



Brüssel, den 1. Dezember 2022
(OR. en)

15058/22

**Interinstitutionelles Dossier:
2021/0420(COD)**

**TRANS 730
CODEC 1803**

BERICHT

Absender:	Generalsekretariat des Rates
Empfänger:	Rat
Nr. Vordok.:	ST 14717/22 + ADD 1 - ADD 47
Nr. Komm.dok.:	ST 15109/21 + ADD 1 - 55
Betr.:	Vorschlag für eine VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES über Leitlinien der Union für den Aufbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes, zur Änderung der Verordnung (EU) 2021/1153 und der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 – Allgemeine Ausrichtung

I. EINLEITUNG

1. Die Kommission hat am 14. Dezember 2021 einen Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Leitlinien der Union für den Aufbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes und zur Änderung der Verordnung (EU) 2021/1153 und der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 sowie zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 vorgelegt. Der Vorschlag wurde im Rahmen eines Pakets von vier Initiativen unterbreitet, mit denen das Verkehrssystem der EU modernisiert und der Übergang zu einer saubereren, umweltfreundlicheren und intelligenteren Mobilität unterstützt werden soll, indem einige seiner zentralen Komponenten verbessert werden, wie etwa das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V), intelligente Verkehrssysteme, grenzüberschreitende und lange Reisen mit der Eisenbahn und die städtische Mobilität.

2. Der Vorschlag, mit dem die Politik zur Weiterentwicklung des TEN-V überarbeitet wird, zielt darauf ab, bis 2050 ein zuverlässiges, nahtloses und hochwertiges transeuropäisches Verkehrsnetz aufzubauen, das eine nachhaltige Konnektivität in der gesamten Europäischen Union ohne physische Unterbrechungen, Engpässe oder fehlende Verbindungen gewährleistet. Dieses Netz soll zur Verwirklichung der Ziele der EU im Bereich der nachhaltigen Mobilität, zum reibungslosen Funktionieren des Binnenmarkts und zum wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalt der EU beitragen. Es sollte schrittweise gemäß den vorgeschlagenen Etappenzielen für die Jahre 2030, 2040 und 2050 aufgebaut werden.
3. Die vier wesentlichen Ziele des Vorschlags sind:
 - i) nachhaltigere Gestaltung des Verkehrs durch Bereitstellung grundlegender Infrastruktur, insbesondere jener für nachhaltigere Verkehrsträger, sowie Verringerung der Verkehrsüberlastung, der Treibhausgasemissionen und umfassenderer negativer externer Effekte des Verkehrssektors;
 - ii) Steigerung der Kontinuität und Effizienz des Verkehrs, Förderung der Multimodalität und Interoperabilität zwischen den Verkehrsträgern, bessere Integration städtischer Knoten in das Netz sowie Erhöhung des Nutzens für all jene, die die Verkehrsinfrastruktur nutzen;
 - iii) höhere Resilienz des TEN-V gegenüber den negativen Auswirkungen des Klimawandels und anderen Naturgefahren oder vom Menschen verursachten Katastrophen;
 - iv) Verbesserung der Wirksamkeit der TEN-V-Governance-Instrumente und Straffung der Berichterstattungs- und Überwachungsinstrumente für die Verwirklichung des TEN-V.
4. Die Kommission hat am 27. Juli 2022 einen geänderten Vorschlag angenommen. Dieser geänderte Vorschlag zielt darauf ab, auf die Auswirkungen des russischen Angriffskriegs gegen die Ukraine zu reagieren, und sieht insbesondere Folgendes vor:
 - Ausdehnung von vier europäischen Verkehrskorridoren auf die Ukraine und die Republik Moldau als unmittelbare Reaktion auf die in der Mitteilung über die „Solidaritätskorridore“ angekündigten Maßnahmen;
 - Herausnahme von Russland und Belarus aus den TEN-V-Übersichtskarten. Die Kommission hat zudem vorgeschlagen, dass die „letzte Meile“ bei allen grenzüberschreitenden Verbindungen nach Russland und Belarus vom „Kernnetz“ auf das „Gesamtnetz“ herabgestuft wird;
 - Maßnahmen zur Umstellung von Eisenbahnstrecken auf die europäische Regelspurweite, sofern dies wirtschaftlich gerechtfertigt ist, und zur Errichtung neuer Strecken mit dieser Regelspurweite.

II. BERATUNGEN IN DEN ANDEREN ORGANEN

5. Das Europäische Parlament hat den Ausschuss für Verkehr und Tourismus (TRAN) als federführenden Ausschuss für diesen Vorschlag benannt. Herr Dominique RIQUET (Renew, Frankreich) und Frau Barbara THALER (PPE, Österreich) wurden als Mitberichterstatter benannt. Der Berichtsentwurf wurde dem TRAN-Ausschuss am 26. Oktober vorgelegt, und das EP wird voraussichtlich im ersten Quartal 2023 über den Bericht abstimmen.
6. Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss hat am 23. März 2022 eine Stellungnahme angenommen. Der Ausschuss der Regionen hat am 11. Oktober 2022 eine Stellungnahme zu dem Vorschlag angenommen.

III. ARBEITEN IM RAT UND SEINEN VORBEREITUNGSGREMIEN

7. Der Vorschlag und die Folgenabschätzung wurden der Gruppe „Intermodaler Verkehr und Vernetzung“ am 6. und 13. Januar 2022 vorgelegt. Die Artikel wurden anschließend zwischen Januar und Mai 2022 erörtert, woraufhin dem Rat (Verkehr, Telekommunikation und Energie) am 2. Juni 2022 ein Fortschrittsbericht¹ vorgelegt wurde.
8. Der Vorsitz hat die Beratungen in der Gruppe zwischen Juli und Mitte November auf der Grundlage mehrerer Kompromissvorschläge fortgesetzt, die alle Bestimmungen abdecken, um den Bemerkungen der Mitgliedstaaten so weit wie möglich Rechnung zu tragen. In die Kompromisstexte des Vorsitzes wurden im Allgemeinen Änderungen im Interesse der Klarstellung, Vereinfachung und Flexibilität für die Mitgliedstaaten in die verschiedenen Bestimmungen aufgenommen.
9. Die Kommission hat der Gruppe den geänderten Vorschlag² am 7. September 2022 vorgelegt. Seine Elemente wurden anschließend in die mehrfach erörterten Kompromisstexte aufgenommen.

¹ Dok. ST 8784/22.

² ST 11657/1/22 REV 1 + ADD 1 – ADD 16 + CORs.

10. Im Anschluss an die Beratungen der Gruppe hat der Ausschuss der Ständigen Vertreter den Text auf seiner Tagung vom 25. November mit den folgenden Änderungen zur Berücksichtigung der von den Mitgliedstaaten geäußerten Bedenken gebilligt³:
- Erwägungsgrund 19: neuer Satz zur Finanzierung;
 - Artikel 16 Absatz 5 und Erwägungsgrund 40a: Anforderungen an die Eisenbahninfrastruktur (Ausnahmen);
 - Artikel 15 und 16: Anforderungen an die Eisenbahninfrastruktur (Züge mit einer Länge von 740 m);
 - Artikel 22 Absatz 3: Anforderungen an die Binnenschifffahrtsinfrastruktur (Durchführungsrechtsakte);
 - Artikel 53 Absatz 3: Arbeitsplan des Europäischen Koordinators;
 - Erwägungsgrund 30a und Artikel 65 Absatz 12a: Änderungen der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 (Aufenthaltszeit von Güterzügen auf grenzüberschreitenden Abschnitten).
11. Auf Ersuchen einiger Delegationen im AStV wurde auch eine Reihe von Änderungen an den Karten in den Addenda zu diesem Bericht vereinbart.
12. Der in der Anlage wiedergegebene Text enthält zudem einige Anpassungen technischer Art, mit denen die Kohärenz der verschiedenen Bestimmungen des Vorschlags sichergestellt werden soll (vgl. Erwägungsgrund 52 und Artikel 59); außerdem wurden „Weltraumbahnhöfe“ hinzugefügt (neuer Erwägungsgrund 48b sowie Artikel 3 Buchstabe af2 und Artikel 32 Absatz 1 Buchstabe h).

IV. FAZIT

- (13) Der Rat (Verkehr, Telekommunikation und Energie) wird daher ersucht, sich auf seiner Tagung am 5. Dezember 2022 auf eine allgemeine Ausrichtung zu dem in der Anlage enthaltenen Kompromisstext und den Addenda dieses Berichts zu einigen.

³ Änderungen gegenüber dem Vordokument (ST 14717/22 INIT) sind in der englischsprachigen Fassung des vorliegenden Dokuments durch **Fettdruck/Unterstreichung** (Ergänzungen) bzw. [...] (Streichungen) gekennzeichnet.

2021/0420 (COD)

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

**über Leitlinien der Union für den Aufbau des 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 Sozialausschusses⁴,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen⁵,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

⁴ ABl. C [...].

⁵ ABl. C [...].

- (1) In ihrer Mitteilung „Der europäische Grüne Deal“⁶ 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 Rates⁷ 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-Ziel⁸ hinzuarbeiten.
- (3) In der Mitteilung der Kommission über eine Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität⁹ 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 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 CO₂-Neutralität zu realisieren und bis 2030 eine Anzahl von mindestens 100 klimaneutralen Städte in Europa zu erreichen.

⁶ 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.

⁷ 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).

⁸ 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.

⁹ 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) 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 16. Juni 2022 zur Sicherstellung eines gerechten Übergangs zur Klimaneutralität¹⁰ 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 in und zwischen den Mitgliedstaaten sowie gegebenenfalls zu den Nachbarstaaten geschlossen werden..

¹⁰ [ST 9107/22], (ABl. C 243 vom 27.6.2022, S. 35).

- (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) Vorhaben von gemeinsamem Interesse sollten durch die Schaffung neuer Verkehrsinfrastrukturen, durch die Instandhaltung und Modernisierung der vorhandenen Infrastrukturen und durch Maßnahmen zur Förderung ihrer ressourcenschonenden Nutzung zum Aufbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes beitragen. Vorhaben von gemeinsamem Interesse sollten einen europäischen Mehrwert aufweisen. Solche Projekte sollten auch wirtschaftlich tragfähig sein. Projekte in dünn besiedelten Gebieten, bei denen die wirtschaftliche Tragfähigkeit schwer nachzuweisen sein könnte, da der Nutzen für den sozialen und territorialen Zusammenhalt höher sein könnte, sollten zumindest einen positiven Beitrag zum Ausbau des Netzes leisten, der durch eine sozioökonomische Kosten-Nutzen-Analyse untermauert wird, wobei die besonderen Merkmale und Zwänge des betreffenden Gebiets zu berücksichtigen sind.
- (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) gestrichen

- (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“ im Sinne von Artikel 17 der Taxonomie-Verordnung¹¹ 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 Beeinträchtigungen“ 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, die bei Projekten, für die das Vergabeverfahren für eine Umweltverträglichkeitsprüfung zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung noch nicht eingeleitet wurde, auch eine Überprüfung der Einhaltung des Grundsatzes der „Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen“ umfassen sollte.

¹¹ 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).

- (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. 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. Unbeschadet der Bestimmungen in anderen EU-Rechtsakten, insbesondere Durchführungsrechtsakten über die Bedingungen für die Zuweisung einer finanziellen Unterstützung der Union für Vorhaben von gemeinsamem Interesse gemäß der Verordnung (EU) 2021/1153, sollte die Anforderung, ein Verfahren zur Sicherung der Klimaverträglichkeit durchzuführen, nur für Projekte gelten, für die das Vergabeverfahren für die Umweltverträglichkeitsprüfung zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der vorliegenden Verordnung noch nicht eingeleitet wurde.
- (15) Die Mitgliedstaaten und sonstigen Projektträger sollten zu Plänen und Projekten 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) Sofern in dieser Verordnung nichts anderes bestimmt ist, sollte der Aufbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes in drei Schritten erfolgen – Fertigstellung des Kernnetzes bis 2030, eines erweiterten Kernnetzes bis 2040 und des Gesamtnetzes bis 2050 – und dem übergeordneten Ziel dienen, 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.
- (19) Neben den Fristen bis 2030 und 2050, die bereits auf der Grundlage der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates¹² eingeführt wurden, sollte für das erweiterte 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. **Die Umsetzung insbesondere der Anforderungen, die sich aus den neu eingeführten Standards für Eisenbahninfrastruktur ergeben, erfordert unter Umständen erhebliche finanzielle Investitionen.**
- (20) Das Transeuropäische Verkehrsnetz 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 Transeuropäischen Verkehrsnetzes sollten so festgelegt werden, dass sie den Aufbau eines hochwertigen Netzes in der gesamten Union fördern.

¹² 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).

- (21) Das Transeuropäische Verkehrsnetz 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 Verordnung (EU) [...] des Europäischen Parlaments und des Rates [über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe]¹³ festgelegten Fristen 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, per Schiene und/oder Straße an das Transeuropäische Verkehrsnetz angebunden 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) Sofern in dieser Verordnung nichts anderes bestimmt ist, sollten das Kernnetz mit Frist bis 2030 und das erweiterte Kernnetz mit Frist bis 2040 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 Voraussetzungen 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 und die Aktivität durch nachhaltigere Verkehrsformen, einschließlich einer verstärkten Digitalisierung und anderer technologischer Lösungen, erhöht werden kann.

¹³ 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 [...]).

- (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 erhebliche physische Sachzwänge gibt, etwa bei Regionen in äußerster Randlage und anderen abgelegenen Regionen – Inselregionen, Randgebieten und Bergregionen – sowie bei dünn oder dicht besiedelten Gebieten.
- (26a) Ein isoliertes Netz im Sinne dieser Verordnung sollte ein Eisenbahnnetz eines Mitgliedstaats oder eines Teils davon mit einer von der europäischen Regelspurweite abweichenden Spurweite bedeuten. Aufgrund der Besonderheiten solcher Netze, die sich daraus ergeben, dass sie nicht an andere Netze mit abweichender Spurweite angebunden sind, wäre es im Hinblick auf das wirtschaftliche Kosten-Nutzen-Verhältnis nicht gerechtfertigt, für diese Netze oder Teile davon bestimmte Standards und Anforderungen dieser Verordnung vorzuschreiben. Aus diesem Grund sollten bestimmte Eisenbahnstandards und -anforderungen nicht für diese Netze gelten.
- (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 in enger Verzahnung mit der makroregionalen Strategie und der Meeresbeckenstrategie ein wirklich nachhaltiger, intelligenter, nahtloser und resilienter Europäischer Seeverkehrsraum geschaffen werden, der die vorherigen „Meeresautobahnen“ umfassen sollte. Er sollte alle Komponenten der Seeverkehrsinfrastruktur des Transeuropäischen Verkehrsnetzes umfassen.
- (28) gestrichen

- (29) Die auf der Grundlage der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁴ 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.

¹⁴ 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).

(30) Wie in der Mitteilung der Kommission über eine 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. Gemäß dieser Zielsetzung wird die Kommission aufgefordert, gegebenenfalls einen Vorschlag anzunehmen, mit dem die derzeit in der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 enthaltenen Vorschriften über die Zuweisung von Güterzugkapazitäten zu einem solchen Zeitpunkt überarbeitet würden, dass der reibungslose Ablauf des Güterverkehrs auf den Korridoren sichergestellt würde. 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.

(30a) Für die Schienengüterverkehrskorridore sollten neue betriebliche Anforderungen gelten, um hochwertige Dienste sicherzustellen. Insbesondere sollten die Mitgliedstaaten alle erdenklichen Anstrengungen unternehmen, um sicherzustellen, dass die Aufenthaltszeit von Güterzügen, die die Grenze zwischen zwei Mitgliedstaaten passieren, im Durchschnitt höchstens **25 Minuten** beträgt und dass die meisten Züge, die mindestens eine Grenze eines Güterverkehrskorridors überqueren, ihren Bestimmungsort oder die Außengrenze der Union fahrplanmäßig oder mit einer Verspätung von höchstens 30 Minuten erreichen. Wenn eine Umspurung erfolgt, gilt diese Begrenzung der Aufenthaltszeit nicht. Sie gilt auch nicht an Grenzen zwischen zwei Mitgliedstaaten, an denen die Kontrollen noch nicht aufgehoben wurden, denen Fahrgäste und Bahnbedienstete bei die Außengrenzen überschreitenden Personen- und Güterzügen in Anwendung der Verordnung (EU) 2016/399 insbesondere zu unterziehen sind, und wenn diese Frist aufgrund der in Anwendung der genannten Verordnung durchzuführenden Kontrollen nicht eingehalten werden kann. Solche Umspurungen und Kontrollen bei Zügen können zu Überlastung und längeren Wartezeiten an der Grenze führen. Verzögerungen, die in Drittländern aufgetreten oder auf Drittländer zurückzuführen sind, durch die Güterzüge durchfahren, sollten ebenfalls nicht unter diese Bestimmung fallen.

(30b) Mitgliedstaaten, deren Schienennetz eine andere Spurweite hat als das Hauptschienennetz der Union, waren gemäß der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 in deren ursprünglicher Fassung nicht dazu verpflichtet, sich an der Einrichtung von Güterverkehrskorridoren oder der Verlängerung vorhandener Güterverkehrskorridore gemäß der genannten Verordnung zu beteiligen. Diese Mitgliedstaaten sollten beschließen können, dass sich der/die Infrastrukturbetreiber, der/die in ihrem Hoheitsgebiet für die Eisenbahninfrastruktur verantwortlich ist bzw. sind, während eines Zeitraums von höchstens 10 Jahren nicht an dem Verwaltungsrat des Güterverkehrskorridors in ihrem Hoheitsgebiet beteiligt bzw. beteiligen.

(30c) Die Verordnung (EU) Nr. 913/2010 ist vor allem auf die Organisation und das Management grenzübergreifender Güterverkehrskorridore für einen wettbewerbsfähigen Schienengüterverkehr ausgerichtet. Irland ist wegen seiner Insellage nicht per Schiene mit anderen Mitgliedstaaten verbunden. Außerdem waren Mitgliedstaaten, deren Schienennetz eine andere Spurweite hat als das Hauptschienennetz der Union, gemäß der ursprünglichen Fassung der genannten Verordnung nicht dazu verpflichtet, sich an der Einrichtung von Güterverkehrskorridoren oder der Verlängerung vorhandener Güterverkehrskorridore gemäß der genannten Verordnung zu beteiligen. Irland hat von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht. Demnach wurde gemäß der ursprünglichen Fassung der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 im Hoheitsgebiet von Irland kein Güterverkehrskorridor eingerichtet. Aufgrund dieser Umstände und des begrenzten zusätzlichen Nutzens, der für die irischen Behörden und deren Infrastrukturbetreiber mit einer Beteiligung an der Leitung der Güterverkehrskorridore im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 verbunden wäre, sollte Irland beschließen können, dass sich die Vertreter seiner Behörden und der/die Infrastrukturbetreiber, der/die in seinem Hoheitsgebiet für die Eisenbahninfrastruktur verantwortlich ist bzw. sind, nicht an dem Exekutivrat und/oder dem Verwaltungsrat der Güterverkehrskorridore in seinem Hoheitsgebiet beteiligt bzw. beteiligen.

(31) Die europäischen Verkehrskorridore sollten die wichtigsten Fernverkehrsströme abdecken und aus multimodalen europäischen Hauptverkehrsachsen bestehen, die auf Teilen des Transeuropäischen Verkehrsnetzes beruhen, sowie grenzüberschreitend, multimodal und offen für die Einbeziehung aller unter diese Verordnung fallenden Verkehrsträger sein.

- (32) Im Hinblick auf einen koordinierten und termingerechten Aufbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes als Voraussetzung für die Erzielung größtmöglicher Netzvorteile sollten die betreffenden Mitgliedstaaten, sofern in dieser Verordnung nichts anderes bestimmt ist, 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 festgelegten Prioritäten in Einklang stehen. Die Mitgliedstaaten sollten außerdem unter anderem den in den Arbeitsplänen der Europäischen Koordinatoren festgelegten Prioritäten Rechnung tragen. Anwendungsbereich, Methodik oder Fristen gemäß den nationalen Plänen und Programmen verbleiben jedoch in der alleinigen Zuständigkeit der Mitgliedstaaten.
- (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) gestrichen
- (37) gestrichen

(38) Die Zusammenarbeit mit Drittländern, einschließlich Nachbarländern, ist erforderlich, um zwischen der Union und diesen Ländern die Verbindung und die Interoperabilität der Infrastrukturnetze sicherzustellen. Die Union sollte gegebenenfalls Vorhaben von gemeinsamem Interesse mit diesen Ländern fördern und dabei sicherstellen, dass die Ziele und die Interoperabilitätsanforderungen des Transeuropäischen Verkehrsnetzes eingehalten werden. Die Vorhaben sollten auch mit dem Ziel der Klimaneutralität in der EU bis 2050 im Einklang stehen und insbesondere durch Verhinderung einer Verlagerung von CO₂-Emissionen sicherstellen, dass im Verkehrssektor gleiche Wettbewerbsbedingungen herrschen.

(38a) Aus Erwägungsgrund 39a:

Die Widerstandsfähigkeit des europäischen Verkehrsnetzes wurde durch die verheerenden Auswirkungen des russischen Angriffskriegs gegen die Ukraine auf die Probe gestellt. Dieser Angriff hat die geopolitische Landschaft neu definiert und die Anfälligkeit der Union für unvorhergesehene Störungen jenseits der Grenzen der Union deutlich gemacht. Seine erheblichen Auswirkungen auf globale Märkte, beispielsweise die weltweite Ernährungssicherheit, haben deutlich gemacht, dass der Binnenmarkt der Union und ihr Verkehrsnetz bei der Gestaltung der Unionspolitik nicht isoliert betrachtet werden können. Bessere Verbindungen zu den benachbarten Partnerländern der Union sind wichtiger denn je.

(38b) Aus Erwägungsgrund 39b:

Angesichts dieses neuen geopolitischen Kontexts werden in der Mitteilung der Kommission vom 12. Mai 2022 über die „Solidaritätskorridore“¹⁵ mehrere große Herausforderungen im Bereich der Verkehrsinfrastruktur genannt, die die Union und ihre Nachbarländer bewältigen müssen, um die Wirtschaft und die Erholung in der Ukraine zu unterstützen, landwirtschaftliche und andere Erzeugnisse in die Union und auf die Weltmärkte zu bringen und sicherzustellen, dass die Anbindung an die Union sowohl für Ausfuhren als auch für Einfuhren erheblich verbessert wird. Um eine bessere Anbindung an die Union zu ermöglichen, wurde in dieser Mitteilung vorgeschlagen, die Ausdehnung der europäischen Verkehrskorridore auf die Ukraine und die Republik Moldau zu prüfen.

¹⁵ COM(2022) 217 final.

(38c) Aus Erwägungsgrund 39c:

Aufgrund des russischen Angriffskriegs gegen die Ukraine und des von Belarus in diesem Konflikt eingenommenen Standpunkts ist die Zusammenarbeit zwischen der Union und Russland bzw. Belarus im Bereich der TEN-V-Politik weder angezeigt noch im Interesse der Union. Daher sollten diese beiden Drittländer nicht länger am TEN-V-Netz beteiligt sein. Folglich wird verbesserten grenzüberschreitenden Verbindungen nach Russland und Belarus im Hoheitsgebiet der Mitgliedstaaten keine hohe Priorität mehr eingeräumt. Derzeit bestehen Verbindungen zwischen Finnland, Estland, Lettland, Litauen und Polen und diesen beiden Drittländern. Um der geringeren Priorität bei Auf- und Ausbau dieser Verbindungen Rechnung zu tragen, sollten die letzten Meilen aller grenzüberschreitenden Verbindungen nach Russland und Belarus, die derzeit Teil des Kernnetzes sind, in den in dieser Verordnung enthaltenen Karten vom Kernnetz auf das Gesamtnetz herabgestuft werden, für dessen Umsetzung eine längere Frist bis 2050 vorgesehen ist. Im Falle eines demokratischen Übergangs in Belarus hätten Auf- und Ausbau der grenzüberschreitenden Verbindungen des Landes zur EU allerdings im Einklang mit dem umfassenden Wirtschaftsplan für ein demokratisches Belarus hohe Priorität, unter anderem durch die Wiederaufnahme des Landes in den Anwendungsbereich der Verordnung.

(38d) Aus Erwägungsgrund 39a:

Der durch den Angriffskrieg Russlands gegen die Ukraine bedingte neue geopolitische Kontext hat gezeigt, wie wichtig nahtlose Verkehrsverbindungen innerhalb des Gebiets der Union und mit benachbarten Drittländern sind. Eine von der europäischen Regelspurweite von 1435 mm abweichende Spurweite beeinträchtigt die Interoperabilität der Eisenbahnnetze in der gesamten Union erheblich und hat sogar Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit dieser isolierten Eisenbahnnetze. Neue Eisenbahnstrecken des Kernnetzes oder des erweiterten Kernnetzes sollten daher mit der europäischen Regelspurweite von 1435 mm gebaut werden. Außerdem sollten Mitgliedstaaten, die über ein Streckennetz verfügen, dessen Spurweite von der europäischen Regelspurweite abweicht, die Umstellung bestehender Strecken der europäischen Verkehrskorridore prüfen. Diese Verpflichtung sollte nicht für Inselgebiete und Gebiete in äußerster Randlage gelten, da ihre Netze aufgrund ihrer geografischen Lage landseitig in keiner Weise mit dem Gebiet der Union verbunden sind.

- (39) Damit sich der Verkehrssektor zu einem wirklich multimodalen System nachhaltiger und intelligenter Mobilitätsdienste entwickelt, sollte die Union ein hochwertiges Verkehrsnetz aufbauen, dessen Strecken für eine Geschwindigkeit von mindestens 100 km/h ausgelegt sind. 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 Strecken, die für eine Geschwindigkeit von mindestens 160 km/h ausgelegt sind, dürfte im Gegenzug zu Netzeffekten, einem kohärenteren Netz und einer höheren Zahl von Bahnreisenden führen. Diese Anforderungen an die Auslegung für bestimmte Geschwindigkeiten sollten jedoch auf einen bestimmten Prozentsatz der betreffenden Streckenabschnitte beschränkt bleiben, damit bei Streckenabschnitten mit Besonderheiten aufgrund durch Topografie, Oberflächengestalt oder städtische Umgebung bedingter Sachzwänge, einschließlich Verbindungsstrecken, Bahnhofsdurchfahrten und Anschlüsse zu Terminals, Serviceeinrichtungen oder Betriebswerken, in deren Fall die Geschwindigkeit individuell angepasst werden muss, die gebotene Flexibilität besteht. Die Kommission sollte Mitgliedstaaten auf deren Antrag Ausnahmen gewähren, um ihnen über die in dieser Verordnung festgelegten Prozentsätze hinaus bei Bedarf und entsprechender Begründung zusätzliche Flexibilität einzuräumen. Die Mitgliedstaaten werden aufgefordert, bei der Modernisierung der Infrastruktur Möglichkeiten der Auslegung für höhere Geschwindigkeiten als in Anhang I der Richtlinie (EU) 2016/797 zu sondieren.
- (39a) In Erwägungsgrund 38d verschoben.
- (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.

(40a) Etwa die Hälfte der Tonnenkilometer des Schienengüterverkehrs entfällt in Europa auf den intermodalen Verkehr, Tendenz steigend. Damit das in der Mitteilung der Kommission über eine Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität dargelegte Ziel, den Anteil des Güterverkehrs auf der Schiene zu verdoppeln, erreicht werden kann, sollte ein besonderes Augenmerk auf Lösungen gerichtet werden, bei denen der Hauptteil der Beförderung über die Schiene und nur die erste und die letzte Meile über die Straße erfolgt. Um auf eine Erhöhung des Anteils des intermodalen Verkehrs hinzuwirken, sollte die Infrastruktur dafür ausgelegt sein, dass Güterzüge mit Standard-Sattelaufliegern mit bis zu 4 m Höhe auf Waggons einer Höhe von mindestens 27 cm verkehren können. Damit diese Anforderung eingehalten werden kann, sind jedoch zahlreiche, teils kostspielige Anpassungen notwendig. Daher muss für die Umsetzung dieser Anforderung ein ausgewogener Ansatz gefunden und sichergestellt werden, dass die Umsetzung sich rentiert. Die Mitgliedstaaten sollten in diesem Zusammenhang dafür sorgen, dass die Anforderung so umgesetzt wird, dass es mindestens eine Inlands-Direktverbindung, eine direkte Schienengüterverkehrsverbindung in einen oder mehrere benachbarte(n) Mitgliedstaat(en) und eine Verbindung zu mindestens einem Schienen-Straßen-Terminal oder einem multimodalen Güterterminal, der sich in einem Seehafen, der Teil des europäischen Verkehrskorridors im Hoheitsgebiet des Mitgliedstaats ist, befindet oder an einen solchen Seehafen angrenzt, gibt. Ferner sollte es, wenn sich im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats ein oder mehrere Endpunkte eines Korridors befinden, mindestens eine diese Anforderung erfüllende Direktverbindung zu mindestens einem dieser Endpunkte geben. Bei der Auswahl der betreffenden Strecken sollten die Mitgliedstaaten den derzeitigen und künftigen Güterverkehrsströmen Rechnung tragen. Bei der Prüfung von Anträgen auf Gewährung einer Ausnahme von der Anforderung in Bezug auf den Transport von Sattelaufliegern gemäß dieser Verordnung berücksichtigt die Kommission insbesondere die Ergebnisse der sozioökonomischen Kosten-Nutzen-Analyse sowie die Möglichkeit, dass die zur Erfüllung dieses Standards erforderlichen Arbeiten zur Störung von Diensten führen. **Bei der Prüfung der Anträge auf Gewährung einer Ausnahme von den Anforderungen, die für die Eisenbahninfrastruktur des erweiterten Kernnetzes gelten, sollte die Kommission insbesondere umfangreichen Investitionen des betreffenden Mitgliedstaats in Strecken, die in unmittelbarer Nähe parallel zu den neu zu bauenden Strecken verlaufen, Rechnung tragen.**

(41) gestrichen

- (42) Die Mitgliedstaaten sollten sicherstellen, dass das europäische Eisenbahnverkehrsleitsystem (ERTMS) bis 2050 im Gesamtnetz, bis 2040 im erweiterten Kernnetz und bis 2030 im Kernnetz eingeführt wird. Bei der Einführung des ERTMS im Gesamtnetz sollten die Strecken, die zu einem sicheren und effizienten grenzüberschreitenden internationalen Eisenbahnverkehr beitragen können, zeitlich Vorrang haben. Da die Einführung eines funkgestützten ERTMS zudem zur Abschaffung nationaler Vorschriften, die den Betrieb beeinträchtigen, beiträgt, sollten die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass auf neuen Strecken ab 2030 nur noch funkgestütztes ERTMS eingesetzt wird und das gesamte Transeuropäische Verkehrsnetz bis 2050 mit funkgestütztem ERTMS ausgerüstet ist.
- (43) In Erwägungsgrund 42 (letzter Satz) übernommen.
- (44) Die Außerbetriebnahme von Klasse-B-Systemen bringt für die Infrastrukturbetreiber angesichts der Kosten und der Komplexität der Einführung des ERTMS und der Vorhaltung zusätzlicher streckenseitiger Systeme über einen längeren Zeitraum erhebliche Einsparungen bei der Instandhaltung mit sich. Die Mitgliedstaaten sollten darauf hinwirken, dass streckenseitige Klasse-B-Systeme bis 2050 außer Betrieb genommen werden.
- (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. Aus diesem Grund sollten für jeden europäischen Verkehrskorridor, jede Wasserstraße oder jeden Wasserstraßenabschnitt Referenzwasserstände festgelegt werden. Bei der Festlegung der Referenzwasserstände sollte die Kommission eng mit den betreffenden Mitgliedstaaten und den im Rahmen internationaler Vereinbarungen eingesetzten Flussschifffahrtskommissionen zusammenarbeiten, um bei den Anforderungen für Binnenschifffahrtsinfrastruktur im Interesse der Förderung dieses Verkehrsträgers für einen einheitlichen Ansatz zu sorgen.

- (46) Als Eingangs- und Ausgangspunkte für die Landinfrastruktur des Transeuropäischen Verkehrsnetzes spielen Seehäfen als grenzüberschreitende multimodale Knotenpunkte, die nicht nur als Verkehrsknoten dienen, sondern auch Tore für den Handel, Industriecluster und Energieumschlagplätze sein können, eine wichtige Rolle. Wie in dem von der Kommission angenommenen Plan RePowerEU hervorgehoben wird, muss die Energieversorgung diversifiziert und die Einführung erneuerbarer Energien beschleunigt werden. Seehäfen können durch die Errichtung von Offshore-Windkraftanlagen, die Erzeugung von grünem Wasserstoff und den Transport und die Speicherung von Flüssigerdgas zu diesem Ziel beitragen. Um die Synergien zwischen dem Verkehrs- und dem Energiesektor bei den Bemühungen um die Dekarbonisierung der Wirtschaft der Union zu stärken, könnten Seehäfen auch beim Transport von Kohlendioxid über Rohrleitungen oder andere Verkehrsträger eine Rolle spielen.
- (47) Der Kurzstreckenseeverkehr kann durch ein höheres Fracht- und Passagieraufkommen einen wesentlichen Beitrag zur Dekarbonisierung des Verkehrs leisten und unter anderem zur Verringerung der Überlastung von Straßen im Gebiet der Union und zu einem besseren Zugang zu abgelegenen sowie Inselregionen und -staaten beitragen. Kurzstreckenseeverkehrsverbindungen, die die maritime Dimension des Transeuropäischen Verkehrsnetzes bilden, müssen jedoch besser mit dem landseitigen Netz integriert werden und die gesamte Transport- und Logistikkette, sowohl zur See als auch zum Hinterland, muss stärker in den Mittelpunkt gerückt werden. Das neu geschaffene, übergreifende Konzept des Europäischen Seeverkehrsraums 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. Außerdem sollte dieses neue Konzept nachhaltige Kurzstreckenseeverkehrsverbindungen fördern, die den Güterstrom auf seegestützten Logistikstrecken so konzentrieren, dass die bestehenden Seeverbindungen verbessert oder neue lebensfähige, regelmäßige und häufige Seeverbindungen geschaffen werden.
- (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, im Einklang mit dem in der Mitteilung der Kommission über eine Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität verankerten Meilenstein die Straßenverkehrssicherheit zu verbessern, muss die Straßeninfrastruktur unter dem Aspekt der Sicherheit verbessert werden.

- (48a) Die Mitgliedstaaten sollten dafür sorgen, dass Flughäfen des Kernnetzes mit einem bestimmten Verkehrsaufkommen per Eisenbahn, U-Bahn, Stadtbahn oder Straßenbahn an städtische Knoten angebunden sind und für eine angemessene Kapazität und Benutzerfreundlichkeit sorgen, sofern einer solchen Anbindung keine besonderen geografischen oder erheblichen physischen Sachzwänge entgegenstehen. Im Hinblick auf diese Flughäfen, die globale Drehkreuze sind, werden die Mitgliedstaaten aufgefordert, Anbindungen an den Eisenbahnfernverkehr oder den Hochgeschwindigkeitsbahnverkehr zu schaffen oder auszubauen, damit es Alternativen zu Kurzstreckenflügen gibt.
- (48b) Um Innovationen im Luftverkehr voranzubringen, sollten auch Weltraumbahnhöfe in die Liste der Komponenten der Luftverkehrsinfrastruktur aufgenommen werden. Die Zuständigkeit der Union im Bereich Raumfahrt gemäß Artikel 4 Absatz 3 AEUV und Artikel 189 AEUV, wonach jegliche Harmonisierung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten ausgeschlossen ist, sollte jedoch von dieser Ergänzung unberührt bleiben. Die Aufnahme von Weltraumbahnhöfen in die in dieser Verordnung festgelegte Liste der Komponenten der Luftverkehrsinfrastruktur sollte nicht bewirken, dass geltende oder künftige EU-Rechtsvorschriften für Luftverkehrsinfrastrukturen, in denen dies nicht ausdrücklich vorgesehen ist, auch bei Weltraumbahnhöfen zur Anwendung kommen.**
- (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.
- (49a) Die Mitgliedstaaten sollten eine Markt- und Zukunftsanalyse der multimodalen Güterterminals in ihrem Hoheitsgebiet durchführen und einen Aktionsplan für den Aufbau eines Netzes multimodaler Güterterminals ausarbeiten. Zu diesem Zweck können sie sich auf bestehende Studien und Pläne beziehen. In dem von den Mitgliedstaaten ausgearbeiteten Aktionsplan sollte die Entwicklung multimodaler Güterterminals gefördert werden. Die Mitgliedstaaten sollten jedoch nicht zur Umsetzung des Aktionsplans verpflichtet sein. Außerdem sollte der Aktionsplan nicht dazu führen, dass der Privatsektor zu Investitionen in Terminals verpflichtet ist. Der Plan sollte keiner strategischen Umweltverträglichkeitsprüfung unterzogen werden.

- (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. Der Schwerpunkt der Politik für das Transeuropäische Verkehrsnetz sollte auf der Förderung nahtlos abgewickelter Verkehrsflüsse von, zu und über städtische Knoten im Netz liegen. Die lokale Anbindung innerhalb städtischer Knoten sollte von den zuständigen lokalen, regionalen oder nationalen Behörden behandelt werden, insbesondere durch einschlägige Maßnahmen im Rahmen der SUMP.
- (51) Für jeden städtischen Knoten sollte als wirksamer einheitlicher Rahmen für die Bewältigung der Herausforderungen im Bereich der urbanen Mobilität ein Plan für nachhaltige urbane Mobilität („Sustainable Urban Mobility Plan“, SUMP) erlassen werden, der einen langfristigen, allumfassenden und integrierten Plan für die Mobilität im Güter- und Personenverkehr für das gesamte funktionale Stadtgebiet bietet. Dieser Plan könnte Ziele, Vorgaben und Indikatoren enthalten, die die aktuelle und künftige Leistungsfähigkeit des städtischen Verkehrssystems darstellen.
- (52) Die Mitgliedstaaten sollten die Einführung von SUMP fördern, um die Koordination zwischen Regionen, Städten und Gemeinden zu verbessern. Dazu können Mitgliedstaaten lokale Behörden bei der Ausarbeitung hochwertiger SUMP unterstützen und die Überwachung und Bewertung der Umsetzung der SUMP durch entsprechende Maßnahmen, Leitlinien, Kapazitätsaufbau, Hilfe und möglicherweise finanzielle Unterstützung stärken.
- (52a) SUMP können in bestehende Pläne aufgenommen werden, die im Hinblick auf die Erfüllung der für SUMP geltenden Leitlinien und/oder zu umfassenderen Plänen weiterentwickelt werden können, die – etwa aufgrund der Zusammenhänge zwischen Landnutzung und Mobilität – auch Landnutzungspläne umfassen. Bei dicht besiedelten städtischen Knoten sollten mehrere SUMP zulässig sein.
- (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.
- (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]¹⁶. 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

¹⁶ 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 [...]).

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 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 CO₂-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 Anbindung 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 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 Marktabstottung zugunsten bestimmter Unternehmen oder mögliche Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden.

- (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 Einrichtungen¹⁷ getroffen werden.
- (62) In Anbetracht der Erfahrungen mit dem Krisenmanagement während der COVID-19-Pandemie¹⁸ 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.

¹⁷ 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.

¹⁸ 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.

- (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 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) 2019/452¹⁹ 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) 2019/452²⁰ fällt.
- (64) Während zwar nach wie vor in erster Linie die Mitgliedstaaten für die Instandhaltung zuständig sind und unbeschadet der Zuständigkeit der Mitgliedstaaten insbesondere für die Finanzierung und Verwaltung der Instandhaltung ist es doch wichtig, dass das Transeuropäische Verkehrsnetz nach seiner Fertigstellung ordnungsgemäß instandgehalten wird, um eine hohe Dienstqualität zu gewährleisten, wobei bei der Planung und Beauftragung von Infrastrukturprojekten ein Lebenszykluskonzept verfolgt werden sollte. Insbesondere sollten die Mitgliedstaaten alle erdenklichen Anstrengungen unternehmen, um sicherzustellen, dass eine langfristige Instandhaltungsplanung für die Straßeninfrastruktur und gegebenenfalls für die Binnenschifffahrtsinfrastruktur erstellt wird.
- (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.

¹⁹ 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).

²⁰ Dieser Erwägungsgrund wird möglicherweise noch weiter angepasst, um den Änderungen in Artikel 47 zu entsprechen.

- (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) Um die koordinierte Verwirklichung der europäischen Verkehrskorridore und der beiden horizontalen Prioritäten – ERTMS und Europäisches Seeverkehrsraums – zu erleichtern, sollte die Kommission im Einvernehmen mit den betreffenden Mitgliedstaaten Europäische Koordinatoren benennen. Sie sollten Maßnahmen zur Gestaltung der passenden Governance-Struktur fördern und eine stimmige Prioritätensetzung bei der Infrastruktur- und Investitionsplanung für die europäischen Verkehrskorridore und bei den beiden horizontalen Prioritäten sicherstellen.
- (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.

- (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 indikative Etappenziele für die Schaffung wichtiger fehlender Verbindungen und grenzüberschreitender Abschnitte und für die Beseitigung von Engpässen festzulegen.
- (70) Die technische Grundlage der Karten für das Transeuropäische Verkehrsnetz bildet das interaktive geografische und technische Informationssystem für das Transeuropäische Verkehrsnetz (TENtec).
- (71) Die Kommission hat unter Berücksichtigung der Mitteilung der Kommission über den Aktionsplan zur militärischen Mobilität vom März 2018²¹ überprüft, 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 Anforderungen²² sind zusätzliche Straßen und Bahnstrecken in das Transeuropäische Netz aufgenommen worden, um die Synergien zwischen zivilen und militärischen Verkehrsnetzen zu verstärken.

²¹ Gemeinsame Mitteilung an das Europäische Parlament und den Rat über den Aktionsplan zur militärischen Mobilität (JOIN(2018) 05 final).

²² Gemeinsames Arbeitspapier über die aktualisierte Analyse der Lücken zwischen militärischen Anforderungen und Anforderungen des transeuropäischen Verkehrsnetzes, 17. Juli 2020, SWD(2020) 144 final.

- (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 Rates²³ 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 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.

²³ 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).

- (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 insbesondere aus der – nach zuvor festgelegten quantitativen Schwellenwerten analysierten – tatsächlichen Nutzung bestimmter Elemente der Verkehrsinfrastruktur ergeben, und um den Verlauf der europäischen Verkehrskorridore in Anhang III zu ändern, 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, II und III übertragen werden. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt, die mit den Grundsätzen in Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung²⁴ niedergelegt wurden. 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 Unterstützung²⁵, indem sie maßgeschneidertes technisches Fachwissen für die Konzeption und Umsetzung von Reformen bereitstellt, einschließlich solcher, die die Entwicklung des Transeuropäischen Verkehrsnetzes fördern.

²⁴ 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).

²⁵ Verordnung (EU) 2021/240 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. Februar 2021 zur Schaffung eines Instruments für technische Unterstützung.

- (77) Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung dieser Verordnung sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden, und zwar im Hinblick auf die Gewährung von Ausnahmen von bestimmten Anforderungen dieser Verordnung, im Hinblick auf den Erlass von Durchführungsrechtsakten, in denen Referenzwasserstände und eine Methodik für die von den Mitgliedstaaten zu erhebenden Daten über die urbane Mobilität festgelegt werden, sowie im Hinblick auf den Erlass von Durchführungsrechtsakten für die Verwirklichung der grenzüberschreitenden Abschnitte der europäischen Verkehrskorridore und für die beiden horizontalen Prioritäten. Auf Antrag der betreffenden Mitgliedstaaten können auch Durchführungsrechtsakte für bestimmte Abschnitte der europäischen Verkehrskorridore erlassen werden. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates²⁶ ausgeübt werden.
- (77a) Die Bestimmungen über Eisenbahnnetze und insbesondere jegliche Anforderung, Flughäfen und Häfen an Eisenbahnnetze anzubinden, sowie die Bestimmungen in Bezug auf multimodale Güterterminals sollten nicht für Zypern, Malta und Regionen in äußerster Randlage gelten, solange in ihrem Staatsgebiet kein Eisenbahnsystem besteht. Auch die Bestimmungen in Bezug auf sichere und gesicherte Parkflächen sollten für diese Mitgliedstaaten und Regionen nicht gelten, da es dort keinen Durchgangs-Straßengüterverkehr und folglich keinen Bedarf an solchen Parkflächen gibt.
- (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.

²⁶ 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).

- (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 —

KAPITEL I

ALLGEMEINE GRUNDSÄTZE

Artikel 1

Gegenstand

- (1) In dieser Verordnung werden die Leitlinien für den Aufbau des 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;
 - 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, das den Karten in Anhang I und den Listen in Anhang II entspricht. 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 und den multimodalen Verkehr, einschließlich des Verkehrs 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 Drittland, 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 gemäß der Einstufung in der Verordnung (EG) Nr. 1059/2003 über die Schaffung einer gemeinsamen Klassifikation 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, einschließlich der Infrastruktur für aktive Verkehrsträger;
- g) „isoliertes Netz“ das Schienennetz eines Mitgliedstaats oder eines Teils davon mit einer von der europäischen Regelspurweite (1435 mm) abweichenden Spurweite;
- h) gestrichen
- i) „multimodaler Verkehr“ die Beförderung von Personen und/oder Gütern mit zwei oder mehr Verkehrsträgern;
- j) „multimodale digitale Mobilitätsdienste“ Dienste im Sinne von Artikel [...] der Richtlinie 2010/40/EU zum Rahmen für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme²⁷;

²⁷ Richtlinie XXX/.../EU 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 [...]).

- 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 Verbindungspunkt zwischen mindestens zwei Verkehrsträgern für Passagiere, an dem Reiseinformationen, der Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln und das Umsteigen zwischen den Verkehrsträgern, einschließlich 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;
- 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“ (sustainable urban mobility plan, SUMP) ein Dokument für die strategische Mobilitätsplanung, mit dem auf nachhaltige Weise die Erreichbarkeit und Mobilität innerhalb des funktionalen Stadtgebiets für Menschen, Unternehmen und Güter insbesondere im Hinblick auf eine bessere Lebensqualität verbessert werden soll;
- p) „aktive Verkehrsträger“ die Beförderung von Personen oder Gütern mit nicht motorisierten Verkehrsmitteln auf der Grundlage menschlicher körperlicher Aktivität, einschließlich solcher mit elektrischem Hilfsantrieb gemäß Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe h der Verordnung (EU) Nr. 168/2013;

- 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 oder digitalen Komponenten 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 Verkehrsträgern²⁸;
- s) „Überwachungs- und Informationssysteme für den Schiffsverkehr“ (Vessel Traffic Monitoring and Information Systems, VTMISS) Systeme, die mit der Richtlinie 2002/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates²⁹ eingerichtet wurden;
- t) „Binnenschiffahrtsweginformationssysteme“ (River Information Services, RIS) in der Binnenschiffahrt eingesetzte Informations- und Kommunikationstechnik im Sinne von Artikel 3 Buchstabe a der Richtlinie 2005/44/EG des Europäischen Parlaments und des Rates³⁰;

²⁸ 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).

²⁹ 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).

³⁰ Richtlinie 2005/44/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. September 2005 über harmonisierte Binnenschiffahrtsweginformationssysteme (RIS) auf den Binnenwasserstraßen der Gemeinschaft (ABl. L 255 vom 30.9.2005, S. 152).

- u) „europäisches Umfeld zentraler Meldeportale für den Seeverkehr“ (European Maritime Single Window environment, EMSWe) den rechtlichen und technischen Rahmen im Sinne der Verordnung (EU) 2019/1239 des Europäischen Parlaments und des Rates³¹;
- v) „Flugverkehrsmanagement/Flugsicherungsdienste-System“ (Air Traffic Management / Air Navigation Service System, ATM/ANS-System) ein ATM/ANS-System im Sinne des Artikels 3 Nummer 7 der Verordnung (EU) 2018/1139;
- w) „europäisches Eisenbahnverkehrsleitsystem“ (European Rail Traffic Management System, ERTMS) das System gemäß der Richtlinie (EU) 2016/797 sowie Anhang Nummer 2.2 der Verordnung (EU) 2016/919 der Kommission³²;
- x) „funkgestütztes ERTMS“ ein ERTMS der Stufe 2 oder 3, das gemäß der Verordnung (EU) 2016/919 der Kommission³³ 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“ einen Seehafen im Sinne des Artikels 2 Nummer 16 der Verordnung (EU) 2017/352;
- aa) „Kurzstreckenseeverkehr“ die Beförderung von Gütern und Personen auf See zwischen Häfen in Gewässern eines oder mehrerer Mitgliedstaaten oder zwischen einem Hafen in den Gewässern der Mitgliedstaaten und einem Hafen in den Gewässern eines benachbarten Drittlandes mit einer Küstenlinie an einem Meer, das an einen oder mehrere Mitgliedstaaten angrenzt;

³¹ 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).

³² 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).

³³ 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).

- ab) „elektronische Frachtbeförderungsinformationen“ (electronic freight transport information, 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 Rates³⁴;
- ac) „einheitlicher europäischer Luftraum“ (Single European Sky, SES) die Systeme, die gemäß den Verordnungen (EG) Nr. 549/2004³⁵, (EG) Nr. 550/2004³⁶, (EG) Nr. 551/2004³⁷ und (EU) 2018/1139³⁸ 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 in Europa zu verbessern;
- ad) „Vertiport“ einen Bereich, der für den Start und die Landung von senkrecht startenden und landenden Luftfahrzeugen (vertical take-off and landing, VTOL) genutzt wird;
- ae) „Luftfahrzeugflugsteigposition“ eine Position in einem ausgewiesenen Bereich des Vorfelds des Flughafens, der mit einer Fluggastbrücke ausgestattet ist;

³⁴ 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).

³⁵ 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).

³⁶ 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).

³⁷ 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).

³⁸ 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).

- af) „SESAR-Projekt“ das Vorhaben zur Modernisierung des Flugverkehrsmanagements in Europa, mit dem der Union eine leistungsfähige, standardisierte und interoperable Infrastruktur für das Flugverkehrsmanagement zur Verfügung gestellt werden soll und das aus einem Innovationszyklus besteht, der die SESAR-Definitionsphase, die SESAR-Entwicklungsphase und die SESAR-Errichtungsphase umfasst;

af2) „Weltraumbahnhof“ eine Anlage zum Testen und Starten von Raumfahrzeugen;

- ag) „Projekt für Europas Eisenbahnen“ ein Projekt des Gemeinsamen Unternehmens für Europas Eisenbahnen oder des Vorgängerprogramms „Shift2Rail“;
- ah) „Europäischer ATM-Masterplan“ den durch den Beschluss 2009/320/EG des Rates³⁹ gebilligten und anschließend geänderten⁴⁰ Plan;
- ai) „Leitung des Schienengüterverkehrs“ die in Artikel 8 der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 genannten Leitungsorgane;
- aj) „Instandhaltung“ Arbeiten, mit denen Zustand und Leistungsfähigkeit der bestehenden Infrastruktur während ihrer Lebensdauer erhalten werden sollen;
- 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, gesundheitlichen, 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 Rates⁴¹ 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];

³⁹ ABl. L 95 vom 9.4.2009, S. 41.

⁴⁰ 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).

⁴¹ 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 Rates⁴² 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 Rates⁴³ wahrscheinlich überschritten haben;
- ao) „Projektgenehmigungsentscheidung“ die nach nationalem Recht und nationalem Verwaltungsrecht von einer Behörde oder mehreren Behörden eines Mitgliedstaats – mit Ausnahme von Stellen, die für verwaltungsrechtliche oder gerichtliche Rechtsbehelfe zuständig sind, – gleichzeitig oder nacheinander getroffene Entscheidung oder Reihe von Entscheidungen – auch verwaltungsrechtlicher Natur – mit der Feststellung darüber, ob ein Vorhabenträger berechtigt ist, das Vorhaben auf dem betreffenden geografisch abgegrenzten Gebiet im Kernnetz, im erweiterten Kernnetz oder im Gesamtnetz durchzuführen, unbeschadet etwaiger Entscheidungen, die im Zusammenhang mit einem verwaltungsrechtlichen oder gerichtlichen Rechtsbehelfsverfahren getroffen werden.

Artikel 4

Ziele des Transeuropäischen Verkehrsnetzes

- (1) Das übergeordnete Ziel des Aufbaus des Transeuropäischen Verkehrsnetzes ist die Schaffung eines multimodalen unionsweiten Netzes von hoher Qualität.

⁴² 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).

⁴³ 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).

- (2) Das Transeuropäische Verkehrsnetz stärkt den sozialen, wirtschaftlichen und territorialen Zusammenhalt der Union und trägt zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Verkehrsraums bei, der nachhaltig, sicher, 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 und emissionsarmen Mobilität im Einklang mit den einschlägigen CO₂-Reduktionszielen der Union;
 - ii) die Schaffung der Voraussetzungen für eine stärkere Nutzung nachhaltigerer Verkehrsträger, insbesondere durch den weiteren Ausbau des Schienennetzes für den Personenfernverkehr, einschließlich des Hochgeschwindigkeitsschienennetzes und eines interoperablen Schienennetzes für den Güterverkehr sowie eines zuverlässigen Binnenwasserstraßen- und Kurzstreckenseeverkehrsnetzes in der gesamten Union, sowie auch durch die Förderung aktiver Verkehrsträger;
 - iii) verstärkten Schutz der Umwelt;
 - iv) die Verringerung von nachteiligen externen Auswirkungen, einschließlich der im Zusammenhang mit Umwelt, Gesundheit, Verkehrsüberlastung und Unfällen entstehenden Auswirkungen;
 - v) größere Energieversorgungssicherheit;
 - b) Kohäsion durch
 - 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 Regionen und 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 innerhalb der Hoheitsgebiete der Mitgliedstaaten und zwischen ihnen – sowohl innerhalb der Verkehrsinfrastrukturen als auch an den Verbindungspunkten zwischen ihnen;
 - ii) die Beseitigung von Interoperabilitätsengpässen, 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 Unterstützung der Qualität, Effizienz und Nachhaltigkeit von zugänglichen und erschwinglichen Verkehrsdiensten;
- 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, ermöglicht;
- 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.
- vii) die Unterstützung aktiver Formen von Mobilität durch Verbesserung der Zugänglichkeit und Qualität der entsprechenden Infrastruktur, sodass Sicherheit und Gesundheitsschutz für aktive Nutzer der Infrastruktur verbessert und die Umweltvorteile dieser Mobilitätsformen gefördert werden.

Artikel 5

Ressourcenschonendes Netz und Umweltschutz

- (1) Planung, Aufbau und Betrieb des Transeuropäischen Verkehrsnetzes erfolgen auf ressourcenschonende Weise und gemäß den 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, soweit wirtschaftlich gerechtfertigt oder zur Verbesserung der Sicherheit erforderlich;
 - e) die Optimierung der Infrastrukturnutzung, insbesondere durch ein effizientes Kapazitäts- und Verkehrsmanagement und den Wechsel zu nachhaltigeren Mobilitätsmustern, einschließlich der Entwicklung nachhaltiger, attraktiver und effizienter multimodaler Verkehrsdienste;
 - f) die Berücksichtigung möglicher Synergien mit anderen Netzen, insbesondere mit den transeuropäischen Energie- oder Telekommunikationsnetzen oder dem Netz für einen doppelten Verwendungszweck, das in den „Militärischen Anforderungen für die militärische Mobilität innerhalb und außerhalb der EU“ genannt wird;
 - 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 so weit wie möglich verringert werden;
 - h) die angemessene Berücksichtigung der Resilienz des Verkehrsnetzes und seiner Infrastruktur, besonders an grenzüberschreitenden Abschnitten, im Hinblick auf den Klimawandel sowie auf Naturgefahren und vom Menschen verursachte Katastrophen sowie auf vorsätzliche oder nicht vorsätzliche Störungen, einschließlich Verkehrsstörungen, damit diese Probleme bewältigt werden können;
 - i) gestrichen
- (2) Bei der Planung und dem Aufbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes können die Mitgliedstaaten die genaue Streckenführung der Abschnitte 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. Eine solche Anpassung darf nicht über das hinausgehen, was nach der jeweiligen Projektgenehmigungsentscheidung zulässig ist.

- (3) Die Umweltprüfung von Plänen und Projekten erfolgt gemäß der Richtlinie 92/43/EWG des Rates⁴⁴ sowie den Richtlinien 2000/60/EG⁴⁵, 2001/42/EG⁴⁶, 2002/49/EG⁴⁷, 2009/147/EG⁴⁸ und 2011/92/EU des Europäischen Parlaments und des Rates⁴⁹. Bei Vorhaben von gemeinsamem Interesse, für die das Vergabeverfahren für eine Umweltverträglichkeitsprüfung zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung noch nicht eingeleitet wurde, sollte auch die Einhaltung des Grundsatzes der „Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen“ geprüft werden.

Artikel 6

Schrittweiser Aufbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes

- (1) Unbeschadet des Artikels 8 Absatz 4a wird das Transeuropäische Verkehrsnetz schrittweise in drei Schritten 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, soweit in dieser Verordnung nichts anderes bestimmt ist. 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 multimodale Anschlusspunkte zwischen dem Fernverkehr und den regionalen und lokalen Verkehrsnetzen dienen.

⁴⁴ 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).
⁴⁵ 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).
⁴⁶ 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).
⁴⁷ 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).
⁴⁸ 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).
⁴⁹ 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).

- (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.
- (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 Kernnetzes oder des erweiterten Kernnetzes, 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) einen europäischen Mehrwert aufweisen, indem es zu Zielen beiträgt, die unter mindestens zwei der vier in Artikel 4 genannten Kategorien fallen, und

- b) wirtschaftlich tragfähig sein, was durch eine sozioökonomische Kosten-Nutzen-Analyse untermauert wird, oder im Falle dünn besiedelter Gebiete einen positiven Beitrag zum Ausbau des Netzes leisten, der durch eine sozioökonomische Kosten-Nutzen-Analyse untermauert wird.
 - c) gestrichen
- (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.
- (4a) Die Umsetzung der Vorhaben von gemeinsamem Interesse hängt davon ab, wie ausgereift sie sind, ob sie die Verfahren des Unionsrechts und des nationalen Rechts einhalten und inwieweit Finanzmittel verfügbar sind, ohne dass damit der finanziellen Beteiligung eines Mitgliedstaats oder der Union vorgegriffen wird.
- (5) Die Kommission kann den Mitgliedstaaten empfehlen, zentrale Stellen für die Koordinierung, den Bau und/oder die Verwaltung grenzüberschreitender Infrastrukturvorhaben von gemeinsamem Interesse, insbesondere für groß angelegte und komplexe Infrastrukturvorhaben, einzurichten. Der betreffende Europäische Koordinator hat Beobachterstatus im Aufsichtsorgan oder in einem ähnlichen Lenkungsgremium dieser zentralen Stelle.

Artikel 9

Zusammenarbeit mit Drittländern

- (1) Die Union kann mit Drittländern zusammenarbeiten, um das Transeuropäische Verkehrsnetz durch Vorhaben von gemeinsamem Interesse, gegebenenfalls im Hinblick auf die Steigerung von nachhaltigem Wirtschaftswachstum und Wettbewerbsfähigkeit, mit deren Infrastrukturnetzen zu verbinden, insbesondere um

- a) die Ausdehnung der Politik für das Transeuropäische Verkehrsnetz auf Drittländer zusammen mit anderen damit zusammenhängenden Politiken zu fördern, insbesondere in den Bereichen Umwelt und Klimaschutz;
- b) die Verbindung zwischen dem Transeuropäischen Verkehrsnetz und den Verkehrsnetzen der Drittländer an Grenzübergangsstellen, einschließlich im Hoheitsgebiet des Drittlands, sicherzustellen und um eine nahtlose Abwicklung der Verkehrsflüsse, der Grenzkontrollen, der Grenzüberwachung und sonstiger Grenzkontrollverfahren zu gewährleisten;
- ba) im Hoheitsgebiet des Drittlands die Verbindung zwischen dem Transeuropäischen Verkehrsnetz und den Verkehrsnetzen der Drittländer sicherzustellen;
- 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, sofern diese nicht zur Verlagerung von CO₂-Emissionen beitragen;
- 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;
- i) die Dekarbonisierung des Verkehrs zu fördern, insbesondere durch den Aufbau einer Infrastruktur für alternative Kraftstoffe in Drittländern im Hinblick auf die Einrichtung eines durchgängigen Netzes, das mit dem Transeuropäischen Verkehrsnetz verbunden ist.

- (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.
- (3) Dieser Artikel greift einer finanziellen Beteiligung der Union an Projekten in Drittländern im Rahmen anderer EU-Rechtsakte nicht vor.

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 und Verkehrsknoten (Flughäfen, Seehäfen, Binnenhäfen, Schienen-Straßen-Terminals und Terminals an Binnenwasserstraßen).
- (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 neun europäischen Verkehrskorridore
- i. Atlantik;
 - ii. Ostsee – Schwarzes Meer – Ägäisches Meer;
 - iii. Ostsee – Adriatisches Meer;
 - iv. Mittelmeer;
 - v. Nordsee – Rhein – Mittelmeer;
 - vi. Nordsee – Ostsee;
 - vii. Rhein – Donau;
 - viii. Skandinavien – Mittelmeer;
 - ix. Westlicher Balkan – östliches Mittelmeer

sind in den Karten in Anhang III festgelegt.

- (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 und bis zum 31. Dezember 2040 für ihre zum erweiterten Kernnetz gehörende Infrastruktur, sofern nicht in dieser Verordnung anders angegeben.
- (3) Vorbehaltlich des Artikels 172 Absatz 2 AEUV wird der Kommission die Befugnis übertragen, den Verlauf der europäischen Verkehrskorridore in Anhang III dieser Verordnung im Wege delegierter Rechtsakte nach Artikel 60 dieser Verordnung innerhalb der Grenzen von Artikel 7 zu ändern, um der Entwicklung wichtiger Handels- und Verkehrsströme oder wesentlichen Änderungen des Netzes Rechnung zu tragen. In Bezug auf Änderungen des Verlaufs von Korridoren, die die Teile im Hoheitsgebiet benachbarter Länder betreffen, sind Vereinbarungen auf hoher Ebene über Verkehrsinfrastrukturnetze zwischen der Union und den betreffenden Nachbarländern die Grundlage dieser delegierten Rechtsakte.

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 Anteils der nachhaltigeren Verkehrsträger am Güter- und Personenverkehr, insbesondere im Hinblick auf eine Verringerung von Treibhausgasemissionen und Umweltverschmutzung sowie auf eine Steigerung des gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Nutzens des Verkehrs;
 - 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, einschließlich der aktiven Verkehrsträger in städtischen Gebieten;

- d) die Schließung von Verbindungslücken und Beseitigung von Engpässen, insbesondere in Bezug auf Interoperabilität und für grenzüberschreitende Abschnitte;
 - e) die Bereitstellung der erforderlichen Infrastruktur, die einen reibungslosen Verkehr von emissionsfreien und emissionsarmen Fahrzeugen, Schiffen und Luftfahrzeugen 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 Dienstqualität 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 Verbesserung der Digitalisierung und die Entwicklung von Automatisierung, insbesondere durch die Einführung und den Einsatz 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 Belastung von Stadtgebieten durch die negativen Auswirkungen des Schienen- und Straßen-Durchgangsverkehrs und
 - b) In Buchstabe a verschoben
 - c) gestrichen ⁵⁰

⁵⁰ Dieser Abschnitt, der sich mit der Beseitigung von Engpässen, insbesondere im Bereich der Interoperabilität, befasst, wurde mit Absatz 1 Buchstabe d zusammengeführt.

- d) die Optimierung der Infrastrukturnutzung, insbesondere durch effizientes Kapazitätsmanagement, Verkehrsmanagement und Steigerung der Betriebsleistung;
- e) einen Beitrag zu positiven Auswirkungen auf Gesundheit und Umwelt durch die Förderung der Nutzung aktiver Verkehrsträger mittels des Aufbaus einer entsprechenden Infrastruktur für Radfahren und Gehen.

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 interoperablen, leistungsfähigen Schienennetzes für den Personenverkehr, einschließlich eines Hochgeschwindigkeitsnetzes, das städtische Knoten in der gesamten Union miteinander verbindet;
- c) die Entwicklung einer effizienten Infrastruktur für die Luftfahrt und die Binnenschifffahrt und einer gut in den Europäischen Seeverkehrsraum integrierten Infrastruktur für 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 Förderung der intermodalen Integration der gesamten Logistikkette mit effizienter Verknüpfung der Verkehrs- und Stadtknoten;
- g) die Einrichtung der erforderlichen Infrastruktur, die einen reibungslosen Verkehr von emissionsfreien und emissionsarmen Fahrzeugen, Schiffen und Luftfahrzeugen 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 entlang den in Anhang I aufgeführten Strecken, die keine Personenbahnhöfe im Sinne von Artikel 3 Nummer 11 der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates⁵¹ sind, insbesondere Rangierbahnhöfe, Zugbildungsanlagen, Rangieranlagen, Abstellgleise, Wartungsanlagen, sonstige technische Anlagen wie Reinigungs- und Waschanlagen, Entlastungsanlagen und Betankungsanlagen; dazu gehören auch Anlagen zur automatischen Änderung der Spurweite;

⁵¹ 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).

- d) die Schienenzugangsstreckenverbindungen zu mit dem Schienennetz verbundenen multimodalen Güterterminals, einschließlich der Schienenzugangsstrecken zu den multimodalen Güterterminals von Binnen- und Seehäfen und Flughäfen, sowie die Schienenzugangsstrecken zu Rangierbahnhöfen gemäß Anhang II Nummer 2 Buchstabe c der Richtlinie 2012/34/EU;
 - 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 Rates⁵² und deren Durchführungsvorschriften genügt, damit die Interoperabilität des Gesamtnetzes hergestellt wird;
 - b) die Anforderungen der technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI), die gemäß den Artikeln 4 und 5 der Richtlinie (EU) 2016/797 angenommen wurden, unbeschadet der in Artikel 7 Absatz 1 jener Richtlinie vorgesehenen Ausnahmefällen erfüllt.
 - c) gestrichen

⁵² 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).

- (2) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Eisenbahninfrastruktur des Gesamtnetzes, mit Ausnahme 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) gestrichen
 - 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 Anforderung ist erfüllt, wenn auf zweigleisigen Strecken durchschnittlich mindestens eine Zugtrasse pro Stunde und Richtung für Güterzüge mit einer Länge von mindestens 740 m zugewiesen werden kann, wenn ein Eisenbahnunternehmen dies beantragt.
 - e) gestrichen

Die in den Buchstaben c und d festgelegten Anforderungen gelten nur für die Strecken des Gesamtnetzes,

- die ein multimodales Güterterminal oder einen See- oder Binnenhafen mit der nächsten Kreuzung mit dem Kernnetz oder dem erweiterten Kernnetz für den Güterverkehr verbinden oder
- die über eine andere Strecke geführt werden, die zum Kernnetz oder erweiterten Kernnetz für den Güterverkehr gehört, oder
- auf denen gemäß den Daten aus dem Jahr vor der Mitteilung im Tagesdurchschnitt mehr als zehn Güterzüge in beide Richtungen verkehren.

Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission spätestens drei Jahre nach Inkrafttreten dieser Verordnung mit, um welche Strecken es sich dabei handelt. Bei grenzüberschreitenden Abschnitten erfolgt diese Mitteilung im Einvernehmen mit den anderen betreffenden Mitgliedstaaten.

- (2a) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Eisenbahninfrastruktur des Gesamtnetzes auf den in Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe d genannten Verbindungen, die an für den Güterverkehr genutzte Eisenbahnstrecken im Sinne des Artikels 15 Absatz 2 angeschlossen ist, bis zum 31. Dezember 2050 die Anforderungen nach Absatz 2 Buchstaben c und d erfüllt, es sei denn, die Kommission hat gemäß Artikel 37 Absatz 5 bezüglich der Anforderungen nach Absatz 2 Buchstabe d eine Ausnahme von der Anwendung des Artikels 37 Absatz 3 gewährt.
- (3) Die Anforderungen gemäß den Absätzen 2 und 2a gelten nicht für isolierte Netze.
- b) gestrichen
- (4) Unbeschadet des Absatzes 3 gewährt die Kommission auf Antrag eines Mitgliedstaats in hinreichend begründeten Fällen, bei Vorliegen besonderer geografischer oder erheblicher physischer Sachzwänge, bei einer negativen sozioökonomischen Kosten-Nutzen-Analyse oder im Fall potenzieller negativer Auswirkungen auf die Umwelt oder die biologische Vielfalt, im Wege von Durchführungsrechtsakten Ausnahmeregelungen in Bezug auf die in diesem Artikel genannten Anforderungen. Jeder solche Antrag ist hinreichend zu begründen. Der Antrag auf eine Ausnahmeregelung wird im Falle grenzüberschreitender Abschnitte mit dem/den benachbarten Mitgliedstaat(en) abgestimmt. Der/die benachbarte(n) Mitgliedstaat(en) kann/können dem Mitgliedstaat, der die Ausnahmeregelung beantragt, eine Stellungnahme übermitteln. Der Mitgliedstaat fügt seinem Antrag die Stellungnahme(n) des benachbarten Mitgliedstaats bzw. der benachbarten Mitgliedstaaten bei. Ein Mitgliedstaat kann in einem einzigen Antrag mehrere Ausnahmeregelungen beantragen.

Die Kommission bewertet den Antrag anhand der vorgelegten Begründung sowie gegebenenfalls im Hinblick darauf, ob der Antrag erhebliche Auswirkungen auf die Interoperabilität und die Kontinuität des Schienennetzes hat. Die Kommission trägt der/den Stellungnahme(n) des betreffenden benachbarten Mitgliedstaats bzw. der betreffenden benachbarten Mitgliedstaaten gebührend Rechnung.

Sie kann den Mitgliedstaat spätestens innerhalb von dreißig Kalendertagen nach Eingang des Antrags gemäß Unterabsatz 1 um zusätzliche Informationen ersuchen. Wenn die Kommission zu der Auffassung gelangt, dass die vorgelegten Informationen unzureichend sind, kann sie den Mitgliedstaat auffordern, diese Informationen innerhalb von dreißig Kalendertagen nach Erhalt jener Informationen zu ergänzen.

Die Kommission entscheidet über die beantragte Ausnahmeregelung spätestens sechs Monate nach Eingang des Antrags gemäß Unterabsatz 1 oder, falls die betreffenden Mitgliedstaaten weitere Informationen gemäß Unterabsatz 3 übermittelt haben, spätestens vier Monate nach dem letzten Eingang dieser Informationen, je nachdem, welcher Zeitpunkt der spätere ist. Wenn innerhalb dieser Fristen seitens der Kommission keine ausdrückliche Entscheidung erfolgt, gilt die Ausnahmeregelung als gewährt.

Die Kommission teilt den übrigen Mitgliedstaaten die nach diesem Artikel gewährten Ausnahmeregelungen mit.

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 mit Ausnahme der in Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe d genannten Verbindungen bis zum 31. Dezember 2040 bei Strecken, die Teil des Güterverkehrsnetzes sind,
 - a) die Anforderungen gemäß Artikel 15 Absatz 2 Buchstaben a und c erfüllt;
 - b) ohne Sondergenehmigung den Betrieb von Güterzügen mit einer Zuglänge von mindestens 740 m (einschließlich der Lokomotive(n)) ermöglicht. Diese Anforderung ist erfüllt, wenn mindestens die folgenden Bedingungen eingehalten werden:
 - i) Auf zweigleisigen Strecken können für Güterzüge mit einer Länge von mindestens 740 m mindestens eine Zugtrasse pro zwei Stunden und Richtung sowie mindestens 24 Zugtrassen pro Tag zugewiesen werden, wenn ein Eisenbahnunternehmen dies beantragt;

- ii) auf eingleisigen Strecken können für Güterzüge mit einer Länge von mindestens 740 m mindestens eine Zugtrasse pro drei Stunden und Richtung sowie mindestens 12 Zugtrassen pro Tag zugewiesen werden, wenn ein Eisenbahnunternehmen dies beantragt;
 - c) bei Streckenabschnitten, die die multimodalen Güterterminals zweier städtischer Knotenpunkte oder das multimodale Güterterminal eines städtischen Knotenpunkts und einer Grenzübergangsstelle miteinander verbinden, mehr als 75 % der Länge jedes Streckenabschnitts für Güterzüge auf Güterverkehrsstrecken des erweiterten Kernnetzes für eine Geschwindigkeit von mindestens 100 km/h ausgelegt sind.
- (2a) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Eisenbahninfrastruktur des erweiterten Kernnetzes mit Ausnahme der in Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe d genannten Verbindungen bis zum 31. Dezember 2040 bei Strecken, die Teil des Personenverkehrsnetzes sind,
- a) die in Artikel 15 Absatz 2 Buchstabe a festgelegten Anforderungen an die Personenverkehrsstrecken des erweiterten Kernnetzes erfüllt;
 - b) bei Streckenabschnitten, die die multimodalen Personenverkehrsknoten zweier städtischer Knotenpunkte oder den multimodale Personenverkehrsknoten eines städtischen Knotenpunkts und einer Grenzübergangsstelle miteinander verbinden, mehr als 75 % der Länge jedes Streckenabschnitts für Personenzüge auf Personenverkehrsstrecken des erweiterten Kernnetzes für eine Geschwindigkeit von mindestens 160 km/h ausgelegt sind.
- (2b) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Eisenbahninfrastruktur des erweiterten Kernnetzes auf den in Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe d genannten Verbindungen bis zum 31. Dezember 2040 die Anforderungen nach Artikel 15 Absatz 2 Buchstabe c und Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe b erfüllt, es sei denn, die Kommission hat gemäß Artikel 37 Absatz 5 bezüglich der Anforderungen nach Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe b eine Ausnahme von der Anwendung des Artikels 37 Absatz 3 gewährt.
- (3) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Eisenbahninfrastruktur des Kernnetzes, mit Ausnahme der in Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe d genannten Verbindungen, bis zum 31. Dezember 2030
- a) bei Strecken, die Teil des Güterverkehrsnetzes sind, die Anforderungen nach Artikel 16 Absatz 2 Buchstaben a, b und c erfüllt;
 - b) bei Strecken, die Teil des Personenverkehrsnetzes sind, die Anforderungen nach Artikel 15 Absatz 2 Buchstabe a;

- (3a) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Eisenbahninfrastruktur, die Teil des Kernnetzes für den Personenverkehr ist, mit Ausnahme der in Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe d genannten Verbindungen, bis zum 31. Dezember 2040 die Anforderung gemäß Artikel 16 Absatz 2a Buchstabe b erfüllt.
- (3ab) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass in den europäischen Verkehrskorridoren in ihrem Hoheitsgebiet auf den Güterverkehrsstrecken, die Teil der Eisenbahninfrastruktur des Kernnetzes oder des erweiterten Kernnetzes sind, einschließlich der in Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe d genannten Verbindungen, bis zum 31. Dezember 2040 Güterzüge mit Standard-Sattelaufliegern mit bis zu 4 m Höhe auf Waggons einer Höhe von mindestens 27 cm verkehren können.

Diese Anforderung gilt als erfüllt, wenn in jedem europäischen Verkehrskorridor im Hoheitsgebiet des Mitgliedstaats mindestens die folgenden Bedingungen erfüllt sind:

- Es gibt mindestens eine diese Anforderung erfüllende Direktverbindung, die einen ununterbrochenen Zugbetrieb im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats sowie auf grenzüberschreitenden Strecken mit den benachbarten Mitgliedstaaten ermöglicht;
- es gibt mindestens eine diese Anforderung erfüllende Direktverbindung zu mindestens einem Schienen-Straßen-Terminal oder einem multimodalen Güterterminal, der sich in einem Seehafen, der Teil des europäischen Verkehrskorridors im Hoheitsgebiet des Mitgliedstaats ist, befindet oder an einen solchen Seehafen angrenzt;
- wenn sich im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats ein oder mehrere Endpunkte eines Korridors befinden, gibt es mindestens eine diese Anforderung erfüllende Direktverbindung zu mindestens einem dieser Endpunkte.

Bei grenzüberschreitenden Abschnitten werden die betreffenden Strecken im Einvernehmen mit dem bzw. den betreffenden Mitgliedstaat(en) festgelegt.

Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission spätestens drei Jahre nach Inkrafttreten dieser Verordnung mit, um welche Strecken es sich dabei handelt.

- (3b) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Eisenbahninfrastruktur des Kernnetzes auf den in Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe d genannten Verbindungen bis zum 31. Dezember 2030 die Anforderungen nach Artikel 15 Absatz 2 Buchstabe c und Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe b erfüllt, es sei denn, die Kommission hat gemäß Artikel 37 Absatz 5 bezüglich der Anforderungen nach Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe b eine Ausnahme von der Anwendung des Artikels 37 Absatz 3 gewährt.
- (4) Die Anforderungen gemäß den Absätzen 2 bis 2b gelten nicht für isolierte Netze.
- (5) Unbeschadet des Absatzes 4 gewährt die Kommission auf Antrag eines Mitgliedstaats in hinreichend begründeten Fällen, bei Vorliegen besonderer geografischer oder erheblicher physischer Sachzwänge, bei einer negativen sozioökonomischen Kosten-Nutzen-Analyse oder im Fall potenzieller negativer Auswirkungen auf die Umwelt oder die biologische Vielfalt, im Wege von Durchführungsrechtsakten Ausnahmeregelungen in Bezug auf die in diesem Artikel genannten Anforderungen. Jeder solche Antrag ist hinreichend zu begründen. Der Antrag auf eine Ausnahmeregelung wird im Falle grenzüberschreitender Abschnitte mit dem/den benachbarten Mitgliedstaat(en) abgestimmt. Der/die benachbarte(n) Mitgliedstaat(en) kann/können dem Mitgliedstaat, der die Ausnahmeregelung beantragt, eine Stellungnahme übermitteln. Der Mitgliedstaat fügt seinem Antrag die Stellungnahme(n) des benachbarten Mitgliedstaats bzw. der benachbarten Mitgliedstaaten bei. Ein Mitgliedstaat kann in einem einzigen Antrag mehrere Ausnahmeregelungen beantragen.

Die Kommission bewertet den Antrag anhand der vorgelegten Begründung sowie gegebenenfalls im Hinblick darauf, ob der Antrag erhebliche Auswirkungen auf die Interoperabilität und die Kontinuität des Schienennetzes hat. Die Kommission trägt der/den Stellungnahme(n) des betreffenden benachbarten Mitgliedstaats bzw. der betreffenden benachbarten Mitgliedstaaten gebührend Rechnung.

Bei der Prüfung der Anträge auf Gewährung einer Ausnahme von der Anforderung in Bezug auf den Transport von Sattelaufliegern gemäß Absatz 3ab dieses Artikels berücksichtigt die Kommission insbesondere die Ergebnisse der sozioökonomischen Kosten-Nutzen-Analyse sowie die Möglichkeit, dass die zur Erfüllung dieser Anforderung erforderlichen Arbeiten zur Störung von Diensten führen.

Bei der Prüfung der Anträge auf Gewährung einer Ausnahme von den Anforderungen, die in diesem Artikel für das erweiterte Kernnetz festgelegt sind, sollte die Kommission insbesondere umfangreichen Investitionen des betreffenden Mitgliedstaats in Strecken, die in unmittelbarer Nähe parallel zu den neu zu bauenden Strecken verlaufen, Rechnung tragen.

Sie kann den Mitgliedstaat spätestens innerhalb von dreißig Kalendertagen nach Eingang des Antrags gemäß Unterabsatz 1 um zusätzliche Informationen ersuchen. Wenn die Kommission zu der Auffassung gelangt, dass die vorgelegten Informationen unzureichend sind, kann sie den Mitgliedstaat auffordern, diese Informationen innerhalb von dreißig Kalendertagen nach Erhalt jener Informationen zu ergänzen.

Die Kommission entscheidet über die beantragte Ausnahmeregelung spätestens sechs Monate nach Eingang des Antrags gemäß Unterabsatz 1 oder, falls die betreffenden Mitgliedstaaten weitere Informationen gemäß Unterabsatz 3 übermittelt haben, spätestens vier Monate nach dem letzten Eingang dieser Informationen, je nachdem, welcher Zeitpunkt der spätere ist. Wenn innerhalb dieser Fristen seitens der Kommission keine ausdrückliche Entscheidung erfolgt, gilt die Ausnahmeregelung als gewährt.

Die Kommission teilt den übrigen Mitgliedstaaten die nach diesem Artikel gewährten Ausnahmeregelungen mit.

Artikel 16a

Europäische Regelspurweite

- (1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass jede neue Eisenbahnstrecke des erweiterten Kernnetzes und des Kernnetzes, einschließlich der in Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe d genannten Verbindungen, die europäische Regelspurweite von 1435 mm aufweist. Diese Anforderung gilt als erfüllt, wenn Züge mit einer Spurweite von 1435 mm die Infrastruktur im Kernnetz spätestens ab 2030 und im erweiterten Kernnetz spätestens ab 2040 befahren können. Für die Zwecke dieses Artikels bezeichnet der Ausdruck „neue Eisenbahnstrecke“ jede Strecke, deren Bauarbeiten zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung noch nicht begonnen haben.

- (2) Abweichend von Absatz 1 erstellen die Mitgliedstaaten, in deren Hoheitsgebiet zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung keine neue Eisenbahnstrecke geplant ist, die an die Landgrenze eines anderen Mitgliedstaats gemäß Anhang I dieser Verordnung angebunden werden soll, einen Plan, in den die zu bauende neue Eisenbahnstrecke mit der europäischen Regelspurweite von 1435 mm eingezeichnet ist. Dieser Plan trägt den Auswirkungen auf die Interoperabilität mit dem benachbarten Mitgliedstaat bzw. den benachbarten Mitgliedstaaten Rechnung, indem insbesondere die etwaige Umstellung bestehender Eisenbahnstrecken gemäß Absatz 3 berücksichtigt wird. Der Plan umfasst eine sozioökonomische Kosten-Nutzen-Analyse, die gegebenenfalls für die Entscheidung des Mitgliedstaats, neue Eisenbahninfrastruktur nicht in der europäischen Regelspurweite von 1435 mm zu bauen, als Begründung dient, und eine Bewertung der Auswirkungen auf die Interoperabilität. Dieser Plan wird der Kommission spätestens zwei Jahre nach Inkrafttreten dieser Verordnung vorgelegt.
- (3) Mitgliedstaaten mit einem bestehenden Schienennetz oder Teil davon, das eine von der europäischen Regelspurweite von 1435 mm abweichende Spurweite aufweist, führen spätestens zwei Jahre nach Inkrafttreten dieser Verordnung eine Bewertung durch, in deren Rahmen sie die bestehenden Eisenbahnstrecken der europäischen Verkehrskorridore im Hinblick auf deren etwaige Umstellung auf die europäische Regelspurweite von 1435 mm ermitteln. Bei grenzüberschreitenden Abschnitten wird die Bewertung mit dem/den benachbarten Mitgliedstaat(en) abgestimmt. Sie umfasst auch eine sozioökonomische Kosten-Nutzen-Analyse zur Tragfähigkeit der etwaigen Umstellung und eine Bewertung der Auswirkungen auf die Interoperabilität.

Ausgehend von der Bewertung gemäß Unterabsatz 1 erstellen die Mitgliedstaaten gegebenenfalls spätestens ein Jahr nach Abschluss der Bewertung einen Umstellungsplan mit den bestehenden Eisenbahnstrecken in den europäischen Verkehrskorridoren, die auf die europäische Regelspurweite von 1435 mm umgestellt werden sollen, und legen einen Zeitplan für die Umstellung fest.

Die Unterabsätze 1 und 2 gelten entsprechend für die Eisenbahnstrecken, deren Bauarbeiten zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung bereits begonnen haben.

- (4) Die Prioritäten, die sich aus den Plänen gemäß den Absätzen 2 und 3 für die Infrastruktur- und Investitionsplanung ergeben, werden gemäß Artikel 53 in den ersten Arbeitsplan des Europäischen Koordinators für einen europäischen Verkehrskorridor, zu dem die Güterverkehrsstrecken mit einer von der europäischen Regelspurweite abweichenden Spurweite gehören, aufgenommen.
- (5) Auf Antrag eines Mitgliedstaats kann die Kommission in hinreichend begründeten Fällen bei einer negativen sozioökonomischen Kosten-Nutzen-Analyse im Wege von Durchführungsrechtsakten für neue Eisenbahnstrecken des Kernnetzes, des erweiterten Kernnetzes oder für Teile davon eine befristete Ausnahme von den in Absatz 1 genannten Anforderungen gewähren. Jeder Antrag auf eine Ausnahmeregelung ist hinreichend zu begründen. Bei grenzüberschreitenden Abschnitten werden die Anträge auf Gewährung einer Ausnahme mit dem benachbarten Mitgliedstaat abgestimmt. Der benachbarte Mitgliedstaat kann dem Mitgliedstaat, der die Ausnahme beantragt, eine Stellungnahme übermitteln. Der Mitgliedstaat fügt seinem Antrag die Stellungnahme(n) des benachbarten Mitgliedstaats bzw. der benachbarten Mitgliedstaaten bei. Ein Mitgliedstaat kann in einem einzigen Antrag mehrere Ausnahmeregelungen beantragen.

Die Kommission bewertet den Antrag anhand der vorgelegten Begründung sowie gegebenenfalls im Hinblick darauf, ob der Antrag erhebliche Auswirkungen auf die Interoperabilität und die Kontinuität des Schienennetzes hat. Die Kommission trägt der/den Stellungnahme(n) des betreffenden benachbarten Mitgliedstaats bzw. der betreffenden benachbarten Mitgliedstaaten gebührend Rechnung.

Sie kann den Mitgliedstaat spätestens innerhalb von dreißig Kalendertagen nach Eingang des Antrags gemäß Unterabsatz 1 um zusätzliche Informationen ersuchen. Wenn die Kommission zu der Auffassung gelangt, dass die vorgelegten Informationen unzureichend sind, kann sie den Mitgliedstaat auffordern, diese Informationen innerhalb von dreißig Kalendertagen nach Erhalt jener Informationen zu ergänzen.

Die Kommission entscheidet über die beantragte Ausnahme spätestens sechs Monate nach Eingang des Antrags gemäß Unterabsatz 2 oder, falls die betreffenden Mitgliedstaaten weitere Informationen gemäß Unterabsatz 3 übermittelt haben, spätestens vier Monate nach dem letzten Eingang dieser Informationen, je nachdem, welcher Zeitpunkt der spätere ist. In der Entscheidung ist der Zeitraum angegeben, für den die Ausnahme gewährt wird.

Die Kommission teilt den übrigen Mitgliedstaaten die nach Unterabsatz 4 gewährten Ausnahmeregelungen mit.

Artikel 17

Das europäische Eisenbahnverkehrsleitsystem (ERTMS)

1. Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass
 - das ERTMS bei der Eisenbahninfrastruktur des erweiterten Kernnetzes bis zum 31. Dezember 2040 und bei der Eisenbahninfrastruktur des Gesamtnetzes bis zum 31. Dezember 2050, mit Ausnahme der in Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe d genannten Verbindungen, eingerichtet ist, wobei die streckenseitige und die fahrzeugseitige die Einführung des ERTMS synchronisiert und harmonisiert erfolgen muss;
 - Die den in Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe d genannten Verbindungen wird das ERTMS im Fall des erweiterten Kernnetzes bis zum 31. Dezember 2040 und im Fall des Gesamtnetzes bis zum 31. Dezember 2050 eingerichtet, sofern der betreffende Mitgliedstaat diese Ausrüstung in Abstimmung mit den einschlägigen Interessenträgern, insbesondere dem Infrastrukturbetreiber, für notwendig erachtet.
- a) gestrichen

b) gestrichen

(2) Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass bis zum 31. Dezember 2030

- die Eisenbahninfrastruktur des Kernnetzes, mit Ausnahme der in Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe d genannten Verbindungen, die Anforderungen von Absatz 1 erfüllt;
- das ERTMS bei den in Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe d genannten Verbindungen des Kernnetzes eingerichtet ist, sofern der betreffende Mitgliedstaat diese Ausrüstung in Abstimmung mit den einschlägigen Interessenträgern, insbesondere dem Infrastrukturbetreiber, für notwendig erachtet.

(2a) Die Mitgliedstaaten wirken gegebenenfalls darauf hin, dass streckenseitige Klasse-B-Systeme bis zum 31. Dezember 2050 an außer Betrieb genommen werden.

(3) gestrichen

(4) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Eisenbahninfrastruktur des Kernnetzes, des erweiterten Kernnetzes und des Gesamtnetzes 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 ab dem 31. Dezember 2030 beim Bau einer neuen Strecke oder beim Ausbau des Signalgebungssystems ein funkgestütztes ERTMS eingesetzt wird.

(5a) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass bei den in Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe d genannten Verbindungen des Kernnetzes, des erweiterten Kernnetzes und des Gesamtnetzes bis zum 31. Dezember 2050 ein funkgestütztes ERTMS eingerichtet ist, sofern der betreffende Mitgliedstaat diese Ausrüstung in Abstimmung mit den einschlägigen Interessenträgern, insbesondere dem Infrastrukturbetreiber, für notwendig erachtet. Bei Bau einer neuen Strecke ist ab dem 31. Dezember 2030 sicherzustellen, dass ein solches System eingesetzt wird.

(5b) Die Anforderungen gemäß den Absätzen 1 bis 5a gelten nicht für isolierte Netze.

- (6) Unbeschadet des Absatzes 5b gewährt die Kommission Mitgliedstaaten auf Antrag in hinreichend begründeten Fällen im Wege von Durchführungsrechtsakten Ausnahmeregelungen von den in den Absätzen 1 bis 5a genannten Anforderungen. Jeder Antrag auf eine Ausnahmeregelung muss sich auf eine negative sozioökonomische Kosten-Nutzen-Analyse und eine Bewertung der Auswirkungen auf die Interoperabilität stützen. Jeder solche Antrag ist hinreichend zu begründen. Der Antrag auf Gewährung von Ausnahmen wird im Falle grenzüberschreitender Abschnitte mit dem/den benachbarten Mitgliedstaat(en) abgestimmt. Der/die benachbarte(n) Mitgliedstaat(en) kann/können dem Mitgliedstaat, der die Ausnahmeregelung beantragt, eine Stellungnahme übermitteln. Der Mitgliedstaat fügt seinem Antrag die Stellungnahme(n) des benachbarten Mitgliedstaats bzw. der benachbarten Mitgliedstaaten bei. Ein Mitgliedstaat kann in einem einzigen Antrag mehrere Ausnahmeregelungen beantragen. Die beantragten Ausnahmeregelungen müssen den Anforderungen der Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates⁵³ entsprechen.
- Die Kommission bewertet den Antrag anhand der gemäß Unterabsatz 1 vorgelegten Begründung sowie im Hinblick darauf, ob der Antrag erhebliche Auswirkungen auf die Interoperabilität hat. Die Kommission trägt der/den Stellungnahme(n) des betreffenden benachbarten Mitgliedstaats bzw. der betreffenden benachbarten Mitgliedstaaten gebührend Rechnung.
- Sie kann den Mitgliedstaat spätestens innerhalb von dreißig Kalendertagen nach Eingang des Antrags gemäß Unterabsatz 1 um zusätzliche Informationen ersuchen. Wenn die Kommission zu der Auffassung gelangt, dass die vorgelegten Informationen unzureichend sind, kann sie den Mitgliedstaat auffordern, diese Informationen innerhalb von dreißig Kalendertagen nach Erhalt jener Informationen zu ergänzen.
- Die Kommission entscheidet über die beantragte Ausnahmeregelung spätestens sechs Monate nach Eingang des Antrags gemäß Unterabsatz 1 oder, falls die betreffenden Mitgliedstaaten weitere Informationen gemäß Unterabsatz 3 übermittelt haben, spätestens vier Monate nach dem letzten Eingang dieser Informationen, je nachdem, welcher Zeitpunkt der spätere ist. Wenn innerhalb dieser Fristen seitens der Kommission keine ausdrückliche Entscheidung erfolgt, gilt die Ausnahmeregelung als gewährt.

⁵³ 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).

Die Kommission teilt den übrigen Mitgliedstaaten die nach diesem Artikel gewährten Ausnahmeregelungen mit.

Artikel 18

[in Artikel 65 verschoben]

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 Vorrang eingeräumt:

- a) gegebenenfalls Umstellung auf die europäische Regelspurweite (1435 mm);
- b) der Minderung der Auswirkungen von Lärm und Erschütterungen infolge des Schienenverkehrs, insbesondere durch Maßnahmen für Schienenfahrzeuge und für die Infrastruktur einschließlich Lärmschutzeinrichtungen;
- c) der Verbesserung der Sicherheit von höhengleichen Bahnübergängen;
- d) gegebenenfalls der Anbindung der Eisenbahninfrastruktur an Binnenhafeninfrastruktur;
- e) 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;
- f) 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;

- g) beim Bau oder Ausbau der Eisenbahninfrastruktur – der Gewährleistung des Anschlusses von Fuß- und Radwegen und deren Zugänglichkeit und der Einrichtung von Fahrradstellplätzen in Bahnhofsnähe, um die aktiven Verkehrsträger zu fördern;
- h) der Entwicklung innovativer Technologien für alternative Kraftstoffe wie Wasserstoff für den Schienenverkehr für Abschnitte, die von der Elektrifizierungspflicht ausgenommen sind, und Schienenzugangsstrecken;
- i) für die Entwicklung des Transeuropäischen Verkehrsnetzes – der Bestimmung eines Standards zur Sicherstellung, dass Güterzüge mit Standard-Sattelaufliegern mit bis zu 4 m Höhe auf Waggonen einer Höhe von mindestens 33 cm verkehren können, ohne dass eine zusätzliche Sondergenehmigung für den Betrieb von Diensten erforderlich ist.

ABSCHNITT 2

BINNENSCHIFFFAHRTSINFRASTRUKTUR

Artikel 20

Infrastrukturkomponenten

- (1) Die Binnenschifffahrtsinfrastruktur umfasst insbesondere
 - a) Flüsse;
 - b) Kanäle;
 - c) Seen und Lagunen;
 - d) zugehörige Infrastruktur wie Schleusen, Schiffshebewerke, Brücken, Stauseen und damit verbundene Maßnahmen zum Schutz vor Hochwasser und Wassermangel sowie Minderungsmaßnahmen, die sich auf die Binnenschiffahrt positiv auswirken können;

- e) Zugang zu Wasserstraßen und Verbindungen der letzten Meile zu multimodalen 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, Plattformen, Landgewinnung und der für Beförderungsvorgänge innerhalb und außerhalb des Hafengebiets erforderlichen Infrastruktur;
 - h) zugehörige Ausrüstungen gemäß Absatz 2;
 - i) IKT-Systeme für den Verkehr, einschließlich Binnenschifffahrtsweginformationssysteme (RIS);
 - j) Anbindung der Binnenhäfen an die übrigen Verkehrsträger im Transeuropäischen Verkehrsnetz;
 - k) Infrastruktur im Zusammenhang mit Einrichtungen 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 CO₂-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 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, ggf. einschließlich Auffanganlagen für Schiffsabfälle, Entgasungsanlagen, Maßnahmen zur Lärminderung sowie Maßnahmen zur Verringerung der Luft- und Wasserverschmutzung.
- (2) Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe in den Binnenhäfen im Einklang mit der Verordnung (EU) [...] [über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe] aufgebaut wird.

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 Verbindungen, instand gehalten wird, um eine effiziente, zuverlässige und sichere Schifffahrt für Nutzer zu ermöglichen, indem die Mindestanforderungen an Wasserstraßen gemäß Absatz 3 Buchstabe a und die Mindestanforderungen an das Dienstleistungsniveau gemäß Absatz 3 Buchstaben b, c und d (gute Befahrbarkeit) gewährleistet werden.

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass diese Mindestanforderungen oder darin festgelegte zugrunde liegende Kriterien nicht verschlechtert werden. Wenn das Binnenwasserstraßennetz diese Mindestanforderungen zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung überschreitet, unternehmen die Mitgliedstaaten alles in ihrer Macht Stehende, um eine Verschlechterung des Zustands zu verhindern.

- (3) Die Mitgliedstaaten gewährleisten bis zum 31. Dezember 2030 insbesondere, dass
 - a) Flüsse, Kanäle, Seen, Lagunen, 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. Vorbehaltlich der Billigung durch die betroffenen Mitgliedstaaten gemäß Artikel 172 AEUV erlässt die Kommission Durchführungsrechtsakte, die in enger Zusammenarbeit mit den betreffenden Mitgliedstaaten und gegebenenfalls in Absprache mit im Rahmen internationaler Vereinbarungen eingesetzten Flussschiffahrtskommissionen auszuarbeiten sind und in denen für jede Wasserstraße oder jeden Wasserstraßenabschnitt die im vorigen Unterabsatz genannten Referenzwasserstände festgelegt werden. Die Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem Prüfverfahren nach Artikel 59 Absatz 3 erlassen. Sie stehen im Einklang mit den Anforderungen, die in internationalen Übereinkommen und in Abkommen zwischen den Mitgliedstaaten, auch in den Regelwerken der im Rahmen solcher internationalen Übereinkommen und Abkommen eingesetzten Flussschiffahrtskommissionen, festgelegt sind;

- b) die Mitgliedstaaten auf einer öffentlich zugänglichen Website nach Buchstabe a die Anzahl der Tage pro Jahr veröffentlichen, 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, Seen und Lagunen für alle Dienste im Einklang mit der Richtlinie 2005/44/EG⁵⁴ mit RIS ausgestattet werden, um den Nutzern grenzüberschreitende Informationen in Echtzeit zu gewährleisten.

⁵⁴ Richtlinie 2005/44/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. September 2005 über harmonisierte Binnenschiffahrtswasserstraßeninformationssysteme (RIS) auf den Binnenwasserstraßen der Gemeinschaft (ABl. L 255 vom 30.9.2005, S. 152).

- (4) Auf Antrag eines Mitgliedstaats gewährt die Kommission in hinreichend begründeten Fällen für Wasserstraßen und gegebenenfalls für Wasserstraßenabschnitte im Wege von Durchführungsrechtsakten Ausnahmeregelungen in Bezug auf die Anforderung nach Absatz 3 Buchstabe a, wenn besondere geografische oder erhebliche physische Sachzwänge vorliegen oder eine sozioökonomische Kosten-Nutzen-Analyse negativ ausfällt oder sich negative Auswirkungen auf die Umwelt oder die biologische Vielfalt oder aber auf das Kulturerbe ergeben könnten. Jeder solche Antrag ist hinreichend zu begründen. Der Antrag auf Ausnahmeregelungen wird gegebenenfalls mit dem (den) benachbarten Mitgliedstaat(en) koordiniert. Der/die benachbarte(n) Mitgliedstaat(en) kann/können dem Mitgliedstaat, der die Ausnahmeregelung beantragt, eine Stellungnahme übermitteln. Der Mitgliedstaat fügt seinem Antrag die Stellungnahme(n) des benachbarten Mitgliedstaats bzw. der benachbarten Mitgliedstaaten bei. Ein Mitgliedstaat kann in einem einzigen Antrag mehrere Ausnahmeregelungen beantragen.

Die Kommission bewertet den Antrag anhand der gemäß Unterabsatz 1 vorgelegten Begründung. Die Kommission trägt der/den Stellungnahme(n) des betreffenden benachbarten Mitgliedstaats bzw. der betreffenden benachbarten Mitgliedstaaten gebührend Rechnung.

Sie kann den Mitgliedstaat spätestens innerhalb von dreißig Kalendertagen nach Eingang des Antrags gemäß Unterabsatz 1 um zusätzliche Informationen ersuchen. Wenn die Kommission zu der Auffassung gelangt, dass die vorgelegten Informationen unzureichend sind, kann sie den Mitgliedstaat auffordern, diese Informationen innerhalb von dreißig Kalendertagen nach Erhalt jener Informationen zu ergänzen.

Die Kommission entscheidet über die beantragte Ausnahmeregelung spätestens sechs Monate nach Eingang des Antrags gemäß Unterabsatz 1 oder, falls die betreffenden Mitgliedstaaten weitere Informationen gemäß Unterabsatz 3 übermittelt haben, spätestens vier Monate nach dem letzten Eingang dieser Informationen, je nachdem, welcher Zeitpunkt der spätere ist. Wenn innerhalb dieser Fristen seitens der Kommission keine ausdrückliche Entscheidung erfolgt, gilt die Ausnahmeregelung als gewährt.

Die Kommission teilt den übrigen Mitgliedstaaten die nach diesem Artikel gewährten Ausnahmeregelungen mit.

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.

- (4a) Im Falle höherer Gewalt stellen die Mitgliedstaaten, sobald die Situation dies zulässt, den früheren Zustand der Befahrbarkeit wieder her.
- (5) Die Kommission kann Leitlinien erlassen, um ein kohärentes Vorgehen im Hinblick auf eine gute unionsweite Befahrbarkeit zu gewährleisten. Diese Leitlinien können insbesondere Folgendes umfassen:
 - a) ergänzende Parameter für Wasserstraßen, die speziell für frei fließende Flüsse gelten;
 - aa) ergänzende Parameter für die Breite der Fahrrinne;
 - b) gestrichen
 - c) gestrichen
 - d) gestrichen
 - e) Aufbau einer Infrastruktur für alternative Energien, um den Zugang zu alternativen Kraftstoffen im gesamten Korridor zu gewährleisten;
 - f) Nutzung von digitalen Anwendungen des Netzes und von Automatisierungsprozessen;
 - 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 CO₂-freie Kraftstoffe und Antriebssysteme.
- (6) gestrichen

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 Vorrang 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 Verbesserung der Digitalisierungs- und der Automatisierungsprozesse, insbesondere im Hinblick auf eine erhöhte Sicherheit und Nachhaltigkeit in der Binnenschifffahrt, auch innerhalb städtischer Knoten;
- d) der Modernisierung und Ausweitung der Infrastrukturkapazität, einschließlich Anlege- und Rastplätze und der Dienste, die dort für Beförderungsvorgänge im multimodalen Verkehr innerhalb und außerhalb des Hafengebiets erforderlich sind;
- 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;
- f) der Entwicklung und dem Einsatz von Binnenschiffen mit geringem Tiefgang, die für niedrige Wasserstände geeignet sind;
- g) beim Bau oder Ausbau der Binnenschifffahrtsinfrastruktur, der Gewährleistung des Anschlusses von Fußgänger- und Radwegen und deren Zugänglichkeit, um die aktiven Verkehrsträger zu fördern;

- h) der Förderung von Maßnahmen zur Verhinderung einer Verschlechterung der Anforderungen an Wasserstraßen.

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 sowie durch den Aufbau von Seehäfen im Hoheitsgebiet der Mitgliedstaaten und ihrer Hinterlandanbindungen, um eine effiziente, tragfähige und nachhaltige Integration mit anderen Verkehrsträgern zu gewährleisten.
- (2) Der Europäische Seeverkehrsraum umfasst
 - a) die Seeverkehrsinfrastruktur innerhalb der Hafenbereiche des Kern- und des Gesamtnetzes einschließlich ihrer Hinterlandanbindungen;
 - 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, dem Übergang zu einem effizienteren und nachhaltigeren Seeverkehr den Weg ebnen, Synergien zwischen dem Verkehrs- und dem Energiesektor – unter anderem durch Förderung der Rolle von Häfen als Energieumschlagplätze und Unterstützung der Energiewende – verbessern, und IKT-Systeme für den Verkehr und hydrografische Vermessungen.

- c) die Förderung nachhaltiger und resilienter Kurzstreckenseeverkehrsverbindungen, insbesondere Verbindungen, die Güterverkehrsströme konzentrieren, um negative externe Kosten, beispielsweise durch Emissionen und Verkehrsüberlastung, in der Union zu senken, und Verbindungen, die den Zugang zu abgelegenen Regionen – Inselregionen, Randgebieten und Bergregionen – durch die Schaffung oder Modernisierung von nachhaltigen, regelmäßigen und häufigen Seeverkehrsdiensten verbessern.

d) gestrichen

(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, Plattformen, Molen, Docks, Deiche, Hinterfüllungen und Landgewinnung;
- c) Seeschifffahrtskanäle;
- d) Navigationshilfen;
- e) Hafeneinfahrten, Fahrrinnen und Schleusen;
- f) Wellenbrecher;
- g) Anbindung der Häfen an das Transeuropäische Verkehrsnetz;
- h) IKT-Systeme für den Verkehr, einschließlich EMSWe und VTMISS;
- i) Infrastruktur für den Einsatz alternativer Kraftstoffe;

- j) zugehörige Ausrüstung, zu der insbesondere Ausrüstungen für die Verkehrs- und Güterverkehrslogistik, die Verringerung negativer Auswirkungen auf die Umwelt, einschließlich abfallfreier Verfahren und Maßnahmen der Kreislaufwirtschaft, die Verbesserung der Energieeffizienz, die Verringerung von Lärm und die Verwendung alternativer Kraftstoffe sowie Ausrüstung zur Gewährleistung der ganzjährigen Befahrbarkeit, einschließlich Eisbrechhausrüstung, für hydrologische Untersuchungen und für Ausbaggerungstätigkeiten und Schutzmaßnahmen in Häfen und Hafeneinfahrten gehören können;
 - k) gestrichen
 - l) Infrastruktur zur Erleichterung hafenseitiger Tätigkeiten im Zusammenhang mit Offshore-Windkraftanlagen und erneuerbaren Energieträgern.
- (4) Ein Seehafen ist Teil des Gesamtnetzes, wenn er mindestens eine der folgenden Bedingungen erfüllt:
- 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.
 - ba) Das gesamte jährliche Güterverkehrsaufkommen – im Massen- und/oder Stückgüterumschlag – beträgt mehr als 500 000 Tonnen, und eine Haupttätigkeit des Hafens besteht darin, zur Diversifizierung der Energieversorgung der EU und zur Beschleunigung des Ausbaus erneuerbarer Energien beizutragen. 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 im Gesamtnetz den einzigen Zugangspunkt zu einer NUTS-3-Region im Sinne von Artikel 3 der Verordnung (EG) Nr. 1059/2003⁵⁵ 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 gemäß 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, insbesondere mit Auffangeinrichtungen für die Entladung von Abfällen von Schiffen nach der Richtlinie (EU) 2019/883 des Europäischen Parlaments und des Rates⁵⁶;
 - c) VTMI 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.

⁵⁵ Verordnung (EG) Nr. 1059/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Mai 2003 über die Schaffung einer gemeinsamen Klassifikation der Gebietseinheiten für die Statistik (NUTS),

⁵⁶ 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 mit einem gesamten jährlichen Güterverkehrsaufkommen von mehr als 2 Mio. Tonnen an die Schienen- und Straßeninfrastruktur und – soweit möglich – Binnenwasserstraßen angebunden sind. Der Referenzwert für dieses Gesamtaufkommen ist der neueste verfügbare Dreijahresdurchschnitt auf der Grundlage der von Eurostat veröffentlichten Statistiken;
 - 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, Hafenfahrtrinnen und Mündungsgebiete, die zwei Meere miteinander verbinden oder den Sezugang 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.

Die Verpflichtung zur Gewährleistung der Anbindung gemäß Unterabsatz 1 Buchstabe a gilt nicht, wenn eine solche Anbindung aufgrund besonderer geografischer oder erheblicher physischer Sachzwänge nicht möglich ist.

- (3) Auf Antrag eines Mitgliedstaats gewährt die Kommission in hinreichend begründeten Fällen im Wege von Durchführungsrechtsakten Ausnahmeregelungen in Bezug auf die Mindestanforderungen nach Absatz 2 Unterabsatz 1, wenn besondere geografische oder erhebliche physische Sachzwänge vorliegen oder eine sozioökonomische Kosten-Nutzen-Analyse negativ ausfällt oder sich negative Auswirkungen auf die Umwelt oder die biologische Vielfalt ergeben könnten. Jeder solche Antrag ist hinreichend zu begründen. Ein Mitgliedstaat kann in einem Antrag mehrere Ausnahmeregelungen beantragen.

Die Kommission bewertet den Antrag anhand der gemäß Unterabsatz 1 vorgelegten Begründung.

Sie kann den Mitgliedstaat spätestens innerhalb von dreißig Kalendertagen nach Eingang des Antrags gemäß Unterabsatz 1 um zusätzliche Informationen ersuchen. Wenn die Kommission zu der Auffassung gelangt, dass die vorgelegten Informationen unzureichend sind, kann sie den Mitgliedstaat auffordern, diese Informationen innerhalb von dreißig Kalendertagen nach Erhalt jener Informationen zu ergänzen.

Die Kommission entscheidet über die beantragte Ausnahmeregelung spätestens sechs Monate nach Eingang des Antrags gemäß Unterabsatz 1 oder, falls die betreffenden Mitgliedstaaten weitere Informationen gemäß Unterabsatz 3 übermittelt haben, spätestens vier Monate nach dem letzten Eingang dieser Informationen, je nachdem, welcher Zeitpunkt der spätere ist. Wenn innerhalb dieser Fristen seitens der Kommission keine ausdrückliche Entscheidung erfolgt, gilt die Ausnahmeregelung als gewährt.

Die Kommission teilt den übrigen Mitgliedstaaten die nach diesem Artikel gewährten Ausnahmen mit.

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 gewährt die Kommission in hinreichend begründeten Fällen für Wasserstraßen und gegebenenfalls für Wasserstraßenabschnitte im Wege von Durchführungsrechtsakten Ausnahmeregelungen in Bezug auf die Anforderung nach Absatz 2 Buchstabe a, wenn besondere geografische oder erhebliche physische Sachzwänge vorliegen oder eine sozioökonomische Kosten-Nutzen-Analyse negativ ausfällt oder sich negative Auswirkungen auf die Umwelt oder die biologische Vielfalt oder aber auf das Kulturerbe ergeben könnten. Jeder solche Antrag ist hinreichend zu begründen. Ein Mitgliedstaat kann in einem Antrag mehrere Ausnahmeregelungen beantragen.

Die Kommission bewertet den Antrag anhand der gemäß Unterabsatz 1 vorgelegten Begründung.

Sie kann den Mitgliedstaat spätestens innerhalb von dreißig Kalendertagen nach Eingang des Antrags gemäß Unterabsatz 1 um zusätzliche Informationen ersuchen. Wenn die Kommission zu der Auffassung gelangt, dass die vorgelegten Informationen unzureichend sind, kann sie den Mitgliedstaat auffordern, diese Informationen innerhalb von dreißig Kalendertagen nach Erhalt jener Informationen zu ergänzen.

Die Kommission entscheidet über die beantragte Ausnahmeregelung spätestens sechs Monate nach Eingang des Antrags gemäß Unterabsatz 1 oder, falls die betreffenden Mitgliedstaaten weitere Informationen gemäß Unterabsatz 3 übermittelt haben, spätestens vier Monate nach dem letzten Eingang dieser Informationen, je nachdem, welcher Zeitpunkt der spätere ist. Wenn innerhalb dieser Fristen seitens der Kommission keine ausdrückliche Entscheidung erfolgt, gilt die Ausnahmeregelung als gewährt.

Die Kommission teilt den übrigen Mitgliedstaaten die nach diesem Artikel gewährten Ausnahmeregelungen mit.

Zusätzliche Prioritäten für den Aufbau der Seeverkehrsinfrastruktur und den Europäischen Seeverkehrsraum

Bei der Förderung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse in Bezug auf die Seeverkehrsinfrastruktur und den Europäischen Seeverkehrsraum wird in Ergänzung zu den Prioritäten nach den Artikeln 12 und 13 folgenden Aspekten Vorrang 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, Plattformen, Molen, Docks, Deiche, Hinterfüllungen und Landgewinnung;
- ba) der Verbesserung der in Artikel 36 genannten Infrastruktur, Ausrüstungen und Systeme für Verbindungen;
- c) der Verbesserung der Digitalisierungs- und der Automatisierungsprozesse, insbesondere im Hinblick auf eine erhöhte Sicherheit, Effizienz und Nachhaltigkeit;
- d) der Einführung und Förderung neuer Technologien und Innovationen sowie erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe;
- 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 nach dem Unionsrecht oder den einschlägigen internationalen Übereinkünften geltenden Anforderungen, auch durch ökonomische Anreize für den Umweltschutz;

- h) Maßnahmen gemäß Artikel 24 Absatz 2 Buchstaben b und c.

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) gestrichen
 - viii) gestrichen
 - ix) gestrichen;
 - x) Infrastruktur zur Milderung der Auswirkungen auf die Umwelt;

- b) zugehörige Ausrüstung, einschließlich Systeme zur dynamischen Gewichtserfassung;
 - c) digitale Infrastruktur und IKT-Systeme für den Verkehr;
 - d) Zugangswege zu multimodalen Güterterminals;
 - e) Anbindung der Güterterminals und Logistikplattformen an die übrigen Verkehrsträger im Transeuropäischen Verkehrsnetz;
 - f) Busbahnhöfe;
 - g) Infrastruktur im Zusammenhang mit Einrichtungen für alternative Kraftstoffe;
 - h) Park- und Rastplätze, einschließlich sicherer und gesicherter Parkflächen für Nutzfahrzeuge.
- (2) Bei den in Absatz 1 Buchstabe a genannten und in Anhang I aufgeführten 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 Rates⁵⁷ gewährleistet, überwacht und gegebenenfalls verbessert wird;
- b) die Straßen mit einem hohen Maß an Verkehrssicherheit gebaut oder ausgebaut werden;
- c) die Straßen mit einem hohen Maß an Umweltschutz geplant, gebaut oder ausgebaut werden, gegebenenfalls durch Maßnahmen zur Lärminderung 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 Rates⁵⁸ entsprechen;
- e) gegebenenfalls die Interoperabilität von Mautsystemen im Einklang mit der Richtlinie (EU) 2019/520 des Europäischen Parlaments und des Rates⁵⁹, der Durchführungsverordnung C/2019/9080 der Kommission⁶⁰ und der Delegierten Verordnung C/2019/8369 der Kommission⁶¹ gewährleistet wird;

⁵⁷ 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).

⁵⁸ 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).

⁵⁹ 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).

⁶⁰ 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).

⁶¹ 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).

- f) gegebenenfalls die Maut- und Benutzungsgebühren im Einklang mit der Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates⁶² 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 steht⁶³;
 - h) die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe im Straßennetz gemäß der Verordnung (EU) [...] [über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe] aufgebaut wird.
- (2) Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass die in Artikel 28 Absatz 1 Buchstabe a genannten Straßen des Gesamtnetzes bis zum 31. Dezember 2050 die folgenden Anforderungen erfüllen:
- a) gestrichen
 - b) In einer Entfernung von höchstens 100 km voneinander stehen Rastplätze mit ausreichendem Parkraum und geeigneten Einrichtungen, darunter sanitäre Anlagen, zur Verfügung, die den Bedürfnissen unterschiedlichster Beschäftigter genügen;
 - c) gestrichen
 - d) im Netz eines Mitgliedstaats werden durchschnittlich alle 300 km Systeme zur dynamischen Gewichtserfassung installiert. Bei der Einführung dieser Systeme können die Mitgliedstaaten den Schwerpunkt auf Straßenabschnitte mit hoher Intensität des Güterverkehrs legen. 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.

⁶² 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).

⁶³ 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 [...]).

- (3) Die Mitgliedstaaten gewährleisten 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 der Kommission⁶⁴:
- für die vorhandene Infrastruktur des Gesamtnetzes bis zum 31. Dezember 2030;
 - für die neue Infrastruktur des Gesamtnetzes bis zum 31. Dezember 2050 oder, falls der Straßenabschnitt bereits davor fertiggestellt wird, bis zum Zeitpunkt seiner Fertigstellung.
- (4) Auf Antrag eines Mitgliedstaats gewährt die Kommission in hinreichend begründeten Fällen im Wege von Durchführungsrechtsakten Ausnahmen von der Anforderung nach Absatz 2, wenn die Verkehrsdichte 10 000 Fahrzeuge pro Tag in beiden Richtungen nicht überschreitet und/oder aufgrund von besonderen geografischen oder erheblichen physischen Sachzwängen oder eines negativen Ergebnisses einer sozioökonomischen Kosten-Nutzen-Analyse oder potenzieller negativer Auswirkungen auf die Umwelt und die biologische Vielfalt. Jeder solche Antrag ist hinreichend zu begründen. Der Antrag auf Ausnahmeregelungen wird gegebenenfalls mit dem (den) benachbarten Mitgliedstaat(en) koordiniert. Benachbarte Mitgliedstaaten können dem Mitgliedstaat, der die Ausnahme beantragt, eine Stellungnahme übermitteln. Der Mitgliedstaat fügt seinem Antrag die Stellungnahmen der benachbarten Mitgliedstaaten bei. Ein Mitgliedstaat kann in einem Antrag mehrere Ausnahmeregelungen beantragen.

Die Kommission bewertet den Antrag anhand der gemäß Unterabsatz 1 vorgelegten Begründung. Die Kommission trägt der/den Stellungnahme(n) des betreffenden benachbarten Mitgliedstaats bzw. der betreffenden benachbarten Mitgliedstaaten gebührend Rechnung.

⁶⁴ 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).

Sie kann den Mitgliedstaat spätestens innerhalb von dreißig Kalendertagen nach Eingang des Antrags gemäß Unterabsatz 1 um zusätzliche Informationen ersuchen. Wenn die Kommission zu der Auffassung gelangt, dass die vorgelegten Informationen unzureichend sind, kann sie den Mitgliedstaat auffordern, diese Informationen innerhalb von dreißig Kalendertagen nach Erhalt jener Informationen zu ergänzen.

Die Kommission entscheidet über die beantragte Ausnahmeregelung spätestens sechs Monate nach Eingang des Antrags gemäß Unterabsatz 1 oder, falls die betreffenden Mitgliedstaaten weitere Informationen gemäß Unterabsatz 3 übermittelt haben, spätestens vier Monate nach dem letzten Eingang dieser Informationen, je nachdem, welcher Zeitpunkt der spätere ist. Wenn innerhalb dieser Fristen seitens der Kommission keine ausdrückliche Entscheidung erfolgt, gilt die Ausnahmeregelung als gewährt.

Die Kommission teilt den übrigen Mitgliedstaaten die nach diesem Artikel gewährten Ausnahmeregelungen mit.

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.
- (1a) Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass die in Artikel 28 Absatz 1 Buchstabe a genannten Straßen bis zum 31. Dezember 2030 für die Straßeninfrastruktur des Kernnetzes und bis zum 31. Dezember 2040 für die Straßeninfrastruktur des erweiterten Kernnetzes die folgenden Anforderungen erfüllen:
 - i) Sie haben – 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, die ein gleichwertiges Sicherheitsniveau sicherstellen, voneinander getrennt sind, und

ii) sie haben keine höhengleiche Kreuzung mit Straßen, Eisenbahn- oder Straßenbahnschienen, Radwegen oder Gehwegen.

iii) gestrichen

(2) Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass die Straßeninfrastruktur des Kernnetzes und des erweiterten Kernnetzes bis zum 31. Dezember 2040 die folgenden Anforderungen erfüllt:

a) Entlang der Straßen des Kernnetzes und des erweiterten Kernnetzes stehen in einer Entfernung von höchstens 60 km voneinander Rastplätze mit ausreichendem Parkraum und geeigneten Einrichtungen, darunter sanitäre Anlagen, zur Verfügung, die den Bedürfnissen unterschiedlichster Beschäftigter genügen;

b) gestrichen

c) die Voraussetzungen nach Artikel 29 Absatz 2 Buchstabe d werden erfüllt.

(3) Die Mitgliedstaaten unternehmen alle erdenklichen Anstrengungen, um sicherzustellen, dass bis zum 31. Dezember 2040 an den Straßen des Kernnetzes und des erweiterten Kernnetzes oder innerhalb einer Fahrstrecke von 3 km von der nächstgelegenen Ausfahrt einer Straße des Transeuropäischen Verkehrsnetzes im Abstand von durchschnittlich 150 km voneinander sichere und gesicherte Parkflächen eingerichtet werden, die ausreichend Parkraum für Nutzfahrzeuge bieten und die Anforderungen von Artikel 8a Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006⁶⁵ erfüllen. Die Mitgliedstaaten können dabei den Schwerpunkt auf Straßenabschnitte mit hohem Güterverkehrsaufkommen legen.

⁶⁵ Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnungen (EWG) Nr. 3821/85 und (EG) Nr. 2135/98 des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates (Text von Bedeutung für den EWR) (ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 1)

- (4) Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass die Straßeninfrastruktur die in Artikel 29 Absatz 3 genannten Anforderungen erfüllt, und zwar
- bis zum 31. Dezember 2025 für die vorhandene Infrastruktur des Kernnetzes und bis zum 31. Dezember 2030 für die vorhandene Infrastruktur des erweiterten Kernnetzes;
 - bis zum 31. Dezember 2030 für die neue Infrastruktur des Kernnetzes und bis zum 31. Dezember 2040 für die neue Infrastruktur des erweiterten Kernnetzes oder, falls der Straßenabschnitt bereits davor fertiggestellt wird, bis zum Zeitpunkt seiner Fertigstellung.
- (5) Auf Antrag eines Mitgliedstaats gewährt die Kommission in hinreichend begründeten Fällen im Wege von Durchführungsrechtsakten Ausnahmen von der Anforderung nach den Absätzen 1a und 2, wenn die Verkehrsdichte 10 000 Fahrzeuge pro Tag in beiden Richtungen nicht überschreitet und/oder aufgrund von besonderen geografischen oder erheblichen physischen Sachzwängen oder eines negativen Ergebnisses einer sozioökonomischen Kosten-Nutzen-Analyse oder potenzieller negativer Auswirkungen auf die Umwelt und die biologische Vielfalt. Jeder solche Antrag ist hinreichend zu begründen. Der Antrag auf Ausnahmeregelungen wird gegebenenfalls mit dem (den) benachbarten Mitgliedstaat(en) koordiniert. Der/die benachbarte(n) Mitgliedstaat(en) kann/können dem Mitgliedstaat, der die Ausnahmeregelung beantragt, eine Stellungnahme übermitteln. Der Mitgliedstaat fügt seinem Antrag die Stellungnahme(n) des benachbarten Mitgliedstaats bzw. der benachbarten Mitgliedstaaten bei. Ein Mitgliedstaat kann in einem einzigen Antrag mehrere Ausnahmeregelungen beantragen.
- Die Kommission bewertet den Antrag anhand der gemäß Unterabsatz 1 vorgelegten Begründung. Die Kommission trägt der/den Stellungnahme(n) des betreffenden benachbarten Mitgliedstaats bzw. der betreffenden benachbarten Mitgliedstaaten gebührend Rechnung.
- Sie kann den Mitgliedstaat spätestens innerhalb von dreißig Kalendertagen nach Eingang des Antrags gemäß Unterabsatz 1 um zusätzliche Informationen ersuchen. Wenn die Kommission zu der Auffassung gelangt, dass die vorgelegten Informationen unzureichend sind, kann sie den Mitgliedstaat auffordern, diese Informationen innerhalb von dreißig Kalendertagen nach Erhalt jener Informationen zu ergänzen.

Die Kommission entscheidet über die beantragte Ausnahmeregelung spätestens sechs Monate nach Eingang des Antrags gemäß Unterabsatz 1 oder, falls die betreffenden Mitgliedstaaten weitere Informationen gemäß Unterabsatz 3 übermittelt haben, spätestens vier Monate nach dem letzten Eingang dieser Informationen, je nachdem, welcher Zeitpunkt der spätere ist. Wenn innerhalb dieser Fristen seitens der Kommission keine ausdrückliche Entscheidung erfolgt, gilt die Ausnahmeregelung als gewährt.

Die Kommission teilt den übrigen Mitgliedstaaten die nach diesem Artikel gewährten Ausnahmeregelungen mit.

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 Verbesserung des Digitalisierungs- und des Automatisierungsprozesses, 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 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;
- e) der Einrichtung sicherer und gesicherter Parkflächen, die im Gesamtnetz ausreichend Parkraum für Nutzfahrzeuge bieten und die Anforderungen des Artikels 8a Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006⁶⁶ erfüllen.

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, und Vertiports;
 - c) die Anbindung der Flughäfen an die übrigen Verkehrsträger im Transeuropäischen Verkehrsnetz;
 - d) ATM/ANS-Systeme und die dazugehörige Ausrüstung, einschließlich weltraumgestützter Ausrüstung;

⁶⁶ Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnungen (EWG) Nr. 3821/85 und (EG) Nr. 2135/98 des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates (Text von Bedeutung für den EWR) (ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 1)

- e) Infrastruktur im Zusammenhang mit alternativen Kraftstoffen und die Stromversorgung stationärer Luftfahrzeuge;
- 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;

h) Weltraumbahnhöfe.

(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 mit einem jährlichen Fluggastaufkommen von insgesamt mehr als vier Millionen Passagieren bis zum 31. Dezember 2040 per Eisenbahn, U-Bahn, Stadtbahn oder Straßenbahn an das transeuropäische Eisenbahnnetz und die entsprechenden städtischen Knoten gemäß Anhang II angebunden sind, sofern einer solchen Anbindung keine besonderen geografischen oder erheblichen physischen Sachzwänge entgegenstehen;
- b) gestrichen
- 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 gemäß der Richtlinie 2009/12/EG⁶⁷ 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 Rates⁶⁸ 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 gemäß der Verordnung (EU) [...] [über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe] aufgebaut wird;

⁶⁷ Richtlinie 2009/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2009 über Flughafenentgelte (ABl. L 70 vom 14.3.2009, S. 11).

⁶⁸ 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).

- g) die Flughäfen des Kernnetzes und des Gesamtnetzes mit einem jährlichen Fluggastaufkommen von insgesamt mehr als vier Millionen Fluggästen im Falle von Flughäfen des Kernnetzes bis zum 31. Dezember 2030 und im Falle von Flughäfen des Gesamtnetzes bis zum 31. Dezember 2040 eine klimatisierte Luftzufuhr für stationäre Luftfahrzeuge an Luftfahrzeugflugsteigpositionen, die für den gewerblichen Luftverkehr genutzt werden, bieten.
- (2) Auf Antrag eines Mitgliedstaats gewährt die Kommission in hinreichend begründeten Fällen, bei Vorliegen besonderer geografischer oder erheblicher physischer Sachzwänge, einschließlich des Fehlens eines Eisenbahnsystems in dem Gebiet oder eines negativen Ergebnisses einer sozioökonomischen Kosten-Nutzen-Analyse oder im Fall potenzieller negativer Auswirkungen auf die Umwelt oder die biologische Vielfalt, im Wege von Durchführungsrechtsakten Ausnahmen von den Anforderungen gemäß Absatz 1 Buchstabe a und g. Jeder solche Antrag ist hinreichend zu begründen. Ein Mitgliedstaat kann in einem Antrag mehrere Ausnahmeregelungen beantragen.

Die Kommission bewertet den Antrag anhand der gemäß Unterabsatz 1 vorgelegten Begründung.

Sie kann den Mitgliedstaat spätestens innerhalb von dreißig Kalendertagen nach Eingang des Antrags gemäß Unterabsatz 1 um zusätzliche Informationen ersuchen. Wenn die Kommission zu der Auffassung gelangt, dass die vorgelegten Informationen unzureichend sind, kann sie den Mitgliedstaat auffordern, diese Informationen innerhalb von dreißig Kalendertagen nach Erhalt jener Informationen zu ergänzen.

Die Kommission entscheidet über die beantragte Ausnahme spätestens sechs Monate nach Eingang des Antrags gemäß Unterabsatz 1 oder, falls die betreffenden Mitgliedstaaten weitere Informationen gemäß Unterabsatz 3 übermittelt haben, spätestens vier Monate nach dem letzten Eingang dieser Informationen, je nachdem, welcher Zeitpunkt der spätere ist. Wenn innerhalb dieser Fristen seitens der Kommission keine ausdrückliche Entscheidung erfolgt, gilt die Ausnahmeregelung als gewährt.

Die Kommission teilt den übrigen Mitgliedstaaten die nach diesem Artikel gewährten Ausnahmeregelungen mit.

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, einschließlich derjenigen, die auf die sichere und vollständige Integration neuer bemannter und unbemannter Luftfahrzeuge abzielen;
- c) der Verbesserung des Digitalisierungs- und des Automatisierungsprozesses, insbesondere im Hinblick auf eine erhöhte Flug- und Luftsicherheit;
- 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 CO₂-freier und CO₂-armer Infrastrukturen;
- f) der Anbindung der Flughäfen des Gesamtnetzes und des Kernnetzes mit einem jährlichen Fluggastaufkommen von insgesamt weniger als vier Millionen Fluggästen per Eisenbahn, U-Bahn, Stadtbahn oder Straßenbahn an das Netz und die entsprechenden städtischen Knoten gemäß Anhang II angebunden sind;
- g) der Infrastruktur zur Bereitstellung einer klimatisierten Luftzufuhr für stationäre Luftfahrzeuge an Vorfeldpositionen und an Flugsteigpositionen auf den Flughäfen des Transeuropäischen Verkehrsnetzes mit einem jährlichen Fluggastaufkommen von insgesamt weniger als vier Millionen Fluggästen.

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 allen Betreibern und Nutzern diskriminierungsfrei offenstehen und folgende Merkmale aufweisen:
 - a) Sie befinden sich in den Seehäfen des Transeuropäischen Verkehrsnetzes wie in Anhang II aufgeführt oder grenzen an sie an;
 - b) sie befinden sich in den Binnenhäfen des Transeuropäischen Verkehrsnetzes wie in Anhang II aufgeführt oder grenzen an sie an;
 - ba) sie befinden sich in den Flughäfen des Transeuropäischen Verkehrsnetzes wie in Anhang II aufgeführt oder
 - c) gestrichen
 - d) sie werden als Schienen-Straßen-Terminals des Transeuropäischen Verkehrsnetzes oder Terminals an Binnenstraßen des Transeuropäischen Verkehrsnetzes wie in Anhang II aufgeführt eingestuft.
- (2) Die Mitgliedstaaten unternehmen alle erdenklichen Anstrengungen, um zu gewährleisten, dass an multimodalen Güterterminals eine ausreichende Kapazität für das Transeuropäische Verkehrsnetz zur Verfügung steht, wobei den derzeitigen und künftigen und insbesondere solchen Verkehrsströmen, die städtische Knoten, Industriezentren, Häfen und Logistik-Drehkreuze betreffen, Rechnung zu tragen ist.

- (3) Die Mitgliedstaaten führen innerhalb von drei 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.

Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission die Ergebnisse der Analyse unverzüglich mit.

- (4) Ergibt die Analyse nach Absatz 3, dass neue multimodale Güterterminals oder zusätzliche Umschlagkapazitäten in bestehenden Terminals erforderlich sind, arbeiten die Mitgliedstaaten einen Aktionsplan für den Aufbau eines multimodalen Güterverkehrsterminalnetzes aus, einschließlich der Standorte, an denen das Erfordernis festgestellt wurde.
- (4a) Der Aktionsplan wird der Kommission spätestens zwölf Monate nach Abschluss der Analyse gemäß Absatz 3 übermittelt.
- (4b) Auf der Grundlage dieses Aktionsplans übermitteln die Mitgliedstaaten der Kommission eine Liste der Schienen-Straßen-Terminals und Terminals an Binnenwasserstraßen, deren Aufnahme in die Anhänge I und II sie vorschlagen.

- (5) Um Teil des Transeuropäischen Verkehrsnetzes zu sein und in Anhang II aufgeführt zu werden, muss ein Schienen-Straßen-Terminal oder ein Terminal an Binnenwasserstraßen mindestens eine der folgenden Bedingungen erfüllen:
- 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 gemäß Absatz 4 die Aufnahme des Terminals in die Anhänge I und II 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 für alternative Kraftstoffe.

Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur

- (1) Die Mitgliedstaaten unternehmen alle erdenklichen Anstrengungen, um in fairer und nichtdiskriminierender Weise zu gewährleisten, dass alle multimodalen Güterterminals, die allen Betreibern und Nutzern in nichtdiskriminierender Weise offenstehen und in den in Anhang II aufgeführten Seehäfen und Binnenhäfen sowie in allen in Anhang I angegebenen und in Anhang II aufgeführten Schienen-Straße-Terminals und Terminals an Binnenwasserstraßen transparentes und nichtdiskriminierendes Entgelt erheben, die folgenden Anforderungen erfüllen:
- a) Sie sind an mindestens zwei Verkehrsträger angebunden, die in dem Gebiet zur Verfügung stehen.
 - b) Sie sind bis zum 31. Dezember 2030 im Terminal oder innerhalb einer Entfernung von 3 km vom Terminal 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.
 - c) Sie sind mit digitalen Werkzeugen ausgestattet sind, um bis 31. Dezember 2030 Folgendes zu ermöglichen:
 - i) effiziente Terminalabläufe, gegebenenfalls durch beispielsweise Fotogates, Terminalbetriebssysteme, digitales An- und Abmelden der Fahrer, Kameras oder andere Sensoren an Umschlag-ausrüstung sowie Kamerasysteme am Gleis;
 - ii) die Bereitstellung von Informationsflüssen innerhalb eines Terminals und zwischen den Verkehrsträgern entlang der Logistikkette und dem Terminal, die in der Lage sind, mit offenen und interoperablen Systemen Informationen auszutauschen.
- (2) Die Mitgliedstaaten unternehmen alle erdenklichen Anstrengungen, um bis zum 31. Dezember 2030 in fairer und nichtdiskriminierender Weise zu gewährleisten, dass die multimodalen Güterterminals nach Artikel 37 Absatz 1, die an das Eisenbahnnetz angebunden sind und einen vertikalen Umschlag durchführen, in der Lage sind, die folgenden Arten von für Kräne geeigneten intermodalen Ladeeinheiten abzufertigen: für intermodalen Transport geeignete Container, Wechselbehälter oder Sattelaufleger.

- (3) Die Mitgliedstaaten unternehmen alle erdenklichen Anstrengungen, um in fairer und nichtdiskriminierender Weise zu gewährleisten, dass in Artikel 37 Absatz 1 genannte multimodale 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.

Dieser Absatz gilt nicht für multimodale Güterterminals, die nur an isolierte Schienennetze angebunden sind.

- (4) gestrichen

- (5) Auf Antrag eines Mitgliedstaats gewährt die Kommission in hinreichend begründeten Fällen im Wege von Durchführungsrechtsakten Ausnahmen von den Bestimmungen der Absätze 1 bis 3 bei Vorliegen spezifischer geografischer oder erheblicher physischer Einschränkungen, insbesondere wenn sich das Terminal in einem räumlich begrenzten Gebiet befindet, oder eines negativen Ergebnisses einer sozioökonomischen Kosten-Nutzen-Analyse oder potenzieller negativer Auswirkungen auf die Umwelt oder die biologische Vielfalt. Jeder solche Antrag ist hinreichend zu begründen. Ein Mitgliedstaat kann in einem Antrag mehrere Ausnahmeregelungen beantragen.

Die Kommission bewertet den Antrag anhand der gemäß Unterabsatz 1 vorgelegten Begründung.

Sie kann den Mitgliedstaat spätestens innerhalb von dreißig Kalendertagen nach Eingang des Antrags gemäß Unterabsatz 1 um zusätzliche Informationen ersuchen. Wenn die Kommission zu der Auffassung gelangt, dass die vorgelegten Informationen unzureichend sind, kann sie den Mitgliedstaat auffordern, diese Informationen innerhalb von dreißig Kalendertagen nach Erhalt jener Informationen zu ergänzen.

Die Kommission entscheidet über die beantragte Ausnahme spätestens sechs Monate nach Eingang des Antrags gemäß Unterabsatz 1 oder, falls die betreffenden Mitgliedstaaten weitere Informationen gemäß Unterabsatz 3 übermittelt haben, spätestens vier Monate nach dem letzten Eingang dieser Informationen, je nachdem, welcher Zeitpunkt der spätere ist. Wenn innerhalb dieser Fristen seitens der Kommission keine ausdrückliche Entscheidung erfolgt, gilt die Ausnahmeregelung als gewährt.

Die Kommission teilt den übrigen Mitgliedstaaten die nach diesem Artikel gewährten Ausnahmeregelungen mit.

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 dessen, dass Gleisanschlüsse und multimodale Güterterminals im Transeuropäischen Verkehrsnetz die Abfertigung von Zügen mit einer Länge von 740 m ohne Rangieren ermöglichen;
- f) dem Ausbau und der Elektrifizierung von Abfahrts- und Ankunftsgleisen, Anpassungen der Signalgebungssysteme und Verbesserung der Gleiskonfiguration;
- g) gegebenenfalls der Förderung der Umstellung der Gleisanschlüsse auf die europäische Regelspurweite.

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;
 - b) Zugangspunkten zum Transeuropäischen Verkehrsnetz, insbesondere Bahnhöfe und Busbahnhöfe, multimodale Güterterminals, Häfen oder Flughäfen.
 - c) gestrichen
- (2) Die Städte im Mittelpunkt aller städtischen Knoten des Transeuropäischen Verkehrsnetzes sind in Anhang II aufgeführt. Um Teil des Transeuropäischen Verkehrsnetzes zu sein und in Anhang II aufgeführt zu werden, muss ein städtischer Knoten eine Bevölkerung von mindestens 100 000 Einwohnern haben oder, wenn es in einer NUTS-2-Region keinen solchen städtischen Knoten gibt, der Hauptknoten dieser NUTS-2-Region sein.

Artikel 40

Anforderungen an städtische Knoten

- (1) 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 gemäß der Verordnung (EU) [über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe];
- b) bis zum 31. Dezember 2027:
 - i) die Annahme und Überwachung eines SUMP für jeden städtischen Knoten, der unter anderem Maßnahmen zur Integration der verschiedenen Verkehrsträger und zum Wechsel hin zu nachhaltiger Mobilität, zur Förderung effizienter emissionsfreier und emissionsarmer Mobilität einschließlich Stadtlogistik, zur Verringerung der Luftverschmutzung und der Lärmbelastung umfasst;
 - ii) die Erhebung und Übermittlung von Indikatoren für die städtische Mobilität gemäß der Definition in Absatz 2 an die Kommission für jeden städtischen Knoten;
- c) bis zum 31. Dezember 2030 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 Kraftomnibusse ausgestattet sind;
- d) bis zum 31. Dezember 2040 den Aufbau, sofern wirtschaftlich tragfähig, mindestens eines multimodalen Güterterminals, falls ein solches nicht bereits vorhanden ist, das ausreichende Umschlagkapazitäten im städtischen Knoten oder in dessen Nähe ermöglicht.

Ein multimodales Güterterminal kann mehrere städtische Knoten bedienen und sich im städtischen Knoten selbst oder in dessen Nähe befinden. Die Mitgliedstaaten setzen die Kommission davon in Kenntnis.

- (1a) Bei der Annahme und Überwachung der SUMPs unternehmen die lokalen Behörden gegebenenfalls in Zusammenarbeit mit den nationalen Behörden alle erdenklichen Anstrengungen, um sicherzustellen, dass die SUMPs den Leitlinien in Anhang V entsprechen, wobei auch transeuropäische Fernverkehrsströme berücksichtigt werden.
- (2) Die Kommission erlässt spätestens ein Jahr nach Inkrafttreten dieser Verordnung einen Durchführungsrechtsakt zur Festlegung einer beschränkten Anzahl von Indikatoren für die Nachhaltigkeit und Sicherheit des Verkehrs gemäß Absatz 1 Buchstabe b. In diesem Durchführungsrechtsakt werden auch individuelle Fristen für die Übermittlung der einzelnen Indikatoren festgelegt. Diese Fristen werden auf drei bis fünf Jahre festgesetzt. Bei der Festlegung der Reihe von Indikatoren im Einzelnen wird der Verfügbarkeit und Zugänglichkeit von Daten auf regionaler und lokaler Ebene Rechnung getragen. Dieser Durchführungsrechtsakt wird nach dem in Artikel 59 Absatz 3 der vorliegenden Verordnung genannten Prüfverfahren erlassen.
- (3) Die Kommission richtet außerdem spätestens ein Jahr nach Inkrafttreten dieser Verordnung eine Internetschnittstelle ein, über die die zuständigen Behörden die SUMPs und die Indikatoren gemäß Absatz 1 Buchstabe b übermitteln können und die Mitgliedstaaten sicherstellen können, dass die SUMPs und die Indikatoren übermittelt worden sind.

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 Anbindung der ersten und letzten Meile zwischen den und an die Zugangspunkte(n) zum Transeuropäischen Verkehrsnetz gemäß Artikel 39 Absatz 1 Buchstabe b, um die Leistungsfähigkeit des Transeuropäischen Verkehrsnetzes zu verbessern, z. B. U-Bahnen oder Straßenbahnen;

- (b) der nahtlosen Verbindung zwischen der Infrastruktur des Transeuropäischen Verkehrsnetzes und der Infrastruktur für einen nachhaltigen Regional- und Nahverkehr. Sie kann die Möglichkeit für Passagiere umfassen, über multimodale digitale Mobilitätsdienste auf Informationen zuzugreifen, ihre Reisen zu buchen und zu bezahlen sowie ihre Fahrkarten abzurufen, und für den Güterverkehr städtische Logistikeinrichtungen zur Verbesserung der Konsolidierung von Lieferungen in städtischen Gebieten, z. B. Mikrodrehkreuze und Fahrradlogistikdrehkreuze, insbesondere solcher, die mit der Infrastruktur für den Schienen- und Schiffsverkehr verbunden sind;
- ba) einer nachhaltigen, nahtlosen und sicheren Verbindung der Personenverkehrsinfrastruktur zwischen der Schienen-, Straßen-, Luftverkehrsinfrastruktur, den aktiven Verkehrsträgern und gegebenenfalls der Binnenschifffahrts-, Luft- und Seeverkehrsinfrastruktur;
- bb) einer nachhaltigen, nahtlosen und sicheren Verbindung der Güterverkehrsinfrastruktur zwischen Schienen-, Straßen- und gegebenenfalls Binnenschifffahrts-, Luft- und Seeverkehrsinfrastruktur sowie geeignete Verbindungen zu Logistikplattformen und -einrichtungen;
- c) der Verringerung der Belastung von Stadtgebieten durch die negativen Auswirkungen des Schienen- und Straßen-Durchgangsverkehrs;
- d) der Förderung eines Verkehrs und einer Mobilität, die sich durch Effizienz, geringe Lärmbelastung und Emissionsfreiheit auszeichnen, einschließlich der Ökologisierung städtischer Flotten für Personen und Güter;
- e) der Erhöhung des Anteils des öffentlichen Verkehrs und aktiver Verkehrsträger sowie Maßnahmen, um in erster Linie die Mobilität von Personen in Richtung dieser Verkehrsträger zu lenken;
- f) gestrichen
- g) der Förderung eines effizienten, geräusch- und CO₂-armen städtischen Warenlieferverkehrs.

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 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 ermöglichen. IKT-Systeme für den Verkehr vereinfachen außerdem nahtlose Verbindungen zwischen Infrastrukturen und mobilen Anlagen.
- (2) Die folgenden IKT-Systeme für den Verkehr werden gemäß den spezifischen Bestimmungen des Unionsrechts und innerhalb deren Grenzen in der gesamten Union eingesetzt, damit eine Reihe von interoperablen Grundfähigkeiten in allen Mitgliedstaaten bereitsteht:
 - a) für den Bahnverkehr: ERTMS, Telematikanwendungen für Güter- und Personenverkehrsdienste gemäß der technischen Spezifikation für die Interoperabilität, insbesondere die Ergebnisse von Shift2Rail und des Gemeinsamen Unternehmens für Europas Eisenbahnen;
 - b) für Binnenwasserstraßen: RIS;
 - c) für den Straßenverkehr und seine Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern: IVS;
 - d) für den Seeverkehr: für das Schiffsverkehrsmanagement VTMISS-Dienste und für den Informationsaustausch das europäische Umfeld zentraler Meldeportale für den Seeverkehr (EMSW);
 - e) für den Luftverkehr: ATM/ANS-Systeme, insbesondere solche, die sich aus dem SESAR-Projekt ergeben;
 - f) für den multimodalen Verkehr: eFTI.

(3) gestrichen

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 Treibhausgasemissionen und anderer negativer ökologischer und sozioökonomischer Auswirkungen 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 im Rahmen des Europäischen Seeverkehrsraums, 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;
 - 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, oder
 - 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, wobei regelmäßige und häufige Dienste gefördert werden.
- (2) gestrichen

Neue Technologien und Innovation

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

- a) Unterstützung und Förderung der Dekarbonisierung des Verkehrs durch den Übergang zu emissionsfreien und emissionsarmen Fahrzeugen, Schiffen und Luftfahrzeugen und anderen innovativen und nachhaltigen Verkehrstechnologien auf harmonisierte und koordinierte Weise;
- b) verstärkte Dekarbonisierung aller Verkehrsträger 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, wenn möglich durch Synergien mit dem TEN-E. 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 Energieknotenpunkt für verschiedene Verkehrsträger dienen, um die lokale Erzeugung sauberer Energie mit Anwendungen für emissionsfreie Mobilität zu verbinden. Die Verkehrsinfrastruktur kann auch zur Einführung anderer Technologien beitragen, mit denen die Dekarbonisierung der Wirtschaft beschleunigt wird;
- c) Unterstützung der Einführung und Nutzung neuer digitaler Technologien, insbesondere Förderung von Datenaustausch und Vernetzungsinfrastrukturen mit lückenloser Netzabdeckung im gesamten Netz, 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;
- f) Förderung effizienter Möglichkeiten, um allen Nutzern und Anbietern von Verkehrsdiensten zugängliche und verständliche Informationen in Bezug auf Vernetzung, Interoperabilität und Multimodalität sowie in Bezug auf die ökologischen Auswirkungen ihrer Verkehrsträgerwahl zur Verfügung zu stellen;
- g) gestrichen
- h) Förderung von Maßnahmen zur Verringerung nachteiliger externer Auswirkungen, wie sie beispielsweise durch Verkehrsüberlastung, Gesundheitsschäden und Verschmutzungen aller Art, einschließlich Lärm und Emissionen, verursacht werden;
- i) Einführung von Sicherheitstechnik;
- j) Verbesserung der Resilienz der Verkehrsinfrastruktur gegenüber Störungen und dem Klimawandel durch Modernisierung und Gestaltung der Infrastrukturen, sowie 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

Gestrichen.

Resilienz der Infrastrukturen

- (1) Die Mitgliedstaaten unternehmen alle erdenklichen Anstrengungen, um sicherzustellen, dass bei der Planung und Durchführung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse die Sicherheit und die Resilienz der Infrastruktur gegenüber dem Klimawandel, Naturgefahren, vom Menschen verursachten Katastrophen, Unfällen und Betriebsunterbrechungen sowie vorsätzlich verursachten Störungen, die das Funktionieren des Verkehrssystems der Union beeinträchtigen, berücksichtigt werden. Insbesondere ist Folgendes gebührend zu berücksichtigen:
- a) wechselseitige Abhängigkeiten, Verknüpfungen und Kaskadeneffekte in Bezug auf andere Netze 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) Katastrophenschutzanforderungen 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 unter Berücksichtigung 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. Unbeschadet der Bestimmungen anderer EU-Rechtsakte gilt diese Anforderung nicht für Vorhaben, für die das Vergabeverfahren für die Umweltverträglichkeitsprüfung vor Inkrafttreten dieser Verordnung eingeleitet wurde.

Artikel 47

Gefahren für die Sicherheit und die öffentliche Ordnung

- (1) Die Mitgliedstaaten unternehmen alle erdenklichen Anstrengungen, um zu gewährleisten, dass das Transeuropäische Verkehrsnetz gegen Gefahren für die Sicherheit und die öffentliche Ordnung geschützt ist, die mit der Beteiligung oder Beiträgen eines Unternehmens aus einem Drittland an bzw. zu einem Vorhaben von gemeinsamem Interesse verbunden sein können.
- (2) Wenn ein Mitgliedstaat der Auffassung ist, dass davon ausgegangen werden muss, dass die Beteiligung oder der 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, hat er die Kommission – unbeschadet der Verordnung (EU) 2019/452, der alleinigen Verantwortung jedes Mitgliedstaats für den Schutz seiner nationalen Sicherheit gemäß Artikel 4 Absatz 2 EUV und des Rechts jedes Mitgliedstaats, seine wesentlichen Sicherheitsinteressen gemäß Artikel 346 AEUV zu wahren – über geeignete Maßnahmen, die er zur Minderung solcher Gefahren ergreift, in Kenntnis zu setzen.

Artikel 48

Instandhaltung und Projektlebenszyklus

- (1) Unbeschadet der Zuständigkeit der Mitgliedstaaten für die Planung der Instandhaltung der Infrastruktur sowie für die Verwaltung und Finanzierung der Instandhaltung der Infrastruktur und gegebenenfalls des Haushaltsgrundsatzes der Jährlichkeit unternehmen die Mitgliedstaaten alle erdenklichen Anstrengungen, um Folgendes zu gewährleisten:

- a) Die Infrastruktur des Transeuropäischen Verkehrsnetzes wird so instandgehalten, dass sie während des gesamten Lebenszyklus ein dem Verkehrsfluss entsprechendes, hohes Dienstleistungs- und Sicherheitsniveau bietet und ihre Resilienz erhöht wird, und dass in der Planungsphase des Baus oder der Modernisierung der präventive Instandhaltungsbedarf und die geschätzten Kosten über den gesamten Lebenszyklus der Infrastruktur des Transeuropäischen Verkehrsnetzes berücksichtigt werden;
- b) eine langfristige Instandhaltungsplanung für die Straßeninfrastruktur und gegebenenfalls für die Binnenschifffahrtsinfrastruktur;
- c) gestrichen
- d) Kohärenz zwischen dem Instandhaltungs- und Erneuerungsbedarf im Falle der Eisenbahninfrastrukturen im Hinblick auf den Ausbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes und die Leitstrategie für den Ausbau der Schieneninfrastruktur gemäß Artikel 8 Absatz 1 der Richtlinie 2012/34/EU und der vertraglichen Vereinbarung gemäß Artikel 30 der Richtlinie 2012/34/EU.

Artikel 49

Zugänglichkeit für alle Nutzer

Die Verkehrsinfrastrukturen müssen die nahtlose Mobilität und barrierefreie Zugänglichkeit für alle Nutzer ermöglichen, insbesondere

- Menschen in Situationen besonderer Schutzbedürftigkeit, einschließlich Personen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität und
- Menschen, die in Regionen in äußerster Randlage und anderen abgelegenen Regionen – Inselregionen, Randgebieten und Bergregionen – sowie in dünn besiedelten Gebieten leben.

KAPITEL V

UMSETZUNG DES INSTRUMENTS DER EUROPÄISCHEN VERKEHRSKORRIDORE UND HORIZONTALEN PRIORITÄTEN

Artikel 50

Das Instrument der europäischen Verkehrskorridore und horizontale Prioritäten

- (1) Die europäischen Verkehrskorridore sind ein Instrument zur Vereinfachung der koordinierten Umsetzung von Teilen des Kerns und des erweiterten Kerns des Transeuropäischen Verkehrsnetzes und dienen insbesondere der Verbesserung von grenzüberschreitenden Verbindungen, der Fertigstellung fehlender 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 interoperablen Schienengütersystems sowie eines leistungsfähigen Schienennetzes für den Personenfernverkehr, einschließlich des Hochgeschwindigkeitsschienennetzes;
 - d) Unterstützung der koordinierten und integrierten Entwicklung und Einführung innovativer Lösungen zur Digitalisierung und Interoperabilität des Verkehrs;
 - e) Förderung des Aufbaus der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe.

- (3) Europäische Verkehrskorridore ermöglichen es den Mitgliedstaaten, ein koordiniertes und zeitlich abgestimmtes Herangehen an Infrastrukturinvestitionen zu erreichen.
- (4) Das ERTMS und der europäische Seeverkehrsraum sind die beiden horizontalen Prioritäten für den Ausbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes. Die gemäß diesem Kapitel eingerichteten Instrumente dienen der fristgerechten Einführung des ERTMS und der Integration der Seeverkehrsinfrastruktur und -dienste in das Transeuropäische Verkehrsnetz.

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) legen dem Europäischen Parlament, dem Rat, der Kommission und den betreffenden Mitgliedstaaten einen jährlichen Sachstandsbericht über den Fortschritt bei der Umsetzung der europäischen Verkehrskorridore und der horizontalen Prioritäten vor. Dieser jährliche Sachstandsbericht behandelt hauptsächlich die Fortschritte bei den Kernprioritäten und Investitionen, beschreibt die Art der bei der Durchführung aufgetretenen Probleme und kann Empfehlungen für mögliche Lösungen enthalten.

(6) Unbeschadet der Zuständigkeiten bei der Leitung des Schienengüterverkehrs gemäß der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 und der Zuständigkeit der Mitgliedstaaten für die Verwaltung und die Finanzierung der Infrastruktur werden die Europäischen Koordinatoren der europäischen Verkehrskorridore

- a) eng mit der Leitung des Schienengüterverkehrs und den betreffenden Mitgliedstaaten zusammenarbeiten, um bei der Ermittlung der Prioritäten und des Investitionsbedarfs für den Schienengüterverkehr auf den Schienengüterverkehrsstrecken der europäischen Verkehrskorridore zu unterstützen;
 - b) die Leistung der Schienengüterverkehrsdienste in enger Zusammenarbeit mit der Leitung des Schienengüterverkehrs überwachen und gegebenenfalls mögliche Hindernisse, etwa technischer oder operativer Natur, ermitteln und Empfehlungen dazu abgeben.
- (7) Die Europäischen Koordinatoren der europäischen Verkehrskorridore
- a) arbeiten eng mit den betroffenen Mitgliedstaaten zusammen, um die Ermittlung der Prioritäten und des Investitionsbedarfs für die Schienenpersonenverkehrsstrecken der europäischen Verkehrskorridore zu erleichtern;
 - b) überwachen in enger Zusammenarbeit mit den Infrastrukturbetreibern die 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 beratende 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 nach Konsultation der betreffenden Mitgliedstaaten jederzeit beenden und einen neuen Europäischen Koordinator benennen.

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 horizontale Priorität“) 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 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 Themen.

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 horizontale Priorität wird vom Europäischen Koordinator eingesetzt und geleitet. Die betreffenden Mitgliedstaaten sowie gegebenenfalls und in Übereinstimmung mit den Mitgliedstaaten die Vertreter der betroffenen Sektoren müssen sich daran beteiligen können. Die Mitgliedstaaten benennen einen nationalen Vertreter, 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 horizontale Priorität 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 die einschlägigen nationalen Pläne und Programme, die zum Ausbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes beitragen.
- (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 einschlägige Interessenträger 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.

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 horizontale Priorität 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, insbesondere der grenzüberschreitenden Abschnitte;
 - b) eine Analyse, inwiefern der Korridor die Anforderungen dieser Verordnung an die Verkehrsinfrastruktur erfüllt und welche Fortschritte erzielt wurden;
 - c) eine Ermittlung – auch operativer – fehlender Verbindungen und Engpässe, die die Entwicklung und die Durchführung des Korridors insbesondere in grenzüberschreitenden Abschnitten 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, insbesondere der grenzüberschreitenden Abschnitte, notwendigen Projekte gebunden wurden und/oder vorgesehen sind;
- e) eine Beschreibung möglicher Lösungen für den Investitionsbedarf und Engpässe, insbesondere für die Personen- und Güterverkehrsstrecken und -verbindungen des Korridors;
- f) einen Plan, der unverbindliche Etappenziele 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 enthalten kann.

Bei der Analyse der Investitionen und der Erstellung des Plans wird der Europäische Koordinator

- bei den Aspekten, die den Schienengüterverkehr betreffen, mit dem in Artikel 11 der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 genannten Exekutivrat und Verwaltungsrat des betreffenden Korridors zusammenarbeiten;
- bei den Aspekten, die multimodale Güterterminals betreffen, die korridorrelevanten Elemente der Analyse, die von den Mitgliedstaaten nach Artikel 35 Absatz 4 ausgearbeiteten Aktionspläne und die in Artikel 18 Buchstabe b der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 genannte Liste berücksichtigen;
- bei den Aspekten, die Personenverkehrsdienste betreffen, die Ergebnisse der nach Artikel 51 Absatz 7 Buchstabe b durchgeführten Überwachung berücksichtigen;

- g) die Ergebnisse der Kontrolle der Leistungsfähigkeit des Schienengüterverkehrs, die von der Leitung des Schienengüterverkehrs nach Artikel 19 Absatz 2 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) in Zusammenarbeit mit den betreffenden Mitgliedstaaten und den zuständigen lokalen Behörden eine Ermittlung von Maßnahmen in städtischen Knoten, die dazu beitragen können, dass der Güter- und Personenverkehr auf dem Korridor effektiv funktioniert und die Ziele des Transeuropäischen Verkehrsnetzes erreicht werden, in Übereinstimmung mit den jeweiligen SUMPs;
 - i) eine zusammen mit den betreffenden Mitgliedstaaten erstellte 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 nachteiliger externer Auswirkungen.
- (4) Der Europäische Koordinator unterstützt die Mitgliedstaaten bei der Durchführung des Arbeitsplans, insbesondere
- a) auf Antrag der betreffenden Mitgliedstaaten hinsichtlich der Prioritätensetzung in der einzelstaatlichen Planung, indem er zur Ermittlung von Durchführungsproblemen und Engpässen, einschließlich operativer Fragen, zu jedem Korridor bzw. zu jeder horizontalen Priorität, beiträgt;
 - b) auf Antrag der betreffenden Mitgliedstaaten hinsichtlich der Projekt- und Investitionsplanung sowie der diesbezüglich veranschlagten Kosten und Fristen für die Verwirklichung der europäischen Verkehrskorridore bzw. der horizontalen Prioritäten;

- c) gegebenenfalls hinsichtlich der Arbeit im Aufsichtsorgan oder in einem ähnlichen Lenkungsgremium einer zentralen Stelle für die Koordinierung, den Bau und/oder die Verwaltung von grenzüberschreitenden Infrastrukturprojekten gemäß den Bestimmungen des Artikels 8 Absatz 5.

Artikel 54

Durchführungsrechtsakte

- (1) gestrichen
- (2) Unbeschadet des Artikels 8 Absatz 4a und vorbehaltlich der Zustimmung der betreffenden Mitgliedstaaten gemäß Artikel 172 AEUV kann die Kommission Durchführungsrechtsakte zur Durchführung grenzüberschreitender Abschnitte der europäischen Verkehrskorridore oder zur Umsetzung der horizontalen Prioritäten erlassen. Auf Antrag der betreffenden Mitgliedstaaten kann die Kommission auch Durchführungsrechtsakte für bestimmte andere Abschnitte der europäischen Verkehrskorridore in den betreffenden Mitgliedstaaten erlassen, um – durch Festlegung indikativer Etappenziele für die Schaffung wichtiger fehlender Verbindungen und die Beseitigung von Engpässen – eine stimmige Prioritätensetzung bei der Infrastruktur- und Investitionsplanung für diese Abschnitte sicherzustellen. Die Durchführungsrechtsakte werden in enger Zusammenarbeit mit den betreffenden Mitgliedstaaten ausgearbeitet und entweder alle vier Jahre oder auf Antrag der Mitgliedstaaten aktualisiert.
- (3) Die in Absatz 2 genannten Durchführungsrechtsakte werden nach dem Prüfverfahren gemäß Artikel 59 Absatz 3 erlassen. Die Kommission ändert die Durchführungsrechtsakte nach dem gleichen Verfahren, um erzielte Fortschritte, etwaige Verzögerungen oder aktualisierte einzelstaatlichen Programme zu berücksichtigen.
- (4) Bis zur vollständigen Verwirklichung der im Durchführungsrechtsakt genannten Maßnahmen, und soweit im Durchführungsrechtsakt nichts anderes bestimmt ist, übermittelt der betreffende Mitgliedstaat alle zwei Jahre der Kommission einen Bericht über die erzielten Fortschritte und macht hierbei insbesondere Angaben zu den Mittelbindungen in seinem nationalen Haushaltsplan. In dem Bericht kann auf die gemäß Artikel 55 gesammelten Informationen Bezug genommen werden.

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 Vollendung des Transeuropäischen Verkehrsnetzes durch die Durchführung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse und die hierfür getätigten Investitionen.
- (1a) Hierunter fallen auch jährliche technische Daten zu den in Kapitel III dieser Verordnung festgelegten Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur, es sei denn, diese Informationen wurden bereits auf Ebene des Transeuropäischen Verkehrsnetzes für die Zwecke anderer Anwendungen oder Datenbanken der Union erhoben.
- (1b) Die Übermittlung wird mittels des interaktiven geografischen und technischen Informationssystems für das Transeuropäische Verkehrsnetz (TENtec) automatisch gewährleistet. Bis die automatische Datenaustauschfunktion in TENtec voll funktionsfähig ist, ist diese Übermittlung alle zwei Jahre zu gewährleisten.
- (1c) Für Investitionen im Zusammenhang mit Vorhaben von gemeinsamem Interesse übermitteln die Mitgliedstaaten alle zwei Jahre Finanzdaten in Form jährlicher aggregierter Daten je Verkehrsträger und Netz (Kernnetz, erweitertes Kernnetz und Gesamtnetz).
- (1d) Die Kommission legt im Wege von Durchführungsrechtsakten, die gemäß dem in Artikel 59 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen werden, die Liste der gemäß Absatz 1a zu übermittelnden technischen Daten fest.

- (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 vertraulich sind oder die ein öffentliches Vergabeverfahren in einem Mitgliedstaat beeinträchtigen oder ungebührlich beeinflussen könnten.

- (3) Die Kommission und die Mitgliedstaaten unternehmen alle erdenklichen Anstrengungen, um die Qualität, Vollständigkeit und Kohärenz der Daten im TENtec-Informationssystem sicherzustellen. Sie arbeiten zusammen, um einen automatischen Datenaustausch zwischen den einzelstaatlichen Systemen und Datenquellen und TENtec zu ermöglichen.

Artikel 56

Modernisierung des Netzes

- (1) Vorbehaltlich der Billigung durch die nach Artikel 172 AEUV betroffenen Mitgliedstaaten wird der Kommission die Befugnis übertragen, nach Artikel 60 delegierte Rechtsakte zur Änderung der Anhänge I und II zu erlassen, um
- a) den Änderungen Rechnung zu tragen, die sich aus den in Artikel 20 Absatz 3 Buchstabe a, Artikel 24 Absatz 4 Buchstaben a und b und Artikel 32 Absatz 2 festgelegten quantitativen Schwellenwerten und den in Artikel 24 Absatz 4 Buchstabe ba festgelegten qualitativen Anforderungen ergeben. In dieser Hinsicht
 - i) nimmt die Kommission Binnenhäfen, Seehäfen und Flughäfen in das Gesamtnetz auf, deren Verkehrsaufkommen im Durchschnitt der vorangegangenen drei Jahre nachweislich den jeweiligen Schwellenwert übersteigt;
 - ii) schließt die Kommission Seehäfen und Flughäfen aus dem Gesamtnetz aus, wenn deren Verkehrsaufkommen im Durchschnitt der vorangegangenen sechs Jahre nachweislich 85 % des jeweiligen Schwellenwerts unterschreitet oder wenn der betreffende Mitgliedstaat es beantragt;

- b) nimmt die Kommission städtische Knoten in das Transeuropäische Verkehrsnetz auf, wenn sie nachweislich die Anforderungen gemäß Artikel 39 Absatz 2 erfüllen, oder schließt auf Antrag des betreffenden Mitgliedstaats städtische Knoten aus;
- c) nimmt die Kommission von den Mitgliedstaaten gemäß Artikel 35 Absatz 5 ermittelte Schienen-Straße-Terminals und Terminals an Binnenwasserstraßen in das Transeuropäische Verkehrsnetz auf, schließt auf Antrag des betreffenden Mitgliedstaats Schienen-Straßen-Terminals aus dem Transeuropäischen Verkehrsnetz aus oder schließt auf Antrag des betreffenden Mitgliedstaats multimodale Güterterminals gemäß Artikel 35 Absatz 1 Buchstaben a, b und ba aus dem Transeuropäischen Verkehrsnetz aus;
- d) passt die Kommission auf Grundlage der von dem betreffenden Mitgliedstaat gemäß Artikel 55 Absatz 1 übermittelten Informationen die Karten der Straßen-, Schienen- und Binnenwasserstraßeninfrastrukturen an, jedoch ausschließlich in dem Maße, wie die Fertigstellung des Netzes vorangeschritten ist. Dabei nimmt sie keine Änderungen an der Streckenführung vor, die nicht durch die jeweilige Projektgenehmigungsentscheidung abgedeckt sind.

Die Grundlage für die Anpassungen nach Unterabsatz 1 Buchstaben a und b sind die neuesten Statistiken, die von Eurostat – oder, falls diese Statistiken nicht verfügbar sind, von den nationalen statistischen Ämtern der Mitgliedstaaten – veröffentlicht wurden.

(1a) Mit dem delegierten Rechtsakt zur Aufnahme eines städtischen Knotens in Anhang II gemäß Absatz 1 Buchstabe b

- a) werden die in Artikel 40 Absatz 1 Buchstaben b und c festgelegten Fristen um drei Jahre bis zum 31. Dezember 2030 beziehungsweise bis zum 31. Dezember 2033 verlängert; für städtische Knoten, die nach Ablauf der in Artikel 40 Absatz 1 Buchstabe b oder c festgelegten Fristen in Anhang II aufgenommen werden, werden diese Fristen um drei Jahre nach Inkrafttreten dieses delegierten Rechtsakts verlängert;
- b) wird die geltende Frist für die Erfüllung der Anforderungen gemäß Artikel 40 Absatz 1 Buchstabe d um fünf Jahre bis zum 31. Dezember 2045 verlängert; für städtische Knoten, die nach Ablauf der in Artikel 40 Absatz 1 Buchstabe d festgelegten Frist in Anhang II aufgenommen werden, wird diese Frist um fünf Jahre nach Inkrafttreten dieses delegierten Rechtsakts verlängert.

- (1b) Mit dem delegierten Rechtsakt zur Aufnahme eines Schienen-Straße-Terminals in die Anhänge I und II gemäß Absatz 1 Buchstabe c
- a) werden die in Artikel 37 Absatz 1 Buchstabe c und Artikel 37 Absatz 2 festgelegten Fristen um drei Jahre bis zum 31. Dezember 2033 verlängert; für Schienen-Straße-Terminals, die nach Ablauf der in Artikel 37 Absatz 1 Buchstabe c und Artikel 37 Absatz 2 festgelegten Fristen in die Anhänge I und II aufgenommen werden, werden diese Fristen um drei Jahre nach Inkrafttreten dieses delegierten Rechtsakts verlängert;
 - b) wird die in Artikel 37 Absatz 3 festgelegte Frist um fünf Jahre bis zum 31. Dezember 2045 verlängert; für Schienen-Straße-Terminals, die nach Ablauf der in Artikel 37 Absatz 3 festgelegten Frist in die Anhänge I und II aufgenommen werden, wird diese Frist um fünf Jahre nach Inkrafttreten dieses delegierten Rechtsakts verlängert.
- (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. Grundlage dieser delegierten Rechtsakte sind Vereinbarungen auf hoher Ebene über Verkehrsinfrastrukturnetze zwischen der Union und den betreffenden Nachbarländern.

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 Pläne und Programme, die zum Ausbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes beitragen, mit der Verkehrspolitik der Union sowie den Prioritäten und Fristen in dieser Verordnung übereinstimmen. Ferner tragen sie unter anderem den Prioritäten in den Arbeitsplänen für die jeweiligen Korridore und horizontalen Prioritäten für die betreffenden Mitgliedstaaten Rechnung.
- (2) gestrichen
- (3) Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission die jeweiligen Entwürfe des nationalen Plans beziehungsweise der nationalen Pläne oder des nationalen Programms beziehungsweise der nationalen Programme, die zum Ausbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes beitragen, oder Zusammenfassungen davon sowie so bald wie möglich nach der Einleitung einer öffentlichen Konsultation zu diesem Plan oder Programm alle wesentlichen Änderungen daran. Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission ferner den endgültigen nationalen Plan oder das endgültige nationale Programm beziehungsweise die endgültigen nationalen Pläne oder Programme, sobald sie angenommen sind.

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 Absatz 3 wird die Kommission von dem nach Artikel 7 der Richtlinie 91/672/EWG des Rates⁶⁹ eingesetzten Ausschuss unterstützt.
- (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 Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 11 Absatz 3 und Artikel 56 Absätze 1 und 3 wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem ... [Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] 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.

⁶⁹ 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).

- (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.
- (3a) Vor dem Erlass eines delegierten Rechtsakts konsultiert die Kommission die von den einzelnen Mitgliedstaaten benannten Sachverständigen im Einklang mit den in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung enthaltenen Grundsätzen.
- (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.

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 Kernnetz und am Gesamtnetz beträchtlich verzögert, kann die Kommission den bzw. die betreffenden Mitgliedstaat(en) 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 im Hinblick auf die Unterstützung der Mitgliedstaaten bei der Lösung des Problems eingebunden.
- (3) Unbeschadet des Verfahrens nach Artikel 258 AEUV und des Artikels 8 Absatz 4a kann die Kommission nach Abwägung der von den beteiligten Mitgliedstaaten gemäß Absatz 1 vorgelegten Gründe, falls 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 angemessene Rechtfertigung hierfür vorliegt, dem/den betreffenden Mitgliedstaat(en) unverbindliche Empfehlungen im Hinblick auf die Beseitigung dieser Verzögerung und/oder die Vermeidung oder Verringerung weiterer Verzögerungen geben.
- (4) gestrichen

Artikel 63

Ausnahmen

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

Die Bestimmungen über die europäische Regelspurweite in Artikel 16a gelten nicht für Inseln und Gebiete in äußerster Randlage.

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 erhält folgende Fassung:

Gegenstand und Anwendungsbereich

(1) In dieser Verordnung werden Vorschriften für die Organisation, die Leitung 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) Diese Verordnung gilt für die Leitung, das Management und die Nutzung der in Güterverkehrskorridoren befindlichen Schieneninfrastruktur und lässt die Zuständigkeiten der Mitgliedstaaten für die Planung und Finanzierung von Schieneninfrastruktur unberührt.“

1a. „In Artikel 2 Nummer 1 wird die Bezugnahme auf Artikel 2 der Richtlinie 2001/14/EG durch eine Bezugnahme auf Artikel 3 der Richtlinie 2012/34/EU ersetzt.“

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-V-Verordnung]* und von Anhang III jener Verordnung, einschließlich der Eisenbahninfrastruktur und der dazugehörigen Ausrüstungen und Eisenbahndienstleistungen gemäß der Richtlinie 2012/34/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-V-Verordnung] genannten Koordinator.

* Verordnung [...]

3. Die Überschrift des Kapitels II erhält folgende Fassung:

„ORGANISATION UND LEITUNG DER GÜTERVERKEHRSKORRIDORE“

4. Artikel 3 erhält folgende Fassung:

„Artikel 3

Organisation und Leitung der Güterverkehrskorridore

- (1) gestrichen
- (2) Ab dem Datum des Inkrafttretens der Verordnung [... neue TEN-V-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 Leitung des Güterverkehrskorridors innerhalb von 18 Monaten ab dem Datum der Änderung an. In hinreichend begründeten Fällen kann diese Frist nach Zustimmung der Kommission auf 24 Monate verlängert werden. Der Exekutivrat und der Verwaltungsrat des Güterverkehrskorridors erlassen die erforderlichen Maßnahmen, um die Organisation und die Verwaltung des Korridors gemäß den Artikeln 9 bis 19 an die neue geografische Angleichung anzupassen.
- (3) Der Exekutivrat eines Güterverkehrskorridors kann beschließen, sich mit Verwaltungs-, Betriebs- und Interoperabilitätsaspekten der grenzüberschreitenden Schienenpersonenverkehrsdienste in diesem Korridor zu befassen. Die Artikel 11 und 14 gelten nicht für diese Dienstleistungen.“
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.“

ab) In Absatz 2 wird die Bezugnahme auf Artikel 14 Absatz 2 der Richtlinie 2001/14/EG durch eine Bezugnahme auf Artikel 7 Absatz 2 der Richtlinie 2012/34/EU ersetzt.

ac) Der folgende Absatz 2a wird eingefügt:

Ein Mitgliedstaat, der von Artikel 5 Absatz 4 dieser Verordnung in der ursprünglichen Fassung Gebrauch gemacht hat, kann beschließen, dass sich der/die in seinem Hoheitsgebiet für die Eisenbahninfrastruktur verantwortliche(n) Infrastrukturbetreiber während eines Zeitraums von höchstens zehn Jahren ab dem [Datum des Inkrafttretens der überarbeiteten TEN-V-Verordnung] nicht an dem gemäß Absatz 2 dieses Artikels eingerichteten Verwaltungsrat beteiligt bzw. beteiligen. Der betreffende Mitgliedstaat teilt der Kommission und den anderen an dem betreffenden Güterverkehrskorridor beteiligten Mitgliedstaaten unverzüglich seine Entscheidung mit.

Der betreffende Mitgliedstaat und der betreffende Infrastrukturbetreiber arbeiten in diesem Fall mit dem Verwaltungsrat zusammen, wenn dies dafür notwendig ist, dass der Verwaltungsrat seine Aufgaben wahrnehmen kann.

Ein Mitgliedstaat, der Unterabsatz 1 dieses Absatzes in Anspruch nimmt, kann anschließend während des genannten Zehnjahreszeitraums jederzeit beschließen, dass sich der/die Infrastrukturbetreiber, der/die in seinem Hoheitsgebiet für die Eisenbahninfrastruktur verantwortlich ist bzw. sind, an dem gemäß Absatz 2 dieses Artikels eingerichteten Verwaltungsrat beteiligt bzw. beteiligen. Der betreffende Mitgliedstaat teilt der Kommission und den anderen an dem betreffenden Güterverkehrskorridor beteiligten Mitgliedstaaten unverzüglich seine Entscheidung mit.

ad) Der folgende Absatz 2a wird eingefügt:

Irland kann beschließen, dass sich die Vertreter seiner Behörden und der/die Infrastrukturbetreiber, der/die in seinem Hoheitsgebiet für die Eisenbahninfrastruktur verantwortlich ist bzw. sind, nicht an dem gemäß Absatz 1 dieses Artikels eingerichteten Exekutivrat und/oder dem gemäß Absatz 2 dieses Artikels eingerichteten Verwaltungsrat beteiligt bzw. beteiligen. Irland teilt der Kommission und den anderen an dem betreffenden Güterverkehrskorridor beteiligten Mitgliedstaaten unverzüglich seine Entscheidung mit.

Die Behörden und der/die betreffende(n) Infrastrukturbetreiber arbeiten in diesem Fall mit dem Exekutivrat und Verwaltungsrat zusammen, wenn dies dafür notwendig ist, dass diese Gremien ihre Aufgaben wahrnehmen können.

Irland kann anschließend jederzeit beschließen, dass sich die Vertreter seiner Behörden und der/die Infrastrukturbetreiber, der/die in seinem Hoheitsgebiet für die Eisenbahninfrastruktur verantwortlich ist bzw. sind, an dem gemäß Absatz 1 dieses Artikels eingerichteten Exekutivrat und/oder dem gemäß Absatz 2 dieses Artikels eingerichteten Verwaltungsrat beteiligt bzw. beteiligen. Das Land teilt der Kommission und den anderen an dem betreffenden Güterverkehrskorridor beteiligten Mitgliedstaaten unverzüglich seine Entscheidung mit.

ae) Absatz 4 erhält folgende Fassung:

Der Exekutivrat fasst seine Beschlüsse in gegenseitigem Einvernehmen der Vertreter der Behörden der betreffenden, im Exekutivrat vertretenen Mitgliedstaaten.

af) Absatz 5 erhält folgende Fassung:

„(5) Der Verwaltungsrat fasst seine Beschlüsse, einschließlich der Beschlüsse über seine Rechtsstellung, den Aufbau seiner organisatorischen Struktur, seine Mittel und sein Personal, in gegenseitigem Einvernehmen der betreffenden, im Verwaltungsrat vertretenen Infrastrukturbetreiber. Der Verwaltungsrat kann eine eigenständige juristische Person sein. Sie kann die Form einer europäischen wirtschaftlichen Interessenvereinigung im Sinne der Verordnung (EWG) Nr. 2137/85 des Rates vom 25. Juli 1985 über die Schaffung einer europäischen wirtschaftlichen Interessenvereinigung (EWIV) haben.“

ag) In Absatz 6 wird die Bezugnahme auf Artikel 4 Absatz 2 der Richtlinie 91/440/EWG durch eine Bezugnahme auf Artikel 4 Absatz 2 der Richtlinie 2012/34/EU ersetzt.

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 wenden. Der Exekutivrat unterrichtet den betreffenden europäischen Koordinator, agiert als Vermittler und gibt zu gegebener Zeit eine Stellungnahme zu der Angelegenheit ab. Der betreffende europäische Koordinator kann zu gegebener Zeit ebenfalls eine Stellungnahme zu der Angelegenheit abgeben. 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 wenden. Der Exekutivrat unterrichtet den europäischen Koordinator und die in Artikel 55 der Richtlinie 2012/34 genannten Regulierungsstellen des betreffenden Güterverkehrskorridors. Der Exekutivrat agiert als Vermittler und gibt zu gegebener Zeit eine Stellungnahme zu der Angelegenheit ab. Der betreffende europäische Koordinator kann zu gegebener Zeit ebenfalls eine Stellungnahme zu der Angelegenheit abgeben. 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 tragen den in Artikel 12a der vorliegenden Verordnung festgelegten Anforderungen Rechnung;
- 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-V-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-V-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-V-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. Die Stellungnahmen der beratenden Gruppen zu Investitionen sind hinreichend zu begründen. 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, insbesondere für Güterzüge mit einer Länge von mindestens 740 m, 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-V-Verordnung] dargelegt;
 - c) den Bedarf an gezielten Investitionen für die Beseitigung lokaler Engpässe, Verbesserungen von Knoten und Schienenzugangsstrecken oder die technische Ausstattung zur Verbesserung der betrieblichen Leistungsfähigkeit.“

8a. Folgender Artikel 12a (neu) wird hinzugefügt:

„Artikel 12a

Betriebliche Anforderungen an die Schienengüterverkehrskorridore

1. Die Exekutivrat unternimmt in enger Zusammenarbeit mit dem Verwaltungsrat alle möglichen Anstrengungen, um bis zum 31. Dezember 2030 sicherzustellen, dass die Qualität der für die Eisenbahnunternehmen erbrachten Dienstleistungen und die technischen und betrieblichen Anforderungen an die Nutzung der Infrastruktur die betriebliche Leistungsfähigkeit der Schienengüterverkehrsdienste entlang der Güterverkehrskorridore nicht beeinträchtigen, sodass folgende Zielwerte erreicht werden:
 - a) Auf jedem grenzüberschreitenden Abschnitt zwischen zwei Mitgliedstaaten beträgt die Aufenthaltszeit aller grenzüberschreitenden Güterzüge im Durchschnitt höchstens **25 Minuten**, mit Ausnahme jener Abschnitte, auf denen diese Frist nicht eingehalten werden kann, weil eine Umspurung erfolgt oder die Grenzkontrollen bei Zügen in Anwendung von Anhang VI Nummer 1.2 der Verordnung (EU) 2016/399⁷⁰ noch nicht aufgehoben wurden. Die Aufenthaltszeit eines Zuges auf einem grenzüberschreitenden Abschnitt ist die gesamte zusätzliche Fahrzeit, die auf den Grenzübergang zurückgeführt werden kann, unabhängig von infrastrukturellen, betrieblichen, technischen und verwaltungstechnischen Verfahren oder Aspekten. Die Aufenthaltszeit schließt nicht die Zeit ein, die nicht auf den Grenzübergang 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.

⁷⁰ Verordnung (EU) 2016/399 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. März 2016 über einen Gemeinschaftskodex für das Überschreiten der Grenzen durch Personen (Schengener Grenzkodex) (ABl. L 77 vom 23.3.2016, S. 1).

- b) Mindestens 75 % der Güterzüge, die mindestens eine Grenze eines Güterverkehrskorridors überqueren, erreichen ihren Bestimmungsort oder die Außengrenze der Union – sollte ihr Bestimmungsort außerhalb der Union liegen – fahrplanmäßig oder mit einer Verspätung von höchstens 30 Minuten aus Gründen, die auf den/die Infrastrukturbetreiber der Union zurückzuführen sind. Verzögerungen, die in Drittländern aufgetreten oder auf Drittländer zurückzuführen sind, durch die Güterzüge durchfahren, werden nicht berücksichtigt.

(2) gestrichen

8b. Artikel 13 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 3 wird die Bezugnahme auf die Richtlinie 2001/14/EG durch eine Bezugnahme auf die Richtlinie 2012/34/EU ersetzt.
- b) In Absatz 4 wird
- die Bezugnahme auf Artikel 14 Absatz 2 der Richtlinie 2001/14/EG durch eine Bezugnahme auf Artikel 7 Absatz 2 der Richtlinie 2012/34/EU ersetzt;
 - die Bezugnahme auf Artikel 13 und Kapitel III „der genannten Richtlinie“ durch die Bezugnahme auf Artikel 38 und Kapitel IV Abschnitt 3 „der genannten Richtlinie“ ersetzt.

8c. Artikel 14 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 wird die Bezugnahme auf Artikel 14 Absatz 1 der Richtlinie 2001/14/EG durch eine Bezugnahme auf Artikel 39 der Richtlinie 2012/34/EU ersetzt.
- b) In Absatz 3 wird
- die Bezugnahme auf Artikel 15 der Richtlinie 2001/14/EG durch eine Bezugnahme auf Artikel 40 der Richtlinie 2012/34/EU ersetzt;
 - die Bezugnahme auf Anhang III der Richtlinie 2001/14/EG durch eine Bezugnahme auf Anhang VII der Richtlinie 2012/34/EU ersetzt;
- c) In Absatz 5 wird die Bezugnahme auf Artikel 23 der Richtlinie 2001/14/EG durch eine Bezugnahme auf Artikel 48 der Richtlinie 2012/34/EU ersetzt.

- d) In Absatz 8 wird die Bezugnahme auf Artikel 19 Absatz 1 der Richtlinie 2001/14/EWG durch eine Bezugnahme auf Artikel 44 Absatz 1 der Richtlinie 2012/34/EU ersetzt.
- e) In Absatz 10 wird die Bezugnahme auf Artikel 14 Absatz 2 der Richtlinie 2001/14/EG durch eine Bezugnahme auf Artikel 7 Absatz 2 der Richtlinie 2012/34/EU ersetzt.

8c. In Artikel 15 wird

- die Bezugnahme auf Artikel 16 Absatz 1 der Richtlinie 2001/14/EG durch eine Bezugnahme auf Artikel 41 Absatz 1 der Richtlinie 2012/34/EU ersetzt;
- die Bezugnahme auf Artikel 10 Absatz 5 der Richtlinie 91/440/EWG durch eine Bezugnahme auf Artikel 28 der Richtlinie 2012/34/EU ersetzt.

8d. In Artikel 17 Absatz 2 wird die Bezugnahme auf Artikel 3 der Richtlinie 2001/14/EG durch eine Bezugnahme auf Artikel 27 der Richtlinie 2012/34/EU ersetzt.

8e. In Artikel 18 Buchstabe a wird die Bezugnahme auf Artikel 3 der Richtlinie 2001/14/EG durch eine Bezugnahme auf Artikel 27 der Richtlinie 2012/34/EU ersetzt.

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 12a.
- (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.“

9a. Artikel 20 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1

- wird die Bezugnahme auf Artikel 30 der Richtlinie 2001/14/EG durch eine Bezugnahme auf Artikel 55 der Richtlinie 2012/34/EU ersetzt;
- erhält Satz 2 die folgende Fassung: „Sie gewährleisten insbesondere den diskriminierungsfreien Zugang zum Korridor und sind für die Beschwerden im Sinne von Artikel 56 Absatz 1 der genannten Richtlinie zuständig.“

b) In Absatz 6 wird die Bezugnahme auf Artikel 15 Absatz 1 der Richtlinie 2001/14/EG durch eine Bezugnahme auf Artikel 40 Absätze 1 und 2 der Richtlinie 2012/34/EU ersetzt.

9b. Artikel 21 wird aufgehoben.

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 62 der Richtlinie 2012/34 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*

Der Präsident / Die Präsidentin *Der Präsident / Die Präsidentin*
