

**Verordnungsvorschlag** des Europäischen Parlaments (EP) und des Rates über die **Leitlinien der Union für den Aufbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes**  
 Letzte Aktualisierung: 14.02.2013

Gesetzgebungsverfahren Art. 294 AEUV	Vorschlag <a href="#">KOM(2011) 650</a> 19.10.2011   <a href="#">CEP-Analyse</a>	Rat: <a href="#">Erörterung</a> 12.12.2011	Rat: <a href="#">Erörterung</a> 22.03.2012	EP: <a href="#">Ausschussbericht</a> 18.12.2012   veröffentlicht 14.02.2013
Rechtsform	<b>Verordnung</b>	<b>Einige Mitgliedstaaten lehnen</b> den Erlass der TEN-V-Leitlinien in Form einer <b>Verordnung ab</b> .	-	-
Vorhaben von <b>gemeinsamem Interesse (VGI)</b>	VGI müssen einen „eindeutigen europäischen Mehrwert“ aufweisen und <b>allen Zielen gemäß Art. 4 entsprechen</b> (Art. 7 Abs. 2).	Wie Kommission.	VGI müssen einen „eindeutigen europäischen Mehrwert“ aufweisen (Art. 7 Abs. 2) und umfassen alle Vorhaben, die die <b>Anforderungen des Gesamt- oder Kernnetzes erfüllen</b> .	VGI müssen einen „eindeutigen europäischen Mehrwert“ aufweisen und <b>mindestens drei Zielen gemäß Art. 4 entsprechen</b> (Art. 7 Abs. 2).
<b>Gesamtnetz</b>	-  Die <b>Mitgliedstaaten sorgen dafür</b> , dass das <b>Gesamtnetz bis Ende 2050</b> fertiggestellt wird. (Art. 9 Abs. 3).  In städtischen Knoten sollen nahtlose Verbindungen zwischen dem Gesamtnetz und dem Nah- und Regionalverkehr hergestellt werden (Art. 36 Abs. 1 lit. d).  Der Aufbau des Gesamtnetzes in städtischen Knoten soll die Umgehung städtischer Gebiete durch den Schienengüterverkehr ermöglichen (Art. 36 Abs. 1 lit. f)	-  Einige Mitgliedstaaten äußern Bedenken gegen die verpflichtende Fertigstellungsfrist des Gesamtnetzes.  -  -	-  Das Gesamtnetz respektiert die <b>materiellen Grenzen</b> der Verkehrsinfrastrukturen der Mitgliedstaaten (Art. 9 Abs. 2 neuer lit. e).  <b>Es werden Anstrengungen unternommen</b> , um das Gesamtnetz bis Ende 2050 fertigzustellen (Art. 9 Abs. 3).  In städtischen Knoten sollen <b>nach Möglichkeit</b> nahtlose Verbindungen zwischen dem Gesamtnetz und dem Nah- und Regionalverkehr hergestellt werden (Art. 36 Abs. 1 lit. d).  -	-  Das Gesamtnetz berücksichtigt die <b>physischen Begrenzungen und topographischen Besonderheiten</b> der Verkehrsinfrastrukturen der Mitgliedstaaten (Art. 9 Abs. 2 neuer lit. dc).  Die <b>Mitgliedstaaten sorgen dafür</b> , dass das Gesamtnetz bis Ende 2050 fertiggestellt wird (Art. 9 Abs. 3).  In städtischen Knoten sollen nahtlose Verbindungen zwischen dem Gesamtnetz und dem Nah- und Regionalverkehr hergestellt werden (Art. 36 Abs. 1 lit. d).  Der Aufbau des Gesamtnetzes in städtischen Knoten soll die Umgehung städtischer Gebiete durch den Schienengüterverkehr ermöglichen, <b>wenn die Topographie dies erlaubt</b> (Art. 36 Abs. 1 lit. f)

**Verordnungsvorschlag** des Europäischen Parlaments (EP) und des Rates über die **Leitlinien der Union für den Aufbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes**

Gesetzgebungsverfahren Art. 294 AEUV	Vorschlag <b>KOM(2011) 650</b> 19.10.2011   <a href="#">CEP-Analyse</a>	Rat: <b>Erörterung</b> 12.12.2011	Rat: <b>Erörterung</b> 22.03.2012	EP: <b>Ausschussbericht</b> 18.12.2012   veröffentlicht 14.02.2013
<b>Telematikanwendungen</b>	Die <b>Mitgliedstaaten und Infrastrukturbetreiber sorgen dafür, dass die Schienenstrecken mit ERTMS ausgerüstet sind</b> (Art. 13 Abs. 3).		Die <b>Mitgliedstaaten sind bestrebt</b> , sicherzustellen, dass <b>gegebenenfalls Telematikanwendungen wie ERTMS eingesetzt werden</b> (Art. 37).	Die <b>Mitgliedstaaten und Infrastrukturbetreiber sorgen dafür, dass die Schienenstrecken mit ERTMS ausgerüstet sind</b> (Art. 13 Abs. 3).
<b>Kernnetz</b>	Das <b>Kernnetz soll bis Ende 2030 fertiggestellt werden</b> (Art. 46 Abs. 3).	Einige Mitgliedstaaten äußern Bedenken gegen die verpflichtende Fertigstellungsfrist des Kernnetzes.	<b>Es werden geeignete Maßnahmen ergriffen</b> , um das Kernnetz so auszubauen, dass es bis Ende 2030 den Bestimmungen dieser Verordnung entspricht.	Das <b>Kernnetz soll bis Ende 2030 fertiggestellt werden</b> (Art. 46 Abs. 3).
<b>Kernnetzkorridore</b>	<p><b>Kernnetzkorridore umfassen</b> die Teile des Kernnetzes mit den wichtigsten grenzüberschreitenden Fernverkehrsflüssen, <b>mindestens drei Verkehrsträger und mindestens drei Mitgliedstaaten</b> (Art. 49 Abs. 1).</p> <p>Falls sich Arbeiten am Kernnetz verzögern, kann die Kommission „angemessene Maßnahmen“ ergreifen (Art. 59 Abs. 2).</p>	<p>Einige Mitgliedstaaten sehen Klärungsbedarf im Hinblick auf das Konzept der Kernnetzkorridore.</p> <p>–</p>	<p><b>Kernnetzkorridore</b> bedienen die wichtigsten Fernverkehrsflüsse im Kernnetz und <b>dienen insbesondere dem Zweck, grenzüberschreitende Verbindungen innerhalb der EU zu verbessern</b> (Art. 49 Abs. 1).</p> <p>–</p>	<p><b>Kernnetzkorridore umfassen</b> die Teile des Kernnetzes mit den wichtigsten grenzüberschreitenden Fernverkehrsflüssen, <b>mindestens drei Verkehrsträger und mindestens drei Mitgliedstaaten</b> (Art. 49 Abs. 1).</p> <p>–</p>
<b>Finanzierung</b>	–	Einige Mitgliedstaaten sehen die Auswirkungen der TEN-V-Verordnung auf die nationalen Haushalte als problematisch an.	Die <b>Durchführung von VGI hängt davon ab</b> , wie ausgereift sie sind und <b>welche Finanzmittel zur Verfügung stehen</b> , ohne dass damit der finanziellen Zusage des Mitgliedstaats vorgegriffen wird (Art. 1 Abs. 4).	–
<p><b>Nächste Schritte im EU-Gesetzgebungsverfahren:</b> Da das Politikverfahren dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren unterliegt, müssen sich Rat und Europäisches Parlament auf eine gemeinsame Position verständigen.</p>				