

- b) Förderung der Ausdehnung des Konzepts des transeuropäischen Verkehrsnetzes auf Drittländer;
- c) Erleichterung des Luftverkehrs mit Drittländern, um wirksames und nachhaltiges Wirtschaftswachstum und die Wettbewerbsfähigkeit zu fördern, einschließlich der Ausweitung des einheitlichen europäischen Luftraums und einer verbesserten Zusammenarbeit im Flugverkehrsmanagement;
- d) Erleichterung des Seeverkehrs und Förderung von Meeresautobahnverbindungen mit Drittländern.

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

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

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

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

KAPITEL II

DAS GESAMTNETZ

Artikel 9

Allgemeine Bestimmungen

(1) Das Gesamtnetz

- a) entspricht den Karten und Listen in Anhang I und Anhang II Teil 2;
- b) wird durch die Beschreibung der Infrastrukturkomponenten konkreter festgelegt;
- c) erfüllt die in diesem Kapitel aufgeführten Anforderungen an die Verkehrsinfrastrukturen;
- d) bildet die Grundlage für die Ermittlung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse;
- e) berücksichtigt die materiellen Grenzen und die topografischen Besonderheiten der Verkehrsinfrastrukturen der Mitgliedstaaten, wie sie in den technischen Spezifikationen für Interoperabilität (TSI) ausgewiesen sind.

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

Artikel 10

Allgemeine Prioritäten

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

- a) die Gewährleistung einer besseren Erreichbarkeit und Anbindung aller Regionen der Union unter Berücksichtigung der besonderen Umstände, die im Hinblick auf Inseln, isolierte Netze sowie dünn besiedelte Gebiete, abgelegene Gebiete und Gebiete in äußerster Randlage gegeben sind;
- b) die Sicherstellung einer optimalen Integration der Verkehrsträger und der Interoperabilität innerhalb derselben;
- c) die Schließung von Verbindungslücken und die Beseitigung von Engpässen, insbesondere in grenzüberschreitenden Abschnitten;
- d) die Förderung einer wirksamen und nachhaltigen Nutzung der Infrastruktur und erforderlichenfalls eines Ausbaus der Kapazitäten;
- e) die Verbesserung oder Erhaltung der Qualität der Infrastrukturen in Bezug auf Sicherheit, Gefahrenabwehr, Effizienz, Klimaresistenz und gegebenenfalls Ausfallsicherheit bei Katastrophen, Umweltverträglichkeit, Sozialbedingungen, Zugänglichkeit für alle Benutzer einschließlich älterer Menschen, Personen mit eingeschränkter Mobilität und Fahrgästen mit Behinderungen sowie Dienstleistungsqualität und Kontinuität der Verkehrsströme;
- f) die Einführung und Verbreitung von Telematikanwendungen sowie die Förderung innovativer technologischer Entwicklungen.

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

- a) die Gewährleistung der Kraftstoffversorgungssicherheit durch verstärkte Energieeffizienz und durch die Förderung der Verwendung alternativer, insbesondere CO₂-armer oder CO₂-freier Energiequellen und Antriebssysteme;
- b) die Verringerung der Belastung städtischer Gebiete durch die negativen Auswirkungen des Schienen- und Straßen-Durchgangsverkehrs;
- c) die Beseitigung administrativer und technischer Hindernisse, insbesondere in Bezug auf die Interoperabilität des transeuropäischen Verkehrsnetzes und den Wettbewerb.

ABSCHNITT 1

Schieneverkehrsinfrastruktur

Artikel 11

Infrastrukturkomponenten

(1) Die Schieneverkehrsinfrastruktur umfasst insbesondere

- a) Hochgeschwindigkeitsbahnstrecken und konventionelle Eisenbahnstrecken einschließlich
- i) Neben- und Abstellgleisen,

Artikel 37

Zugänglichkeit für alle Benutzer

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

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

KAPITEL III

DAS KERNNETZ

Artikel 38

Bestimmung des Kernnetzes

(1) Das auf den in Anhang I enthaltenen Karten gezeigte Kernnetz besteht aus jenen Teilen des Gesamtnetzes, die für die Erreichung der Ziele, die mit der Politik für das transeuropäische Verkehrsnetz verfolgt werden, von größter strategischer Bedeutung sind, und spiegelt die sich entwickelnde Verkehrsnachfrage und den Bedarf an multimodalen Verkehrsträgern wider. Das Kernnetz trägt insbesondere dazu bei, die wachsende Mobilität zu bewältigen, einen hohen Sicherheitsstandard zu gewährleisten und ein CO₂-armes Verkehrssystem aufzubauen.

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

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

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

Artikel 39

Infrastrukturanforderungen

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

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

a) für die Schienenverkehrsinfrastruktur:

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

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

iii) durchgehende Ausrüstung mit ERTMS;

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

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

b) für die Binnenschifffahrts- und Seeverkehrsinfrastruktur:

— Verfügbarkeit von alternativen umweltfreundlichen Kraftstoffen;

c) für die Straßenverkehrsinfrastruktur:

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

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

— Verfügbarkeit von alternativen umweltfreundlichen Kraftstoffen;

d) für die Luftverkehrsinfrastruktur:

— Kapazitäten zur Bereitstellung von alternativen umweltfreundlichen Kraftstoffen.

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

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

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

- (18) Im Zuge der Überprüfung der Verwirklichung des Kernnetzes bis zum Jahr 2023 sollte die Kommission – nach Konsultation der Mitgliedstaaten – bewerten, ob andere Teile in das Netz aufgenommen werden sollen, insbesondere die in dem Beschluss Nr. 661/2010/EU genannten vorrangigen Vorhaben.
- (19) Im Hinblick auf einen koordinierten und termingerechten Aufbau des Kernnetzes, durch den es ermöglicht wird, die größtmöglichen Netzvorteile zu erzielen, sollten die beteiligten Mitgliedstaaten dafür sorgen, dass geeignete Maßnahmen ergriffen werden, um die Vorhaben von gemeinsamem Interesse bis 2030 abzuschließen. Was das Gesamtnetz betrifft, so sollten die Mitgliedstaaten alle Anstrengungen unternehmen, damit bis 2050 das Netz fertig gestellt ist und die einschlägigen Bestimmungen dieser Leitlinien eingehalten werden.
- (20) Es ist notwendig, Vorhaben von gemeinsamem Interesse festzulegen, die zur Fertigstellung des transeuropäischen Verkehrsnetzes beitragen und die zur Erreichung der in den Leitlinien vorgegebenen Zielen beitragen sowie den darin vorgegebenen Prioritäten entsprechen. Ihre Umsetzung sollte davon abhängen, wie planerisch ausgereift sie sind, ob sie die Verfahren nach Unionsrecht und nationalem Recht einhalten und inwieweit Finanzmittel verfügbar sind, ohne dass damit der finanziellen Beteiligung eines Mitgliedstaats oder der Union vorgegriffen wird.
- (21) Vorhaben von gemeinsamem Interesse sollten einen europäischen Mehrwert aufweisen. Grenzüberschreitende Vorhaben haben in der Regel einen großen europäischen Mehrwert, können aber mitunter geringere direkte wirtschaftliche Auswirkungen als rein nationale Vorhaben aufweisen. Solche Vorhaben von gemeinsamem Interesse sollten durch die Union vorrangig gefördert werden, um ihre Durchführung sicherzustellen.
- (22) Vorhaben von gemeinsamem Interesse, bei denen eine Unionsfinanzierung angestrebt wird, sollten einer auf einer anerkannten Methodik basierenden sozioökonomischen Kosten-Nutzen-Analyse unterzogen werden, die die einschlägigen sozialen, wirtschaftlichen, klimabezogenen und ökologischen Vorteile und Kosten berücksichtigt. Die Analyse der klima- und umweltbezogenen Kosten und Vorteile sollte auf die im Rahmen der Richtlinie 2011/92/EU des Europäischen Parlaments und des Rates⁽¹⁾ durchgeführte Umweltverträglichkeitsprüfung gestützt werden.
- (23) Um zu den auf das Klima bezogenen Reduzierungszielen des Verkehrsweißbuchs, nämlich eine Verringerung der Treibhausgasemissionen bis 2050 unter den Stand von 1990, beizutragen, müssen die Treibhausgasauswirkungen von Vorhaben von gemeinsamem Interesse in der Form neuer, erweiterter oder ausgebauter Verkehrsinfrastrukturen geprüft werden.
- (24) Einige Teile des Netzes werden von anderen Akteuren als den Mitgliedstaaten betrieben. Es obliegt jedoch den Mitgliedstaaten, dafür zu sorgen, dass die das Netz betreffenden Vorschriften in ihrem Hoheitsgebiet ordnungsgemäß angewendet werden. Da der Auf- und Ausbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes eine gemeinsame Durchführung dieser Verordnung erfordert, sollten alle Teile des Netzes den gleichen Rechten und Pflichten aus dieser Verordnung und dem sonstigen einschlägigen Unionsrecht und nationalen Recht unterliegen.
- (25) Die Zusammenarbeit mit Nachbarländern und Drittländern ist notwendig, um die Verbindung und Interoperabilität zwischen den jeweiligen Infrastrukturnetzen zu gewährleisten. Deshalb sollte die Union Vorhaben von gemeinsamem Interesse mit diesen Ländern fördern, wo dies zweckmäßig ist.
- (26) Eine netzweite Integration der verschiedenen Verkehrsträger setzt eine angemessene Planung des transeuropäischen Verkehrsnetzes voraus. Dazu gehört auch die netzweite Umsetzung konkreter Vorgaben in Bezug auf Infrastrukturen, Telematikanwendungen, Ausrüstungen und Dienste. Es ist daher notwendig, in ganz Europa für eine geeignete und abgestimmte Einführung solcher Vorgaben für jeden Verkehrsträger und dessen Anbindung im gesamten transeuropäischen Verkehrsnetz und darüber hinaus zu sorgen, um die Netzvorteile zu realisieren und einen effizienten transeuropäischen Fernverkehr zu ermöglichen.
- (27) Zur Festlegung der vorhandenen und geplanten Verkehrsinfrastrukturen für das Gesamtnetz und das Kernnetz sollten Karten erstellt und entsprechend der Entwicklung der Verkehrsströme fortlaufend angepasst werden. Die technische Grundlage für die Karten bildet das interaktive geografische und technische Informationssystem für das transeuropäische Verkehrsnetz (TENtec), das die Infrastruktur des transeuropäischen Verkehrsnetzes in einem höheren Detailgrad abbildet.
- (28) Die Leitlinien sollten Prioritäten für den Aufbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes innerhalb des festgelegten zeitlichen Rahmens setzen.
- (29) Telematikanwendungen sind als Grundlage für die Optimierung von Verkehrs- und Beförderungsvorgängen für die Verkehrssicherheit und für die Verbesserung der damit zusammenhängenden Dienste erforderlich. Fahrgastinformationen, auch über Fahrkarten- und Buchungssysteme, sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 454/2011⁽²⁾ bereitgestellt werden.
- (30) Die Leitlinien sollten – gemäß den Zielen der Union im Hinblick auf eine nachhaltige städtische Mobilität – den Ausbau städtischer Knotenpunkte innerhalb des Gesamtnetzes vorsehen, denn diese sind Ausgangs- und Endpunkte ("letzte Meile") für den Personen- und Güterverkehr innerhalb des transeuropäischen Verkehrsnetzes wie auch Übergangspunkte zwischen gleichen oder verschiedenen Verkehrsträgern.

(1) Richtlinie 2011/92/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Dezember 2011 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (ABl. L 26 vom 28.1.2012, S. 1).

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

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

BE BG CZ DN DE EL ES FR GR IT CY LU LI NL NO PT PL RO SI SK TR UK

