Amtsblatt
der Europäischen Union

DE
Reihe L

2024/1888

12.7.2024

DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS (EU) 2024/1888 DER KOMMISSION

vom 10. Juli 2024

über das grenzüberschreitende Projekt „Seine–Schelde“ in den Kernnetzkorridoren „Nordsee–Mittelmeer“ und „Atlantik“ und zur Aufhebung des Durchführungsbeschlusses (EU) 2019/1118

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2024) 4754)

(Nur der französische und der niederländische Text sind verbindlich)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die 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 ([1]), insbesondere auf Artikel 47 Absatz 2,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Die Dekarbonisierung des Verkehrs ist ein zentrales politisches Ziel der Union. In der Mitteilung der Kommission „Der europäische Grüne Deal“ ([2]) vom 11. Dezember 2019 wurden die Ambitionen der Union bei der Bekämpfung des Klimawandels bekräftigt und nochmals verschärft. In diesem Zusammenhang ist die Förderung des Transports von Gütern und Personen auf Binnenwasserstraßen, wie in der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität ([3]) dargelegt, ein zentrales Anliegen der Verkehrspolitik der Union und eine seit Langem bestehende Priorität für die Verwirklichung des TEN-V-Netzes.

(2) Mit der Fertigstellung des Seine-Schelde-Netzes wird das Seine-Becken über eine durchgehende Binnenwasserstraße mit hohem Pegel direkt an das Schelde-Becken in Nordfrankreich, Belgien und den Niederlanden und weiter an andere wichtige europäische Wasserstraßen wie den Rhein und die Maas angebunden. Dadurch entsteht ein ununterbrochenes Binnenwasserstraßennetz mit einheitlich hoher Kapazität, das die zahlreichen See- und Binnenhäfen dieser größeren europäischen Grenzregion effektiv miteinander verbindet.

(3) Das Seine-Schelde-Netz hat eine klare grenzüberschreitende Dimension, denn es verbindet Frankreich, Belgien, die Niederlande und ferner Deutschland.

(4) Nach der Verordnung (EU) 2021/1153 des Europäischen Parlaments und des Rates ([4]) sind das Seine-Schelde-Netz und die damit verbundenen Flusseinzugsgebiete Seine, Schelde und Maas als grenzüberschreitende Verbindungen für den Kernnetzkorridor „Nordsee–Mittelmeer“, und der Abschnitt Le Havre–Paris für den Kernnetzkorridor „Atlantik“ vorermittelt. In der am 17. Oktober 2013 von den Verkehrsministern Belgiens, der Niederlande und Frankreichs sowie vom Verkehrskommissar unterzeichneten Erklärung zur Verwirklichung des TEN-V-Kernnetzkorridors „Nordsee–Mittelmeer“ (Erklärung von Tallinn) wurde das Engagement der betroffenen Parteien für dessen Umsetzung weiter unterstrichen. Darüber hinaus wird in den Arbeitsplänen für den Kernnetzkorridor „Nordsee–Mittelmeer“ die Notwendigkeit betont, das Projekt „Seine–Schelde“ als Grundlage für die Schaffung eines voll funktionsfähigen multimodalen Verkehrskorridors fertigzustellen.

(5) Eines der Hauptziele des Projekts besteht darin, dafür zu sorgen, dass die wichtigsten Seine-Schelde-Strecken zumindest der ECMT-Klasse Va entsprechen, und gute Schifffahrtsbedingungen zu gewährleisten.

([1]) ABl. L 348 vom 20.12.2013, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1315/oj.

([2]) *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).

([3]) *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).

([4]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1153/oj).

(6) Alle Bestandteile des Projekts „Seine–Schelde“ sind für seine Fertigstellung unverzichtbar. Dazu gehört u. a. die Wasserstraße „Canal Seine-Nord Europe“, die die wichtigste fehlende Verbindung darstellt, ohne die das Seine-Schelde-Netz nicht verwirklicht werden kann.

(7) Das Projekt „Seine–Schelde“ ist ein komplexes grenzüberschreitendes Projekt, an dem Belgien (die Regionen Flandern und Wallonien) und Frankreich beteiligt sind, und das sowohl den Bau neuer als auch die Verbesserung bestehender Infrastrukturen mit geringstmöglicher Beeinträchtigung der Schifffahrt umfasst. Entscheidend ist daher eine hinreichende Koordinierung. Zur Unterstützung einer koordinierten und zügigen Projektdurchführung müssen Bestimmungen erlassen werden, die eine Beschreibung der erforderlichen Maßnahmen und einen Zeitplan für deren Umsetzung enthalten. Dies würde dazu beitragen, die grenzübergreifenden Ziele und die Ziele zur Verkehrsverlagerung der Arbeitspläne für den Kernnetzkorridor „Nordsee–Mittelmeer“ zu erreichen und das Projekt „Seine–Schelde“ frühestmöglich, auf jeden Fall aber spätestens bis 2030 abzuschließen.

(8) Ebenso wichtig ist es, die zur weiteren Durchführung und Fertigstellung des Projekts „Seine–Schelde“ erforderlichen Maßnahmen und den Zeitplan für ihre Umsetzung eindeutig festzulegen, damit eine optimale Verfügbarkeit von Finanzmitteln der Union, von nationalen und regionalen Finanzmitteln sowie von privaten Finanzmitteln sichergestellt werden kann. Die Kofinanzierung durch die Union hat eine Hebelwirkung auf die nationale und regionale Entscheidungsfindung zur Durchführung der Maßnahmen.

(9) Belgien (die Regionen Flandern und Wallonien) und Frankreich haben bereits umfangreiche Arbeiten (Untersuchungen und Infrastrukturarbeiten) durchgeführt, die zur Verwirklichung des Projekts „Seine–Schelde“ beitragen. Die meisten davon wurden von der Union im Rahmen verschiedener Finanzierungsprogramme kofinanziert. Die Tätigkeiten werden derzeit im Rahmen aller damit verbundenen Finanzhilfevereinbarungen der Fazilität „Connecting Europe“ durchgeführt, die seit 2014 unterzeichnet wurden.

(10) Seit der Annahme des Durchführungsbeschlusses (EU) 2019/1118 der Kommission ([5]) hat das Projekt „Seine–Schelde“ mit dem Abschluss von Hauptuntersuchungen eindeutig eine wichtige neue und sehr sichtbare Phase erreicht. An zahlreichen Standorten, wie dem Abschnitt 1 der Wasserstraße „Canal Seine-Nord Europe“, wird an der Wiederherstellung von Wehren und der Aufrüstung von Schleusen auf der oberen und unteren Seine sowie auf der grenzüberschreitenden Lys gearbeitet.

(11) Zu den wichtigsten Errungenschaften zählen unter anderem i) die Aufrüstung der oberen Schelde in Wallonien auf ECMT-Klasse Va seit Januar 2020, einschließlich der Anpassung der Durchfahrt von Tournai auf ECMT-Klasse Va (eine Richtung) ii) die Inbetriebnahme neuer Schleusen der ECMT-Klasse Vb in St-Baafs-Vijve und Harelbeke seit August 2020, wodurch eine Verbesserung auf der Lys, der grundlegenden Verbindung des Seine-Schelde-Netzes in Flandern, erreicht wurde; iii) die Wiedereröffnung des grenzüberschreitenden Kanals „Condé–Pommeroeul“ mit ECMT-Klasse Va im November 2023.

(12) Nach Artikel 5 des Durchführungsbeschlusses (EU) 2019/1118 der Kommission wurde eine Überprüfung durchgeführt, um die Fristen für die verbleibenden Maßnahmen zu aktualisieren.

(13) Die grenzüberschreitende Dimension des Projekts erfordert die Schaffung spezieller Strukturen für die Leitung und Beaufsichtigung. Belgien (die Regionen Flandern und Wallonien) und Frankreich arbeiten seit Jahren eng zusammen, insbesondere im Rahmen der zwischenstaatlichen Kommission für die Vorbereitung der Fertigstellung des Projekts „Seine–Schelde“, die im September 2009 eingesetzt worden war. Diese zwischenstaatliche Kommission wird von der Europäischen wirtschaftlichen Interessenvereinigung Seine–Schelde („Seine-Schelde-EWIV“) operativ unterstützt, der die Rechtsträger Voies Navigables de France (VNF), Société du Canal Seine-Nord Europe (SCSNE), Service Public de Wallonie (SPW) und De Vlaamse Waterweg NV angehören. Die Société du Canal Seine-Nord Europe, die für den Bau des Kanals „Seine–Nord“ zuständig ist, wurde im Mai 2017 gegründet. Diese speziellen Rechtsträger bilden eine integrierte Verwaltungsstruktur für die Beaufsichtigung und Koordinierung der Fertigstellung des Projekts „Seine–Schelde“. Der Europäische Koordinator für den Kernnetzkorridor „Nordsee–Mittelmeer“ und ein Vertreter der Kommission sollten als Beobachter regelmäßig an den Sitzungen der zwischenstaatlichen Kommission und der Seine-Schelde-EWIV teilnehmen. Darüber hinaus sollten der Europäische Koordinator und ein Vertreter der Kommission als Beobachter an den Sitzungen des SCSNE-Aufsichtsrats teilnehmen.

([5]) Durchführungsbeschluss (EU) 2019/1118 der Kommission vom 27. Juni 2019 über das grenzüberschreitende Projekt „Seine–Schelde“ in den Kernnetzkorridoren „Nordsee–Mittelmeer“ und „Atlantik“ (ABl. L 176, 1.7.2019, S. 61, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2019/1118/oj).

(14) Zur Überwachung der Fortschritte bei der Durchführung sollten die Mitgliedstaaten der Kommission regelmäßig über die in ihrem jeweiligen Hoheitsgebiet liegenden Abschnitte Bericht erstatten und etwaige Verzögerungen melden. Die zwischenstaatliche Kommission hat am 27. Januar 2022 einen Bericht über den Stand der Durchführung vorgelegt. In dieser Überprüfung werden auch die Fortschritte dargelegt und die Vorschläge für notwendige Anpassungen und die weitere Ausgestaltung des allgemeinen Zeitplans vorgelegt. Vor allem die erheblichen Auswirkungen der COVID-19-Pandemie von 2020-2022 auf die Bedingungen für die Durchführung des Projekts haben zu dem angepassten Zeitplan in Artikel 2 geführt.

(15) Der in diesem Beschluss festgelegte Durchführungszeitplan sollte die Erfüllung der Anforderungen des Völkerrechts und des Unionsrechts, einschließlich der Bestimmungen zum Schutz der Umwelt und der menschlichen Gesundheit, unberührt lassen. Dieser Zeitplan sollte es ermöglichen, für eine optimale Verfügbarkeit von Finanzmitteln zu sorgen, ohne den finanziellen Zusagen eines Mitgliedstaats oder der Union vorzugreifen.

(16) Die betroffenen Mitgliedstaaten sollten die Umweltvorschriften der Union einhalten, insbesondere die Bestimmungen der Richtlinie 2011/92/EU des Europäischen Parlaments und des Rates ([6]) über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten, der Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ([7]) über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme, der Richtlinie 2009/147/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ([8]) über die Erhaltung der wild lebenden Vogelarten, der Richtlinie 92/43/EWG des Rates ([9]) zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wild lebenden Tiere und Pflanzen und der Richtlinie 2000/60/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ([10]) zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Wasserpolitik.

(17) Unbeschadet des Artikels 47 Absatz 2 Unterabsatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 sollte im vorliegenden Beschluss eine Überprüfungsklausel vorgesehen werden.

(18) Da die für den Abschluss des grenzüberschreitenden Projekts „Seine–Schelde“ erforderlichen Maßnahmen nun in diesem Beschluss festgelegt sind, sollte der Durchführungsbeschluss (EU) 2019/1118 aufgehoben werden.

(19) Die in diesem Beschluss vorgesehenen Maßnahmen sind von Belgien und Frankreich genehmigt worden.

(20) Die in diesem Beschluss vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des in Artikel 52 der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 genannten Ausschusses —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Gegenstand

Dieser Beschluss enthält eine Beschreibung der Maßnahmen und den Durchführungszeitplan für das grenzüberschreitende Projekt „Seine–Schelde“ sowie damit verbundene Bestimmungen für die Leitung und Beaufsichtigung.

([6]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2011/92/oj).

([7]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2001/42/oj).

([8]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/147/oj).

([9]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1992/43/oj).

([10]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2000/60/oj).

Artikel 2

Maßnahmen und Zeitplan

Belgien und Frankreich stellen die fristgerechte Durchführung folgender Maßnahmen sicher:

a) Seine-Amont, von Nogent-sur-Seine bis Paris: Verbesserung der Schifffahrtsbedingungen bis Dezember 2030

— Verbesserung der Schifffahrtsbedingungen, einschließlich Wiederherstellung der Wehre (Beaulieu, Livon, Vives-Eaux) bis Dezember 2028, Sanierung der Schleusen (wie z. B. Evry und Vigneux) sowie Verlängerung und Vertiefung der Schleuse Ablon bis Dezember 2029

— Einrichtung der Fernsteuerung der Schleusen und Wehre bis Dezember 2027

— Verbesserung der Schifffahrtseinrichtungen und der Dienstleistungen für die Benutzer bis Dezember 2027

— Abschluss der Voruntersuchungen bis Dezember 2025, Vorbereitungsarbeiten zur Aufrüstung des Abschnitts zwischen Bray-sur-Seine und Nogent-sur-Seine (28 km, einschließlich des Baus eines neuen Kanals von 10 km Länge) auf ECMT-Klasse Va bis Dezember 2028 und Beginn der Hauptbauarbeiten bis Dezember 2030

b) Seine-Aval, von Suresnes bis Le Havre: Aufrüstungen und Verbesserung der Schifffahrtsbedingungen bis Dezember 2027

— Sanierung der Schleusen (wie z. B. Méricourt, Bougival, Suresnes, Andrésy, Notre-Dame-dela-Garenne, Amfreville) und Verlängerung einer der Schleusen in Méricourt bis Dezember 2026

— Modernisierung der Wehre (Port-Mort, Poses, Méricourt, Bougival, Suresnes, Andrésy, Denouval) bis Dezember 2027, einschließlich Verstärkung der Uferböschung von Croissy-sur-Seine bis Dezember 2025

— Einrichtung der Fernsteuerung der Schleusen und Wehre bis Dezember 2027

— Verbesserung der Schifffahrtseinrichtungen und der Dienstleistungen für die Benutzer bis Dezember 2027

— Bau der Fußgängerbrücke Poses-Amfreville bis Dezember 2026

c) Oise, von Conflans-Sainte-Honorine bis Compiègne: Aufrüstung auf ECMT-Klasse Vb und Verbesserung der Schifffahrtsbedingungen bis Dezember 2028

— Aufrüstung des Flusses Oise auf ECMT-Klasse Vb zwischen Creil und Compiègne (MAGEO: Ausbaggern, Umgestaltung der Uferböschungen und Schutz der Brückenpfeiler, Einrichtung der hydraulischen Ausgleichsstätte und Umweltzonen in Verneuil) bis Dezember 2028

— Wiederaufbau der Brücke von Mours bis Dezember 2028

— Einrichtung der Fernsteuerung der Schleusen und Wehre bis Dezember 2027

d) Kanal Seine-Nord Europe, von Compiègne bis Aubencheul-au-Bac: Aufbau und Inbetriebnahme mit ECMT-Klasse Vb und Ermöglichung von drei Containerlagen bis Dezember 2030

1. Sektor 1 von Compiègne bis Passel (18,6 km), einschließlich Bau der Schleuse von Montmacq:

— Abschluss der Bauarbeiten bis Dezember 2029

— Inbetriebnahme des Wasserstraßenabschnitts bis Juni 2030

2. Sektor 2 von Passel bis Allaines (46 km) durch 33 Gemeinden, Sektor 3 von Allaines bis Etricourt-Manancourt (15 km) durch 3 Gemeinden und Sektor 4 von Etricourt-Manancourt bis Aubencheul-au-Bac (28 km) durch 11 Gemeinden, einschließlich Bau der Schleusen von Noyon, Catigny, Allaines, Marquion-Bourlon, Oisy-Le-Verger und der Verbindungsschleuse zum Canal du Nord bis zur Südseite der Schleuse von Allaines, des Speicherbeckens von Louette und der Kanalbrücke (Pont-Canal) mit einer Länge von 1,33 km über das Somme-Tal:

— einzige Umweltgenehmigung bis August 2024

— Beginn der Hauptbauarbeiten bis September 2025

— Abschluss der Bauarbeiten bis Juni 2030

— Inbetriebnahme des Wasserstraßenabschnitts bis Dezember 2030

e) Achse Dünkirchen-Schelde, einschließlich Dünkirchen-Kanal, von Valenciennes bis zur Schelde und zur wallonischen Hauptstrecke sowie zur Deûle in Richtung in Gent: mit dem Ziel, den Kanal schrittweise auf ECMT-Klasse Va (beide Richtungen) und ECMT-Klasse Vb (eine Richtung) aufzurüsten und die Schifffahrtsbedingungen bis Dezember 2027 zu verbessern

1. auf allen Abschnitten:

— eine erste Phase von Voruntersuchungen zur Steigerung der Schleusenkapazität (durch Verdoppelung und/oder Verlängerung) bis Juni 2025

— Einrichtung der Fernsteuerung der Schleusen bis Dezember 2025

— Durchführung von Studien zur Ermittlung von Maßnahmen zur Anpassung der Höhe von Kunstbauten auf der Achse Dünkirchen-Escaut für die Durchfahrt von Schiffen mit drei Containerlagen bis September 2027

— schrittweise Sicherung der Schifffahrtsbedingungen für Schiffe der ECMT-Klasse Va bis Dezember 2027

2. Abschnitt von Arleux bis Deulemont:

— Aufrüstung der Deûle auf ECMT-Klasse Va (beide Richtungen) und Klasse Vb (eine Richtung) bis Juni 2024

— Verlängerung der Schleuse Quesnoy-sur-Deûle bis Dezember 2026

3. Abschnitt von Bauvin bis Dünkirchen:

— Befestigung der Uferböschungen des Kanals von Aire Neufossé (Phasen 1 und 2) bis Dezember 2026 und Befestigung der Uferböschungen und Wiederherstellung des Wasserspiegels der Kanalhaltungen von Fontinettes bis Dezember 2027

— Untersuchungen zur Sanierung des Schleusenhauptes (Unterwasser) und des festen Grundes der Schleuse Fontinettes bis Dezember 2030

f) Wallonische Hauptstrecke von Pommerœul bis Namur: Aufrüstung auf ECMT-Klasse Va bis Dezember 2030

— auf allen Abschnitten: Einrichtung der Fernsteuerung der Wehre und Schleusen bis Dezember 2030

1. Abschnitt von Pommerœul bis Seneffe: Aufrüstung auf ECMT-Klasse Va, einschließlich der Anpassung des Kanals Nimy-Blaton-Péronnes und des Baus der Schleuse Obourg (EMCT-Klasse Va) neben der bereits bestehenden (ECMT-Klasse IV), Abschluss der Bauarbeiten bis Dezember 2030

2. Abschnitt von Seneffe bis Charleroi: Aufrüstung auf ECMT-Klasse Va und Bau neuer Schleusen in Marchienne, Gosselies und Viesville (ECMT-Klasse Va) neben den bereits bestehenden (ECMT-Klasse IV), Fertigstellung bis Dezember 2030

3. Abschnitt von Charleroi bis Namur:

— Verbesserung der Durchfahrtmöglichkeiten und Schifffahrtsbedingungen, Abschluss der Untersuchungen bis Dezember 2024 und der Bauarbeiten bis 2030

g) Obere Schelde:

1. in der Region Wallonien (Belgien): Steigerung der Kapazität durch Verdopplung der Schleusen und Sicherung der Schleusenstandorte durch Anpassung der Schleusen Hérinnes und Kain, Abschluss der Untersuchungen bis Dezember 2026 und der Bauarbeiten bis Dezember 2030

2. in der Region Flandern (Belgien): Abschluss der Untersuchungen für eine Aufrüstung der Schleusen auf ECMT-Klasse Vb bis Juni 2024 und Aufstellung eines technischen und finanziellen Durchführungsplans bis Juni 2025

h) Lys: Aufrüstung auf ECMT-Klasse Vb (eine Richtung) und Va (beide Richtungen) mit Ermöglichung von drei Containerlagen bis Dezember 2030, darunter

1. in der Region Flandern (Belgien) zwischen Gent und Wervik:

— Kalibrierung für ECMT-Klasse Vb, einschließlich Anheben der Brücken zur Ermöglichung von drei Containerlagen:

— auf dem Abschnitt Deinze-St-Baafs-Vijve bis Dezember 2026

— auf dem Abschnitt St-Baafs-Vijve- Harelbeke bis Dezember 2028

— auf den Abschnitten Harelbeke-Menen und Menen-Wervik bis Dezember 2030

2. in der Region Wallonien (Belgien), in der Gemeinde Comines: Sicherung der Schifffahrt, insbesondere durch Modernisierung des Wehrs und der Schleuse in Comines, bis Dezember 2030

3. in Frankreich, zwischen Deûlémont und Comines: Aufrüstung auf ECMT-Klasse Vb bis Dezember 2025

i) Verbindungsnetz in Flandern:

1. Untersuchungen für die Aufrüstung der flämischen Binnenwasserstraßenabschnitte, die direkt an die Seine-Schelde-Hauptstrecke angebunden sind, bis Dezember 2024:

— Aufrüstung auf ECMT-Klasse Va der Anschlüsse an die Seehäfen Zeebrugge (Kanal Gent-Brügge) und Antwerpen (obere Seeschelde), mit Ermöglichung von drei Containerlagen, bis Dezember 2024

— Aufrüstung auf ECMT-Klasse Va der Kanäle Roeselare-Lys und Bossuit-Kortrijk bis Dezember 2024

2. Aufstellung eines technischen und finanziellen Durchführungsplans mit detaillierter Bewertung der Prioritäten für die notwendigen Aufrüstungen der obigen Abschnitte bis Dezember 2025

j) Verbindungsnetz in Wallonien:

von Péronnes nach Pommeroeul auf dem Kanal Nimy-Blaton-Péronnes: Durchführung von Untersuchungen, insbesondere bezüglich der vollständigen Aufrüstung auf ECMT-Klasse IV bis Dezember 2030, und Aufstellung eines technischen und finanziellen Durchführungsplans für die erforderlichen Aufrüstungen bis Dezember 2030

k) Seneffe–Antwerpen,

1. im flämischen und im wallonischen Abschnitt: Durchführung von Untersuchungen, insbesondere bezüglich der vollständigen Aufrüstung auf ECMT-Klasse IV bis Dezember 2024, und Aufstellung eines technischen und finanziellen Durchführungsplans für die erforderlichen Aufrüstungen bis Dezember 2025

2. im wallonischen Abschnitt:

— Modernisierung und Sicherung des Schiffshebewerks von Ronquières und der Schleuse von Ittre bis Dezember 2030

— Einrichtung der Fernsteuerung der Schleuse Ittre bis Dezember 2030

l) Allgemeine Maßnahmen:

1. Aufstellung eines zwischen den verschiedenen Parteien koordinierten Strategierahmens zur Förderung des vollständigen Aufbaus der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe im gesamten Seine-Schelde-Netz im Einklang mit den nationalen Strategierahmen, die Belgien und Frankreich im Zusammenhang mit der Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates ([11]) vorgelegt haben, bis Dezember 2024 – mit dem Ziel einer schrittweisen Umsetzung bis Dezember 2030

2. Einführung integrierter und effizienter grenzüberschreitender Verkehrsmanagement- und Transportmanagementdienste im gesamten Seine-Schelde-Netz, einschließlich der vollständigen Umsetzung der Binnenschifffahrtsinformationsdienste gemäß der Richtlinie 2005/44/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ([12]) bis Dezember 2028

3. Entwicklung multimodaler Logistikplattformen für das Seine-Schelde-Netz bis Dezember 2030.

Artikel 3

Leitung und Beaufsichtigung

(1) Der Europäische Koordinator für den Kernnetzkorridor „Nordsee–Mittelmeer“ und ein Vertreter der Europäischen Kommission werden als Beobachter zu den Sitzungen des Aufsichtsrats der Société du Canal Seine-Nord Europe eingeladen.

(2) Der Fortgang der in Artikel 2 genannten Maßnahmen wird regelmäßig im Rahmen der zwischenstaatlichen Kommission für die Vorbereitung der Fertigstellung des Seine-Schelde-Projekts sowie im Rahmen der Seine-Schelde-EWIV erörtert. Der Europäische Koordinator für den Kernnetzkorridor „Nordsee–Mittelmeer“ und ein Vertreter der Europäischen Kommission werden zumindest zweimal jährlich zu den Sitzungen der zwischenstaatlichen Kommission und zumindest dreimal jährlich zu den Sitzungen der Seine-Schelde-EWIV als Beobachter eingeladen.

Artikel 4

Berichterstattung

Belgien und Frankreich erstatten der Kommission und dem Europäischen Koordinator für den Kernnetzkorridor „Nordsee–Mittelmeer“ mindestens einmal jährlich Bericht über den Stand der Durchführung der in Artikel 2 genannten Maßnahmen, wobei sie etwaige Verzögerungen melden und die Gründe für die Verzögerung sowie die ergriffenen Korrekturmaßnahmen angeben. Zu diesem Zweck können diese Mitgliedstaaten gegebenenfalls den Inhalt der jährlichen Berichte über den Stand der Maßnahmen heranziehen, die im Rahmen der Finanzhilfevereinbarungen der Fazilität „Connecting Europe“ vorzulegen sind.

Artikel 5

Überprüfung

Die Kommission führt bis spätestens 31. Dezember 2027 auf Antrag von Belgien und Frankreich oder von Amts wegen eine Überprüfung der in Artikel 2 genannten Maßnahmen und Fristen unter Mitwirkung des Europäischen Koordinators für den Kernnetzkorridor „Nordsee–Mittelmeer“ durch.

([11]) Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2014 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (ABl. L 307 vom 28.10.2014, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/94/oj).

([12]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2005/44/oj).

Artikel 6

Aufhebung

Der Durchführungsbeschluss (EU) 2019/1118 wird aufgehoben.

Artikel 7

Dieser Beschluss ist an das Königreich Belgien und an die Französische Republik gerichtet.

Brüssel, den 10. Juli 2024

Für die Kommission
Adina-Ioana VĂLEAN
Mitglied der Kommission