

ANHANG

1. HAUSHALT

1.1. Haushaltslinie

- 06020101 - Beseitigung von Engpässen und Überbrückung fehlender Bindeglieder
- 06020102 - Gewährleistung langfristig nachhaltiger und effizienter Verkehrssysteme
- 06020103 - Optimierung der Integration und Interkonnektivität der Verkehrsträger und Steigerung der Interoperabilität und Sicherheit des Verkehrs
- 06020104 - Infrastrukturfazilität „Connecting Europe“ (CEF) — Kohäsionsfondsmittel

1.2. Haushaltsmittel

Der Gesamtumfang der im Rahmen dieses Programms für die Jahre 2014 - 2020 verfügbaren Mittel für Vorhaben von gemeinsamem Interesse im Verkehrsbereich der Fazilität „Connecting Europe“ (CEF) (in Form von überwiegend Finanzhilfen und Vergabeverfahren) liegt bei 11 Mrd. EUR, aufgeteilt wie folgt:

- 6 Mrd. EUR aus der Haushaltslinie 06020101, davon 45,214 Mio. EUR für Programmunterstützungsmaßnahmen (12 Mio. EUR in Form von Finanzhilfen, 27,320 Mio. EUR in Form von Vergabeverfahren und 5,894 Mio. EUR in Form sonstiger Ausgaben);
- 250 Mio. EUR aus der Haushaltslinie 06020102, davon 1 Mio. EUR für Programmunterstützungsmaßnahmen in Form von Vergabeverfahren;
- 750 Mio. EUR aus der Haushaltslinie 06020103, davon 19,4 Mio. EUR für Programmunterstützungsmaßnahmen (6,5 Mio. EUR in Form von Finanzhilfen und 12,9 Mio. EUR in Form von Vergabeverfahren);
- 4 Mrd. EUR aus der Haushaltslinie 06020104, davon 15,92 Mio. EUR für Programmunterstützungsmaßnahmen in Form von Finanzhilfen.

Die Aufteilung der Beträge auf die einzelnen Jahre ist Nummer 5.2 zu entnehmen.

Dieses Arbeitsprogramm schließt die Annahme eines zusätzlichen Mehrjahresarbeitsprogramms im Jahr 2014 mit einem Zusatzhaushalt nicht aus.

Soweit nicht anders angegeben, erfolgt die finanzielle Unterstützung in Form von Finanzhilfen.

2. PRIORITÄTEN UND BEREICHE FÜR DIE FINANZIELLE UNTERSTÜTZUNG DER UNION IM RAHMEN DES MEHRJAHRESARBEITSPROGRAMMS

Dieses Programm bildet die Grundlage für die Zuweisung der finanziellen Unterstützung für Vorhaben von gemeinsamem Interesse im Bereich Verkehr der Fazilität „Connecting Europe“ (CEF), die in Teil I von Anhang I der CEF-Verordnung in der Liste der vorermittelten Vorhaben als horizontale Prioritäten, als Kernnetzkorridore und als vorermittelte Vorhaben in anderen Abschnitten als den Kernnetzkorridoren aufgeführt sind. Vorhaben, die im Rahmen der horizontalen Prioritäten geltend gemacht werden können, sind auch im Rahmen dieses Programms förderfähig, auch wenn sie nicht unter den vorermittelten Vorhaben aufgeführt sind. Damit trägt das Programm entsprechend den in den TEN-V-Leitlinien festgelegten Infrastrukturkomponenten und -anforderungen dazu bei, dass die unter Nummer 3.1 genannten Prioritäten unter besonderer Berücksichtigung der Vervollständigung der Infrastruktur aller Verkehrsträger und der Eisenbahninteroperabilität mit den unter Nummer 3.2 und 3.3. genannten weiter gefassten verkehrspolitischen Zielen zusammengeführt werden, wobei das besondere Augenmerk den Maßnahmen entlang der Kernnetzkorridore gilt.

Der Aufbau dieses Arbeitsprogramm orientiert sich an den folgenden Förderprioritäten, die der CEF-Verordnung Anhang I Teil VI entsprechen [in die CEF-Verordnung aufzunehmen, sobald der delegierte Rechtsakt über die CEF-Finanzierungsprioritäten in Kraft tritt]:

- 2.1 Förderprioritäten für das Ziel der Beseitigung von Engpässen, der Verbesserung der Interoperabilität im Eisenbahnverkehr, der Überbrückung fehlender Bindeglieder und insbesondere der Verbesserung der grenzüberschreitenden Abschnitte;
- 2.2 Förderprioritäten für das Ziel der Gewährleistung langfristig nachhaltiger und effizienter Verkehrssysteme, in Vorbereitung der erwarteten künftigen Verkehrsströme und zur Ermöglichung der Dekarbonisierung aller Verkehrsträger durch die Umstellung auf innovative, CO₂-arme und energieeffiziente Verkehrstechnologien bei gleichzeitiger Optimierung der Sicherheit;
- 2.3 Förderprioritäten für das Ziel der Optimierung der Integration und Interkonnektivität der Verkehrsträger und der Steigerung der Interoperabilität von Verkehrsdiensten bei gleichzeitiger Gewährleistung der Zugänglichkeit der Verkehrsinfrastruktur;
- 2.4 Programmunterstützende Maßnahmen

Für die Umsetzung dieser Förderprioritäten wurden die in Artikel 7 Absatz 2 Buchstabe j der CEF-Verordnung genannten und in Artikel 2 Absatz 7 der CEF-Verordnung definierten programmunterstützenden Maßnahmen für jede dieser Prioritäten dargelegt.

Im Rahmen der im vorliegenden Arbeitsprogramm festgelegten globalen und allgemeinen Ziele und Prioritäten können in den jeweiligen Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen im Einzelnen konkretere Ziele vorgegeben werden.

3. ZIELE UND PRIORITÄTEN

Allgemeine Ziele und Prioritäten für die allgemeine Finanzmittelausstattung und die Kohäsionsfondsmittel der CEF

3.1. Prioritäten für das Ziel der Beseitigung von Engpässen, der Verbesserung der Interoperabilität im Eisenbahnverkehr, der Überbrückung fehlender Bindeglieder und insbesondere der Verbesserung der grenzüberschreitenden Abschnitte

3.1.1. Vorermittelte Projekte für die Kernnetzkorridore (Schiene, Binnenwasserstraßen, Straßen, See- und Binnenhäfen)

Allgemeine Ziele

Diese Priorität bezieht sich auf alle Verkehrsinfrastrukturprojekte (Studien und Arbeiten), mit denen die Kernnetzkorridore realisiert werden sollen.

Bei dieser Priorität wird auch eine stärkere Beteiligung des Privatsektors an der Finanzierung der transeuropäischen Verkehrsinfrastruktur als Alternative zu den und Ergänzung der herkömmlichen Finanzhilfen sowie zur Schließung von Finanzierungslücken bei strategischen Investitionen angestrebt, insbesondere bei den Korridorprojekten für den Eisenbahnverkehr und die Binnenwasserstraßen oder bei der europaweiten Einführung komplexer EU-Standards (ERTMS). Im Rahmen dieser Priorität wird die Entwicklung einer größeren Zahl strukturierter Projekte auf der Grundlage öffentlich-privater Partnerschaften oder anderer Projektfinanzierungsmodelle unterstützt. Diese Priorität umfasst auch den Mehrwert öffentlich-privater Partnerschaften im Hinblick auf niedrigere Lebenszykluskosten und Initiativen zur Verbesserung der Kostenwirksamkeit.

Einzelziele

- Grenzüberschreitende Projekte für Schiene, Binnenwasserstraßen und Straßen;
- Beseitigung von Engpässen im Schienennetz, bei den Binnenwasserstraßen (wie Schleusen, einschließlich des Ausbaus der wasserseitigen Infrastruktur bei Binnenhäfen) und im Straßennetz in denjenigen Mitgliedstaaten, die in ihrem Gebiet nicht über ein Schienennetz verfügen, oder in Mitgliedstaaten – oder in Teilen davon – mit einem isolierten Netz ohne Schienen-Ferngüterverkehr und maritimer Infrastruktur (einschließlich Häfen);
- Sonstige Infrastrukturprojekte für das Schienennetz, die Binnenwasserstraßen (einschließlich des Ausbaus der wasserseitigen Infrastruktur von Binnenhäfen) und das Straßennetz in denjenigen Mitgliedstaaten, die in ihrem Gebiet nicht über ein

Schiennetz verfügen, oder in Mitgliedstaaten – oder in Teilen davon – mit einem isolierten Netz ohne Schienen-Ferngüterverkehr und maritimer Infrastruktur (einschließlich Häfen) in den Kernnetzkorridoren sowie deren integrierte Entwicklung;

- Studien über die technische, rechtliche oder finanzielle Realisierbarkeit von öffentlich-privaten Partnerschaften oder sonstigen Formen der Projektfinanzierung sowie Vorbereitung von Ausschreibungsunterlagen und Genehmigungsverfahren.

Programmunterstützungsmaßnahmen für diese Priorität:

- i) in Form von Finanzhilfen
 - a) Hilfen für die Beteiligung der Mitgliedstaaten an den Kernnetzkorridoren (Artikel 190 Absatz 1 Buchstabe d der Anwendungsbestimmungen)

Die Kernnetzkorridore sind ein wesentliches Realisierungsinstrument des TEN-V-Kernnetzes. Gemäß Artikel 44 Absatz 1 der TEN-V-Leitlinien beteiligen sich die Mitgliedstaaten an den jeweiligen Korridoren. Ziel der Maßnahme ist es, die Beteiligung der Mitgliedstaaten an den Korridorstrukturen zu erleichtern, um so die Informationsflüsse und damit die Zusammenarbeit mit den in Artikel 45 Absatz 7 der TEN-V-Leitlinien genannten Europäischen Koordinatoren zu verbessern. Diese Maßnahme wird die Ausarbeitung des in Artikel 47 der TEN-V-Leitlinien genannten Arbeitsplans erleichtern.

Für die Zwecke dieser Maßnahme wird jedem Mitgliedstaat (oder der unter seiner Verantwortung stehenden benannten Stelle) eine Finanzhilfe direkt gewährt, um die Personalkosten der Beteiligung an den jeweiligen Korridoren zu decken. Da der Aufwand von der Zahl der durch die einzelnen Mitgliedstaaten verlaufenden Korridore abhängt, wird der zu gewährende Höchstbetrag wie folgt festgelegt:

Mitgliedstaaten, die an einem oder zwei Korridoren beteiligt sind	Bulgarien, Dänemark, Estland, Irland, Griechenland, Spanien, Kroatien, Zypern, Lettland, Litauen, Luxemburg, Malta, Polen, Portugal, Rumänien, Slowenien, Finnland, Schweden, Vereinigtes Königreich	Höchstsatz pro Mitgliedstaat: 308 000 EUR
Mitgliedstaaten, die an drei oder vier Korridoren beteiligt sind	Belgien, Tschechischer Republik, Italien, Ungarn, Niederlande, Österreich, Slowakei	Höchstsatz pro Mitgliedstaat: 616 000 EUR
Mitgliedstaaten, die an fünf oder mehr Korridoren beteiligt sind	Deutschland, Frankreich	Höchstsatz pro Mitgliedstaat: 924 000 EUR

Kofinanzierungshöchstsatz:	100 %	Vorläufiger Zeitplan	Zusendung der Aufforderung zur Einreichung eines Vorschlags im zweiten Quartal 2014 Antragsfrist: Drittes Quartal 2014 Unterrichtung der Antragsteller über das Ergebnis der Bewertung: Viertes Quartal 2014
Richtbetrag insgesamt (nur Mittel 2014)	12 000 000 EUR		
		Bemerkungen	Geschätzte Laufzeit der Maßnahmen: 3 Jahre

- b) Technische Unterstützung zur Kapazitätssteigerung für die Eisenbahn-Infrastrukturbetreiber in den Mitgliedstaaten, die Anspruch auf Kohäsionsfondsmittel haben (Artikel 190 Absatz 1 Buchstabe c Anwendungsbestimmungen).

Bei den in Teil I von Anhang I der CEF-Verordnung vorermittelten Projekten handelt es sich überwiegend um Eisenbahninfrastrukturprojekte, vor allem um grenzüberschreitende Projekte oder Engpässe in den Kernnetzkorridoren. Diese Projekte sind aufgrund ihres grenzüberschreitenden Charakters komplex, weshalb die Eisenbahninfrastrukturbetreiber, insbesondere in den Mitgliedstaaten, die Anspruch auf Kohäsionsfondsmittel haben, zusätzliche Kapazitäten benötigen, um die Herausforderungen des Aufbaus eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums bewältigen zu können. Ziel der Maßnahme ist der Kapazitätsausbau der Eisenbahninfrastrukturbetreiber, die bei der Verwaltung der in den TEN-V-Leitlinien genannten TEN-V-Eisenbahninfrastruktur eine Monopolstellung innehaben. Im Ergebnis sollte diese Maßnahme zu einer größeren Anzahl qualitativ anspruchsvoller Projekte mit europäischem Mehrwert im Kernnetz und dessen Korridoren führen.

Für die Zwecke dieser Maßnahme wird jedem der folgenden Eisenbahninfrastrukturbetreiber, der für die in den TEN-V-Leitlinien aufgeführte Schieneninfrastruktur des TEN-V-Kernnetzes zuständig ist, eine direkte Finanzhilfe gewährt.

Mitgliedstaat	Organisation
Bulgarien	Schieneninfrastrukturbetreiber
Kroatien	Hrvatske Željeznice Infrastruktura
Tschechische Republik	Správa Železniční Dopravní Cesty
Estland	AS Eesti Raudtee
Griechenland	Organismo Siderodromôn Elladas
Ungarn	Magyar Államvasutak Zrt.
Ungarn	Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút Zrt./Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG
Ungarn	Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt
Lettland	VAS Latvijas Dzelzceļš
Litauen	AB Lietuvos Geležinkeliai
Polen	PKP Polskie Linie Kolejowe SA
Portugal	Rede Ferroviária Nacional
Rumänien	Compania Națională de Cai Ferate "CFR" – SA
Slowakei	Železnice Slovenskej Republiky
Slowenien	Schieneninfrastrukturbetreiber

	Rail Baltic/Rail Baltica body ¹
--	--

Die Finanzhilfen, die den Eisenbahninfrastrukturbetreibern jeweils gewährt werden können, werden mit durchschnittlich höchstens 780 000 EUR je Mitgliedstaat für den Zeitraum 2014-2020 veranschlagt.

Kofinanzierungshöchstsatz:	100 %	Vorläufiger Zeitplan	Zusendung der Aufforderung zur Einreichung eines Vorschlags im zweiten Quartal 2014 Antragsfrist: Drittes Quartal 2014 Unterrichtung der Antragsteller über das Ergebnis der Bewertung: Viertes Quartal 2014
Richtbetrag insgesamt (nur Mittel 2014)	10 920 000 EUR		
		Bemerkungen	Geschätzte Laufzeit der Maßnahmen: 7 Jahre

- c) Technische Unterstützungsdienste für die Entwicklung und Umsetzung von Projekten, mit denen das TEN-V-Kernnetz in den Mitgliedstaaten realisiert werden soll, die Anspruch auf Kohäsionsfondsmittel haben

Zur Erleichterung der Vorbereitung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse, vor allem in den Mitgliedstaaten, die Anspruch auf Kohäsionsfondsmittel haben, ist den Programmunterstützungsmaßnahmen in diesen Mitgliedstaaten gemäß Artikel 11 Absatz 3 der CEF-Verordnung besondere Beachtung zu schenken. Damit soll sichergestellt werden, dass diese Mitgliedstaaten technische Unterstützung erhalten, um ihre institutionellen Kapazitäten zu stärken und die Effizienz ihrer zentralen, regionalen oder lokalen Behörden zu erhöhen, damit sie in der Lage sind, für das im Anhang I der CEF-Verordnung aufgeführte TEN-V-Kernnetz ausgereifte und hochwertige Infrastrukturprojekte zu entwickeln, die einen ausreichenden Mehrwert für die Union haben. Erwartet werden eine größere Effizienz bei der Vorbereitung und Umsetzung von Verkehrsinfrastrukturprojekten und ein schnellerer Ausbau des TEN-V-Kernnetzes in diesen Mitgliedstaaten.

Die Bereitstellung dieser technischen Unterstützung wird auf zwei Wegen gewährleistet:

- c1) Über die Jaspers-Initiative („Joint Agreement for Supporting Projects in European Regions“) auf der Grundlage einer Vereinbarung zwischen der Europäischen Kommission und der Europäischen Investitionsbank (EIB), in der die Art der den Mitgliedstaaten zur Verfügung zu stellenden Dienstleistungen sowie die Bedingungen des Finanzbeitrags der Kommission und der EIB für diese Maßnahme festgelegt werden. Für die Zwecke dieser Maßnahme wird der EIB eine direkte Finanzhilfe im Sinne von Artikel 125 Absatz 7 der Haushaltsordnung gewährt. Die Liste der Vorhaben, für deren Vorbereitung diese

¹ Siehe gemeinsame Erklärung der Premierminister in Riga vom 8. November 2013.

Unterstützung gewährt wird, wird von den beteiligten Mitgliedstaaten im Einvernehmen mit der Kommission festgelegt.

Kofinanzierungshöchstsatz:	100 %	Vorläufiger Zeitplan	Aufforderungen an die EIB zur Einreichung eines Vorschlags: Erstes Quartal 2014 Unterzeichnung der Finanzhilfvereinbarung: Erstes/zweites Quartal 2014
Richtbetrag insgesamt (nur Mittel 2014)	4 500 000 EUR		
		Bemerkungen	Geschätzte Laufzeit der Maßnahmen: ein Jahr.

c2) In Form von Finanzhilfen, die den Mitgliedstaaten, die Anspruch auf Kohäsionsfondsmittel haben, oder unter deren Verantwortung stehenden benannten Stellen (Artikel 190 Absatz 1 Buchstabe d der Anwendungsbestimmungen) direkt auf der Grundlage eines Vorschlags gewährt werden, aus dem die Art der Dienstleistungen und die Liste der Projekte hervorgehen, für deren Vorbereitung die Unterstützung beantragt wird. Schätzung der je Mitgliedstaat oder der jeweiligen unter seiner Verantwortung stehenden Stelle direkt gewährten Finanzhilfe: 100 000 EUR

Kofinanzierungshöchstsatz:	100 %	Vorläufiger Zeitplan	Zusendung der Aufforderung zur Einreichung eines Vorschlags im zweiten Quartal 2014 Antragsfrist: Drittes Quartal 2014 Unterrichtung der Antragsteller über das Ergebnis der Bewertung: Viertes Quartal 2014
Richtbetrag insgesamt (nur Mittel 2014)	500 000 EUR		
		Bemerkungen	Geschätzte Laufzeit der Maßnahmen: ein Jahr.

Die Mitgliedstaaten haben die Wahl, sich bei der Inanspruchnahme der technischen Unterstützungsdienste für eine der beiden vorstehend erläuterten Optionen zu entscheiden oder beide Optionen komplementär wahrzunehmen.

ii) in Form der Auftragsvergabe

a) Studien und Unterstützung für die Arbeit der Europäischen Koordinatoren und des Korridorforums

Die Europäischen Koordinatoren und das Korridorforum benötigen die kontinuierliche Unterstützung in Form von Analysen der in den Korridoren, bei der Entwicklung des Verkehrsaufkommens und bei der Berichterstattung (auch mit Hilfe von TENtec) erzielten Fortschritte sowie für die Organisation der Sitzungen des Korridorforums.

Richtbetrag insgesamt (nur Mittel 2014)	9 900 000 EUR	Voraussichtlicher Zeitplan für die Einleitung des Vergabeverfahrens	Zweites Quartal 2014
--	---------------	--	----------------------

Geplante Anzahl von Verträgen	11	Bemerkungen	Geschätzte Laufzeit der Verträge: drei Jahre
-------------------------------	----	-------------	--

b) TEN-V-Tage / Ministerkonferenz

2014 und 2015 ist jeweils eine Konferenz der Minister und Interessengruppen geplant, um diesen Gelegenheit zu geben, sich über den Fortschritt im transeuropäischen Verkehrsnetz auszutauschen, Finanzierungsmöglichkeiten für Projekte vorzustellen, eine Bestandsaufnahme des Korridorkonzepts vorzunehmen, verschiedene Aspekte der Innovationen und neuer Technologien für die Verkehrsinfrastruktur zu erörtern und die von TENtec geleistete Hilfe beim Monitoring vorzustellen.

Richtbetrag insgesamt (nur Mittel 2014)	2 000 000 EUR	Voraussichtlicher Zeitplan für die Einleitung des Vergabeverfahrens	Erstes Quartal 2014
Geplante Anzahl von Verträgen	2	Bemerkungen	Veranschlagter Betrag: 1 000 000 EUR je Veranstaltung

c) Kommunikation und Sensibilisierung

Die Durchführung der CEF-Verordnung soll durch eine projektgestützte Kommunikationsstrategie unterstützt werden, die u. a. im Aufbau des CEF-Verkehrsinformationsportals besteht, das alle einschlägigen Daten zur Programmpolitik und Durchführung zentral erfasst und hieraus interaktive Karten, Infografiken, Projektinformationen, Veröffentlichungen, Videos und Ressourcen für unterschiedlichste Interessengruppen erstellt. Diese Maßnahme wird in einer Art und Weise durchgeführt, die größtmögliche Synergien mit ähnlichen Maßnahmen für andere Bereiche der CEF hervorbringt.

Richtbetrag insgesamt (nur Mittel 2014)	400 000 EUR	Voraussichtlicher Zeitplan für die Einleitung des Vergabeverfahrens	Zweites Quartal 2014
Geplante Anzahl von Verträgen	1	Bemerkungen	Geschätzte Laufzeit der Verträge: ein Jahr

d) TENTec-Informationssystem

Aufbau, Pflege und Aktualisierung der computergestützten Daten für das TEN-V-Informationssystem unter Einbeziehung aller Interessengruppen mit Hilfe von IT-Werkzeugen auf dem Stand der Technik, insbesondere von satellitengestützten interaktiven Karten mit einem privaten und einem öffentlichen Portal. TENTec unterstützt alle Aspekte der Entwicklung des TEN-V und seiner Finanzierung durch eine möglichst zeitnahe Abbildung und Überwachung des tatsächlichen Zustands der Verkehrsinfrastruktur, um eine

effiziente Verwendung der für das TEN-V bereitgestellten Finanzmittel zu gewährleisten. Synergien mit anderen Bereichen der CEF sind vorgesehen.

Richtbetrag insgesamt (nur Mittel 2014)	7 000 000 EUR	Voraussichtlicher Zeitplan für die Einleitung des Vergabeverfahrens	Erstes Quartal 2014
Zeitraum (Jahre)	7	Bemerkungen	Geschätzte Laufzeit des Vertrags: sieben Jahre
Geplante Anzahl von Verträgen	1		

e) Studien zur Verbesserung der nationalen Vergabeverfahren

Ziel dieser Studie ist die Unterstützung der Mitgliedstaaten bei der Ermittlung potenzieller Hemmnisse für eine effiziente Auftragsvergabe. Die Maßnahme dient der Verbesserung der Vergabeverfahren und damit der leichteren Entwicklung größerer, zusammenhängender Projekte in den Mitgliedstaaten.

Richtbetrag insgesamt (nur Mittel 2014)	400 000 EUR	Voraussichtlicher Zeitplan für die Einleitung des Vergabeverfahrens	Zweites Quartal 2014
Geplante Anzahl von Verträgen	4	Bemerkungen	Geschätzte Laufzeit der Verträge: ein Jahr

- iii) Ausgaben für die Europäischen Koordinatoren (Erstattung der Reise- und Aufenthaltskosten der im Auftrag der Organe handelnden Personen, Artikel 121 Absatz 2 Buchstabe h der Haushaltsordnung, und finanzielle Unterstützung für Sekretariatsausgaben der Europäischen Koordinatoren, Artikel 45 Absatz 4 der TEN-V-Leitlinien).

Die in Artikel 45 Absatz 5 der TEN-V-Leitlinien genannten Europäischen Koordinatoren unterstützen die koordinierte Verwirklichung der Kernnetzkorridore sowie die Einführung des ERTMS und der Meeresautobahnen. Die Koordinatoren bereisen häufig ihre jeweiligen Korridore, um ihre Aufgaben wahrzunehmen und die horizontalen Prioritäten zu verfolgen. Sie berufen Sitzungen zwischen den Beteiligten ein und analysieren die finanziellen, technischen und politischen Bedingungen für den Projektfortschritt. Die Europäischen Koordinatoren haben Anspruch auf die Erstattung der Reise- und Aufenthaltskosten und auf finanzielle Unterstützung ihrer Sekretariatsausgaben.

Richtbetrag insgesamt (nur Mittel 2014)	5 894 000 EUR	Vorläufiger Zeitrahmen	Entfällt.
		Bemerkungen	Für die 11 Europäischen Koordinatoren werden 396 000 EUR pro Jahr für die monatliche Sekretariatspauschale und etwa 440 000 EUR für die jährlichen Reisekosten veranschlagt.

3.1.2. Vorermittelte Vorhaben auf anderen Abschnitten des Kernnetzes (Schiene, Binnenschifffahrt, Straße, See- und Binnenhäfen)

Allgemeine Ziele

Diese Priorität bezieht sich auf alle Verkehrsinfrastrukturprojekte (Studien und Arbeiten), mit denen das Kernnetz realisiert werden soll.

Bei dieser Priorität wird auch eine stärkere Beteiligung des Privatsektors an der Finanzierung der transeuropäischen Verkehrsinfrastruktur als Alternative zu den und Ergänzung der herkömmlichen Finanzhilfen sowie zur Schließung von Finanzierungslücken bei strategischen Investitionen angestrebt, insbesondere beim Eisenbahnverkehr und bei den Binnenwasserstraßen oder bei der europaweiten Einführung komplexer EU-Standards (ERTMS). Im Rahmen dieser Priorität wird die Entwicklung einer größeren Zahl von Projekten auf der Grundlage öffentlich-privater Partnerschaften oder anderer Projektfinanzierungsmodelle unterstützt.

Einzelziele

Diese Priorität umfasst vor allem Folgendes:

- Grenzüberschreitende Projekte für Schiene, Binnenwasserstraßen und Straßen;
- Beseitigung von Engpässen im Schienennetz, bei den Binnenwasserstraßen und im Straßennetz in denjenigen Mitgliedstaaten, die in ihrem Gebiet nicht über ein Schienennetz verfügen, oder in Mitgliedstaaten – oder in Teilen davon – mit einem isolierten Netz ohne Schienen-Ferngüterverkehr und maritimer Infrastruktur;
- Sonstige Infrastrukturprojekte für das Schienennetz, Binnenwasserstraßen und Straßennetze in denjenigen Mitgliedstaaten, die in ihrem Gebiet nicht über ein Schienennetz verfügen, oder in Mitgliedstaaten – oder in Teilen davon – mit einem isolierten Netz ohne Schienen-Ferngüterverkehr im Kernnetz;
- Studien über die technische, rechtliche oder finanzielle Realisierbarkeit von öffentlich-privaten Partnerschaften oder sonstigen Formen der Projektfinanzierung sowie Vorbereitung von Ausschreibungsunterlagen und Genehmigungsverfahren.

3.1.3. Interoperabilität im Eisenbahnverkehr

Allgemeine Ziele

Angestrebt wird die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union auf der Grundlage der in der Richtlinie 2008/57/EG² über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems festgelegten Bestimmungen, insbesondere der sich auf diese Richtlinie

² Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft (Neufassung), ABl. L 191 vom 18.7.2008.

stützenden technischen Spezifikationen für die Infrastruktur (TSI) für Telematikanwendungen für den Personen- und Güterverkehr (TAP bzw. TAF). Daher ist für die unter das transeuropäische Verkehrsnetz fallenden Eisenbahnlinien die Einhaltung der in den TEN-V-Leitlinien genannten Infrastrukturanforderungen sicherzustellen.

Im Zusammenhang mit der Interoperabilität werden darüber hinaus auch Schienengüterverkehrskorridore im Einklang mit der Verordnung (EG) Nr. 913/2010³ festgelegt und ausgebaut. Diese sind so auszubauen, dass ihre Anbindung an und Integration in die in Artikel 44 der TEN-V-Leitlinien genannten Kernnetzkorridore gefördert werden.

Einzelziele

Die Interoperabilität wird über die folgenden Einzelziele gefördert:

- Gewährleistung, dass Informationen über die Fahrstrecke, die Fahrzeiten und Verfügbarkeit leicht zugänglich sind; hierunter fallen auch Konsultations- und Verbreitungsaktivitäten zur Förderung von TAP und TAF;
- Gewährleistung der Übereinstimmung des Eisenbahnsystems und seiner Teilsysteme mit den TSI, insbesondere im Hinblick auf Infrastruktur, Energie, Fahrzeuge Personen- und Güterverkehr, Betrieb, Telematikanwendungen, Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung sowie die Sicherheit in Eisenbahntunneln;
- Vereinfachung der Verfahren für die Genehmigung, Inbetriebnahme und den Einsatz von Fahrzeugen im Eisenbahnnetz der Union;
- Gewährleistung der Einhaltung sonstiger einschlägiger Anforderung der TEN-V-Leitlinien;
- Gewährleistung des Aufbaus von Schienengüterverkehrskorridoren, ihrer Anbindung an und Integration in die Kernnetzkorridore (beispielsweise durch Studien, die Unterstützung von Leitungsstrukturen und sonstigen einschlägigen Maßnahmen), insbesondere der Entwicklung von Terminals und ihrer Anbindung an das Schienennetz sowie der Koordinierung des Eisenbahnverkehrsleitsystems und des Terminalbetriebs, der Bereitstellung von Kapazitäten eigens für internationale Güterzüge mit bereits im Voraus festgelegten Strecken und Reservekapazitäten sowie der stärkeren Einbeziehung von Nutzern und Kundenorientierung sowie der Entwicklung und Anpassung von Werkzeugen und Verfahren.

Programmunterstützungsmaßnahme im Rahmen dieser Priorität in Form der Auftragsvergabe:

³ Verordnung (EG) Nr. 913/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. September 2010 zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr.

Entwicklung einer harmonisierten Bestandsaufnahme der Aktiva für behinderte Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität

Die überarbeitete technische Spezifikation der Interoperabilität (TSI) in Bezug auf die Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems der Union für behinderte Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität sieht vor, dass jeder Mitgliedstaat eine Bestandsaufnahme der Aktiva vornimmt, um Hindernisse festzustellen, Nutzern Informationen zu geben und Fortschritte bei der Zugänglichkeit zu überwachen. Ziel der Maßnahme ist die Entwicklung eines harmonisierten Werkzeugs auf der Grundlage bereits vorhandener erfolgreicher Anwendungen in Übereinstimmung mit der überarbeiteten TSI.

Richtbetrag insgesamt (nur Mittel 2014)	500 000 EUR	Voraussichtlicher Zeitplan für die Einleitung des Vergabeverfahrens	Drittes Quartal 2014
Geplante Anzahl von Verträgen	1	Bemerkungen	Geschätzte Laufzeit des Vertrags: ein Jahr

3.1.4. *Europäisches Eisenbahnverkehrsleitsystem (ERTMS)*

Allgemeine Ziele

Angestrebt wird die Einführung des ERTMS im transeuropäischen Verkehrskernnetz, einschließlich strecken- und fahrzeugseitiger Komponenten. Besondere Aufmerksamkeit gilt der Ausrüstung der Korridore und ihrer Verbindungen, der Beseitigung von verfahrenstechnischen oder technischen Hindernissen, vor allem bei grenzüberschreitenden Abschnitten, sowie den Projekten, die die Ausgereiftheit der neuesten Version und die Entwicklung der für die Vollversion („full baseline“) notwendigen Normen untermauern.

Einzelziele

- Einführung streckenseitiger ERTMS-Komponenten (ERTMS Baseline 2 oder 3 mit besonderem Augenmerk auf Baseline-3-Projekte), einschließlich entsprechender Vorbereitungsmaßnahmen, unter besonderer Berücksichtigung grenzüberschreitender Abschnitte;
- Einführung fahrzeugseitiger ERTMS-Komponenten – begrenzt auf Baseline-3-kompatible Software und auf die Nachrüstung und Modernisierung von Zügen – einschließlich entsprechender Vorbereitungsmaßnahmen;
- Verfahren zur Vereinfachung und Erleichterung der Inbetriebnahme fahrzeug- und streckenseitiger Komponenten, einschließlich Maßnahmen zur Gewährleistung der vollständigen Konformität mit dem Beschluss 2012/88/EU der Kommission.
- Unterstützung der Ausbildung beispielsweise von ERTMS-Experten, ERTMS-Projektmanagern, Fahrzeugdisponenten und Fahrern;

- Unterstützung der Stabilität der ERTMS-Spezifikationen oder Behandlung von spezifikationsrelevanten Fragen, die sich aus Einführungsprojekten ergeben, unter besonderer Berücksichtigung von Projekten, die die Ausgereiftheit der Rückwärtskompatibilität zwischen Baseline 3 und Baseline 2.3.0D gewährleisten.
- Entwicklung der Betriebsvorschriften für ERTMS Baseline 3 für den Zugbetrieb in Netzen mit gemischtem Verkehr.

Programmunterstützungsmaßnahmen im Rahmen dieser Priorität in Form der Auftragsvergabe:

- a) Dienste für die technische Unterstützung der Einführung des ERTMS in den Kernnetzkorridoren

Die Einführung des ERTMS in den Kernnetzkorridoren erfordert besondere technische Sachkenntnis, um die technischen Aspekte der Einführung analysieren zu können, insbesondere die Interoperabilität verschiedener Systemversionen und die Kompatibilität mit bestehenden nationalen Verkehrsleitsystemen und deren Betriebsvorschriften. Ziel der Maßnahme ist der Erwerb des technischen Sachverständs für jeden Kernnetzkorridor und die Gewährleistung der Kohärenz mit anderen Teilen des Netzes. Die Maßnahme wird die ERTMS-Einführung in den Kernnetzkorridoren erleichtern und die Interoperabilität der Eisenbahnsysteme verbessern.

Richtbetrag insgesamt (nur Mittel 2014)	6 720 000 EUR	Voraussichtlicher Zeitplan für die Einleitung des Vergabeverfahrens	Drittes Quartal 2014
Geplante Anzahl von Verträgen	9	Bemerkungen	Geschätzte Laufzeit der Verträge: sieben Jahre

- b) Studie über die Entwicklung maßgeschneiderter Lösungen für den Einsatz innovativer Finanzierung zur Unterstützung der ERTMS-Einführung vor allem in den Kernnetzkorridoren

Ziel der Studie ist die Gewinnung von finanztechnischem Sachverstand zur Unterstützung der Kommission bei der Entwicklung marktgestützter Finanzierungslösungen, die die CEF-Finanzhilfe für die ERTMS-Einführung ergänzen könnten. Im Zuge dieser Maßnahmen sollten Lösungen für die fahrzeug- und streckenseitige ERTMS-Einführung vor allem in den Korridoren untersucht und vorgeschlagen werden, die sich insbesondere auf die Beispiele des PPP-Projekts Alicante-Albacete und das Finanzierungsmodell gebührenpflichtiger Brücken stützen.

Richtbetrag insgesamt (nur Mittel 2014)	400 000 EUR	Voraussichtlicher Zeitplan für die Einleitung des Vergabeverfahrens	Zweites Quartal 2014
Geplante Anzahl von Verträgen	1	Bemerkungen	Geschätzte Laufzeit des Vertrags: ein Jahr

3.2 Prioritäten für das Ziel der Gewährleistung langfristig nachhaltiger und effizienter Verkehrssysteme, in Vorbereitung der erwarteten künftigen Verkehrsströme und zur Ermöglichung der Dekarbonisierung aller Verkehrsträger durch die Umstellung auf innovative, CO₂-arme und energieeffiziente Verkehrstechnologien bei gleichzeitiger Optimierung der Sicherheit

3.2.1. Einführung von neuen Technologien und Innovationen bei allen Verkehrsträgern, mit dem Schwerpunkt auf Dekarbonisierung, Sicherheit und innovativen Technologien zur Förderung von Nachhaltigkeit, Betrieb, Management, Zugänglichkeit, Multimodalität und Effizienz des Netzes

Mit dieser Priorität sollen insgesamt Fortschritte im Hinblick auf ein nachhaltiges und effizientes Verkehrssystem erzielt werden, indem mit Hilfe der Infrastrukturentwicklung weitreichende strategische Ziele innerhalb sämtlicher Verkehrsbereiche und über alle Verkehrsbereiche hinweg umgesetzt werden. Diese koordinierte Infrastrukturpolitik orientiert sich an den Kernnetzkorridoren, die innerhalb dieser Priorität daher besondere Berücksichtigung finden.

i) Neue Technologien und Innovation bei allen Verkehrsträgern

Allgemeine Ziele

Insgesamt muss die TEN-V-Entwicklung mit dem Stand der Technik bei neuen Technologien und Innovationen mithalten. Unter diesem Gesichtspunkt soll die TEN-V-Entwicklung bei allen Verkehrsträgern und -systemen die auf der Grundlage von Horizont 2020 durchgeführten Forschungs- und Innovationsmaßnahmen ergänzen und dabei ein marktorientiertes Konzept verfolgen, sowie darüber hinaus den Einsatz innovativer technologischer und organisatorischer Lösungen im Einklang mit den Bestimmungen von Artikel 33 der TEN-V-Leitlinien fördern.

Für das Kernnetz und insbesondere entlang der Kernnetzkorridore sollten neue Technologien und innovative Lösungen entwickelt werden, um so eine grenzüberschreitende Kontinuität, die Interoperabilität verschiedener Verkehrsträger und eine Optimierung des Energienetzes zu ermöglichen.

Die Entwicklung der erforderlichen TEN-V-Infrastruktur und -einrichtungen sowie ihr optimaler Einsatz sollen die Mitgliedstaaten, vor allem durch den Korridoransatz, bei der Umsetzung der Richtlinie „Saubere Energie für den Verkehr“⁴ unterstützen.

Einzelziele

- Unterstützung der Umsetzung von Strategien für den Einsatz alternativer Brennstoffe:

⁴ Siehe COM(2013) 17.

- Maßnahmen zur Erleichterung der Reduzierung der CO₂-Emissionen bei allen Verkehrsträgern durch Förderung der Energieeffizienz sowie Einführung alternativer Antriebssysteme, einschließlich Systemen zur Stromversorgung und Bereitstellung entsprechender Infrastrukturen. Solche Infrastrukturen können Energienetze und andere für die Energieversorgung notwendige Einrichtungen umfassen, die Schnittstelle Infrastruktur-Fahrzeug berücksichtigen und Telematikanwendungen einschließen.
- ii) Förderung der Nachhaltigkeit, des Betriebs, der Verwaltung, Zugänglichkeit, Multimodalität und Effizienz des Netzes

Allgemeine Ziele

Multimodale Kernnetzkorridore werden eine Vorreiterrolle bei der Schaffung eines nachhaltigen Verkehrssystems haben. Vor diesem Hintergrund werden Konzepte für die nachhaltige Mobilität gefördert, die sich auf das Zusammenwirken von Infrastrukturentwicklung und Betrieb, die Komplementarität zwischen Maßnahmen für den Fern- und Nahverkehr, die Zusammenarbeit bei den Verkehrsträgern sowie auf das Potenzial technologischer und organisatorischer Innovation stützen. Die Maßnahmen dieser Priorität sollen sich daher mit einer großen Bandbreite von Themen und deren Kombination bzw. Zusammenwirken befassen, die dem übergeordneten Ziel einer nachhaltigen, sicheren und anspruchsvollen Korridorentwicklung dienen.

Speziell für den Güterverkehr gilt es, die Effizienz zu erhöhen und Kosten und Verwaltungsaufwand zu senken, um neue Marktentwicklungen zu ermöglichen und ein reibungsloses Funktionieren des Binnenmarkts zu erreichen. Daher werden Entwicklung und Einführung eines elektronischen Güterverkehrssystems („e-freight“) – gestützt auf multimodale Telematikanwendungen im Sinne von Artikel 33 Buchstabe i der TEN-V-Leitlinien) – gefördert.

Einzelziele

- Beispielsweise sollten sich Konzepte für nachhaltige multimodale Korridore mit folgenden Fragen (auch in Kombination) befassen (hierunter fallen Studien, Tests, Einführung und – im Falle besonderer „Pioniermaßnahmen“ – die Umsetzung):
 - Integration bestehender grenzüberschreitender Kooperationsaktivitäten, wie „Grüne Korridore“, Initiativen zur Verknüpfung der territorialen Kooperation (grenzüberschreitend, transnational und interregional), NAIADES II-Aktivitäten, Schienengüterverkehrskorridore, usw.
 - Innovation und neue Technologien, einschließlich Lösungen für alternative Brennstoffe;
 - Organisatorische und operative Konzepte für eine effiziente Nutzung und Instandhaltung der Infrastruktur;

- Förderung nahtloser multimodaler Verkehrsketten für den Personenverkehr, einschließlich Verkehrs- und Reiseinformations- und -leitsysteme sowie integrierter Ausstellung von Reiseunterlagen;
- Fortgeschrittene integrierte Infrastruktur- und Güterlogistikentwicklung in den Korridoren, etwa durch Engpassanalysen, Ermittlung innovativer Infrastrukturkomponenten und Telematiksysteme aus Sicht der Spediteure;
- Multimodale Telematikanwendungen zur Unterstützung von Entwicklung und Einsatz des elektronischen Güterverkehrssystems sollen sich mit folgenden Fragen befassen:
 - Informationssysteme, die die europaweite und multimodale Güterverkehrsplanung, -logistik und -steuerung ermöglichen bzw. verbessern, einschließlich der Integration von Verkehrsmanagementsystemen und entsprechenden Anwendungen (z. B. multimodale Verkehrsplanung für den Güterverkehr, Verfolgung und Ortung von Ladungen, intelligente Anwendungen im Güterverkehr, Werkzeuge für die Realisierung einheitlicher Beförderungspapiere, u. a. im Zusammenhang mit der öffentlichen Auftragsvergabe). In diesem Zusammenhang können Maßnahmen gefördert werden, die der Vereinfachung des Güterverkehrs mit Nachbarländern und damit dem internationalen Handel dienen.
 - Infrastrukturen und Verwaltungsstrukturen zur Unterstützung des Informationsaustauschs, der Erteilung von Nutzergenehmigungen und der Nutzerauthentifizierung

Programmunterstützungsmaßnahmen im Rahmen dieser Priorität in Form der Auftragsvergabe:

a) Modellierung von Verkehrssystemen für die EU und ihre Nachbarländer

Ziel ist die Unterstützung der Kommission bei der Entwicklung und Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes und seiner Anbindung an die Nachbarländer, wobei gleichzeitig eine solide Grundlage für die quantitative Bewertung im Rahmen der Halbzeitüberprüfung geschaffen werden soll, die auf der Grundlage des Weißbuchs (2011) „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ mit Hilfe eines neuen Verkehrsnetzmodells vorzunehmen ist, das die EU28 sowie die Nachbarländer abdeckt. Das neue Verkehrsnetzmodell wird die Entwicklung der EU-Verkehrs- und Verkehrsinfrastrukturpolitik mit strategischen Analysen im Hinblick auf erwartete künftige Verkehrsflüsse unterstützen.

Richtbetrag insgesamt (nur Mittel 2014)	1 000 000 EUR	Voraussichtlicher Zeitplan für die Einleitung des Vergabeverfahrens	Drittes Quartal 2014
Geplante Anzahl von Verträgen	1	Bemerkungen	Geschätzte Laufzeit des Vertrags: ein Jahr

3.2.2. Sichere Infrastrukturen, einschließlich sicherer Parkplätze im Kernstraßennetz.

Allgemeine Ziele

Die Verbesserung der Sicherheit und Gefahrenabwehr ist nach wie vor eines der wichtigsten Ziele der gemeinsamen Verkehrspolitik, weshalb die TEN-V-Leitlinien darauf ausgerichtet sind, die hierfür notwendige Infrastruktur für alle Verkehrsträger zu gewährleisten. Das EU-Recht zur Straßensicherheit (vor allem die Richtlinien 2004/54/EG und 2008/96/EG) sowie die TEN-V-Leitlinien (vor allem Artikel 13 Buchstabe e, Artikel 19 und 34) legen diesbezügliche einheitliche Standards und Verfahren fest.

Einzelziele

Die Richtlinie 2004/54/EG legt Mindestanforderungen an die Sicherheit von Tunneln im transeuropäischen Straßennetz fest, während die Richtlinie 2008/96/EG⁵ eine EU-weite Grundlage für das Sicherheitsmanagement der Straßeninfrastruktur schafft. Vor diesem Hintergrund werden Studien gefördert, die der Bewertung des Leistungsniveaus im Sicherheitsmanagement und der Einhaltung der Richtlinie über die Tunnelsicherheit dienen. Sofern sie ein grenzüberschreitendes Projekt betreffen, können auch Arbeiten zur Modernisierung von Tunneln im Sinne der Richtlinie 2004/54/EG gefördert werden. Sowohl die TEN-V-Leitlinien (Artikel 39 Absatz 2 Buchstabe c) als auch die Delegierte Verordnung (EU) Nr. 885/2013 der Kommission⁶ enthalten Vorgaben für die Bereitstellung angemessener Parkplätze, die dem Bedarf der Gesellschaft, des Marktes und der Umwelt entsprechen und im Hinblick auf Sicherheit und Gefahrenabwehr ein angemessenes Niveau aufweisen. Hierfür werden folgenden Maßnahmen unterstützt:

- Sowohl die TEN-V-Leitlinien (Artikel 39) als auch die Delegierte Verordnung (EU) Nr. 885/2013 der Kommission enthalten Vorgaben für den Aufbau sicherer Rastplätze entlang von Autobahnen des Kernnetzes und für die Bereitstellung entsprechender Informationsdienste. Für diesen Zweck wird der Bau oder die Modernisierung sicherer Parkplätze entlang der Autobahnen des Kernnetzes (einschließlich der Informations- und Kommunikationstechnologien) gefördert, die den einschlägigen europäischen Spezifikationen genügen und deren Ausrüstung bewährten Verfahren im Einklang mit dem EU-Recht entspricht (einschließlich Informations- und Kommunikationstechnologien).
- Die TEN-V-Leitlinien (Artikel 13) enthalten Vorgaben für die Verbesserung der Sicherheit von höhengleichen Bahnübergängen bei den Bahnstrecken des

⁵ Siehe COM(2013) 17.

⁶ Delegierte Verordnung (EU) Nr. 885/2013 der Kommission vom 15. Mai 2013 zur Ergänzung der IVS-Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf die Bereitstellung von Informationsdiensten für sichere Parkplätze für Lastkraftwagen und andere gewerbliche Fahrzeuge.

transeuropäischen Netzes. Hierfür werden Projekte gefördert, die höhengleiche Bahnübergänge zwischen den Straßen- und Schienennetzen beseitigen.

3.3. Prioritäten für das Ziel der Optimierung der Integration und Interkonnektivität der Verkehrsträger und der Steigerung der Interoperabilität von Verkehrsdiensten bei gleichzeitiger Gewährleistung der Zugänglichkeit der Verkehrsinfrastruktur

3.3.1. Einheitlicher europäischer Luftraum – SESAR

Allgemeine Ziele

Im Bereich des einheitlichen europäischen Luftraums (SES) besteht das Ziel in der Förderung seiner termingerechten Umsetzung, insbesondere der Einführung seines technologischen Pfeilers SESAR.

Einzelziele

Unter diesen Bereich fallen folgende Einzelziele:

- Konsolidierung und Beschleunigung der ATM-Modernisierung in Europa, insbesondere durch die Einführung neuer Technologien, mit denen die Ineffizienz bei der Bereitstellung von Flugsicherungsdiensten und die Fragmentierung des europäischen ATM-Systems überwunden werden.
- Die termingerechte und zeitlich abgestimmte Einführung von SESAR, insbesondere durch gemeinsame Projekte im Einklang mit der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 409/2013 der Kommission unter Koordination des Errichtungsmanagements (Artikel 9).

Programmunterstützungsmaßnahmen für diese Priorität:

- i) in Form von Finanzhilfen
- a) Ausarbeitung der technischen Spezifikationen für die ATM-Systeme im Zusammenhang mit europäischen Normen sowie Unterstützung der Normung von SESAR-Technologien (Vergabe ohne Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen an EUROCAE und Europäische Normungsgremien: die Festlegung der Empfänger im Basisrechtsakt stützt sich auf Artikel 190 Absatz 1 Buchstabe d der Anwendungsbestimmungen in Verbindung mit Artikel 4 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 552/2004 und Verordnung (EU) Nr. 1025/2012).

Erwartet wird von dieser Maßnahme eine wirksame und effiziente Koordinierung der Einbeziehung der Interessenvertreter der Industrie in die Normungsverfahren der Europäischen Normungsgremien und EUROCAE im Hinblick auf eine termingerechte Verfügbarkeit der für die Einführung der neuen ATM-Technologien notwendigen technischen Spezifikationen und Normen.

Maximaler Kofinanzierungssatz:	100 %	Vorläufiger Zeitplan	Zusendung der Aufforderung zur Einreichung eines Vorschlags im zweiten Quartal 2014 Antragsfrist: Drittes Quartal 2014 Unterrichtung der Antragsteller über das Ergebnis der Bewertung: Viertes Quartal 2014
Richtbetrag insgesamt (nur Mittel 2014)	1 000 000 EUR		
		Bemerkungen	Geschätzte Aufschlüsselung der 1 000 000 EUR: 600 000 EUR für Europäische Normungsgremien und 400 000 EUR für EUROCAE Geschätzte Laufzeit der Maßnahmen: 1 Jahr

b) ATM Air Traffic Management - Flugverkehrsmanagement

Aufbau der Ebene des Errichtungsmanagements und der Durchführungsebene der SESAR-Entscheidungsstruktur gemäß der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 409/2013 der Kommission auf der Grundlage des Abschlusses einer Partnerschaftsrahmenvereinbarung im Anschluss an eine Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen.

Erwartet wird von dieser Maßnahme die Festlegung der SESAR-Entscheidungsstruktur gemäß der Verordnung (EU) Nr. 409/2013, die eine termingerechte, koordinierte und zeitlich abgestimmte Errichtung der neuen ATM-Technologien, die für die Erreichung der SES-Leistungsziele und den von der ATM-Modernisierung erwarteten gesamtwirtschaftlichen Nutzen notwendig sind, gewährleistet.

Kofinanzierungshöchstsatz:	Entfällt.	Vorläufiger Zeitplan	Veröffentlichung der Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen: Erstes/zweites Quartal 2014 Antragsfrist: Zweites/drittes Quartal 2014 Unterrichtung der Antragsteller über das Ergebnis der Bewertung: Drittes Quartal 2014
Richtbetrag insgesamt (nur Mittel 2014)	Entfällt. Die im Zusammenhang mit der Partnerschaftsrahmenvereinbarung gewährten Finanzhilfen werden mit Ausnahme der Finanzhilfe unter Buchstabe c von einer Änderung des Mehrjahresarbeitsprogramms abgedeckt.		
		Bemerkungen	Abschluss einer Partnerschaftsrahmenvereinbarung über eine Laufzeit von sieben Jahren.

c) ATM Air Traffic Management - Flugverkehrsmanagement

Besondere Aufgaben des Errichtungsmanagements, die über die Koordinierung der Durchführungsprojekte hinausgehen (Artikel 9 der Verordnung (EU) Nr. 409/2013), insbesondere die Ausarbeitung des Errichtungsprogramms (Vergabe einer Finanzhilfe speziell für das Errichtungsmanagement im Zuge der Partnerschaftsrahmenvereinbarung).

Erwartet wird von dieser Maßnahme die wirksame und effiziente Ausführung der dem Errichtungsmanagement gemäß Artikel 9 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 409/2013 der Kommission übertragenen Aufgaben, insbesondere die Ausarbeitung und Pflege des Errichtungsprogramms (Artikel 11 und 12 der Durchführungsverordnung (EG) Nr. 409/2013 der Kommission).

Erwartete Ergebnisse und entsprechende Aufgaben:

- Vorschläge für die Entwicklung, Pflege und Durchführung des Errichtungsprogramms;
- Festlegung und Pflege von Kooperationsvereinbarungen mit dem Militär zur Vermeidung nachteiliger Auswirkungen auf die Verteidigungsfähigkeit;

Festlegung und Pflege von Kooperationsvereinbarungen mit den Netzmanagern, damit diese ihre Aufgaben ohne jegliche Doppelarbeit oder Konkurrenz erfüllen können, insbesondere im Hinblick auf die Errichtungsaspekte, die sich auf die Netzinfrastruktur, die Ordnung und Leistungsfähigkeit des Luftraums sowie auf die Kohärenz mit dem Netzstrategieplan und dem Netzbetriebsplan auswirken;

- Entwicklung von anderen Finanzierungsmöglichkeiten für gemeinsame Vorhaben als EU-Finanzhilfen (z. B. Errichtungsfonds);
- Gewährleistung der zeitlichen Abstimmung der Durchführungsprojekte;
- Überwachung der Einhaltung der Leistungsziele des Einheitlichen Europäischen Luftraums;
- Aufbau und Pflege einer angemessenen Koordinierung mit den nationalen Aufsichtsbehörden;
- Aufbau und Pflege geeigneter Kooperationsvereinbarungen mit dem Gemeinsamen Unternehmen SESAR zur Gewährleistung der Kohärenz mit dem ATM-Masterplan;
- Festlegung und Pflege geeigneter Kooperationsvereinbarungen mit den Herstellern, um u. a. eine termingerechte Industrialisierung der Produkte zu gewährleisten.

Anmerkung: Die vorstehenden Aufgaben beinhalten nicht die Koordinierung der Durchführungsprojekte auf Projektebene, deren Finanzierung über Finanzhilfen für Durchführungsprojekte sichergestellt wird.

Kofinanzierungshöchstsatz:	100 %	Vorläufiger	Antragsfrist: Drittes/viertes Quartal
----------------------------	-------	-------------	---------------------------------------

Richtbetrag insgesamt (nur Mittel 2014)	5 500 000 EUR	Zeitplan	2014[BUDG: Muss mit dem Zeitplan der Partnerschaftsrahmenvereinbarung übereinstimmen.] Unterrichtung über das Ergebnis der Bewertung: Drittes/viertes Quartal 2014
		Bemerkungen	Geschätzte Laufzeit der Maßnahmen: ein Jahr.

ii) in Form der Auftragsvergabe

a) Umfassende Studie zur Unterstützung der Weiterentwicklung des Leistungssystems und der Gebührenregelung des Einheitlichen Europäischen Luftraums

Die Studie sollte Möglichkeiten untersuchen, wie das Leistungssystem und die Gebührenregelung des Einheitlichen Europäischen Luftraums im Hinblick auf die Erfüllung der SES-Ziele weiterentwickelt werden können.

Richtbetrag insgesamt (nur Mittel 2014)	400 000 EUR	Voraussichtlicher Zeitplan für die Einleitung des Vergabeverfahrens	Drittes Quartal 2014
Geplante Anzahl von Verträgen	1	Bemerkungen	Geschätzte Laufzeit des Vertrags: ein Jahr

b) Einzelvertrag über die Unterstützung der Durchführung der Interoperabilitätsverordnungen für den Einheitlichen Europäischen Luftraum (unter dem bestehenden Rahmenvertrag mit Eurocontrol)

Ziel dieses Vertrags ist es, die Kommission bei der Durchführung der verabschiedeten Durchführungsvorschriften für den Einheitlichen Europäischen Luftraum (z. B. Verordnung (EG) Nr. 1207/2011 und Verordnung (EG) Nr. 73/2011) technisch zu unterstützen.

Richtbetrag insgesamt (nur Mittel 2014)	250 000 EUR	Voraussichtlicher Zeitplan für die Einleitung des Vergabeverfahrens	Zweites Quartal 2014
Geplante Anzahl von Verträgen	1	Bemerkungen	Geschätzte Laufzeit des Vertrags: ein Jahr

c) Einzelvertrag über die Unterstützung der Durchführung der Leistungsverordnung für den Einheitlichen Europäischen Luftraum (unter dem bestehenden Rahmenvertrag mit Eurocontrol)

Ziel dieses Vertrags ist die Finanzierung des Leistungsüberprüfungsgremiums, das die Europäische Kommission bei der Durchführung der Verordnungen (EG) Nr. 691/2010 und (EU) Nr. 390/2013 gemäß dem Kommissionsbeschluss C(2010) 5134 vom 29.7.2010 über die Benennung des Leistungsüberprüfungsgremiums unterstützt.

Richtbetrag insgesamt (nur Mittel 2014)	7 000 000 EUR	Voraussichtlicher Zeitplan für die Einleitung des Vergabeverfahrens	Zweites Quartal 2014
Geplante Anzahl von Verträgen	1	Bemerkungen	Geschätzte Laufzeit des Vertrags: ein Jahr

- d) Technische Unterstützung des „Industry Consultation Body“ (ICB) für den einheitlichen europäischen Luftraum

Das ICB ist ein Beratungsgremium, das im Zusammenhang mit dem einheitlichen europäischen Luftraum geschaffen wurde (Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004). Ziel dieses Vertrags ist die Bereitstellung konsolidierter Informationen, die zur Unterstützung des ICB bei der Formulierung seiner Stellungnahmen zu Strategie, operativen Konzepten, Architektur, Fahrplan und Durchführung benötigt werden. Unterstützt wird auch die Festlegung von Arbeitsprogrammen für Vorschriften und Normen.

Richtbetrag insgesamt (nur Mittel 2014)	530 000 EUR	Voraussichtlicher Zeitplan für die Einleitung des Vergabeverfahrens	Viertes Quartal 2014
Geplante Anzahl von Verträgen	1	Bemerkungen	Geschätzte Laufzeit des Vertrags: ein Jahr

- e) Technische Unterstützung der Kommission in Bezug auf die Plattform der nationalen Aufsichtsbehörden

Die Koordinierungsplattform der nationalen Aufsichtsbehörden (NSA CP) wurde geschaffen, um die NSA bei ihren Aufgaben im Zusammenhang mit dem einheitlichen europäischen Luftraum zu unterstützen (Artikel 2 der Verordnung (EG) NR. 550/2004). Ziel dieses Vertrags ist die Finanzierung der NSA CP, die die Kommission bei der Aufstellung und Weiterverfolgung des Jahresarbeitsplans unterstützt.

Richtbetrag insgesamt (nur Mittel 2014)	320 000 EUR	Voraussichtlicher Zeitplan für die Einleitung des Vergabeverfahrens	Viertes Quartal 2014
Geplante Anzahl von Verträgen	1	Bemerkungen	Geschätzte Laufzeit des Vertrags: ein Jahr

3.3.2. *Binnenschiffahrtinformationsdienste (River Information Services)*

Allgemeine Ziele

Gemäß Artikel 16 der TEN-V-Leitlinien gehören Telematikanwendungen, darunter Binnenschiffahrtinformationsdienste (RIS), zu den Prioritäten für die Entwicklung der Binnenschiffahrtinfrastruktur. Die Binnenschiffahrtinformationsdienste werden mit der Richtlinie 2005/44/EG geregelt, die verbindliche Vorschriften für die Datenkommunikation und die RIS-Ausrüstung sowie das Mindestniveau der Dienste für die RIS-Umsetzung festlegt. Die Richtlinie bietet den Rahmen für die europaweite Einführung harmonisierter und

interoperabler Binnenschiffahrtinformationsdienste, mit denen Sicherheit, Effizienz und Umweltfreundlichkeit verbessert und Schnittstellen mit anderen Verkehrsträgern erleichtert werden sollen.

Um diese Ziele zu erreichen, soll mit der CEF-Finanzierung die Einführung bord- und landseitiger RIS-Komponenten unterstützt werden.

Einzelziele

Die Maßnahmen (Studien, Pilotmaßnahmen und Arbeiten) zu den Binnenschiffahrtinformationsdiensten sollen sich auf die bord- und landseitigen RIS-Komponenten konzentrieren. Hierunter fallen

- RIS-Infrastruktur,
- RIS-Technologien,
- RIS-Ausrüstung, einschließlich fester und mobiler Hard- und Software,
- RIS-Dienste und -Anwendungen,
- RIS-Verknüpfung mit Komponenten der Telematikanwendungen anderer Verkehrsträger und Logistikdienste.

RIS-Projekte sollen zu einer kohärenten europaweiten Einführung harmonisierter RIS-Komponenten führen. Zu diesem Zweck können sich auch Nachbarländer an diesen Projekten beteiligen.

RIS-Komponenten unterstützen die Einführung harmonisierter Informationsdienste zur Unterstützung des Verkehrs- und Transportmanagements in der Binnenschiffahrt einschließlich — sofern technisch durchführbar oder relevant — der Schnittstellen mit anderen Verkehrsträgern.

RIS-Dienste und -Anwendungen dienen der Einführung interoperabler und harmonisierter Lösungen für Dienste wie beispielsweise Fahrwasser- und Verkehrsinformationen, Verkehrsmanagement, Unterstützung der Unfallbekämpfung, Informationen für das Transportmanagement, Statistik und Zolldienste sowie Wasserstraßenabgaben und Hafengebühren. Weitere RIS-Dienste und -Anwendungen konzentrieren sich auf die Erhöhung der Sicherheit, spürbare Vorteile für die Binnenschiffahrt und ihre bessere Integration in eine von Haus zu Haus reichende Logistikkette.

Die Projekte können auch Folgendes umfassen:

- Testen und Validieren der technischen Durchführbarkeit, Interoperabilität und Kompatibilität von Technologien, Systemen, Diensten und Anwendungen;
- Weiterentwicklung der Randbedingungen zur Unterstützung einer kohärenten RIS-Einführung, etwa im Hinblick auf die Berichterstattungspflichten;

- Pflege und Änderung von Normen und technischen Spezifikationen;
- Festlegung und Durchführung von Konzepten für den harmonisierten (grenzüberschreitenden) Datenaustausch zwischen Behörden, Binnenschifffahrtsbetreibern oder Nutzern;
- Verknüpfung nationaler Systeme mit Systemen auf EU-Ebene sowie diesbezügliche verwaltungstechnische Vereinbarungen;
- weitere Verbesserung und Feinabstimmung der Schlüsseltechnologien, Systeme und Anwendungen der Binnenschifffahrtsinformationsdienste, um dem Stand der Technik Rechnung zu tragen.

Programmunterstützungsmaßnahmen im Rahmen dieser Priorität in Form der Auftragsvergabe:

- a) Verwaltungstechnische Unterstützung der RIS-Sachverständigengruppe, beispielsweise durch die Organisation von Sitzungen, die Ausarbeitung und Verteilung technischer Unterlagen vor den Sitzungen und die Ausarbeitung ausführlicher Berichte für die Kommission und eine Aufstellung der Anträge auf Änderung bzw. Aktualisierung der RIS-Spezifikationen. Erwartet wird ein Beitrag für die Vorbereitung einer neuen Rechtsgrundlage für die Binnenschifffahrtsinformationsdienste.

Richtbetrag insgesamt (nur Mittel 2014)	150 000 EUR	Voraussichtlicher Zeitplan für die Einleitung des Vergabeverfahrens	Zweites Quartal 2014
Geplante Anzahl von Verträgen	1	Bemerkungen	Geschätzte Laufzeit des Vertrags: ein Jahr

- b) Pilot-Einführung eines integrierten Überwachungssystems für den Bereich Binnenwasserstraßen des TEN-V

Ziel dieser Maßnahme ist es, gestützt auf erste Korridoranalysen und vorhandene, sich wiederholende Datenströme, auch von den Binnenschifffahrtsinformationsdiensten, ein Modul für die Datenerfassung und Integration der Daten in das TENec-System zu entwickeln. Langfristig sollen Daten der Binnenschifffahrt dem TEN-V schneller, zuverlässiger und kosteneffizienter zur Verfügung stehen.

Richtbetrag insgesamt (nur Mittel 2014)	500 000 EUR	Voraussichtlicher Zeitplan für die Einleitung des Vergabeverfahrens	Drittes Quartal 2014
Geplante Anzahl von Verträgen	1	Bemerkungen	Geschätzte Laufzeit des Vertrags: ein Jahr

- c) Entwicklung technischer Normen für die Binnenschifffahrt

Mit der Maßnahme sollen deutliche Fortschritte bei der Entwicklung technischer Normen für die Binnenschifffahrt in dem Schwerpunktbereich des Aktionsprogramms NAIADES II und als Beitrag zur Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes erzielt werden. Darüber hinaus werden in den der Mitteilung zu NAIADES II beiliegenden Vorschlag für eine Rechtsvorschrift zur Ersetzung der Richtlinie 2006/87/EG über die technischen Vorschriften für Binnenschiffe und den anstehenden Vorschlag zu den Berufsqualifikationen technische Normen aufgenommen, die im Rahmen dieser Maßnahme entwickelt wurden.

Richtbetrag insgesamt (nur Mittel 2014)	2 500 000 EUR	Voraussichtlicher Zeitplan für die Einleitung des Vergabeverfahrens	Zweites Quartal 2014
Geplante Anzahl von Verträgen	1	Bemerkungen	Geschätzte Laufzeit des Vertrags: ein Jahr

3.3.3. *Intelligente Verkehrsdienste im Straßenverkehrssektor*

Allgemeine Ziele

Intelligente Straßenverkehrssysteme im transeuropäischen Verkehrsnetz als „intelligente“ Schnittstelle zwischen dem Straßenverkehr und sonstiger Verkehrsinfrastruktur tragen entscheidend zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit und zur Verringerung der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen bei, indem sowohl für den Personen- als auch Güterverkehr die Effizienz der Infrastrukturnutzung und des Verkehrsbetriebs erhöht wird. Außerdem eröffnen sie auch neue Perspektiven für Nutzerdienste. Ziel ist die Ausstattung der TEN-V-Infrastruktur mit den einschlägigen Komponenten im Einklang mit der EU-Verkehrspolitik auf dem Gebiet der intelligenten Verkehrssysteme, insbesondere der Richtlinie 2010/40/EU⁷, die die Einführung interoperabler Systeme, die die Dienstkontinuität über Mitgliedstaaten und Betreiber hinweg unterstützen, fördert. Diese Maßnahmen tragen zu einem wirtschaftlich, ökologisch und gesellschaftlich tragbaren Verkehrssystem und zu einer nahtlosen Mobilität bei.

Im Rahmen der Entwicklung bzw. Einführung intelligenter Verkehrssysteme werden Maßnahmen zur Umsetzung der Richtlinie 2004/52/EG⁸ über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme und der Entscheidung 2009/750/EG⁹ der Kommission über die Festlegung der Merkmale des europäischen elektronischen Mautdienstes und seiner technischen Komponenten gefördert. Sofern es für die Entwicklung bzw. Einführung der in

⁷ Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Juli 2010 zum Rahmen für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern.

⁸ Richtlinie 2004/52/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme in der Gemeinschaft.

⁹ Entscheidung 2009/750/EG der Kommission vom 6. Oktober 2009 über die Festlegung der Merkmale des europäischen elektronischen Mautdienstes und seiner technischen Komponenten.

der Richtlinie 2010/40/EU genannten Systeme und Dienste relevant ist und mit Blick auf die Gewährleistung zuverlässiger Ortungssysteme, werden auch Maßnahmen gefördert, mit denen die Kompatibilität der Daten und von IVS-Mehrwertdiensten mit den bereits im Rahmen der Galileo- und EGNOS-Programme geschaffenen Systemen (Verordnung (EG) Nr. 683/2008) sichergestellt wird.

Einzelziele

Das Mehrjahresarbeitsprogramm sieht die Förderung der folgenden Bereiche, vor allem in den Kernnetzkorridoren vor:

- Verbundsysteme, d. h. Fahrzeug-Infrastruktur-Kommunikation, vor allem in wirklich interoperablen Korridoren;
- europaweite Verkehrs- und Reiseinformationsdienste, einschließlich grenzüberschreitender Dienste für die nahtlose Mobilität von Haus zu Haus;
- europaweite Verkehrsmanagementsysteme zur Optimierung des Verkehrs im Kernnetz;
- Systeme zur Erhöhung der Sicherheit und Gefahrenabwehr im Straßenverkehr;
- Interoperable europäische elektronische Mautsysteme (Entwicklung bzw. Einsatz).

Programmunterstützungsmaßnahmen im Rahmen dieser Priorität in Form der Auftragsvergabe:

- a) Strategie- und Fahrplan für die Einführung intelligenter Straßenverkehrssysteme bis 2020

Ziel dieser Maßnahme ist die EU-weite Zusammenführung nationaler Strategien („top-down“) mit der praktischen Umsetzung („bottom-up“) sowie die Konsolidierung der Ergebnisse im Hinblick auf strategische Empfehlungen auf EU-Ebene. Der Europäische IVS-Ausschuss wird eng assoziiert.

Richtbetrag insgesamt (nur Mittel 2014)	200 000 EUR	Voraussichtlicher Zeitplan für die Einleitung des Vergabeverfahrens	Drittes Quartal 2014
Geplante Anzahl von Verträgen	1	Bemerkungen	Geschätzte Laufzeit des Vertrags: ein Jahr

- b) Dienste für die Überwachung und Bewertung der IVS-Einführung in Europa

Einführung eines Internet-gestützten Werkzeugs (mit TENtec integriert) für die Überwachung, Kartierung und Bewertung der EU-weiten IVS-Einführung. Zweck eines solchen Werkzeugs ist die Bereitstellung konsolidierter Daten über die interoperable und

kontinuierliche Einführung von IVS im TEN-V sowie die Unterstützung der politischen Entscheidungsfindung und von Investitionsentscheidungen.

Richtbetrag insgesamt (nur Mittel 2014)	1 050 000 EUR	Voraussichtlicher Zeitplan für die Einleitung des Vergabeverfahrens	Zweites Quartal 2014
Geplante Anzahl von Verträgen	1	Bemerkungen	Geschätzte Laufzeit des Vertrags: 7 Jahre.

3.3.4. Meeresautobahnen

Allgemeine Ziele

Meeresautobahnen bestehen aus Kurz-Seestrecken, Häfen, zugehörigen Seeverkehrsinfrastrukturen und -ausrüstungen sowie Anlagen und vereinfachten Verwaltungsformalitäten, die die Voraussetzungen für den Kurzstreckenseeverkehr oder den Fluss-See-Verkehr zwischen mindestens zwei Häfen, auch solchen mit Hinterlandanbindung, bilden. Sie tragen zur Verwirklichung eines europäischen Seeverkehrsraums ohne Grenzen bei und erleichtern den Güterseeverkehr mit Nachbarländern. In diesem Zusammenhang fördern die Meeresautobahnen auch Transportkonzepte, die zu einer Verringerung der nachteiligen Auswirkungen des Schwerölkraftstoffs beitragen und die die Umsetzung der Anforderungen von Anhang VI des IMP-MARPOL-Übereinkommens und der Richtlinie 2012/33/EU unterstützen.

Maßnahmen in diesem Bereich beziehen sich auf Studien, Pilotmaßnahmen oder Umsetzungsmaßnahmen sowie auf eine Kombination von Studien und Umsetzung.

Einzelziele:

Die allgemeinen Ziele im Bereich Meeresautobahnen werden mit folgenden Maßnahmen unterstützt:

- Die Infrastrukturentwicklung in Häfen, insbesondere die Entwicklung von Infrastrukturen für den direkten Land- und Seezugang, die Hinterlandanbindung, der Ausbau der Hafeneinrichtungen, der Frachtterminals, der Logistikplattformen sowie der Frachtumschlagszentren, die an den Hafenbetrieb angeschlossen sind. Aufbau von Eisbrech-Kapazitäten; Entwicklung maritimer IKT-Systeme und -Dienste für das Logistikmanagement in den Häfen, die Sicherheit und Gefahrenabwehr sowie Verwaltungs- und Zollverfahren;
- Förderung im Hinblick auf weiter gefasste Vorteile der Entwicklung der Meeresautobahnen, die nicht mit besonderen geografischen Bereichen oder Häfen im Zusammenhang stehen, wie beispielsweise Dienste und Maßnahmen zur Unterstützung der Mobilität im Personen- und Güterverkehr, von Verbesserungen der

Umweltbilanz, der ganzjährigen Schiffbarkeit durch Eisbrechkapazitäten, der Überwachung und des Ausbaggerns, der Infrastrukturentwicklung in Häfen, vor allem in Form von alternativen Betankungseinrichtungen, sowie der Optimierung von Prozessen, Verfahren und des Personaleinsatzes, der IKT-Plattformen und Informationssysteme, einschließlich der Systeme für das Verkehrsmanagement und elektronische Berichterstattung. In diesem Zusammenhang können Maßnahmen gefördert werden, die der Vereinfachung des Güterseeverkehrs mit Nachbarländern und damit dem internationalen Handel dienen.

- Entwicklung von Seeverkehrsdiensten, die offen und in eine von Haus zu Haus reichende Logistikkette integriert sind und Güterströme auf tragfähige, regelmäßige, hochfrequente, qualitativ hochwertige und zuverlässige Kurzstreckenseeverkehrsverbindungen konzentrieren. Die Maßnahmen zur Weiterentwicklung und Förderung der Meeresautobahndienste werden sich u. a. auf horizontale Maßnahmen konzentrieren, die zu einer harmonisierten und interoperablen Modernisierung der Seeverkehrsdienste beitragen werden und dabei dem globalen Charakter des Seeverkehrs und seiner Rolle als Bindeglied zwischen dem innereuropäischen und dem internationalen Handel Rechnung tragen.
- Schaffung der Voraussetzungen für eine bessere Integration des Seeverkehrs und eine größere Interoperabilität durch folgende Maßnahmen:
 - Zugang zu Seehäfen und Basisinfrastruktur: Maßnahmen zur Beseitigung von Engpässen im Seeverkehr und auf multimodalen Strecken, Bereitstellung sicherer und umweltfreundlicherer Seeverkehrsdienste. Hierunter fällt auch die für eine bessere Umweltbilanz des Seeverkehrs notwendige Ausrüstung sowie die Qualität und Kapazität für den Personenverkehr;
 - Anbindung an andere Verkehrsträger (einschließlich Trockenhäfen): Schiene, Binnenwasserstraßen oder Straßen, sofern die Hinterlandanbindungen im Hinblick auf Kapazität und Effizienz nicht in Frage kommen;
 - IKT-Anwendungen, insbesondere elektronische Seeverkehrsdienste wie „Single Window“ und VTMISS-Anwendungen. „Single Window“-Dienste müssen den von der Kommission in den Richtlinien 2010/65/EU und 2002/59/EU festgelegten regulatorischen und technischen Spezifikationen genügen.
- Es werden vorrangig solche Durchführungsprojekte, Pilotprojekte und Studien gefördert, die dem Seeverkehrssektor helfen, den Herausforderungen des Umweltschutzes zu begegnen, insbesondere im Hinblick auf die zu erwartenden Vorschriften im Zusammenhang mit der Umsetzung der Anforderungen der Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens der IMO und der Richtlinie 2012/33/EU. Hierunter fallen insbesondere:

- Maßnahmen zur Unterstützung der Entwicklung von alternativen Brennstoffen, Emissionsminderungstechnologien, etwa durch die Nutzung landseitigen Stroms, und Energieeffizienzmaßnahmen;
- Maßnahmen zur Unterstützung der Entwicklung von Einrichtungen für die Entsorgung von Öl und Abwasser, einschließlich Wäscherückstände;
- Studien zu und Einführung von alternativen Brennstoffinfrastrukturen, vor allem (jedoch nicht nur) von LNG, entweder durch öffentlich zugängliche feste oder mobile (einschließlich Tankwagen und Bunkerschiffe) Betankungsmöglichkeiten und der dazugehörigen Infrastruktur;
- Modernisierung von Schiffen, die für bereits vorhandene Dienste sowie bereits bestehende oder neue Meeresautobahnen eingesetzt werden, jedoch begrenzt auf Zusatzmaßnahmen zur Verbesserung der Umweltbilanz;
- Sonstige öffentlich zugängliche Hilfseinrichtungen und Infrastrukturen, die einen nachhaltigen Schiffsverkehr fördern, wie Hafeneinrichtungen für die Abfallentsorgung.

3.3.5. Maßnahmen zur Umsetzung der Verkehrsinfrastruktur an Kernnetzknottenpunkten, einschließlich städtischer Knoten

Allgemeine Ziele

Die TEN-V-Leitlinien (Artikel 30) bilden in Verbindung mit den Zielen der EU-Politik im Hinblick auf eine wettbewerbsfähige und ressourceneffiziente Mobilität in den Städten im Sinne der Mitteilung COM(2013) 913 eine solide Grundlage für Verbesserungen bei der Anbindung von Stadtgebieten an das transeuropäische Verkehrsnetz (Übergang zwischen Verkehrsträgern, Durchgangsverkehr, letzte Meile, Sicherheit). Dies trägt dazu bei, die CO₂-Emissionen zu senken und die Dienstqualität zu erhöhen.

Einzelziele

Ausbau und Integration städtischer Knoten innerhalb des transeuropäischen Verkehrsnetzkorridorkonzepts werden durch Studien, Pilotmaßnahmen, Einführung bzw. Umsetzung unter besonderer Berücksichtigung folgender Aspekte gefördert:

- Komplementarität zwischen TEN-V-Maßnahmen für den Fern- und Stadtverkehr;
- Beseitigung „physischer“ Engpässe und Überbrückung fehlender Bindeglieder innerhalb von und zwischen Verkehrsträgern des TEN-V in Stadtgebieten;

- Förderung der nahtlosen Anbindung des TEN-V-Fernverkehrs an den Stadt- bzw. Regionalverkehr (z. B. durch die Festlegung von Qualitätsstandards, integrierte Planung);
- Förderung von Informations- und Verkehrsmanagementsystemen als Schnittstelle für einen nahtlosen Personen- und Güterverkehr zwischen dem Fernverkehr und dem Stadt- bzw. Regionalverkehr.
- Maßnahmen zur Förderung der Einführung einer intelligenten Infrastruktur für alternative Brennstoffe für den Straßenverkehr und städtische Knoten;
- Förderung der frühzeitigen Markteinführung von Lösungen für Fahrzeuge, die mit umweltfreundlichen Kraftstoffen betrieben werden, sowie für den geräusch- und CO₂-armen Güterverkehr in Städten, einschließlich Umschlageneinrichtungen zwischen dem Fern- und Stadtverkehr.

3.3.6. Anbindung und Entwicklung multimodaler Logistikplattformen

Allgemeine Ziele

Multimodale Logistikplattformen decken die Seehäfen, Binnenhäfen, Flughäfen und Schienen-Straßen-Terminals ab. Diese Priorität bezieht sich auf die Anbindung dieser Logistikplattformen durch Straße, Schiene und Binnenwasserstraßen.

Einzelziele

Bereitstellung einer wirksamen Verknüpfung und Integration der Infrastruktur, gegebenenfalls durch eine Zugangsinfrastruktur und Verbindungen über die so genannte „letzte Meile“. Plattformen, die sich für die Stärkung der Multimodalität im Rahmen der Kernnetzkorridorentwicklung als besonders wichtig erwiesen haben.

4. ERWARTETE ERGEBNISSE

Mit der Umsetzung des Mehrjahresarbeitsprogramms 2014-2020 soll ein Beitrag zur Verwirklichung des Verkehrskernnetzes bis 2030 geleistet werden, um so die Effizienz und Sichtbarkeit des transeuropäischen Verkehrsnetzes weiter zu verbessern und um im Einklang mit der Strategie „Europa 2020“ Wachstum und Arbeitsplätze zu fördern. Die Gewährung einer Unterstützung auf der Grundlage dieses Programms dürfte dazu beitragen, dass eine Reihe von Kernnetzkorridoren insgesamt oder in wichtigen Teilen termingerecht und effizient weiter ausgebaut werden, die Entstehung eines soliden und ressourceneffizienten europäischen Verkehrssystems fördern und einen Beitrag zum Klimaschutz leisten.

Die Maßnahmen, die durch die finanzielle Unterstützung im Rahmen der 2014 veröffentlichten Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen zur Umsetzung des Mehrjahresarbeitsprogramms 2014-2020 abgeschlossen werden, tragen unmittelbar zur Verwirklichung zentraler verkehrspolitischer Ziele bei, wie etwa die Schaffung wichtiger interoperabler Verkehrsachsen, die nationale Netze miteinander verbinden und das

Funktionieren des Binnenmarkts erleichtern, die optimale Nutzung vorhandener Infrastrukturkapazitäten, die Verbesserung von Sicherheit und Zuverlässigkeit des Netzes, die bessere Anbindung von Randgebieten der EU, die Entschärfung von Engpässen in der Schieneninfrastruktur und eine ausgewogenere Verteilung auf die Verkehrsträger sowie Einsparungen aufgrund einer geringeren Umweltbelastung durch den Verkehr, insbesondere durch einen Beitrag zum Klimaschutz.

Die Gewährung finanzieller Unterstützung für diese Maßnahmen dürfte dazu beitragen, dass wichtige Meilensteine auf dem Weg zur Vollendung des transeuropäischen Verkehrsnetzes gemäß dem vom Europäischen Parlament und vom Rat beschlossenen Zeitplan erreicht werden. Zudem dürfte die EU-Unterstützung dabei helfen, die zur Einhaltung des ambitionierten Zeitplans erforderlichen öffentlichen und privaten Finanzmittel zu mobilisieren.

5. ZEITPLAN FÜR DIE MEHRJÄHRIGEN AUFFORDERUNGEN ZUR EINREICHUNG VON VORSCHLÄGEN 2014 UND VERFÜGBARE RICHTBETRÄGE

5.1 MEHRJÄHRIGE AUFFORDERUNGEN ZUR EINREICHUNG VON VORSCHLÄGEN 2014

Ziel	Priorität	Aufforderungen im Rahmen der allgemeinen Finanzausstattung (voraussichtliches Veröffentlichungsdatum)	Richtwerte (allgemeine Finanzausstattung)	Aufforderungen im Rahmen der Mittel aus dem Kohäsionsfonds (voraussichtliches Veröffentlichungsdatum)	Richtwerte (Mittel aus dem Kohäsionsfonds)
Beseitigung von Engpässen, Verbesserung der Interoperabilität im Eisenbahnverkehr, Überbrückung fehlender Bindeglieder und insbesondere Verbesserung der grenzüberschreitenden Abschnitte	Projekte in den Kernnetzkorridoren	1. September 2014	5 500 Mio. EUR	1. September 2014	3 200 Mio. EUR
	Projekte in anderen Abschnitten des Kernnetzes	1. September 2014	250 Mio. EUR	1. September 2014	400 Mio. EUR
	Interoperabilität im Eisenbahnverkehr	1. September 2014	50 Mio. EUR		
	Europäisches Eisenbahnverkehrsleitsystem (ERMTS)	1. September 2014	200 Mio. EUR	1. September 2014	100 Mio. EUR
Zwischensumme			6 000 Mio. EUR		3 700 Mio. EUR
Langfristige Gewährleistung nachhaltiger und	Neue Technologien und Innovationen bei allen Verkehrsträgern	1. September 2014	160 Mio. EUR	1. September 2014	130 Mio. EUR

nachhaltiger und effizienter Verkehrssysteme sowie Schaffung der Voraussetzungen für die Minderung der CO ₂ -Emissionen aller Verkehrsträger.	Sichere Infrastrukturen	1. September 2014	90 Mio. EUR	1. September 2014	70 Mio. EUR
Zwischensumme			250 Mio. EUR		200 Mio. EUR
Optimierung der Integration und Interkonnektivität der Verkehrsträger und Steigerung der Interoperabilität von Verkehrsdiensten bei gleichzeitiger Gewährleistung der Zugänglichkeit der Verkehrsinfrastrukturen	Einheitlicher europäischer Luftraum – SESAR	1. September 2014	300 Mio. EUR		
	River Information Services (Binnenschiffahrtswartungsdienste)	1. September 2014	25 Mio. EUR		
	Intelligente Verkehrsdienste im Straßenverkehrssektor	1. September 2014	70 Mio. EUR		
	Meeresautobahnen	1. September 2014	250 Mio. EUR	1. September 2014	100 Mio. EUR
	Maßnahmen zur Umsetzung der Verkehrsinfrastruktur an Kernnetzknüpfepunkten, einschließlich städtischer Knoten	1. September 2014	50 Mio. EUR		
	Anbindung und Entwicklung multimodaler Logistikplattformen	1. September 2014	55 Mio. EUR		

Zwischensumme			750 Mio. EUR		100 Mio. EUR
INSGESAMT			7 000 Mio. EUR		4 000 Mio. EUR

Die auf der Grundlage des Mehrjahresarbeitsprogramms im Bereich des transeuropäischen Verkehrsnetzes verfügbaren Mittel machen insgesamt 80-85 % der in Artikel 5 der CEF-Verordnung für den Verkehrsbereich festgelegten Finanzausstattung für den Zeitraum 2014-2020 in Höhe von 26,250 Mrd. EUR aus.

Bei jeder Haushaltslinie sind bis zu 0,1 %, höchstens jedoch 1 Mio. EUR für die in die Bewertung der Vorschläge einbezogenen Experten vorgesehen (Haushaltsordnung Artikel 204).

Die vorstehende Aufschlüsselung ist vorläufig, daher sind Umwidmungen von Haushaltsmitteln zwischen Prioritäten innerhalb derselben Haushaltslinie zulässig (sofern in der Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen angegeben).

5.2 VERFÜGBARE RICHTBETRÄGE

Aufschlüsselung der Einzelbeträge pro Jahr

Haushaltslinie	Verpflichtungen 2014 -2020	Verpflichtungen 2014	Verpflichtungen 2015	Verpflichtungen 2016	Verpflichtungen 2017	Verpflichtungen 2018	Verpflichtungen 2019	Verpflichtungen 2020	INSGESAMT
6020101	6 000 000 000	352 828 800	647 171 200	1 000 000 000	1 000 000 000	1 000 000 000	1 000 000 000	1 000 000 000	6 000 000 000
Mittel für CEF-Verpflichtungen insgesamt		1 117 828 800	1 246 820 000	1 070 985 000	1 169 499 000	1 349 581 000	1 455 634 000	1.485.309.000	8.895.656.800
6020102	250 000 000	4 864 300	40 885 700	40 850 000	40 850 000	40 850 000	40.850.000	40.850.000	250.000.000
Mittel für CEF-Verpflichtungen insgesamt		69 864 300	77 926 250	179 631 000	195 958 000	225 837 000	243 594 000	248.542.000	1.241.352.550
6020103	750 000 000	109 592 900	106 907 100	106 700 000	106 700 000	106 700 000	106.700.000	106.700.000	750.000.000

Mittel für CEF-Verpflichtungen insgesamt		209 592 900	233 778 750	359 261 000	391 916 000	451 675 000	487 188 000	497.085.000	2.630.496.650
6020104	4 000 000 000	983 000 000	502 850 000	502 830 000	502 830 000	502 830 000	502.830.000	502.830.000	4.000.000.000
Mittel für CEF-Verpflichtungen insgesamt		983 000 000	1 217 000 000	2 376 600 000	1 593 300 000	1 655 200 000	1 700 500 000	1.780.600.000	11.306.200.000
INSGESAMT für das Mehrjahresarbeitsprogramm 2014-2020	11 000 000 000	1 450 286 000	1 297 814 000	1 650 380 000	1 650 380 000	1 650 380 000	1.650.380.000	1.650.380.000	11.000.000.000
Mittel für CEF-Verpflichtungen insgesamt		2 380 286 000	2 775 525 000	3 986 477 000	3 350 673 000	3 682 293 000	3 886 916 000	4.011.536.000	24.073.706.000

Programmunterstützende Maßnahmen

Programmunterstützende Maßnahmen fallen ausschließlich unter die Mittelbindungen 2014. Sofern programmunterstützende Maßnahmen die Gewährung von Finanzhilfen ohne Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen beinhalten, gelten die unter den Nummern 7 und 8 genannten Auswahl- und Vergabekriterien. Bei Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen für Partnerschaftsrahmenvereinbarungen über die Festlegung des SESAR-Errichtungsmanagements gelten die unter den Nummern 6, 7 und 8 genannten Förder-, Ausschluss-, Auswahl- und Vergabekriterien. Die unter den Nummern 7 und 8 genannten Auswahl- und Vergabekriterien gelten auch für Finanzhilfen, die speziell für das SESAR-Errichtungsmanagement im Zuge der Partnerschaftsrahmenvereinbarungen gewährt werden.

Aufschlüsselung nach Haushaltslinie und Ausgabenart:

Haushaltslinie	Art der Programmunterstützungsmaßnahme	Verpflichtungen 2014
06020101	Finanzhilfen	12 000 000
	Auftragsvergabe	27 320 000
	Erstattung der Reise- und Aufenthaltskosten der Europäischen Koordinatoren	5 894 000
INSGESAMT		45 214 000
<hr/>		
06020102	Finanzhilfen	0
	Auftragsvergabe	1 000 000
	Sonstige Ausgaben	0
INSGESAMT		1 000 000
<hr/>		
06020103	Finanzhilfen	6 500 000
	Auftragsvergabe	12 900 000
	Sonstige Ausgaben	0
INSGESAMT		19 400 000
<hr/>		
06020104	Finanzhilfen	15 920 000
	Auftragsvergabe	0
	Sonstige Ausgaben	0
INSGESAMT		15 920 000
<hr/>		
GESAMTBETRAG		81 534 000

6. FÖRDERKRITERIEN

6.1. Förderfähige Antragsteller

Für eine finanzielle Unterstützung der EU kommen nur schriftliche Anträge von privatrechtlichen oder öffentlich-rechtlichen Stellen in Frage oder von solchen Stellen oder Einrichtungen, die nach geltendem nationalen Recht zwar keine Rechtspersönlichkeit

besitzen, aber deren Vertreter die Fähigkeit haben, rechtliche Verpflichtungen in ihrem Namen einzugehen, und Gewähr dafür bieten, dass die finanziellen Interessen der Union in gleichwertiger Weise wie im Fall von Rechtspersonen geschützt sind, die in einem Mitgliedstaat niedergelassen und eingetragen sind.

Anträge können gestellt werden

- von einem oder mehreren Mitgliedstaaten und/oder
- mit dem Einverständnis der betroffenen Mitgliedstaaten von internationalen Organisationen, gemeinsamen Unternehmen oder öffentlich-rechtlichen oder privatrechtlichen Unternehmen oder Stellen oder Einrichtungen mit Sitz in einem Mitgliedstaat.

Außerdem müssen i) an allen Vorschlägen zum Bereich Meeresautobahnen (MoS) Antragsteller aus mindestens zwei verschiedenen Mitgliedstaaten (die den Antrag unterstützen) beteiligt sein und müssen ii) an allen Vorschlägen für Arbeiten im Bereich Intelligente Verkehrssysteme (IVS) Antragsteller aus mindestens drei verschiedenen Mitgliedstaaten beteiligt sein.

Von natürlichen Personen eingereichte Projektvorschläge kommen für eine Förderung nicht in Betracht.

Drittstaaten, juristische oder natürliche Personen mit Sitz außerhalb der Mitgliedstaaten können nur dann Finanzhilfen im Rahmen dieses Arbeitsprogramms erhalten, wenn es sich um Nachbarländer handelt, die sich an den Meeresautobahnen beteiligen oder an der Umsetzung von Verkehrsmanagementsystemen. In diesem Fall können die Anträge auch von Drittländern mit Zustimmung eines Mitgliedstaats vorgelegt werden.

Die Kommission behält sich das Recht vor, einen im Rahmen dieses Arbeitsprogramms eingereichten Projektvorschlag einer anderen Priorität dieses Arbeitsprogramms oder des Jahresarbeitsprogramms zuzuordnen.

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 finanzielle Unterstützung der Union in Frage. Die Vorhaben müssen den folgenden Bestimmungen von Artikel 7 der TEN-V-Leitlinien genügen:

- (1) Sie müssen den Zielen, die unter mindestens zwei der vier in Artikel 4 der TEN-V-Leitlinien genannten Kategorien fallen, dienen.
- (2) Sie müssen den Vorgaben des Kapitels II und, soweit es um das Kernnetz geht, zusätzlich den Vorgaben des Kapitels III der TEN-V-Leitlinien genügen.

- (3) Sie müssen wirtschaftlich tragfähig sein, was anhand einer sozioökonomischen Kosten-Nutzen-Analyse nachzuweisen ist¹⁰.
- (4) Sie müssen einen europäischen Mehrwert aufweisen.

Bei der Bewertung gemäß Nummer 3 kann ein Projekt, das Teil eines größeren Vorhabens von gemeinsamem Interesse ist, unter die sozioökonomische Kosten-Nutzen-Analyse für das größere Vorhaben von gemeinsamem Interesse fallen. Für Projekte in den Mitgliedstaaten, die Mittel aus dem Kohäsionsfonds beanspruchen können, wird die Methodik des Kohäsionsfonds¹¹ für die Kosten-Nutzen-Analyse empfohlen.

Für die Zwecke dieses Programms sind nur die Projekte förderfähig, die in Teil I von Anhang I der CEF-Verordnung aufgeführt sind.

6.2.2. Einhaltung des EU-Rechts

Vorbedingung für die Gewährung einer finanziellen Unterstützung der Union für Vorhaben von gemeinsamem Interesse ist die Einhaltung des einschlägigen EU-Rechts¹², u. a. in den Bereichen Interoperabilität, Umweltschutz¹³, Wettbewerb und öffentliches Auftragswesen.

6.2.3. Weitere Finanzierungsquellen

Unbeschadet Artikel 15 Absatz 4 der CEF-Verordnung leistet die Union keine finanzielle Unterstützung für Maßnahmen, die bereits Mittel aus anderen EU-Quellen erhalten.

6.2.4. Trennung zwischen Arbeiten und Studien

¹⁰ Gemäß Artikel 10 Absatz 6 der CEF-Verordnung und Artikel 7 Absatz 2 Buchstabe c der TEN-V-Verordnung wird der Betrag der finanziellen Unterstützung für ein Projekt auf der Grundlage einer Kosten-Nutzen-Analyse für dieses Projekt, der verfügbaren Haushaltsmittel der Union und der angestrebten, möglichst großen Hebelwirkung der Unionsmittel angepasst. Folglich muss allen Projektvorschlägen für „Arbeiten“ eine Kosten-Nutzen-Analyse beigefügt sein, in der der für das Projekt beantragte Kofinanzierungssatz genannt wird, wobei die Höchstfinanzierungssätze nach der CEF-Verordnung zu berücksichtigen sind. Die Mitgliedstaaten sind aufgefordert, eine anerkannte Methodik anzuwenden. Zur Vereinfachung der Projektvorbereitung im Rahmen der CEF und ESIF wird für Maßnahmen, für die eine Kofinanzierung aus Mitteln des Kohäsionsfonds beantragt wird, für die Kosten-Nutzen-Analyse die Methodik des Kohäsionsfonds empfohlen.

¹¹ http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/guides/cost/guide2008_en.pdf
Für den Zeitraum 2014 -2020 wird ein neuer Leitfaden erstellt und im ersten Quartal 2014 veröffentlicht.

¹² Gemäß Artikel 23 der CEF-Verordnung.

¹³ Insbesondere die Richtlinien über die Umweltverträglichkeitsprüfung (2011/92/EU) und die strategische Umweltverträglichkeitsprüfung (2001/42/EG), die Habitat-Richtlinie (92/43/EWG), die Vogelschutzrichtlinie (2009/147/EG) und die Wasserrahmenrichtlinie (2000/60/EG).

Die Vorschläge müssen entweder Arbeiten oder Studien im Sinne von Artikel 2 Absatz 5 bzw. 6 der CEF-Verordnung betreffen. Vorschläge können Studien und Arbeiten kombinieren, sofern die jeweiligen Aktivitäten und die Haushaltsmittel klar festgelegt und getrennt ausgewiesen werden.

6.2.5. Förderfähigkeit von Ausgaben

Gemäß Artikel 8 Absatz 2 der CEF-Verordnung und abweichend von Artikel 130 Absatz 1 zweiter Unterabsatz der Haushaltsordnung können Kosten, die ab dem 1. Januar 2014 anfallen, für Finanzhilfen, die im Rahmen dieses Arbeitsprogramms gewährt werden, geltend gemacht werden, sofern:

- der Antragsteller nachweisen kann, dass die Maßnahme am 1. Januar 2014 beginnen musste und
- die Maßnahme zum Zeitpunkt der Gewährung der Finanzhilfe noch nicht abgeschlossen ist.

6.3. Ausschlussgründe

In der Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen wird die Kommission die Antragsteller auf die Artikel 106 bis 109 und Artikel 131 der Haushaltsordnung sowie auf Artikel 141 der Anwendungsbestimmungen hinweisen.

7. AUSWAHLKRITERIEN

Die Antragsteller müssen über stabile und ausreichende Finanzierungsquellen verfügen, damit sie ihre Tätigkeit während der Dauer der Durchführung des finanzierten Vorhabens aufrechterhalten und das Vorhaben kofinanzieren können. Ferner müssen sie über die erforderlichen Fachkenntnisse und beruflichen Qualifikationen verfügen, um die vorgeschlagene Maßnahme vollständig durchführen zu können. Diese Auswahlkriterien gelten auch für Antragsteller von Programmunterstützungsmaßnahmen, für die Finanzhilfen beantragt werden.

Die Überprüfung der finanziellen und operativen Leistungsfähigkeit gilt nicht für Mitgliedstaaten, öffentliche Einrichtungen (d. h. Gebietskörperschaften, Körperschaften des öffentlichen Rechts oder Verbände, die von einer oder mehreren solcher Körperschaften gebildet werden, insbesondere gemeinsame Unternehmen gemäß den in Artikel 187 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (vormals Artikel 171 EUV) festgelegten Kriterien, internationale Organisationen¹⁴⁾ oder eine Europäische Wirtschaftliche

¹⁴⁾ Gemäß Artikel 43 Absatz 2 der Anwendungsbestimmungen 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.

Interessenvereinigung, die gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 2137/85 des Rates vom 25. Juli 1985 gegründet wurde und zu 100 % in Besitz der öffentlichen Hand ist.

7.1. Finanzielle Leistungsfähigkeit

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

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.

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

8. VERGABEKRITERIEN

Lediglich die Vorschläge, die den Förder- und Auswahlkriterien genügen, werden anhand der Vergabekriterien bewertet. Bei der Entscheidung über die Gewährung einer finanziellen Unterstützung der EU werden unter anderem folgende allgemeine Vergabekriterien berücksichtigt:

- der europäische Mehrwert im Sinne von Artikel 3 Buchstabe d der TEN-V-Leitlinien;
- die Beseitigung von Engpässen, Ausbau der Interoperabilität, Überbrückung fehlender Bindeglieder und Verbesserung grenzüberschreitender Abschnitte gemäß der CEF-Verordnung;
- Ausgereiftheit der Maßnahme im Rahmen der Projektentwicklung;
- Solidität des vorgeschlagenen Durchführungsplans;
- gegebenenfalls stimulierende Wirkung der Unterstützung durch die Union auf öffentliche und private Investitionen;
- die Notwendigkeit, finanzielle Hürden wie unzureichende Marktfinanzierung zu überwinden;

d) sonstige gemeinnützige Organisationen, mit per Kommissionsbeschluss mit internationalen Organisationen assimiliert sind.

- gegebenenfalls Auswirkungen auf die Wirtschaft, die Gesellschaft, das Klima und die Umwelt sowie Zugänglichkeit;
- gegebenenfalls grenzüberschreitende Dimension.

Im Rahmen der hiermit festgelegten globalen Ziele können in den jeweiligen Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen zusätzliche, nicht wesentliche Kriterien definiert werden.

In den Aufforderungen und Begleitdokumenten können gegebenenfalls höhere oder niedrigere Schwellenwerte für die EU-Finanzierung festgelegt werden.

Gemäß Artikel 11 der CEF-Verordnung wird bis zum 31. Dezember 2016 bei der Auswahl der Vorhaben, die für eine Förderung mit Kohäsionsfondsmitteln in Frage kommen, den nationalen Zuweisungen im Rahmen des Kohäsionsfonds Rechnung getragen. Mit Wirkung vom 1. Januar 2017 werden alle der CEF übertragenen Mittel, die nicht für Verkehrsinfrastrukturvorhaben gebunden sind, allen Mitgliedstaaten zur Verfügung gestellt, die Mittel aus dem Kohäsionsfonds zur Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturvorhaben gemäß der CEF-Verordnung beanspruchen können.

9. ZULÄSSIGER HÖCHSTSATZ FÜR DIE KOFINANZIERUNG BEI FINANZHILFEN (OHNE PROGRAMMUNTERSTÜTZUNGSMASSNAHMEN)

9.1 Für die EU-Mittel der CEF¹⁵

Für die finanzielle Unterstützung der EU gelten die folgenden Förderhöchstsätze:

- a) hinsichtlich Finanzhilfen für Studien: 50 % der förderfähigen Kosten;
- b) hinsichtlich Finanzhilfen für Arbeiten:
 - (i) bei Schienen- und Straßenverkehrsnetzen in denjenigen Mitgliedstaaten, die in ihrem Gebiet nicht über ein Eisenbahnnetz verfügen, oder in Mitgliedstaaten – oder in Teilen davon – mit einem isolierten Netz ohne Schienen-Ferngüterverkehr: 20 % der förderfähigen Kosten, wobei der Finanzierungssatz für Maßnahmen zur Beseitigung von Engpässen auf maximal 30 % und für Maßnahmen bezüglich grenzüberschreitender Abschnitte und für Maßnahmen zur Verstärkung der Interoperabilität im Eisenbahnverkehr auf 40 % erhöht werden kann;
 - (ii) bei Binnenwasserstraßen: 20 % der förderfähigen Kosten, wobei der Finanzierungssatz für Maßnahmen zur Beseitigung von Engpässen auf maximal 40 % und für Maßnahmen bezüglich grenzüberschreitender Abschnitte auf maximal 40 % erhöht werden kann;

¹⁵ Gemäß Artikel 10 Absatz 2 der TEN-Verordnung.

- (iii) für den Landverkehr, Anbindungen an und die Entwicklung von multimodalen Logistikplattformen einschließlich Anbindungen an Binnen- und Seehäfen und Flughäfen, sowie die Entwicklung von Häfen: 20 % der förderfähigen Kosten;
 - (iv) bei Maßnahmen zur Verringerung des Schienengüterverkehrslärms, unter anderem durch Nachrüstung vorhandener Fahrzeuge: 20 % der förderfähigen Kosten bis zu einem Höchstsatz von 1 % der gesamten Finanzmittel gemäß Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe a der CEF-Verordnung;
 - (v) für eine bessere Zugänglichkeit von Verkehrsinfrastrukturen für Menschen mit Behinderungen: 30 % der förderfähigen Kosten für Anpassungsarbeiten, die 10 % der förderfähigen Gesamtarbeitskosten keinesfalls übersteigen dürfen;
 - (vi) bei Maßnahmen zur Unterstützung neuer Technologien und Innovationen bei allen Verkehrsträgern: 20 % der förderfähigen Kosten;
 - (vii) bei Maßnahmen zur Unterstützung grenzüberschreitender Straßenabschnitte: 10 % der förderfähigen Kosten;
- c) hinsichtlich Finanzhilfen für Telematikanwendungssysteme und -dienste:
- (i) für die Komponenten des ERTMS (streckenseitig), des SESAR-Systems (bodengestützt), des RIS und VTMS (landgestützt): 50 % der förderfähigen Kosten;
 - (ii) bei streckenseitigen Komponenten intelligenter Straßenverkehrssysteme: 20 % der förderfähigen Kosten;
 - (iii) bei fahrzeugseitigen Komponenten des ERTMS: 50 % der förderfähigen Kosten;
 - (iv) bei bordseitigen Komponenten des SESAR-Systems, des RIS, VTMS und intelligenter Straßenverkehrssysteme: 20 % der förderfähigen Kosten bis zu einem Höchstsatz von 5 % der gesamten Finanzmittel gemäß Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe a der CEF-Verordnung;
 - (v) bei Maßnahmen zur Unterstützung der Entwicklung von Meeresautobahnen: 30 % der förderfähigen Kosten;
 - (vi) bei anderen als den unter den Ziffern i bis iv genannten Telematiksystemen, Güterverkehrsdiensten und sicheren Parkplätzen im Kernstraßennetz: 20 % der förderfähigen Kosten;

Die vorstehenden Fördersätze können um 10 Prozentpunkte aufgestockt werden, wenn Maßnahmen Synergien zwischen mindestens zwei der unter die CEF-Verordnung fallenden Bereiche bilden. Diese Aufstockung bezieht sich nur auf die förderfähigen Kosten der Verkehrskomponente der Maßnahmen.

9.2 Für die CEF-Mittel aus dem Kohäsionsfonds¹⁶

Die Höchstfördersätze entsprechen denen des Kohäsionsfonds und sind den Kofinanzierungssätzen anzugleichen, die in jedem Mitgliedstaat für die Unterstützung von TEN-V-Projekten aus dem Kohäsionsfonds gelten.

Für Projekte, die Einkünfte generieren, gilt das Gewinnverbot gemäß Artikel 125 Absätze 4 und 5 der Haushaltsordnung.

¹⁶ Gemäß Artikel 11 Absatz 5 der CEF-Verordnung.