

# Amtsblatt der Europäischen Union

# C 273



Ausgabe  
in deutscher Sprache

## Mitteilungen und Bekanntmachungen

64. Jahrgang

8. Juli 2021

Inhalt

### III *Vorbereitende Rechtsakte*

RAT

|               |  |    |
|---------------|--|----|
| 2021/C 273/01 | Standpunkt (EU) Nr. 32/2021 des Rates in erster Lesung im Hinblick auf den Erlass einer Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Straffung von Maßnahmen zur rascheren Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V)<br>Vom Rat am 14. Juni 2021 angenommen ..... | 1  |
| 2021/C 273/02 | Begründung des Rates: Standpunkt (EU) Nr. 32/2021 des Rates in erster Lesung im Hinblick auf den Erlass einer Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Straffung von Maßnahmen zur rascheren Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) .....                  | 14 |

DE



## III

(Vorbereitende Rechtsakte)

## RAT

**STANDPUNKT (EU) Nr. 32/2021 DES RATES IN ERSTER LESUNG****im Hinblick auf den Erlass einer Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Straffung von Maßnahmen zur rascheren Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V)****Vom Rat am 14. Juni 2021 angenommen**

(2021/C 273/01)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

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

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses <sup>(1)</sup>,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen <sup>(2)</sup>,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren <sup>(3)</sup>,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Durch die Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(4)</sup> wird ein gemeinsamer Rahmen für die Schaffung zeitgemäßer interoperabler Netze in der Union im Dienste ihrer Bürgerinnen und Bürger festgelegt, mit dem Ziel, den sozialen, wirtschaftlichen und territorialen Zusammenhalt der Union zu stärken und zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Verkehrs- und Mobilitätsraum beizutragen, und dadurch den Binnenmarkt zu stärken. Das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V) umfasst eine Struktur auf zwei Ebenen, die aus dem Gesamtnetz und aus dem Kernnetz besteht. Das Gesamtnetz gewährleistet die Anbindung aller Regionen der Union, während das Kernnetz aus den Elementen des Gesamtnetzes besteht, die von größter strategischer Bedeutung für die Union sind. In der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 sind verbindliche Ziele für die Fertigstellung festgelegt — Fertigstellung des Kernnetzes bis 2030 und des Gesamtnetzes bis 2050 –, wobei insbesondere der Aufbau der grenzüberschreitenden Verbindungen priorisiert, die Interoperabilität verbessert und ein Beitrag zu einer multimodalen Integration des Verkehrs in der Union geleistet werden soll.
- (2) Ungeachtet der Notwendigkeit der Fertigstellung des TEN-V und des dafür notwendigen verbindlichen Zeitplans hat die Erfahrung gezeigt, dass viele Investitionen zur Fertigstellung des TEN-V mit mehrfachen, unterschiedlichen und komplexen Genehmigungsverfahren, grenzüberschreitenden Vergabeverfahren und anderen Verfahren konfrontiert sind. Dies gefährdet die termingerechte Durchführung der Vorhaben und führt in vielen Fällen zu erheblichen Verzögerungen und höheren Kosten. Zudem können Unsicherheiten für Vorhabenträger und potenzielle private Investoren entstehen und könnten in manchen Fällen sogar dazu führen, dass Vorhaben nicht wie

<sup>(1)</sup> ABl. C 62 vom 15.2.2019, S. 269.

<sup>(2)</sup> ABl. C 168 vom 16.5.2019, S. 91.

<sup>(3)</sup> Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 13. Februar 2019 (AbI. C 449 vom 23.12.2020, S. 576) und Standpunkt des Rates in erster Lesung vom 14. Juni 2021. Standpunkt des Europäischen Parlaments vom (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

<sup>(4)</sup> Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes und zur Aufhebung des Beschlusses Nr. 661/2010/EU (AbI. L 348 vom 20.12.2013, S. 1).

ursprünglich geplant durchgeführt werden. Ziel dieser Richtlinie ist, diese Probleme anzugehen und die zeitlich abgestimmte und fristgerechte Fertigstellung des TEN-V durch harmonisierte Maßnahmen auf Unionsebene zu ermöglichen. Die Mitgliedstaaten sollten ihre einzelstaatlichen Pläne und Programme gemäß Artikel 49 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 mit Blick auf den Aufbau des TEN-V aufstellen.

- (3) Diese Richtlinie sollte für Verfahren im Zusammenhang mit Vorhaben gelten, einschließlich der Verfahren im Zusammenhang mit der Umweltverträglichkeitsprüfung. Sie sollte allerdings die Flächennutzungs- und Bauleitplanung, Verfahren zur Vergabe von öffentlichen Aufträgen, sowie die Schritte, die auf strategischer Ebene unternommen wurden und sich nicht auf ein Vorhaben beziehen, wie strategische Umweltverträglichkeitsprüfungen, Planung des öffentlichen Haushalts sowie einzelstaatliche oder regionale Verkehrspläne unberührt lassen. Um die Effizienz der Genehmigungsverfahren zu steigern und hochwertige Projektunterlagen zu gewährleisten, sollten die Vorhabenträger die Vorbereitungsarbeit wie Vorstudien und Berichte vor Beginn des Genehmigungsverfahrens durchführen. Diese Richtlinie sollte nicht für Verfahren von Stellen, die für verwaltungsrechtliche oder gerichtliche Rechtsbehelfe zuständig sind, gelten.
- (4) Diese Richtlinie sollte für Vorhaben gelten, die Teil von vorermittelten Abschnitten des Kernnetzes gemäß der Liste im Anhang dieser Richtlinie sind, sowie für andere Vorhaben für die Kernnetzkorridore mit Gesamtkosten von mehr als 300 000 000 Euro. Vorhaben, die diesen Betrag übersteigen, sind oftmals von strategischer Bedeutung für die Umsetzung der Unionsstrategie für intelligentes, nachhaltiges und integratives Wachstum und tragen zur Verwirklichung der Ziele der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 bei. Die Kernnetzkorridore werden durch die jeweiligen Anpassungen in der Verordnung (EU) Nr. 1316/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>(5)</sup> und die Karten des Kernnetzes in der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 ausgewiesen. Die technische Grundlage für die Karten bildet das interaktive geografische und technische Informationssystem für das TEN-V (TENtec), das die Infrastruktur des transeuropäischen Verkehrsnetzes in einem höheren Detailgrad abbildet.
- (5) Vorhaben, die ausschließlich mit Telematikanwendungen, neuen Technologien und Innovation zusammenhängen, sollten nicht in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie fallen, da ihre Einführung nicht auf das Kernnetz beschränkt ist.
- (6) Die Mitgliedstaaten können diese Richtlinie im Interesse eines einheitlichen Ansatzes für Verkehrsinfrastrukturvorhaben allerdings auf andere Vorhaben für das Kernnetz und das Gesamtnetz anwenden, darunter Vorhaben, die ausschließlich mit Telematikanwendungen, neuen Technologien und Innovation zusammenhängen. Die Veröffentlichung von Listen der einzelnen Vorhaben, die in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie fallen, durch nationale Behörden könnte Vorhabenträgern größere Transparenz in Bezug auf laufende und künftige Arbeiten am TEN-V verschaffen.
- (7) Angesichts der unterschiedlichen Umweltprüfungen, die im einschlägigen Unionsrecht und nationalem Recht vorgesehen sind und die für die Erteilung von Genehmigungen für Vorhaben im Kernnetz erforderlich sind, sollten die Mitgliedstaaten — soweit machbar und angemessen — ein vereinfachtes Verfahren einführen, das die Anforderungen dieses Unionsrechts und nationalen Rechts erfüllt, um zur Verwirklichung der in dieser Richtlinie festgelegten Ziele einer stärkeren Straffung der Maßnahmen beizutragen.
- (8) Gegebenenfalls sollte Vorhaben, die in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie fallen, Vorrang eingeräumt werden. Zu einer vorrangigen Behandlung können kürzere Fristen, gleichzeitige Verfahren oder engere Zeitrahmen für die Einlegung von Rechtsbehelfen zählen, wobei gleichzeitig sicherzustellen ist, dass auch die Ziele anderer horizontaler Maßnahmen wie Umweltmaßnahmen, mit denen negative Auswirkungen auf die Umwelt vermieden, verhütet, verringert oder ausgeglichen werden sollen, im Einklang mit dem Unionsrecht und dem nationalen Recht erreicht werden. In den Rechtsrahmen vieler Mitgliedstaaten werden bestimmte Vorhabenkategorien auf der Grundlage ihrer strategischen Bedeutung für die Wirtschaft vorrangig behandelt. Besteht im nationalen Recht eine solche vorrangige Behandlung, so sollte sie automatisch auf Vorhaben angewendet werden, die in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie fallen. Es sollte den Mitgliedstaaten jedoch gestattet sein, für eine begrenzte Anzahl von Vorhaben besondere Genehmigungsverfahren zu erproben, um ihre mögliche Ausweitung auf andere Vorhaben zu bewerten. Während dieses Testzeitraums sollte der betreffende Mitgliedstaat nicht verpflichtet sein, die Testverfahren auf andere Vorhaben anzuwenden, die in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie fallen.
- (9) Um ein klares Management des gesamten Verfahrens zu ermöglichen und eine Anlaufstelle für Vorhabenträger zu schaffen, sollten Vorhaben für die Kernnetzkorridore durch effiziente Genehmigungsverfahren unterstützt werden. Zu diesem Zweck sollten die Mitgliedstaaten, entsprechend ihrer nationalen Rechtsrahmen und Verwaltungsstrukturen und der Art der betroffenen Vorhaben, eine oder mehrere Behörden benennen. Wenn ein Mitgliedstaat mehrere Behörden benennt, sollte er dafür sorgen, dass nur eine einzige Behörde für ein bestimmtes Vorhaben und ein bestimmtes Genehmigungsverfahren benannt wird.

<sup>(5)</sup> Verordnung (EU) Nr. 1316/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 zur Schaffung der Fazilität „Connecting Europe“, zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 680/2007 und (EG) Nr. 67/2010 (ABl. L 348 vom 20.12.2013, S. 129).

- (10) Durch die Benennung einer Behörde, die Anlaufstelle für den Vorhabenträger ist, sollte die Komplexität der Verfahren verringert, ihre Effizienz verbessert und ihre Transparenz erhöht werden. Dadurch sollte auch die Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten verbessert werden, wo dies erforderlich ist. Mit den Verfahren sollte eine echte Zusammenarbeit zwischen den Vorhabenträgern und der benannten Behörde gefördert werden.
- (11) Die benannte Behörde kann unter anderem mit Aufgaben im Zusammenhang mit der Koordinierung und der Genehmigung — im Einklang mit dem Unionsrecht und dem nationalen Recht — von besonderen Vorhaben für den Wiederaufbau der Infrastruktur des Kernnetzes im Falle von Naturkatastrophen oder von Menschen verursachten Katastrophen betraut werden.
- (12) Das in dieser Richtlinie vorgesehene Verfahren sollte die Erfüllung der Anforderungen des Völkerrechts und des Unionsrechts, einschließlich der Anforderungen zum Schutz der Umwelt und der menschlichen Gesundheit, unberührt lassen. Diese Richtlinie sollte nicht zu niedrigeren Standards für die Vermeidung, Verhütung, Verringerung oder den Ausgleich nachteiliger Auswirkungen auf die Umwelt führen.
- (13) Angesichts der Dringlichkeit der Fertigstellung des Kernnetzes sollte die Vereinfachung der Genehmigungsverfahren mit einer Frist für Verfahren einhergehen, die zum Erlass einer Genehmigungsentscheidung für den Bau der Verkehrsinfrastruktur führen. Diese Frist sollte zu einer effizienteren Handhabung der Verfahren anregen und in keinem Fall zu Abstrichen bei den hohen Standards der Union für den Umweltschutz und die Beteiligung der Öffentlichkeit führen. Die Frist für das Genehmigungsverfahren sollte in hinreichend begründeten Fällen, auch wenn unvorhergesehene Umstände eintreten oder es für den Schutz der Umwelt erforderlich ist, verlängert werden können. Die Verlängerung könnte beispielsweise als Zeitraum oder durch Bezugnahme auf ein Datum oder ein bestimmtes Ereignis in der Zukunft festgelegt werden. Die verlängerte Frist sollte sich insbesondere nicht auf die Zeiträume erstrecken, die für die Durchführung von verwaltungsrechtlichen oder gerichtlichen Rechtsbehelfsverfahren oder für die Durchsetzung dieser Rechtsbehelfe vor Gericht erforderlich sind. Die Mitgliedstaaten sollten nicht verantwortlich gemacht werden, wenn die Nichteinhaltung der Frist auf den Vorhabenträger zurückzuführen ist, beispielsweise wenn dieser die im nationalen Recht festgelegten Fristen oder die von der benannten Behörde festgelegten vorläufigen Fristen nicht eingehalten hat oder wenn der Vorhabenträger mit ungebührlicher Verzögerung gehandelt hat.
- (14) Die Mitgliedstaaten sollten bestrebt sein, dafür zu sorgen, dass Rechtsbehelfe, mit denen die materiell- oder verfahrensrechtliche Rechtmäßigkeit einer Genehmigungsentscheidung angefochten wird, so effizient wie möglich bearbeitet werden.
- (15) TEN-V-Infrastrukturvorhaben, die zwei oder mehr Mitgliedstaaten betreffen, stehen im Hinblick auf die Koordinierung der Genehmigungsverfahren vor besonderen Herausforderungen. Daher sollten die benannten Behörden der betreffenden Mitgliedstaaten zusammenarbeiten, um ihre Zeitpläne zu koordinieren und einen gemeinsamen Zeitplan für das Genehmigungsverfahren aufzustellen, soweit eine solche Koordinierung ihrer Zeitpläne und eine solche Festlegung eines gemeinsamen Zeitplans in Anbetracht des Vorbereitungsstands oder des Reifegrads des Vorhabens machbar und angemessen ist; diese Faktoren hängen hauptsächlich vom Vorhabenträger sowie insbesondere vom Zeitpunkt ab, zu dem der Vorhabenträger der benannten Behörde jedes dieser Mitgliedstaaten das Vorhaben angezeigt hat.
- (16) Die in Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 benannten Europäischen Koordinatoren sollten über die entsprechenden Verfahren unterrichtet werden, um die Synchronisierung und den Abschluss der Verfahren im Hinblick auf die rechtzeitige Verwirklichung des Kernnetzes bis 2030 zu erleichtern.
- (17) Wird das TEN-V im Einklang mit den indikativen Karten der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 auf Drittländer ausgedehnt, so sollten diese Drittländer aufgefordert werden, gegebenenfalls ähnliche Vorschriften wie die in dieser Richtlinie vorgesehenen anzuwenden.
- (18) Die Vergabe öffentlicher Aufträge für grenzüberschreitende Vorhaben sollte im Einklang mit den Verträgen und, soweit erforderlich, mit der Richtlinie 2014/24/EU <sup>(6)</sup> oder der Richtlinie 2014/25/EU <sup>(7)</sup> des Europäischen Parlaments und des Rates erfolgen. Um eine effiziente Fertigstellung der grenzüberschreitenden Kernnetzvorhaben zu gewährleisten, sollte die von einer gemeinsamen Stelle durchgeführte Vergabe öffentlicher Aufträge dem nationalen Recht eines Mitgliedstaats unterliegen. Abweichend vom Unionsrecht im Bereich der öffentlichen Auftragsvergabe sollte grundsätzlich das nationale Recht des Mitgliedstaats gelten, in dem die gemeinsame Stelle ihren Sitz hat. Es sollte weiterhin möglich sein, das anzuwendende nationale Recht in einem zwischenstaatlichen Abkommen festzulegen. Wenn eine Zweigstelle einer gemeinsamen Stelle die Vergabe öffentlicher Aufträge durchführt, so sollte diese Zweigstelle dem nationalen Recht eines der betreffenden Mitgliedstaaten unterliegen, etwa dem nationalen Recht, das auf die gemeinsame Stelle anwendbar ist. Aus Gründen der Rechtssicherheit sollten derzeitige Strategien für die Vergabe von Aufträgen weiterhin für eine gemeinsame Stelle gelten, die vor dem Datum des Inkrafttretens dieser Richtlinie errichtet wurde.

<sup>(6)</sup> Richtlinie 2014/24/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2014 über die öffentliche Auftragsvergabe und zur Aufhebung der Richtlinie 2004/18/EG (ABl. L 94 vom 28.3.2014, S. 65).

<sup>(7)</sup> Richtlinie 2014/25/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2014 über die Vergabe von Aufträgen durch Auftraggeber im Bereich der Wasser-, Energie- und Verkehrsversorgung sowie der Postdienste und zur Aufhebung der Richtlinie 2004/17/EG (ABl. L 94 vom 28.3.2014, S. 243).

- (19) Die Kommission ist nicht systematisch an der Genehmigung einzelner Vorhaben beteiligt. In einigen Fällen unterliegen jedoch bestimmte Aspekte der Vorbereitung des Vorhabens der Freigabe auf Unionsebene. Ist die Kommission an den Verfahren beteiligt, räumt sie Vorhaben der Union Vorrang ein und gewährleistet den Vorhabenträgern Sicherheit. In einigen Fällen könnte eine Genehmigung staatlicher Beihilfen erforderlich sein. Unbeschadet der in dieser Richtlinie festgelegten Fristen und im Einklang mit dem Verhaltenskodex für die Durchführung von Beihilfeverfahren sollten die Mitgliedstaaten die Kommission ersuchen können, Vorhaben im Kernnetz, die sie als vorrangig erachten, durch Anwendung berechenbarer Fristen im Rahmen des Portfolio-Ansatzes oder der einvernehmlichen Planung zu bearbeiten.
- (20) Die Durchführung von Infrastrukturvorhaben im Kernnetz sollte auch durch Leitlinien der Kommission unterstützt werden, die für mehr Klarheit bei der Durchführung bestimmter Arten von Vorhaben unter Beachtung des Besitzstands der Union sorgen. Hierzu sieht beispielsweise die Mitteilung der Kommission vom 27. April 2017 mit dem Titel „Ein Aktionsplan für Menschen, Natur und Wirtschaft“ Leitlinien vor und schafft mehr Klarheit im Hinblick auf die Einhaltung der Richtlinie 2009/147/EG des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(8)</sup> und der Richtlinie 92/43/EWG des Rates <sup>(9)</sup>. Um für die Verwendung öffentlicher Gelder das beste Preis-Leistungs-Verhältnis zu gewährleisten, sollte für Vorhaben direkte Unterstützung im Zusammenhang mit der Vergabe öffentlicher Aufträge geleistet werden.
- (21) Da das Ziel dieser Richtlinie, nämlich die Straffung von Maßnahmen zur rascheren Verwirklichung des TEN-V, von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden kann, sondern vielmehr wegen der Notwendigkeit, den Rahmen der Genehmigungsverfahren für TEN-V-Vorhaben durch harmonisierte Maßnahmen auf Unionsebene zu stärken, auf Unionsebene besser zu verwirklichen ist, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union verankerten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Richtlinie nicht über das für die Verwirklichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus.
- (22) Aus Gründen der Rechtssicherheit sollten diese Richtlinie nicht für Genehmigungsverfahren gelten, die vor dem Tag der Umsetzung dieser Richtlinie eingeleitet wurden —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

#### Artikel 1

##### Gegenstand und Anwendungsbereich

- (1) Diese Richtlinie gilt für Genehmigungsverfahren, die erforderlich sind für die Genehmigung der Durchführung von
- a) Vorhaben, die Teil von vorermittelten Abschnitten des Kernnetzes gemäß der Liste im Anhang sind;
- b) sonstigen Vorhaben in den gemäß Artikel 44 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 ermittelten Kernnetzkorridoren mit Gesamtkosten von mehr als 300 000 000 EUR,

mit Ausnahme von Vorhaben, die ausschließlich mit Telematikanwendungen, neuen Technologien und Innovation im Sinne der Artikel 31 und 33 jener Verordnung zusammenhängen.

Diese Richtlinie gilt auch für die Vergabe öffentlicher Aufträge im Rahmen grenzüberschreitender Vorhaben, die in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie fallen.

- (2) Die Mitgliedstaaten können beschließen, diese Richtlinie auf andere Vorhaben zu dem Kern- und dem Gesamtnetz anzuwenden, einschließlich der in Absatz 1 genannten Vorhaben, die ausschließlich mit Telematikanwendungen, neuen Technologien und Innovation zusammenhängen. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission ihre Entscheidung mit.

<sup>(8)</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>(9)</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).

## Artikel 2

### Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Richtlinie gelten folgende Begriffsbestimmungen:

1. „Genehmigungsentscheidung“ bezeichnet 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 durchzuführen, unbeschadet etwaiger Entscheidungen, die im Zusammenhang mit einem verwaltungsrechtlichen oder gerichtlichen Rechtsbehelfsverfahren getroffen werden.
2. „Genehmigungsverfahren“ bezeichnet jedes Verfahren, das im Zusammenhang mit einem einzelnen Vorhaben, das in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie fällt, durchgeführt werden muss, um die Genehmigungsentscheidung zu erhalten, die von der Behörde oder von mehreren Behörden eines Mitgliedstaats nach Unions- oder nationalem Recht verlangt wird, mit Ausnahme der Flächennutzungs- und Bauleitplanung, der Verfahren zur Vergabe eines öffentlichen Auftrags sowie der Schritte, die auf strategischer Ebene unternommen wurden und sich nicht auf ein bestimmtes Vorhaben beziehen, wie strategische Umweltverträglichkeitsprüfungen, Planung des öffentlichen Haushalts oder einzelstaatliche oder regionale Verkehrspläne.
3. „Vorhaben“ bezeichnet einen Entwurf für den Bau, die Anpassung oder die Änderung eines festgelegten Abschnitts der Verkehrsinfrastruktur, der bzw. die auf die Verbesserung der Kapazität, Sicherheit und Effizienz dieser Infrastruktur abzielt und für dessen bzw. deren Durchführung eine Genehmigungsentscheidung erforderlich ist.
4. „Grenzüberschreitendes Vorhaben“ bezeichnet ein Vorhaben, das einen grenzüberschreitenden Abschnitt zwischen zwei oder mehr Mitgliedstaaten umfasst.
5. „Vorhabenträger“ bezeichnet die Person, die eine Genehmigung für die Durchführung eines Vorhabens beantragt, oder die Behörde, die ein Vorhaben anstößt.
6. „Benannte Behörde“ bezeichnet die Behörde, die die Anlaufstelle für den Vorhabenträger ist und die effiziente und strukturierte Durchführung der Genehmigungsverfahren gemäß dieser Richtlinie erleichtert.
7. „Gemeinsame Behörde“ bezeichnet eine Behörde, die von zwei oder mehr Mitgliedstaaten einvernehmlich eingerichtet wurde, um die Genehmigungsverfahren im Zusammenhang mit grenzüberschreitenden Vorhaben zu erleichtern, einschließlich gemeinsame Behörden, die von benannten Behörden eingerichtet wurden, die von den Mitgliedstaaten ermächtigt wurden, gemeinsame Behörden einzurichten.

## Artikel 3

### Vorrangstatus

- (1) Die Mitgliedstaaten sind bestrebt, sicherzustellen, dass alle am Genehmigungsverfahren beteiligten Behörden einschließlich der benannten Behörde — mit Ausnahme von Gerichten — den in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie fallenden Vorhaben Vorrang einräumen.
- (2) Sofern nach nationalem Recht besondere Genehmigungsverfahren für vorrangige Vorhaben bestehen, gewährleisten die Mitgliedstaaten unbeschadet der Ziele, Anforderungen und Fristen dieser Richtlinie, dass die in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie fallenden Vorhaben nach diesen Verfahren bearbeitet werden. Dies hindert die Mitgliedstaaten nicht daran, für eine begrenzte Anzahl von Vorhaben besondere Genehmigungsverfahren zu erproben, um ihre mögliche Ausweitung auf andere Vorhaben zu bewerten, wobei sie nicht verpflichtet sind, diese Verfahren auch auf Vorhaben im Anwendungsbereich dieser Richtlinie anzuwenden.
- (3) Dieser Artikel gilt unbeschadet etwaiger Haushaltsbeschlüsse.

## Artikel 4

### Benannte Behörde

- (1) Bis zum ... [24 Monate nach dem Tag des Inkrafttretens dieser Richtlinie] benennt jeder Mitgliedstaat auf der geeigneten Verwaltungsebene die Behörden, die als benannte Behörde tätig werden sollen.
- (2) Ein Mitgliedstaat kann je nach Vorhaben oder Kategorie von Vorhaben, Verkehrsträger oder geografisch abgegrenztem Gebiet gegebenenfalls unterschiedliche Behörden als benannte Behörde benennen. In diesem Fall stellt der Mitgliedstaat sicher, dass es nur eine benannte Behörde für ein bestimmtes Vorhaben und ein bestimmtes Genehmigungsverfahren gibt.



(3) Die Mitgliedstaaten ergreifen alle erforderlichen Maßnahmen, um den Vorhabenträgern leicht zugängliche Informationen über die Identität der benannten Behörde für ein bestimmtes Vorhaben zur Verfügung zu stellen.

(4) Die Mitgliedstaaten können der benannten Behörde die Befugnis zum Erlass der Genehmigungsentscheidung übertragen.

Ist die benannte Behörde nach Unterabsatz 1 zum Erlass der Genehmigungsentscheidung befugt, so überprüft sie, ob alle für den Erlass der Genehmigungsentscheidung erforderlichen Genehmigungen, Entscheidungen und Stellungnahmen eingeholt wurden und teilt dem Vorhabenträger die Genehmigungsentscheidung mit.

(5) Ist die benannte Behörde nicht zum Erlass der Genehmigungsentscheidung befugt, so ergreifen die Mitgliedstaaten die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass dem Vorhabenträger der Erlass der Genehmigungsentscheidung mitgeteilt wird.

(6) Die Mitgliedstaaten können der benannten Behörde die Befugnis erteilen, gemäß Artikel 5 Absatz 1 und unbeschadet der in jenem Absatz genannten Frist von vier Jahren vorläufige Fristen für die unterschiedlichen Zwischenschritte des Genehmigungsverfahrens festzulegen.

(7) Die benannte Behörde

- a) ist in dem Verfahren, das für ein bestimmtes Vorhaben zu einer Genehmigungsentscheidung führt, die Anlaufstelle für Informationen für den Vorhabenträger und für andere an dem Verfahren beteiligte einschlägige Behörden;
- b) stellt dem Vorhabenträger — wenn sie nach nationalen Recht hierzu verpflichtet ist — die in Artikel 6 Absatz 4 genannte ausführliche Antragsübersicht bereit, einschließlich Informationen zu den vorläufigen Fristen für die Genehmigungsverfahren im Einklang mit der in Artikel 5 Absatz 1 genannten Frist von vier Jahren;
- c) überwacht den Zeitrahmen des Genehmigungsverfahrens und dokumentiert insbesondere jegliche Verlängerung der Frist gemäß Artikel 5 Absatz 4;
- d) gibt dem Vorhabenträger — sofern von ihm beantragt — Orientierungshilfe bezüglich der Vorlage sämtlicher einschlägiger Informationen und Unterlagen, einschließlich aller Genehmigungen, Entscheidungen und Stellungnahmen, die für die Genehmigungsentscheidung eingeholt und vorgelegt werden müssen.

Die benannte Behörde kann dem Vorhabenträger auch bei der Klärung der Frage Orientierungshilfe leisten, welche zusätzlichen Informationen und/oder Unterlagen vorgelegt werden sollten, wenn die in Artikel 6 Absatz 1 genannte Anzeige abgelehnt wurde.

(8) Absatz 7 lässt die Zuständigkeit anderer an dem Genehmigungsverfahren beteiligter Behörden sowie die dem Vorhabenträger gegebene Möglichkeit unberührt, sich für die besonderen Genehmigungen, Entscheidungen und Stellungnahmen, die Teil der Genehmigungsentscheidung sind, an die einzelnen Behörden zu wenden.

#### Artikel 5

##### **Dauer des Genehmigungsverfahrens**

(1) Die Mitgliedstaaten sehen ein Genehmigungsverfahren vor, einschließlich der Fristen im Rahmen dieses Verfahrens, die ab Beginn des Genehmigungsverfahrens vier Jahre nicht überschreiten dürfen. Unter Beachtung des Unionsrechts und des nationalen Rechts können die Mitgliedstaaten erforderliche Maßnahmen ergreifen, um den verfügbaren Zeitraum in verschiedene Phasen zu untergliedern.

(2) Der in Absatz 1 genannte Vierjahreszeitraum berührt nicht die aus Völkerrecht und Unionsrecht resultierenden Verpflichtungen und erstreckt sich nicht auf die Zeiträume, die für die Durchführung von verwaltungsrechtlichen und gerichtlichen Rechtsbehelfsverfahren sowie für die Durchsetzung dieser Rechtsbehelfe vor Gericht erforderlich sind, sowie alle Zeiträume, die erforderlich sind, um daraus resultierende Entscheidungen oder Rechtsbehelfe umzusetzen.

(3) Der in Absatz 1 genannte Vierjahreszeitraum berührt nicht das Recht eines Mitgliedstaats festzulegen, dass das Genehmigungsverfahren durch den Erlass eines besonderen nationalen Gesetzgebungsakts abgeschlossen werden muss; in diesem Fall darf das Verfahren für den Erlass jenes Gesetzgebungsakts abweichend von Absatz 1 einen Zeitraum von 4 Jahren überschreiten, sofern die vorbereitenden Arbeiten, auf deren Grundlage der nationale Gesetzgebungsakt erlassen wird, innerhalb jenes Zeitraums beendet werden. Die vorbereitenden Arbeiten gelten als beendet, wenn der jeweilige nationale Gesetzgebungsakt dem nationalen Parlament vorgelegt wird.



(4) Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass in hinreichend begründeten Fällen eine angemessene Verlängerung des in Absatz 1 genannten Vierjahreszeitraums gewährt werden kann. Die Dauer der Verlängerung wird von Fall zu Fall bestimmt, hinreichend begründet und dient ausschließlich dazu, das Genehmigungsverfahren abzuschließen und die Genehmigungsentscheidung zu erlassen. Wurde eine solche Verlängerung gewährt, so ist der Vorhabenträger über die Gründe für die Gewährung zu unterrichten. Eine weitere Verlängerung kann unter denselben Bedingungen einmal gewährt werden.

(5) Die Mitgliedstaaten dürfen nicht dafür verantwortlich gemacht werden, wenn der in Absatz 1 genannte Vierjahreszeitraum nach einer Verlängerung gemäß Absatz 4 nicht eingehalten wurde und die Verzögerung auf den Vorhabenträger zurückzuführen ist.

#### Artikel 6

#### Gestaltung des Genehmigungsverfahrens

(1) Der Vorhabenträger zeigt der benannten Behörde oder gegebenenfalls der gemäß Artikel 7 Absatz 2 eingerichteten gemeinsamen Behörde das Vorhaben an. Die Anzeige des Vorhabens durch den Vorhabenträger stellt den Beginn des Genehmigungsverfahrens dar.

(2) Um die Beurteilung der Reife des Vorhabens zu erleichtern, können die Mitgliedstaaten die für die Anzeige eines Vorhabens erforderliche Informationstiefe und die entsprechenden Unterlagen festlegen, die der Vorhabenträger bei der Anzeige eines Vorhabens vorzulegen hat. Weist das Vorhaben nicht die erforderliche Reife auf, so wird die Anzeige spätestens vier Monate nach dem Eingang der Anzeige durch eine hinreichend begründete Entscheidung abgelehnt.

(3) Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Vorhabenträger als Anleitung für die Anzeige von Vorhaben allgemeine Informationen erhalten, die gegebenenfalls verkehrsträgerspezifisch angepasst werden und Information über die Genehmigungen, Entscheidungen und Stellungnahmen, die für die Durchführung eines Vorhabens erforderlich sein können, enthalten.

Diese Informationen enthalten für jede Genehmigung, jeden Beschluss oder jede Stellungnahme Folgendes:

- a) allgemeine Informationen über den Umfang und den Detaillierungsgrad der Angaben, die vom Vorhabenträger einzureichen sind;
- b) geltende Fristen oder — falls keine Fristen gesetzt wurden — vorläufige Fristen und
- c) die Einzelheiten der Behörden und Interessenträger, die üblicherweise an den mit den verschiedenen Genehmigungen, Entscheidungen und Stellungnahmen verknüpften Konsultationen beteiligt sind.

Diese Informationen haben für alle relevanten Vorhabenträger leicht zugänglich zu sein, insbesondere über elektronische oder physische Informationsportale.

(4) Zur Erleichterung einer erfolgreichen Anzeige können die Mitgliedstaaten die benannte Behörde verpflichten, auf Ersuchen des Vorhabenträgers eine ausführliche Antragsübersicht zu erstellen, die die folgenden, auf das einzelne Vorhaben angepassten Informationen umfasst:

- a) die einzelnen Phasen des Verfahrens und geltende Fristen oder — falls keine Fristen gesetzt wurden — vorläufige Fristen;
- b) den Umfang und den Detaillierungsgrad der Angaben, die vom Vorhabenträger einzureichen sind;
- c) eine Liste der Genehmigungen, Entscheidungen und Stellungnahmen, die der Vorhabenträger gemäß Unionsrecht und nationalem Recht im Verlauf des Genehmigungsverfahrens einholen muss;
- d) die Einzelheiten der Behörden und Interessenträger, die im Hinblick auf die jeweiligen Verpflichtungen, auch in der förmlichen Phase der öffentlichen Konsultation, zu beteiligen sind.

- (5) Die ausführliche Antragsübersicht behält während des Genehmigungsverfahrens ihre Gültigkeit. Jede Änderung an der ausführlichen Antragsübersicht ist hinreichend zu begründen.
- (6) Die benannte Behörde kann dem Vorhabenträger auf Anfrage die Informationen zur Verfügung stellen, die die in Absatz 4 genannten Elemente ergänzen.
- (7) Hat der Vorhabenträger die vollständigen Antragsunterlagen für das Vorhaben eingereicht, so wird die Genehmigungsentscheidung innerhalb der in Artikel 5 Absatz 1 genannten Frist getroffen.
- (8) Am Genehmigungsverfahren beteiligte Behörden teilen der benannten Behörde mit, dass die erforderlichen Genehmigungen, Entscheidungen, Stellungnahmen oder Genehmigungsentscheidungen erteilt, erlassen bzw. abgegeben wurden.

#### Artikel 7

##### **Koordinierung grenzüberschreitender Genehmigungsverfahren**

- (1) Bei Vorhaben, die zwei oder mehr Mitgliedstaaten betreffen, stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass die benannten Behörden dieser Mitgliedstaaten zusammenarbeiten, um ihre Zeitpläne zu koordinieren und einen gemeinsamen Zeitplan für das Genehmigungsverfahren zu vereinbaren.
- (2) Für grenzüberschreitende Vorhaben kann eine gemeinsame Behörde eingerichtet werden.
- (3) Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um zu gewährleisten, dass die gemäß Artikel 45 der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 benannten Europäischen Koordinatoren Informationen über die Genehmigungsverfahren erhalten und dass die Europäischen Koordinatoren die Kontakte zwischen den benannten Behörden im Rahmen der Genehmigungsverfahren für Vorhaben, die zwei oder mehr Mitgliedstaaten betreffen, erleichtern können.
- (4) Wird die in Artikel 5 Absatz 1 genannte Frist nicht eingehalten, so unterrichten die Mitgliedstaaten die betreffenden Europäischen Koordinatoren auf deren Ersuchen hin über die Maßnahmen, die sie ergriffen haben oder ergreifen wollen, um den Abschluss des Genehmigungsverfahrens mit möglichst geringer Verzögerung zu ermöglichen.

#### Artikel 8

##### **Vergabe öffentlicher Aufträge bei grenzüberschreitenden Vorhaben**

- (1) Werden bei einem grenzüberschreitenden Vorhaben die Vergabeverfahren von einer gemeinsamen Stelle durchgeführt, so ergreifen die Mitgliedstaaten die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die gemeinsame Stelle das nationale Recht eines Mitgliedstaats anwendet; abweichend von den Richtlinien 2014/24/EU und 2014/25/EU bestimmt sich dieses Recht gemäß Artikel 39 Absatz 5 Buchstabe a der Richtlinie 2014/24/EU oder gegebenenfalls gemäß Artikel 57 Absatz 5 Buchstabe a der Richtlinie 2014/25/EU, sofern zwischen den teilnehmenden Mitgliedstaaten nichts anderes vereinbart wird. Eine solche Vereinbarung muss in jedem Fall die Anwendung des nationalen Rechts eines Mitgliedstaats auf die von einer gemeinsamen Stelle durchgeführten Vergabeverfahren vorsehen.
- (2) Wird die Vergabe öffentlicher Aufträge von einer Zweigstelle einer gemeinsamen Stelle durchgeführt, so ergreifen die betreffenden Mitgliedstaaten die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Zweigstelle das nationale Recht eines der Mitgliedstaaten anwendet. Diesbezüglich können die betreffenden Mitgliedstaaten beschließen, dass die Zweigstelle das auf die gemeinsame Stelle anwendbare nationale Recht anzuwenden hat.

#### Artikel 9

##### **Übergangsbestimmungen**

- (1) Diese Richtlinie findet keine Anwendung auf Vorhaben, deren Genehmigungsverfahren vor dem ... [24 Monate nach dem Tag des Inkrafttretens dieser Richtlinie] begonnen wurde.
- (2) Artikel 8 gilt nur für solche Aufträge, bei denen der Aufruf zum Wettbewerb nach dem ... [24 Monate nach dem Tag des Inkrafttretens dieser Richtlinie] ergangen ist oder — falls kein Aufruf zum Wettbewerb vorgesehen ist — bei denen der öffentliche Auftraggeber oder die Vergabestelle das Vergabeverfahren nach diesem Datum eingeleitet hat.

(3) Artikel 8 gilt nicht für eine gemeinsame Stelle, die vor dem ... [Datum des Inkrafttretens dieser Richtlinie] eingerichtet wurde, wenn die Vergabeverfahren dieser Stelle weiterhin unter das zu diesem Zeitpunkt für ihre Vergabeverfahren geltende Recht fallen.

#### Artikel 10

##### **Berichterstattung**

(1) Erstmals bis zum ... [fünf Jahre und sechs Monate nach dem Tag des Inkrafttretens dieser Richtlinie] und danach in regelmäßigen Abständen erstattet die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat über die Durchführung dieser Richtlinie und über ihre Ergebnisse Bericht.

(2) Dem Bericht werden die Informationen zugrunde gelegt, die von den Mitgliedstaaten alle zwei Jahre und erstmals bis zum ... [fünf Jahre nach dem Tag des Inkrafttretens dieser Richtlinie] in Bezug auf Folgendes vorzulegen sind: die Zahl der in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie fallenden Genehmigungsverfahren, die durchschnittliche Dauer der Genehmigungsverfahren, die Zahl der Genehmigungsverfahren mit Fristüberschreitung sowie die Einrichtung gemeinsamer Behörden im Berichtszeitraum.

#### Artikel 11

##### **Umsetzung**

(1) Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie bis zum ... [24 Monate nach dem Tag des Inkrafttretens dieser Richtlinie] nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Bei Erlass dieser Vorschriften nehmen die Mitgliedstaaten in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme.

(2) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten nationalen Vorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

#### Artikel 12

##### **Inkrafttreten**

Diese Richtlinie tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu ... am ...

*Im Namen des Europäischen Parlaments*

*Der Präsident*

...

*Im Namen des Rates*

*Der Präsident*

...

---

## ANHANG

**Vorermittelte Abschnitte grenzüberschreitender Verbindungen und fehlender Verbindungen in den Kernnetzkorridoren [in Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe a genannt]**

| Kernnetzkorridor „Atlantik“       |   |                     |
|-----------------------------------|---|---------------------|
| Grenzüberschreitende Verbindungen | Évora – Mérida  | Eisenbahn           |
|                                   | Vitoria-Gasteiz – San Sebastián – Bayonne – Bordeaux  |                     |
|                                   | Aveiro – Salamanca  |                     |
|                                   | Duero (Fluss) (Via Navegável do Douro)  | Binnenwasserstraßen |
| Fehlende Verbindungen             | Interoperable Strecken auf der iberischen Halbinsel, die nicht dem UIC-Lichttraumprofil entsprechen                                   | Eisenbahn           |
| Kernnetzkorridor „Ostsee – Adria“ |   |                     |
| Grenzüberschreitende Verbindungen | Katowice/Opole – Ostrava – Brno<br>Katowice – Žilina<br>Bratislava – Wien<br>Graz – Maribor<br>Venezia – Trieste – Divača – Ljubljana | Eisenbahn           |
|                                   | Katowice – Žilina<br>Brno – Wien  | Straße              |
| Fehlende Verbindungen             | Gloggnitz – Mürzzuschlag: Semmering-Basistunnel<br>Graz – Klagenfurt: Koralm-Bahnstrecke und -tunnel<br>Koper – Divača                | Eisenbahn           |
| Kernnetzkorridor „Mittelmeer“     |   |                     |
| Grenzüberschreitende Verbindungen | Barcelona – Perpignan   | Eisenbahn           |
|                                   | Lyon – Torino: Basistunnel und Anschlussstrecken  |                     |
|                                   | Nice – Ventimiglia  |                     |
|                                   | Venezia – Trieste – Divača – Ljubljana  |                     |
|                                   | Ljubljana – Zagreb  |                     |
|                                   | Zagreb – Budapest   |                     |
|                                   | Budapest – Miskolc – Grenze UA  |                     |
|                                   | Lendava – Letenye   | Straße              |
|                                   | Vásárosnamény – Grenze UA   |                     |

|   |   |                                   |
|---|---|-----------------------------------|
| Fehlende Verbindungen                   | Almería – Murcia  | Eisenbahn                         |
|   | Interoperable Strecken auf der iberischen Halbinsel, die nicht dem UIC-Lichttraumprofil entsprechen                   |                                   |
|   | Perpignan – Montpellier   |                                   |
|   | Koper – Divača  |                                   |
|   | Rijeka – Zagreb   |                                   |
|   | Milano – Cremona – Mantova – Porto Levante/Venezia – Ravenna/Trieste  | Binnenwasserstraßen               |
| Kernnetzkorridor „Nordsee – Ostsee“     |   |                                   |
| Grenzüberschreitende Verbindungen       | Tallinn – Rīga– Kaunas – Warszawa: neue bezüglich UIC-Lichttraumprofil vollständig interoperable Rail-Baltica-Strecke | Eisenbahn                         |
|   | Świnoujście/Szczecin – Berlin   | Eisenbahn und Binnenwasserstraßen |
|   | Via-Baltica-Korridor EE–LV–LT–PL  | Straße                            |
| Fehlende Verbindungen                   | Kaunas – Vilnius: Teil der neuen bezüglich UIC-Lichttraumprofil vollständig interoperablen Rail-Baltica-Strecke       | Eisenbahn                         |
|   | Warszawa/Idzikowice – Poznań/Wrocław, mit Anschlüssen an die geplante Hauptverkehrsdrehscheibe                        |                                   |
|   | Nord-Ostsee-Kanal   | Binnenwasserstraßen               |
|   | Berlin – Magdeburg – Hannover; Mittellandkanal; westdeutsche Kanäle   |                                   |
|   | Rhein, Waal   |                                   |
|   | Noordzeekanaal, IJssel, Twentekanaal  |                                   |
| Kernnetzkorridor „Nordsee – Mittelmeer“ |   |                                   |
| Grenzüberschreitende Verbindungen       | Brussel oder Bruxelles – Luxembourg – Strasbourg  | Eisenbahn                         |
|   | Terneuzen – Gent  | Binnenwasserstraßen               |
|   | Seine-Schelde-Netz und zugehörige Seine-, Schelde- und Maas-Flusseinzugsgebiete                                       |                                   |
|   | Rhein-Schelde-Korridor  |                                   |
| Fehlende Verbindungen                   | Albertkanaal/Kanaal Albert und Kanaal Bocholt-Herentals   | Binnenwasserstraßen               |

## Kernnetzkorridor „Orient/Östliches Mittelmeer“

|                                       |  |           |
|---------------------------------------|--|-----------|
| Grenzüberschreitende Verbindungen     | Dresden – Praha/Kolín                            | Eisenbahn |
|                                       | Wien/Bratislava – Budapest                       |           |
|                                       | Békéscsaba – Arad – Timișoara                    |           |
|                                       | Craiova – Calafat – Vidin – Sofia – Thessaloniki |           |
|                                       | Sofia – Grenze RS/Grenze MK                      |           |
|                                       | Grenze TR – Alexandroupoli                       |           |
|                                       | Grenze MK – Thessaloniki                         |           |
|                                       | Ioannina – Kakavia (Grenze AL)                   | Straße    |
|                                       | Drobeta Turnu Severin/Craiova – Vidin – Montana  |           |
|                                       | Sofia – Grenze RS                                |           |
| Hamburg – Dresden – Praha – Pardubice | Binnenwasserstraßen                              |           |
| Fehlende Verbindungen                 | Igoumenitsa – Ioannina                           | Eisenbahn |
|                                       | Praha – Brno                                     |           |
|                                       | Thessaloniki – Kavala – Alexandroupoli           |           |
|                                       | Timișoara – Craiova                              |           |

## Kernnetzkorridor „Rhein – Alpen“

|                                   |   |                     |
|-----------------------------------|---|---------------------|
| Grenzüberschreitende Verbindungen | Zevenaar – Emmerich – Oberhausen        | Eisenbahn           |
|                                   | Karlsruhe – Basel                       |                     |
|                                   | Milano/Novara – Grenze CH               |                     |
|                                   | Basel – Antwerpen/Rotterdam – Amsterdam | Binnenwasserstraßen |
| Fehlende Verbindungen             | Genova – Tortona/Novi Ligure            | Eisenbahn           |
|                                   | Zeebrugge – Gent                        |                     |



| Kernnetzkorridor „Rhein – Donau“             |   |                     |
|--|---|---------------------|
| Grenzüberschreitende Verbindungen            | München – Praha   | Eisenbahn           |
|  | Nürnberg – Plzeň  |                     |
|  | München – Mühldorf – Freilassing – Salzburg   |                     |
|  | Strasbourg – Kehl – Appenweier  |                     |
|  | Hranice – Žilina  |                     |
|  | Košice – Grenze UA  |                     |
|  | Wien – Bratislava/Budapest  |                     |
|  | Bratislava – Budapest   |                     |
|  | Békéscsaba – Arad – Timișoara – Grenze RS   |                     |
|  | București – Giurgiu – Rousse  |                     |
|  | Donau (Kehlheim – Constanța/Midia/Sulina) und zugehörige Waag-, Save- und Theiß-Flusseinzugsgebiete                 | Binnenwasserstraßen |
|  | Zlín – Žilina   | Straße              |
|  | Timișoara – Grenze RS   |                     |
| Fehlende Verbindungen                        | Stuttgart – Ulm   | Eisenbahn           |
|  | Salzburg – Linz   |                     |
|  | Craiova – București   |                     |
|  | Arad – Sighișoara – Brașov – Predeal  |                     |
| Kernnetzkorridor „Skandinavien – Mittelmeer“ |   |                     |
| Grenzüberschreitende Verbindungen            | Grenze RU – Helsinki  | Eisenbahn           |
|  | København – Hamburg: Anschlussstrecken zur Festen Fehmarnbeltquerung  |                     |
|  | München – Wörgl – Innsbruck – Fortezza – Bolzano – Trento – Verona: Brenner-Basistunnel und seine Anschlussstrecken |                     |
|  | Göteborg – Oslo   |                     |
|  | København – Hamburg: Feste Fehmarnbeltquerung   | Eisenbahn/Straße    |

**Begründung des Rates: Standpunkt (EU) Nr. 32/2021 des Rates in erster Lesung im Hinblick auf den Erlass einer Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Straffung von Maßnahmen zur rascheren Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V)**

(2021/C 273/02)

**I. EINLEITUNG**

1. Die Kommission hat dem Europäischen Parlament und dem Rat am 17. Mai 2018 den oben genannten Vorschlag vorgelegt, der Bestandteil des dritten Pakets „Europa in Bewegung“ ist, mit dem die Mobilität in Europa sicherer, sauberer, effizienter und zugänglicher gestaltet werden soll. Ziel des Vorschlags ist es, Genehmigungsvorschriften zu vereinfachen, um die Fertigstellung des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) zu erleichtern.
2. Beim Europäischen Parlament wurde der Ausschuss für Verkehr und Tourismus (TRAN) als federführender Ausschuss für dieses Dossier bestimmt und Herr Dominique Riquet (ALDE – FR) als Berichterstatter benannt. Am 13. Februar 2019 hat das Parlament über seinen Bericht abgestimmt und seinen Standpunkt in erster Lesung angenommen <sup>(1)</sup>.
3. Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss hat am 17. Oktober 2018 Stellung genommen <sup>(2)</sup>.
4. Der Ausschuss der Regionen hat am 7. Februar 2019 Stellung genommen <sup>(3)</sup>.
5. Auf Seiten des Rates wurde im Anschluss an die Beratungen der Gruppe „Intermodaler Verkehr und Vernetzung“ zwischen Juni 2018 und November 2019 auf der Ratstagung vom 2. Dezember 2019 eine allgemeine Ausrichtung zu dem Vorschlag festgelegt.
6. Anschließend fanden drei informelle Triloge am 3. Februar, am 18. Mai und am 8. Juni 2020 statt, die zu einer vorläufigen Gesamteinigung zwischen dem Rat und dem Europäischen Parlament im Einklang mit dem vom AStV am 3. Juni 2020 erneuerten Mandat führten. Der Ausschuss der Ständigen Vertreter hat den endgültigen Kompromisstext am 17. Juni 2020 in der im Trilog vom 8. Juni 2020 vereinbarten Fassung bestätigt.
7. Der TRAN-Ausschuss des Europäischen Parlaments hat am 14. Juli 2020 für den vorläufigen Kompromisstext gestimmt. Anschließend richtete die Vorsitzende des TRAN-Ausschusses am 16. Juli 2020 ein Schreiben an den Präsidenten des Ausschusses der Ständigen Vertreter, wonach sie dem Plenum empfehlen werde, den Standpunkt des Rates ohne Abänderungen in zweiter Lesung des Parlaments – vorbehaltlich der Überprüfung durch die Rechts- und Sprachsachverständigen – zu billigen, falls der Rat seinen Standpunkt in erster Lesung im Einklang mit der vereinbarten vorläufigen Gesamteinigung festlegt.

**II. ZIELSETZUNG**

8. Das übergeordnete Ziel der Richtlinie ist es, Genehmigungsvorschriften zu vereinfachen, um die Fertigstellung des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) zu erleichtern. Des Weiteren soll die Initiative für größere Klarheit bei den von Vorhabenträgern zu befolgenden Verfahren sorgen, insbesondere was Genehmigungsverfahren, die Vergabe öffentlicher Aufträge und andere Verfahren betrifft.

**III. ANALYSE DES STANDPUNKTS DES RATES IN ERSTER LESUNG**

**Verfahrenstechnischer Hintergrund**

9. Auf der Grundlage des Kommissionsvorschlags haben Parlament und Rat Verhandlungen geführt, um auf der Grundlage des Standpunkts des Rates in erster Lesung zu einer Einigung in einem frühen Stadium der zweiten Lesung zu gelangen. Der Wortlaut des Entwurfs des Standpunkts des Rates spiegelt den zwischen den beiden Gesetzgebern erzielten Kompromiss voll und ganz wider.

**Zusammenfassung der wichtigsten Punkte**

10. Der Standpunkt des Rates in erster Lesung enthält die folgenden Kernpunkte, über die die beiden gesetzgebenden Organe eine Einigung erzielt haben:

<sup>(1)</sup> ABl. C 449 vom 23.12.2020, S. 576.

<sup>(2)</sup> ABl. C 62 vom 15.2.2019, S. 269.

<sup>(3)</sup> ABl. C 168 vom 16.5.2019, S. 91

11. *Rechtsform des Vorschlags*: Die beiden gesetzgebenden Organe sind übereingekommen, die Rechtsform des Vorschlags von einer „Verordnung“ in eine „Richtlinie“ zu ändern. Diese Änderung ermöglicht den Mitgliedstaaten zum einen mehr Flexibilität bei der Durchführung von Genehmigungsverfahren und zum anderen, ihre bereits bestehenden Genehmigungsverfahren zu nutzen.
12. *Anwendungsbereich*: Im Standpunkt des Rates in erster Lesung ist vorgesehen, dass die Liste von Vorhaben in den Anhang der Richtlinie aufgenommen wird, um für Klarheit und Rechtssicherheit zu sorgen; sie enthält die Aufstellung der grenzüberschreitenden und fehlenden Verbindungen und entspricht der Liste in Abschnitt 1 des Teil III des Anhangs der Verordnung über die Fazilität „Connecting Europe“. Darüber hinaus erstreckt sich der Anwendungsbereich auch auf andere Vorhaben auf den Kernnetzkorridoren mit Gesamtkosten von mehr als 300 Millionen EUR.
13. *Benannte Behörden*: Der Standpunkt des Rates in erster Lesung legt die Rolle und die Zuständigkeit der benannten Behörde fest, die die Hauptanlaufstelle des Vorhabenträgers für Informationen sein wird und auf Verlangen Anleitung bei der Vorlage aller einschlägigen Unterlagen und Informationen leisten wird. Mit dieser Bestimmung wird auch ein Zeitrahmen für die Benennung dieser Behörde festgelegt, nämlich 24 Monate nach Inkrafttreten der Richtlinie. Die in diesem Artikel enthaltenen Änderungen sollen den Mitgliedstaaten ein ausreichendes Maß an Flexibilität für die Umsetzung dieser Bestimmung gewähren.
14. *Dauer des Genehmigungsverfahrens*: Die beiden gesetzgebenden Organe haben vereinbart, die Gesamtfrist für das Genehmigungsverfahren auf vier Jahre festzusetzen. Außerdem können in hinreichend begründeten Fällen zwei Verlängerungen dieser Frist gewährt werden. Mit den durch den Standpunkt des Rates eingeführten Änderungen soll – insbesondere angesichts der Komplexität und Vielfalt der Verkehrsvorhaben, die unter diese Richtlinie fallen – ein ausreichendes Maß an Flexibilität in Bezug auf den Zeitrahmen für den Abschluss des Genehmigungsverfahrens gewährleistet werden.
15. *Gestaltung des Genehmigungsverfahrens*: Im Standpunkt des Rates in erster Lesung wurden die verschiedenen Phasen des Genehmigungsverfahrens zu einer einzigen zusammengefasst, was eine erhebliche Vereinfachung darstellt. Gleichzeitig ermöglicht diese Bestimmung den Mitgliedstaaten, innerhalb der Vierjahresfrist verschiedene Schritte gemäß ihrem nationalen Recht festzulegen.
16. *Umsetzung*: Da die Rechtsform des Vorschlags geändert wurde, haben sich die beiden gesetzgebenden Organe auf einen Übergangszeitraum von 24 Monaten nach Inkrafttreten der Richtlinie geeinigt.

#### IV. FAZIT

17. Der Standpunkt des Rates unterstreicht die Hauptzielsetzung des Kommissionsvorschlags und spiegelt den in den informellen Verhandlungen zwischen dem Rat und dem Europäischen Parlament mit Unterstützung der Kommission erzielten Kompromiss in vollem Umfang wider.
  18. Der Rat ist daher der Auffassung, dass sein Standpunkt in erster Lesung dem Ergebnis der Verhandlungen in ausgewogener Weise Rechnung trägt und dass die Richtlinie nach ihrer Annahme einen wichtigen Beitrag zur Vereinfachung der Genehmigungsvorschriften leisten und dadurch die Fertigstellung des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) erleichtern wird.
-





ISSN 1977-088X (elektronische Ausgabe)  
ISSN 1725-2407 (Papierausgabe)



**Amt für Veröffentlichungen der Europäischen Union**  
L-2985 Luxemburg  
LUXEMBURG

**DE**