

**ÄNDERUNGSANTRÄGE 001-548**

vom Ausschuss für Verkehr und Tourismus

**Bericht****Barbara Thaler, Dominique Riquet****A9-0147/2023**

Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes

Vorschlag für eine Verordnung (COM(2021)0812 – C9-0472/2021 – 2021/0420(COD))

---

**Änderungsantrag 1****Vorschlag für eine Verordnung****Erwägung 3***Vorschlag der Kommission*

(3) In der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität<sup>15</sup> 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

*Geänderter Text*

(3) In der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität<sup>15</sup> 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 **und Emissionsarmut** bei fast allen Pkw, Lieferwagen, Bussen und neuen Lkw zu

in der EU bis 2030 CO<sup>2</sup>-Neutralität zu realisieren und bis 2030 eine Anzahl von mindestens 100 klimaneutralen Städten in Europa zu erreichen.

erzielen, beim Linienverkehr unter 500 km in der EU bis 2030 CO<sup>2</sup>-Neutralität zu realisieren und bis 2030 eine Anzahl von mindestens 100 klimaneutralen Städten in Europa zu erreichen.

---

<sup>15</sup> 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)0789.

---

<sup>15</sup> 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)0789.

## Änderungsantrag 2

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 4

#### *Vorschlag der Kommission*

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

#### *Geänderter Text*

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

## Änderungsantrag 3

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 5

### *Vorschlag der Kommission*

(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.

### **Änderungsantrag 4**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 5 a (neu)**

### *Geänderter Text*

(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 **mit der Schiene als Hauptverkehrsmittel** sorgen und als Beitrag für einen reibungslos funktionierenden Binnenmarkt die für nahtlose Personen- und Güterverkehrsströme in der gesamten Union notwendigen Verkehrsachsen schaffen **sowie nahtlose Verkehrsverbindungen mit Nachbarländern einrichten**. 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.

**(5a) Das transeuropäische Verkehrsnetz sollte auf die intermodale Integration der gesamten Logistikkette abzielen, die den Güterverkehr und insbesondere die städtischen Knoten effizient miteinander verbindet. Es sollte die Umstellung auf nachhaltige Logistikketten, auch unter der Dekarbonisierung der letzten Meile, im Einklang mit den verkehrsbezogenen Umwelt- und Klimazielen der Union erleichtern.**

## Änderungsantrag 5

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 6

(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.

(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 **Resilienz und 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.

## Änderungsantrag 6

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 7

*Vorschlag der Kommission*

(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.

*Geänderter Text*

(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 **Anforderungen in Bezug auf die Infrastruktur und deren Instandhaltung** festgelegt werden.

**Änderungsantrag 7**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Erwägung 8**

*Vorschlag der Kommission*

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

*Geänderter Text*

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

**Änderungsantrag 8**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Erwägung 10**

*Vorschlag der Kommission*

(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

*Geänderter Text*

(10) Im Hinblick auf die Schaffung hochwertiger und effizienter **sowie resilienter** 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.

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. ***Besondere Aufmerksamkeit sollte der Stärkung der Resilienz der kritischen Infrastruktur gewidmet werden, insbesondere angesichts der geopolitischen Entwicklungen, die Störungen des Verkehrs und von Lieferketten verursachen können.***

## Änderungsantrag 9

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 10 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(10a) Das transeuropäische Verkehrsnetz sollte dazu beitragen, die Zugänglichkeit des Verkehrs in der gesamten Union für alle Nutzer zu verbessern, insbesondere für Menschen mit Behinderungen und mit eingeschränkter Mobilität, und sollte auch die Mobilitätsarmut bekämpfen.***

## Änderungsantrag 10

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 10 b (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(10b) Im europäischen Verkehrssektor gibt es nach wie vor geschlechtsspezifische Probleme, wenn es um die Analyse und die Nutzung des Verkehrs und die Bedingungen für die Beschäftigten des Verkehrssektors geht. Die im Zusammenhang mit dem transeuropäischen Verkehrsnetz erhobenen Daten sollten, wo immer dies in städtischen Knoten von Belang ist, nach Geschlecht aufgeschlüsselt werden,***

*um die Genauigkeit bei der Ermittlung der Mobilitätsmuster und der unterschiedlichen Bedürfnisse aller Nutzer zu erhöhen und die politischen Entscheidungsträger bei der Planung von Infrastruktur und Dienstleistungen besser zu informieren. Besonderes Augenmerk sollte auf die Geschlechterdimension gelegt werden, um einen gleichberechtigten Zugang zu Dienstleistungen und Infrastrukturen zu gewährleisten, wie z. B. die Nutzung sicherer und gesicherter Parkplätze, und um geschlechtsspezifische Diskriminierung abzuschwächen, Hindernisse für die Beschäftigung von Frauen zu beseitigen und die Gleichstellung der Geschlechter und die Vielfalt im Verkehrssektor zu erhöhen, was auch zur Arbeitseffizienz beiträgt.*

## Änderungsantrag 11

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 11

#### *Vorschlag der Kommission*

(11) Bei der Planung, Vergabe und Durchführung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse sollten die Mitgliedstaaten und sonstigen Projektträger die Richtlinie (EU) 2021/1187 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>16</sup> gebührend berücksichtigen.

---

<sup>16</sup> Richtlinie (EU) 2021/1187 des Europäischen Parlaments und des Rates

#### *Geänderter Text*

(11) Bei der Planung, Vergabe und Durchführung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse sollten die Mitgliedstaaten und sonstigen Projektträger die Richtlinie (EU) 2021/1187 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>16</sup> **(Richtlinie über ein intelligentes TEN-V)** gebührend berücksichtigen, **um Verzögerungen bei der Durchführung von Vorhaben, insbesondere in Bezug auf grenzüberschreitende Projekte und fehlende Verbindungen, zu vermeiden und so die rechtzeitige Fertigstellung des transeuropäischen Verkehrsnetzes sicherzustellen.**

---

<sup>16</sup> Richtlinie (EU) 2021/1187 des Europäischen Parlaments und des Rates

vom 7. Juli 2021 über die Straffung von Maßnahmen zur rascheren Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) (ABl. L 258 vom 20.7.2021, S. 1).

vom 7. Juli 2021 über die Straffung von Maßnahmen zur rascheren Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) (ABl. L 258 vom 20.7.2021, S. 1).

## Änderungsantrag 12

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 12 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(12a) Bei der Infrastrukturplanung sollten die Mitgliedstaaten und andere Projektträger den Bedarf an und die Kosten für Instandhaltung während der Laufzeit des Infrastrukturvorhabens gebührend berücksichtigen. Angesichts der Bedeutung der Instandhaltung für das reibungslose Funktionieren der Verkehrsnetze sollte diese Anforderung eine Voraussetzung für die Gewährung von Finanzmitteln im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“ sein, die durch die Verordnung (EU) Nr. 2021/1153 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>1a</sup> eingerichtet wurde (Fazilität „Connecting Europe“).***

---

*<sup>1a</sup> 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).*

## Änderungsantrag 13

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 13

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(13) Angesichts der Entwicklung des

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

---

<sup>17</sup> Verordnung (EU) 2020/852 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Juni 2020 über die Einrichtung eines Rahmens zur Erleichterung

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 Sinne von Artikel 17 der Taxonomie-Verordnung<sup>17</sup> im Einklang stehen sollten, sollten Vorhaben von gemeinsamem Interesse im Hinblick darauf geprüft werden, dass die TEN-V-Politik mit den verkehrs-, umwelt- und klimapolitischen Zielen der Union übereinstimmt. Die Mitgliedstaaten und sonstigen Projektträger sollten zu Plänen und Projekten Umweltverträglichkeitsprüfungen durchführen und diese dabei – gestützt auf die neuesten verfügbaren Leitlinien und bewährten Verfahren – auch auf die „Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen“ hin überprüfen. In Fällen, in denen die Durchführung eines Vorhabens von gemeinsamem Interesse mit einer erheblichen Beeinträchtigung eines Umwelt- oder Klimaziels einhergeht, sollten – **unter besonderer Berücksichtigung alternativer Verkehrsträger und insbesondere wenn das Vorhaben dazu beiträgt, die Erreichbarkeit und Anbindung von Regionen in äußerster Randlage und anderen abgelegenen Regionen, ländlichen Regionen, Inselregionen, Randgebieten und Bergregionen sicherzustellen** – vernünftige Alternativen in Erwägung gezogen werden. **Diese Umweltverträglichkeitsprüfungen sollten unter strikter Einhaltung des in der Richtlinie über ein intelligentes TEN-V festgelegten Zeitrahmens durchgeführt werden.**

---

<sup>17</sup> 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).

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).

## Änderungsantrag 14

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 14

#### *Vorschlag der Kommission*

(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<sup>18</sup> 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.

---

<sup>18</sup> Bekanntmachung der Kommission — Technische Leitlinien für die Sicherung der Klimaverträglichkeit von Infrastrukturen im Zeitraum 2021-2027 (ABl. C 373 vom 16.9.2021, S. 1).

#### *Geänderter Text*

(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 **über die gesamte Lebensdauer, einschließlich der Auswirkungen während der Bauphase**, 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.

---

<sup>18</sup> Bekanntmachung der Kommission — Technische Leitlinien für die Sicherung der Klimaverträglichkeit von Infrastrukturen im Zeitraum 2021-2027 (ABl. C 373 vom 16.9.2021, S. 1).

## Änderungsantrag 15

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 17

#### *Vorschlag der Kommission*

(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.

#### *Geänderter Text*

(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, ***ebenso wie lokale Verkehrsträger im Zusammenhang mit den topografischen Gegebenheiten, etwa Seilbahnen oder Verkehrsmittel auf Seen***, einbeziehen.

## Änderungsantrag 16

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 18 a (neu)

#### *Vorschlag der Kommission*

#### *Geänderter Text*

***(18a) Die Verkehrsinfrastruktur funktioniert als Netz, daher kann die Nichtübereinstimmung oder Nichtbetriebsfähigkeit eines kleinen Segments die Effizienz und Wettbewerbsfähigkeit des gesamten Systems beeinträchtigen und verhindern, dass die Netzvorteile in vollem Umfang genutzt werden. Daher sollten die Mitgliedstaaten diese strategischen Segmente, insbesondere für grenzüberschreitende Vorhaben und fehlende Verbindungen, ermitteln und deren dringende Verwirklichung als höchste Priorität betrachten.***

## Änderungsantrag 17

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 21

#### *Vorschlag der Kommission*

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

#### *Geänderter Text*

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

## Änderungsantrag 18

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 24

#### *Vorschlag der Kommission*

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

#### *Geänderter Text*

(24) Das Kernnetz mit Frist bis 2030 und das erweiterte Kernnetz mit Frist bis 2040 sollten die Grundlage für das nachhaltige multimodale Verkehrsnetz bilden und entsprechend den Verkehrserfordernissen die strategisch wichtigsten Knotenpunkte und Verbindungen des transeuropäischen Verkehrsnetzes darstellen. Sie sollten den Ausbau des Gesamtnetzes insgesamt vorantreiben und die Voraussetzung dafür schaffen, dass sich die Maßnahmen der Union auf jene Komponenten des transeuropäischen Verkehrsnetzes konzentrieren können, mit denen der größte europäische Mehrwert erzielt werden kann, nämlich insbesondere auf grenzüberschreitende Abschnitte, fehlende Verbindungen, multimodale Anschlusspunkte und große Engpässe. **Der Bau neuer Bahnstrecken in grenzüberschreitenden Regionen sollte in diesem Zusammenhang sowohl für den Güter- als auch für den Personenverkehr beschleunigt werden, um den**

*Schiengüterverkehr auf Unionsebene  
exponentiell zu steigern.*

## **Änderungsantrag 19**

### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 24 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*(24a) Angesichts des derzeitigen Tempos der Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes scheint die Frist für die Fertigstellung des Kernnetzes bis 2030 gefährdet zu sein. Die Mitgliedstaaten sollten daher die Verwirklichung des Kernnetzes als höchste Priorität betrachten und sich bemühen, es vor der Fertigstellung der erweiterten und umfassenden Netze zu verwirklichen. Diese Priorität sollte sich in den Investitions- und Finanzierungsinstrumenten auf Unionsebene widerspiegeln, insbesondere in Bezug auf die Fazilität „Connecting Europe“, da ihre Mittel im Verhältnis zum Investitionsbedarf begrenzt sind.*

## **Änderungsantrag 20**

### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 25**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(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

(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. *Es ist äußerst wichtig, dass die*

kann.

***technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) klar und verlässlich geplant werden, um regulatorische Stabilität und Rechtssicherheit zu gewährleisten und Investitionen in das Europäische Eisenbahnverkehrsleitsystem (ERTMS) zu mobilisieren.***

## **Änderungsantrag 21**

### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 26**

#### *Vorschlag der Kommission*

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

#### *Geänderter Text*

(26) Ausnahmen von den für das Kernnetz, das erweiterte Kernnetz und das Gesamtnetz geltenden Infrastrukturanforderungen sollten nur in hinreichend begründeten Fällen und unter bestimmten Bedingungen möglich sein. Dazu sollten Fälle zählen, in denen sich Investitionen nicht rechtfertigen lassen oder in denen es besondere geografische oder signifikante physische Sachzwänge gibt, etwa bei Regionen in äußerster Randlage und anderen abgelegenen Regionen – Inselregionen, Randgebieten und Bergregionen – sowie bei dünn besiedelten Gebieten, oder auch Fälle von isolierten oder teilweise isolierten Netzen. ***Bei der Prüfung des Antrags auf Freistellung eines Mitgliedstaats berücksichtigt die Kommission in angemessener Weise das Funktionieren und die Kohärenz des gesamten transeuropäischen Verkehrsnetzes, insbesondere der verbundenen Abschnitte in den Nachbarländern und das Funktionieren der europäischen Verkehrskorridore. Ausnahmen sollten nur in außergewöhnlichen Umständen gewährt werden und gegebenenfalls als zeitlich begrenzt gelten.***

## **Änderungsantrag 22**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Erwägung 27**

*Vorschlag der Kommission*

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

*Geänderter Text*

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

**Änderungsantrag 23**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Erwägung 28 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(28a) Seehäfen spielen auch eine Schlüsselrolle für die Verkehrsanbindung, die Logistik, den Handel und die Kohäsion und sind gleichzeitig wichtig für Notfallversorgungsketten, die Resilienz, geopolitische Aspekte und die strategische Autonomie der Union. Für die Aufnahme in das transeuropäische Verkehrsnetz sollten daher von Fall zu Fall auch Häfen in Betracht gezogen werden, die einen hohen europäischen Mehrwert und eine geostrategische Bedeutung für den europäischen Binnenmarkt und die Verteidigung der Union haben.***

**Änderungsantrag 24**

## Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 31

### *Vorschlag der Kommission*

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

### *Geänderter Text*

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

## Änderungsantrag 25

## Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 32

### *Vorschlag der Kommission*

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

### *Geänderter Text*

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

*Unionsmitteln betrachtet werden.*

## Änderungsantrag 26

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 34

#### *Vorschlag der Kommission*

(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.

#### *Geänderter Text*

(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, **resilienten** und multimodalen europäischen Netz beitragen und die Nachhaltigkeit erhöhen, den Zusammenhalt stärken, die Effizienz steigern oder mehr Vorteile für die Nutzer bringen. ***In diesem Zusammenhang sollte ein multimodaler Konnektivitätsindex entwickelt werden, um die Zunahme der Konnektivität und Multimodalität bei Verkehrsinfrastrukturvorhaben zu messen.*** 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.

## Änderungsantrag 27

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 35

#### *Vorschlag der Kommission*

(35) Die Mitgliedstaaten und sonstige Projektträger sollten sicherstellen, dass die Prüfung der Vorhaben von gemeinsamem

#### *Geänderter Text*

(35) Die Mitgliedstaaten und sonstige Projektträger sollten sicherstellen, dass die Prüfung der Vorhaben von gemeinsamem

Interesse effizient und ohne unnötige Verzögerungen durchgeführt wird.

Interesse effizient, ohne unnötige Verzögerungen *und unter Beachtung des in der Richtlinie über ein intelligentes TEN-V festgelegten Zeitrahmens* durchgeführt wird.

## Änderungsantrag 28

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 35 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(35a) In den Rechtsrahmen vieler Mitgliedstaaten werden bestimmte Vorhabenkategorien auf der Grundlage ihrer strategischen Bedeutung vorrangig behandelt. Die vorrangige Behandlung ist gekennzeichnet durch kürzere Fristen, gleichzeitige oder vereinfachte Verfahren oder eingeschränkte Fristen für Rechtsbehelfe. Ist innerhalb eines nationalen Rechtsrahmens eine solche vorrangige Behandlung vorgesehen, so sollte sie auf Vorhaben von gemeinsamem Interesse gemäß dieser Verordnung automatisch Anwendung finden. Mitgliedstaaten, in deren nationalen Rechtsrahmen keine solche vorrangige Behandlung vorgesehen ist, sollten eine solche für Vorhaben von gemeinsamem Interesse im TEN-V festlegen.***

## Änderungsantrag 29

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 36

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(36) Vorhaben von gemeinsamem Interesse, bei denen eine Unionsfinanzierung angestrebt wird, sollten einer auf einer anerkannten Methodik beruhenden sozioökonomischen Kosten-Nutzen-Analyse unterzogen werden, die die einschlägigen sozialen,

(36) Vorhaben von gemeinsamem Interesse, bei denen eine Unionsfinanzierung angestrebt wird, sollten einer auf einer anerkannten Methodik beruhenden sozioökonomischen Kosten-Nutzen-Analyse unterzogen werden, die die einschlägigen sozialen,

wirtschaftlichen, klimabezogenen und ökologischen Vorteile und Kosten sowie das Lebenszykluskonzept berücksichtigt. Die Analyse der klima- und umweltbezogenen Kosten und Vorteile sollte auf die im Rahmen der Richtlinie 2011/92/EU des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>21</sup> durchgeführte Umweltverträglichkeitsprüfung gestützt werden.

wirtschaftlichen, klimabezogenen und ökologischen Vorteile, **das territoriale Gleichgewicht** und Kosten sowie das Lebenszykluskonzept berücksichtigt. **Die Kommission sollte eine gemeinsame Methodik für eine sozioökonomische Kosten-Nutzen-Analyse von Vorhaben einführen, die eine transparente, vergleichende Bewertung verschiedener Projektvorschläge im Rahmen von Lebenszyklusanalysen und eine Priorisierung der Vorhaben auf der Grundlage ihres europäischen Mehrwerts ermöglicht.** 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<sup>21</sup> durchgeführte Umweltverträglichkeitsprüfung gestützt werden **und dem in der Richtlinie über ein intelligentes TEN-V festgelegten Zeitrahmen entsprechen.**

---

<sup>21</sup> 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).

---

<sup>21</sup> 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).

## Änderungsantrag 30

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 37

#### *Vorschlag der Kommission*

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

#### *Geänderter Text*

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

## Änderungsantrag 31

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 38

#### *Vorschlag der Kommission*

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

#### *Geänderter Text*

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

## Änderungsantrag 32

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 38 a (neu)

#### *Vorschlag der Kommission*

#### *Geänderter Text*

**(38a) Die Widerstandsfähigkeit des transeuropäischen 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 und das Verkehrsnetz der Union bei der Gestaltung der Unionspolitik nicht isoliert**

*betrachtet werden können. Bessere Verbindungen zu den benachbarten Partnerländern der Union sind wichtiger denn je.*

*(Vgl. geänderten Vorschlag der Kommission, Nummer 1)*

### **Änderungsantrag 33**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 38 b (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*(38b) Angesichts dieses neuen geopolitischen Kontexts werden in der Mitteilung der Kommission vom 12. Mai 2022 mit dem Titel „Ein Aktionsplan für Solidaritätskorridore zwischen der EU und der Ukraine zur Erleichterung der Agrarexporte der Ukraine und ihres bilateralen Handels mit der EU“ 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.*

*(Vgl. geänderten Vorschlag der Kommission, Nummer 2)*

### **Änderungsantrag 34**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 38 c (neu)**

***(38c) 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, 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.***

*(Vgl. geänderten Vorschlag der Kommission, Nummer 3)*

## **Änderungsantrag 35**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Erwägung 38 d (neu)**

**(38d) Der neue geopolitische Kontext hat auch 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 sollten daher nur 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 Irland gelten, da sein Verkehrsnetz aufgrund seiner Insellage landseitig in keiner Weise an das Gebiet der Union angebunden ist.**

*(Vgl. geänderten Vorschlag der Kommission, Nummer 4)*

## Änderungsantrag 36

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 39

(39) Damit sich der Verkehrssektor in ein wirklich multimodales System nachhaltiger und intelligenter Mobilitätsdienste wandelt, sollte die Union ein hochwertiges Netz von Eisenbahnverkehrsdiensten aufbauen, dessen Streckengeschwindigkeit Mindestanforderungen genügt. Ein wettbewerbsfähiger Schienenpersonenverkehr hat **ein hohes Potenzial** für die Dekarbonisierung des

(39) Damit sich der Verkehrssektor in ein wirklich multimodales System nachhaltiger und intelligenter Mobilitätsdienste wandelt, sollte die Union ein hochwertiges Netz von Eisenbahnverkehrsdiensten aufbauen, dessen Streckengeschwindigkeit Mindestanforderungen genügt. Ein wettbewerbsfähiger Schienenpersonenverkehr hat **eines der höchsten Potenziale** für die

Verkehrs. Es gilt, ein kohärentes und interoperables europäisches Hochgeschwindigkeitsnetz aufzubauen, das die Hauptstädte und Großstädte miteinander verbindet. Die Ergänzung bestehender Hochgeschwindigkeitsstrecken durch Personenverkehrsstrecken mit einer Streckengeschwindigkeit von mindestens 160 km/h dürfte im Gegenzug zu Netzeffekten, einem kohärenteren Netz und einer höheren Zahl von Bahnreisenden führen. Die Fertigstellung eines Hochleistungsnetzes wird auch die Entwicklung und Einführung neuer oder anderer Modelle der Kapazitätszuweisung erleichtern, z. B. Taktfahrpläne, die durch die Initiative zur Fahrplanneugestaltung („Timetable Redesign“, TTR) ermöglicht werden.

Dekarbonisierung des Verkehrs. Es gilt, ein kohärentes und interoperables europäisches Hochgeschwindigkeitsnetz aufzubauen, das die Hauptstädte und Großstädte miteinander verbindet, **wofür ausreichende Mittel erforderlich sind**. Die Ergänzung bestehender Hochgeschwindigkeitsstrecken durch Personenverkehrsstrecken mit einer Streckengeschwindigkeit von mindestens 160 km/h dürfte im Gegenzug zu Netzeffekten, einem kohärenteren Netz und einer höheren Zahl von Bahnreisenden führen. **Zweigleisige Infrastrukturen sollten für Eisenbahninfrastrukturen, die unter Engpässen leiden, gefördert werden**. Die Fertigstellung eines Hochleistungsnetzes wird auch die Entwicklung und Einführung neuer oder anderer Modelle der Kapazitätszuweisung erleichtern, z. B. Taktfahrpläne, die durch die Initiative zur Fahrplanneugestaltung („Timetable Redesign“, TTR) ermöglicht werden.

## Änderungsantrag 37

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 40

#### *Vorschlag der Kommission*

(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.

#### *Geänderter Text*

(40) Als Beitrag zur Wettbewerbsfähigkeit des **multimodalen und** 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.

## Änderungsantrag 38

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 41

#### *Vorschlag der Kommission*

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

#### *Geänderter Text*

(41) In Anbetracht der Tatsache, dass die Einführung des europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystems (ERTMS), **sowohl mit strecken- und fahrzeugseitiger Einrichtung, in Europa an Fahrt gewinnen sollte, während zugleich anerkannt wird, dass** mehrere Mitgliedstaaten bereits Pläne für die Einführung von ERTMS in ihrem gesamten nationalen Eisenbahnnetz bis 2040 verabschiedet haben, muss diesem **bislang langsamen Fortschritt** Rechnung getragen und eine ehrgeizigere Frist für die Einführung von ERTMS im Gesamtnetz festgelegt werden.

## Änderungsantrag 39

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 42

#### *Vorschlag der Kommission*

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

#### *Geänderter Text*

(42) ERTMS sollte nicht nur im Kernnetz, im erweiterten Kernnetz und im Gesamtnetz, einschließlich der städtischen Knoten, sondern auch auf den Zugangsstrecken zu multimodalen Terminals durchgängig eingeführt **und zwischen strecken- und fahrzeugseitiger Einrichtung synchronisiert** werden. **Die Synchronisation erfordert eine zeitlich und örtlich koordinierte Vorgehensweise zwischen der Einführung der Infrastruktur und der Einführung von On-Board-Units.** Dies wird den Betrieb ausschließlich mit dem ERTMS ermöglichen und die Wirtschaftlichkeit für die Eisenbahnunternehmen erhöhen. **Unter keinen Umständen sollte es möglich sein, ein neues Eisenbahnvorhaben, bei dem keine ERTMS-Einführung geplant ist,**

*aus Unionsmitteln zu finanzieren.*

## Änderungsantrag 40

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 43

#### *Vorschlag der Kommission*

(43) Da die Einführung eines **funkgestützten** ERTMS zudem zur Abschaffung nationaler Vorschriften, die den Betrieb beeinträchtigen, beiträgt, sollten die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass ab 2025 **nur noch funkgestütztes** ERTMS eingesetzt wird, sodass das gesamte transeuropäische Verkehrsnetz bis 2050 mit **funkgestütztem** ERTMS ausgerüstet ist.

#### *Geänderter Text*

(43) Da die Einführung eines ERTMS zudem zur Abschaffung nationaler Vorschriften, die den Betrieb beeinträchtigen, beiträgt, sollten die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass ab 2025 ERTMS eingesetzt wird, sodass das gesamte transeuropäische Verkehrsnetz bis 2050 mit ERTMS ausgerüstet ist. **Da die Technologie des künftigen Bahnmobilfunksystems (Future Railway Mobile Communication System - FRMCS) in Bezug auf die Dienstqualität und die Einführungskosten vielversprechend ist, sollten Entwicklungsinitiativen durchgeführt werden, um ihre künftige Nutzung zu ermöglichen. Weltraumtechnologien könnten ferner für eine schnellere und kostengünstigere Einführung genutzt werden.**

## Änderungsantrag 41

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 44

#### *Vorschlag der Kommission*

(44) Die Einführung von ERTMS sollte mit einer gesetzlichen Frist für die Außerbetriebnahme von streckenseitigen Klasse-B-Systemen verbunden werden, damit das ERTMS als einziges Signalgebungssystem in den Mitgliedstaaten etabliert werden kann. Die Außerbetriebnahme von streckenseitigen Klasse-B-Systemen wird für die Infrastrukturbetreiber mit erheblichen

#### *Geänderter Text*

(44) Die Einführung von ERTMS sollte mit einer gesetzlichen Frist für die Außerbetriebnahme von streckenseitigen Klasse-B-Systemen verbunden werden, damit das ERTMS als einziges Signalgebungssystem in den Mitgliedstaaten etabliert werden kann. Die Außerbetriebnahme von streckenseitigen Klasse-B-Systemen wird für die Infrastrukturbetreiber mit erheblichen

Einsparungen bei der Instandhaltung einhergehen, da die Einführung von ERTMS und die Vorhaltung zusätzlicher streckenseitiger Systeme über einen längeren Zeitraum sehr kostspielig und kompliziert ist. Die Abschaffung der Klasse-B-Systeme sollte koordiniert und mit einer ausreichenden Übergangsfrist bis 2040 erfolgen, damit die Eisenbahnunternehmen die Umstellung antizipieren und die am besten geeignete Migrationsstrategie wählen können. Da es sich bei ERTMS um ein System handelt, müssen sowohl die streckenseitigen als auch die fahrzeugseitigen Einrichtungen synchronisiert werden, zumal die Vorteile des Systems nur dann voll zum Tragen kommen, wenn sowohl die Züge als auch die streckenseitigen Einrichtungen ausgerüstet sind.

Einsparungen bei der Instandhaltung einhergehen, da die Einführung von ERTMS und die Vorhaltung zusätzlicher streckenseitiger Systeme über einen längeren Zeitraum sehr kostspielig und kompliziert ist. Die Abschaffung der Klasse-B-Systeme sollte koordiniert und mit einer ausreichenden Übergangsfrist bis 2040 erfolgen, damit die Eisenbahnunternehmen die Umstellung antizipieren und die am besten geeignete Migrationsstrategie wählen können. Da es sich bei ERTMS um ein System handelt, müssen sowohl die streckenseitigen als auch die fahrzeugseitigen Einrichtungen synchronisiert werden, zumal die Vorteile des Systems, ***auch die der Sicherheitssysteme***, nur dann voll zum Tragen kommen, wenn sowohl die Züge als auch die streckenseitigen Einrichtungen ausgerüstet sind. ***Die Europäische Exekutivagentur für Klima, Infrastruktur und Umwelt ist in enger Zusammenarbeit mit dem Koordinator für die horizontale Priorität und unter Berücksichtigung der Empfehlungen der Eisenbahnagentur der Europäischen Union in der Lage, zu einer kohärenten, synchronisierten und weitverbreiteten Einführung von ERTMS beizutragen.***

## Änderungsantrag 42

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 44 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(44a) Die Nutzungsdauer von Eisenbahnausrüstungen, einschließlich ERTMS, beträgt durchschnittlich etwa dreißig Jahre, was eine lange Amortisierungsdauer für Investitionen bedeutet, die zwar ein Hindernis für die Erneuerung der Ausrüstung darstellt, aber auch ein wichtiges wirtschaftliches Kriterium für das Gleichgewicht der getätigten Transaktionen ist. Die häufige***

*Weiterentwicklung der technischen Spezifikationen für die Interoperabilität begrenzt die Lebensdauer der Ausrüstung für die Akteure des Schienenverkehrs in unvorhersehbarer Weise und kann daher von Investitionen abschrecken. Es ist daher erforderlich, auf eine Situation der normativen Stabilität hinzuarbeiten und, wenn möglich, die Rückwärtskompatibilität der verschiedenen Systemversionen zu ermöglichen.*

### **Änderungsantrag 43**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 44 b (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*(44b) Während in der Strategie für intelligente und nachhaltige Mobilität ehrgeizige Ziele in Bezug auf das Hochgeschwindigkeitsschienennetz festgelegt wurden, nämlich eine Verdoppelung des Hochgeschwindigkeitsverkehrs bis 2030 und eine Verdreifachung bis 2050, sollte diese Verordnung auch darauf abzielen, die Hochgeschwindigkeitsverbindungen zwischen den Hauptstädten und Großstädten Europas zu verbessern, insbesondere durch die Fertigstellung fehlender Hochgeschwindigkeitsverbindungen im Kernnetz und im erweiterten Kernnetz.*

### **Änderungsantrag 44**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 44 c (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*(44c) Ergänzend zu den Hochgeschwindigkeitszügen sind Nachtzüge eine nachhaltige Möglichkeit,*

*grenzüberschreitend zwischen europäischen Städten zu reisen und dabei die bestehende Bahninfrastruktur zu nutzen. Damit das Potenzial in der gesamten Union voll ausgeschöpft werden kann, muss das Kapazitätsmanagement den besonderen Bedarf an internationalen Reisezeitfenstern gebührend berücksichtigen und ein optimiertes Nebeneinander von Güterzügen und Nachtzügen gewährleisten.*

## **Änderungsantrag 45**

### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 44 d (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*(44d) Die Union hat sich mehrere Ziele für die Verlagerung von Gütern von der Straße auf die Schiene gesetzt. Mit der Fertigstellung der TEN-V-Kernnetzkorridore im Jahr 2030 wird die Union voraussichtlich endlich über eine leistungsfähige Infrastruktur verfügen, mit der sie das in der Strategie für intelligente und nachhaltige Mobilität festgelegte Ziel erreichen kann. Die Verwaltung dieser leistungsfähigen europäischen Infrastruktur im derzeitigen System von 25 nationalen Infrastrukturbetreibern ist jedoch eine Herausforderung, wenn es um den grenzüberschreitende Verkehr geht. Da bereits jetzt mehr als 50 % der Schienengütertransporte über mindestens eine nationale Grenze führen, wurde das alte Infrastrukturverwaltungssystem selbst zu einem erheblichen Kapazitätsengpass. Die Lösung dieses Problems erfordert einen europäischen Ansatz. Daher sollte die Kommission es in Erwägung ziehen, einen Vorschlag für ein europäisches System für das Eisenbahnverkehrsmanagement vorzulegen, das für den*

***grenzüberschreitenden Zugverkehr  
zuständig sein und die Befugnis haben  
sollte, einen nahtlosen  
grenzüberschreitenden Betrieb im  
transeuropäischen Verkehrsnetz zu  
gewährleisten.***

## **Änderungsantrag 46**

### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 45**

#### *Vorschlag der Kommission*

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

#### *Geänderter Text*

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

## **Änderungsantrag 47**

### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 45 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(45a) Die gute Befahrbarkeit sollte durch die natürlichen Eigenschaften der Einzugsgebiete von frei fließenden Flüssen definiert werden. Um die Schiffbarkeit zu ermöglichen, sollten keine größeren neuen Eingriffe oder Ausbaggerungsarbeiten gefördert werden, die negative Auswirkungen auf die biologische Vielfalt haben könnten.***

### **Änderungsantrag 48**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 45 b (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(45b) Die gute Befahrbarkeit sollte in enger Zusammenarbeit mit den betroffenen Mitgliedstaaten und gegebenenfalls den Flussschifffahrtskommissionen festgelegt werden.***

### **Änderungsantrag 49**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 45 c (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(45c) Eine größere Effizienz des grenzüberschreitenden gewerblichen Verkehrsbetriebs auf Binnenwasserstraßen sollte gefördert werden, einschließlich der Entwicklung eines Datenaustauschs, um Kooperationsmechanismen zwischen den Mitgliedstaaten, wie z. B. Binnenschiffverkehrsverwalter, zu ermöglichen.***

### **Änderungsantrag 50**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Erwägung 45 d(neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(45d) Beim Bau neuer Binnenschifffahrtsinfrastruktur sollte besonders darauf geachtet werden, dass mögliche Hindernisse für die Verbindung frei fließender Flüsse und ein Verlust an biologischer Vielfalt vermieden werden.**

**Änderungsantrag 51**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Erwägung 46**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

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

(46) Als Eingangs- und Ausgangspunkte für die Landinfrastruktur des transeuropäischen Verkehrsnetzes spielen die grenzüberschreitenden und multimodalen Seehäfen, die nicht nur als Verkehrsknoten, sondern auch als Tore für den Handel, als Industriecluster und **zunehmend** als Energieumschlagplatz dienen, eine wichtige Rolle beispielsweise im Hinblick auf die Errichtung von Offshore-Windkraftanlagen. **Die Synergien zwischen dem transeuropäischen Verkehrsnetz und den transeuropäischen Netzen für Energie sollten verstärkt werden. Während die Sicherstellung eines offenen und stabilen Rahmens für Investoren für die Entwicklung der europäischen Seehäfen von entscheidender Bedeutung ist, sollte den Investitionen in diese Häfen besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden, da sie für die Sicherheit und strategische Autonomie der Union eine strategische Rolle spielen.**

**Änderungsantrag 52**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Erwägung 48**

*Vorschlag der Kommission*

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

*Geänderter Text*

(48) Auf den Straßenverkehr in der Union entfallen drei Viertel des gesamten inländischen Güterverkehrs (gemessen an den geleisteten Tonnenkilometern) und rund 90 % des gesamten inländischen Personenverkehrs (gemessen an der Gesamtzahl der Personenkilometer). Angesichts der Bedeutung des Straßenverkehrs und der Verpflichtung zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit im Einklang mit dem Meilenstein der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität muss die Straßeninfrastruktur unter dem Aspekt der Sicherheit verbessert werden **und an die Standards für Nachhaltigkeit und Digitalisierung angepasst werden, um höchste Sicherheitsstandards sicherzustellen. Die Verbesserung der Betriebssicherheit während des gesamten Lebenszyklus von gefährdeten Infrastrukturen (z. B. Tunnel, Brücken) ist von größter Bedeutung, um eine hochwertige Straßeninfrastruktur im transeuropäischen Verkehrsnetz sicherzustellen.**

**Änderungsantrag 53**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Erwägung 48 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

**(48a) Um den Zugang zu angemessenen Einrichtungen für die Ruhezeiten für Berufskraftfahrer sicherzustellen, sollten die Mitgliedstaaten ihr Möglichstes tun, um entlang des gesamten transeuropäischen Verkehrsnetzes in der Union eine ausreichende Anzahl sicherer und gesicherter Parkplätze für Nutzfahrzeuge einzurichten.**

*Geänderter Text*

## **Änderungsantrag 54**

### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 48 b (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(48b) Um die Fälle extrem langer Wartezeiten an den Grenzen für den Straßengüterverkehr drastisch zu reduzieren, sollte die Kommission in Erwägung ziehen, einen Vorschlag zu unterbreiten, um die Wartezeiten an den Grenzen für den Straßengüterverkehr durch die Einführung einer unionsweit einheitlichen Höchstdauer für die Abfertigung und Kontrolle von schweren Nutzfahrzeugen an den Grenzen der Union deutlich zu verringern. Das Ziel sollte sein, einen Durchschnitt von 1 Minute für die Bearbeitung und Kontrolle von in der EU zugelassenen schweren Nutzfahrzeugen zu erreichen.***

## **Änderungsantrag 55**

### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 48 c (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(48c) Die Kommission und die zuständigen Agenturen sollten alle ihnen zur Verfügung stehenden Maßnahmen ergreifen, um den grenzüberschreitenden Betrieb für alle Verkehrsträger im transeuropäischen Verkehrsnetz ohne unangemessene Unterbrechungen aus administrativen, betrieblichen, sicherheitstechnischen, technischen oder Interoperabilitätsgründen zu ermöglichen. Darüber hinaus sollten die Mitgliedstaaten multilaterale Gespräche führen, die durch den Koordinator des jeweiligen Korridors erleichtert werden, um Streitigkeiten im Zusammenhang mit***

*dem grenzüberschreitenden Betrieb für alle Verkehrsträger im transeuropäischen Verkehrsnetz zu lösen. Der zuständige Koordinator sollte das Europäische Parlament und die betroffenen nationalen Parlamente jährlich über alle Streitigkeiten informieren.*

## **Änderungsantrag 56**

### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 48 d (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*(48d) Im Anschluss an eine netzweite Bewertung der Verkehrssicherheit sollten die Mitgliedstaaten alle Abschnitte des Straßennetzes, die unter die Richtlinie 2008/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>1a</sup> fallen, in mindestens drei Kategorien einteilen. Eine Ausnahme von den Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur sollte nur gewährt werden, wenn die Straße in die Kategorien eingestuft wurde, die ein hohes Sicherheitsniveau gewährleisten.*

---

*<sup>1a</sup> 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).*

## **Änderungsantrag 57**

### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 49**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(49) Das transeuropäische Verkehrsnetz sollte eine effiziente Multimodalität gewährleisten, damit für den Personen- und Güterverkehr bessere Wahlmöglichkeiten

(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.

zwischen nachhaltigen Verkehrsträgern geboten und große Beförderungsmengen für den Transport über große Entfernungen, ***insbesondere auf der Schiene***, zusammengefasst werden können. Multimodale Terminals sollten bei der Erreichung dieses Ziels eine Schlüsselrolle spielen. ***Die unzureichende Pünktlichkeit hat in der Vergangenheit ein großes Hindernis dargestellt, wenn es darum ging, die Multimodalität zu einer attraktiven Option für den Güter und Personenverkehr zu machen. Eine effiziente Steuerung von Verkehrsströmen sowie die Erhöhung der Infrastrukturkapazität werden es der Bahn ermöglichen, ihrer Rolle bei der Verbesserung des Funktionierens der intermodalen Transportkette gerecht zu werden.***

## Änderungsantrag 58

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 49 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(49a) Der Personenverkehr und die Zahl der Fahrgäste auf den TEN-V-Korridoren müssen zunehmen. Die Suche, die Auswahl und der Erwerb von Transportdienstleistungen durch die Nutzer sollten reibungslos funktionieren, auch über die multimodale Fahrscheinenausstellung.***

## Änderungsantrag 59

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 50

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(50) Städtische Knoten spielen im transeuropäischen Verkehrsnetz eine wichtige Rolle als Ausgangs- oder

(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.

Endpunkte („letzte Meile“) für den Personen- und Güterverkehr innerhalb des transeuropäischen Verkehrsnetzes wie auch als Übergangspunkte zwischen gleichen oder verschiedenen Verkehrsträgern **sowie zum Nah- und Regionalverkehr**. Es sollte sichergestellt werden, dass Kapazitätsengpässe und eine unzureichende Netzanbindung innerhalb der städtischen Knoten die Multimodalität im transeuropäischen Verkehrsnetz nicht länger behindern. **Städtische Knoten sollten auch die Erhöhung des Anteils nachhaltiger Verkehrsträger, wie öffentlicher Verkehrsmittel oder aktiver Verkehrsträger, fördern.**

## Änderungsantrag 60

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 51

#### *Vorschlag der Kommission*

(51) Als wirksamen einheitlichen Rahmen für die Bewältigung der Herausforderungen im Bereich der urbanen Mobilität sollten die städtischen Knoten einen Plan für nachhaltige urbane Mobilität („Sustainable Urban Mobility Plan“, SUMP)<sup>22</sup> entwickeln, der einen langfristigen, allumfassenden und integrierten Plan für die Mobilität im Güter- und Personenverkehr für das gesamte funktionale Stadtgebiet bietet. Er sollte Ziele, Vorgaben und Indikatoren, die die aktuelle und künftige Leistung des urbanen Verkehrssystems zumindest in Bezug auf Treibhausgasemissionen, Staus, Unfälle und Verletzungen, den Anteil der Verkehrsträger und **den Zugang zu** Mobilitätsdienstleistungen darstellen, sowie Daten zur Luftverschmutzung und Lärmbelastung in Städten enthalten.

#### *Geänderter Text*

(51) Als wirksamen einheitlichen Rahmen für die Bewältigung der Herausforderungen im Bereich der urbanen Mobilität sollten die städtischen Knoten einen Plan für nachhaltige urbane Mobilität („Sustainable Urban Mobility Plan“, SUMP) entwickeln, der einen langfristigen, allumfassenden und integrierten Plan für die Mobilität im Güter- und Personenverkehr für das gesamte funktionale Stadtgebiet bietet. **Die Koordinierung und Harmonisierung der Pläne für eine nachhaltige urbane Mobilität sollten gefördert werden.** Er sollte Ziele, Vorgaben und Indikatoren, die die aktuelle und künftige Leistung des urbanen Verkehrssystems zumindest in Bezug auf Treibhausgasemissionen, Staus, Unfälle und Verletzungen, den Anteil der Verkehrsträger und **die Zugänglichkeit von** Mobilitätsdienstleistungen, **auch für gefährdete Verkehrsteilnehmer und für Menschen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität**, darstellen,

sowie Daten zur Luftverschmutzung und Lärmbelastung in Städten enthalten. **Die erhobenen Daten sollten nach Alter, Geschlecht und Behinderung aufgeschlüsselt werden und, wo möglich, sicherstellen, dass die Daten für alle Nutzer sowie ihre unterschiedlichen Bedürfnisse und Mobilitätsmuster repräsentativ sind, und dass die unterschiedlichen Auswirkungen des Verkehrs und der Verkehrsinfrastruktur auf die Bevölkerung angemessen berücksichtigt werden.**

---

<sup>22</sup> **Das SUMP-Konzept wurde erstmals im EU-Paket zur Mobilität in der Stadt von 2013 vorgeschlagen (COM(2013)0913, Anhang I).**

## **Änderungsantrag 61**

### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 52**

#### *Vorschlag der Kommission*

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

#### *Geänderter Text*

(52) Die Mitgliedstaaten sollten ein nationales SUMP-Unterstützungsprogramm einrichten, um die Einführung von SUMP zu fördern und die Koordination zwischen Regionen, Städten und Gemeinden zu verbessern. Das Programm sollte Regionen und Stadtgebiete bei der Ausarbeitung hochwertiger SUMP unterstützen und die Überwachung und Bewertung der Umsetzung der SUMP durch gesetzgeberische Maßnahmen, Leitlinien, Kapazitätsaufbau, Hilfe und möglicherweise finanzielle Unterstützung stärken. **Die Kommission sollte in der Lage sein, die Liste der städtischen Knoten in Anhang II auf Antrag eines Mitgliedstaats und nach vorheriger Absprache mit den städtischen Knoten im betreffenden europäischen Verkehrskorridor zu aktualisieren, um**

*das räumliche Gleichgewicht zu verbessern und den Übergang zu einer nachhaltigeren Mobilität zu beschleunigen.*

## **Änderungsantrag 62**

### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 52 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*(52a) Jeder Mitgliedstaat sollte ein nationales Programm zur Unterstützung der Pläne für nachhaltige urbane Mobilität (SUMP) auflegen und eine nationale SUMP-Kontaktstelle benennen, um die Governance zu stärken und die Eigenverantwortung, Planung und Einführung von Strategien für nachhaltige urbane Mobilität auf nationaler Ebene sowie die Koordinierung zwischen den Regionen, Städten und Gemeinden zu verbessern. Die nationale Kontaktstelle sollte nationale Leitlinien für die städtische Mobilitätsplanung auf der Grundlage der europäischen SUMP-Leitlinien entwickeln, technische Hilfe und fachliche Unterstützung bei der Ausarbeitung und Umsetzung von Plänen für nachhaltige urbane Mobilität leisten, Fortschritte überwachen, überprüfen und beraten, um die Qualität der Pläne für nachhaltige urbane Mobilität in ihrem Mitgliedstaat zu verbessern. Sie sollte auch das nationale Netz von Städten, Regionen und Gemeinden dabei unterstützen, Peer Learning zu fördern und bewährte Verfahren zu verbreiten, Schulungsprogramme durchzuführen und Kommunikationskampagnen im Zusammenhang mit SUMP zu organisieren und zu koordinieren.*

## **Änderungsantrag 63**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Erwägung 52 b (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(52b) Die Förderung aktiver Verkehrsträger in städtischen Knoten trägt zu den Klimazielen der Union bei, verbessert die öffentliche Gesundheit, verringert die Verkehrsüberlastung, bietet eine Lösung für die „letzte Meile“ für den Personenverkehr und bringt wirtschaftliche Vorteile. Deshalb sollten bei der Planung neuer Verkehrsinfrastruktur sowie bei Instandhaltungs- und Ausbauarbeiten an der bestehenden Infrastruktur in städtischen Knotenpunkten Infrastrukturen für aktive Verkehrsträger, einschließlich Infrastrukturen für Fußgänger und für Radfahrer, berücksichtigt werden.***

**Änderungsantrag 64**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Erwägung 54**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(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.

(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 ***und den Nutzen von Lösungen für „Mobilität als Dienstleistung“ voll auszuschöpfen. Außerdem sollte die Planung der städtischen Infrastruktur im Einklang mit den EU-Normen für die Straßenverkehrssicherheit entwickelt werden. Es sollten Sicherheitsnormen im***

***Bereich der Infrastruktur für den Rad- und Fußgängerverkehr entwickelt werden, um den Wechsel zu nachhaltigeren Verkehrsmitteln zu forcieren.***

## **Änderungsantrag 65**

### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 55 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(55a) Da diese Verordnung auf die Schaffung modernster Infrastrukturen abzielt, sollte das transeuropäische Verkehrsnetz mit den erforderlichen IKT-Systemen ausgestattet werden, die die Einführung gezielter risikobasierter Kontrollen sowie kontaktlose und papierlose, nichtdiskriminierende Inspektionen auf der Grundlage des Zugangs zu digitalen Echtzeitdaten über Fahrer, Betreiber, Nutzfahrzeuge und Fracht ermöglichen würden. All diese Kontrollen und Inspektionen sollten insbesondere auf eine uneingeschränkt nichtdiskriminierende Weise durchgeführt werden.***

## **Änderungsantrag 66**

### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 57**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(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

(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]<sup>23</sup>. Es ist daher notwendig, in ganz Europa für eine geeignete und abgestimmte Einführung solcher Vorgaben für jeden Verkehrsträger und dessen Anbindung im gesamten transeuropäischen Verkehrsnetz und darüber hinaus zu sorgen, damit die Netzvorteile realisiert werden können und ein effizienter transeuropäischer Fernverkehr möglich wird. Um den Einsatz alternativer Kraftstoffe im gesamten Straßennetz des transeuropäischen Verkehrsnetzes im Einklang mit den in der Verordnung (EU) [...] [über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe] festgelegten Zielen zu gewährleisten, sollten Bezugnahmen auf das „Kernnetz“ in der Verordnung (EU) [...] [über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe] als Bezugnahmen auf das „Kernnetz“ im Sinne der vorliegenden Verordnung verstanden werden. Bezugnahmen auf das „Gesamtnetz“ in der Verordnung (EU) [...] [über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe] sollten als Bezugnahmen auf das „erweiterte Kernnetz“ und das „Gesamtnetz“ im Sinne der vorliegenden Verordnung verstanden werden.

---

<sup>23</sup> 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 [...]).

## Änderungsantrag 67

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 58

*Vorschlag der Kommission*

(58) Das transeuropäische Verkehrsnetz

Rates [über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe]<sup>23</sup>. 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, **nachhaltiger** transeuropäischer Fernverkehr möglich wird. Um den Einsatz alternativer Kraftstoffe im gesamten Straßennetz des transeuropäischen Verkehrsnetzes im Einklang mit den in der Verordnung (EU) [...] [über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe] festgelegten Zielen zu gewährleisten, sollten Bezugnahmen auf das „Kernnetz“ in der Verordnung (EU) [...] [über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe] als Bezugnahmen auf das „Kernnetz“ im Sinne der vorliegenden Verordnung verstanden werden. Bezugnahmen auf das „Gesamtnetz“ in der Verordnung (EU) [...] [über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe] sollten als Bezugnahmen auf das „erweiterte Kernnetz“ und das „Gesamtnetz“ im Sinne der vorliegenden Verordnung verstanden werden.

---

<sup>23</sup> 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 [...]).

*Geänderter Text*

(58) Das transeuropäische Verkehrsnetz

sollte die Grundlage für die groß angelegte Einführung neuer Technologien und Innovationen wie der 5G-Infrastruktur bilden, die dazu beitragen können, die Gesamteffizienz des europäischen Verkehrssektors zu erhöhen, und die Kapazität bieten, die notwendig ist, um sichere Personenverkehrsflüsse mit effizienten Mitteln zu ermöglichen, öffentliche oder umweltfreundlichere Verkehrsmittel für Fahrgäste attraktiver zu machen und den CO<sub>2</sub>-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.

sollte die Grundlage für die groß angelegte Einführung neuer Technologien und Innovationen wie der 5G-Infrastruktur bilden, **die einen Daten- und Informationsaustausch in Echtzeit ermöglichen, und** die dazu beitragen können, die Gesamteffizienz des europäischen Verkehrssektors zu erhöhen, und die Kapazität bieten, die notwendig ist, um sichere Personenverkehrsflüsse mit effizienten Mitteln zu ermöglichen, öffentliche oder umweltfreundlichere Verkehrsmittel für Fahrgäste attraktiver zu machen und den CO<sub>2</sub>-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.

## Änderungsantrag 68

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 59

#### *Vorschlag der Kommission*

(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

#### *Geänderter Text*

(59) Im gesamten transeuropäischen Verkehrsnetz sollte eine ausreichende Zahl öffentlich zugänglicher Schnellladestationen **und Wasserstofftankstellen** für leichte und schwere Nutzfahrzeuge eingerichtet werden. Dieses Ziel sollte eine vollständige grenzüberschreitende Anbindung gewährleisten. 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

entlang der Hauptstraßennetze der Union eine als ausreichend anzusehende Mindestanzahl von **Ladepunkten** eingerichtet wird.

eine als ausreichend anzusehende Mindestanzahl von **Wasserstofftankstellen** eingerichtet wird.

## Änderungsantrag 69

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 60

#### *Vorschlag der Kommission*

(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 Marktabschottung zugunsten bestimmter Unternehmen oder mögliche Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden. Die Preisgestaltung sollte für alle zugelassenen Unternehmen oder Personen auf transparente und diskriminierungsfreie Weise erfolgen, wenn die **Ladeinfrastruktur** mit Mitteln der Union oder der öffentlichen Hand errichtet wird.

#### *Geänderter Text*

(60) Die öffentlich zugängliche **Lade- und Wasserstofftankstelleninfrastruktur** im transeuropäischen Verkehrsnetz gemäß der Verordnung (EU) [...] [über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe] sollte durch Vorgaben für den Aufbau einer **entsprechenden** 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 **Lade- und Wasserstofftankmöglichkeiten** 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 **Lade- und Wasserstoffbetankungszwecken** in einer fairen, **erschwinglichen**, transparenten und diskriminierungsfreien Weise geschehen, um eine Marktabschottung zugunsten bestimmter Unternehmen oder mögliche Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden. Die Preisgestaltung sollte für alle zugelassenen Unternehmen oder Personen auf transparente und diskriminierungsfreie Weise erfolgen, wenn die **Infrastruktur** mit Mitteln der Union oder der öffentlichen Hand errichtet wird.

## Änderungsantrag 70

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 61 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(61a) Die Mitgliedstaaten sollten eine Klima- und Umweltauglichkeitsprüfung und eine Risikobewertung ihrer bestehenden kritischen Verkehrsinfrastruktur durchführen und alle erforderlichen Maßnahmen ergreifen, um das langfristige Funktionieren der transeuropäischen Verkehrsnetze zu gewährleisten und deren Widerstandsfähigkeit zu erhöhen.***

## Änderungsantrag 71

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 62

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(62) In Anbetracht der Erfahrungen mit dem Krisenmanagement während der Covid-19-Pandemie<sup>25</sup> 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.

(62) In Anbetracht der Erfahrungen mit dem Krisenmanagement während der Covid-19-Pandemie<sup>25</sup> 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, ***geopolitischer Veränderungen*** und sonstigen Störungen, die das Funktionieren des Verkehrssystems der Union beeinträchtigen, berücksichtigen. Zu diesem Zweck sollten ***bestehende Engpässe beseitigt werden*** und 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.

---

<sup>25</sup> 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 (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)0685.

---

<sup>25</sup> 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 (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)0685.

## Änderungsantrag 72

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 62 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(62a) Die Mitgliedstaaten sollten in Zusammenarbeit mit der Kommission und den Europäischen Koordinatoren „Green Lanes“ einrichten, um die Effizienz und das Funktionieren der Verkehrsinfrastrukturen für den Verkehrsfluss wesentlicher Güter und Personen im Notfall sicherzustellen.***

## Änderungsantrag 73

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 63

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(63) ***Die*** Beteiligung von Unternehmen, einschließlich solcher, die im Eigentum oder unter der Kontrolle einer natürlichen

(63) ***Die Verkehrsinfrastruktur ist das Rückgrat der Wirtschaft und der Gesellschaft insgesamt. Einige Teile sind***

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 aus einem Drittland oder eines Unternehmens aus einem Drittland stehen, an Vorhaben von gemeinsamem Interesse oder deren Beitrag zu diesen Vorhaben die Sicherheit **und** die öffentliche Ordnung in der EU gefährden. Unbeschadet des Kooperationsmechanismus gemäß der Verordnung (EU) 2019/452<sup>26</sup> und über diesen hinausgehend ist eine stärkere Sensibilisierung für eine solche Beteiligung oder einen solchen Beitrag erforderlich, damit Behörden eingreifen können, sollte davon ausgegangen werden müssen, dass dadurch die Sicherheit oder die öffentliche Ordnung in der Union gefährdet wird und die Beteiligung oder der Beitrag nicht in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) 2019/452 fällt.

***von entscheidender Bedeutung, um das reibungslose Funktionieren lebenswichtiger gesellschaftlicher Funktionen zu gewährleisten, und sind daher ein Grundpfeiler der strategischen Autonomie in der Union. In diesem Zusammenhang kann 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, 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 aus einem Drittland oder eines Unternehmens aus einem Drittland stehen, an Vorhaben von gemeinsamem Interesse oder deren Beitrag zu diesen Vorhaben die Sicherheit, die öffentliche Ordnung oder die strategische Autonomie in der EU gefährden. Investitionen, Beteiligungen und die Präsenz von Unternehmen aus Drittländern in europäischen strategischen – und teils sogar militärischen – Infrastrukturen wie Häfen, Flughäfen und Containerterminals nehmen zu. Eine solche zunehmende Präsenz von Drittländern in der strategischen Infrastruktur Europas birgt die Gefahr, die Widerstandsfähigkeit der Union zu untergraben. Daher ist es insbesondere angesichts der neuen Sicherheitslage auf dem europäischen Kontinent von zentraler Bedeutung, dass die Union vorrangig einen strikt strategischen Ansatz für die Entwicklung und Überarbeitung des transeuropäischen Verkehrsnetzes verfolgt und jegliche Präsenz von Drittländern, die die Sicherheit oder die öffentliche Ordnung in der Union beeinträchtigen könnte, verhindert.*** Unbeschadet des Kooperationsmechanismus gemäß der Verordnung (EU) 2019/452<sup>26</sup> und über

diesen hinausgehend ist eine stärkere Sensibilisierung für eine solche Beteiligung oder einen solchen Beitrag erforderlich, damit Behörden eingreifen können, sollte davon ausgegangen werden müssen, dass dadurch die Sicherheit oder die öffentliche Ordnung in der Union gefährdet wird und die Beteiligung oder der Beitrag nicht in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) 2019/452 fällt.

---

<sup>26</sup> 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).

---

<sup>26</sup> 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).

## Änderungsantrag 74

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 64

#### *Vorschlag der Kommission*

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

#### *Geänderter Text*

(64) Für die Instandhaltung sind zwar in erster Linie nach wie vor die Mitgliedstaaten zuständig, doch ist es wichtig, dass das transeuropäische Verkehrsnetz nach seiner Fertigstellung ordnungsgemäß instandgehalten wird, um eine hohe Dienstqualität zu gewährleisten. Bei der Planung und Beauftragung von Infrastrukturprojekten sollte ein Lebenszykluskonzept verfolgt werden, **um Mittel aus der Fazilität „Connecting Europe“ erhalten zu können. Instandhaltungsarbeiten sollten in Übereinstimmung mit dem Delegierten Beschluss der Kommission (EU) 2017/2075 durchgeführt werden.**

## Änderungsantrag 75

## Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 66

### *Vorschlag der Kommission*

(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.

### *Geänderter Text*

(66) Die europäischen Verkehrskorridore sollten zum Aufbau der Infrastruktur des transeuropäischen Verkehrsnetzes in der Weise beitragen, dass Engpässe **und der Verwaltungsaufwand** beseitigt, grenzüberschreitende Verbindungen, **insbesondere im Schienenverkehr**, ausgebaut sowie Effizienz und Nachhaltigkeit verbessert werden. Sie sollten durch verbesserte territoriale Zusammenarbeit, **auch mit Nachbarländern**, 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. **Die Europäischen Koordinatoren für die transeuropäischen Verkehrsnetze sollten auch die Schaffung integrierter Verwaltungsstrukturen, einschließlich Joint Ventures, fördern, um die Umsetzung grenzüberschreitender Infrastrukturprojekte zu beschleunigen.**

## Änderungsantrag 76

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 67

#### *Vorschlag der Kommission*

(67) Im Einvernehmen mit dem betreffenden Mitgliedstaat sollten die Europäischen Koordinatoren die koordinierte Umsetzung der europäischen Verkehrskorridore und der beiden horizontalen Prioritäten, ERTMS und Europäischer Seeverkehrsraum,

#### *Geänderter Text*

(67) Im Einvernehmen mit dem betreffenden Mitgliedstaat **und nach Konsultation der betreffenden Nachbarländer** sollten die Europäischen Koordinatoren die koordinierte Umsetzung der europäischen Verkehrskorridore und der beiden horizontalen Prioritäten,

unterstützen. Sie sollten Maßnahmen zur Gestaltung der passenden Governance-Struktur und zur Ermittlung der vorrangigen Investitionen für die europäischen Verkehrskorridore und die beiden horizontalen Prioritäten fördern.

ERTMS und Europäischer Seeverkehrsraum, unterstützen. Sie sollten Maßnahmen zur Gestaltung der passenden Governance-Struktur und zur Ermittlung der vorrangigen Investitionen für die europäischen Verkehrskorridore und die beiden horizontalen Prioritäten fördern.

## Änderungsantrag 77

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 69

#### *Vorschlag der Kommission*

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

#### *Geänderter Text*

(69) Die Arbeitspläne der Europäischen Koordinatoren sollten dazu dienen, die Zusammenarbeit zwischen allen Beteiligten zu fördern, **auch gegebenenfalls mit einschlägigen Interessenträgern aus Nachbarländern**. **Sie sollten die** Komplementarität mit den Maßnahmen der **öffentlichen Behörden** und der Infrastrukturbetreiber stärken und insbesondere die Etappenziele und Prioritäten für Investitionen **festlegen**. Auf der Grundlage der Arbeitspläne sollte die Kommission Durchführungsrechtsakte erlassen, in denen die Prioritäten für die Infrastrukturplanung und für die Finanzierung **in den Mitgliedstaaten** festgelegt werden. **Eine Finanzierung durch die Union kann nicht gewährt werden, wenn die auf europäischer Ebene festgelegten Prioritäten nicht beachtet werden.**

## Änderungsantrag 78

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 69 a (neu)

#### *Vorschlag der Kommission*

#### *Geänderter Text*

**(69a) Um zu verhindern, dass Vermögenswerte in den Mitgliedstaaten aufgrund erheblicher Verzögerungen bei**

**TEN-V-Projekten in Nachbarländern zu verlorenen Vermögenswerten werden, sollte die Kommission die Planung, den Beginn und den Abschluss der Arbeiten der Projekte in den Netzen gemäß den Durchführungsrechtsakten genau überwachen. Die Kommission sollte dem Europäischen Parlament und den nationalen Parlamenten Jahresberichte vorlegen. Bei erheblichen Verzögerungen, d. h. Verzögerungen von mehr als zwei Jahren, sollte die Kommission unverzüglich Vertragsverletzungsverfahren einleiten.**

## **Änderungsantrag 79**

### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 69 b (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(69b) Der Europäische Koordinator kann mit einschlägigen internationalen Organisationen wie der durch den Vertrag zur Gründung der Verkehrsgemeinschaft<sup>1a</sup> eingerichteten Verkehrsgemeinschaft im Bereich des Straßen-, Schienen-, Binnenschiffs- und Seeverkehrs sowie beim Ausbau des Verkehrsnetzes zwischen der Europäischen Union und den südosteuropäischen Parteien zusammenarbeiten.**

---

<sup>1a</sup> ABl. L 278 vom 27.10.2017, S. 3.

## **Änderungsantrag 80**

### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 69 c (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(69c) Auf der Grundlage der Arbeitspläne sollte die Union auch in der Lage sein,**

*hochrangige Vereinbarungen mit den betroffenen Nachbarländern zu schließen, in denen die Prioritäten für die Infrastrukturplanung und die Finanzierung auf deren Gebiet festgelegt werden.*

## Änderungsantrag 81

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 70

*Vorschlag der Kommission*

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

*Geänderter Text*

(70) Die technische Grundlage der Karten für das Transeuropäische Verkehrsnetz bildet das interaktive geografische und technische Informationssystem für das Transeuropäische Verkehrsnetz (TENtec), ***das die technische Grundlage bildet für die Karten, die die Entwicklung des europäischen Verkehrsnetzes widerspiegeln, um die entsprechenden Endziele zu erreichen, die aus Anhang I und aus den Listen von Anhang II dieser Verordnung hervorgehen.***

## Änderungsantrag 82

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 70 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

***(70a) Mit der militärischen Mobilität wird darauf abgezielt, die Vorschriften in den Mitgliedstaaten zu harmonisieren und das Potenzial eines zivil-militärischen Ansatzes („doppelter Verwendungszweck“) für die Infrastrukturentwicklung zu sondieren, um die Verteidigung und Widerstandsfähigkeit der Union zu stärken.***

*Geänderter Text*

## Änderungsantrag 83

Vorschlag für eine Verordnung  
Erwägung 71 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(71a) Mit Russlands Angriffskrieg gegen die Ukraine hat sich bestätigt, dass es dringend notwendig ist, die Fähigkeit der Union zu stärken, Streitkräfte in dem erforderlichen Umfang und Tempo zu bewegen und die Bemühungen um eine wesentliche Verbesserung der militärischen Mobilität zu verstärken. Wie im „Strategischen Kompass für Sicherheit und Verteidigung – Für eine Europäische Union, die ihre Bürgerinnen und Bürger, Werte und Interessen schützt und zu Weltfrieden und internationaler Sicherheit beiträgt“ hervorgehoben, der am 21. März 2022 vom Rat angenommen wurde, muss die Union die Verkehrsinfrastruktur mit doppeltem Verwendungszweck im gesamten transeuropäischen Verkehrsnetz stärken, um einen raschen und nahtlosen Transport von militärischem Personal, militärischem Material und militärischer Ausrüstung für operative Einsätze und Übungen, auch für den Transport zu humanitären Zwecken, zu fördern und um den Verwaltungsaufwand durch vereinfachte und einheitliche Verwaltungsverfahren, insbesondere im Zusammenhang mit zollrechtlichen Anforderungen, erheblich zu verringern. Für Verkehrsinfrastrukturprojekte mit doppeltem Verwendungszweck im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“ ist für den Zeitraum 2021- 2027 ein eigenes Budget vorgesehen (CEF II). Die im Jahr 2020 angenommene begrenzte Mittelzuweisung für die militärische Mobilität, die einem Budget von 1,69 Mrd. EUR entspricht, sollte jedoch erheblich und rasch aufgestockt werden, um das transeuropäische Verkehrsnetz an die neue geopolitische Landschaft anzupassen und die doppelte***

## **Änderungsantrag 84**

### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 72**

#### *Vorschlag der Kommission*

(72) Um eine größtmögliche Kohärenz zwischen den Leitlinien und der Planung der auf Unionsebene vorhandenen Finanzierungsinstrumente zu erreichen, sollte die Finanzierung des transeuropäischen Verkehrsnetzes mit der vorliegenden Verordnung im Einklang stehen und insbesondere auf der Verordnung (EU) Nr. 2021/1153 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>29</sup> 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 Resilienzfähigkeit, 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.

#### *Geänderter Text*

(72) Um eine größtmögliche Kohärenz zwischen den Leitlinien und der Planung der auf Unionsebene vorhandenen Finanzierungsinstrumente zu erreichen, sollte die Finanzierung des Transeuropäischen Verkehrsnetzes mit der vorliegenden Verordnung im Einklang stehen und insbesondere auf der Verordnung (EU) Nr. 2021/1153 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>29</sup> 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 Resilienzfähigkeit, die Kohäsionspolitik, Horizont Europa, **der Innovationsfonds** 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 „**Gesamtnetz**“ in der Verordnung (EU) 2021/1153 auch als Bezugnahme auf das „erweiterte Kernnetz“ im Sinne der vorliegenden Verordnung verstanden werden.

werden, *es sei denn ein Mitgliedstaat hat sein Kernnetz bereits vollendet.*

---

<sup>29</sup> 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).

---

<sup>29</sup> 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).

## Änderungsantrag 85

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 73 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(73a) Der derzeitige Haushalt der Fazilität „Connecting Europe“ für den Zeitraum 2021–2027 (CEF II) hat sich angesichts des steigenden Bedarfs des Verkehrssektors und des neuen geopolitischen Kontexts sowie der verstärkten Anforderungen an die TEN-V-Infrastruktur als unzureichend erwiesen. Die Kommission und die Mitgliedstaaten sollten neue Finanzierungsmöglichkeiten prüfen und ein ehrgeiziges Nachfolgeprogramm für die CEF II für den MFR nach 2027 mit einer Aufstockung der Mittel planen. Diese CEF III sollte mit angemessenen Mitteln ausgestattet und deutlich aufgestockt werden und einen eigenen Finanzrahmen für den „externen Verkehr“ vorsehen, um die Zusammenarbeit mit Drittländern bei grenzüberschreitenden Projekten und der Bereitstellung von Infrastruktur zu verstärken.***

## Änderungsantrag 86

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 73 b (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(73b) Eine Aufstockung der Mittel und der Ressourcen sollte sich auch bei Ausweitung der Kompetenzen und Rollen der relevanten europäischen Agenturen, einschließlich der Europäischen Eisenbahnagentur, widerspiegeln und die Aufstockung sollte verhältnismäßig dazu sein.***

## **Änderungsantrag 87**

### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 73 c (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(73c) Die Kommission sollte sicherstellen, dass die Europäischen Koordinatoren über ausreichende Ressourcen und Unterstützung verfügen, um die ihnen in dieser Rechtsvorschrift übertragenen Aufgaben zu erfüllen: Insbesondere im Hinblick auf den erweiterten Aufgabenbereich der Koordinatoren und ihre grenzüberschreitenden Zuständigkeiten sollte die Kommission den Europäischen Koordinatoren ausreichend Haushaltsmittel und Personal zuweisen.***

## **Änderungsantrag 88**

### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 74 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(74a) Die Aufnahme von Verkehrsknoten (Häfen, Flughäfen und städtischen Knoten) in die Anhänge I und II hat zur Folge, dass andere EU-Rechtsakte angewandt werden. Um für Rechtssicherheit zu sorgen und eine langfristige strategische Planung zu***

*ermöglichen, ist es von wesentlicher Bedeutung, das Netz so stabil wie möglich zu halten und Ausschlüsse zu vermeiden, in dem der hohe europäische Mehrwert für den Binnenmarkt und die geostrategische Bedeutung für die Verteidigung der Union berücksichtigt werden.*

## Änderungsantrag 89

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 77

#### *Vorschlag der Kommission*

(77) Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung dieser Verordnung sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden und zwar im Hinblick auf die Durchführungsrechtsakte, in denen Referenzwasserstände und Mindestanforderungen je Flusseinzugsgebiet (gute Befahrbarkeit) festgelegt werden, eine zentrale Stelle für den Bau und die Verwaltung grenzüberschreitender Infrastrukturvorhaben von gemeinsamem Interesse definiert und eine Methodik für die von den Mitgliedstaaten zu erhebenden Daten über die urbane Mobilität festgelegt wird, und im Hinblick auf die Durchführungsrechtsakte über jeden Arbeitsplan für die europäischen Verkehrskorridore und die beiden horizontalen Prioritäten sowie über die Verwirklichung bestimmter Abschnitte des europäischen Verkehrskorridors oder die Umsetzung bestimmter Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur des europäischen Verkehrskorridors oder der horizontalen Prioritäten. Diese Befugnisse sollten gemäß der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>32</sup> ausgeübt werden.

#### *Geänderter Text*

(77) Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung dieser Verordnung sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden und zwar im Hinblick auf die Durchführungsrechtsakte, in denen Referenzwasserstände und Mindestanforderungen je **Korridor**, Flusseinzugsgebiet **oder Wasserstraßenabschnitt** (gute Befahrbarkeit) festgelegt werden, eine zentrale Stelle für den Bau und die Verwaltung grenzüberschreitender Infrastrukturvorhaben von gemeinsamem Interesse definiert und eine Methodik für die von den Mitgliedstaaten zu erhebenden Daten über die urbane Mobilität festgelegt wird, und im Hinblick auf die Durchführungsrechtsakte über jeden Arbeitsplan für die europäischen Verkehrskorridore und die beiden horizontalen Prioritäten sowie über die Verwirklichung bestimmter Abschnitte des europäischen Verkehrskorridors oder die Umsetzung bestimmter Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur des europäischen Verkehrskorridors oder der horizontalen Prioritäten. Diese Befugnisse sollten gemäß der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>32</sup> ausgeübt werden.

---

<sup>32</sup> 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).

---

<sup>32</sup> 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).

## Änderungsantrag 90

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 2 – Absatz 1

#### *Vorschlag der Kommission*

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

#### *Geänderter Text*

(1) Diese Verordnung gilt für das transeuropäische Verkehrsnetz, wie es in den Karten in Anhang I dargestellt ist. Das transeuropäische Verkehrsnetz umfasst die Verkehrsinfrastruktur, einschließlich der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe **und IKT-Systeme für den Verkehr gemäß der Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates bzw. der Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates.**

## Änderungsantrag 91

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Absatz 1 – Buchstabe e

#### *Vorschlag der Kommission*

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**;

#### *Geänderter Text*

e) „Engpass“ ein physisches, technisches, funktionelles, betriebliches oder administratives Hindernis, das zu einem Systembruch, **Überlastungen oder Stillständen in einer Verkehrsrichtung oder wiederkehrenden Unterbrechungen** von Fernverkehrsströmen oder von

grenzüberschreitenden Verkehrsströmen führt;

## Änderungsantrag 92

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Absatz 1 – Buchstabe f

#### *Vorschlag der Kommission*

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;

#### *Geänderter Text*

f) „städtischer Knoten“ ein **funktionelles** städtisches Gebiet, in dem Elemente der Verkehrsinfrastruktur des transeuropäischen Netzes, wie beispielsweise Häfen, Passagierterminals, Flughäfen, Bahnhöfe, Busterminals, **Infrastruktur für aktive Verkehrsträger, multimodale Güterdrehkreuze** und -einrichtungen, **Wendeanlagen für Züge** sowie Güterterminals, die innerhalb oder in der Nähe von Stadtgebieten liegen, mit anderen Elementen dieser Infrastruktur und mit der Infrastruktur für den Nah-, **städtischen** und Regionalverkehr **für Personen und Güter** verbunden sind;

## Änderungsantrag 93

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Absatz 1 – Buchstabe k

#### *Vorschlag der Kommission*

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

#### *Geänderter Text*

k) „Interoperabilität“ die Fähigkeit – einschließlich der gesamten regulatorischen, technischen, **administrativen** und betrieblichen Voraussetzungen – der Infrastruktur, einschließlich der digitalen Infrastruktur, bei einem Verkehrsträger oder -segment **sowie zwischen verschiedenen Verkehrsträgern**, den sicheren und durchgehenden Verkehrs- und Informationsfluss zu gewährleisten, wodurch die für die betreffende Infrastruktur, den betreffenden Verkehrsträger oder das betreffende

Leistungskennwerte erreicht werden;

Segment vorgeschriebenen  
Leistungskennwerte erreicht werden;

## Änderungsantrag 94

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Absatz 1 – Buchstabe l

#### *Vorschlag der Kommission*

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

#### *Geänderter Text*

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

## Änderungsantrag 95

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Absatz 1 – Buchstabe m

#### *Vorschlag der Kommission*

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

#### *Geänderter Text*

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

## Änderungsantrag 96

**Vorschlag für eine Verordnung  
Artikel 3 – Absatz 1 – Buchstabe n**

*Vorschlag der Kommission*

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

*Geänderter Text*

**entfällt**

**Änderungsantrag 97**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Artikel 3 – Absatz 1 – Buchstabe p**

*Vorschlag der Kommission*

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

*Geänderter Text*

p) „aktive Verkehrsträger“ die Beförderung von Personen oder Gütern mit nicht motorisierten Verkehrsmitteln auf der Grundlage menschlicher körperlicher Aktivität **oder durch eine Kombination aus Elektromotor und menschlicher Kraft**;

**Änderungsantrag 98**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Artikel 3 – Absatz 1 – Buchstabe q**

*Vorschlag der Kommission*

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

*Geänderter Text*

q) „IKT-Systeme für den Verkehr“ Systeme der Informations- und Kommunikationstechnologie sowie Informations-, Kommunikations-, Navigations- oder Ortungs-/Lokalisierungstechnologien, **darunter weltraumgestützte Technologien**, 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

die Behörden und für die Bereitstellung von Mehrwertdiensten für Bürger, Verlager und Betreiber erforderlich sind, einschließlich Systemen für eine belastbare, sichere, umweltverträgliche und kapazitätseffiziente Nutzung des Netzes. Sie umfassen die unter den Buchstaben r bis x genannten Systeme, Technologien und Dienste und können auch fahrzeugseitige Geräte mit entsprechenden Infrastrukturkomponenten umfassen;

Übermittlung relevanter Informationen an die Behörden und für die Bereitstellung von Mehrwertdiensten für Bürger, Verlager und Betreiber erforderlich sind, einschließlich Systemen für eine belastbare, sichere, umweltverträgliche und kapazitätseffiziente Nutzung des Netzes. Sie umfassen die unter den Buchstaben r bis x genannten Systeme, Technologien und Dienste und können auch fahrzeugseitige Geräte mit entsprechenden Infrastrukturkomponenten umfassen;

## **Änderungsantrag 99**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Absatz 1 – Buchstabe v**

*Vorschlag der Kommission*

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

*Geänderter Text*

v) „Flugverkehrsmanagement (*ATM*)“ **die Zusammenfassung der bordseitigen, bodenseitigen und weltraumgestützten Funktionen und Dienste (Flugverkehrsdienste, Luftraummanagement und Verkehrsflussregelung)**, die für die **sichere und effiziente Bewegung von Luftfahrzeugen in allen Betriebsphasen erforderlich sind**;

## **Änderungsantrag 100**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Absatz 1 – Buchstabe w**

*Vorschlag der Kommission*

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

*Geänderter Text*

w) „europäisches Eisenbahnverkehrsleitsystem“ (ERTMS) das im Anhang Nummer 2.2 der Verordnung (EU) 2016/919 der Kommission<sup>38</sup> definierte System, **wobei im Zusammenhang mit den Umsetzungsfristen die beiden bestehenden ERTMS-Teile ETCS und GSM-**

*R/GPRS/FRMCS gemeint sind;*

---

<sup>38</sup> 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).

---

<sup>38</sup> 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).

## Änderungsantrag 101

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Absatz 1 – Buchstabe x

*Vorschlag der Kommission*

x) „funkgestütztes ERTMS“ ein **ERTMS** der **Stufe 2** oder 3, das gemäß der Verordnung (EU) 2016/91<sup>39</sup> der Kommission per Funk **Fahraufträge an den Zug übermittelt**,

---

<sup>39</sup> 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).

## Änderungsantrag 102

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Absatz 1 – Buchstabe y a (neu)

*Geänderter Text*

x) „funkgestütztes ERTMS“ ein **funkgestütztes Zugsicherungs- und Zugsteuerungssystem** der **ETCS-Anwendungsstufe 2** oder 3, das **mit bzw. ohne Klasse-B-System verwendet werden kann und mit bzw. ohne streckenseitige Signale Funk (GSM-R/GPRS/FRMCS) verwendet, um den gesamten sicherheitsrelevanten und nicht sicherheitsrelevanten Datenaustausch zwischen Gleis und Zug** gemäß Verordnung (EU) 2016/919<sup>39</sup> der Kommission **zu übermitteln**;

---

<sup>39</sup> 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).

ya) „frei fließender Fluss“ einen Fluss, der die Anbindung von Wasser, Sedimenten, Nährstoffen, Stoffen und Organismen innerhalb des Flusssystemes und an die umliegenden Landschaften in allen folgenden vier Dimensionen unterstützt: longitudinal (Anbindung flussaufwärts–flussabwärts); lateral (Anbindung von Überschwemmungs- und Ufergebieten); vertikal (Anbindung des Grundwassers und der Atmosphäre); und zeitlich (Anbindung basierend auf der Saisonalität der Flüsse);

### Änderungsantrag 103

#### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Absatz 1 – Buchstabe z

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

### Änderungsantrag 104

#### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Absatz 1 – Buchstabe aa

Vorschlag der Kommission

aa) „Kurzstreckenseeverkehr“ die Beförderung von Gütern und Personen auf See zwischen Häfen in Gewässern der

Geänderter Text

aa) „Kurzstreckenseeverkehr“ die Beförderung von Gütern und Personen auf See zwischen Häfen in Gewässern der

Mitgliedstaaten oder zwischen einem Hafen in den Gewässern der Mitgliedstaaten und einem Hafen in den Gewässern eines benachbarten Drittlandes mit einer Küstenlinie an den an **die Union** angrenzenden **Binnenmeeren**;

Mitgliedstaaten oder zwischen einem Hafen in den Gewässern der Mitgliedstaaten und einem Hafen in den Gewässern eines benachbarten Drittlandes mit einer Küstenlinie an den an **einen oder mehrere Mitgliedstaaten** angrenzenden **Meeren**;

## Änderungsantrag 105

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Absatz 1 – Buchstabe aj

#### *Vorschlag der Kommission*

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

#### *Geänderter Text*

aj) „Instandhaltung“ Tätigkeiten **und Arbeiten**, die routinemäßig **oder** in regelmäßigen Abständen **mit der Absicht, den Zustand und die Kapazität der bestehenden Infrastruktur** während ihrer Lebensdauer **beizubehalten**, durchgeführt werden müssen, um **ein hohes** Leistungs- und Sicherheitsniveau im Einklang mit dieser Verordnung **sicherzustellen**;

## Änderungsantrag 106

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Absatz 1 – Buchstabe an a (neu)

#### *Vorschlag der Kommission*

#### *Geänderter Text*

**ana) „Genehmigungsentscheidung für ein Vorhaben“ gemäß der Richtlinie (EU) 2021/1187 des Europäischen Parlaments und des Rates („Richtlinie über ein intelligentes TEN-V“) 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 in Verbindung mit dem transeuropäischen Verkehrsnetz durchzuführen, unbeschadet etwaiger Entscheidungen, die im Zusammenhang mit einem verwaltungsrechtlichen oder gerichtlichen Rechtsbehelfsverfahren getroffen werden;*

## **Änderungsantrag 107**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Absatz 1 – Buchstabe an b (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*anb) „benannte Behörde“ die Behörde, die die Kontaktstelle für den Vorhabenträger ist und die effiziente und strukturierte Bearbeitung von Genehmigungsverfahren gemäß der Richtlinie (EU) 2021/1187 des Europäischen Parlaments und des Rates (im Folgenden „Richtlinie über ein intelligentes TEN-V“) erleichtert;*

## **Änderungsantrag 108**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Absatz 1 – Buchstabe an c (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*anc) „kritische Infrastruktur“ eine in einem oder mehreren Mitgliedstaaten gelegene Anlage, ein System oder ein Teil davon, die für Verkehrszwecke genutzt werden und die von wesentlicher Bedeutung für die Aufrechterhaltung wichtiger gesellschaftlicher Funktionen, der Gesundheit, der Sicherheit, der Verteidigung und des wirtschaftlichen oder sozialen Wohlergehens der Bevölkerung sind und deren Störung oder Zerstörung erhebliche Auswirkungen auf*

*einen Mitgliedstaat hätte, wenn diese Funktionen nicht aufrechterhalten werden könnten;*

## **Änderungsantrag 109**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Absatz 1 – Buchstabe an d (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*and) „EuroVelo“ das europäische Netz von Radfernstrecken, die den europäischen Kontinent durchqueren und verbinden, einschließlich der 17 EuroVelo-Strecken im Netz;*

## **Änderungsantrag 110**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Absatz 1 – Buchstabe an e (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*ane) „Netzanbindungsindex“ ein Index, der den Grad der Integration angibt, der durch die Nutzung von Diensten in jedem Verkehrsnetz erreicht wurde, und deren Potenzial zeigt, bestehend aus gewichteten Netzanbindungsindizes für die wichtigsten Verkehrsträger, aus denen die Kohärenz, die Qualität, der diskriminierungsfreie Zugang für alle Marktteilnehmer, die Vielfalt des Angebots und die Intermodalitätsmöglichkeiten zwischen den Verkehrsträgern hervorgehen;*

## **Änderungsantrag 111**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Absatz 1 – Buchstabe an f (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*anf) „erhebliche Verzögerung“ Vorhaben, betriebliche und technische*

***Standards für das Kernnetz, das erweiterte Netz und das Gesamtnetz, die sich gegenüber den in dieser Verordnung und in den darin vorgesehenen Durchführungsrechtsakten festgelegten Durchführungsfristen um mehr als zwei Jahre verzögern;***

## **Änderungsantrag 112**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 4 – Absatz 2 – Einleitung**

#### *Vorschlag der Kommission*

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

#### *Geänderter Text*

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

## **Änderungsantrag 113**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 4 – Absatz 2 – Buchstabe a – Ziffer i**

#### *Vorschlag der Kommission*

i) die Förderung der emissionsfreien Mobilität im Einklang mit den einschlägigen CO<sub>2</sub>-Reduktionszielen der Union;

#### *Geänderter Text*

i) die Förderung der emissionsfreien **und emissionsarmen** Mobilität im Einklang mit den einschlägigen CO<sub>2</sub>-Reduktionszielen der Union;

## **Änderungsantrag 114**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 4 – Absatz 2 – Buchstabe a – Ziffer ii**

*Vorschlag der Kommission*

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

*Geänderter Text*

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

**Änderungsantrag 115**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 4 – Absatz 2 – Buchstabe a – Ziffer iv**

*Vorschlag der Kommission*

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

*Geänderter Text*

iv) die Verringerung von **nachteiligen externen Auswirkungen**, auch der im Zusammenhang mit Umwelt, **Klima**, Gesundheit, Verkehrsüberlastung und Unfällen entstehenden Kosten;

**Änderungsantrag 116**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 4 – Absatz 2 – Buchstabe a – Ziffer v a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**va) Beitrag zum Einsatz von Dekarbonisierungstechnologien, auch durch die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe, und Optimierung der Synergien mit der Verordnung (EU) 2022/869 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>1a</sup>;**

---

<sup>1a</sup> Verordnung (EU) 2022/869 des

*Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2022 zu Leitlinien für die transeuropäische Energieinfrastruktur, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2009, (EU) 2019/942 und (EU) 2019/943 sowie der Richtlinien 2009/73/EG und (EU) 2019/944 und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 347/2013 (ABl. L 152 vom 3.6.2022, S. 45).*

## **Änderungsantrag 117**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 4 – Absatz 2 – Buchstabe a – Ziffer v b (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**vb) die Förderung der Infrastruktur für aktive Verkehrsträger;**

## **Änderungsantrag 118**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 4 – Absatz 2 – Buchstabe b – Ziffer i**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

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;

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

## **Änderungsantrag 119**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 4 – Absatz 2 – Buchstabe b – Ziffer ii**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

ii) die Verringerung von zwischen den Mitgliedstaaten bestehenden Lücken beim

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

Ausbau der Infrastruktur;

***gleichzeitiger Erhöhung der Kapazität des Netzes in und zwischen den Mitgliedstaaten;***

## **Änderungsantrag 120**

### **Vorschlag für eine Verordnung**

#### **Artikel 4 – Absatz 2 – Buchstabe b – Ziffer iii**

*Vorschlag der Kommission*

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;

*Geänderter Text*

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

## **Änderungsantrag 121**

### **Vorschlag für eine Verordnung**

#### **Artikel 4 – Absatz 2 – Buchstabe b – Ziffer iv a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***iva) digitale europäische interoperable Systeme für das Management der Netze aller Verkehrsträger;***

## **Änderungsantrag 122**

### **Vorschlag für eine Verordnung**

#### **Artikel 4 – Absatz 2 – Buchstabe b – Ziffer iv a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***ivb) Erhöhung des Netzanbindungsindex;***

## **Änderungsantrag 123**

### **Vorschlag für eine Verordnung**

#### **Artikel 4 – Absatz 2 – Buchstabe c – Ziffer i**

*Vorschlag der Kommission*

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

*Geänderter Text*

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

### **Änderungsantrag 124**

#### **Vorschlag für eine Verordnung**

#### **Artikel 4 – Absatz 2 – Buchstabe c – Ziffer iii**

*Vorschlag der Kommission*

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

*Geänderter Text*

iii) die Interoperabilität der **europäischen**, nationalen, regionalen und lokalen Verkehrsnetze **durch gemeinsame europäische technische und betriebliche Vorschriften und Standards, Anforderungen an technische Ausrüstung, Personalzertifizierung, einschließlich einer einzigen unionsweiten Sprache für den grenzüberschreitenden Schienenverkehr**;

### **Änderungsantrag 125**

#### **Vorschlag für eine Verordnung**

#### **Artikel 4 – Absatz 2 – Buchstabe c – Ziffer vii a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**vii a) die Optimierung der Kapazität des Schienennetzes;**

### **Änderungsantrag 126**

#### **Vorschlag für eine Verordnung**

#### **Artikel 4 – Absatz 2 – Buchstabe c – Ziffer vii b (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***viib) kontinuierliche und effiziente  
Wartungsprogramme;***

### **Änderungsantrag 127**

#### **Vorschlag für eine Verordnung**

#### **Artikel 4 – Absatz 2 – Buchstabe c – Ziffer vii c (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***viic) eine bessere Koordinierung der  
Infrastrukturarbeiten zwischen den  
Mitgliedstaaten bei  
grenzüberschreitenden Projekten;***

### **Änderungsantrag 128**

#### **Vorschlag für eine Verordnung**

#### **Artikel 4 – Absatz 2 – Buchstabe c – Ziffer vii d (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***viid) die Beseitigung von Engpässen in  
Abschnitten, insbesondere bei  
grenzüberschreitenden Verbindungen;***

### **Änderungsantrag 129**

#### **Vorschlag für eine Verordnung**

#### **Artikel 4 – Absatz 2 – Buchstabe d – Ziffer i**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

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

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;

Regionen, einschließlich der Regionen in äußerster Randlage und der Inseln ***und in ländlichen und dünn besiedelten Gebieten, um so die Mobilitätsarmut zu verhindern und zu mildern;***

### Änderungsantrag 130

#### Vorschlag für eine Verordnung

#### Artikel 4 – Absatz 2 – Buchstabe d – Ziffer ii

##### *Vorschlag der Kommission*

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

##### *Geänderter Text*

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

### Änderungsantrag 131

#### Vorschlag für eine Verordnung

#### Artikel 4 – Absatz 2 – Buchstabe d – Ziffer v

##### *Vorschlag der Kommission*

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

##### *Geänderter Text*

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

### Änderungsantrag 132

#### Vorschlag für eine Verordnung

#### Artikel 4 – Absatz 2 – Buchstabe d – Ziffer vi a (neu)

##### *Vorschlag der Kommission*

##### *Geänderter Text*

***via) gegebenenfalls die Gewährleistung der Anpassung von Teilen des transeuropäischen Verkehrsnetzes für eine doppelte Verwendung der Infrastruktur, um sowohl zivilen als auch militärischen Anforderungen gerecht zu werden, unter besonderer Berücksichtigung der wichtigen Strecken***

*von geostrategischer Bedeutung für die Union;*

### **Änderungsantrag 133**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 4 – Absatz 2 – Buchstabe d – Ziffer vi b (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*vib) die Unterstützung einer nahtlosen Mobilität in der Union durch die Umsetzung und strikte Durchsetzung der gemeinsamen technischen und betrieblichen Standards der Infrastruktur;*

### **Änderungsantrag 134**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 4 – Absatz 2 – Buchstabe d – Ziffer vi c (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*vic) die Sicherstellung gemeinsamer europäischer digitaler und interoperabler Systeme für die Fahrgastinformation, die Fahrscheinausstellung und die Koordinierung des Güterverkehrs;*

### **Änderungsantrag 135**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 4 – Absatz 2 – Buchstabe d – Ziffer vi d (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*vid) die Sicherstellung der Bereitstellung der für das digitale Netzmanagement erforderlichen Daten;*

### **Änderungsantrag 136**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 4 – Absatz 2 – Buchstabe d – Ziffer vi e (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***vie) die Sicherstellung einer angemessenen Instandhaltung, durch die die Qualität der Verkehrsinfrastruktur gewährleistet und der Lebenszyklus der in die Infrastruktur investierten Mittel maximiert wird;***

### **Änderungsantrag 137**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 5 – Überschrift**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

Ressourcenschonendes Netz und  
Umweltschutz

Ressourcenschonendes,  
***widerstandsfähiges*** Netz und  
Umweltschutz

### **Änderungsantrag 138**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 5 – Absatz 1 – Buchstabe a a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***aa) die Ausarbeitung und Anwendung gemeinsamer europäischer Regeln für die Durchführung gemeinsamer Projekte, insbesondere in grenzüberschreitenden Abschnitten;***

### **Änderungsantrag 139**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 5 – Absatz 1 – Buchstabe b**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

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

b) die Optimierung der Integration und  
des Verbunds der Infrastrukturen ***zur  
Förderung der Multimodalität;***

## Änderungsantrag 140

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 5 – Absatz 1 – Buchstabe f

#### *Vorschlag der Kommission*

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

#### *Geänderter Text*

f) die Berücksichtigung möglicher Synergien mit anderen Netzen, ***auch mit aktiven Verkehrsträgern***, insbesondere mit den transeuropäischen Energie- oder Telekommunikationsnetzen, ***einschließlich des Stromnetzes, um für Kohärenz zwischen der Planung der Ladeinfrastruktur und der Planung des entsprechenden Netzes zu sorgen; die Nutzung von Synergien mit dem EuroVelo-Netz oder einem Netz, das in den „Militärischen Anforderungen für die militärische Mobilität“ der EU aufgeführt ist;***

## Änderungsantrag 141

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 5 – Absatz 1 – Buchstabe g

#### *Vorschlag der Kommission*

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

#### *Geänderter Text*

g) die Entwicklung einer umweltfreundlichen, nachhaltigen und klimaresilienten Infrastruktur, ***darunter Infrastruktur für aktive Verkehrsträger***, 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, ***die Luftverschmutzung und die Lärmbelästigung*** und die Beeinträchtigung der Ökosysteme möglichst gering gehalten werden;

## Änderungsantrag 142

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 5 – Absatz 1 – Buchstabe h

*Vorschlag der Kommission*

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

*Geänderter Text*

h) die angemessene Berücksichtigung der Resilienz des Verkehrsnetzes und seiner **kritischen** Infrastruktur im Hinblick auf den Klimawandel sowie auf Naturgefahren, **geopolitische Änderungen** und vom Menschen verursachte Katastrophen sowie auf vorsätzliche Störungen, **einschließlich natürlicher Personen oder Unternehmen aus Drittländern**, damit diese Probleme bewältigt werden können; **damit bei Störungen die Versorgung sichergestellt werden kann, sollte besonderes Augenmerk auf kritische Infrastrukturen gelegt werden;**

**Änderungsantrag 143**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Artikel 5 – Absatz 3**

*Vorschlag der Kommission*

(3) Die Umweltprüfung von Plänen und Projekten erfolgt gemäß der Richtlinie 92/43/EWG des Rates<sup>49</sup> sowie den Richtlinien 2000/60/EG<sup>50</sup>, 2001/42/EG<sup>51</sup>, 2002/49/EG<sup>52</sup>, 2009/147/EG<sup>53</sup> und 2011/92/EU des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>54</sup>. Bei Vorhaben von gemeinsamem Interesse, für die die Umweltverträglichkeitsprüfung zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung noch nicht durchgeführt wurde, sollte sie auch die Prüfung der Einhaltung des Grundsatzes der „Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen“ umfassen.

*Geänderter Text*

(3) Die Umweltprüfung von Plänen und Projekten erfolgt gemäß der Richtlinie 92/43/EWG des Rates<sup>49</sup> sowie den Richtlinien 2000/60/EG<sup>50</sup>, 2001/42/EG<sup>51</sup>, 2002/49/EG<sup>52</sup>, 2009/147/EG<sup>53</sup> und 2011/92/EU des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>54</sup>. Bei Vorhaben von gemeinsamem Interesse, für die die Umweltverträglichkeitsprüfung zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung noch nicht durchgeführt wurde, sollte sie auch die Prüfung der Einhaltung des Grundsatzes der „Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen“ umfassen. **Diese Umweltverträglichkeitsprüfungen werden unter strikter Einhaltung des in der Richtlinie über ein intelligentes TEN-V festgelegten Zeitrahmens durchgeführt.**

---

<sup>49</sup> Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom

---

<sup>49</sup> 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).

<sup>50</sup> 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).

<sup>51</sup> 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).

<sup>52</sup> 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).

<sup>53</sup> 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).

<sup>54</sup> 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).

21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (ABl. L 206 vom 22.7.1992, S. 7).

<sup>50</sup> 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).

<sup>51</sup> 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).

<sup>52</sup> 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).

<sup>53</sup> 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).

<sup>54</sup> 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).

## Änderungsantrag 144

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 6 – Absatz 3

#### *Vorschlag der Kommission*

(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

#### *Geänderter Text*

(3) Das Kernnetz und das erweiterte Kernnetz bestehen aus den Teilen des transeuropäischen Verkehrsnetzes, die **von den Mitgliedstaaten** vorrangig für die Verwirklichung der mit dem Aufbau des

Verkehrsnetzes verfolgten Ziele ausgebaut werden.

transeuropäischen Verkehrsnetzes verfolgten Ziele ausgebaut werden. ***Um alle Fristen einzuhalten, stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass die Fertigstellung des Kernnetzes Vorrang vor der Fertigstellung des erweiterten Kernnetzes und des Gesamtnetzes hat.***

## Änderungsantrag 145

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 8 – Absatz 2 – Unterabsatz 1 (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***Auf Antrag eines oder mehrerer betroffener Mitgliedstaaten kann die Kommission in hinreichend begründeten Fällen Ausnahmen von den Anforderungen des Buchstabens b für spezifische Projekte gewähren, die für die Sicherstellung der notwendigen militärischen Mobilität in der Union im Einklang mit Artikel 47a dieser Verordnung als wesentlich erachtet werden.***

## Änderungsantrag 146

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 8 – Absatz 3

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

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

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

## Änderungsantrag 147

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 8 – Absatz 4

*Vorschlag der Kommission*

(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.***

*Geänderter Text*

(4) Die Mitgliedstaaten treffen alle notwendigen Maßnahmen, damit die Vorhaben im Einklang mit einschlägigem Unionsrecht und nationalem Recht durchgeführt werden.

**Änderungsantrag 148**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Artikel 8 – Absatz 5**

*Vorschlag der Kommission*

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

*Geänderter Text*

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

**Änderungsantrag 149**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Artikel 8 – Absatz 5 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

***(5a) Die Mitgliedstaaten treffen alle erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Vorhaben so***

*Geänderter Text*

*instandgehalten werden, dass sie während ihrer gesamten Lebensdauer das gleiche Dienstleistungsniveau und die gleiche Sicherheit bieten und eine ausreichende Kapazität sicherstellen.*

## **Änderungsantrag 150**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 8 – Absatz 5 b (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*(5b) Die Mitgliedstaaten treffen alle erforderlichen Maßnahmen, um die Kontinuität der Investitionen für Verkehrsvorhaben von gemeinsamem Interesse zu gewährleisten. Im Falle der Einstellung oder Verringerung von Investitionen müssen die Mitgliedstaaten ihre Entscheidung auf der Grundlage einer sozioökonomischen Kosten-Nutzen-Analyse gegenüber der Kommission begründen.*

## **Änderungsantrag 151**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 8 – Absatz 5 c (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*(5c) Bestehen nach nationalem Recht besondere Genehmigungsverfahren für vorrangige Vorhaben, so stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass Vorhaben von gemeinsamem Interesse, die Teil des Kernnetzes sind, im Rahmen dieser Verfahren behandelt werden, sofern und wie dies in den für die entsprechenden Arten von Verkehrsinfrastrukturen geltenden nationalen Rechtsvorschriften vorgesehen ist. Um effiziente Verwaltungsverfahren im Zusammenhang mit Vorhaben von gemeinsamem Interesse zu gewährleisten, stellen die Projektträger und alle*

*zuständigen Behörden sicher, dass diese Vorhaben so schnell wie möglich behandelt werden.*

## **Änderungsantrag 152**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 8 – Absatz 5 d (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*(5d) Bis zum ... [6 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung] legt die Kommission im Wege eines Durchführungsrechtsakts eine harmonisierte Methodik für die sozioökonomische Kosten-Nutzen-Analyse der in Absatz 2 und Absatz 5b dieses Artikels genannten Vorhaben von gemeinsamem Interesse fest. Diese Methodik ermöglicht eine transparente, vergleichende Bewertung verschiedener Projektvorschläge im Rahmen von Lebenszyklusanalysen, einschließlich der Priorisierung von Projekten im Hinblick auf den europäischen Mehrwert, insbesondere in Bezug auf grenzüberschreitende Abschnitte, fehlende Verbindungen, multimodale Anschlusspunkte und Engpässe.*

## **Änderungsantrag 153**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 9 – Absatz 1 – Buchstabe a**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

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

a) die Ausdehnung des transeuropäischen Verkehrsnetzes auf Drittländer, *einschließlich des Aufbaus der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe*, zu fördern;

## **Änderungsantrag 154**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Artikel 9 – Absatz 1 – Buchstabe e**

*Vorschlag der Kommission*

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

*Geänderter Text*

e) den Seeverkehr zu erleichtern und Kurzstreckenseeverkehrsrouten mit Drittländern, ***einschließlich solcher in unmittelbarer Nähe zu den Gebieten in äußerster Randlage der Union***, zu fördern;

**Änderungsantrag 155**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Artikel 9 – Absatz 1 – Buchstabe h a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***ha) den Schienenverkehr mit Drittländern zu erleichtern;***

**Änderungsantrag 156**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Artikel 9 – Absatz 1 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(1a) Im nächsten mehrjährigen Finanzrahmen (MFR) für den Zeitraum 2028-2035 wird in der Fazilität „Connecting Europe III“ eine Mittelausstattung für den externen Verkehr geschaffen, um die Zusammenarbeit mit Drittländern im Hinblick auf grenzüberschreitende Projekte und den Aufbau von Infrastrukturen zu verstärken. Diese neue Mittelausstattung beläuft sich auf mindestens 30 % des Betrags des laufenden Programms der Fazilität „Connecting Europe“ und wird im Rahmen der Rubrik 5 (Sicherheit und Verteidigung) und der Rubrik 6 (Nachbarschaft und die Welt) des MFR bereitgestellt.***

## Änderungsantrag 157

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 10 – Absatz 2

#### *Vorschlag der Kommission*

(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.

#### *Geänderter Text*

(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 „**Gesamtnetz**“ in der Verordnung (EU) 2021/1153 gelten als Bezugnahmen auf das „erweiterte Kernnetz“ im Sinne der vorliegenden Verordnung, **bis ein Mitgliedstaat sein Kernnetz vollendet. Sobald ein Mitgliedstaat sein Kernnetz vollendet hat, gelten Bezugnahmen auf das „Kernnetz“ in der Verordnung (EU) 2021/1153 auch als Bezugnahme 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.

## Änderungsantrag 158

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 11 – Absatz 2

#### *Vorschlag der Kommission*

(2) Die Mitgliedstaaten ergreifen die geeigneten Maßnahmen für den Ausbau der europäischen Verkehrskorridore, um den Bestimmungen dieser Verordnung

#### *Geänderter Text*

(2) Die Mitgliedstaaten ergreifen die geeigneten Maßnahmen für den Ausbau der europäischen Verkehrskorridore, um den Bestimmungen dieser Verordnung

nachzukommen, und zwar bis zum 31. Dezember 2030 für ihre zum Kernnetz gehörende Infrastruktur, sofern nicht anders angegeben, und bis zum 31. Dezember 2040 für ihre zum erweiterten Kernnetz gehörende Infrastruktur, sofern nicht anders angegeben.

nachzukommen, und zwar bis zum 31. Dezember 2030 für ihre zum Kernnetz gehörende Infrastruktur, sofern **in dieser Verordnung** nicht anders angegeben, und bis zum 31. Dezember 2040 für ihre zum erweiterten Kernnetz gehörende Infrastruktur, sofern **in dieser Verordnung** nicht anders angegeben.

## Änderungsantrag 159

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 12 – Absatz 1 – Buchstabe a

#### *Vorschlag der Kommission*

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

#### *Geänderter Text*

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

## Änderungsantrag 160

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 12 – Absatz 1 – Buchstabe b

#### *Vorschlag der Kommission*

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

#### *Geänderter Text*

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

## Änderungsantrag 161

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 12 – Absatz 1 – Buchstabe d

*Vorschlag der Kommission*

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

*Geänderter Text*

d) die Schließung von Verbindungslücken und Beseitigung von Engpässen, insbesondere **im Zusammenhang mit** grenzüberschreitenden Abschnitten **oder grenzüberschreitenden Verbindungen im Sinne der Verordnung (EU) 2021/1153**;

**Änderungsantrag 162**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Artikel 12 – Absatz 1 – Buchstabe e**

*Vorschlag der Kommission*

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

*Geänderter Text*

e) die Bereitstellung der erforderlichen Infrastruktur, die einen reibungslosen Verkehr von emissionsfreien **und emissionsarmen** Fahrzeugen, **mit alternativen Kraftstoffen betriebenen Schiffen und Luftfahrzeugen im Sinne der Verordnung (EU) [...] [über den Aufbau einer Infrastruktur für alternative Kraftstoffe]** gewährleistet;

**Änderungsantrag 163**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Artikel 12 – Absatz 1 – Buchstabe f**

*Vorschlag der Kommission*

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

*Geänderter Text*

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

**Änderungsantrag 164**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Artikel 12 – Absatz 1 – Buchstabe g**

*Vorschlag der Kommission*

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;

*Geänderter Text*

g) die Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit der bestehenden Infrastruktur und die **Optimierung, Aufrechterhaltung, Konsolidierung und Modernisierung** ihrer Qualität in Bezug auf Sicherheit, Gefahrenabwehr, Effizienz des Verkehrssystems und des Verkehrsbetriebs, **Resilienz der kritischen Infrastruktur** sowie Klima- und Katastrophenresilienz, Umweltverträglichkeit und Kontinuität der Verkehrsströme;

## **Änderungsantrag 165**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 12 – Absatz 1 – Buchstabe h**

*Vorschlag der Kommission*

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;

*Geänderter Text*

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, **und die Verhinderung und Milderung von Mobilitätsarmut**;

## **Änderungsantrag 166**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 12 – Absatz 1 – Buchstabe h a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**ha) die Gewährleistung der Umsetzung und strikten Durchsetzung der gemeinsamen betrieblichen und technischen Standards;**

## Änderungsantrag 167

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 12 – Absatz 1 – Buchstabe i

*Vorschlag der Kommission*

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

*Geänderter Text*

i) die Einführung und Nutzung von IKT-Systemen für den Verkehr **und die Ermöglichung der digitalen Durchsetzung**;

## Änderungsantrag 168

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 12 – Absatz 1 – Buchstabe i a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**ia) die Sicherstellung, dass nach der Integration der Korridore für den Schienengüterverkehr in die europäischen Verkehrskorridore ausreichende Kapazitäten für den Schienenpersonenverkehr und den Schienengüterverkehr in den Korridoren mit einem angemessenen Anteil für beide reserviert werden;**

## Änderungsantrag 169

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 12 – Absatz 1 – Buchstabe i b(neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**ib) die Suche nach Synergieeffekten zwischen allen Verkehrsträgern einschließlich aktiver Verkehrsträger und den Abbau von Hindernissen für aktive Mobilität während des Ausbaus oder Neubaus der Infrastruktur;**

## Änderungsantrag 170

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 12 – Absatz 1 – Buchstabe i c (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*ic) sofern erforderlich, die Anpassung der Infrastruktur an eine doppelte Verwendung, um sowohl zivilen als auch militärischen Anforderungen gerecht zu werden, unter besonderer Berücksichtigung der strategischen Infrastruktur der Union;*

**Änderungsantrag 171**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 12 – Absatz 1 – Buchstabe i d (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*id) die Modernisierung und gegebenenfalls den Bau neuer Infrastrukturen, insbesondere zur Steigerung der Kapazität für nachhaltigere Verkehrsträger im Einklang mit Absatz 1 Buchstabe a dieses Artikels.*

**Änderungsantrag 172**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 12 – Absatz 2 – Buchstabe a**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

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

a) einen Beitrag zur Verringerung der Verkehrsemissionen und zur Erhöhung der Energieversorgungssicherheit durch die Förderung des Einsatzes von emissionsfreien **und emissionsarmen** Fahrzeugen und Schiffen sowie von erneuerbaren und kohlenstoffarmen Kraftstoffen durch den Aufbau einer entsprechenden Infrastruktur für alternative Kraftstoffe **im Einklang mit der Verordnung (EU) [...] über den Aufbau einer Infrastruktur für alternative**

*Kraftstoffe];*

### **Änderungsantrag 173**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 12 – Absatz 2 – Buchstabe b**

*Vorschlag der Kommission*

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

*Geänderter Text*

b) die Verringerung der Belastung von **städtischen und ländlichen Gebieten** durch die negativen Auswirkungen des Schienen- und Straßen-Durchgangsverkehrs;

### **Änderungsantrag 174**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 12 – Absatz 2 – Buchstabe d a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*da) die Gewährleistung eines gleichberechtigten Zugangs aller Marktteilnehmer zur TEN-V-Infrastruktur.*

*Geänderter Text*

### **Änderungsantrag 175**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 12 – Absatz 2 – Buchstabe d b (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*db) eine deutliche Verringerung der Wartezeiten an den Grenzen für den Straßengüterverkehr;*

*Geänderter Text*

### **Änderungsantrag 176**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 12 – Absatz 2 – Buchstabe d c (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**dc) eine Beschleunigung des Baus „geplanter Neubaustrecken“ in grenzüberschreitenden Abschnitten durch eine einheitliche Verwaltung und ein beschleunigtes Verfahren, um den Schienengüterverkehr zu erhöhen;**

### **Änderungsantrag 177**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Artikel 12 – Absatz 2 – Buchstabe d d (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**dd) eine Erhöhung der Widerstandsfähigkeit des Netzes mit Schwerpunkt auf kritischer Infrastruktur und Infrastrukturen mit doppeltem Verwendungszweck;**

### **Änderungsantrag 178**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Artikel 13 – Absatz 1 – Buchstabe a**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

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

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

### **Änderungsantrag 179**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Artikel 13 – Absatz 1 – Buchstabe c**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

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

c) die Entwicklung eines nahtlosen Infrastruktursystems **für Personen und Güter** für die Binnenschifffahrt, die

Seeverkehr;

Luftfahrt und den Seeverkehr;

### Änderungsantrag 180

#### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 13 – Absatz 1 – Buchstabe d

*Vorschlag der Kommission*

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

*Geänderter Text*

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

### Änderungsantrag 181

#### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 13 – Absatz 1 – Buchstabe e

*Vorschlag der Kommission*

e) die Entwicklung **verbesserter** multimodaler und interoperabler Verkehrslösungen;

*Geänderter Text*

e) die Entwicklung multimodaler und interoperabler Verkehrslösungen;

### Änderungsantrag 182

#### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 13 – Absatz 1 – Buchstabe g

*Vorschlag der Kommission*

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

*Geänderter Text*

g) die Einrichtung der erforderlichen Infrastruktur, die einen reibungslosen Verkehr von emissionsfreien **und emissionsarmen** Fahrzeugen **und mit alternativen Kraftstoffen betriebenen Schiffen und Luftfahrzeugen im Sinne der Verordnung (EU) [...] [über den Aufbau einer Infrastruktur für alternative Kraftstoffe]** gewährleistet;

## Änderungsantrag 183

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 13 – Absatz 1 – Buchstabe g a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**ga) die Einrichtung von IKT-Systemen für alle Verkehrsträger im Netz, um eine effiziente Nutzung der Infrastruktur zu gewährleisten;**

## Änderungsantrag 184

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 13 – Absatz 1 – Buchstabe g b (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**gb) die Verbesserung der Verbindungen zwischen dem transeuropäischen Verkehrsnetz und den Infrastrukturnetzen der Nachbarländer sowie die Verbesserung der transeuropäischen Verkehrsinfrastruktur auf dem Gebiet von Nachbarländern.**

## Änderungsantrag 185

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 13 – Absatz 1 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(1a) Bis zum ... [Datum sechs Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung] schließt die Kommission eine Studie über die Anbindung aller Hauptstädte der Union, ausgewählter Großstädte und Metropolregionen mit einem Hochgeschwindigkeitsbahnnetz ab. Die Studie wird in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten entwickelt, die die Beteiligten, insbesondere die Eisenbahninfrastrukturbetreiber, konsultieren. In der Studie werden die Finanzierungsinstrumente zur**

*Finanzierung des Aufbaus des Netzes ermittelt. Die Schlussfolgerungen der Studie sollen die Grundlage für den Aufbau eines europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes durch die Mitgliedstaaten bilden.*

## **Änderungsantrag 186**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 14 – Absatz 1 – Buchstabe f a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

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

## **Änderungsantrag 187**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 15 – Absatz 2 – Einleitung**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

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

(2) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Eisenbahninfrastruktur des Gesamtnetzes bis zum 31. Dezember 2050

## **Änderungsantrag 188**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 15 – Absatz 2 – Buchstabe a**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

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

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

ist;

## Änderungsantrag 189

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 15 – Absatz 2 – Buchstabe b

*Vorschlag der Kommission*

**b) eine Regelspurweite für neue Bahnstrecken von 1435 mm aufweist, es sei denn, die neue Strecke dient der Erweiterung eines Netzes, dessen Spurweite sich von der Spurweite der Hauptschienenstrecken in der Union unterscheidet und das nicht an diese Hauptschienenstrecken angebunden ist;**

*Geänderter Text*

**entfällt**

*(Vgl. geänderten Vorschlag der Kommission, Nummer 6)*

## Änderungsantrag 190

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 15 – Absatz 2 – Buchstabe d – Ziffer i

*Vorschlag der Kommission*

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

*Geänderter Text*

i) auf zweigleisigen Strecken können mindestens 50 % der Zugtrassen für Güterzüge und mindestens zwei Zugtrassen pro Stunde und Richtung für Güterzüge mit einer Länge von mindestens 740 m zugewiesen werden; **um einen nahtlosen grenzüberschreitenden Betrieb zu gewährleisten, müssen diese Zugtrassen entsprechend angepasst werden;**

## Änderungsantrag 191

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 15 – Absatz 2 – Unterabsatz 1 (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**Auf Antrag eines Mitgliedstaats kann die**

***Kommission in hinreichend begründeten Fällen, unter anderem aus Gründen der Kosteneffizienz des Dienstes, für das Gesamtnetz Ausnahmen von den Anforderungen nach Absatz 2 Unterabsatz 1 Buchstaben a, d und e im Wege von Durchführungsrechtsakten gewähren. Jeder Antrag auf eine Ausnahmeregelung muss sich auf eine sozioökonomische Kosten-Nutzen-Analyse und eine Bewertung der Auswirkungen auf die Interoperabilität stützen. Eine Ausnahme muss den Anforderungen der Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>1a</sup> genügen und wird gegebenenfalls mit dem/den benachbarten Mitgliedstaat(en) koordiniert und vereinbart.***

---

***<sup>1a</sup> 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).***

## **Änderungsantrag 192**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 15 – Absatz 2 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(2a) Unbeschadet des Absatzes 2 Unterabsatz 2 stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass bei der Eisenbahninfrastruktur des Gesamtnetzes ab dem 1. Dezember 2040 im Falle des Baus einer neuen Strecke die in Absatz 2 Buchstabe a genannte Anforderung erfüllt wird.***

## **Änderungsantrag 193**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 15 – Absatz 3**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

3. *Es gelten folgende Ausnahmen:*

3. *Isolierte Netze sind von den Anforderungen gemäß Absatz 2 ausgenommen.*

*(Vgl. geänderten Vorschlag der Kommission, Nummer 6)*

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

*entfällt*

b) *Auf Antrag eines Mitgliedstaats kann die Kommission in hinreichend begründeten Fällen im Wege von Durchführungsrechtsakten weitere Ausnahmen von den in Absatz 2 genannten Anforderungen gewähren. Jeder Antrag auf eine Ausnahmeregelung muss sich auf eine sozioökonomische Kosten-Nutzen-Analyse und eine Bewertung der Auswirkungen auf die Interoperabilität stützen. Eine Ausnahme muss den Anforderungen der Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>58</sup> genügen und wird gegebenenfalls mit dem/den benachbarten Mitgliedstaat(en) koordiniert und vereinbart.*

*entfällt*

---

<sup>58</sup> *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).*

## **Änderungsantrag 194**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 16 – Absatz 2 – Einleitung**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(2) *Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Eisenbahninfrastruktur des*

(2) *Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Eisenbahninfrastruktur des*

erweiterten Kernnetzes, *einschließlich der in Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe d genannten Anbindungen*, bis zum 31. Dezember 2040

Kernnetzes bis zum 31. Dezember 2040

### Änderungsantrag 195

#### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 16 – Absatz 2 – Buchstabe -a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

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

### Änderungsantrag 196

#### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 16 – Absatz 2 – Buchstabe a

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

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

a) die in Artikel 15 Absatz 2 Buchstaben *c, d und e* festgelegten Anforderungen erfüllt;

*(Vgl. geänderten Vorschlag der Kommission, Nummer 7)*

### Änderungsantrag 197

#### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 16 – Absatz 2 – Buchstabe a a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*aa) eine Streckengeschwindigkeit im vorherrschenden Betrieb von*

*überwiegend mindestens 100 km/h für Güterzüge auf den Güterverkehrsstrecken des erweiterten Kernnetzes ermöglicht;*

## **Änderungsantrag 198**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 16 – Absatz 2 – Buchstabe b**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

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

**entfällt**

*(Vgl. geänderten Vorschlag der Kommission, Nummer 7)*

## **Änderungsantrag 199**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 16 – Absatz 2 – Unterabsatz 1 (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***Auf Antrag eines Mitgliedstaats kann die Kommission in hinreichend begründeten Fällen, einschließlich aus Gründen der Kosteneffizienz der Dienstleistung, im Wege von Durchführungsrechtsakten Ausnahmen von den in diesem Absatz festgelegten Anforderungen gewähren, mit Ausnahme der Anforderungen nach Artikel 15 Absatz 2 Buchstaben c und d. Jeder Antrag auf eine Ausnahmeregelung muss sich auf eine sozioökonomische Kosten-Nutzen-Analyse und eine Bewertung der Auswirkungen auf die Interoperabilität stützen. Eine Ausnahme muss den Anforderungen der Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates genügen und wird gegebenenfalls mit dem/den benachbarten Mitgliedstaat(en) koordiniert und vereinbart.***

## Änderungsantrag 200

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 16 – Absatz 2 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(2a) Unbeschadet des Absatzes 2 Unterabsatz 2 stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass bei der Eisenbahninfrastruktur des erweiterten Kernnetzes ab dem 31. Dezember 2030 im Falle des Baus einer neuen Strecke die in Absatz 2 Buchstabe -a genannte Anforderung erfüllt wird.**

## Änderungsantrag 201

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 16 – Absatz 3 – Einleitung

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

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

(3) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Eisenbahninfrastruktur des Kernnetzes bis zum 31. Dezember 2030

## Änderungsantrag 202

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 16 – Absatz 3 – Buchstabe -a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

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

## Änderungsantrag 203

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 16 – Absatz 3 – Buchstabe a**

*Vorschlag der Kommission*

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

*Geänderter Text*

a) die in Artikel 15 Absatz 2 Buchstaben ***c und d*** festgelegten Anforderungen erfüllt;

*(Vgl. geänderten Vorschlag der Kommission, Nummer 7)*

**Änderungsantrag 204**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 16 – Absatz 3 – Buchstabe a a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***aa) eine Streckengeschwindigkeit im vorherrschenden Betrieb von überwiegend mindestens 100 km/h für Güterzüge auf den Güterverkehrsstrecken des Kernnetzes ermöglicht;***

**Änderungsantrag 205**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 16 – Absatz 3 – Buchstabe b**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

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

***entfällt***

*(Vgl. geänderten Vorschlag der Kommission, Nummer 7)*

## **Änderungsantrag 206**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 16 – Absatz 3 – Buchstabe b a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

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

## **Änderungsantrag 207**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 16 – Absatz 3 – Unterabsatz 1 (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**Auf Antrag eines Mitgliedstaats kann die Kommission in hinreichend begründeten Fällen, in denen ein Mitgliedstaat von besonderen geografischen oder erheblichen physischen Sachzwängen betroffen ist, die die Einhaltung der in diesem Absatz unter den Buchstaben ab und ba genannten Anforderungen auf den Bahnstrecken des Kernnetzes verhindern, im Wege von Durchführungsrechtsakten Ausnahmen für diese Anforderungen gewähren.**

## **Änderungsantrag 208**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 16 – Absatz 3 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(3a) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Eisenbahninfrastruktur des Kernnetzes ab dem 31. Dezember 2025 im Falle des Baus einer neuen Strecke die in Absatz 3 Buchstabe -a genannte Anforderung erfüllt.**

## Änderungsantrag 209

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 16 – Absatz 4 – Einleitung

*Vorschlag der Kommission*

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

*Geänderter Text*

(4) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Eisenbahninfrastruktur des Kernnetzes bis zum 31. Dezember 2040

## Änderungsantrag 210

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 16 – Absatz 4 – Buchstabe b

*Vorschlag der Kommission*

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

*Geänderter Text*

***entfällt***

*(Vgl. geänderten Vorschlag der Kommission, Nummer 7)*

## Änderungsantrag 211

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 16 – Absatz 4 – Unterabsatz 1 (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***Auf Antrag eines Mitgliedstaats kann die Kommission in hinreichend begründeten Fällen, einschließlich aus Gründen der Kosteneffizienz der Dienstleistung, Ausnahmen von den in Buchstabe a dieses Absatzes genannten Anforderungen im Wege von Durchführungsrechtsakten gewähren. Jeder Antrag auf eine Ausnahmeregelung muss sich auf eine sozioökonomische Kosten-Nutzen-Analyse und eine Bewertung der Auswirkungen auf die***

*Interoperabilität stützen. Eine Ausnahme muss den Anforderungen der Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates genügen und wird gegebenenfalls mit dem/den benachbarten Mitgliedstaat(en) koordiniert und vereinbart.*

## Änderungsantrag 212

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 16 – Absatz 5

*Vorschlag der Kommission*

(5) *Es gelten folgende Ausnahmen:*

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

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

*Geänderter Text*

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

*entfällt*

*entfällt*

## Änderungsantrag 213

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 16 – Absatz 5 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(5a) *Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die in Artikel 14 Absatz 1*

***Buchstabe d genannten Anbindungen der Eisenbahninfrastruktur die Anforderungen von Artikel 15 Absatz 2 erfüllen, und zwar:***

***– im Kernnetz bis zum 31. Dezember 2030,***

***– im erweiterten Kernnetz bis zum 31. Dezember 2040, und***

***– im Gesamtnetz bis zum 31. Dezember 2050.***

***Auf Antrag eines Mitgliedstaats kann die Kommission in hinreichend begründeten Fällen, einschließlich aus Gründen der Kosteneffizienz der Dienstleistung, Ausnahmen von den in Artikel 15 Absatz 2 Buchstaben a und e genannten Anforderungen im Wege von Durchführungsrechtsakten gewähren. Jeder Antrag auf eine Ausnahmeregelung muss sich auf eine sozioökonomische Kosten-Nutzen-Analyse und eine Bewertung der Auswirkungen auf die Interoperabilität stützen. Eine Ausnahme muss den Anforderungen der Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates genügen und wird gegebenenfalls mit dem/den benachbarten Mitgliedstaat(en) koordiniert und vereinbart.***

***Auf Antrag eines Mitgliedstaats kann die Kommission in hinreichend begründeten Fällen, in denen besondere geografische oder erhebliche physische Sachzwänge solchen Vorschriften im Wege stehen, im Wege von Durchführungsrechtsakten Ausnahmen von der in Artikel 15 Absatz 2 Buchstabe d festgelegten Anforderung gewähren.***

**Änderungsantrag 214**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Artikel 16a – Absatz 1**

(1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass jede neue Eisenbahninfrastruktur des Gesamtnetzes, des erweiterten Netzes und des Kernnetzes, einschließlich der in Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe d genannten Verbindungen, eine europäische Regelspurweite von 1435 mm vorsieht. Diese Anforderung gilt als erfüllt, wenn Züge mit einer Spurweite von 1435 mm auf der Infrastruktur verkehren können. Für die Zwecke dieses Artikels bezeichnet der Ausdruck „neue Eisenbahninfrastruktur“ jede Infrastruktur, **deren Bauarbeiten** zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung **noch nicht begonnen haben**.

(1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass jede neue Eisenbahninfrastruktur des Gesamtnetzes, des erweiterten Netzes und des Kernnetzes, einschließlich der in Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe d genannten Verbindungen, eine europäische Regelspurweite von 1435 mm vorsieht. Diese Anforderung gilt als erfüllt, wenn Züge mit einer Spurweite von 1435 mm auf der Infrastruktur verkehren können. Für die Zwecke dieses Artikels bezeichnet der Ausdruck „neue Eisenbahnstrecke“ jede Infrastruktur, **für die** zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung **am ... noch keine Genehmigungsentscheidung gemäß Artikel 2 der Richtlinie (EU) 2021/1187 des Europäischen Parlaments und des Rates gefasst wurde**.

(Vgl. geänderten Vorschlag der Kommission, Nummer 8)

## Änderungsantrag 215

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 16a – Absatz 2

(2) Mitgliedstaaten mit einem Schienennetz oder einem Teilnetz mit einer Spurweite, die sich von der europäischen Regelspurweite von 1435 mm unterscheidet, **erstellen** spätestens **zwei Jahre nach Inkrafttreten dieser Verordnung einen Plan für die** Umstellung der bestehenden Eisenbahnstrecken auf den europäischen Verkehrskorridoren auf die europäische Regelspurweite von 1435 mm. Dieser Migrationsplan wird mit dem/den benachbarten Mitgliedstaat/Mitgliedstaaten, der/die von der Umstellung betroffen ist/sind,

2. Mitgliedstaaten mit einem Schienennetz oder einem Teilnetz mit einer Spurweite, die sich von der europäischen Regelspurweite von 1435 mm unterscheidet, **führen** spätestens **bis zum ... [zwei Jahre nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung] eine Bewertung der Durchführbarkeit der** Umstellung der bestehenden Eisenbahnstrecken auf den europäischen Verkehrskorridoren auf die europäische Regelspurweite von 1435 mm **durch**. Dieser Migrationsplan wird mit dem benachbarten Mitgliedstaat **oder den benachbarten** Mitgliedstaaten, der/die von der Umstellung betroffen ist/sind,

abgestimmt.

abgestimmt. Dieser Umstellungsplan wird mit den von der Umstellung betroffenen Nachbarmitgliedstaaten koordiniert.

*(Vgl. geänderten Vorschlag der Kommission, Nummer 8)*

## Änderungsantrag 216

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 16a – Absatz 3

*Von der Kommission vorgeschlagener  
Text, geändert durch COM(2022)0384*

*Geänderter Text*

(3) **Die** Mitgliedstaaten **können im** Umstellungsplan **die** Eisenbahnstrecken **angeben, die** nicht auf die europäische Regelspurweite von 1 435 mm umgestellt werden. Der Umstellungsplan muss eine sozioökonomische Kosten-Nutzen-Analyse enthalten, die die Entscheidung rechtfertigt, die Eisenbahnstrecken nicht auf die europäische Regelspurweite von 1 435 mm umzustellen, sowie eine Bewertung der Auswirkungen auf die Interoperabilität.

3. **Auf der Grundlage der Bewertung gemäß Absatz 2 erstellen die Mitgliedstaaten einen Migrationsplan, spätestens ein Jahr nach Abschluss der Bewertung, wobei die** Mitgliedstaaten im Umstellungsplan **begründen, welche** Eisenbahnstrecken nicht auf die europäische Regelspurweite von 1 435 mm umgestellt werden. Der Umstellungsplan muss eine sozioökonomische Kosten-Nutzen-Analyse enthalten, die die Entscheidung rechtfertigt, die Eisenbahnstrecken nicht auf die europäische Regelspurweite von 1 435 mm umzustellen, sowie eine Bewertung der Auswirkungen auf die Interoperabilität **und die Kontinuität des Schienennetzes. Bei grenzüberschreitenden Abschnitten wird der Antrag auf Ausnahme mit dem benachbarten Mitgliedstaat abgestimmt und vereinbart.**

*(Vgl. geänderten Vorschlag der Kommission, Nummer 8)*

## Änderungsantrag 217

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 16a – Absatz 4

*Von der Kommission vorgeschlagener  
Text, geändert durch COM(2022)384*

*Geänderter Text*

(4) Die Prioritäten für die Infrastruktur- und Investitionsplanung im Zusammenhang mit dem Umstellungsplan werden in den ersten Arbeitsplan des europäischen Koordinators für einen europäischen Verkehrskorridor aufgenommen, zu dem die Güterverkehrsstrecken mit einer von der europäischen Regelspurweite abweichenden Spurweite gemäß Artikel 53 gehören.

(4) Die Prioritäten für die Infrastruktur- und Investitionsplanung im Zusammenhang mit dem Umstellungsplan werden in den ersten Arbeitsplan des europäischen Koordinators für einen europäischen Verkehrskorridor aufgenommen, zu dem die Güterverkehrsstrecken mit einer von der europäischen Regelspurweite abweichenden Spurweite gemäß Artikel 53 gehören.

*(Vgl. geänderten Vorschlag der  
Kommission, Nummer 8)*

### **Änderungsantrag 218**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 17 – Absatz 1 – Buchstabe a**

*Vorschlag der Kommission*

a) ein ERTMS eingerichtet ist;

*Geänderter Text*

a) ein ERTMS eingerichtet ist, **wobei strecken- und fahrzeugseitig eine synchronisierte und harmonisierte Einführung des ERTMS sichergestellt wird;**

### **Änderungsantrag 219**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 17 – Absatz 4**

*Vorschlag der Kommission*

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

*Geänderter Text*

(4) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Eisenbahninfrastruktur des Kernnetzes, des erweiterten Kernnetzes und des Gesamtnetzes, einschließlich der in Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe d genannten Anbindungen, bis zum 31. Dezember **2040** mit einem ERTMS ausgerüstet ist.

## Änderungsantrag 220

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 17 – Absatz 5

#### *Vorschlag der Kommission*

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

#### *Geänderter Text*

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

## Änderungsantrag 221

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 17 – Absatz 6

#### *Vorschlag der Kommission*

(6) Auf Antrag eines Mitgliedstaats kann die Kommission in hinreichend begründeten Fällen im Wege von Durchführungsrechtsakten Ausnahmen von den in den Absätzen 1 bis 5 genannten Anforderungen gewähren. **Jeder Antrag auf eine Ausnahmeregelung muss sich auf eine sozioökonomische Kosten-Nutzen-Analyse und eine Bewertung der Auswirkungen auf die Interoperabilität stützen. Eine Ausnahme muss den Anforderungen der Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>59</sup> genügen und wird gegebenenfalls mit dem/den benachbarten Mitgliedstaat(en) koordiniert und vereinbart.**

#### *Geänderter Text*

Auf Antrag eines Mitgliedstaats kann die Kommission **für isolierte Netze** in hinreichend begründeten Fällen im Wege von Durchführungsrechtsakten Ausnahmen von den in den Absätzen 1 bis 5 genannten Anforderungen gewähren.

---

<sup>59</sup> Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates

<sup>59</sup> 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).

vom 11. Mai 2016 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (ABl. L 138 vom 26.5.2016, S. 44).

## **Änderungsantrag 222**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 17 – Absatz 6 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(6a) Die Mitgliedstaaten informieren die betroffenen Parteien über die Einführung des ERTMS rechtzeitig vor der streckenseitigen Einführung des ETCS und vor der Außerbetriebnahme von Klasse-B-Systemen.***

## **Änderungsantrag 223**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 17 – Absatz 6 b (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(6b) Die Kommission stellt sicher, dass die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI ZZS und TSI INF) mit dieser Verordnung in Einklang gebracht werden, was sowohl die Angleichung der Bestimmungen als auch die wirksame Umsetzung beinhaltet.***

## **Änderungsantrag 224**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 17 – Absatz 6 c (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(6c) Die Kommission erwägt, innerhalb von zwei Jahren nach Inkrafttreten dieser Verordnung einen Legislativvorschlag zur Einrichtung eines harmonisierten Eisenbahnverkehrsmanagementsystems***

*vorzulegen, um den grenzüberschreitenden Betrieb im transeuropäischen Verkehrsnetz zu verbessern.*

## Änderungsantrag 225

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 18 – Absatz 1 – Einleitung

#### *Vorschlag der Kommission*

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

#### *Geänderter Text*

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

## Änderungsantrag 226

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 18 – Absatz 1 – Buchstabe a

#### *Vorschlag der Kommission*

a) Auf jedem grenzüberschreitenden Abschnitt innerhalb der Union beträgt die Aufenthaltszeit aller grenzüberschreitenden Güterzüge **im Durchschnitt** höchstens 15 Minuten. Die Aufenthaltszeit eines Zuges auf einem grenzüberschreitenden Abschnitt ist die gesamte zusätzliche Fahrzeit, die auf den Grenzübergang zurückgeführt werden kann, unabhängig von den zugrunde liegenden Ursachen wie

#### *Geänderter Text*

a) Auf jedem grenzüberschreitenden Abschnitt innerhalb der EU beträgt die Aufenthaltszeit aller grenzüberschreitenden Güterzüge höchstens 15 Minuten. Die Aufenthaltszeit eines Zuges auf einem grenzüberschreitenden Abschnitt ist die gesamte zusätzliche Fahrzeit, die auf den Grenzübergang zurückgeführt werden kann, unabhängig von den zugrunde liegenden Ursachen wie polizeiliche

polizeiliche Grenzkontrollen und -verfahren oder infrastrukturelle, betriebliche, technische und verwaltungstechnische Aspekte, ohne Berücksichtigung der Zeit, 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.

Grenzkontrollen und -verfahren oder infrastrukturelle, betriebliche, technische und verwaltungstechnische Aspekte, ohne Berücksichtigung der Zeit, 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.

## Änderungsantrag 227

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 18 – Absatz 1 – Buchstabe b a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

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

## Änderungsantrag 228

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 18 – Absatz 2

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

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

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

## Änderungsantrag 229

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 18 – Absatz 2 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(2a) Die Kommission stellt in enger Zusammenarbeit mit allen Akteuren im Eisenbahnverkehr sicher, dass bis zum 31. Dezember 2025 ein digitales Kapazitätsmanagementsystem entwickelt wird, das es Personen- und Güterverkehrsbetreibern ermöglicht, grenzüberschreitende Zugtrassen durch mehrere Mitgliedstaaten zu buchen. Das Kapazitätsmanagementsystem wird von der Europäischen Eisenbahnagentur betrieben. Die Mitgliedstaaten führen das System im Kernnetz und im erweiterten Kernnetz der europäischen Verkehrskorridore bis zum 31. Dezember 2027 vollständig ein.**

## Änderungsantrag 230

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 19 – Absatz 1 – Buchstabe -a

*Vorschlag der Kommission (geänderter  
Vorschlag)*

*Geänderter Text*

a) Umstellung auf die europäische Regelspurweite (1435 mm),

**-a) Umstellung auf die europäische Regelspurweite (1435 mm),**

## Änderungsantrag 231

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 19 – Absatz 1 – Buchstabe b

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

b) der Verbesserung der Sicherheit von höhengleichen Bahnübergängen;

**b) der Verbesserung der Sicherheit von höhengleichen Bahnübergängen *und gegebenenfalls Umwandlung zu Eisenbahnüberführungen oder -unterführungen;***

## Änderungsantrag 232

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 19 – Absatz 1 – Buchstabe c

#### *Vorschlag der Kommission*

c) gegebenenfalls der Anbindung der Eisenbahninfrastruktur an die **Binnenhafeninfrastruktur**;

#### *Geänderter Text*

c) gegebenenfalls der Anbindung der Eisenbahninfrastruktur an die **Binnen- und Seehafeninfrastruktur sowie die Flughafeninfrastruktur**;

## Änderungsantrag 233

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 19 – Absatz 1 – Buchstabe e

#### *Vorschlag der Kommission*

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

#### *Geänderter Text*

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

## Änderungsantrag 234

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 19 – Absatz 1 – Buchstabe f

#### *Vorschlag der Kommission*

f) – beim Bau oder Ausbau der Eisenbahninfrastruktur – der Gewährleistung des Anschlusses von Fuß-

#### *Geänderter Text*

f) – beim Bau oder **erheblichem** Ausbau der Eisenbahninfrastruktur – der Gewährleistung des Anschlusses von Fuß-

und Radwegen und deren Zugänglichkeit, um die aktiven Verkehrsträger zu fördern;

und Radwegen und deren Zugänglichkeit, um die aktiven Verkehrsträger zu fördern;

### Änderungsantrag 235

#### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 19 – Absatz 1 – Buchstabe g

##### *Vorschlag der Kommission*

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

##### *Geänderter Text*

g) der Entwicklung innovativer Technologien für alternative Kraftstoffe für den Schienenverkehr wie Wasserstoff **oder batteriebetriebene Züge** für Abschnitte, die von der Elektrifizierungspflicht ausgenommen sind, **sofern die Wirtschaftlichkeit solcher Vorhaben auf der Grundlage einer Kosten-Nutzen-Analyse festgestellt wurde;**

### Änderungsantrag 236

#### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 19 – Absatz 1 – Buchstabe g a (neu)

##### *Vorschlag der Kommission*

##### *Geänderter Text*

**ga) der Entwicklung der FRMCS-Technologie zur Einführung eines Europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystems (ERTMS) auf der Grundlage der Satellitentechnologie;**

### Änderungsantrag 237

#### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 19 – Absatz 1 – Buchstabe g b (neu)

##### *Vorschlag der Kommission*

##### *Geänderter Text*

**gb) der Entwicklung von Trägheitsgeräten für die Geopositionierungskomponente des ERTMS;**

## Änderungsantrag 238

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 19 – Absatz 1 – Buchstabe g c (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**gc) des zweigleisigen Ausbaus bei Engpässen, bei denen Kapazitätshemmnisse bestehen;**

## Änderungsantrag 239

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 20 – Absatz 1 – Buchstabe c

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

c) Seen;

c) Seen **und Lagunen**;

## Änderungsantrag 240

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 20 – Absatz 1 – Buchstabe g

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

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

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;

## Änderungsantrag 241

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 20 – Absatz 1 – Buchstabe h

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

h) zugehörige Ausrüstung;

h) zugehörige Ausrüstung **gemäß Absatz 2**;

### Änderungsantrag 242

#### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 21 – Absatz 1 – Buchstabe c

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

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

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

### Änderungsantrag 243

#### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 22 – Absatz 2

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

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

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

### Änderungsantrag 244

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 22 – Absatz 3 – Einleitung**

*Vorschlag der Kommission*

(3) Die Mitgliedstaaten gewährleisten insbesondere, dass

*Geänderter Text*

(3) Die Mitgliedstaaten gewährleisten **bis zum 31. Dezember 2030** insbesondere, dass

**Änderungsantrag 245**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 22 – Absatz 3 – Buchstabe a**

*Vorschlag der Kommission*

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

*Geänderter Text*

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. **Bei neu gebauten oder renovierten Brücken, die nicht geöffnet werden können, stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass ihre Höhe die der niedrigsten Brücke des Flusseinzugsgebiets überschreitet.**

**Änderungsantrag 246**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 22 – Absatz 3 – Unterabsatz 1**

*Vorschlag der Kommission*

Die Referenzwasserstände werden anhand der Anzahl der Tage pro Jahr festgelegt, an denen der tatsächliche Wasserstand den angegebenen Referenzwasserstand überschreitet. Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte, in denen die im vorangehenden Unterabsatz genannten

*Geänderter Text*

Die Referenzwasserstände werden anhand der Anzahl der Tage pro Jahr festgelegt, an denen der tatsächliche Wasserstand den angegebenen Referenzwasserstand überschreitet. Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte, **die in enger Zusammenarbeit mit diesen**

Referenzwasserstände pro Flusseinzugsgebiet festgelegt werden. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 59 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

***Mitgliedstaaten und gegebenenfalls in Absprache mit den durch internationale Übereinkünfte eingerichteten Flussschifffahrtskommissionen ausgearbeitet werden und*** in denen die im vorangehenden Unterabsatz genannten Referenzwasserstände ***gegebenenfalls*** pro ***Korridor, pro*** Flusseinzugsgebiet ***oder pro Wasserstraßenabschnitt*** festgelegt werden. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 59 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

## Änderungsantrag 247

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 22 – Absatz 3 – Unterabsatz 2

#### *Vorschlag der Kommission*

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

#### *Geänderter Text*

Bei der Festlegung der Referenzwasserstände berücksichtigt die Kommission die Anforderungen, die in internationalen Übereinkommen und in Abkommen – ***auch in den von den durch internationale Übereinkünfte eingesetzten Flussschifffahrtskommissionen angenommenen Vorschriften*** – zwischen den Mitgliedstaaten festgelegt sind ***und konsultieren die Europäischen Koordinatoren der betroffenen europäischen Verkehrskorridore.***

## Änderungsantrag 248

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 22 – Absatz 5 – Unterabsatz 1 – Einleitung

#### *Vorschlag der Kommission*

Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte mit Anforderungen, die die nach Absatz 3 Buchstabe a Unterabsatz 2 festgelegten Mindestanforderungen pro Flusseinzugsgebiet ergänzen. Diese Anforderungen können sich insbesondere

#### *Geänderter Text*

Die Kommission erlässt ***gegebenenfalls in Zusammenarbeit mit den jeweiligen Flussschifffahrtskommissionen*** Durchführungsrechtsakte mit Anforderungen, die die nach Absatz 3 Buchstabe a Unterabsatz 2 festgelegten Mindestanforderungen ***gegebenenfalls*** pro

auf Folgendes beziehen:

**Korridor, pro** Flusseinzugsgebiet **oder pro Wasserstraßenabschnitt** ergänzen. Diese Anforderungen können sich insbesondere auf Folgendes beziehen:

### Änderungsantrag 249

#### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 22 – Absatz 5 – Unterabsatz 1 – Buchstabe e

##### *Vorschlag der Kommission*

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

##### *Geänderter Text*

e) Aufbau einer Infrastruktur für alternative Energien, um den Zugang zu alternativen Kraftstoffen im gesamten Korridor **in voller Übereinstimmung mit den Anforderungen der Verordnung (EU) [...] [über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe]** zu gewährleisten;

### Änderungsantrag 250

#### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 22 – Absatz 5 – Unterabsatz 1 – Buchstabe h

##### *Vorschlag der Kommission*

h) Einführung und Förderung neuer Technologien und Innovationen für CO<sub>2</sub>-freie Kraftstoffe und Antriebssysteme.

##### *Geänderter Text*

h) der Einführung und Förderung neuer Technologien und Innovationen für CO<sub>2</sub>-freie **und CO<sub>2</sub>-arme** Kraftstoffe und Antriebssysteme.

### Änderungsantrag 251

#### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 22 – Absatz 6

##### *Vorschlag der Kommission*

(6) Die Kommission gewährleistet ein kohärentes Vorgehen im Hinblick auf eine gute unionsweite Befahrbarkeit und kann dazu Leitlinien erlassen. Die Kommission stellt bei der Festlegung der Mindestanforderungen für die

##### *Geänderter Text*

(6) Die Kommission gewährleistet ein kohärentes Vorgehen im Hinblick auf eine gute unionsweite Befahrbarkeit und kann dazu Leitlinien erlassen. Die Kommission stellt bei der Festlegung der Mindestanforderungen für die

Buchstaben e und f sicher, dass die Interoperabilität zwischen den Flusseinzugsgebieten nicht beeinträchtigt wird.

Buchstaben e und f sicher, dass die Interoperabilität zwischen **den Korridoren oder** den Flusseinzugsgebieten nicht **unangemessen** beeinträchtigt wird.

### Änderungsantrag 252

#### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 23 – Absatz 1 – Buchstabe c a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**ca) der Verbesserung der Digitalisierungs- und Automatisierungsprozesse von Infrastruktur und Flotte sowie der Entwicklung einer intelligenten Binnenschifffahrtsinfrastruktur;**

### Änderungsantrag 253

#### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 23 – Absatz 1 – Buchstabe d

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

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

d) der Modernisierung und Ausweitung der für **Beförderungs- und Mobilitätsvorgänge** innerhalb und außerhalb des Hafengebiets **und entlang der Wasserstraße** erforderlichen Infrastrukturkapazität, **einschließlich der Anlege- und Rastplätze sowie der damit verbundenen Dienstleistungen;**

### Änderungsantrag 254

#### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 23 – Absatz 1 – Buchstabe e

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

e) der Förderung und Entwicklung von Maßnahmen zur Verbesserung der Umweltverträglichkeit der Binnenschifffahrt und der

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.

Verkehrsinfrastruktur, einschließlich emissionsfreier und emissionsarmer **Schiffe, die alternative und erneuerbare Kraftstoffe verwenden, sowie alternativer, weniger umweltschädlicher** 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.

### Änderungsantrag 255

#### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 23 – Absatz 1 – Buchstabe e a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**ea) der Entwicklung und dem Einsatz von Mitteln zur Überwachung der Wasserstraßenzustands;**

### Änderungsantrag 256

#### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 23 – Absatz 1 – Buchstabe e b (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**eb) der Bereitstellung einer Infrastruktur für aktive Verkehrsträger entlang der Wasserstraßen;**

### Änderungsantrag 257

#### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 23 – Absatz 1 – Buchstabe e c (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**ec) der Prüfung bis zum ... [zwei Jahre nach Inkrafttreten dieser Verordnung] seitens der Kommission, ob die Vorlage eines Rechtsrahmens angemessen ist,**

*gegebenenfalls zusammen mit einem Legislativvorschlag, zur Erleichterung des grenzüberschreitenden gewerblichen Verkehrsbetriebs auf Binnenwasserstraßen, einschließlich der Entwicklung eines Datenaustauschs, um Kooperationsmechanismen zwischen den Mitgliedstaaten zu ermöglichen;*

## **Änderungsantrag 258**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 23 – Absatz 1 – Buchstabe e d (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*ed) der Sicherstellung seitens der Mitgliedstaaten, dass jede neue Binnenwasserstraßeninfrastruktur mögliche Hindernisse für die Längs- und Querverbindungen frei fließender Flüsse und den Verlust der biologischen Vielfalt möglichst vermeidet.*

## **Änderungsantrag 259**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 24 – Absatz 1**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

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

(1) Der europäische Seeverkehrsraum verbindet und integriert die in Absatz 2 beschriebenen Seeverkehrskomponenten mit dem landseitigen Netz durch die Schaffung oder den Ausbau des Kurzstreckenseeverkehrs zwischen zwei oder mehreren Seehäfen im Hoheitsgebiet der Union oder zwischen einem oder mehreren Häfen im Hoheitsgebiet der Union und einem Hafen im Hoheitsgebiet eines benachbarten Drittlandes mit einer Küstenlinie an den an die Union angrenzenden Binnenmeeren **oder im geografischen Gebiet von Gebieten in äußerster Randlage** sowie durch den Aufbau von Seehäfen im Hoheitsgebiet der

tragfähige und nachhaltige Integration mit anderen Verkehrsträgern zu gewährleisten.

Union und ihrer Hinterlandanbindungen, um eine effiziente, tragfähige und nachhaltige Integration mit anderen Verkehrsträgern zu gewährleisten.

### **Änderungsantrag 260**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 24 – Absatz 3 – Buchstabe j**

*Vorschlag der Kommission*

j) zugehörige Ausrüstung, zu der insbesondere Ausrüstungen für die Verkehrs- und Güterverkehrslogistik, die Verringerung negativer Auswirkungen auf die Umwelt, die Verbesserung der Energieeffizienz, die Verringerung von Lärm und die Verwendung alternativer Kraftstoffe sowie Ausrüstung zur Gewährleistung der ganzjährigen Befahrbarkeit, einschließlich Eisbrechausrüstung, für hydrologische Untersuchungen und für Ausbaggerungstätigkeiten und Schutzmaßnahmen in Häfen und Hafeneinfahrten gehören können;

*Geänderter Text*

*(Betrifft nicht die deutsche Fassung.)*

### **Änderungsantrag 261**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 24 – Absatz 3 – Buchstabe k a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***ka) Infrastruktur mit doppeltem Verwendungszweck, die für zivile und militärische Zwecke genutzt wird.***

### **Änderungsantrag 262**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 24 – Absatz 4 – Buchstabe c**

*Vorschlag der Kommission*

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

*Geänderter Text*

c) Der Seehafen stellt den einzigen Zugangspunkt zu einer NUTS-3-Region im Gesamtnetz dar.

### **Änderungsantrag 263**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 24 – Absatz 4 – Buchstabe d a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

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

*Geänderter Text*

***da) Der Seehafen wird aufgrund seiner geostrategischen Bedeutung für die Union in die Liste in Anhang II aufgenommen.***

### **Änderungsantrag 264**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 25 – Absatz 2 – Buchstabe a**

*Vorschlag der Kommission*

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

*Geänderter Text*

a) die Seehäfen des Gesamtnetzes an die Schienen- und Straßeninfrastruktur und – soweit möglich – Binnenwasserstraßen angebunden sind;

### **Änderungsantrag 265**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 25 – Absatz 2 – Buchstabe a a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

aa) ***das Erfordernis eines Bahnanschlusses gilt nicht für Seehäfen, die auf Inseln ohne Bahnnetz liegen***;

*Geänderter Text*

aa) ***das Erfordernis eines Bahnanschlusses gilt nicht für Seehäfen, die auf Inseln ohne Bahnnetz liegen***;

## Änderungsantrag 266

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 25 – Absatz 2 – Buchstabe b

#### *Vorschlag der Kommission*

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;

#### *Geänderter Text*

b) jeder Seehafen des Gesamtnetzes, über den Güterverkehr abgewickelt wird, zumindest über ein multimodales Güterterminal **im Hafen oder in dessen Nähe mit einer direkten Schienenanbindung** verfügt, das allen Betreibern und Nutzern diskriminierungsfrei und gegen ein transparentes und diskriminierungsfreies Entgelt offensteht;

## Änderungsantrag 267

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 25 – Absatz 2 – Buchstabe d

#### *Vorschlag der Kommission*

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

#### *Geänderter Text*

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

## Änderungsantrag 268

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 25 – Absatz 2 – Buchstabe d a (neu)

#### *Vorschlag der Kommission*

#### *Geänderter Text*

**da) die Mitgliedstaaten die für die Umsetzung von Absatz 2 Buchstaben a und b zuständige Stelle auf der Grundlage der Leitungsstruktur und des Schienennetzes jedes Hafens benennen;**

## Änderungsantrag 269

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 27 – Absatz 1 – Buchstabe a**

*Vorschlag der Kommission*

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

*Geänderter Text*

*(Betrifft nicht die deutsche Fassung.)*

**Änderungsantrag 270**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 27 – Absatz 1 – Buchstabe b**

*Vorschlag der Kommission*

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

*Geänderter Text*

b) dem Bau, **der Instandhaltung** oder dem Ausbau von grundlegenden Hafeninfrastrukturen wie Innenbecken, **Infrastruktur für nachhaltige alternative Kraftstoffe**, Kaimauern, Liegeplätze, Molen, Docks, Deiche, Hinterfüllungen und Landgewinnung;

**Änderungsantrag 271**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 27 – Absatz 1 – Buchstabe b a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**ba) der Modernisierung und Ausweitung der für Beförderungsvorgänge innerhalb und außerhalb des Hafengebiets erforderlichen Schieneninfrastrukturkapazität;**

**Änderungsantrag 272**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 27 – Absatz 1 – Buchstabe d**

*Vorschlag der Kommission*

d) der Einführung und Förderung neuer Technologien und Innovationen für CO<sub>2</sub>-freie und CO<sub>2</sub>-arme Kraftstoffe und Antriebssysteme;

*Geänderter Text*

d) der Einführung und Förderung neuer Technologien und Innovationen für CO<sub>2</sub>-freie und CO<sub>2</sub>-arme Kraftstoffe und Antriebssysteme, ***einschließlich Windantrieb***;

**Änderungsantrag 273**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Artikel 27 – Absatz 1 – Buchstabe g**

*Vorschlag der Kommission*

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

*Geänderter Text*

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 ***und*** der Optimierung der Lieferketten gemäß den gelten Anforderungen nach dem Unionsrecht oder den einschlägigen internationalen Übereinkünften.

**Änderungsantrag 274**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Artikel 27 – Absatz 1 – Buchstabe g a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***ga) der Förderung des Fährverkehrs als nachhaltige Form der Personenbeförderung, gegebenenfalls auch in städtischen Knoten;***

**Änderungsantrag 275**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Artikel 27 – Absatz 1 – Buchstabe g b (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***gb) der Verbesserung der Infrastruktur mit dem Ziel, den Anteil des Güterverkehrs, auch im Kurzstreckenseeverkehr, zu erhöhen, der vom Straßen- und Luftverkehr auf den See- oder Binnenschiffsverkehr und die Schiene verlagert wird, um negative externe Kosten wie Emissionen und Staus zu verringern;***

### **Änderungsantrag 276**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Artikel 27 – Absatz 1 – Buchstabe g c (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***gc) der Verbesserung des Zugangs zu Regionen in äußerster Randlage und anderen abgelegenen, insularen und peripheren Regionen.***

### **Änderungsantrag 277**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Artikel 28 – Absatz 1 – Buchstabe a – Ziffer x**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

x) Infrastruktur zur Milderung der Auswirkungen auf die Umwelt;

x) Infrastruktur zur Milderung der Auswirkungen auf die Umwelt, ***einschließlich Technologien zum Schutz der Fauna oder zur Lärminderung;***

### **Änderungsantrag 278**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Artikel 28 – Absatz 1 – Buchstabe e**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

e) Anbindung der Güterterminals ***und Logistikplattformen*** an die übrigen

e) Anbindung der Güterterminals an die übrigen Verkehrsträger im

Verkehrsträger im transeuropäischen Verkehrsnetz;

transeuropäischen Verkehrsnetz;

### **Änderungsantrag 279**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 28 – Absatz 1 – Buchstabe f a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***fa) Zufahrtswege und Verbindung der letzten Meile zu multimodalen Drehkreuzen für den Personenverkehr, einschließlich Infrastruktur für aktive Verkehrsträger;***

### **Änderungsantrag 280**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 29 – Absatz 1 – Buchstabe a**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

a) die Sicherheit der Straßenverkehrsinfrastruktur nach der Richtlinie 2008/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>62</sup> gewährleistet, überwacht und gegebenenfalls verbessert wird;

a) die Sicherheit der Straßenverkehrsinfrastruktur nach der Richtlinie ***(EU) 2019/1936 zur Änderung der Richtlinie*** 2008/96/EG<sup>62</sup> des Europäischen Parlaments und des Rates gewährleistet, überwacht und gegebenenfalls verbessert wird;

---

<sup>62</sup> 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).

---

<sup>62</sup> 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).

### **Änderungsantrag 281**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 29 – Absatz 1 – Buchstabe c a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**ca) die Straßen werden mit den ressourceneffizientesten und klimaverträglichsten Materialien entworfen, gebaut oder modernisiert und gewartet;**

## **Änderungsantrag 282**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 29 – Absatz 1 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(1a) Innerhalb eines Jahres nach Inkrafttreten dieser Verordnung erwägt die Kommission im Einklang mit Artikel 6c der Richtlinie über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur den Erlass von Durchführungsrechtsakten zur Festlegung gemeinsamer Spezifikationen für die Verfahren der Mitgliedstaaten, die darauf abzielen, die tatsächliche Lesbarkeit und Erkennbarkeit von Fahrbahnmarkierungen und Straßenschildern für menschliche Fahrer und automatisierte Fahrerassistenzsysteme zu gewährleisten. Diese Spezifikationen umfassen Mindestanforderungen an die Sichtbarkeit und den Zustand der Verkehrszeichen, Signale und Straßenmarkierungen.**

## **Änderungsantrag 283**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 29 – Absatz 2 – Buchstabe a – Einleitung**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

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

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

*instandgehalten* und

## Änderungsantrag 284

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Artikel 29 – Absatz 2 – Buchstabe a – Ziffer i

##### *Vorschlag der Kommission*

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

##### *Geänderter Text*

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

## Änderungsantrag 285

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Artikel 29 – Absatz 2 – Buchstabe b

##### *Vorschlag der Kommission*

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

##### *Geänderter Text*

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

## Änderungsantrag 286

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Artikel 29 – Absatz 2 – Buchstabe c

##### *Vorschlag der Kommission*

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

##### *Geänderter Text*

c) In einer Entfernung von höchstens 100 km voneinander stehen **bis zum 31. Dezember 2040** sichere und gesicherte Parkflächen zur Verfügung, die ausreichend Parkraum für Nutzfahrzeuge

Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe a der Verordnung (EU) 2020/1054 erfüllen.

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

---

<sup>69</sup> Verordnung (EU) 2020/1054 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2020 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 hinsichtlich der Mindestanforderungen an die maximalen täglichen und wöchentlichen Lenkzeiten, Mindestfahrtunterbrechungen sowie täglichen und wöchentlichen Ruhezeiten, und der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 hinsichtlich der Positionsbestimmung mittels Fahrtenschreibern (ABl. L 249 vom 31.7.2020, S. 1).

---

<sup>69</sup> Verordnung (EU) 2020/1054 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2020 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 hinsichtlich der Mindestanforderungen an die maximalen täglichen und wöchentlichen Lenkzeiten, Mindestfahrtunterbrechungen sowie täglichen und wöchentlichen Ruhezeiten, und der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 hinsichtlich der Positionsbestimmung mittels Fahrtenschreibern (ABl. L 249 vom 31.7.2020, S. 1).

## Änderungsantrag 287

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 29 – Absatz 2 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(2a) Bis zum ... [sechs Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung] prüft die Kommission, ob sie dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Legislativvorschlag zur Schaffung eines einheitlichen europäischen digitalen Durchsetzungsraums (SEDEA) vorlegt, damit die zuständigen Durchsetzungsbehörden gezielte nichtdiskriminierende risikobasierte Kontrollen sowie kontaktlose und papierlose Inspektionen auf der Grundlage des Zugangs zu digitalen Echtzeitdaten über Berufsfahrer, Unternehmer, Nutzfahrzeuge und Fracht durchführen können, einschließlich der Harmonisierung der Risikoeinstufungssysteme, des elektronischen Austauschs von Dokumenten über die Entsendung von Kraftfahrern über das Binnenmarkt-Informationssystem (IMI) und der***

## **Änderungsantrag 288**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 29 – Absatz 4**

#### *Vorschlag der Kommission*

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

#### *Geänderter Text*

(4) Auf Antrag eines Mitgliedstaats kann die Kommission in hinreichend begründeten Fällen im Wege von Durchführungsrechtsakten Ausnahmen von der Anforderung nach Absatz 2 Buchstabe a gewähren, insbesondere wenn die Verkehrsdichte 10 000 Fahrzeuge pro Tag in beiden Richtungen nicht überschreitet oder wenn besondere geografische oder erhebliche physische Sachzwänge vorliegen, sofern ein angemessenes Sicherheitsniveau gewährleistet ist. ***Nach vollständiger Umsetzung der digitalen Durchsetzungskapazitäten im Zusammenhang mit der Richtlinie 96/53/EG kann die Kommission Durchführungsrechtsakte erlassen, mit denen die Mitgliedstaaten von den in Absatz 2 Buchstabe d dieses Artikels genannten Anforderungen zur Einführung oder Instandhaltung der Systeme zur dynamischen Gewichtserfassung ausgenommen werden.*** Jeder Antrag auf eine Ausnahmeregelung muss sich auf eine sozioökonomische Kosten-Nutzen-Analyse, die Bewertung besonderer geografischer oder erheblicher physischer Sachzwänge und/oder potenzieller negativer Auswirkungen der Investitionen auf die Umwelt und die biologische Vielfalt stützen.

## **Änderungsantrag 289**

## Vorschlag für eine Verordnung Artikel 30 – Absatz 3

### *Vorschlag der Kommission*

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

### *Geänderter Text*

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

## Änderungsantrag 290

## Vorschlag für eine Verordnung Artikel 30 – Absatz 5

### *Vorschlag der Kommission*

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

### *Geänderter Text*

(5) Auf Antrag eines Mitgliedstaats kann die Kommission in hinreichend begründeten Fällen im Wege von Durchführungsrechtsakten Ausnahmen von der Anforderung nach Artikel 29 Absatz 2 Buchstabe a gewähren, insbesondere wenn die Verkehrsdichte 10 000 Fahrzeuge pro Tag in beiden Richtungen nicht überschreitet oder wenn besondere geografische oder erhebliche physische Sachzwänge vorliegen, sofern **diese Straßen einem hohen** Sicherheitsniveau **gemäß der Richtlinie über das Sicherheitsmanagement für die Infrastruktur ((EU) 2019/1936) entsprechen**. Jeder Antrag auf eine Ausnahmeregelung muss sich auf eine sozioökonomische Kosten-Nutzen-Analyse, die Bewertung besonderer geografischer oder erheblicher physischer Sachzwänge und/oder potenzieller negativer Auswirkungen der Investitionen auf die Umwelt und die biologische Vielfalt stützen.

## Änderungsantrag 291

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 31 – Absatz 1 – Buchstabe a**

*Vorschlag der Kommission*

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

*Geänderter Text*

a) der Verbesserung und Förderung der Straßenverkehrssicherheit unter Berücksichtigung der Bedürfnisse besonders gefährdeter Verkehrsteilnehmer in all ihrer Vielfalt, insbesondere von Personen mit eingeschränkter Mobilität, **sowie der ordnungsgemäßen und auch grenzüberschreitenden Durchsetzung der betreffenden Rechtsvorschriften;**

**Änderungsantrag 292**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 31 – Absatz 1 – Buchstabe c**

*Vorschlag der Kommission*

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

*Geänderter Text*

c) der Einführung innovativer – **auch digitaler** – Technologien, um die Kontrolle der Einhaltung des Rechtsrahmens der Union im Bereich des Straßenverkehrs zu verbessern, einschließlich intelligenter und automatisierter Durchsetzungsinstrumente und 5G-Kommunikationsinfrastruktur, **um die Einführung intelligenter Lösungen und Systeme wie SEDEA zu erleichtern;**

**Änderungsantrag 293**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 31 – Absatz 1 – Buchstabe d**

*Vorschlag der Kommission*

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

*Geänderter Text*

d) beim Bau oder Ausbau der Straßeninfrastruktur, **der gleichzeitigen Entwicklung bzw. des gleichzeitigen Ausbaus verbundener oder paralleler Infrastrukturen für aktive Mobilität** und der Gewährleistung des Anschlusses von Fußgänger- und Radwegen und deren Zugänglichkeit, um die aktiven

Verkehrsträger zu fördern.

## Änderungsantrag 294

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 33 – Absatz 1 – Buchstabe g

#### *Vorschlag der Kommission*

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

#### *Geänderter Text*

g) die Luftverkehrsinfrastruktur **mit einem jährlichen Fluggastaufkommen von insgesamt mehr als vier Millionen Fluggästen** eine klimatisierte Luftzufuhr für stationäre Luftfahrzeuge vorsieht.

## Änderungsantrag 295

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 33 – Absatz 2

#### *Vorschlag der Kommission*

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

#### *Geänderter Text*

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

## Änderungsantrag 296

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 34 – Absatz 1 – Buchstabe e

#### *Vorschlag der Kommission*

e) der Verbesserung der Nachhaltigkeit und der Verringerung der Klima-, Umwelt-

#### *Geänderter Text*

e) der Verbesserung der Nachhaltigkeit und der Verringerung der Klima-, Umwelt-

und Lärmbelastung, insbesondere durch die Einführung neuer Technologien und Innovationen, alternativer Kraftstoffe, emissionsfreier und emissionsarmer Luftfahrzeuge sowie CO<sub>2</sub>-freier und CO<sub>2</sub>-armer Infrastrukturen;

und Lärmbelastung, insbesondere durch die Einführung neuer Technologien und Innovationen, alternativer Kraftstoffe, emissionsfreier und emissionsarmer Luftfahrzeuge sowie CO<sub>2</sub>-freier und CO<sub>2</sub>-armer Infrastrukturen **im Einklang mit der Verordnung (EU) [...] [über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe] und der Verordnung (EU) [...] [zur Gewährleistung gleicher Wettbewerbsbedingungen für einen nachhaltigen Luftverkehr]**.

### Änderungsantrag 297

#### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 35 – Absatz 3 – Unterabsatz 1 – Einleitung

##### *Vorschlag der Kommission*

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

##### *Geänderter Text*

Die Mitgliedstaaten führen **bis zum ... [ein Jahr]** nach Inkrafttreten der vorliegenden Verordnung/ eine Markt- und Zukunftsanalyse in Bezug auf multimodale Güterterminals in ihrem Hoheitsgebiet durch. Gegenstand der Analyse ist mindestens

### Änderungsantrag 298

#### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 35 – Absatz 3 – Unterabsatz 1 – Buchstabe a

##### *Vorschlag der Kommission*

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

##### *Geänderter Text*

a) die Untersuchung der aktuellen und künftigen Güterverkehrsströme, einschließlich der Güterverkehrsströme auf der Straße, **auf der Schiene, in der Luft und auf dem Wasser**;

### Änderungsantrag 299

#### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 35 – Absatz 3 – Unterabsatz 2

*Vorschlag der Kommission*

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

*Geänderter Text*

Die Mitgliedstaaten konsultieren Verloader, Verkehrs- und Logistikunternehmen, die in ihrem Hoheitsgebiet tätig sind, **sowie einschlägige Stellen**. Bei ihrer Analyse berücksichtigen sie die Ergebnisse der Konsultation.

### **Änderungsantrag 300**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 35 – Absatz 4**

*Vorschlag der Kommission*

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

*Geänderter Text*

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

### **Änderungsantrag 301**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 37 – Absatz 1 – Buchstabe a**

*Vorschlag der Kommission*

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

*Geänderter Text*

a) an die in dem Gebiet verfügbaren Verkehrsträger angebunden sind, soweit dies möglich ist;

### **Änderungsantrag 302**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 37 – Absatz 1 – Buchstabe b**

*Vorschlag der Kommission*

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

*Geänderter Text*

b) bis zum 31. Dezember 2030 mit mindestens einer Ladestation **und Tankstellen** im Sinne der Verordnung (EU) [...] [über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe], **die für Wasserstoff verwendet werden**, für schwere Nutzfahrzeuge ausgestattet sind;

**Änderungsantrag 303**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 37 – Absatz 1 – Buchstabe c – Ziffer ii**

*Vorschlag der Kommission*

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

*Geänderter Text*

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

**Änderungsantrag 304**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 37 – Absatz 2**

*Vorschlag der Kommission*

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

*Geänderter Text*

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

## Änderungsantrag 305

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 37 – Absatz 5

#### *Vorschlag der Kommission*

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

#### *Geänderter Text*

(5) Auf Antrag eines Mitgliedstaats kann die Kommission in hinreichend begründeten Fällen im Wege von Durchführungsrechtsakten Ausnahmen von den Verpflichtungen nach den Absätzen 2 bis 4 gewähren, wenn Investitionen unter sozioökonomischen Kosten-Nutzen-Gesichtspunkten nicht gerechtfertigt werden können, insbesondere wenn sich das Terminal in einem räumlich begrenzten Gebiet befindet.

## Änderungsantrag 306

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 38 – Absatz 1 – Buchstabe e a (neu)

#### *Vorschlag der Kommission*

#### *Geänderter Text*

***ea) der Ermöglichung der digitalen Durchsetzung des einschlägigen EU-Rechts;***

## Änderungsantrag 307

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 38 – Absatz 1 – Buchstabe e b (neu)

#### *Vorschlag der Kommission*

#### *Geänderter Text*

***eb) der Förderung von Infrastruktur für multimodalen Verkehr, die eine wirksame Verlagerung auf nachhaltige Verkehrsträger ermöglicht.***

## Änderungsantrag 308

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 39 – Absatz 1 – Buchstabe c

*Vorschlag der Kommission*

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

*Geänderter Text*

c) der Anbindung auf der ersten und letzten Meile an diese Zugangspunkte sowie Verbindungen zwischen ihnen, ***einschließlich aktiver Mobilität und der Infrastrukturen für Stadtbahnen und andere öffentliche Verkehrsmittel.***

### **Änderungsantrag 309**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 40 – Absatz 1 – Buchstabe a**

*Vorschlag der Kommission*

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

*Geänderter Text*

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

### **Änderungsantrag 310**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 40 – Absatz 1 – Buchstabe b – Ziffer i**

*Vorschlag der Kommission*

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

*Geänderter Text*

i) die Annahme eines ***öffentlich zugänglichen*** Plans für nachhaltige städtische Mobilität (SUMP) im Einklang mit Anhang V, der insbesondere Maßnahmen zur Integration der verschiedenen Verkehrsträger, ***zur Bewertung ihrer Erschwinglichkeit und Zugänglichkeit für Nutzer zur Bekämpfung der Mobilitätsarmut***, zur Förderung emissionsfreier ***und emissionsarmer*** Mobilität, einschließlich ***aktiver Verkehrsträger und öffentlicher Verkehrsmittel*** sowie einer emissionsfreien

*und emissionsarmen* Stadtlogistik, zur Verringerung der Luftverschmutzung und der Lärmbelastung und zur Berücksichtigung der transeuropäischen Fernverkehrsströme umfasst;

## Änderungsantrag 311

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 40 – Absatz 1 – Buchstabe b – Ziffer ii

#### *Vorschlag der Kommission*

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

#### *Geänderter Text*

ii) die Erhebung und Übermittlung von Daten zur städtischen Mobilität für jeden städtischen Knoten an die Kommission, wobei die Daten zumindest Treibhausgasemissionen, Staus, Unfälle und Verletzungen, den Anteil der Verkehrsträger und *die Zugänglichkeit und Erschwinglichkeit von öffentlichen und privaten* Mobilitätsdiensten, *auch für besonders gefährdete Verkehrsteilnehmer und Menschen mit eingeschränkter Mobilität*, sowie Daten zur Luftverschmutzung und Lärmbelastung umfassen. *Soweit möglich sollten die erhobenen Daten nach Alter, Geschlecht und Behinderung aufgeschlüsselt werden.* Danach werden diese Daten jedes Jahr übermittelt;

## Änderungsantrag 312

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 40 – Absatz 1 – Buchstabe b – Ziffer ii a (neu)

#### *Vorschlag der Kommission*

#### *Geänderter Text*

*ii a) die Annahme konkreter Maßnahmen zur Förderung des breiteren Einsatzes von Instrumenten der Informations- und Kommunikationstechnologie (IKT) und intelligenten Verkehrssystemen (IVS) mit offenem Zugang für alle Betreiber, um optimierte Routen für Fahrzeuge zu*

*ermöglichen und so die Verkehrsströme besser zu steuern, Staus und Luftverschmutzung zu verringern und die Verkehrssicherheit zu verbessern, sowie Echtzeitinformationen über die Verfügbarkeit von Infrastrukturen für alternative Kraftstoffe bereitzustellen.*

### Änderungsantrag 313

#### Vorschlag für eine Verordnung

#### Artikel 40 – Absatz 1 – Buchstabe b – Ziffer ii b (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*ii b) die Bewertung und Beschreibung möglicher Lösungen zur Deckung des Investitionsbedarfs, der zur Erfüllung der Verpflichtungen aus diesem Artikel und zur Vermeidung von Engpässen in städtischen Knotenpunkten erforderlich ist.*

### Änderungsantrag 314

#### Vorschlag für eine Verordnung

#### Artikel 40 – Absatz 1 – Buchstabe c – Ziffer i

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

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

i) für den Personenverkehr: eine nachhaltige, nahtlose und sichere Verbindung zwischen der Schienen-, Straßen- und Luftverkehrsinfrastruktur, den aktiven Verkehrsträgern – ***einschließlich öffentlicher Verkehrsmittel und, soweit möglich, EuroVelo-Infrastrukturen*** – und gegebenenfalls der Binnenschifffahrts- und Seeverkehrsinfrastruktur;

### Änderungsantrag 315

#### Vorschlag für eine Verordnung

#### Artikel 40 – Absatz 1 – Buchstabe c – Ziffer ii

*Vorschlag der Kommission*

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

*Geänderter Text*

ii) für den Personenverkehr: die Möglichkeit für Passagiere, über multimodale digitale Mobilitätsdienste auf Informationen zuzugreifen, Reisen zu buchen, zu bezahlen und ihre Tickets abzurufen **und nach Möglichkeit einen einzigen Fahrschein vorzusehen, wenn verschiedene Betreiber beteiligt sind**;

### Änderungsantrag 316

#### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 40 – Absatz 1 – Buchstabe c – Ziffer iii

*Vorschlag der Kommission*

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

*Geänderter Text*

iii) für den Güterverkehr: eine nachhaltige, nahtlose und sichere Verbindung zwischen Schienen-, Straßen- und gegebenenfalls Binnenschiffahrts-, Luft- und Seeverkehrsinfrastruktur sowie geeignete Verbindungen zu **multimodalen Güterterminals** und -einrichtungen **und sicheren und gesicherten Parkflächen für Lastkraftwagen**;

### Änderungsantrag 317

#### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 40 – Absatz 1 – Buchstabe c – Ziffer iv

*Vorschlag der Kommission*

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

*Geänderter Text*

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

## Änderungsantrag 318

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 40 – Absatz 1 – Buchstabe d

#### *Vorschlag der Kommission*

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

#### *Geänderter Text*

d) bis zum 31. Dezember 2040: den Aufbau mindestens eines multimodalen Güterterminals, das ausreichende Umschlagkapazitäten **zur Erfüllung der logistischen Erfordernisse ermöglicht und Anbindungen auf der letzten Meile** im städtischen Knoten oder in dessen Nähe ermöglicht, **wobei die Möglichkeit vorgesehen werden sollte, dass ein Terminal von mehreren städtischen Knoten genutzt wird, sofern seine Kapazität dafür ausreicht**;

## Änderungsantrag 319

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 40 – Absatz 1 – Buchstabe d a (neu)

#### *Vorschlag der Kommission*

#### *Geänderter Text*

**da) die Bereitstellung von Mitteln der Union ab dem 1. Januar 2026 zur Finanzierung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse im Zusammenhang mit städtischen Knoten ist an die Annahme von Plänen für nachhaltige städtische Mobilität im Einklang mit den in Anhang V festgelegten Anforderungen geknüpft.**

## Änderungsantrag 320

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 40 – Absatz 2

#### *Vorschlag der Kommission*

2. Die Kommission erlässt spätestens ein Jahr nach Inkrafttreten dieser Verordnung einen Durchführungsrechtsakt

#### *Geänderter Text*

2. Die Kommission erlässt **in enger Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten sowie ihren regionalen und lokalen**

zur Festlegung einer Methodik für die von den Mitgliedstaaten nach Buchstabe b Ziffer ii zu erhebenden Daten. Dieser Durchführungsrechtsakt wird nach dem in Artikel 59 Absatz 3 der vorliegenden Verordnung genannten Prüfverfahren erlassen.

**Behörden** spätestens ein Jahr nach Inkrafttreten dieser Verordnung einen Durchführungsrechtsakt zur Festlegung einer Methodik für die von den Mitgliedstaaten nach Buchstabe b Ziffer ii zu erhebenden Daten. **Dabei berücksichtigt sie die Verfügbarkeit und Zugänglichkeit von Daten auf lokaler Ebene sowie bestehende lokale und regionale Mobilitätspläne.** Dieser Durchführungsrechtsakt wird nach dem in Artikel 59 Absatz 3 der vorliegenden Verordnung genannten Prüfverfahren erlassen.

## Änderungsantrag 321

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 40 – Absatz 2 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***Bis zum ... [ein Jahr nach Inkrafttreten dieser Verordnung] benennen die Mitgliedstaaten eine nationale SUMP-Kontaktstelle und erstellen ein nationales SUMP-Programm, um die städtischen Knoten bei der Annahme und Umsetzung der unter Buchstabe b Ziffer i genannten SUMP zu unterstützen. Die nationale SUMP-Kontaktstelle und das nationale SUMP-Programm leisten insbesondere technische Hilfe und fachliche Unterstützung bei der Erstellung und Umsetzung von SUMP. Die nationale SUMP-Kontaktstelle überwacht in Zusammenarbeit mit der Kommission regelmäßig die ordnungsgemäße Umsetzung der SUMP, die Fortschritte bei der Verwirklichung der sektoralen politischen Ziele, einschließlich der Dekarbonisierung, der Verkehrssicherheit und der Kohärenz mit den Aktionsplänen für nachhaltige Energie und Klimaschutz, den Plänen für nachhaltige Stadtlogistik und anderen einschlägigen Plänen. Die nationale SUMP-Kontaktstelle fördert den Austausch bewährter Praktiken zwischen***

*den städtischen Knoten und kann Empfehlungen aussprechen, wenn die Mindestanforderungen und Standards nicht eingehalten werden.*

## Änderungsantrag 322

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 40 – Absatz 2 b (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*Die Kommission legt bis spätestens zum 31. Dezember 2025 Durchführungsrechtsakte vor, die harmonisierte Sicherheitsnormen für die Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur umfassen.*

## Änderungsantrag 323

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 41 – Absatz 1 – Einleitung

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

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:*

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 *Folgendes sichergestellt:*

## Änderungsantrag 324

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 41 – Absatz 1 – Buchstabe b

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

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

b) *die* Verringerung der Belastung von Stadtgebieten durch die negativen Auswirkungen des Schienen- und Straßen-Durchgangsverkehrs, *insbesondere in den am stärksten betroffenen Gebieten, einschließlich der Integration der*

*Infrastruktur für aktive Verkehrsträger in neu gebaute oder ausgebauter Schienen- und Straßeninfrastruktur, einschließlich Brücken;*

### Änderungsantrag 325

#### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 41 – Absatz 1 – Buchstabe c

*Vorschlag der Kommission*

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

*Geänderter Text*

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

### Änderungsantrag 326

#### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 41 – Absatz 1 – Buchstabe d

*Vorschlag der Kommission*

d) *der* Erhöhung des Anteils des öffentlichen Verkehrs und *der aktiven Mobilität*;

*Geänderter Text*

d) *die* Erhöhung des Anteils des öffentlichen Verkehrs und *aktiver Verkehrsträger, unter anderem durch die Bereitstellung sicherer Fahrradabstellplätze an Bahnhöfen und Busbahnhöfen, die über Ladebereiche speziell für E-Bikes verfügen, sowie sicherer und gesicherter Infrastruktur für aktive Verkehrsträger*;

### Änderungsantrag 327

#### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 41 – Absatz 1 – Buchstabe e a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*ea) die Verbesserung der Zugänglichkeit und Anbindung städtischer und ländlicher Gebiete sowie*

*Geänderter Text*

*der ungehinderte Zugang zu intelligenten, nachhaltigen und erschwinglichen Verkehrsmitteln;*

### Änderungsantrag 328

#### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 41 – Absatz 1 – Buchstabe e b (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*eb) gegebenenfalls der Ausbau von U-Bahn-/Stadtbahnverbindungen zwischen Engpassabschnitten zwischen zwei grenzüberschreitenden städtischen Knoten;*

### Änderungsantrag 329

#### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 42 – Absatz 3 – Buchstabe f a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*fa) für den SEDEA: alle Modernisierungen der Infrastruktur, die erforderlich sind, um den Datenaustausch in Echtzeit zwischen Nutzfahrzeugen und den Durchsetzungsbehörden zu ermöglichen.*

### Änderungsantrag 330

#### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 43 – Absatz 1 – Einleitung

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(1) Die Mitgliedstaaten fördern Vorhaben von gemeinsamem Interesse, die sowohl mittels Nutzung der Infrastrukturen des transeuropäischen Verkehrsnetzes effiziente Güterverkehrsdienste erbringen als auch zur Reduzierung der **CO<sub>2</sub>-Emissionen** und anderer negativer Auswirkungen auf die Umwelt beitragen

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 Auswirkungen auf die Umwelt –

und die auf Folgendes abzielen:

**wie Luftverschmutzung und Lärmbelastung** – beitragen und die auf Folgendes abzielen:

### Änderungsantrag 331

#### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 43 – Absatz 1 – Buchstabe e

##### *Vorschlag der Kommission*

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.

##### *Geänderter Text*

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, **um regelmäßige und häufige Dienste zu erleichtern.**

### Änderungsantrag 332

#### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 44 – Absatz 1 – Buchstabe a

##### *Vorschlag der Kommission*

a) Unterstützung und Förderung der Reduzierung der verkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen durch den Übergang zu emissionsfreien und emissionsarmen Fahrzeugen, Schiffen und Luftfahrzeugen und anderen innovativen und nachhaltigen Verkehrstechnologien **wie den Hyperloop;**

##### *Geänderter Text*

a) Unterstützung und Förderung der Reduzierung der verkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen durch den Übergang zu emissionsfreien und emissionsarmen Fahrzeugen, Schiffen, **Lokomotiven und Luftfahrzeugen, die mit alternativen und erneuerbaren Kraftstoffen betrieben werden** und anderen innovativen und nachhaltigen Verkehrstechnologien;

### Änderungsantrag 333

#### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 44 – Absatz 1 – Buchstabe a a (neu)

**aa) Schaffung geeigneter Bedingungen für neue nachhaltige Technologien wie den automatisierten Betrieb von Zügen, autonome Fahrzeuge oder Drohnen für den Personen- und Güterverkehr sowie deren Förderung und Einführung, um die Führungsrolle der Union bei diesen Technologien aufrechtzuerhalten und private und öffentliche Investitionen in die Infrastruktur, die für neue Formen der Mobilität wie den Einsatz von Drohnen für die letzte Meile in Städten, Hochradwege, Magnetschwebbahnen und den Hyperloop benötigt wird, zu fördern;**

## Änderungsantrag 334

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 44 – Absatz 1 – Buchstabe b

b) Ermöglichung der Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen bei allen Verkehrsträgern durch Förderung der Energieeffizienz, Einführung von emissionsfreien und emissionsarmen Lösungen, einschließlich Wasserstoff und Systemen zur Stromversorgung, sowie von anderen neuen Lösungen wie nachhaltigen Kraftstoffen und Bereitstellung entsprechender Infrastrukturen. Solche Infrastrukturen können den Zugang zu Energienetzen und andere für die Energieversorgung notwendige Einrichtungen umfassen, die Schnittstelle Infrastruktur-Fahrzeug berücksichtigen und IKT-Systeme für den Verkehr einschließen. Die Verkehrsinfrastruktur kann als Energie-Hub für verschiedene Verkehrsträger dienen;

b) Ermöglichung der Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen bei allen Verkehrsträgern durch Förderung der Energieeffizienz, Einführung von emissionsfreien und emissionsarmen Lösungen, einschließlich Wasserstoff, **Biokraftstoffe** und Systemen zur Stromversorgung, sowie von anderen neuen Lösungen wie nachhaltigen Kraftstoffen und Bereitstellung entsprechender Infrastrukturen. Solche Infrastrukturen können den **bidirektionalen** Zugang zu Energienetzen, **kabellose oder induktiv betriebene Ladepunkte ohne Anschluss, Pipelines** und andere für die Energieversorgung notwendige Einrichtungen umfassen, die Schnittstelle Infrastruktur-Fahrzeug berücksichtigen und IKT-Systeme für den Verkehr einschließen. Die Verkehrsinfrastruktur kann als Energie-Hub für verschiedene Verkehrsträger dienen **und das Netz stabilisieren und zugleich zum Aufbau**

*von nachhaltigen Energielösungen beitragen;*

### Änderungsantrag 335

#### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 44 – Absatz 1 – Buchstabe c

##### *Vorschlag der Kommission*

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

##### *Geänderter Text*

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

### Änderungsantrag 336

#### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 44 – Absatz 1 – Buchstabe e

##### *Vorschlag der Kommission*

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

##### *Geänderter Text*

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, ***die Entwicklung von Lösungen für „Mobilität als Dienstleistung“, auch in Gebieten, in denen Ausnahmen von den technischen Anforderungen der TEN-V-Verordnung gewährt wurden***, und die Entwicklung von Infrastrukturen, die eine nahtlose Multimodalität erlauben, wie den Anschluss von Flughäfen an Hochgeschwindigkeitsbahnen, ***Nachtzüge*** und Stadtbahnen/Straßenbahnen;

## Änderungsantrag 337

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 44 – Absatz 1 – Buchstabe g

#### *Vorschlag der Kommission*

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

#### *Geänderter Text*

g) Förderung effizienter Möglichkeiten, um allen Nutzern und Anbietern von Verkehrsdiensten zugängliche und umfassende Informationen in Bezug auf die ökologischen Auswirkungen ihrer Verkehrsträgerwahl **auf der Grundlage eines auf den vollständigen Lebenszyklus bezogenen Konzepts, wie in Artikel 8 dieser Verordnung dargestellt**, zur Verfügung zu stellen;

## Änderungsantrag 338

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 44 – Absatz 1 – Buchstabe h

#### *Vorschlag der Kommission*

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

#### *Geänderter Text*

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

## Änderungsantrag 339

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 44 – Absatz 1 – Buchstabe k

#### *Vorschlag der Kommission*

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

#### *Geänderter Text*

k) Voranbringen der Entwicklung und Einführung von IKT-Systemen und neuen Technologien für den Verkehr innerhalb der Verkehrsträger und zwischen ihnen **und mit einem besonderen Fokus auf den Schienenverkehr**.

## Änderungsantrag 340

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 44 – Absatz 1 – Buchstabe k a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**ka) gegebenenfalls Abstimmung der Einführung der in Absatz 1 aufgeführten Entwicklung und Einführung innovativer Technik mit den Nachbarländern, insbesondere in grenzüberschreitenden Abschnitten.**

## Änderungsantrag 341

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 45 – Absatz 1

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

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

1. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Verkehrsinfrastrukturen Sicherheit und Gefahrenabwehr bei der Beförderung von Personen und Gütern gewährleisten, **unter anderem indem eine angemessene Instandhaltung der Verkehrsinfrastrukturen über ihre gesamte Lebensdauer hinweg sichergestellt wird.**

## Änderungsantrag 342

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 46 – Absatz 1 – Einleitung

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

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

(1) Bei der Planung von Infrastrukturen **stellen** die Mitgliedstaaten **ein Höchstmaß an** Sicherheit und Resilienz der Verkehrsinfrastruktur gegenüber dem Klimawandel, Naturgefahren, **geopolitischen Änderungen**, vom Menschen verursachten Katastrophen sowie vorsätzlich verursachten Störungen **sicher, auch durch natürliche Personen**

Einführung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse berücksichtigen die Mitgliedstaaten Folgendes:

*oder Unternehmen aus Drittländern*, die das Funktionieren des Verkehrssystems der Union beeinträchtigen. Bei der Einführung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse berücksichtigen die Mitgliedstaaten Folgendes:

### Änderungsantrag 343

#### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 46 – Absatz 1 – Buchstabe c

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

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

c) strukturelle Qualität der Infrastruktur während ihres gesamten Lebenszyklus, mit besonderer Beachtung der für die Zukunft prognostizierten **Klima- und Umweltbedingungen**;

### Änderungsantrag 344

#### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 46 – Absatz 1 – Buchstabe d

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

d) Katastrophenschutzerfordernisse für die Reaktion auf Störungen;

d) Katastrophenschutzerfordernisse für die Reaktion auf Störungen **sowie Gefahrguttransporte**;

### Änderungsantrag 345

#### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 46 – Absatz 1 – Buchstabe e

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

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

e) Cybersicherheit und Resilienz der Infrastrukturen, mit besonderer Beachtung **der Beteiligung natürlicher Personen oder Unternehmen aus Drittländern an oder ihres Beitrags zu strategischen** grenzüberschreitenden Infrastrukturen.

## Änderungsantrag 346

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 46 – Absatz 2

#### *Vorschlag der Kommission*

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

#### *Geänderter Text*

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

## Änderungsantrag 347

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 46 – Absatz 2 a (neu)

#### *Vorschlag der Kommission*

#### *Geänderter Text*

**(2a) Die Mitgliedstaaten richten in enger Zusammenarbeit mit der Kommission und den Europäischen Koordinatoren „Green Lanes“ ein, um das ununterbrochene Funktionieren der Lieferketten und den essenziellen Reiseverkehr entlang des transeuropäischen Verkehrsnetzes sicherzustellen und so etwaige Engpässe bei grundlegenden Gütern zu vermeiden**

*und die Leistung der  
Verkehrsinfrastrukturen in Notlagen  
sicherzustellen.*

### **Änderungsantrag 348**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 46 – Absatz 2 b (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*(2b) Bis zum 31. Dezember 2025 führen die Mitgliedstaaten eine Bewertung durch, in deren Rahmen sie alle bestehenden kritischen Verkehrsinfrastrukturen – in Bezug auf alle Verkehrsträger – in ihrem Kernnetz und Gesamtnetz ermitteln und mittels einer Prüfung der Anfälligkeit für Klima- und Umweltauswirkungen sowie einer Risikobewertung deren Resilienz gegenüber dem Klimawandel beurteilen. Bis zum 31. Dezember 2029 ergreifen die Mitgliedstaaten alle Anpassungsmaßnahmen, die für die Modernisierung dieser Infrastrukturen erforderlich sind.*

### **Änderungsantrag 349**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 47 – Überschrift**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

Gefahren für die Sicherheit **und** die öffentliche Ordnung

Gefahren für die Sicherheit, die öffentliche Ordnung **und die strategische Autonomie der Union**

### **Änderungsantrag 350**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 47 – Absatz 1**

*Vorschlag der Kommission*

(1) Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission über alle Vorhaben von gemeinsamem Interesse in ihren Hoheitsgebieten, an denen natürliche Personen oder Unternehmen aus einem Drittland in jeglicher Form beteiligt sind oder die in jeglicher Form dazu beitragen, damit eine Folgenabschätzung bezüglich der Sicherheit oder der öffentlichen Ordnung in der Union durchgeführt werden kann. Diese Verpflichtung gilt nicht für ausländische Direktinvestitionen, die der Kommission und anderen Mitgliedstaaten nach Artikel 6 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2019/452 mitgeteilt wurden.

*Geänderter Text*

(1) Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission über alle Vorhaben von gemeinsamem Interesse in ihren Hoheitsgebieten, an denen natürliche Personen oder Unternehmen aus einem Drittland in jeglicher Form beteiligt sind oder die in jeglicher Form dazu beitragen, damit eine Folgenabschätzung bezüglich der Sicherheit oder der öffentlichen Ordnung in der Union durchgeführt **und für einen fairen Wettbewerb bei der Vergabe öffentlicher Aufträge gesorgt** werden kann. Diese Verpflichtung gilt nicht für ausländische Direktinvestitionen, die der Kommission und anderen Mitgliedstaaten nach Artikel 6 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2019/452 mitgeteilt wurden.

**Änderungsantrag 351**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 47 – Absatz 2 – Unterabsatz 1 – Buchstabe f a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**fa) die Übereinstimmung des geplanten Vorhabens von gemeinsamem Interesse mit den sich aus dieser Verordnung ergebenden Anforderungen und Standards.**

**Änderungsantrag 352**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 47 – Absatz 2 – Unterabsatz 2**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

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

Darüber hinaus **stellen** die Mitgliedstaaten alle verfügbaren Informationen für die Prüfung durch die Kommission gemäß Absatz 5 Unterabsatz 2 Buchstaben a, b und c **bereit**.

*bereitzustellen.*

### Änderungsantrag 353

#### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 47 – Absatz 2 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*(2a) Ist ein Mitgliedstaat der Auffassung, dass eine ausländische Direktinvestition, die in einem anderen Mitgliedstaat einer Überprüfung unterzogen wird, seine Sicherheit oder öffentliche Ordnung voraussichtlich beeinträchtigt, oder verfügt er über Informationen, die für eine solche Überprüfung von Bedeutung sind, so kann er Kommentare an den Mitgliedstaat richten, der die Überprüfung durchführt. Der Mitgliedstaat, der Kommentare abgibt, übermittelt diese gleichzeitig auch der Kommission.*

*Die Kommission teilt den anderen Mitgliedstaaten mit, dass Kommentare abgegeben worden sind.*

### Änderungsantrag 354

#### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 47 – Absatz 3 – Unterabsatz 2

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

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

Der Mitgliedstaat, in dem das Vorhaben von gemeinsamem Interesse geplant ist, stellt sicher, dass der Kommission die von ihr angeforderten zusätzlichen Informationen **spätestens drei Monate nach dem Ersuchen** zur Verfügung gestellt werden.

### Änderungsantrag 355

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 47 – Absatz 3 – Unterabsatz 3**

*Vorschlag der Kommission*

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

*Geänderter Text*

Der Mitgliedstaat, in dem das Vorhaben von gemeinsamem Interesse geplant ist, kann die natürliche Person aus einem Drittland oder das Unternehmen aus einem Drittland um die Bereitstellung der in den Absätzen 2 und 3 genannten Informationen ersuchen. Die betreffende natürliche Person aus einem Drittland oder das betreffende Unternehmen aus einem Drittland stellt die angeforderten Informationen **spätestens drei Monate nach dem Ersuchen** zur Verfügung. **Die Mitgliedstaaten überprüfen, ob die von der natürlichen Person oder dem Unternehmen aus einem Drittland bereitgestellten Informationen korrekt sind.**

**Änderungsantrag 356**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 47 – Absatz 4 – Unterabsatz 1**

*Vorschlag der Kommission*

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

*Geänderter Text*

Ist die Kommission der Auffassung, 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 Standardisierung**, der Sicherheit oder der öffentlichen Ordnung beeinträchtigt, oder verfügt sie über einschlägige Informationen im Zusammenhang mit der Beteiligung oder dem Beitrag oder über das betreffende Vorhaben von gemeinsamem Interesse, so **richtet** sie **einen Beschluss** an den Mitgliedstaat, in dem das Vorhaben von gemeinsamem Interesse geplant ist.

## Änderungsantrag 357

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 47 – Absatz 4 – Unterabsatz 2

#### *Vorschlag der Kommission*

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

#### *Geänderter Text*

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

## Änderungsantrag 358

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 47 – Absatz 5 – Unterabsatz 1 – Einleitung

#### *Vorschlag der Kommission*

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

#### *Geänderter Text*

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

## Änderungsantrag 359

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 47 – Absatz 5 – Unterabsatz 2 – Einleitung

### *Vorschlag der Kommission*

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

### *Geänderter Text*

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

## **Änderungsantrag 360**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 47 – Absatz 6**

#### *Vorschlag der Kommission*

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

#### *Geänderter Text*

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

## **Änderungsantrag 361**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 47 – Absatz 7**

*Vorschlag der Kommission*

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

*Geänderter Text*

(7) Der Mitgliedstaat, in dem das Vorhaben von gemeinsamem Interesse von einer natürlichen Person aus einem Drittland oder einem Unternehmen aus einem Drittland durchgeführt werden soll oder dessen Durchführung mit Beteiligung oder einem Beitrag in irgendeiner Form seitens einer natürlichen Person aus einem Drittland oder einem Unternehmen aus einem Drittland geplant ist, trägt **dem Beschluss** der Kommission umfassend Rechnung. **Geht aus dem Beschluss der Kommission hervor, dass die Sicherheit oder die öffentliche Ordnung durch die ausländische Beteiligung oder den ausländischen Beitrag beeinträchtigt werden könnte, so untersagt der betreffende Mitgliedstaat die ausländische Beteiligung an bzw. den ausländischen Beitrag zu dem Vorhaben.**

**Änderungsantrag 362**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Artikel 47 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**Artikel 47a**

**Militärische Mobilität**

**(1) Beim Bau bzw. bei der Modernisierung der Infrastruktur im transeuropäischen Verkehrsnetz prüfen die Mitgliedstaaten, ob es notwendig, zweckmäßig und durchführbar ist, über die in Kapitel III festgelegten Anforderungen hinauszugehen, um Gewicht, Größe oder Umfang des militärischen Transports von Truppen und Material zu berücksichtigen.**

**(2) Bis zum ... [ein Jahr nach Inkrafttreten dieser Verordnung] führt die Kommission eine Studie durch, mit dem Ziel, die Doppelnutzung der**

***Infrastruktur des transeuropäischen Verkehrsnetzes zu verbessern, Möglichkeiten für kurzfristige Bewegungen, einschließlich strategische Routen in großem Maßstab in der Union zu ermitteln. Die Studie soll Informationen für die langfristige Infrastrukturplanung für die Doppelnutzung zu militärischen Zwecken liefern. Im Rahmen dieser Studie konsultiert die Kommission die Mitgliedstaaten.***

### **Änderungsantrag 363**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 48 – Absatz 1 – Buchstabe a**

*Vorschlag der Kommission*

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

*Geänderter Text*

a) die Infrastrukturen des transeuropäischen Verkehrsnetzes so instandgehalten werden, dass sie während des gesamten Lebenszyklus das gleiche Maß an Dienstleistung und Sicherheit liefern, ***und die Instandhaltung nach einem zukunftsorientierten Ansatz und gemäß den aktuellen Normen durchgeführt wird, damit die Sicherheit der Nutzer im gesamten Netz gewährleistet wird. Instandhaltungsarbeiten, die zu einer Einschränkung oder Nichtverfügbarkeit der Schieneninfrastruktur führen, werden im Einklang mit den im Delegierten Beschluss (EU) 2017/2075 der Kommission genannten Vorschriften gehandhabt;***

### **Änderungsantrag 364**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 48 – Absatz 1 – Buchstabe c**

*Vorschlag der Kommission*

c) Instandhaltungsbedarf und -kosten

*Geänderter Text*

c) Instandhaltungsbedarf und -kosten

über den gesamten Lebenszyklus der Infrastrukturen in der Planungsphase des Baus oder der Modernisierung berücksichtigt werden;

über den gesamten Lebenszyklus der Infrastrukturen ***bereits in den Durchführbarkeitsstudien und*** in der Planungsphase des Baus oder der Modernisierung berücksichtigt werden;

### Änderungsantrag 365

#### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 48 – Absatz 1 – Buchstabe d a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***da) die Einhaltung von Absatz 1 Buchstaben b und c eine Voraussetzung für den Erhalt von Finanzmitteln aus der Fazilität „Connecting Europe“ ist.***

### Änderungsantrag 366

#### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 48 – Absatz 1 – Unterabsatz 1 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***Die Kommission legt in Abstimmung mit den Europäischen Koordinatoren einen Kernnetzüberwachungsplan für die Instandhaltung auf europäischer Ebene fest. In diesem Überwachungsplan sollte unter anderem bewertet werden, ob die Mitgliedstaaten die in Absatz 1 festgelegten Anforderungen erfüllen, und den Stand der Instandhaltung des Kernnetzes untersuchen, und es sollten Lücken bei den Qualitätsanforderungen an Infrastrukturen, insbesondere bei kritischen Infrastrukturen, ermittelt werden. Die Kommission unterbreitet den Mitgliedstaaten Empfehlungen für gezielte Maßnahmen zur Verbesserung der Instandhaltung des Netzes. Die Kommission legt ferner alle zwei Jahre Fortschrittsberichte vor.***

### Änderungsantrag 367

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 49 – Absatz 1**

*Vorschlag der Kommission*

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

*Geänderter Text*

Die Verkehrsinfrastrukturen – **einschließlich der damit verbundenen Dienste** – müssen die nahtlose Mobilität und barrierefreie Zugänglichkeit für alle Nutzer, insbesondere Personen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität, **ältere Menschen**, Personen, die in Regionen in äußerster Randlage und anderen abgelegenen Regionen – Inselregionen, Randgebieten und Bergregionen – **und** in dünn besiedelten Gebieten leben, **sowie sonstige Personen, die beim Zugang zum Verkehr von Hindernissen in Bezug auf die barrierefreie Zugänglichkeit oder die Anbindung bzw. von wirtschaftlichen oder sonstigen Hindernissen betroffen sind**, ermöglichen.

**Änderungsantrag 368**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 50 Absatz 1**

*Vorschlag der Kommission*

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

*Geänderter Text*

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

**Änderungsantrag 369**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 50 – Absatz 2 – Buchstabe b**

*Vorschlag der Kommission*

b) Interoperabilität;

*Geänderter Text*

b) Interoperabilität, **Kontinuität und Zugänglichkeit des Netzes**;

### **Änderungsantrag 370**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 50 – Absatz 2 – Buchstabe c**

*Vorschlag der Kommission*

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

*Geänderter Text*

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

### **Änderungsantrag 371**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 50 – Absatz 2 – Buchstabe d a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**da) Förderung des Aufbaus der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe.**

### **Änderungsantrag 372**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 50 Absatz 3**

*Vorschlag der Kommission*

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

*Geänderter Text*

(3) Europäische Verkehrskorridore ermöglichen es den Mitgliedstaaten **und den Nachbarländern**, ein koordiniertes und zeitlich abgestimmtes Herangehen an

zu erreichen.

Infrastrukturinvestitionen zu erreichen.

### Änderungsantrag 373

#### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 50 Absatz 4

##### *Vorschlag der Kommission*

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

##### *Geänderter Text*

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

### Änderungsantrag 374

#### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 51 – Absatz 5 – Buchstabe b

##### *Vorschlag der Kommission*

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

##### *Geänderter Text*

b) erstellen gemeinsam mit den betreffenden Mitgliedstaaten *unter Einbeziehung der betreffenden Nachbarländer* den regionalen und lokalen Behörden den Arbeitsplan nach Artikel 53 und überwachen dessen Umsetzung;

### Änderungsantrag 375

#### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 51 – Absatz 5 – Buchstabe d

##### *Vorschlag der Kommission*

d) berichten den Mitgliedstaaten, der Kommission und gegebenenfalls allen anderen direkt am Ausbau des betreffenden europäischen Verkehrskorridors oder der betreffenden horizontalen Priorität

##### *Geänderter Text*

d) berichten den Mitgliedstaaten *und den betreffenden Nachbarländern*, der Kommission, *dem Parlament* und gegebenenfalls allen anderen direkt am Ausbau des betreffenden europäischen

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;

Verkehrskorridors oder der betreffenden horizontalen Priorität beteiligten Stellen **zu gegebener Zeit** über auftretende Schwierigkeiten, insbesondere dann, wenn der Ausbau eines Korridors oder einer horizontalen Priorität behindert wird, um dabei zu helfen, geeignete Lösungen zu finden;

## Änderungsantrag 376

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 51 – Absatz 5 – Buchstabe e

#### *Vorschlag der Kommission*

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

#### *Geänderter Text*

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

## Änderungsantrag 377

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 51 – Absatz 6 – Buchstabe a

#### *Vorschlag der Kommission*

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

#### *Geänderter Text*

a) arbeiten eng mit der Leitung des Schienengüterverkehrs zusammen, um den Investitionsbedarf für den Schienengüterverkehr auf den Schienengüterverkehrsstrecken der europäischen Verkehrskorridore zu ermitteln und zu priorisieren, **um eine einzige integrierte Leitungsstruktur für die europäischen Verkehrskorridore zu entwickeln;**

## Änderungsantrag 378

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 51 – Absatz 6 – Buchstabe a a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**aa) erleichtern die Kontakte zwischen den benannten Behörden gemäß der Richtlinie über ein intelligentes TEN-V im Zusammenhang mit den Genehmigungsverfahren für Vorhaben, die zwei oder mehr Mitgliedstaaten betreffen;**

## Änderungsantrag 379

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 51 – Absatz 6 – Buchstabe a b (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**ab) erleichtern gegebenenfalls die Kontakte und die Koordination zwischen den Vertretern der See- und Binnenschifffahrt, um ihre Synergieeffekte zu erhöhen;**

## Änderungsantrag 380

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 51 – Absatz 7 – Buchstabe a

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

a) ermitteln und priorisieren den Investitionsbedarf für die **Schiene**personenverkehrsstrecken der europäischen Verkehrskorridore;

a) ermitteln und priorisieren den Investitionsbedarf für die **Schiene**personen- und **Schiene**güterverkehrsstrecken der europäischen Verkehrskorridore;

## Änderungsantrag 381

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 51 – Absatz 7 – Buchstabe b

*Vorschlag der Kommission*

b) überwachen Verwaltungs-, Betriebs- und Interoperabilitätsaspekte des Personenverkehrs auf den Schienenpersonenverkehrsstrecken der europäischen Verkehrskorridore, einschließlich der Leistung der Schienenpersonenverkehrsdienste.

*Geänderter Text*

b) überwachen Verwaltungs-, Betriebs- und Interoperabilitätsaspekte des Personenverkehrs auf den Schienenpersonenverkehrsstrecken der europäischen Verkehrskorridore, einschließlich der **Zugänglichkeit und Leistung** der Schienenpersonenverkehrsdienste, **und ermitteln Mängel und Einschränkungen, wobei besonderes Augenmerk auf die grenzüberschreitende Dimension gelegt wird.**

**Änderungsantrag 382**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Artikel 51 – Absatz 7 – Buchstabe b a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**ba) ermitteln den Investitionsbedarf für die Binnenwasserstraßen sowie für die Straßenabschnitte der europäischen Verkehrskorridore;**

**Änderungsantrag 383**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Artikel 51 – Absatz 7 – Buchstabe b b (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**bb) ermitteln den Bedarf an Mobilität für eine doppelte Nutzung;**

**Änderungsantrag 384**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Artikel 51 – Absatz 7 – Buchstabe b c (neu)**

**bc) analysieren den grenzüberschreitenden Mobilitätsbedarf in den Grenzregionen der Union und fordern die Mitgliedstaaten dazu auf, auf den betreffenden Abschnitten in Zusammenarbeit mit den zuständigen regionalen und lokalen Behörden gemeinsam grenzüberschreitende Mobilitätspläne mit gezielten Maßnahmen zu erstellen, um die grenzüberschreitenden Verbindungen und den Netzverknüpfungsindex zu erhöhen.**

### Änderungsantrag 385

#### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 51 – Absatz 8

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

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

### Änderungsantrag 386

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 51 – Absatz 8 – Unterabsatz 1 (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***Wenn Anträge auf Unionsfinanzierung im Rahmen der Europäischen Struktur- und Investitionsfonds (ESIF) für europäische Verkehrskorridore oder horizontale Prioritäten, die in den Zuständigkeitsbereich des Europäischen Koordinators fallen, eingereicht werden, bewertet der zuständige Europäische Koordinator diese Anträge im Hinblick auf ihre Kohärenz mit den einzelnen europäischen Verkehrskorridoren oder horizontalen Prioritäten und deren Weiterentwicklung unter Berücksichtigung der Verbesserung der Netzanbindungsindizes. Der Europäische Koordinator leitet seine Bewertung an die Kommission weiter.***

**Änderungsantrag 387**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 51 – Absatz 9**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

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

(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 ***nach Konsultation des Europäischen Parlaments und*** gemäß dem in Absatz 1 beschriebenen Verfahren das Mandat jederzeit beenden und einen neuen Europäischen Koordinator benennen.

**Änderungsantrag 388**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 52 – Absatz 2**

*Vorschlag der Kommission*

(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.

*Geänderter Text*

(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, **der Vertreter der Seehäfen und der Binnenschifffahrt sowie gegebenenfalls der städtischen Knoten, der zuständigen regionalen und lokalen Behörden und der benannten Behörden gemäß der Richtlinie für ein intelligentes TEN-V. Die Nachbarländer werden von der Kommission zur Mitgliedschaft im Korridorforum für ihre Teile des Europäischen Verkehrskorridors konsultiert.**

**Änderungsantrag 389**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Artikel 52 – Absatz 3 – Unterabsatz 1 – Einleitung**

*Vorschlag der Kommission*

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:

*Geänderter Text*

Der Europäische Koordinator kann im Einvernehmen mit den betreffenden Mitgliedstaaten **und nach Konsultation der Nachbarländer** Korridor-Arbeitsgruppen einsetzen, in denen er den Vorsitz führt und die sich auf Folgendes konzentrieren:

**Änderungsantrag 390**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Artikel 52 – Absatz 3 – Unterabsatz 1 – Buchstabe g a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**ga) die Sicherstellung der Kohärenz zwischen den nationalen Plänen und den Plänen auf europäischer Ebene;**

## Änderungsantrag 391

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Artikel 52 – Absatz 3 – Unterabsatz 1 – Buchstabe g b (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***gb) die militärische Mobilität und die Infrastruktur mit doppeltem Verwendungszweck;***

## Änderungsantrag 392

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Artikel 52 – Absatz 3 - Unterabsatz 2 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***Zu dem einschlägigen Forum der europäischen Verkehrskorridore werden Vertreter der Leitung des Schienengüterverkehrs eingeladen. Ebenso werden die Europäischen Koordinatoren der europäischen Verkehrskorridore zu den einschlägigen Sitzungen des Exekutivrats der Leitung des Schienengüterverkehrs eingeladen.***

## Änderungsantrag 393

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Artikel 52 – Absatz 4

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(4) Das Beratungsforum für die horizontalen Prioritäten wird vom Europäischen Koordinator eingesetzt und geleitet. Die betreffenden Mitgliedstaaten und gegebenenfalls die Vertreter der betroffenen Sektoren müssen sich daran beteiligen können. Die Mitgliedstaaten benennen einen nationalen Koordinator für das ERTMS, der am Beratungsforum für das ERTMS teilnimmt. Der Europäische

(4) Das Beratungsforum für die horizontalen Prioritäten wird vom Europäischen Koordinator eingesetzt und geleitet. Die betreffenden Mitgliedstaaten und gegebenenfalls ***die betreffenden Nachbarländer und*** die Vertreter der betroffenen Sektoren, ***einschließlich der gemäß der Richtlinie über ein intelligentes TEN-V benannten Behörden,*** müssen sich daran beteiligen können. Die

Koordinator kann auch Ad-hoc-Arbeitsgruppen einrichten.

Mitgliedstaaten benennen einen nationalen Koordinator für das ERTMS, der am Beratungsforum für das ERTMS teilnimmt. Der Europäische Koordinator kann auch Ad-hoc-Arbeitsgruppen einrichten.

## Änderungsantrag 394

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 52 – Absatz 6

#### *Vorschlag der Kommission*

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

#### *Geänderter Text*

(6) Der Europäische Koordinator **konsultiert** die regionalen und kommunalen Behörden, **die gemäß der Richtlinie über ein intelligentes TEN-V benannten Behörden, städtische Knoten**, die Infrastrukturbetreiber, **einschließlich der für Häfen benannten Stellen, Bahn-, See- und Binnenschiffahrtbetreiber, die Güterverkehrsleitung**, die Zulieferindustrie, Verkehrsnutzer, **Sachverständige für Barrierefreiheit** und Vertreter der Zivilgesellschaft bezüglich des Arbeitsplans und dessen Durchführung. 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.

## Änderungsantrag 395

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 52 – Absatz 6 – Unterabsatz 1 (neu)

#### *Vorschlag der Kommission*

#### *Geänderter Text*

**Zur Einrichtung einer künftigen starken und zentralisierten ERTMS-Governance auf EU-Ebene, einschließlich der**

*Regelung der Finanzierung, der Planung der nationalen Umsetzungspläne, der Ressourcenausstattung, der Markteinführung, der Migration und des Übergangs, fördert und erleichtert der Europäische Koordinator für das ERTMS, unter Einbeziehung von Vertretern der nationalen Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen, eine solche Regelung, um eine rechtzeitige und harmonisierte Einführung sicherzustellen;*

## Änderungsantrag 396

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 52 – Absatz 6 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*(6a) Der Europäische Koordinator kann bei Aktivitäten im Zusammenhang mit den europäischen Verkehrskorridoren, die sich auf Nachbarländer erstrecken, die Mitglieder dieser internationalen Organisationen sind, mit diesen internationalen Organisationen zusammenarbeiten.*

## Änderungsantrag 397

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 53 – Absatz 1

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(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

(1) Jeder Europäische Koordinator der europäischen Verkehrskorridore und der beiden horizontalen Prioritäten erstellt spätestens zwei Jahre nach Inkrafttreten dieser Verordnung und danach alle *zwei* 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.

Anforderungen sowie die Prioritäten für die künftige Entwicklung detailliert analysiert.

## Änderungsantrag 398

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 53 – Absatz 2 – Unterabsatz 1

#### *Vorschlag der Kommission*

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

#### *Geänderter Text*

Der Arbeitsplan wird in enger Zusammenarbeit mit den betreffenden Mitgliedstaaten und im Einvernehmen mit dem Korridorforum und der Leitung des Schienengüterverkehrs bzw. dem Beratungsforum für die horizontalen Prioritäten erstellt. Der **Europäische Koordinator bezieht gegebenenfalls auch die betroffenen Nachbarländer und die einschlägigen internationalen Organisationen in die Ausarbeitung des Arbeitsplans ein.** Der Arbeitsplan der europäischen Verkehrskorridore wird von den betreffenden Mitgliedstaaten genehmigt. **Die betreffenden Nachbarländer werden zum Arbeitsplan der europäischen Verkehrskorridore konsultiert.** Die Kommission legt den Arbeitsplan dem Europäischen Parlament und dem Rat zur Kenntnisnahme vor.

## Änderungsantrag 399

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 53 – Absatz 3 – Buchstabe c

#### *Vorschlag der Kommission*

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

#### *Geänderter Text*

c) eine Ermittlung der fehlenden Verbindungen und der Engpässe, die die Entwicklung des Korridors behindern, **unter besonderer Berücksichtigung von grenzüberschreitenden Abschnitten;**

## Änderungsantrag 400

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 53 – Absatz 3 – Buchstabe c a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**ca) eine Analyse des Zustands grenzüberschreitender Abschnitte im Hinblick auf die Ermittlung von Herausforderungen und auf Vorschläge für konkrete Maßnahmen, damit die in dieser Verordnung festgelegten Daten und die Kohärenz der Finanzplanung der betroffenen Mitgliedstaaten zur Verwirklichung dieses Ziels eingehalten werden;**

**Änderungsantrag 401**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 53 – Absatz 3 – Buchstabe e**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

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

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

**Änderungsantrag 402**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 53 – Absatz 3 – Buchstabe f**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

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

f) einen Plan mit Zwischenzielen zur Beseitigung physischer, technischer, betrieblicher und administrativer Hindernisse innerhalb der Verkehrsträger und zwischen ihnen sowie für den Ausbau eines effizienten **und zugänglichen** multimodalen Verkehrs unter besonderer Beachtung **des Schienenverkehrs und seiner** grenzüberschreitenden **Abschnitte** und fehlenden Verbindungen auf

einzelstaatlicher Ebene;

### Änderungsantrag 403

#### Vorschlag für eine Verordnung

#### Artikel 53 – Absatz 3 – Buchstabe f – Unterabsatz 1 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***Der Europäische Koordinator berücksichtigt bei der Analyse der administrativen Hindernisse und der Ausarbeitung des Plans die Empfehlungen des Europäischen Rechnungshofs, die Arbeit der benannten Behörden gemäß der Richtlinie über ein intelligentes TEN-V und die Empfehlungen aller einschlägigen Behörden.***

### Änderungsantrag 404

#### Vorschlag für eine Verordnung

#### Artikel 53 – Absatz 4 – Einleitung

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

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

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

### Änderungsantrag 405

#### Vorschlag für eine Verordnung

#### Artikel 53 – Absatz 4 – Buchstabe a

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

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

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

horizontalen Priorität;

Priorität;

### Änderungsantrag 406

#### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 53 – Absatz 4 – Buchstabe c a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***ca) der Überwachung der Entwicklung der Projektfortschritte und der frühzeitigen Meldung möglicher bedeutender Verzögerungen an die Kommission;***

### Änderungsantrag 407

#### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 54 – Absatz 1

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

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

(1) Die Kommission erlässt auf Basis des ersten Arbeitsplans der Europäischen Koordinatoren einen Durchführungsrechtsakt für jeden Arbeitsplan der europäischen Verkehrskorridore und der beiden horizontalen Prioritäten. Dieser Durchführungsrechtsakt legt die Prioritäten für die Infrastruktur- und Investitionsplanung sowie für **den Zeitplan gemäß Artikel 6 Absatz 1** fest.

### Änderungsantrag 408

#### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 54 – Absatz 4 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(4a) Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und den nationalen Parlamenten auf der Grundlage des jährlichen Arbeitsplans der Europäischen Koordinatoren einen***

*jährlichen Durchführungsbericht vor, in dem sie darlegt, welche Maßnahmen sie ergriffen hat, um für die Fertigstellung des Verkehrsnetzes gemäß dieser Verordnung zu sorgen.*

*Der jährliche Durchführungsbericht enthält für jeden Verkehrskorridor einen länderbezogenen Bericht sowie*

*a) eine Prognose, bei welchen Vorhaben, technischen Normen und Betriebsstandards für jeden Verkehrskorridor die Gefahr besteht, dass die in dieser Verordnung festgelegten Fristen verfehlt werden;*

*aa) eine Analyse der Investitionen, die in den langfristigen Wartungsplänen gemäß Artikel 48 für jeden Verkehrskorridor erforderlich sind, sowie eine Analyse der festgestellten Instandhaltungsmängel und der erforderlichen Finanzierungsmittel;*

*b) eine Erläuterung, warum die Kommission keine Vertragsverletzungsverfahren im Zusammenhang mit Vorhaben eingeleitet hat, die unter Buchstabe a fallen;*

*c) Angaben zu laufenden Vertragsverletzungsverfahren;*

*d) Angaben zu Ausnahmen von Betriebsstandards und technischen Normen;*

*e) eine Bewertung der Auswirkungen, die gewährte Ausnahmen von technischen Normen, Betriebsstandards und Fristen gemäß dieser Verordnung auf Nachbarländer haben.*

## **Änderungsantrag 409**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 54 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*Artikel 54a*

## *Hochrangige Vereinbarungen mit Nachbarländern*

*(1) Auf der Grundlage des ersten  
Arbeitsplans der Europäischen  
Koordinatoren können zwischen der  
Union und den betroffenen  
Nachbarländern für jeden Arbeitsplan der  
Europäischen Verkehrskorridore und  
gegebenenfalls für die beiden  
horizontalen Prioritäten hochrangige  
Vereinbarungen geschlossen werden.*

*(2) In den in diesem Artikel genannten  
hochrangigen Vereinbarungen werden  
die Prioritäten für die Infrastruktur- und  
Investitionsplanung sowie für die  
Finanzierung festgelegt. Sie enthalten  
auch Bestimmungen über die  
Übermittlung regelmäßiger Berichte über  
die Fortschritte bei der Durchführung der  
Vorhaben durch die Nachbarländer, in  
denen insbesondere die im nationalen  
Haushaltsplan eingegangenen  
finanziellen Verpflichtungen angegeben  
werden.*

### **Änderungsantrag 410**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 55 – Absatz 1**

##### *Vorschlag der Kommission*

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

##### *Geänderter Text*

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

Daten über den Abschluss des transeuropäischen Verkehrsnetzes.

transeuropäischen Verkehrsnetz sowie Daten über den Abschluss des transeuropäischen Verkehrsnetzes.

## **Änderungsantrag 411**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 55 – Absatz 3 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(3a) Die Kommission führt einen Netzanbindungsindex ein, um den Grad der Integration zu bestimmen, der durch die Nutzung von Diensten in jedem Verkehrsnetz erreicht wird, und um ihr Potenzial aufzuzeigen. Dieser Netzanbindungsindex setzt sich aus Anbindungsindizes für die wichtigsten Verkehrsträger zusammen. In diesen Anbindungsindizes werden die Kohärenz, die Qualität, die Vielfalt des Angebots sowie die intermodalen Optionen angegeben.***

***Die Kommission stellt sicher, dass der Netzanbindungsindex entsprechend der Durchführung der TEN-V-Vorhaben regelmäßig aktualisiert wird.***

***Der Index kann als Anhaltspunkt verwendet werden, um Unionsmittel in Gebiete mit fehlender Anbindung zu leiten.***

## **Änderungsantrag 412**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 55 – Absatz 3 b (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(3b) In Bezug auf die europäischen Verkehrskorridore führt die Kommission eine Verkehrsmarktstudie durch und aktualisiert sie regelmäßig, die sich auf die beobachteten und erwarteten Veränderungen im Verkehr auf dem***

*Korridor bezieht und die verschiedenen Verkehrsarten sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr sowie Maßnahmen zur Verbesserung der Vorhersehbarkeit der Umsetzung und zur Erleichterung der Einhaltung der entsprechenden Fristen umfasst. Bei der Durchführung und Aktualisierung dieser Studie bezieht die Kommission den Koordinator des betreffenden europäischen Verkehrskorridors und den Verwaltungsrat des betreffenden Schienengüterverkehrskorridors ein.*

### **Änderungsantrag 413**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 56 – Absatz 1 – Unterabsatz 1 – Einleitung**

##### *Vorschlag der Kommission*

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

##### *Geänderter Text*

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

### **Änderungsantrag 414**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 56 – Absatz 1 – Unterabsatz 1 – Buchstabe a**

##### *Vorschlag der Kommission*

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

##### *Geänderter Text*

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

## Änderungsantrag 415

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Artikel 56 – Absatz 1 – Unterabsatz 1 – Buchstabe b

##### *Vorschlag der Kommission*

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

##### *Geänderter Text*

b) schließt die Kommission Seehäfen und Flughäfen aus dem Gesamtnetz aus, deren Verkehrsaufkommen im Durchschnitt der vorangegangenen sechs Jahre nachweislich 85 % des jeweiligen Schwellenwerts unterschreitet;  
***ausgenommen sind Häfen, die den einzigen Zugang zu einer NUTS-3-Region im Gesamtnetz darstellen, oder es sei denn, der betreffende Mitgliedstaat weist mit ausreichenden Beweisen nach, dass dieser Knotenpunkt einen hohen europäischen Mehrwert und eine geostrategische Bedeutung für den europäischen Binnenmarkt und die Verteidigung der Union hat;***

## Änderungsantrag 416

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Artikel 56 – Absatz 1 – Unterabsatz 1 – Buchstabe b a (neu)

##### *Vorschlag der Kommission*

##### *Geänderter Text*

***ba) kann die Kommission auf Antrag des betreffenden Mitgliedstaats Seehäfen in das Gesamt- oder Kernnetz aufnehmen, wenn nachgewiesen wird, dass der Seehafen aufgrund seiner geostrategischen Bedeutung für die Union einen zusätzlichen europäischen Mehrwert erworben hat, und sofern die Anforderungen des Artikels 25 erfüllt sind;***

## Änderungsantrag 417

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Artikel 56 – Absatz 1 – Unterabsatz 1 – Buchstabe c

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

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

*(Betrifft nicht die deutsche Fassung.)*

### **Änderungsantrag 418**

#### **Vorschlag für eine Verordnung**

#### **Artikel 56 – Absatz 1 – Unterabsatz 1 – Buchstabe c a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*ca) kann die Kommission auf Antrag des betreffenden Mitgliedstaates städtische Knoten in die Liste des Anhangs II aufnehmen, wenn der städtische Knoten an einem europäischen Verkehrskorridor liegt und die Anforderungen des Artikels 40 erfüllt sind;*

### **Änderungsantrag 419**

#### **Vorschlag für eine Verordnung**

#### **Artikel 56 – Absatz 1 – Unterabsatz 1 – Buchstabe c b (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*cb) kann die Kommission auf Antrag des betreffenden Mitgliedstaats und mit Zustimmung des betreffenden städtischen Knotens städtische Knoten aus der Liste des Anhangs II ausschließen, wenn nachgewiesen wird, dass die Einwohnerzahl des funktionalen Stadtgebiets bei unter 100 000 liegt;*

### **Änderungsantrag 420**

#### **Vorschlag für eine Verordnung**

#### **Artikel 56 – Absatz 1 – Unterabsatz 1 – Buchstabe d**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

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

*(Betrifft nicht die deutsche Fassung.)*

## **Änderungsantrag 421**

### **Vorschlag für eine Verordnung**

#### **Artikel 56 – Absatz 1 – Unterabsatz 1 – Buchstabe e**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

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

*(Betrifft nicht die deutsche Fassung.)*

## **Änderungsantrag 422**

### **Vorschlag für eine Verordnung**

#### **Artikel 56 – Absatz 1 – Unterabsatz 2**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

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

Die Grundlage für die Anpassungen nach Unterabsatz 1 Buchstaben a und c sind die neuesten Statistiken, die von Eurostat – oder falls diese Statistiken nicht verfügbar sind, von den nationalen statistischen Ämtern der Mitgliedstaaten – veröffentlicht wurden, **während Jahre, die von konjunkturellen Faktoren beeinflusst wurden, die zu einem erheblichen Rückgang der Verkehrsströme führten, ausgeschlossen wurden.** Die Grundlage für die Anpassungen nach Unterabsatz 1 Buchstabe d ist der in Artikel 35 Absatz 4 genannte Aktionsplan. Die Grundlage für

die Anpassungen nach Unterabsatz 1 Buchstabe e sind die Informationen der betreffenden Mitgliedstaaten nach Artikel 55 Absatz 1.

## Änderungsantrag 423

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 57 – Absatz 1

#### *Vorschlag der Kommission*

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 über bewährte Verfahren, insbesondere hinsichtlich der Konsultation und Einbindung der Menschen in Situationen besonderer Schutzbedürftigkeit.

#### *Geänderter Text*

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, **wobei die Fristen für eine derartige Konsultation gemäß der Richtlinie über ein intelligentes TEN-V zu achten sind**. Die Kommission fördert den diesbezüglichen Austausch über bewährte Verfahren, insbesondere hinsichtlich der Konsultation und Einbindung der Menschen in Situationen besonderer Schutzbedürftigkeit.

## Änderungsantrag 424

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 58 – Absatz 2

#### *Vorschlag der Kommission*

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

#### *Geänderter Text*

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

## Änderungsantrag 425

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 58 – Absatz 3**

*Vorschlag der Kommission*

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

*Geänderter Text*

(3) Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission die für den Aufbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes erstellten Entwürfe der nationalen Pläne und Programme oder jede Änderung dieser Pläne und Programme spätestens zwölf Monate vor deren Annahme. Die Kommission kann spätestens sechs Monate nach der Übermittlung durch den Mitgliedstaat **einen Beschluss** zur Übereinstimmung der Entwürfe der nationalen Pläne und Programme mit den Prioritäten in dieser Verordnung und mit den Prioritäten in den Arbeitsplänen der jeweiligen Korridore und der horizontalen Prioritäten sowie den gemäß Artikel 54 Absatz 1 erlassenen Durchführungsrechtsakten **fassen**. Der Mitgliedstaat informiert die Kommission spätestens zwei Monate nach Übermittlung **des Beschlusses** über die zur Umsetzung der Empfehlungen in **dem Beschluss** ergriffenen Maßnahmen **und ergreift vor der endgültigen Verabschiedung des nationalen Plans alle Korrekturmaßnahmen. Vorhaben aus nationalen Plänen, die nicht mit der Verkehrspolitik der Union im Einklang stehen, werden nicht als Priorität für den Erhalt von Unionsmitteln erachtet.**

**Änderungsantrag 426**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 61 – Absatz 1 – Unterabsatz 1**

*Vorschlag der Kommission*

Bis zum 31. Dezember **2033** überprüft die Kommission soweit geboten nach Konsultation der Mitgliedstaaten und mit Unterstützung der Europäischen Koordinatoren die Verwirklichung des

*Geänderter Text*

Bis zum 31. Dezember **2028** 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.

Kernnetzes, wobei sie insbesondere die Einhaltung der Anforderungen in dieser Verordnung bewertet.

### **Änderungsantrag 427**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 61 – Absatz 1 – Unterabsatz 2**

##### *Vorschlag der Kommission*

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.

##### *Geänderter Text*

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

### **Änderungsantrag 428**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 61 – Absatz 2 – Unterabsatz 1 – Einleitung**

##### *Vorschlag der Kommission*

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

##### *Geänderter Text*

Bis zum 31. Dezember **2028** 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

### **Änderungsantrag 429**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 61 – Absatz 2 – Unterabsatz 1 – Buchstabe a**

##### *Vorschlag der Kommission*

a) die Einhaltung der vorliegenden Verordnung;

##### *Geänderter Text*

a) die Einhaltung der vorliegenden Verordnung, ***einschließlich des Grads der Einhaltung der für 2030 festgelegten Ziele sowie die Maßnahmen, die erforderlich sind, um die Einhaltung***

*späterer Ziele, wie derjenigen für 2040 und 2050, sicherzustellen;*

### **Änderungsantrag 430**

#### **Vorschlag für eine Verordnung**

#### **Artikel 61 – Absatz 2 – Unterabsatz 1 – Buchstabe b**

##### *Vorschlag der Kommission*

b) die Fortschritte bei der Durchführung dieser Verordnung;

##### *Geänderter Text*

b) die Fortschritte bei der Durchführung dieser Verordnung **und erhebliche Verzögerungen bei konkreten Vorhaben oder Abschnitten des Netzes;**

### **Änderungsantrag 431**

#### **Vorschlag für eine Verordnung**

#### **Artikel 62 – Absatz 1**

##### *Vorschlag der Kommission*

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

##### *Geänderter Text*

(1) Falls sich der Beginn oder die Fertigstellung der Arbeiten am Kernnetz, am erweiterten Netz und am Gesamtnetz im Vergleich zum ursprünglich in den Durchführungsrechtsakten nach Artikel 54 oder in den einzelstaatlichen Verkehrs- und Investitionsplänen oder in anderen relevanten Projektunterlagen genannten Zeitplan verzögert, **oder falls es bei Vorhaben gemäß Artikel 5 der Richtlinie über ein intelligentes TEN-V zu Verzögerungen kommt, fordert** die Kommission die beteiligten Mitgliedstaaten **auf**, 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.

### **Änderungsantrag 432**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 62 – Absatz 2**

*Vorschlag der Kommission*

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

*Geänderter Text*

(2) Ist von der Verzögerung ein Abschnitt eines europäischen Verkehrskorridors betroffen, wird der Europäische Koordinator **zeitgleich mit der Anforderung nach Absatz 1** zur Lösung des Problems eingebunden.

**Änderungsantrag 433**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 62 – Absatz 3 – Unterabsatz 1**

*Vorschlag der Kommission*

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

*Geänderter Text*

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

**Änderungsantrag 434**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 62 – Absatz 3 – Unterabsatz 2**

*Vorschlag der Kommission*

**Wenn der verzögerte Abschnitt ein von der Union gefördertes Projekt unter direkter Mittelverwaltung betrifft, kann eine Kürzung der Finanzhilfe und/oder**

*Geänderter Text*

**entfällt**

*eine Änderung oder Einstellung der Finanzhilfvereinbarung im Einklang mit den geltenden Vorschriften eingeleitet werden.*

#### **Änderungsantrag 435**

##### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 62 – Absatz 3 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*(3a) Falls sich der Beginn oder die Fertigstellung der Arbeiten am Kernnetz, am erweiterten Netz und am Gesamtnetz im Vergleich zum ursprünglich in den Durchführungsrechtsakten nach Artikel 54 dieser Verordnung oder in den einzelstaatlichen Verkehrs- und Investitionsplänen oder in anderen relevanten Projektunterlagen genannten Zeitplan beträchtlich verzögert oder falls es bei Vorhaben gemäß Artikel 5 der Richtlinie über ein intelligentes TEN-V zu beträchtlichen Verzögerungen kommt, leitet die Kommission umgehend ein Vertragsverletzungsverfahren ein.*

#### **Änderungsantrag 436**

##### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 62 – Absatz 3 b (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*(3b) Wenn der verzögerte oder beträchtlich verzögerte Abschnitt ein von der Union gefördertes Vorhaben unter direkter Mittelverwaltung betrifft, kann eine Kürzung der Finanzhilfe und/oder eine Änderung oder Einstellung der Finanzhilfvereinbarung im Einklang mit den geltenden Vorschriften eingeleitet werden.*

#### **Änderungsantrag 437**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 63 – Unterabsatz 1**

*Vorschlag der Kommission*

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

*Geänderter Text*

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

**Änderungsantrag 438**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 63 – Unterabsatz 1 (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**Artikel 16a gilt nicht für Irland.**

*(Vgl. geänderten Vorschlag der Kommission, Nummer 9)*

**Änderungsantrag 439**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 65 – Absatz 1 – Nummer 7**  
Verordnung (EU) Nr. 913/2010  
Artikel 9 – Absatz 3

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(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**

**entfällt**

***Kosten und die Vorteile, die mit der Entwicklung des Güterverkehrskorridors einhergehen, überprüft.***

#### **Änderungsantrag 440**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 65 – Absatz 1 – Nummer 8**  
Verordnung (EU) Nr. 913/2010  
Artikel 11 – Absatz 3

*Vorschlag der Kommission*

(3) Die Zusammenarbeit und die Konsultation umfassen insbesondere

*Geänderter Text*

(3) Die Zusammenarbeit und die Konsultation ***aller Parteien*** umfassen insbesondere

#### **Änderungsantrag 441**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 65 – Absatz 1 – Nummer 8**  
Verordnung (EU) Nr. 913/2010  
Artikel 11 – Absatz 3 – Buchstabe c

*Vorschlag der Kommission*

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

*Geänderter Text*

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

#### **Änderungsantrag 442**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 65 – Absatz 1 – Nummer 10**  
Verordnung (EU) Nr. 913/2010  
Artikel 22 – Absatz 1

*Vorschlag der Kommission*

(1) Der in Artikel 8 Absatz 1 genannte

*Geänderter Text*

(1) Der in Artikel 8 Absatz 1 genannte

Exekutivrat legt der Kommission ab dem Zeitpunkt der Einrichtung eines Güterverkehrskorridors alle **vier** Jahre die Ergebnisse des Durchführungsplans für diesen Korridor vor. Die Kommission prüft diese Ergebnisse und unterrichtet den in Artikel 21 genannten Ausschuss über ihre Prüfung.

Exekutivrat legt der Kommission ab dem Zeitpunkt der Einrichtung eines Güterverkehrskorridors alle **zwei** Jahre die Ergebnisse des Durchführungsplans für diesen Korridor vor. Die Kommission prüft diese Ergebnisse und unterrichtet den in Artikel 21 genannten Ausschuss über ihre Prüfung.

### **Änderungsantrag 443**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Anhang 1 – Teil 2/23**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***Folgendes Element ist dem Kernnetz  
hinzuzufügen:***

***– Galați als Schienen-Straßen-Terminal***

### **Änderungsantrag 444**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Anhang 1 – Teil 2/23**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***Folgendes Element ist dem Kernnetz  
hinzuzufügen:***

***– Buzău – Galați***

### **Änderungsantrag 445**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Anhang 1 – Teil 3/23**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***Folgendes Element ist dem Kernnetz  
hinzuzufügen:***

***– Craiova – Caracal – Alexandria –  
Bukarest***

## **Änderungsantrag 446**

### **Vorschlag für eine Verordnung Anhang 1 – Teil 3/23**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***Folgendes Element ist dem Gesamtnetz  
hinzuzufügen:***

***– Craiova – Pitești***

## **Änderungsantrag 447**

### **Vorschlag für eine Verordnung Anhang 1 – Teil 9/23**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***Folgendes Element ist dem Gesamtnetz  
hinzuzufügen:***

***– Schienenpersonenverkehrsstrecke  
Colmar – Freiburg***

## **Änderungsantrag 448**

### **Vorschlag für eine Verordnung Anhang 1 – Teil 9/23**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***Folgendes Element ist dem Gesamtnetz  
hinzuzufügen:***

***– Schienenpersonenverkehrsstrecke Den  
Haag – Ræschwoog – Rastatt***

## **Änderungsantrag 449**

### **Vorschlag für eine Verordnung Anhang 1 – Teil 11/23**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***Folgendes Element ist dem Gesamtnetz  
hinzuzufügen:***

*– Schienenpersonenverkehrsstrecke  
Zwolle (NL) – Münster (DE)*

## **Änderungsantrag 450**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Anhang 1 – Teil 11/23**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***Folgendes Element ist dem Gesamtnetz  
hinzuzufügen:***

***– Eisenbahnstrecke Emmen (NL) –  
Rheine (DE)***

## **Änderungsantrag 451**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Anhang 1 – Teil 11/23**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***Folgendes Element ist dem erweiterten  
Kernnetz hinzuzufügen:***

***– Schienenpersonenverkehrsstrecke  
Amsterdam (NL) – Groningen (NL) –  
Bremen (DE)***

## **Änderungsantrag 452**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Anhang 1 – Teil 11/23**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***Folgendes Element ist dem erweiterten  
Kernnetz hinzuzufügen:***

***– Eisenbahnverbindung „Lelylijn“ von  
Amsterdam nach Groningen (NL)***

## **Änderungsantrag 453**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Anhang 1 – Teil 12/23**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***Folgendes Element ist dem Gesamtnetz  
hinzuzufügen:***

***Schienengüterverkehrsstrecke Berlin –  
Küstrin-Kietz – Kostrzyn  
(konventionell/Neubau)***

**Änderungsantrag 454**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Anhang 1 – Teil 12/23**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***Folgendes Element ist dem Gesamtnetz  
hinzuzufügen:***

***– Karlsruhe (DE) – Wörth (DE) –  
Lauterbourg (FR) – Straßburg (FR)***

**Änderungsantrag 455**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Anhang 1 – Teil 12/23**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***Folgendes Element ist dem Kernnetz  
hinzuzufügen:***

***– Schienengüterverkehrsstrecke  
Nürnberg – Amberg – Furth im Wald  
(konventionell/Neubau)***

**Änderungsantrag 456**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Anhang 1 – Teil 12/23**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***Folgendes Element ist dem Kernnetz***

*hinzuzufügen:*

*– Schienengüterverkehrsstrecke Lübeck –  
Travemünde Skandinavienkai  
(konventionell/Neubau)*

**Änderungsantrag 457**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Anhang 1 – Teil 12/23**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*Folgendes Element ist dem Kernnetz  
hinzuzufügen:*

*– Schienengüterverkehrsstrecke  
Neumünster – Bad Oldesloe  
(konventionell/Neubau)*

**Änderungsantrag 458**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Anhang 1 – Teil 12/23 und Teil 13/23**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*Folgendes Element ist dem Gesamtnetz  
hinzuzufügen:*

*– Schienenpersonenverkehrsstrecke  
Colmar – Freiburg  
(konventionell/Neubau)*

**Änderungsantrag 459**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Anhang 1 – Teil 12/23 und Teil 13/23**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*Folgendes Element ist dem Gesamtnetz  
hinzuzufügen:*

*– Schienenpersonenverkehrsstrecke  
Rastatt – Hagenau  
(konventionell/Neubau)*

## **Änderungsantrag 460**

### **Vorschlag für eine Verordnung Anhang 1 – Teil 13/23**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***Folgendes Element ist dem erweiterten  
Kernnetz hinzuzufügen:***

***– Berlin – Kostrzyn  
(konventionell/Neubau)***

## **Änderungsantrag 461**

### **Vorschlag für eine Verordnung Anhang 1 – Teil 13/23**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***Folgendes Element ist dem erweiterten  
Kernnetz hinzuzufügen:***

***– Schienenpersonenverkehrsstrecke  
Amsterdam (NL) – Groningen (NL) –  
Bremen (DE)***

## **Änderungsantrag 462**

### **Vorschlag für eine Verordnung Anhang 1 – Teil 13/23**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***Folgendes Element ist dem Kernnetz  
hinzuzufügen:***

***– Schienenpersonenverkehrsstrecke  
Nürnberg – Amberg – Furth im Wald  
(konventionell/Neubau)***

## **Änderungsantrag 463**

### **Vorschlag für eine Verordnung Anhang 1 – Teil 16/23**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***Folgendes Element ist dem Kernnetz  
hinzuzufügen:***

***– Schienengüterverkehrsstrecke  
Saragossa – Tardienta***

#### **Änderungsantrag 464**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Anhang 1 – Teil 16/23**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***Folgendes Element ist dem Kernnetz  
hinzuzufügen:***

***– Schienengüterverkehrsstrecke  
Saragossa – Lleida – Tarragona  
(konventionell)***

#### **Änderungsantrag 465**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Anhang 1 – Teil 16/23**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***Folgendes Element ist dem Kernnetz  
hinzuzufügen:***

***– Schienengüterverkehrsstrecke Santiago  
– Vigo- ( $\geq 200$  km/h/Neubau)***

#### **Änderungsantrag 466**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Anhang 1 – Teil 16/23**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***Folgende Elemente sind dem Kernnetz  
hinzuzufügen:***

***– Schienengüterverkehrsstrecke Ferrol –  
A Coruña ( $\geq 200$  km/h)***

*– Schienengüterverkehrsstrecke Ferrol –  
Lugo – Monforte (≥ 200 km/h)*

### **Änderungsantrag 467**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Anhang 1 – Teil 16/23 und Teil 17/23**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***Folgendes Element ist dem erweiterten  
Kernnetz hinzuzufügen:***

***– Schienengüter- und -  
personenverkehrsstrecke Astorga –  
Zamora – Salamanca – Plasencia  
(Neubau)***

### **Änderungsantrag 468**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Anhang 1 – Teil 16/23 und Teil 17/23**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***Folgendes Element ist dem Kernnetz  
hinzuzufügen:***

***– Schienengüter- und -  
personenverkehrsstrecke Alicante – San  
Isidro (≥ 200 km/h)***

### **Änderungsantrag 469**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Anhang 1 – Teil 16/23 und Teil 17/23**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***Folgendes Element ist dem Kernnetz  
hinzuzufügen:***

***– Hafen von Bahía de Cádiz***

### **Änderungsantrag 470**

**Vorschlag für eine Verordnung**

## **Anhang 1 – Teil 16/23 und Teil 17/23**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***Folgendes Element ist dem Gesamtnetz hinzuzufügen:***

***– Schienengüter- und -  
personenverkehrsstrecke Granada –  
Motril (konventionell/Neubau)***

### **Änderungsantrag 471**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Anhang 1 – Teil 16/23 und Teil 17/23**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***Folgende Hochgeschwindigkeitsstrecke  
für den Schienengüter- und -  
personenverkehr ist dem Kernnetz  
hinzuzufügen:***

***– Pamplona (ES) – Ezkio/Itxaso (ES)***

### **Änderungsantrag 472**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Anhang 1 – Teil 16/23 und Teil 17/23**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***Folgendes Element ist dem erweiterten  
Kernnetz hinzuzufügen:***

***– Schienengüter- und -  
personenverkehrsstrecke Pau – Huesca***

### **Änderungsantrag 473**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Anhang 1 – Teil 16/23 und Teil 17/23**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***Folgende Hochgeschwindigkeitsstrecke  
für den Schienengüter- und -  
personenverkehr ist dem Kernnetz***

**hinzuzufügen:**

– *Bilbao (ES) – Santander (ES)*

## **Änderungsantrag 474**

### **Vorschlag für eine Verordnung Anhang 1 – Teil 17/23**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**Folgendes Element ist dem Kernnetz  
hinzuzufügen:**

– *Santiago – Ourense*  
(*Schienenpersonenverkehr /  $\geq 200$  km/h*)

## **Änderungsantrag 475**

### **Vorschlag für eine Verordnung Anhang 1 – Teil 17/23**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**Folgendes Element ist dem Kernnetz  
hinzuzufügen:**

– *Utrera – Granada – Almería*  
(*Schienenpersonen- und  
Schienengüterverkehr /  $\geq 200$  km/h*)

## **Änderungsantrag 476**

### **Vorschlag für eine Verordnung Anhang 1 – Teil 17/23**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**Folgende Elemente sind dem Kernnetz  
hinzuzufügen:**

- *Medina del Campo – Salamanca –  
Fuentes de Oñoro*  
(*Schienenpersonenverkehr /  
 $\geq 200$  km/h*)
- *Madrid – Adanero – Tordesillas –  
Benavente – Ponferrada – Lugo – A  
Coruña (Straßen)*

- *Astorga – León – Carrión de los Condes – Burgos (Straßen)*
- *Hafen von Bahía de Cádiz*
- *Vigo – Porto*  
*(Schienenpersonenverkehr /*  
*≥ 200 km/h)*

## **Änderungsantrag 477**

### **Vorschlag für eine Verordnung** **Anhang 1 – Teil 17/23**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***Folgende Elemente sind dem erweiterten Kernnetz hinzuzufügen:***

- *Sevilla – Huelva – Faro*  
*(Schienenpersonenverkehr /*  
*≥ 200 km/h / Neubau)*
- *Córdoba – Jaén – Granada*  
*(Konventionell)*
- *Madrid – Alcázar de San Juan – Jaén*  
*(Konventionell)*
- *Bilbao – Santander*  
*(Schienenpersonen- und*  
*Schiengüterverkehr / ≥ 200 km/h /*  
*Neubau)*

## **Änderungsantrag 478**

### **Vorschlag für eine Verordnung** **Anhang 1 – Teil 18/23**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***Folgende Elemente sind dem Kernnetz hinzuzufügen:***

- *Bussoleno – Avigliana ( ≥ 200 km/h)*
- *Orbassano – Turin S. Paolo*  
*( ≥ 200 km/h)*

## **Änderungsantrag 479**

### **Vorschlag für eine Verordnung** **Anhang 1 – Teil 18/23**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***Folgendes Element ist dem Kernnetz hinzuzufügen:***

***– Bologna – Ancona ( $\geq 200$  km/h)***

### **Änderungsantrag 480**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Anhang 1 – Teil 18/23**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***Folgende Elemente sind dem erweiterten Kernnetz hinzuzufügen:***

***– Ancona – Foggia ( $\geq 200$  km/h)***

### **Änderungsantrag 481**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Anhang 1 – Teil 18/23 und Teil 19/23**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***Folgende Elemente sind dem erweiterten Kernnetz hinzuzufügen:***

***– Zagreb (HR) – Maribor (SI) – Graz (AT)***

***(Schienengüterverkehr/Schienenpersonenverkehr (konventionell/Neubau))***

### **Änderungsantrag 482**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Anhang 1 – Teil 18/23 und Teil 19/23**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***Folgendes Element ist dem Gesamtnetz hinzuzufügen:***

***– Pula – Buzet (HR) – Divača (SI) – Triest (IT) (Schienengüter- und Schienenpersonenverkehrsstrecke)***

*Lupoglav – Buzet – Staatsgrenze (SI) –  
Prešnica (SI)*

**Änderungsantrag 483**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Anhang 1 – Teil 18/23 und Teil 19/23**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***Folgendes Element ist dem Kernnetz  
hinzuzufügen:***

***– Battipaglia – Praia a mare  
(Schienengüter- und  
Schienenpersonenverkehrsstrecke)***

**Änderungsantrag 484**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Anhang 1 – Teil 18/23 und Teil 19/23**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***Folgendes Element ist dem Kernnetz  
hinzuzufügen:***

***– Güterzugumfahrungen Bozen und  
Rovereto (konventionell).***

**Änderungsantrag 485**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Anhang 1 – Teil 18/23 und Teil 19/23**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***Folgendes Element ist dem Gesamtnetz  
hinzuzufügen:***

***– Schienengüterverkehrsstrecke,  
Schienenpersonenverkehrsstrecke  
Caltanissetta –  
Marsala/Agrigento/Licata/Gela/Pozzallo  
(konventionell)***

## **Änderungsantrag 486**

### **Vorschlag für eine Verordnung Anhang 1 – Teil 19/23**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***Folgende Elemente sind dem Kernnetz  
hinzuzufügen:***

- Bussoleno – Avigliana ( $\geq 200$  km/h)***
- Orbassano – Turin S. Paolo  
( $\geq 200$  km/h)***

## **Änderungsantrag 487**

### **Vorschlag für eine Verordnung Anhang 1 – Teil 19/23**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***Folgendes Element ist dem Kernnetz  
hinzuzufügen:***

- Bologna – Ancona ( $\geq 200$  km/h)***

## **Änderungsantrag 488**

### **Vorschlag für eine Verordnung Anhang 1 – Teil 19/23**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***Folgende Elemente sind dem erweiterten  
Kernnetz hinzuzufügen:***

- Ancona – Foggia ( $\geq 200$  km/h)***

## **Änderungsantrag 489**

### **Vorschlag für eine Verordnung Anhang 1 – Teil 19/23**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***Die folgenden Abschnitte sind als  
Hochgeschwindigkeitsstrecken***

*(≥ 250 km/h) für den  
Schienenpersonenverkehr hinzuzufügen:*

- Mailand – Treviglio (Kernnetz)*
- Treviglio – Verona (Kernnetz)*

## **Änderungsantrag 490**

### **Vorschlag für eine Verordnung Anhang 1 – Teil 19/23**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*Folgende Elemente sind dem erweiterten  
Kernnetz hinzuzufügen:*

- Schienenpersonenverkehrsstrecke Bari  
– Brindisi – Lecce (konventionell)*
- Schienenpersonenverkehrsstrecke  
Bologna – Foggia (Hochgeschwindigkeit)*
- Schienenpersonenverkehrsstrecke Pisa  
– Rom (konventionell)*
- Autobahn Rosignano Marittimo –  
Civitavecchia.*

## **Änderungsantrag 491**

### **Vorschlag für eine Verordnung Anhang 1 – Teil 19/23**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*Folgendes Element ist dem Gesamtnetz  
hinzuzufügen:*

- Rijeka – Divača (SI) – Triest (IT)  
(Straßenverbindung) Kanfanar – Umag –  
Staatsgrenze (SI) (Straßenverbindung)*

## **Änderungsantrag 492**

### **Vorschlag für eine Verordnung Anhang 1 – Teil 21/23**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***Folgendes Element ist dem Kernnetz  
hinzuzufügen:***

***– Craiova – Caracal – Alexandria –  
Bukarest***

***Galați ist als Schienen-Straßen-Terminal  
hinzuzufügen***

### **Änderungsantrag 493**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Anhang 1 – Teil 21/23**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***Folgendes Element ist dem Gesamtnetz  
hinzuzufügen:***

***– Craiova – Pitești***

### **Änderungsantrag 494**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Anhang 2 – Tabelle – Abschnitt AT**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

Bezeichnung des Knotens Klagenfurt  
Schienen Straßen Terminals: ***Gesamtnetz***  
(Villach-Fürnitz)

Bezeichnung des Knotens Klagenfurt  
Schienen Straßen Terminals: ***Kernnetz***  
(Villach-Fürnitz)

### **Änderungsantrag 495**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Anhang 2 – Tabelle – Abschnitt DE**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

Bezeichnung des Knotens Föhr Amrum

***Streichung des Knotens.***

### **Änderungsantrag 496**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Anhang 2 – Tabelle – Abschnitt DE**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

Bezeichnung des Knotens List auf Sylt

***Streichung des Knotens.***

**Änderungsantrag 497**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Anhang 2 – Tabelle – Abschnitt DE**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

Bezeichnung des Knotens Wyk auf Föhr

***Streichung des Knotens.***

**Änderungsantrag 498**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Anhang 2 – Tabelle – Abschnitt DE**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

Bezeichnung des Knotens Kiel

Bezeichnung des Knotens Kiel

Seehafen: ***Gesamtnetz***

Seehafen: ***Kernnetz***

**Änderungsantrag 499**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Anhang 2 – Tabelle – Abschnitt ES**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

Bezeichnung des Knotens Castellón

Bezeichnung des Knotens Castellón

Seehafen: ***Gesamtnetz***

Seehafen: ***Kernnetz***

**Änderungsantrag 500**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Anhang 2 – Tabelle – Abschnitt ES**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***Bezeichnung des Knotens Vilagarcía de***

*Arousa*

*Seehafen: Gesamtnetz*

### **Änderungsantrag 501**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Anhang 2 – Tabelle – Abschnitt ES**

*Vorschlag der Kommission*

Bezeichnung des Knotens Cádiz  
Seehafen: **Gesamtnetz** (Bahía de Cádiz)

*Geänderter Text*

Bezeichnung des Knotens Cádiz  
Seehafen: **Kernnetz** (Bahía de Cádiz)

### **Änderungsantrag 502**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Anhang 2 – Tabelle – Abschnitt ES**

*Vorschlag der Kommission*

Bezeichnung des Knotens Ferrol  
Seehafen: **Gesamtnetz**

*Geänderter Text*

Bezeichnung des Knotens Ferrol  
Seehafen: **Kernnetz**

### **Änderungsantrag 503**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Anhang 2 – Tabelle – Abschnitt ES**

*Vorschlag der Kommission*

Bezeichnung des Knotens Pontevedra  
(Puerto de Marín- Ría)  
Seehafen: **Gesamtnetz**

*Geänderter Text*

Bezeichnung des Knotens Pontevedra  
(Puerto de Marín- Ría)  
Seehafen: **Kernnetz**  
**Schienen-Straßen-Terminals: Básica  
(San Roque)**

### **Änderungsantrag 504**

#### **Vorschlag für eine Verordnung**

## **Anhang 2 – Tabelle – Abschnitt ES**

*Vorschlag der Kommission*

Bezeichnung des Knotens Santander  
Seehafen: **Gesamtnetz**

*Geänderter Text*

Bezeichnung des Knotens Santander  
Seehafen: **Kernnetz**

## **Änderungsantrag 505**

### **Vorschlag für eine Verordnung Anhang 2 – Tabelle – Abschnitt ES**

*Vorschlag der Kommission*

Bezeichnung des Knotens Vigo  
Seehafen: **Gesamtnetz**

*Geänderter Text*

Bezeichnung des Knotens Vigo  
Seehafen: **Kernnetz**

## **Änderungsantrag 506**

### **Vorschlag für eine Verordnung Anhang 2 – Tabelle – Abschnitt FI**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**Bezeichnung des Knotens Kaskinen**  
**Seehafen: Gesamtnetz**

## **Änderungsantrag 507**

### **Vorschlag für eine Verordnung Anhang 2 – Tabelle – Abschnitt FI**

*Vorschlag der Kommission*

Bezeichnung des Knotens Oulu / Uleåborg  
Seehafen: **Gesamtnetz** (Oulu)

*Geänderter Text*

Bezeichnung des Knotens Oulu / Uleåborg  
Seehafen: **Kernnetz** (Oulu)

## **Änderungsantrag 508**

### **Vorschlag für eine Verordnung**

## **Anhang 2 – Tabelle – Abschnitt FI**

*Vorschlag der Kommission*

Bezeichnung des Knotens Kokkola  
Seehafen: **Gesamtnetz**

*Geänderter Text*

Bezeichnung des Knotens Kokkola  
Seehafen: **Kernnetz**

## **Änderungsantrag 509**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Anhang 2 – Tabelle – Abschnitt FI (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**Bezeichnung des Knotens Pietarsaari**  
**Seehafen: Gesamtnetz**

## **Änderungsantrag 510**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Anhang 2 – Tabelle – Abschnitt HR**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

Bezeichnung des Knotens Ploče  
Seehafen: **Gesamtnetz**

Bezeichnung des Knotens Ploče  
Seehafen: **Kernnetz**

## **Änderungsantrag 511**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Anhang 2 – Tabelle – Abschnitt IT**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**Bezeichnung des Knotens Lecce**  
**Städtischer Knoten X**

## **Änderungsantrag 512**

**Vorschlag für eine Verordnung**

## **Anhang 2 – Tabelle – Abschnitt IT**

*Vorschlag der Kommission*

Bezeichnung des Knotens Salerno

*Geänderter Text*

Bezeichnung des Knotens Salerno  
***Flughafen Gesamtnetz***

## **Änderungsantrag 513**

### **Vorschlag für eine Verordnung Anhang 2 – Tabelle – Abschnitt IT**

*Vorschlag der Kommission*

Bezeichnung des Knotens Modena

*Geänderter Text*

Bezeichnung des Knotens Modena  
***Schienen-Straßen-Terminals Kernnetz  
(multimodales Terminal Marzaglia)***

## **Änderungsantrag 514**

### **Vorschlag für eine Verordnung Anhang 2 – Tabelle – Abschnitt PL**

*Vorschlag der Kommission*

Bezeichnung des Knotens Bydgoszcz  
Schienen Straßen Terminals: ***Gesamtnetz***  
(Bydgoszcz, Bydgoszcz – Południe)

*Geänderter Text*

Bezeichnung des Knotens Bydgoszcz  
Schienen Straßen Terminals: ***Kernnetz***  
(Bydgoszcz, Bydgoszcz – Południe)

## **Änderungsantrag 515**

### **Vorschlag für eine Verordnung Anhang 2 – Tabelle – Abschnitt RO**

*Vorschlag der Kommission*

Bezeichnung des Knotens Constanța  
Seehafen: Kernnetz

*Geänderter Text*

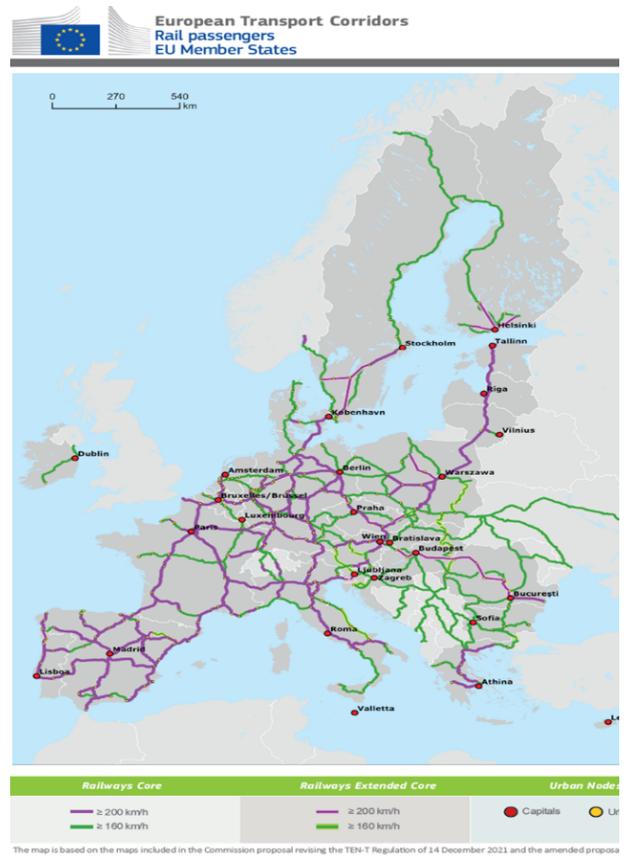
Bezeichnung des Knotens Constanța  
Seehafen: Kernnetz (***Constanța/Midia***)

## **Änderungsantrag 516**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Anhang 3 – Teil 1a/14 (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*



**Änderungsantrag 517**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Anhang 3 – Teil 1b/14 (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*



## Änderungsantrag 518

### Vorschlag für eine Verordnung Anhang 3 – Teil 1/14

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***Folgende Elemente sind in die Karte der europäischen Verkehrskorridore aufzunehmen:***

***Verlängerung des Korridors „Westbalkan“ von Durrës (ALB) über die Adria nach Bari (IT) und Verbindung über Tirana (ALB) mit Skopje (MK) und Sofia (BG).***

## Änderungsantrag 519

### Vorschlag für eine Verordnung Anhang 3 – Teil 1/14

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***Folgendes Element ist dem Korridor  
„Westbalkan“ hinzuzufügen:***

***– Sofia – Skopje – Durrës – Igoumenitsa  
(gesamter Abschnitt)***

## **Änderungsantrag 520**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Anhang 3 – Teil 2/14**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***Folgende Elemente sind dem Korridor  
„Atlantik“ hinzuzufügen:***

- Madrid – Adanero – Tordesillas –  
Benavente – Ponferrada – Lugo – A  
Coruña (Straße)***
- Astorga – León – Carrión de los  
Condes – Burgos (Straße)***
- A Coruña – Gijón – Santander –  
Bilbao (Straße)***
- Santiago – Vigo  
(Schienengüterverkehr)***
- Hafen von Bahía de Cádiz***
- Sevilla – Huelva – Faro  
(Schienenpersonenverkehr)***

## **Änderungsantrag 521**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Anhang 3 – Teil 2/14**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***Folgendes Element ist dem Korridor  
„Atlantik“ hinzuzufügen:***

***– Santander – Bilbao  
(Schienengüterverkehr und  
Schienenpersonenverkehr)***

## **Änderungsantrag 522**

### **Vorschlag für eine Verordnung Anhang 3 – Teil 5/14**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*Folgendes Element ist dem Korridor  
„Nordsee – Ostsee“ hinzuzufügen:  
– Schienenpersonenverkehrsstrecke  
Strecke Zwolle (NL) – Münster (DE)*

## **Änderungsantrag 523**

### **Vorschlag für eine Verordnung Anhang 3 – Teil 6/14 und Teil 7/14**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*Folgendes Element ist dem Korridor  
„Skandinavien – Mittelmeer“  
hinzuzufügen:  
– Autobahn,  
Schienenpersonenverkehrsstrecke,  
Schienengüterverkehrsstrecke Villa San  
Giovanni – Messina (Brücke – feste  
Verbindung).*

## **Änderungsantrag 524**

### **Vorschlag für eine Verordnung Anhang 3 – Teil 7/14**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*Folgendes Element ist dem Korridor  
„Skandinavien – Mittelmeer“  
hinzuzufügen:  
– Passagierschienenverkehrsstrecke  
Stockholm – Oslo*

## **Änderungsantrag 525**

### **Vorschlag für eine Verordnung Anhang 3 – Teil 7/14 und Teil 8/14**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***Folgende Elemente sind dem Korridor  
„Skandinavien – Mittelmeer“  
hinzuzufügen:***

- Rijeka – Autobahn Zagreb***
- Hafen von Rijeka („Kernnetz“)***

***Rijeka – Zagreb Schienengüter- und  
Schienenpersonenverkehrsstrecke***

### **Änderungsantrag 526**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Anhang 3 – Teil 9/14**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***Folgendes Element ist dem Korridor  
„Rhein – Donau“ hinzufügen:***

- Schienengüter- und  
Schienenpersonenverkehrsstrecke  
Nürnberg – Sulzbach – Rosenberg –  
Amberg – Schwandorf***

***Die genannte Strecke ist in das Kernnetz  
gemäß Anhang 1 aufzunehmen.***

### **Änderungsantrag 527**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Anhang 3 – Teil 9/14**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***Folgendes Element ist dem Korridor  
„Rhein – Donau“ hinzufügen:***

- Craiova – Alexandria Bukarest***

### **Änderungsantrag 528**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Anhang 3 – Teil 9/14**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***Folgendes Element ist aus dem Korridor  
„Rhein – Donau“ zu streichen:***

***– Craiova – Pitești***

### **Änderungsantrag 529**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Anhang 3 – Teil 9/14**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***Folgendes Element ist dem Korridor  
„Rhein – Donau“ hinzufügen:***

***– Ruse – Razgrad – Shumen – Provadia –  
Devnya – Warna (Binnenwasserstraßen)***

***Die genannten Strecken sind in das  
Kernnetz bzw. in das Gesamtnetz gemäß  
Anhang aufzunehmen.***

### **Änderungsantrag 530**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Anhang 3 – Teil 10/14**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***Folgende Elemente sind dem Korridor  
„Mittelmeer“ hinzuzufügen:***

***– Rijeka – Autobahn Split***

***– Schienengüter- und  
Schienenpersonenverkehrsstrecke  
Rijeka – Split***

***– Hafen von Split („Kernnetz“)***

***– Flughafen von Split („Kernnetz“)***

### **Änderungsantrag 531**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Anhang 3 – Teil 10/14 und Teil 11/14**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***Folgendes Element ist dem Korridor „Mittelmeer“ hinzuzufügen:***

***– Beibehaltung der Streckenführung des Korridors „Mittelmeer“, auch durch Ungarn***

### **Änderungsantrag 532**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Anhang 3 – Teil 12/14**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***Folgendes Element ist dem Korridor „Westbalkan“ hinzuzufügen:***

***– Hafen von Ploče***

***Der genannte Hafen ist in das Kernnetz gemäß Anhang I aufzunehmen.***

### **Änderungsantrag 533**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Anhang 3 – Teil 13/14**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***Folgendes Element ist dem Korridor „Ostsee – Schwarzes Meer – Ägäis“ hinzuzufügen:***

***– Craiova – Alexandria– Bukarest***

### **Änderungsantrag 534**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Anhang 3 – Teil 13/14**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***Folgendes Element ist aus dem Korridor „Ostsee – Schwarzes Meer – Ägäis“ zu streichen:***

– Craiova – Pitești

### **Änderungsantrag 535**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Anhang 3 – Teil 12/14 und Teil 13/14**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**Folgende Elemente sind dem Korridor  
„Westbalkan“ hinzuzufügen:**

– Sofia – Skopje – Durrës – Igoumenitsa  
(Straßenverkehrsstrecke, Schienengüter-  
und Schienenpersonenverkehrsstrecke,  
auf dem gesamten Abschnitt)

– Hafen von Durrës

### **Änderungsantrag 536**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Anhang 4 – Teil 2/12**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**Folgendes Element ist dem Kernnetz  
hinzuzufügen:**

– Stockholm – Oslo  
Schienenpersonenverkehrsstrecke (>  
200 km/h/Neubau)

### **Änderungsantrag 537**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Anhang 4 – Teil 8/12**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**Folgende Elemente sind dem Kernnetz  
hinzuzufügen:**

– Ungheni – Bălți

– Bălți – Ocnița – Mohyliv-Podilskyj –  
Schmerynka

## **Änderungsantrag 538**

### **Vorschlag für eine Verordnung Anhang 4 – Teil 8/12**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***Folgende Elemente sind aus dem  
Gesamtnetz zu streichen:***

***– Bălți – Soroca (Grenze zwischen MD  
und UK)***

***– Soroca (Grenze zwischen MD und  
UK) – Hardkivka***

## **Änderungsantrag 539**

### **Vorschlag für eine Verordnung Anhang 4 – Teil 8/12**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***Folgende Elemente sind dem Gesamtnetz  
hinzuzufügen:***

***– Chișinău – Cainari***

***– Basarabeasca – Beresyne – Bilhorod –  
Odessa***

***– Basarabeasca – Etulia – Reni –  
Giurgiulești***

## **Änderungsantrag 540**

### **Vorschlag für eine Verordnung Anhang 4 – Teil 8/12**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***Folgendes Element ist dem Kernnetz  
hinzuzufügen:***

***– Palanca – Odessa***

## **Änderungsantrag 541**

## Vorschlag für eine Verordnung Anhang 4 – Teil 8/12

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***Folgende Elemente sind dem Gesamtnetz hinzuzufügen:***

- Anenii Noi – Odessa***
- Rîșcani – Soroca***
- Soroca – Winnyzja – Schytomyr***

## Änderungsantrag 542

### Vorschlag für eine Verordnung Anhang V – Nummer 1

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

1. Ziele: Im Mittelpunkt eines Plans für nachhaltige urbane Mobilität (SUMP) muss das Ziel stehen, die Zugänglichkeit des funktionalen Stadtgebiets zu verbessern und für eine hochwertige, sichere, nachhaltige und **emissionsarme** Mobilität in das funktionale Stadtgebiet, durch dieses hindurch und innerhalb dieses Gebiets zu sorgen. Insbesondere gilt es, die emissionsfreie Mobilität und die Umsetzung eines städtischen Verkehrssystems zu unterstützen, das zu einer besseren Gesamtleistung des transeuropäischen Verkehrsnetzes beiträgt, indem vor allem eine Infrastruktur für den nahtlosen Verkehr emissionsfreier Fahrzeuge und multimodale Personenverkehrsknoten, die die Einbindung der ersten und letzten Meile erleichtern, sowie multimodale Güterterminals entwickelt werden, die städtische Knoten bedienen.

1. Ziele: Im Mittelpunkt eines Plans für nachhaltige urbane Mobilität (SUMP) muss das Ziel stehen, die Zugänglichkeit des funktionalen Stadtgebiets **für alle Nutzer unter besonderer Berücksichtigung von Menschen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität** zu verbessern und für eine hochwertige, sichere, **zugängliche, erschwingliche und** nachhaltige Mobilität in das funktionale Stadtgebiet, durch dieses hindurch und innerhalb dieses Gebiets zu sorgen. Insbesondere gilt es, die emissionsfreie **und emissionsarme** Mobilität, **darunter aktive Verkehrsträger und öffentliche Verkehrsmittel**, und die Umsetzung eines städtischen Verkehrssystems zu unterstützen, das zu einer besseren Gesamtleistung des transeuropäischen Verkehrsnetzes beiträgt, indem vor allem eine Infrastruktur für den nahtlosen Verkehr emissionsfreier **und emissionsarmer** Fahrzeuge und multimodale Personenverkehrsknoten, die die Einbindung der ersten und letzten Meile erleichtern, sowie multimodale Güterterminals entwickelt werden, die städtische Knoten bedienen.

## Änderungsantrag 543

### Vorschlag für eine Verordnung Anhang V – Nummer 2

#### *Vorschlag der Kommission*

2. Langfristige Vision und ein kurzfristiger Umsetzungsplan: Ein Plan für nachhaltige urbane Mobilität muss eine langfristige Strategie für die künftige Entwicklung von Verkehrsinfrastruktur und multimodalen Diensten enthalten oder mit einer solchen bereits bestehenden langfristigen Strategie verknüpft sein. Er muss darüber hinaus Vorgaben enthalten, wie sich mit dieser Strategie kurzfristig Ergebnisse erzielen lassen. Der Plan muss in einen integrierten Ansatz für die nachhaltige Entwicklung des Stadtgebiets eingebettet und mit dem jeweiligen Flächennutzungsplan und der entsprechenden Raumplanung verknüpft sein.

#### *Geänderter Text*

2. Langfristige Vision und ein kurzfristiger Umsetzungsplan: Ein Plan für nachhaltige urbane Mobilität muss eine langfristige Strategie, ***einschließlich in finanzieller Hinsicht***, für die künftige Entwicklung von Verkehrsinfrastruktur und multimodalen Diensten enthalten oder mit einer solchen bereits bestehenden langfristigen Strategie verknüpft sein. Er muss darüber hinaus Vorgaben enthalten, wie sich mit dieser Strategie kurzfristig Ergebnisse erzielen lassen. Der Plan muss in einen integrierten Ansatz für die nachhaltige ***und zugängliche*** Entwicklung des Stadtgebiets eingebettet und mit dem jeweiligen Flächennutzungsplan und der entsprechenden Raumplanung verknüpft sein.

## Änderungsantrag 544

### Vorschlag für eine Verordnung Anhang V – Nummer 3

#### *Vorschlag der Kommission*

3. Integration verschiedener Verkehrsträger: Ein Plan für nachhaltige urbane Mobilität muss den multimodalen Verkehr fördern, indem verschiedene Verkehrsträger und Maßnahmen zur Erleichterung einer nahtlosen und nachhaltigen Mobilität integriert werden. Er muss Maßnahmen enthalten, die den Anteil nachhaltigerer Verkehrsträger — beispielsweise des öffentlichen Verkehrs, der aktiven Mobilität und gegebenenfalls der Binnenschifffahrt und des Seeverkehrs — erhöhen. Auch muss er Maßnahmen zur

#### *Geänderter Text*

3. Integration verschiedener Verkehrsträger: Ein Plan für nachhaltige urbane Mobilität muss den ***zugänglichen*** multimodalen Verkehr fördern, indem verschiedene Verkehrsträger und Maßnahmen zur Erleichterung einer nahtlosen und nachhaltigen Mobilität integriert werden. Er muss Maßnahmen enthalten, die den Anteil nachhaltigerer Verkehrsträger — beispielsweise des öffentlichen Verkehrs, der aktiven Mobilität, ***der geteilten Mobilität*** und gegebenenfalls der Binnenschifffahrt und

Förderung emissionsfreier Mobilität, insbesondere im Hinblick auf die Ökologisierung der urbanen Flotte, die Verringerung der Verkehrsüberlastung und die Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit, vor allem für besonders gefährdete Verkehrsteilnehmer, enthalten.

des Seeverkehrs — erhöhen. Auch muss er Maßnahmen zur Förderung emissionsfreier **und emissionsarmer** Mobilität, insbesondere im Hinblick auf die Ökologisierung der urbanen Flotte, die Verringerung der Verkehrsüberlastung, **die Verbesserung der Zugänglichkeit für alle Nutzer** und die Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit, vor allem für besonders gefährdete Verkehrsteilnehmer, **im Einklang mit den Normen für die Straßenverkehrssicherheit der Union, einschließlich der Normen für aktive Verkehrsträger**, enthalten.

## Änderungsantrag 545

### Vorschlag für eine Verordnung Anhang V – Nummer 4

#### *Vorschlag der Kommission*

4. Wirksames Funktionieren des TEN-V: Ein Plan für nachhaltige urbane Mobilität sollte den Auswirkungen gebührend Rechnung tragen, die sich aus den verschiedenen städtischen Maßnahmen im Bereich der Personen- und Güterverkehrsflüsse für das transeuropäische Verkehrsnetz ergeben, damit ein nahtloser Verkehr im Transit durch städtische Knoten, bei deren Umgehung oder ihrer Anbindung auch mit emissionsfreien Fahrzeugen gewährleistet ist. Insbesondere muss er dafür sorgen, dass die Verkehrsüberlastung abnimmt, die Straßenverkehrssicherheit erhöht wird und Engpässe, die die Verkehrsströme im TEN-V beeinträchtigen, beseitigt werden.

#### *Geänderter Text*

4. Wirksames Funktionieren des TEN-V: Ein Plan für nachhaltige urbane Mobilität sollte den Auswirkungen gebührend Rechnung tragen, die sich aus den verschiedenen städtischen Maßnahmen im Bereich der Personen- und Güterverkehrsflüsse für das transeuropäische Verkehrsnetz ergeben, damit ein nahtloser Verkehr im Transit durch städtische Knoten, bei deren Umgehung oder ihrer Anbindung auch mit emissionsfreien **und emissionsarmen** Fahrzeugen gewährleistet ist. Insbesondere muss er dafür sorgen, dass die Verkehrsüberlastung abnimmt, die Straßenverkehrssicherheit erhöht wird und Engpässe, die die Verkehrsströme im TEN-V beeinträchtigen, beseitigt werden.

## Änderungsantrag 546

### Vorschlag für eine Verordnung Anhang V – Nummer 5

*Vorschlag der Kommission*

5. Partizipativer Ansatz: Die Entwicklung und Umsetzung eines Plans für nachhaltige urbane Mobilität muss nach einem integrierten Konzept mit einem hohen Maß an Zusammenarbeit, Koordinierung und Konsultation zwischen den verschiedenen staatlichen Ebenen und den zuständigen Behörden erfolgen. Dies erfordert auch die Einbeziehung von Bürgerinnen und Bürgern sowie von Vertretern der Zivilgesellschaft und von Wirtschaftsakteuren.

*Geänderter Text*

5. Partizipativer Ansatz: Die Entwicklung und Umsetzung eines Plans für nachhaltige urbane Mobilität muss nach einem integrierten Konzept mit einem hohen Maß an Zusammenarbeit, Koordinierung und Konsultation zwischen den verschiedenen staatlichen Ebenen und den zuständigen Behörden, insbesondere den städtischen Verkehrsbehörden, **insbesondere den städtischen Verkehrsbehörden**, erfolgen. Dies erfordert auch die **aktive** Einbeziehung von Bürgerinnen und Bürgern, **Sachverständigen für Barrierefreiheit** sowie von Vertretern der Zivilgesellschaft und von Wirtschaftsakteuren. **Gegebenenfalls wird eine Zusammenarbeit zwischen städtischen und regionalen Behörden eingerichtet, um die Zugänglichkeit und Verbindung zwischen städtischen und ländlichen Gebieten zu verbessern.**

**Änderungsantrag 547**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Anhang V – Nummer 6**

*Vorschlag der Kommission*

6. Monitoring und Leistungsindikatoren: Ein Plan für nachhaltige urbane Mobilität muss Ziele, Vorgaben und Indikatoren enthalten, auf deren Grundlage sich die derzeitige und künftige Leistung des städtischen Verkehrssystems zumindest in Bezug auf Treibhausgasemissionen, Verkehrsüberlastung, Unfälle und Verletzungen, den Anteil der Verkehrsträger und den Zugang zu Mobilitätsdiensten messen lässt, sowie Daten über die Luftverschmutzung und Lärmbelastung in Städten. Das Monitoring der Umsetzung des Plans für nachhaltige

*Geänderter Text*

6. Monitoring und Leistungsindikatoren: Ein Plan für nachhaltige urbane Mobilität muss Ziele, Vorgaben und Indikatoren enthalten, auf deren Grundlage sich die derzeitige und künftige Leistung des städtischen Verkehrssystems zumindest in Bezug auf Treibhausgasemissionen, **eine verbesserte Steuerung von Verkehrsströmen**, Verkehrsüberlastung, Unfälle und Verletzungen, den Anteil der Verkehrsträger und den Zugang zu Mobilitätsdiensten **für alle Nutzer** messen lässt, sowie Daten über die Luftverschmutzung und Lärmbelastung in

urbane Mobilität muss anhand von Leistungsindikatoren erfolgen. Die Mitgliedstaaten und die zuständigen Behörden führen Mechanismen ein, anhand derer sie gewährleisten, dass ein Plan für nachhaltige urbane Mobilität den Bestimmungen dieses Anhangs genügt und von hoher Qualität ist.

Städten. Das Monitoring der Umsetzung des Plans für nachhaltige urbane Mobilität muss anhand von Leistungsindikatoren erfolgen. Die Mitgliedstaaten und die zuständigen Behörden führen Mechanismen ein, anhand derer sie gewährleisten, dass ein Plan für nachhaltige urbane Mobilität den Bestimmungen dieses Anhangs genügt und von hoher Qualität ist. **Die Kommission überwacht in Zusammenarbeit mit der nationalen SUMP-Kontaktstelle regelmäßig die ordnungsgemäße Umsetzung der SUMP, fördert den Austausch über bewährte Praktiken und kann Empfehlungen aussprechen, wenn die Mindestanforderungen und Standards nicht eingehalten werden.**

## Änderungsantrag 548

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Anhang VI – Absatz 1 – Nummer 2 – Buchstabe j

Verordnung (EU) 2021/1153

Anhang – Teil III – Nummer 1

#### *Vorschlag der Kommission*

j) Die fünfunddreißigste Zeile mit der Überschrift „Kernnetzkorridor „Skandinavien – Mittelmeer““ und die sechsunddreißigste Zeile, in der die entsprechende Strecke aufgeführt ist, werden gestrichen.

#### *Geänderter Text*

j) Die fünfunddreißigste Zeile mit der Überschrift „Kernnetzkorridor „Skandinavien – Mittelmeer““ und die sechsunddreißigste Zeile, in der die entsprechende Strecke aufgeführt ist, werden gestrichen; **nach der siebenunddreißigsten Zeile, die die grenzüberschreitenden Verbindungen in diesem Korridor enthält, wird eine neue Zeile mit dem Zusatz „fehlende Verbindung“ „Villa San Giovanni – Messina (feste Verbindung)“ für „Straße/Schiene“ eingefügt;**