T-Verordnung] festgelegten Anforderungen;

d) die Maßnahmen zur Umsetzung der Artikel 12 bis 19 und die Maßnahmen zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit des Güterverkehrskorridors, basierend auf den Ergebnissen der in Artikel 19 Absatz 3 genannten Bewertung im Hinblick auf die Verwirklichung der in Buchstabe c genannten Ziele und Vorgaben;

e) die Auffassungen und Bewertung der beratenden Gruppen, auf die in Artikel 8 Absätze 7 und 8 im Hinblick auf die Korridorentwicklung Bezug genommen wird;

f) eine Zusammenfassung der Zusammenarbeit und der Ergebnisse der Konsultation, auf die in Artikel 11 Bezug genommen wird, einschließlich der in Artikel 8 Absätze 7 und 8 genannten Stellungnahmen der beratenden Gruppen sowie eine Zusammenfassung der Antworten sonstiger Beteiligter.

Der Verwaltungsrat berücksichtigt bei der Erstellung des Durchführungsplans die Ziele und Maßnahmen im Arbeitsplan des in Artikel 53 der Verordnung [... neue TEN-T-Verordnung] genannten Europäischen Koordinators. Der Durchführungsplan enthält einen Bezug zu den Elementen des Arbeitsplans, die für den Schienengüterverkehr entlang des Korridors relevant sind.

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

(2) Der Verwaltungsrat überprüft den Durchführungsplan regelmäßig, mindestens alle vier Jahre, und berücksichtigt dabei die Fortschritte bei der Umsetzung des Plans, den Schienengüterverkehrsmarkt in dem Güterverkehrskorridor und das anhand der Ziele nach Absatz 1 Buchstabe c ermittelte Leistungsniveau.

(3) Der Verwaltungsrat führt eine Verkehrsmarktstudie zu den beobachteten und erwarteten Änderungen des Verkehrs in dem Güterverkehrskorridor durch, die sich auf die verschiedenen Verkehrsarten, sowohl im Hinblick auf den Güter- als auch auf den Personenverkehr erstreckt, und aktualisiert diese Studie regelmäßig. In dieser Studie werden auch gegebenenfalls die sozioökonomischen Kosten und die Vorteile, die mit der Entwicklung des Güterverkehrskorridors einhergehen, überprüft.

(4) Der Durchführungsplan berücksichtigt den Ausbau von Terminals, einschließlich der Markt- und vorausschauenden Analyse von multimodalen Güterterminals sowie die in Artikel 35 Absätze 3 und 4 der Verordnung [... neue TEN-T-Verordnung] genannten Aktionspläne der Mitgliedstaaten für den betreffenden Güterverkehrskorridor.

(5) Der Verwaltungsrat ergreift erforderlichenfalls Maßnahmen, um mit den regionalen und/oder lokalen Behörden zusammenzuarbeiten, was den Durchführungsplan betrifft.“

8. Artikel 11 erhält folgende Fassung:

„Artikel 11

Investitionsplanung

(1) Der Exekutivrat und der Verwaltungsrat eines Güterverkehrskorridors arbeiten mit dem betreffenden Europäischen Koordinator des betreffenden Güterverkehrskorridors in Bezug auf die Infrastrukturen und den sich aus dem Schienengüterverkehr ergebenden Investitionsbedarf zusammen, um die Erstellung des in Artikel 53 der Verordnung (EU) [... neue TEN-T-Verordnung] genannten Arbeitsplans zu unterstützen.

(2) Der Verwaltungsrat konsultiert die in Artikel 8 Absätze 7 und 8 genannten beratenden Gruppen im Hinblick auf die Infrastrukturentwicklung und den Investitionsbedarf. Die Konsultation basiert auf einer angemessenen, aktuellen Dokumentation der Infrastrukturplanung auf Ebene des Korridors und auf einzelstaatlicher Ebene. Der Exekutivrat sorgt für eine angemessene Koordinierung

zwischen diesen Konsultationstätigkeiten und dem Koordinierungsmechanismus auf einzelstaatlicher Ebene, wie in Artikel 7e der Richtlinie 2012/34/EU dargelegt.

(3) Die Zusammenarbeit und die Konsultation umfassen insbesondere

a) den für die Infrastruktur- und Investitionsplanung relevanten Kapazitätsbedarf des Schienengüterverkehrs unter Berücksichtigung des Kapazitätsbedarfs nach Artikel 14 Absatz 2 und für jede nach Artikel 47 der Richtlinie 2012/34/EU als überlastet erklärte Infrastruktur;

b) die für den Schienengüterverkehr relevanten TEN-V-Infrastrukturanforderungen, wie in den Kapiteln II und III der Verordnung (EU) [... neue TEN-T-Verordnung] dargelegt, insbesondere im Hinblick auf den Kapazitätsbedarf für Güterzüge mit einer Länge von mindestens 740 m;

c) den Bedarf an gezielten Investitionen für die Beseitigung lokaler Engpässe, z. B. Verbindungsschleifen, Verbesserungen der Infrastruktur von Knoten und Endpunkten („letzte Meile“) oder die technische Ausstattung zur Verbesserung der betrieblichen Leistungsfähigkeit.“

9. Artikel 19 erhält folgende Fassung:

„Artikel 19

Dienstleistungsqualität im Güterverkehrskorridor

(1) Der Verwaltungsrat des Güterverkehrskorridors fördert die Kompatibilität der für den Korridor geltenden leistungsabhängigen Entgeltregelungen nach Artikel 35 der Richtlinie 2012/34/EU.

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

(3) Der Verwaltungsrat bewertet die Ergebnisse der Kontrolle der Leistungsfähigkeit im Hinblick auf die nach Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe c definierten Ziele und Vorgaben und die operativen Anforderungen nach Artikel 18 der Verordnung [... neue TEN-T-Verordnung].

(4) Der Verwaltungsrat erstellt und veröffentlicht einen jährlichen Bericht über die Ergebnisse der gemäß diesem Artikel durchgeführten Aktivitäten. Der Bericht enthält in einem dafür vorgesehenen Abschnitt die Auffassungen der in Artikel 8 Absätze 7 und 8 genannten beratenden Gruppen und deren Bewertung der Leistungsfähigkeit. Der Verwaltungsrat übermittelt den jährlichen Bericht dem Exekutivrat zur Genehmigung.“

10. Die Artikel 22 und 23 erhalten folgende Fassung:

„Artikel 22

Kontrolle der Umsetzung

Der in Artikel 8 Absatz 1 genannte Exekutivrat legt der Kommission ab dem Zeitpunkt der Einrichtung eines Güterverkehrskorridors alle vier Jahre die Ergebnisse des Durchführungsplans für diesen Korridor vor. Die Kommission prüft diese Ergebnisse und unterrichtet den in Artikel 21 genannten Ausschuss über ihre Prüfung.

Artikel 23

Berichterstattung

Die Anwendung dieser Verordnung wird von der Kommission in regelmäßigen Abständen überprüft. Sie übermittelt dem Europäischen Parlament und dem Rat spätestens zwei Jahre nach Inkrafttreten dieser Verordnung und danach alle vier Jahre einen Bericht.“

11. Der Anhang dieser Verordnung wird gestrichen.

Artikel 66

Aufhebung

Die Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 wird am [Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] aufgehoben.

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

Artikel 67

Inkrafttreten

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

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

Geschehen zu Straßburg am […]

Im Namen des Europäischen Parlaments	*Im Namen des Rates*
Die Präsidentin	*Der Präsident*