



EUROPÄISCHE KOMMISSION

Brüssel, den 22.12.2011  
K(2011) 9531 endgültig

**DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS DER KOMMISSION**

**vom 22.12.2011**

**zur Änderung des Beschlusses K(2011) 1772 der Kommission vom 22. März 2011 zur  
Annahme eines Finanzierungsbeschlusses für Finanzhilfen im Bereich des  
transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) im Jahr 2011**

# DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS DER KOMMISSION

vom 22.12.2011

## **zur Änderung des Beschlusses K(2011) 1772 der Kommission vom 22. März 2011 zur Annahme eines Finanzierungsbeschlusses für Finanzhilfen im Bereich des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) im Jahr 2011**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION –

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 680/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Grundregeln für die Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen für transeuropäische Verkehrs- und Energienetze<sup>1</sup> (nachstehend „TEN-Verordnung“), insbesondere auf Artikel 8,

gestützt auf den Beschluss Nr. 661/2010/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Juli 2010 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes<sup>2</sup> (nachstehend „TEN-V-Leitlinien“),

gestützt auf die Verordnung (EG, Euratom) Nr. 1605/2002 des Rates vom 25. Juni 2002 über die Haushaltsordnung für den Gesamthaushaltsplan der Europäischen Gemeinschaften<sup>3</sup> (nachstehend „Haushaltsordnung“), insbesondere auf Artikel 110 Absatz 1,

gestützt auf die Verordnung (EG, Euratom) Nr. 2342/2002 der Kommission vom 23. Dezember 2002 mit Durchführungsbestimmungen zur Verordnung (EG, Euratom) Nr. 1605/2002 des Rates vom 25. Juni 2002 über die Haushaltsordnung für den Gesamthaushaltsplan der Europäischen Gemeinschaften<sup>4</sup> (nachstehend „Durchführungsbestimmungen zur Haushaltsordnung“), insbesondere auf Artikel 166,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Kommission hat den Beschluss K(2011) 1772 vom 22. März 2011 zur Annahme eines Finanzierungsbeschlusses für Finanzhilfen im Bereich des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) im Jahr 2011 erlassen.
- (2) Es ist erforderlich, den Beschluss K(2011) 1772 vom 22. März 2011 aufgrund der Aufnahme von Prioritäten zu ändern, die vom Finanzhilfeausschuss empfohlen wurden, welcher gemäß Artikel 15 der TEN-Verordnung eingesetzt wurde. Diese Konsultation führte zu der Empfehlung, eine jährliche Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen 2011 durchzuführen.

---

<sup>1</sup> ABl. L 162 vom 22.6.2007, S. 1.

<sup>2</sup> ABl. L 204 vom 5.8.2010, S. 1.

<sup>3</sup> ABl. L 248 vom 16.9.2002, S. 1.

<sup>4</sup> ABl. L 357 vom 31.12.2002, S. 1.

- (3) Der Beschluss gilt als Finanzierungsbeschluss im Sinne von Artikel 75 Absatz 2 der Haushaltsordnung.
- (4) Dieser Finanzierungsbeschluss kann auch die Zahlung von Verzugszinsen auf der Grundlage von Artikel 83 der Haushaltsordnung und Artikel 106 Absatz 5 der Durchführungsbestimmungen abdecken.
- (5) Der Finanzhilfeausschuss wurde nach dem in Artikel 15 der TEN-Verordnung genannten Verfahren gehört und hat eine befürwortende Stellungnahme zu dieser Änderung des Jahresarbeitsprogramms für Finanzhilfen im Bereich des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) im Jahr 2011 abgegeben –

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

*Artikel 1*

Der Beschluss K(2011) 1772 der Kommission wird wie folgt geändert:

In Artikel 2 wird der Text:

„Der Gesamtbetrag der unter diesen Beschluss fallenden Mittel beläuft sich auf 40 000 000 EUR“

ersetzt durch: „Der Gesamtbetrag der unter diesen Beschluss fallenden Mittel beläuft sich auf 240 000 000 EUR“

*Artikel 2*

Ein ANHANG a wird angefügt.

Geschehen zu Brüssel am 22.12.2011

*Für die Kommission  
Siim KALLAS  
Vizepräsident*

## ANHANG a

### **1. HAUSHALT**

#### **1.1. Haushaltslinie:**

Artikel 06 03 03, finanzielle Unterstützung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse im Bereich des transeuropäischen Verkehrsnetzes.

#### **1.2. Haushaltsmittel:**

Auf der Grundlage dieser Änderung des Jahresarbeitsprogramms für Finanzhilfen im Bereich des transeuropäischen Verkehrsnetzes im Jahr 2011 steht ein zusätzlicher Betrag von 200 Mio. EUR zur Verfügung.

### **2. ZIELE UND PRIORITÄTEN:**

Die Hilfen, die auf der Grundlage dieser Änderung des Jahresarbeitsprogramms 2011 gewährt werden, werden ein wichtiger Teil der Säule der durch die Union erfolgenden Finanzierung des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) im Zeitraum 2007-2013 sein.

Das Jahresarbeitsprogramm befasst sich mit den Prioritäten des transeuropäischen Verkehrsnetzes gemäß den TEN-V-Leitlinien, was mit einem, in Anbetracht seiner Jährlichkeit, hohen Maß an Flexibilität erfolgt, um neue Anforderungen für Vorhaben von allgemeinem Interesse zu erfüllen, wie in Artikel 7 der TEN-V-Leitlinien geregelt. Gemäß Artikel 8 Absatz 3 der TEN-Verordnung ergänzt das geänderte Jahresarbeitsprogramm 2011 die mit dem Mehrjahresarbeitsprogramm unternommenen Anstrengungen und wird daher die dort geförderten Bereiche nicht unterstützen, insbesondere nicht die Maßnahmen in den Bereichen funktionale Luftraumblöcke (FAB), Europäisches System für das Eisenbahnverkehrsmanagement (ERTMS), Binnenschifffahrtsinformationssysteme (RIS), intelligente Verkehrssysteme für Straßenverkehr (IVS) und Meeresautobahnen (MoS).

Die Schwerpunkte der Änderung des Jahresarbeitsprogramms 2011 sind wenige spezifische Prioritäten, um die Mittel der Union besser einzusetzen und die Auswirkungen der erwarteten Ergebnisse in bestimmten Bereichen der TEN-V-Politik zu maximieren. Das übergeordnete Ziel besteht darin, Vorschläge für ausgereifte und nachhaltige Vorhaben zu gewinnen, von denen zu erwarten ist, dass sie zielgerichtet die Verkehrsprioritäten der Union gemäß den TEN-V-Leitlinien widerspiegeln. In dieser Hinsicht wird die Änderung des Jahresarbeitsprogramms 2011 auch die Grundlage für die zukünftige Verkehrs- und TEN-V-Politik der Union bilden (die „neuen Leitlinien“); dazu gehören insbesondere die Auseinandersetzung mit den Herausforderungen des Klimawandels und die zukünftige Entwicklung des TEN-V-Netzes und das Korridorkonzept<sup>5</sup>. Sie bildet außerdem die Grundlage für zukünftige Finanzinstrumente<sup>6</sup> einschließlich der Initiative für projektbezogene Anleihen<sup>7</sup>.

---

<sup>5</sup> Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Leitlinien der Union für den Aufbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes, KOM(2011) 650 vom 19.10.2011

<sup>6</sup> Der Vorschlag zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 680/2007 über die Grundregeln für die Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen für transeuropäische Verkehrs- und Energienetze schafft die

2011 befasst sich das geänderte Jahresarbeitsprogramm insbesondere mit Folgendem:

- Entwicklung eines integrierten und multimodalen Verkehrssystems – durch Maßnahmen zur Förderung der Bereitstellung einer nachhaltigen Verkehrsinfrastruktur (Artikel 2 der TEN-V-Leitlinien), wie im Weißbuch „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“<sup>8</sup> (nachstehend „Weißbuch“) vorgesehen, und insbesondere diejenigen Maßnahmen, die die intermodale Zusammenarbeit durch reibungslose und intelligente Integration der verschiedenen Verkehrsträger stärken (gemäß dem Verweis auf die verschiedenen Verkehrsträger in Artikel 5, 10, 11, 15 und 17 der TEN-V-Leitlinien). Besondere Bedeutung werden Maßnahmen erhalten, die ökologische Nachhaltigkeit und Energieeffizienz innerhalb eines integrierten Verkehrskonzepts fördern, wie sie durch das Konzept der „grünen“ Güterverkehrskorridore unterstützt werden<sup>9</sup>.
- Maßnahmen, um über gezielte Aktionen die Auswirkungen des Seeverkehrs auf den Klimawandel zu mildern. Sie sollten die Entwicklung angemessener Infrastrukturkomponenten unterstützen (Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe a und Absatz 5 Buchstabe g der TEN-V-Leitlinien), die den Einsatz von Kraftstoffen mit niedrigem Schwefelgehalt oder gleichwertiger zielführender Methoden ermöglichen, insbesondere die Nutzung von verflüssigtem Erdgas (LNG).
- Beschleunigung/Erleichterung der Implementierung von TEN-V-Vorhaben. Dazu gehören Studien für alle Verkehrsträger, Arbeiten für ausgereifte Vorhaben insbesondere in den Sektoren Schiene, Straße, Häfen und Binnenwasserstraßen sowie Vorhaben, die auf die Vorteile des europäischen Netzes zur Unterstützung der Politik für den einheitlichen europäischen Luftraum (SES) abzielen, als Teil der
  - in Anhang III der TEN-Leitlinien genannten und gemäß deren Artikel 23 ausgewählten 30 vorrangigen Vorhaben, sofern sie nicht bereits im Rahmen des Mehrjahresarbeitsprogramms gefördert werden und der geringe Umfang und der Zeitplan der betreffenden Maßnahmen dies ermöglichen;
  - TEN-V-Verbindungen und des SES-Netzes, die nicht unter das Mehrjahresprogramm fallen.
  - Deutlicher Vorrang wird Vorhaben eingeräumt, die sich mit wichtigen TEN-V-Prioritäten befassen, insbesondere Vorhaben, die die Einrichtung und Entwicklung der zur Beseitigung von Engpässen benötigten Schlüsselverbindungen und Verbünde unterstützen, fehlende Abschnitte ergänzen und die Hauptstrecken abschließen, insbesondere ihre grenzübergreifenden Abschnitte – in Übereinstimmung mit Artikel 5 der TEN-V-Leitlinien –, und die ausreichend ausgereift sind.

---

rechtliche Grundlage für eine Pilotphase für eine Initiative für projektbezogene Anleihen, KOM(2011) 659 vom 19.10.2011.

<sup>7</sup> Mitteilung der Kommission „Eine Pilotphase für die Europa-2020-Projektanleiheninitiative“ (KOM(2011) 660 vom 19.10.2011).

<sup>8</sup> KOM(2011) 144 vom 28.3.2011.

<sup>9</sup> Mitteilung der Kommission „Aktionsplan Güterverkehrslogistik“, KOM(2007) 607 endg. vom 18.10.2007.

- Unterstützung von öffentlich-privaten Partnerschaften (ÖPP) und innovativen Finanzinstrumenten, um mehr private Finanzierungsmittel für die Bereitstellung strategischer TEN-V-Verkehrsinfrastrukturvorhaben zu gewinnen; das TEN-V-Programm fördert Maßnahmen, die auf die verstärkte Einbeziehung des privaten Sektors abzielen und diese herbeiführen, insbesondere in der Entwicklung und Finanzierung von durch die Union unterstützten Verkehrsinfrastrukturvorhaben.
- Unterstützung der langfristigen Implementierung des TEN-V-Netzes, insbesondere Entwicklung von Korridoren, die eine koordinierte Implementierung des Netzes ermöglichen. Dazu gehören Studien zur Organisation und optimalen Implementierung des TEN-V-Netzes (Artikel 4 Buchstabe k und Artikel 5 Buchstabe h der TEN-V-Leitlinien), unter Berücksichtigung langfristiger Perspektiven und entsprechender Anforderungen.

Die finanzielle Unterstützung der Union sollte im Wesentlichen darauf abzielen, die öffentlichen und/oder privaten Finanzmittel zu mobilisieren, die für den rechtzeitigen und wirkungsvollen Abschluss der wichtigsten Abschnitte oder Teile des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) benötigt werden. Folglich räumt die Änderung des Jahresarbeitsprogramms 2011 den unten aufgeführten Bereichen die höchste Priorität ein. Neben dem Ziel, die Unterstützung auf die vorrangigen Vorhaben des transeuropäischen Verkehrsnetzes zu konzentrieren, ruft die Kommission insbesondere Mitgliedstaaten auf, sich an Vorhaben zu beteiligen, die sich auf die EU als Ganzes beziehen oder ihr unmittelbare Vorteile bringen, da sie zahlreiche Mitgliedstaaten involvieren oder deren Netze verbinden.

Es wird außerdem ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die Finanzierung durch die Union zur Unterstützung ausgereifter Vorhaben und/oder Studien eingesetzt wird, die die Reife der Arbeiten beschleunigen.

### **3. SPEZIFISCHE PRIORITÄTEN**

2011 befasst sich die Änderung des Jahresarbeitsprogramms insbesondere mit folgenden Prioritäten:

#### **3.1. Priorität 1: Förderung der Entwicklung eines integrierten und multimodalen Verkehrssystems**

Wie im Weißbuch Verkehr dargelegt, ist im Verkehrssektor bis 2050 eine Reduzierung der Treibhausgase um mindestens 60 % gegenüber 1990 erforderlich. Für 96 % seines Energiebedarfs ist der Verkehr in der EU aber weiterhin von Erdöl und Erdölprodukten abhängig. So werden neue Technologien und Konzepte, z. B. „grüne“ Güterverkehrskorridore, für die Senkung der Verkehrsemissionen von entscheidender Bedeutung sein. Der Verkehr muss weniger und sauberere Energie einsetzen, eine moderne Infrastruktur besser nutzen und seine negativen Auswirkungen auf die Umwelt reduzieren.

In diesem Zusammenhang liegt der Schwerpunkt von Priorität 1 auf Studien oder Arbeiten für intermodale Plattformen und Knotenpunkte verschiedener Verkehrsträger (Häfen, Binnenhäfen, Bahnhöfe und Flughäfen).

Das Ziel dieser Maßnahmen sollte darin bestehen, den Beitrag zu erhöhen, den „kohlendioxidarme“ Verkehrsträger (d. h. Schiene, Binnenschifffahrt und Seeverkehr) zum Frachtverkehr auf europäischer Ebene leisten können; das geschieht durch eine Erhöhung der

Effizienz und Kapazitäten von intermodalen Frachtumschlagknoten, womit die Entwicklung von „grünen“ Korridoren unterstützt wird. Für die Auswahl im Rahmen dieser Priorität sollten Vorhaben im Einklang mit Artikel 15 der TEN-V-Leitlinien stehen.

Vorrang wird Vorschlägen für Frachtterminals und logistische Plattformen eingeräumt, die mindestens eins der folgenden Kriterien erfüllen:

- (i) logistische Plattform oder Terminal mit einem Gesamtfrachtumschlag, der den quantitativen Schwellenwert für Seehäfen überschreitet<sup>10</sup>.
- (ii) bei Fehlen einer logistischen Plattform oder eines Terminals in einer NUTS-2-Region gemäß (i) die vom betroffenen Mitgliedstaat angegebene wichtigste Logistikplattform bzw. das wichtigste Terminal, die bzw. das zumindest an Straßen und Schienen für diese NUTS-2-Region angebunden ist.

Das Ziel von Studien sollte darin bestehen, die Reife von Umsetzungsplänen zu erhöhen, z. B. durch Umwelt- und/oder Konzeptstudien mit dem Ziel, die notwendigen Baugenehmigungen zu erhalten.

Ziel von Arbeitsvorhaben sollte es sein, intermodale Umschlagknoten zwischen mindestens einem der „kohlendioxidarmen“ Verkehrsträger und einem anderen Verkehrsträger einzurichten. Vorrang wird Umschlagknoten eingeräumt, die mehrere „kohlendioxidarme“ Verkehrsträger umfassen.

Für den Personenverkehr könnten u. a. folgende Maßnahmen unterstützt werden: notwendige Konzept- und Umweltstudien für den Bau oder der eigentliche Bau von Verbindungen lediglich zwischen Flughafen- und Bahnnetz.

### **3.2. Priorität 2: Förderung der Infrastrukturentwicklung, die zur Minderung des Klimawandels und Anpassung an den Klimawandel beiträgt und die Auswirkungen des Verkehrs auf die Umwelt verringert**

#### *2.a) Studien und Vorbereitung von Bereitstellungsvorhaben, die zur Minderung und Anpassung an den Klimawandel beitragen (Treibhausgasemissionen)*

Der Umfang und die Ziele dieser Studien einschließlich der Pilotbereitstellung bestehen in der Unterstützung der Entwicklung von Infrastruktur und Einrichtungen, die die Einführung und die Verwendung neuer Technologien und alternativer Kraftstoffe ermöglichen und so nachhaltige Verhaltensweisen im Güter- und Personenverkehr unterstützen.

---

<sup>10</sup> Sie müssen mindestens eines der folgenden Kriterien erfüllen: a) das jährliche Gesamtvolumen für den Personenverkehr überschreitet 0,1 % des jährlichen Gesamtvolumens für den Personenverkehr aller Seehäfen der Union. Der Bezugsbetrag für dieses Gesamtvolumen entspricht dem letzten verfügbaren 3-Jahres-Durchschnitt auf der Grundlage von veröffentlichten Eurostat-Statistiken; b) das jährliche Gesamtvolumen für Fracht – für die Abfertigung von Massenfrachtgut oder anderem Frachtgut – überschreitet 0,1 % der entsprechenden jährlichen Gesamtfracht, die in allen Seehäfen der Union abgefertigt wird. Der Bezugsbetrag für dieses Gesamtvolumen entspricht dem letzten verfügbaren 3-Jahres-Durchschnitt auf der Grundlage von veröffentlichten Eurostat-Statistiken; c) der Seehafen befindet sich auf einer Insel und ist der einzige Zugangspunkt zu einer NUTS-3-Region im Gesamtnetz; d) der Seehafen befindet sich in einem Gebiet in äußerster Randlage oder einem Randgebiet und liegt jenseits eines Radius von 200 km um den nächsten anderen Hafen des Gesamtnetzes.

Im Rahmen dieser Priorität werden nur bewährte neue Technologien mit dem Ziel berücksichtigt, sie zu testen und bis Ende 2013 erste Ergebnisse zu liefern. Das Endziel besteht darin, politischen Entscheidungsträgern, EU-Bürgern und der Industrie ein Verständnis dafür und Entscheidungen darüber zu ermöglichen, welche Technologien das höchste Potenzial für eine schnelle Bereitstellung in der gesamten EU besitzen. Da eine solche Bereitstellung auf EU-Ebene geschehen würde, wird besonders auf den Zusatznutzen auf europäischer Ebene geachtet, z. B. die rasche Harmonisierung von (Mindest-)Standards und die schnelle Schaffung einer kritischen Masse in der EU.

*2.b) Studien und Arbeiten, die die Reduzierung der Auswirkungen des Seeverkehrs auf die Umwelt (Luft verunreinigende Stoffe) unterstützen*

Am 15. Juli legte die Kommission einen Vorschlag vor, die Richtlinie 1999/32/EG über eine Verringerung des Schwefelgehalts bestimmter flüssiger Kraft- oder Brennstoffe (die Schwefelrichtlinie) an die neuesten Anforderungen des MARPOL-Anhangs VI der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) anzugleichen.

Der Vorschlag führt eine Anforderung ein, den Schwefelgehalt von Kraftstoffen für die Seeschifffahrt in den angegebenen europäischen Emissions-Kontrollzonen (ECAs), z. B. *Ostsee, Nordsee, Ärmelkanal*, von 2015 an auf 0,1 % zu senken (vom aktuellen Grenzwert von 1 %). In der Zwischenzeit wird der maximal zulässige Schwefelgehalt in Nicht-ECA-Zonen weltweit gemäß der IMO-Entscheidung ab dem 1. Januar 2012 bei 3,5 % liegen.

Der Umfang und die Ziele solcher Studien und Arbeiten bestehen in der Entwicklung der notwendigen TEN-V-Infrastruktur und Einrichtungen, die die Verwendung von geeignetem Bunkeröl unterstützen, sowie der zusätzlichen, technologiegestützten Methoden für die Einhaltung, die der geänderte MARPOL-Anhang VI und später die geänderte Richtlinie vorsehen, z. B. Wäscher, alternative Kraftstoffe (LNG, einschließlich LNG-Bunkerschiffe) und landseitige Stromversorgung.

Darüber hinaus kann die Installation von Einrichtungen zur *landseitigen Stromversorgung* in Häfen unterstützt werden; damit können festgemachte Schiffe an die Stromversorgung an Land angeschlossen und die Maschinen abgeschaltet werden. Dies trägt dazu bei, Emissionen und Geräusche von Schiffen in Häfen zu reduzieren.

Vorschläge zu Bereichen, in denen noch keine gemeinsamen Standards definiert sind, sollten die rechtzeitige Einhaltung dieser Standards vorsehen, sobald sie verfügbar werden. Dies sollte im Vorschlag erläutert werden.

Für alle im Rahmen dieser Priorität zu unterstützenden Maßnahmen ist für Betreiber und Kunden der faire und nicht diskriminierende Zugang zur relevanten Infrastruktur und den Einrichtungen in Übereinstimmung mit den im Vertrag niedergelegten Regeln zu gewährleisten.

### **3.3. Priorität 3: Schnellere und leichtere Umsetzung von TEN-V-Vorhaben**

Diese Priorität ist auf Maßnahmen ausgerichtet, die Engpässe mindern und/oder grenzübergreifende Verbindungsfähigkeit und Netzeffekte auf europäischer Ebene fördern; Ziel ist die Schaffung einer ausgereiften Projekt-Pipeline für 2014 und darüber hinaus, insbesondere durch:



a) Vorbereitungsstudien zur schnelleren Umsetzung von Vorhaben für alle Verkehrsträger (wie Umwelt-/Konzeptstudien bzw. Durchführbarkeitsstudien);

b) Arbeiten für ausgereifte Vorhaben, die bis 2014 abgeschlossen sein sollen, bei denen die TEN-V-Finanzierung eine Finanzierungslücke schließen würde und der Nutzen für die EU eindeutig nachzuweisen ist. Im Rahmen dieser Teil-Priorität werden nur Schienen-, Straßen-, Hafen- und Binnenwasserstraßenvorhaben unterstützt, weiterhin Vorhaben, die auf die Vorteile des europäischen Netzes zur Unterstützung der Politik für den einheitlichen europäischen Luftraum (SES) abzielen.

### Schienerverkehr

Im Rahmen dieser Teil-Priorität bestehen die Ziele für den Schienenverkehr darin, ein interoperables Schienennetz zu entwickeln und die Rolle der Schiene als wesentlicher Bestandteil integrierter Verkehrssysteme in Europa zu stärken. Vorhaben für die Auswahl im Rahmen dieser Priorität sollten im Einklang mit Artikel 10 der TEN-V-Leitlinien stehen und zu mindestens einer der folgenden Kategorien gehören:

- Konventionelle TEN-V-Eisenbahnlinien, die im Einklang mit der Mitteilung „Aufbau eines vorrangig für den Güterverkehr bestimmten Schienennetzes“<sup>11</sup> zu einem auf Schienengüter ausgerichteten Netz beitragen. Diese Maßnahmen sollten die Effizienz des internationalen Schienengüterverkehrs fördern, insbesondere in Bezug auf die Kapazität und die Investitionsplanung entlang der wichtigsten internationalen Korridore für Schienengüter. Zu diesen Maßnahmen können auch Studien für die Aufstellung von Umsetzungsplänen gehören, Kosten-Nutzen-Analysen zu Maßnahmen, die auf die Schaffung internationaler Schienengüterkorridore abzielen, sowie Studien und/oder Arbeiten zur Erweiterung der vorhandenen Schieneninfrastruktur, um betriebliche Beschränkungen zu beseitigen und technische Parameter wie Zuglänge, Achslast usw. zu harmonisieren.
- Maßnahmen zur Beseitigung von Engpässen gemäß Artikel 5 der TEN-V-Leitlinien und Maßnahmen zu grenzüberschreitenden Abschnitten gemäß Artikel 28 der TEN-V-Leitlinien. Diese Maßnahmen sollten zu erheblichen Synergien führen, sowohl bei Maßnahmen, die mit dem Ziel einer größeren Effizienz beim Bau und der anschließenden Nutzung von Infrastruktur im europäischen Interesse umzusetzen sind, als auch bei Investitionen.
- Abschnitte von vorrangigen Vorhaben gemäß Artikel 23 der TEN-V-Leitlinien. Diese Maßnahmen sollten auf der Grundlage der Hebelwirkung der durchgeführten Finanzierung und der Beschleunigung der Vorhaben im Hinblick auf ihren rechtzeitigen Abschluss zu einem größeren Zusatznutzen auf europäischer Ebene führen.
- Maßnahmen zur Umsetzung von Telematikanwendungen gemäß den einschlägigen technischen Spezifikationen für Interoperabilität. Diese Maßnahmen dürften dem Einsatz interoperabler Schienensysteme einen deutlichen Schub geben.

Maßnahmen für den Einsatz von ERTMS fallen unter das Mehrjahresarbeitsprogramm und werden daher nicht über das Jahresarbeitsprogramm gefördert.

---

<sup>11</sup> KOM(2007) 608.

## Binnenwasserstraßen

Im Rahmen dieser Teil-Priorität bestehen die Ziele für Binnenwasserstraßen darin, den Beitrag von Binnenwasserstraßen zu einem nachhaltigen europäischen Güterverkehrsnetz zu stärken. Vorschläge sollten im Einklang mit Artikel 11 der TEN-V-Leitlinien stehen und auf Folgendes abzielen:

- Schaffung stabiler Fahrwasserbedingungen gemäß der relevanten Wasserstraßenklasse (Klasse IV oder höher) auf bestimmten Abschnitten des TEN-V-Binnenwasserstraßennetzes für die durchgängige, ganzjährige Fahrt von Schiffen und Schubverbänden;
- Erweiterung/Vergrößerung/Erhöhung der Kapazität/Modernisierung von Schleusen des TEN-V-Binnenwasserstraßennetzes, um eine problemlose Durchfahrt von Schiffen und Schubverbänden zu ermöglichen;
- Erhöhung der lichten Höhe von Brücken im TEN-V-Binnenwasserstraßennetz, um eine ungehinderte durchgängige Fahrt von Containerschiffen mit bis zu drei Containerlagen zu ermöglichen.

Vorschläge für Binnenhafenvorhaben sind im Rahmen der Priorität 1 einzureichen.

Maßnahmen für den Einsatz von RIS werden im Rahmen des Mehrjahresarbeitsprogramms behandelt und daher nicht im Rahmen des Jahresarbeitsprogramms gefördert.

## Seeverkehr

Im Rahmen dieser Teil-Priorität besteht das Ziel darin, die Entwicklung von Häfen als effiziente, vollständig in die Landinfrastruktur integrierte Zu- und Abgangspunkte zu unterstützen. Im Rahmen dieses Arbeitsprogramms kommen nur Häfen der Kategorie A in Betracht. Vorhaben für die Auswahl im Rahmen dieser Priorität sollten im Einklang mit Artikel 12 der TEN-V-Leitlinien stehen. Vorrang wird Vorhaben eingeräumt, die die folgenden Bereiche behandeln:

- Hafenzufahrt und Verbindungen zum Hinterland: Maßnahmen mit dem Ziel, sichere Zufahrten von der See (Molen, Ausbaggerung, Kanäle und Navigationshilfen) und TEN-V-Verbindungen zum Hinterland (Schleusen, Schienenverbindungen, Binnenwasserstraßenverbindungen oder Straßen, wenn andere Verbindungen zum Hinterland nicht in Frage kommen) mit geeigneter Kapazität und Effizienz bereitzustellen
- Hafenanlagen: Auffanganlagen für Öl und andere Abfälle, einschließlich Wäscherrückständen, um Umweltanforderungen zu erfüllen
- IKT-Anwendungen, insbesondere eMaritime- und Single-Window-Anwendungen, sowie Anwendungen, die durch einen besseren Einsatz von Informations-, Kommunikations- und Positionierungstechnologien Verwaltungsformalitäten vereinfachen;
- Grundlegende Hafeninfrastruktur: Kaimauern, Wellenbrecher, Aufschüttungen und Rückgewinnung von Land usw. Vorschläge für Frachtterminals und logistische Plattformen in Häfen sind im Rahmen der Priorität 1 einzureichen.

## Straße

Im Rahmen dieser Teil-Priorität besteht das Ziel darin, die Entwicklung von Straßen als eine Komponente eines integrierten Verkehrssystems zu unterstützen. Im Einklang mit dem Weißbuch wird die weitere Integration des Straßengüterverkehrsmarktes den Straßenverkehr effizienter und wettbewerbsfähiger machen, wobei die EU anstrebt, die Anzahl der Verkehrstopfer bis 2020 zu halbieren.

Zu unterstützende Maßnahmen werden sein: a) ausgereifte Studien, die zu einer physischen Umsetzung führen, oder b) Arbeiten. Vorhaben für die Auswahl im Rahmen dieser Teil-Priorität stehen im Einklang mit Artikel 9 der TEN-V-Leitlinien und werden mindestens einen der folgenden Aspekte umfassen:

- grenzübergreifende Abschnitte
- Sicherheits- und Sicherungsmaßnahmen (einschließlich der Entwicklung sicherer Rastanlagen für Berufskraftfahrer)
- Integrationsstrategien mit anderer „kohlendioxidärmerer“ Verkehrsinfrastruktur

## Flugverkehrsmanagement

Das Ziel besteht darin, eine rechtzeitige und koordinierte Umsetzung von Komponenten des ATM-Netzes zu gewährleisten, deren kurzfristiger Einsatz im europäischen ATM-Masterplan festgelegt ist; dies ebnet den Weg für die Bereitstellung von SESAR, dem „technologischen Pfeiler“ der Politik für den einheitlichen europäischen Luftraum.

Zu unterstützende Maßnahmen sollten folgende Ziele verfolgen:

- Erzielen einer hohen Multiplikatorwirkung, um die europaweite Koordinierung, Umsetzung und Überwachung über Landesgrenzen und Interessengruppen hinweg zu beschleunigen und zu erleichtern
- Ermitteln des Bedarfs an zusätzlichen Maßnahmen durch Interessengruppen oder politische Entscheidungsträger

Voraussetzung ist die angemessene Beteiligung verschiedener ATM-Interessengruppen aus verschiedenen Ländern.

### **3.4. Priorität 4: Unterstützung von öffentlich-privaten Partnerschaften (ÖPP) und innovativen Finanzierungsinstrumenten**

Da der Druck auf die Haushaltsmittel im öffentlichen Sektor anhalten wird, ist es noch wichtiger geworden, die Möglichkeiten der privaten Finanzierung zu nutzen. Daher ist die auf EU-Ebene erfolgende Unterstützung von Maßnahmen zur Vorbereitung von öffentlich-privaten Partnerschaften (ÖPP) ein wichtiges Element eines Gesamtrahmens, der die Entwicklung von ÖPP ermöglicht, und sollte fortgesetzt werden. Darüber hinaus sollten neue Finanzinstrumente entwickelt werden und zur Optimierung ihrer Konzeption Pilotphasen durchlaufen, um die bestehende Unterstützung für ÖPP-Vorhaben weiter auszudehnen und den Nutzen des Beitrags des öffentlichen Sektors zu erhöhen. Die Initiative für projektbezogene Anleihen ist ein Beispiel für eine Art von Finanzinstrument, das sich mit diesem Sachverhalt befasst. Genauer gesagt beabsichtigt die EU, zusammen mit der EIB eine neue Credit-Enhancement-Fazilität zu schaffen, um die Ausgabe von projektbezogenen

Anleihen durch Projektgesellschaften des privaten Sektors zu unterstützen: die Europa-2020-Projektanleiheninitiative. Diese Initiative sollte bei Vorhaben den Zugang zur privaten Finanzierung durch die Entwicklung einer Alternative zu Bankkrediten als Möglichkeit der Absicherung der Fremdfinanzierung verbessern.

Die Studien, die notwendig sind, um zu Beginn die Bewertungen der Wirtschaftlichkeit durchzuführen, und nachfolgende detaillierte technische, Finanz- und Umsetzungsstudien, die die komplexen Ausschreibungsunterlagen untermauern, welche für eine ÖPP-Auftragsvergabe notwendig sind, können im Hinblick auf Zeit-, Personal- und Kostenaufwand abschreckend sein. Die Förderung der Teilnahme des privaten Sektors bei der Finanzierung des TEN-V sollte daher durch EU-Unterstützung für die Bewertung und Vorbereitung von Vorhaben für eine ÖPP-Auftragsvergabe stark erweitert werden. Dies könnte im Laufe der Zeit auch zu einem standardisierten und berechenbaren ÖPP-Auftragsvergabeprozess auf EU-Ebene beitragen. Darüber hinaus könnte die Entwicklung innovativer Finanzierungsinstrumente wie der Initiative für projektbezogene Anleihen auch durch EU-Unterstützung während der Auftragsvergabephase eines TEN-V-ÖPP-Vorhabens vorangebracht werden.

In diesem Zusammenhang liegt der Schwerpunkt von Priorität 4 auf:

a) Vorhaben, in denen eine ÖPP bereits als bevorzugte Option benannt wurde, aber weitere Umsetzungsstudien, zu denen technische und Finanzstudien oder Studien zur Unterstützung der Vorbereitung der Ausschreibungsdokumentation und der Auftragsvergabephase gehören können, notwendig sind, um die Reife des Vorhabens voranzubringen und es einer Umsetzung als ÖPP anzunähern. Derartige Vorhaben könnten Teil einer benannten ÖPP-Projekt-Pipeline werden, die in der Pilotphase der Initiative für projektbezogene Anleihen berücksichtigt wird.

b) Studien zu Vorhaben mit einem Profil, das an eine ÖPP angepasst werden könnte, werden ebenfalls berücksichtigt. Geeignete Profile von Vorhaben könnten eine Möglichkeit umfassen, Einnahmen aus Benutzergebühren zu generieren, eine stabile Dienstanforderung über die Lebensdauer des Anlagevermögens und/oder ein Risikoprofil, das vom öffentlichen und privaten Sektor in ausgewogener Weise gemeinsam getragen werden kann. In dieser Hinsicht sollen mit diesem Arbeitsprogramm Bewerber darin bestärkt werden, detaillierte Bewertungen der Wirtschaftlichkeit von Vorhaben mit einem geeigneten ÖPP-Profil durchzuführen, wenn eine ÖPP-Struktur vorrangig ist oder seitens des privaten Sektors nachweislich das Interesse an einer ÖPP besteht.

### **3.5. Priorität 5: Unterstützung der langfristigen Umsetzung des TEN-V-Netzes, insbesondere Entwicklung von Korridoren, die eine koordinierte Umsetzung des Netzes ermöglichen**

Bei Maßnahmen, die im Rahmen dieses Prioritätsbereichs zu unterstützen sind, muss ein vorausschauender Ansatz im Hinblick auf das zukünftige TEN-V-Netz und die Modalitäten seiner Umsetzung entwickelt werden. Im Einklang mit dem Weißbuch *„erscheint ein Korridoransatz bei der Infrastrukturinvestition, der grenzüberschreitende Schwierigkeiten überwindet, vielversprechend und im Einklang mit der Einrichtung eines effizienten Kernnetzes“*. Übereinstimmend müssen im Rahmen dieser Priorität zu unterstützende Maßnahmen Folgendes verankern:

- multimodale Aspekte auf der Grundlage modaler Integration und Interoperabilität;

- Anlageoptionen, bei denen die Optimierung der Synergien von öffentlichen und privaten Mitteln berücksichtigt werden, und
- effiziente Managementstrukturen, mit denen den Anforderungen und der Komplexität von grenzübergreifenden Herausforderungen in einem multimodalen Kontext begegnet werden kann.

Die Reife dieser Vorhaben wird durch den Umfang bestimmt, in dem sie auf die Integration aller unterschiedlichen Aspekte vorbereitet sind, die das Korridorkonzept bestimmen und rechtfertigen. Ihr Endergebnis sollten ausgereifte Umsetzungspläne sein, die von allen betroffenen Parteien freigegeben wurden.

Dies greift in keiner Weise den laufenden Erörterungen auf der Grundlage der Kommissionsvorschläge KOM(2011) 650 (neue TEN-V-Leitlinien) und KOM(2011) 665 (Vorschlag für eine Verordnung zur Schaffung der Fazilität „Connecting Europe“) vor.

#### **4. ERWARTETE ERGEBNISSE**

Die Umsetzung dieser Änderung des Jahresarbeitsprogramms 2011 zielt darauf ab, die Wirksamkeit und Sichtbarkeit der Finanzierung durch die Union bei anvisierten Prioritäten des transeuropäischen Verkehrsnetzes weiter zu steigern. Die Gewährung von Unterstützung auf der Grundlage dieses Programms dürfte dazu beitragen, dass eine Reihe von TEN-V-Vorhaben insgesamt oder in wichtigen Teilen abgeschlossen wird, und einen Beitrag zur Auseinandersetzung mit dem Klimawandel leisten.

Die Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen dürfte dafür sorgen, dass die TEN-V-Infrastruktur, die für die langfristige Wettbewerbsfähigkeit Europas von entscheidender Bedeutung ist, schneller bereitgestellt wird und zusätzliche nationale (öffentliche und/oder private) Investitionen für die Implementierung des TEN-V-Netzes gefördert werden. Sie dürfte auch den Weg für die weitere Gestaltung eines angemessenen europäischen Infrastruktursystems ebnen, das im Einklang mit den vorgeschlagenen „neuen Leitlinien“ die Anforderungen des 21. Jahrhunderts erfüllt.

Die mit Finanzhilfen aus diesem Programm abgeschlossenen Vorhaben werden so unmittelbar zum Erreichen wichtiger verkehrspolitischer Ziele beitragen, z. B. der Einrichtung von Hauptverkehrsachsen, die nationale Netze miteinander verbinden und das Funktionieren des Binnenmarktes erleichtern, der Gewährleistung von Interoperabilität entlang dieser Achsen, einer ausgewogeneren Aufteilung auf die Verkehrsträger sowie einer Minderung der Auswirkungen des Verkehrs auf die Umwelt, und so dazu beitragen, zu einem nachhaltigen Verkehr zu gelangen. Außerdem dürften bestimmte Straßen durch die Neuverteilung zwischen den Verkehrsträgern entlastet werden.

Der Vorrang, der der Förderung von ÖPP eingeräumt wird, führt voraussichtlich dazu, dass TEN-V-Infrastruktur beschleunigt bereitgestellt wird. Insbesondere die vorgesehene enge Zusammenarbeit mit der Europäischen Investitionsbank sollte durch die Hilfestellung bei der Vorbereitung von ÖPP-Vorhaben die Koordination der Unterstützung auf EU-Ebene verbessern. Eine derartige Zusammenarbeit kann auch die Maßnahmen öffentlicher und privater Investoren besser unterstützen, und zwar durch die Entwicklung zielgerichteter Finanzinstrumente und eines standardisierteren und konsistenteren Ansatzes bei der

Bewertung und Vorbereitung von Vorhaben für die Auftragsvergabe über eine öffentlich-private Partnerschaft.

## **5. ZEITPLAN FÜR DIE JÄHRLICHE AUFFORDERUNG ZUR EINREICHUNG VON VORSCHLÄGEN 2011 UND VERFÜGBARER RICHTBETRAG**

Für das Jahresarbeitsprogramm 2011 steht ein Richtbetrag von insgesamt bis zu 240 Mio. EUR zur Verfügung, wobei bis zu 40 Mio. EUR für die TEN-V-Darlehensgarantie<sup>12</sup> vorgesehen sind. Für die Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen 2011 ist für Zuschüsse für Vorhaben im Bereich des transeuropäischen Verkehrsnetzes ein Richtbetrag von insgesamt 200 Mio. EUR vorgesehen.

Je nach Anzahl und Qualität der im Zuge der jährlichen Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen 2011 eingereichten Vorschläge für Vorhaben wird in Erwägung gezogen, den für Zuschüsse 2011 verfügbaren Richtbetrag von 200 Mio. EUR wie folgt auf die oben genannten Prioritäten aufzuteilen:

- 25 Mio. EUR für Priorität 1
- 15 Mio. EUR für Priorität 2.a
- 20 Mio. EUR für Priorität 2.b
- 100 Mio. EUR für Priorität 3
- 15 Mio. EUR für Priorität 4
- 25 Mio. EUR für Priorität 5

Die vorstehende Aufschlüsselung ist ein Richtwert, daher sind Mittelübertragungen zwischen den Prioritäten zulässig.

Die Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen soll Mitte Januar 2012 veröffentlicht werden.

## **6. FÖRDERKRITERIEN**

### **6.1. Förderfähige Antragsteller**

Nur schriftliche Anträge, die von juristischen Personen des Privatrechts oder des öffentlichen Rechts eingereicht wurden, welche in einem Mitgliedstaat rechtsgültig gebildet und eingetragen sind, kommen für die finanzielle Unterstützung durch die Union in Frage.

Anträge müssen eingereicht werden von:

---

<sup>12</sup> Die TEN-V-Darlehensgarantie („LGTT“- Loan Guarantee TEN-T) ist ein von der EIB speziell für TEN-V-Vorhaben konzipiertes Garantieprodukt. Es dient der Risikobegrenzung im Frühstadium eines Vorhabens, wenn die Einnahmen aus Nutzergebühren noch erheblich schwanken und daher private Gelder zu wettbewerbsfähigen Konditionen eventuell nur schwer zu erhalten sind.

- einem oder mehreren Mitgliedstaaten und/oder
- mit Zustimmung der betroffenen Mitgliedstaaten durch internationale Organisationen, gemeinsame Unternehmen oder öffentliche oder private Unternehmen.

Von natürlichen Personen eingereichte Vorschläge für Vorhaben kommen nicht in Betracht.

Drittländer oder außerhalb der EU-Länder niedergelassene juristische oder natürliche Personen kommen als Mittelempfänger auf keinen Fall in Frage.

## **6.2. Förderfähige Vorhaben**

### *6.2.1. Gemeinsames Interesse*

Nur Vorhaben im Zusammenhang mit einem oder mehreren der in den TEN-V-Leitlinien ausgewiesenen Vorhaben von gemeinsamem Interesse kommen für eine Finanzhilfe der Union in Frage.

### *6.2.2. Einhaltung des EU-Rechts*

Vorbedingung für die Gewährung von Finanzhilfen der Union für Vorhaben von gemeinsamem Interesse ist die Einhaltung des einschlägigen EU-Rechts<sup>13</sup>, u. a. in den Bereichen Interoperabilität, Umweltschutz, Wettbewerb und öffentliches Auftragswesen.

### *6.2.3. Weitere Finanzierungsquellen*

Keine Finanzhilfe der Union wird für Teile von Vorhaben gewährt, die Mittel aus anderen Finanzierungsquellen der Union erhalten.

### *6.2.4. Mindestbeitrag der Union*

Ausgenommen in ordnungsgemäß begründeten Fällen liegt der beantragte Gesamtbeitrag der Union zu den förderfähigen Kosten einer vorgeschlagenen Maßnahme zwischen 1 Mio. und 5 Mio. EUR; eine Ausnahme bilden unter Priorität 4 vorgeschlagene Maßnahmen, bei denen Anträge für einen Beitrag der Union zu den förderfähigen Kosten zwischen 500 000 und 2,5 Mio. EUR liegen.

### *6.2.5. Unabhängigkeit von Arbeiten/Studien*

Ein Vorschlag muss entweder auf Arbeiten oder auf Studien ausgerichtet sein, im Sinne von Artikel 2 Absatz 8 und 9 der TEN-Verordnung.

## **6.3. Ausschlussgründe**

In der Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen wird die Kommission die Antragsteller auf die Artikel 93 bis 96 und auf Artikel 114 der Verordnung (EG, EURATOM) Nr. 1605/2002 vom 25. Juni 2002 über den Gesamthaushaltsplan der Europäischen Gemeinschaften<sup>14</sup> (nachstehend „Haushaltsordnung“) hinweisen, weiterhin auf Artikel 133 der Verordnung (EG, EURATOM) Nr. 2342/2002 der Kommission vom 23. Dezember 2002

---

<sup>13</sup> Gemäß Artikel 3 Absatz 1 der TEN-Verordnung.

<sup>14</sup> ABl. L 248 vom 16.9.2002, S. 1.

mit Durchführungsbestimmungen zur Verordnung Nr. 1605/2002<sup>15</sup> (nachstehend „Durchführungsbestimmungen zur Haushaltsordnung“).

## **7. AUSWAHLKRITERIEN**

Die Antragsteller müssen über Zugang zu stabilen und ausreichenden Finanzierungsquellen verfügen, damit sie ihre Tätigkeit während der Dauer der Durchführung des finanzierten Vorhabens aufrechterhalten und das Vorhaben kofinanzieren können. Die Antragsteller müssen über die erforderlichen Fachkenntnisse und beruflichen Qualifikationen verfügen, um die vorgeschlagene Maßnahme vollständig durchführen zu können.

### **7.1. Finanzielle Leistungsfähigkeit**

Die Antragsteller müssen finanziell in der Lage sein, die Maßnahme, für die eine Finanzhilfe beantragt wird, vollständig durchzuführen, und müssen den von einem externen Rechnungsprüfer bescheinigten Jahresabschluss des letzten abgeschlossenen Geschäftsjahres mit dem Antrag vorlegen.

Der Nachweis der finanziellen Leistungsfähigkeit gilt nicht für Antragsteller, die Mitgliedstaaten sind, öffentliche Einrichtungen (d. h. Gebietskörperschaften, Einrichtungen des öffentlichen Rechts<sup>16</sup> oder Verbände, die von einer oder mehreren solcher Körperschaften oder einer oder mehreren solcher Einrichtungen des öffentlichen Rechts gebildet werden<sup>17</sup>, internationale Organisationen<sup>18</sup>) oder eine Europäische wirtschaftliche Interessenvereinigung (EWIV)<sup>19</sup>.

### **7.2. Operative Leistungsfähigkeit**

Die Antragsteller müssen operativ und technisch in der Lage sein, das Vorhaben, für das eine Finanzhilfe beantragt wird, vollständig durchzuführen, und entsprechende Unterlagen als Nachweis hierfür vorlegen.

Der Nachweis der operativen und technischen Leistungsfähigkeit gilt nicht für Antragsteller, die Mitgliedstaaten sind, öffentliche Einrichtungen (d. h. Gebietskörperschaften, Einrichtungen des öffentlichen Rechts oder Verbände, die von einer oder mehreren solcher

---

<sup>15</sup> ABl. L 357 vom 31.12.2002, S. 1.

<sup>16</sup> Als Einrichtung des öffentlichen Rechts gilt jede Einrichtung, die a) zu dem besonderen Zweck gegründet wurde, im allgemeinen Interesse liegende Aufgaben nicht gewerblicher Art zu erfüllen, und b) Rechtspersönlichkeit besitzt und c) überwiegend vom Staat, von Gebietskörperschaften oder von anderen Einrichtungen des öffentlichen Rechts finanziert wird oder hinsichtlich ihrer Leitung der Aufsicht durch Letztere unterliegt oder deren Verwaltungs-, Leitungs- bzw. Aufsichtsorgan mehrheitlich aus Mitgliedern besteht, die vom Staat, von den Gebietskörperschaften oder von anderen Einrichtungen des öffentlichen Rechts ernannt worden sind.

<sup>17</sup> Z. B. gemeinsame Unternehmen gemäß Artikel 187 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (ehemals Artikel 171 EGV).

<sup>18</sup> Gemäß Artikel 43 Absatz 2 der Verordnung 2342/2002 gelten als internationale Organisationen: (a) internationale öffentliche Einrichtungen, die durch zwischenstaatliche Abkommen geschaffen werden, sowie von diesen eingerichtete spezialisierte Agenturen; (b) das Internationale Komitee vom Roten Kreuz (IKRK); (c) der Internationale Verband der nationalen Gesellschaften des Roten Kreuzes und des Roten Halbmonds.

<sup>19</sup> Errichtet gemäß Verordnung (EWG) Nr. 2137/85 des Rates vom 25. Juli 1985.



Körperschaften oder einer oder mehreren solcher Einrichtungen des öffentlichen Rechts gebildet werden, internationale Organisationen) oder eine EWIV.

Bei der Bewertung der operativen Leistungsfähigkeit von Antragstellern, die seit 2004 TEN-V-Unterstützung erhalten haben, können die von den betreffenden Antragstellern beigebrachten Informationen herangezogen werden.

## **8. VERGABEKRITERIEN**

In Abhängigkeit von ihrem Beitrag zu den oben genannten Zielen und Prioritäten werden nur Vorschläge, die die Förder- und Auswahlkriterien erfüllen, bewertet. Bei der Entscheidung über die Gewährung einer Finanzhilfe der Union werden unter anderem folgende allgemeine Vergabekriterien berücksichtigt:

- die Reife des Vorhabens;
- die stimulierende Wirkung der EU-Förderung auf die öffentliche und private Finanzierung;
- die Solidität der Finanzierung;
- sozioökonomische Auswirkungen;
- Folgen und Nutzen für die Umwelt;
- die Notwendigkeit der Überwindung finanzieller Hindernisse;
- die Komplexität der Vorhaben, die sich beispielsweise daraus ergibt, dass natürliche Hindernisse überwunden werden müssen;
- der Beitrag zur Durchgängigkeit und Interoperabilität des Netzes und zur Optimierung seiner Kapazität;
- der Beitrag zur Verbesserung der Dienstleistungsqualität sowie zur Sicherheit und Gefahrenabwehr;
- der Beitrag zum Binnenmarkt und zu anderen Prioritäten des transeuropäischen Verkehrsnetzes;
- der Beitrag zur Wiederherstellung des Gleichgewichts zwischen verschiedenen Verkehrsträgern zugunsten der umweltfreundlichsten Verkehrsträger;
- die Qualität des Antrags.

Nähere Erläuterungen dazu, wie diese Kriterien im Rahmen des Bewertungsverfahrens ausgelegt und gewichtet werden, sind in den Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen und den Begleitdokumenten enthalten.

## **9. ZULÄSSIGER HÖCHSTSATZ FÜR DIE KOFINANZIERUNG<sup>20</sup>**

Für die Finanzhilfe der Union gelten die folgenden Förderhöchstsätze:

- Studien: 50 % der förderfähigen Kosten der Studien
- Arbeiten:
  - höchstens 10 % für Vorhaben von gemeinsamem Interesse
  - höchstens 20 % der förderfähigen Kosten der Arbeiten für vorrangige Vorhaben
  - höchstens 30 % für grenzübergreifende Abschnitte vorrangiger Vorhaben, sofern die betreffenden Mitgliedstaaten der Kommission alle erforderlichen Garantien hinsichtlich der finanziellen Tragfähigkeit und des Zeitplans für die Durchführung des Vorhabens gegeben haben

## **10. DURCHFÜHRUNGSINSTRUMENT**

Die Finanzhilfen sind Gegenstand einzelner Finanzierungsbeschlüsse der Kommission.

---

<sup>20</sup> Gemäß Artikel 6 Absatz 2 der TEN-Verordnung.