

DE



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 26.09.2002
KOM(2002) 542 endgültig

2001/0229 (COD)

-

Geänderter Vorschlag für eine

ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

**zur Änderung der Entscheidung Nr. 1692/96/EG über gemeinschaftliche Leitlinien für
den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes**

(von der Kommission vorgelegt)

BEGRÜNDUNG

In der Plenarsitzung vom 30. Mai 2002 billigte das Europäische Parlament den Vorschlag der Kommission für eine Entscheidung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Entscheidung Nr. 1692/96/EG über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) vorbehaltlich mehrerer Änderungen. Auch der Wirtschafts- und Sozialausschuss und der Ausschuss der Regionen unterstützten die Gesetzgebungsinitiative:

- Annahme des Vorschlags KOM(2001) 544 durch die Kommission am 2.10.2001;
- Verabschiedung der Stellungnahme des Ausschusses der Regionen am 15.5.2002;
- Verabschiedung der Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses am 21.3.2002;
- Annahme der Stellungnahme des Europäischen Parlaments in erster Lesung am 30.5.2002.

Das Europäische Parlament billigt die wesentlichen Elemente des Vorschlags der Kommission, es hat jedoch eine Reihe von Änderungen formuliert, auf deren Grundlage die Kommission vorschlägt, einige neue Elemente in ihren ursprünglichen Text aufzunehmen.

Eine politische Einigung im Rat wurde noch nicht erzielt. Die Europäische Kommission legt diesen überarbeiteten Vorschlag vor, um die Erreichung der auf der Tagung des Europäischen Rates in Barcelona¹ skizzierten Ziele voranzubringen.

1. ANGENOMMENE/TEILWEISE ANGENOMMENE ABÄNDERUNGEN

Der geänderte Vorschlag enthält den Wortlaut oder den Sinn der Abänderungen Nr. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 11, 14, 15 (*teilweise*), 16, 22, 23 (*teilweise*), 24, 26 (*teilweise*), 28, 48 und 51, die darauf abzielen, bestimmte Elemente zu stärken oder den Wortlaut des ursprünglichen Vorschlags klarer abzufassen. Änderungen des Artikels 8 über die Umwelt wurden als Reaktion auf einige Anregungen der Abänderung Nr. 20 vorgeschlagen.

1.1. Erwägungsgründe

Folgende Elemente wurden berücksichtigt:

- In Erwägungsgrund 1 wurde die „internationale Mobilität“ als maßgebliches Ziel der Politik im Bereich der TEN-V aufgenommen (Abänderung 1).
- In Erwägungsgrund 2 wurde ein Hinweis auf die Notwendigkeit, die Kohärenz zwischen den TEN-V-Leitlinien und der Planung der auf Gemeinschaftsebene zur Verfügung stehenden Finanzinstrumente (Strukturfonds, Kohäsionsfonds und TEN-Budget) zu verbessern, aufgenommen (Abänderung 2).

¹ Der Europäische Rat ersucht den Rat und das Europäische Parlament, bis Dezember 2002 die überarbeitete Fassung der Leitlinien und ergänzenden Finanzbestimmungen für die transeuropäischen Verkehrsnetze, einschließlich von der Kommission ermittelter neuer vorrangiger Projekte, anzunehmen, damit die Verkehrsbedingungen bei einem hohen Sicherheitsstandard in der gesamten Europäischen Union verbessert und Engpässe in Regionen wie unter anderem den Alpen, den Pyrenäen und der Ostsee verringert werden können.

- In Erwägungsgrund 3 wurde ein Hinweis darauf aufgenommen, dass vorrangig Verkehrsträger gefördert werden sollen, die geringere Umweltschäden verursachen (Abänderung 3).
- In Erwägungsgrund 5 wurde ein Hinweis auf die Umweltprüfung bei neuen Plänen und Programmen, wie sie in der Richtlinie 2001/42/EG vorgesehen ist, aufgenommen (Abänderung 4).
- In Erwägungsgrund 6 wurde auf die Ziele hingewiesen, die im Weißbuch „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“ dargelegt wurden, insbesondere auf das Ziel, das Wirtschaftswachstum von der Zunahme des Verkehrs abzukoppeln und in diesem Zusammenhang die Verkehrsüberlastung, vor allem auf Straßen, zu verringern (Abänderung 5) und eine Verkehrsverlagerung zu fördern.
- In Erwägungsgrund 7 wurde die Förderung der Binnenschifffahrt aufgenommen (Abänderung 6).
- In Erwägungsgrund 8 wurde auf die künftige Überarbeitung der Leitlinien und auf den Kurzstreckenseeverkehr Bezug genommen (Abänderungen 7 und 48).
- In Erwägungsgrund 11 erfolgte eine Klarstellung hinsichtlich der Vorbereitung der Erweiterung des TEN-V auf die Kandidatenländern (Abänderung 8).
- In Erwägungsgrund 21 wurde ein Hinweis auf die Folgen der Erweiterung für die Mittel für die transeuropäischen Netze bei der nächsten finanziellen Vorausschau aufgenommen (Abänderung 11).

1.2. Artikel 5 (Prioritäten der Leitlinien)

Folgende Elemente wurden aufgenommen:

- Ein Hinweis auf die ausgewogene territoriale Entwicklung in der zweiten Priorität (Abänderung 14)
- In der vierten Priorität die Stärkung der Maßnahmen zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs und der Binnenschifffahrt (Abänderung 16).
- In der sechsten Priorität die Stärkung des Ziels, die Intermodalität durch die Einrichtung intermodaler Terminals oder die Einführung intelligenter Verkehrssysteme zu fördern (Abänderung 15).

1.3. Artikel 8 (Umweltschutz)

Folgende Elemente wurden auf die Abänderung Nr. 20 des Parlaments hin geändert, durch die die Rolle der Kommission bei der Durchführung der strategischen Umweltverträglichkeitsprüfung und bei der Entwicklung von Methoden zur Durchführung einer solchen Prüfung gestärkt wird:

- Artikel 8 Absatz wird geändert, um die koordinierende Funktion des nach Artikel 18 Absatz 2 eingesetzten Ausschusses klarer darzustellen.
- Es wird ein neuer Absatz eingefügt, in dem es heißt, dass die Kommission die Entwicklung besserer Analyseverfahren für die strategische Bewertung der Auswirkungen

des gesamten Netzes auf die Umwelt (sowie die Auswirkungen auf die Wirtschaft, Sicherheit und Gesellschaft) und für die Durchführung von Umweltverträglichkeitsprüfungen bei grenzüberschreitenden Korridoren und Vorhaben, wie in der Richtlinie 2001/42/EG angegeben, fortsetzen wird.

Diese Änderungen stärken die Rolle der Gemeinschaft im Bereich der strategischen Umweltprüfung und sorgen gleichzeitig für einen Mehrwert der Maßnahmen, die die Mitgliedstaaten ergreifen.

1.4. Sonstige

Abgesehen von Präzisierungen redaktioneller Art in Artikel 10 Absätze 4 und 5 (Abänderungen 22, 51 und 23) wurden folgende Elemente neu aufgenommen:

- Artikel 10 Absatz 6 deckt einen weiter gefassten Bereich von Infrastrukturen und Einrichtungen ab, die die Integration der Schienen- und Luftverkehrsdienste, aber auch die Integration der Schienenverkehrsdienste mit den Straßen- und Seeverkehrsdiensten ermöglichen (Abänderung 24).
- Artikel 11 Absatz 4 sieht Flussinformationssysteme („River Information System“) als Teil des transeuropäischen Binnenwasserstraßennetzes vor (Abänderung 26).
- In Artikel 18 Absatz 3 heißt es, dass der Bericht über die Durchführung der Leitlinien alle zwei Jahre erstellt werden und Informationen darüber enthalten muss, wie die Finanzierung zwischen den einzelstaatlichen, gemeinschaftlichen oder sonstigen Mitteln aufgeteilt ist (Abänderung 28).

2. NICHT ANGENOMMENE ABÄNDERUNGEN

Im geänderten Vorschlag wurden die Abänderungen des Parlaments Nr. *9, 10, 12, 13, 15 (teilweise), 17, 18, 19, 20, 21, 23 (teilweise), 25, 26 (teilweise), 27, 29, 30, 41, 42, 44, 46, 47, 49, 50, 52 und 53* nicht übernommen, insbesondere

- wurden Abänderungen, die die Erwägungsgründe betreffen und auf die keine Abänderungen im verfügbaren Teil (in den Artikeln) folgen, der Klarheit halber nicht übernommen (Abänderungen 44 und 47). Ebenso wurden zur Vermeidung von Wiederholungen Erwägungsgründe, deren Wortlaut mit dem einer der Artikel mehr oder weniger identisch ist, nicht berücksichtigt.
- Ein Erwägungsgrund, in dem hervorgehoben wird, dass nach dem Vertrag das Europäische Parlament die Möglichkeit hat, über die spezifischen Vorhaben, die in Anhang III des Vorschlags aufgeführt sind, zu entscheiden, wird nicht als relevant erachtet, da der gesamte Vorschlag dem Mitentscheidungsverfahren unterliegt (Abänderung 53).
- Eine Kosten-Nutzen-Analyse für Galileo wurde bereits 2001 vorgenommen. Wie bei allen anderen TEN-V-Vorhaben besteht daher kein Grund, in einem Erwägungsgrund eine weitere Analyse zu fordern (Abänderung 10).
- Die Kommission will ihrem Initiativrecht, etwa hinsichtlich des speziellen Inhalts und des Termins der nächsten Überarbeitung der TEN-V-Leitlinien (Abänderungen 29 und 50) oder eines Plans für die Einführung des Flussinformationssystems („River Information System“) (Abänderung 26), nicht vorgreifen. Dennoch ist im vorliegenden Vorschlag ein

neuer Erwägungsgrund 8 enthalten, in dem auf den Aktionsplan des Weißbuchs über die europäische Verkehrspolitik bis 2010 Bezug genommen wird.

- Die Politik im Bereich des TEN-V zielt nicht darauf ab, die Zunahme des Verkehrsaufkommens durch das Infragestellen des Rechts auf Mobilität zu verringern. Das Ziel, die Verkehrszunahme durch die TEN-V-Politik zu verringern, wurde daher nicht in die Ziele der Leitlinien (Artikel 2) aufgenommen (Abänderung 12).
- Abänderung 19 kann nicht angenommen werden, da der Artikel 5 die Prioritäten und nicht weit gefasste, allgemeine politische Ziele betrifft.
- Schnittpunkte zwischen multimodalen Korridoren sind in der Regel Engpässe und daher de facto Teil der Prioritäten der Leitlinien in Artikel 5 (Abänderungen 13 und 49).
- Abänderung 52 legt in unausgewogener Weise den Schwerpunkt auf ein besonderes geographisches Gebiet innerhalb der Prioritätenliste.
- Ein Verweis auf Personennahverkehrszüge in der Priorität, die die Infrastruktur für den Schienengüterverkehr betrifft (Artikel 5), wurde nicht aufgenommen, da dadurch diese Priorität in unangemessener Weise geschwächt würde (Abänderung 15). Die Kommission betont jedoch, dass im vorliegenden Vorschlag verdeutlicht wird, dass das konventionelle Eisenbahnnetz Verbindungen sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr umfasst (Artikel 10 Absatz 3).
- Die besondere Betonung der See-/Luft-Verbindungen (im Wesentlichen Artikel 5) wurde nicht berücksichtigt, da der See-/Luftverkehr insgesamt ein sehr kleines Segment der Verkehrsnachfrage ausmacht (Abänderungen 17 und 27).
- Die wichtigeren Auswirkungen des Verkehrs auf die Gesundheit resultieren im Wesentlichen aus seinen Auswirkungen auf die Umwelt und auf die Sicherheit, die in Artikel 5 behandelt werden und daher nicht explizit erwähnt werden (Abänderung 18).
- Erwägungsgründe und rechtliche Bestimmungen bezüglich der Anwendung von Umweltrechtsvorschriften (Erwägungsgründe und Artikel 8) auf die Verkehrsinfrastruktur in den Kandidatenländern können nicht aufgenommen werden, da die Leitlinien für die TEN-V nur für die Mitgliedstaaten gelten. Diesbezüglich sei darauf hingewiesen, dass die Vorarbeiten zu den Änderungen von Landkarten und anderen Änderungen, die im Rahmen der technischen Anpassung der Entscheidung Nr. 1692/96/EG erforderlich sind, in die Beitrittsverhandlungen mit den Kandidatenländern Eingang fanden (Abänderung 9).
- Die Abänderung zur Aufnahme eines Verweises (in Artikel 8) auf die Richtlinie 79/409/EWG des Rates über die Erhaltung der wild lebenden Vogelarten wird nicht als relevant erachtet, da im Text auf die Richtlinie 92/43/EWG über die Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wild lebenden Tiere und Pflanzen verwiesen wird (Abänderungen 20, 41 und 42).
- Die Abänderung, derzufolge die Kommission strategische Umweltverträglichkeitsprüfungen von TEN-V-Vorhaben und -Korridoren gemäß der Richtlinie 2001/42/EG durchführen soll, wurde nicht übernommen, da die Richtlinie 2001/42/EG an die Mitgliedstaaten gerichtet ist (Artikel 8). Die Kommission betont jedoch, dass sie vor kurzem eine Mitteilung (KOM(2002)276) angenommen hat, aus der hervorgeht, dass sie plant, Umweltverträglichkeitsprüfungen vor der Annahme von Vorschlägen für Rechtsakte durchzuführen (Abänderungen 20, 41 und 42).

- Die Abänderungen 21 und 27 (Artikel 5 und 10), nach denen den Verbindungen zwischen dem Hochgeschwindigkeitsbahnnetz und regionalen Flughäfen besonderes Augenmerk geschenkt werden sollte, wurden nicht berücksichtigt, da Verbindungen zwischen der Hochgeschwindigkeitsbahn und Flughäfen eher die Verkehrslagerung vom Luftverkehr zum Bahnverkehr fördern dürften, wenn sie größere Flughäfen betreffen .
- Was den Plan für die Einrichtung von Bahnverkehrsmanagementsystemen (Artikel 10) betrifft, will die Kommission sich auf die Punkte konzentrieren, die in den Richtlinien über die Bahninteroperabilität behandelt werden, und daher im vorliegenden Vorschlag die gegenseitige Verknüpfung mit Verkehrsmanagementsystemen anderer Verkehrsträger nicht erwähnen (Abänderung 23).
- Die Aufnahme detaillierter Karten von Binnenhäfen (Artikel 11) wird nicht als zweckmäßig erachtet, berücksichtigt man ihre große Zahl und die niedrige Auflösung der Karten in Anhang I. Die Kommission betont, dass die Kriterien für die Förderwürdigkeit von Binnenhäfen unverändert sind und Häfen als Häfen von gemeinsamem Interesse eingestuft werden können, auch wenn sie nicht in den Karten aufscheinen (Abänderung 25)
- Die Abänderung, die auf einen neuen Artikel zur Überarbeitung des Anhangs III abzielt und in dem vorgeschlagen wird, dass die Vorhaben des Anhangs III alle 15 Jahre von der Kommission geprüft werden, wurde nicht übernommen. Es muss darauf hingewiesen werden, dass bestimmte spezifische Vorhaben an Transitstrecken für die Gemeinschaft besonders wichtig, für die Mitgliedstaaten, in denen sie angesiedelt sind, jedoch weniger wichtig sind. Die Mitgliedstaaten haben allerdings die Hauptverantwortung für deren Finanzierung und Durchführung. Verzögerungen bei derartigen Vorhaben sollten daher nicht automatisch zu einer Streichung von Anhang III führen, sondern im Einzelfall geprüft werden. Der in Artikel 18 genannte Bericht, der alle zwei Jahre erstellt werden soll, ist das Instrument für eine solche Bewertung (Abänderungen 30 und 46).

In diesem Rahmen hat die Kommission ihren Vorschlag entsprechend geändert.

Geänderter Vorschlag für eine

ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

zur Änderung der Entscheidung Nr. 1692/96/EG über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 156,

auf Vorschlag der Kommission¹,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses²,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen³,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Zunahme des Verkehrsaufkommens, die insbesondere auf den wachsenden Anteil schwerer Nutzfahrzeuge zurückzuführen ist, führt auf den internationalen Verkehrskorridoren vermehrt zu Überlastung und Engpässen. Zur Gewährleistung der **internationalen** Mobilität von Gütern und Personen sind daher Maßnahmen zur Optimierung der Kapazität des transeuropäischen Verkehrsnetzes, das Gegenstand der Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 1996 über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes⁴, in der Fassung der Entscheidung Nr. 1346/2001/EG⁵, ist, erforderlich.
- (2) **Gemäß Artikel 154 des Vertrags sollte die Politik im Bereich der transeuropäischen Netze zur Stärkung des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts in der Gemeinschaft beitragen. Um dieses Ziel zu erreichen, sollten Anstrengungen unternommen werden, um eine größtmögliche Kohärenz zwischen den Leitlinien für das transeuropäische Netz und der Planung der maßgeblichen, auf Gemeinschaftsebene zur Verfügung stehenden Finanzinstrumente zu erzielen.**
- (3) Bei der Festlegung und Umsetzung der Politik im Bereich des transeuropäischen Netzes müssen gemäß Artikel 6 EG-Vertrag die Erfordernisse des Umweltschutzes

¹ ABl. C vom , S. .

² ABl. C vom , S. .

³ ABl. C vom , S. .

⁴ ABl. L 228 vom 9.9.1996, S. 1.

⁵ ABl. L 185 vom 6.7.2001, S. 1.

einbezogen werden. Demzufolge sollten **vorrangig** Verkehrsträger, die geringere Umweltschäden verursachen, wie der Eisenbahnverkehr, der Kurzstreckenseeverkehr und die Binnenschifffahrt, gefördert werden.

- (4) Der Europäische Rat von Göteborg hat die Organe der Gemeinschaft ersucht, bis 2003 überarbeitete Leitlinien für das transeuropäische Verkehrsnetz festzulegen, um gegebenenfalls den Infrastrukturinvestitionen in die Eisenbahn, die Binnenwasserstraßen, den Kurzstreckenseeverkehr, den kombinierten Verkehr und einen effizienten Verbund Vorrang einzuräumen.
- (5) **Eine Umweltprüfung gemäß der Richtlinie 2001/42/EG wird künftig für alle Pläne und Programme, die zu Projekten von gemeinsamem Interesse führen, durchgeführt werden.**
- (6) **Mit Blick auf die nachhaltige Entwicklung wird im Weißbuch der Kommission über die europäische Verkehrspolitik⁶ dazu aufgerufen, die Zunahme des Verkehrs spürbar vom Wachstum des BIP zu entkoppeln, um die Verkehrsüberlastung und andere negative Nebenwirkungen des Verkehrs zu reduzieren.**
- (7) Das Weißbuch der Kommission über die europäische Verkehrspolitik ruft zu einem integrierten Ansatz auf, bei dem unter anderem mehrere Maßnahmen kombiniert werden - die Wiederbelebung des Eisenbahnsektors, insbesondere im Bereich des Güterverkehrs, die Förderung der **Binnenschifffahrt und** des Kurzstreckenseeverkehrs, eine bessere Komplementarität zwischen dem Hochgeschwindigkeits-Eisenbahn- und dem Luftverkehr, die Förderung der Entwicklung interoperabler intelligenter Verkehrssysteme - um die vermehrte Effizienz und erhöhte Sicherheit des Netzes zu gewährleisten.
- (8) **In dem genannten Weißbuch erklärt die Kommission ferner, dass die derzeitige Überarbeitung der Gemeinschaftsleitlinien für das transeuropäische Netz die erste Phase ist. Die zweite Phase wird eine grundlegendere Überarbeitung unter Berücksichtigung der Reaktionen auf das Weißbuch beinhalten, die vor allem auf die Einführung des Konzepts der „Hochgeschwindigkeitsseewege“ zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs, den Ausbau der Flughafenkapazitäten und die Einbeziehung von Strecken, die sich im Hoheitsgebiet der neuen Mitgliedstaaten befinden, abzielt. Hierzu soll ein entsprechendes primäres Netz der wichtigsten Infrastrukturen für den Langstreckenverkehr und für den Zusammenhalt auf dem europäischen Kontinent konzipiert werden.**
- (9) Die Effizienz der gemeinsamen Verkehrspolitik hängt unter anderem von der Kohärenz der Maßnahmen zur Wiederbelebung des Eisenbahnsektors und zum Ausbau der Eisenbahn-Infrastruktur ab. Die Richtlinie 2001/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft⁷ sieht ein transeuropäisches Schienengüternetz vor, das ab 2003 den internationalen Güterverkehrsdiensten offen stehen soll. Die Strecken des transeuropäischen Schienengüternetzes sollten als Teil des Schienennetzes angesehen werden, das durch die in der Entscheidung Nr. 1692/96/EG festgelegten Leitlinien

⁶ KOM(2001)370.

⁷ ABl. L 075 vom 15.3.2001, S. 1.

definiert wird, damit sie für Investitionen in Frage kommen und Verkehr von der Straße abziehen können.

- (10) Auf der zweiten gesamteuropäischen Verkehrskonferenz in Kreta 1994 und der dritten gesamteuropäischen Verkehrskonferenz in Helsinki 1997 wurden zehn gesamteuropäische Verkehrskorridore und vier gesamteuropäische Regionen als vorrangig für die Zusammenarbeit zwischen der Europäischen Gemeinschaft und den betroffenen Drittländern festgelegt.
- (11) Bulgarien, Estland, Lettland, Litauen, Malta, Polen, Rumänien, die Slowakische Republik, Slowenien, die Tschechische Republik, die Türkei, Ungarn und Zypern haben Assoziations- und Europaabkommen geschlossen und sich um die Mitgliedschaft in der Europäischen Union beworben. ~~Die für den Verkehr zuständigen Behörden von 11 dieser~~ **Alle diese** Länder haben mit Unterstützung der Kommission eine Abschätzung des Verkehrsinfrastrukturbedarfs⁸ durchgeführt **mit dem Ziel, ein Netz nach denselben Grundsätzen wie den in der Entscheidung Nr. 1692/96/EG dargelegten festzulegen.**
- (12) Die spezifischen Projekte Nrn. 9, 10 und 11 des Anhangs III sind abgeschlossen.
- (13) Die Verknüpfung der Hochgeschwindigkeitsbahnverbindung Süd mit dem übrigen Netz erfordert die Erweiterung des Projekts bis Nîmes.
- (14) Die Brennerachse muss besser an die italienischen Städte angebunden werden.
- (15) Galileo, ein europäisches Projekt für satellitengestützte Funknavigation für zivile Zwecke, bietet umfassende Möglichkeiten für die Entwicklung von Navigations-, Ortungs- und Verkehrsmanagementanwendungen und -diensten für alle Verkehrsträger sowie für die Entwicklung von Mehrwertdiensten im Bereich der Mobilität.
- (16) Zur Erleichterung der Durchquerung der Pyrenäen sind sofortige Maßnahmen zum Ausbau einer Hochleistungsbahnstrecke im Hinblick auf die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene erforderlich, um den starken Anstieg des Verkehrsaufkommens in diesem Gebiet in den Griff zu bekommen.
- (17) Die Zunahme des grenzüberschreitenden Verkehrs auf der West-Ost-Achse zwischen Stuttgart und Wien, insbesondere auf dem Donau-Korridor, erfordert effiziente Infrastrukturen.
- (18) Durch den Engpass auf der Donau zwischen Straubing und Vilshofen wird die Binnenschifffahrt auf der internationalen Binnenwasserstraße Rhein-Main-Donau von der Nordsee zum Schwarzen Meer erheblich behindert.
- (19) Die fehlende Interoperabilität des iberischen Schienennetzes ist eines der größten Hindernisse für die Verwirklichung eines effizienten transeuropäischen Eisenbahnnetzes.
- (20) Die Fertigstellung der festen Verbindung zwischen Deutschland und Dänemark dürfte die Zugänglichkeit der nordischen Länder verbessern.

⁸ PHARE-Vertrag 97/0150.00.

(21) Um den Zielen des transeuropäischen Verkehrsnetzes und den Herausforderungen der Erweiterung im Verkehrsbereich gerecht zu werden, ist eine erhebliche Erhöhung der Finanzmittel für die transeuropäischen Netze bei der nächsten finanziellen Vorausschau erforderlich.

(22) Daher sollte die Entscheidung Nr. 1692/96/EG entsprechend geändert werden -

HABEN FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die Entscheidung Nr. 1692/96/EG wird wie folgt geändert:

(1) Artikel 5 erhält folgende Fassung:

„Vorrang bei der Aktion hat in Anbetracht der in Artikel 2 genannten Ziele und der in Artikel 4 genannten Grundzüge der Maßnahmen Folgendes:

(a) Schaffung und Ausbau von Haupt- und Zwischenverbindungen, um Engpässe zu beseitigen, Lücken zu schließen - insbesondere im grenzüberschreitenden Bereich - und die Interoperabilität auf Fernverkehrsverbindungen zu verbessern;

(b) Schaffung und Ausbau der Infrastrukturen zwecks Anbindung insularer, eingeschlossener und am Rande gelegener Gebiete an die zentralen Gebiete der Gemeinschaft und zwecks Förderung der ausgewogenen Entwicklung im Hoheitsgebiet der Gemeinschaft;

(c) die erforderlichen Maßnahmen zur schrittweisen Verwirklichung eines vorrangig für den Güterverkehr genutzten interoperablen Eisenbahnnetzes, ~~einschließlich Maßnahmen zum Bau intermodaler Terminals;~~

(d) die erforderlichen Maßnahmen zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs und der Binnenschifffahrt, einschließlich der Schaffung von Eisenbahninfrastrukturen zur Anbindung von Häfen, ~~um den Kurzstreckenseeverkehr und die Binnenschifffahrt zu fördern;~~

(e) Maßnahmen zur Verknüpfung des Eisenbahn- und des Luftverkehrs, einschließlich insbesondere der Anbindung des Eisenbahnverkehrs an die Flughäfen, sowie der Infrastruktur und der Einrichtungen, die für Luft- und Eisenbahnverkehrsdienste erforderlich sind;

(f) Optimierung der Kapazität und der Effizienz bestehender und neuer Infrastrukturen, Förderung der Intermodalität und Verbesserung der Sicherheit und der Zuverlässigkeit des Netzes durch die Einrichtung und Verbesserung intermodaler Terminals und/oder durch die Einführung interoperabler, intelligenter Verkehrssysteme ~~Einführung interoperabler, intelligenter Verkehrssysteme zur Optimierung der Kapazität bestehender Infrastrukturen und zur Erhöhung der Sicherheit;~~

(g) Einbeziehung der Sicherheits- und Umweltbelange bei der Gestaltung und Umsetzung des transeuropäischen Verkehrsnetzes.“

(2) Artikel 8 erhält folgende Fassung:

„1. Bei der Verwirklichung und Durchführung der Projekte ist von den Mitgliedstaaten dem Umweltschutz Rechnung zu tragen; dazu führen sie für die umzusetzenden Projekte von gemeinsamem Interesse Umweltverträglichkeitsprüfungen gemäß der Richtlinie 85/337/EWG des Rates vom 27. Juni 1985 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten⁹ und gemäß der Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 über die Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wild lebenden Tiere und Pflanzen¹⁰ durch.

Die Mitgliedstaaten führen gemäß **und in Anwendung** der Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2001 über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme¹¹ eine Prüfung der Umweltauswirkungen der Pläne und Programme durch, die zu diesen Projekten führen, besonders wenn sie von der Gemeinschaft finanziert werden.

2. Wird die Aufnahme neuer Strecken oder anderer wichtiger Netz-Infrastrukturen in diese Entscheidung vorgeschlagen, ist eine Umweltprüfung der vorgeschlagenen Änderungen ~~entsprechend den Grundsätzen der strategischen Umweltprüfung~~ **gemäß und in Anwendung der Richtlinie 2001/42/EG von den betreffenden Mitgliedstaaten einzuleiten. Bei grenzüberschreitenden Projekten und Korridoren koordiniert** der gemäß Artikel 18 Absatz 2 eingesetzte Ausschuss **solche Prüfungen mit dem Ziel, die Durchführung der Richtlinie 2001/42/EG zu erleichtern.**

3. Die Kommission

(a) setzt die Entwicklung besserer Analyseverfahren für die strategische Bewertung der Auswirkungen des gesamten Netzes auf die Umwelt (sowie seiner Auswirkungen auf die Wirtschaft, Sicherheit und Gesellschaft) fort;

(b) entwickelt geeignete Methoden für die Durchführung der Umweltprüfung gemäß der Richtlinie 2001/42/EG mit dem Ziel, unter anderem eine angemessene Koordinierung zu erleichtern, Doppelarbeit zu vermeiden und die Verfahren für grenzüberschreitende Projekte und Korridore zu vereinfachen und zu beschleunigen.“

(3) In Artikel 9 erhält Absatz 3 folgende Fassung:

„3. Das Netz umfasst die Infrastrukturen für das Verkehrsmanagement, die Information der Benutzer, die Pannen- und Notfallhilfe und die elektronische Gebührenerfassung. Es stützt sich auf eine aktive Zusammenarbeit der Verkehrsmanagementsysteme auf europäischer, nationaler und regionaler Ebene sowie Diensteanbieter für Reise- und Verkehrsinformationen und Mehrwertdienste, die die notwendige Komplementarität mit Anwendungen gewährleisten, deren Einführung im Rahmen des Programms für das transeuropäische Telekommunikationsnetz erleichtert wird.“

⁹ ABl. L 175 vom 5.7.1985, S. 40.

¹⁰ ABl. L 206 vom 22.7.1992, S. 7.

¹¹ ABl. L 197 vom 21.7.2001, S. 30.

(4) Artikel 10 erhält folgende Fassung:

„1. Das Eisenbahnnetz besteht aus Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnverbindungen und konventionellen Eisenbahnverbindungen.

2. Das Hochgeschwindigkeitsbahnnetz

besteht aus:

(a) eigens für hohe Geschwindigkeiten gebauten Strecken, die für Geschwindigkeiten von im Allgemeinen mindestens 250 km/h in gegenwärtiger oder neuer Technologie ausgelegt sind,

(b) eigens für hohe Geschwindigkeiten ausgebauten Strecken, die für Geschwindigkeiten von etwa 200 km/h ausgelegt sind,

(c) eigens für hohe Geschwindigkeiten ausgebauten Strecken, die aufgrund der sich aus der Topographie, der Oberflächengestalt oder der städtischen Umgebung ergebenden Zwänge von spezifischer Beschaffenheit sind und bei denen die Geschwindigkeit von Fall zu Fall angepasst werden muss, oder Strecken für den Zugang zu Flughäfen von gemeinsamem Interesse.

Dieses Netz umfasst die im Anhang I aufgeführten Strecken. Die nach der derzeitigen Technologie für Hochgeschwindigkeitsbahnverbindungen geltenden grundlegenden Anforderungen und technischen Spezifikationen für die Interoperabilität werden gemäß der Richtlinie 96/48/EG des Rates vom 23. Juli 1996 über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems¹² festgelegt. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission vor der Eröffnung von Hochgeschwindigkeitsstrecken mit, ob es sich um eine eigens für hohe Geschwindigkeiten gebaute oder eine eigens für hohe Geschwindigkeiten ausgebaute Hochgeschwindigkeitsstrecke handelt.

3. Das konventionelle Eisenbahnnetz umfasst Verbindungen ~~mit hohem Qualitätsstandard~~ **für den konventionellen Eisenbahnpersonen- und -güterverkehr**, einschließlich der in Artikel 14 genannten Teilabschnitte des kombinierten Verkehrs, den Anschlussverbindungen zu See- und Binnenhäfen von gemeinsamem Interesse und Frachtterminals, die allen Betreibern offen stehen. Die für das konventionelle Eisenbahnnetz geltenden grundlegenden Anforderungen und technischen Spezifikationen für die Interoperabilität werden gemäß der Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2001 über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems¹³ festgelegt.

4. Das **Eisenbahn**netz

- spielt eine wichtige Rolle im Eisenbahn-Personenfernverkehr,
- ermöglicht **erforderlichenfalls** die Verknüpfung mit Flughäfen,
- ermöglicht die Anbindung regionaler und lokaler Eisenbahnnetze,

¹² ABl. L 235 vom 17.9.1996, S. 6.

¹³ ABl. L 110 vom 20.04.2001, S. 1 - 27.

- erleichtert den Güterverkehr durch die Festlegung und den Bau von dem Güterverkehr vorbehaltenen Fernverkehrsstrecken oder von Strecken, auf denen Güterzüge Vorfahrt haben,
- spielt eine wichtige Rolle im kombinierten Verkehr,
- ermöglicht **über Häfen von gemeinsamem Interesse** die Verknüpfung mit dem Kurzstreckenseeverkehr und den Binnenwasserstraßen.

5. Das Netz bietet den Benutzern dank seiner Kontinuität und der schrittweisen Umsetzung der Interoperabilität, die insbesondere durch die technische Harmonisierung und das für das europäische Eisenbahnnetz empfohlene einheitliche Zugsteuerungs- und -sicherungssystem ERTMS erreicht wurden, einen hohen Qualitäts- und Sicherheitsstandard. Zu diesem Zweck wird von der Kommission **unter Anhörung der Mitgliedstaaten** ein Entwicklungsplan erstellt.

6. Das Netz umfasst die für die Integration der Schienen-, **Straßen- sowie gegebenenfalls See-** und Luftverkehrsdienste erforderlichen Infrastrukturen und Einrichtungen.“

(5) In Artikel 11

(a) wird folgender Absatz 3 Buchstabe b) eingefügt:

„3b. Die mit Umschlageneinrichtungen für den intermodalen Verkehr ausgestatteten Binnenhäfen des Netzes mit einem jährlichen Frachtvolumen von mindestens 500000 Tonnen sind im Anhang I aufgeführt.“

(b) erhält Absatz 4 folgende Fassung:

„4. Das Netz umfasst eine Verkehrsmanagementinfrastruktur. Zu dieser gehört insbesondere die Einrichtung eines als „River Information System“ bekannten interoperablen, intelligenten Verkehrs- und Transportsystems zur Optimierung der vorhandenen Kapazitäten und der Sicherheit des Binnenwasserstraßennetzes und zur Verbesserung der Interoperabilität mit anderen Verkehrsträgern.“

(6) In Artikel 13 wird ein dritter Absatz mit folgendem Wortlaut angefügt:

„3. Die internationalen Netzpunkte und die Gemeinschaftsnetzpunkte werden erforderlichenfalls schrittweise mit den Hochgeschwindigkeitsstrecken des Eisenbahnnetzes verbunden. Das Netz umfasst die Infrastrukturen und Einrichtungen, die die Integration der Luft- und Eisenbahnverkehrsdienste ermöglichen.“

(7) In Artikel 18

(a) erhält der Titel folgende Fassung:

„Ausschuss für das Monitoring und zur Überarbeitung der Leitlinien“.

(b) erhält Absatz 1 folgende Fassung:

„1. Die Mitgliedstaaten teilen dem gemäß Artikel 18 Absatz 2 eingesetzten Ausschuss und der Kommission vor 2004 die von ihnen zum Aufbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes erstellten innerstaatlichen Pläne und Programme sowie die Art, den Zeitplan und die voraussichtlichen Finanzpläne der in dieser Entscheidung ausgewiesenen Projekte von gemeinsamem Interesse mit.

Ferner teilen die Mitgliedstaaten dem gemäß Artikel 18 Absatz 2 eingesetzten Ausschuss und der Kommission eventuelle Aktualisierungen dieser Pläne und Programme mit.

Bevor ein Mitgliedstaat Änderungen vornimmt, die das in den Anhängen dieser Entscheidung festgelegte Netz berühren, setzt er den gemäß Artikel 18 Absatz 2 eingesetzten Ausschuss, die Kommission sowie Mitgliedstaaten, die von seiner Absicht betroffen sein könnten, über diese Änderungen in Kenntnis.“

(c) Absatz 3 wird wie folgt geändert:

„3. Die Kommission erstattet dem Europäischen Parlament, dem Rat, dem Wirtschafts- und Sozialausschuss und dem Ausschuss der Regionen ~~regelmäßig~~ **alle zwei Jahre** über die Durchführung der in dieser Entscheidung beschriebenen Leitlinien Bericht. Der in Absatz 2 genannte Ausschuss unterstützt die Kommission bei der Ausarbeitung dieses Berichts. **Der Bericht muss Informationen darüber enthalten, wie sich die Finanzierung aus einzelstaatlichen, gemeinschaftlichen und sonstigen Mitteln zusammensetzt.** Dem Bericht werden erforderlichenfalls Legislativvorschläge zur Überarbeitung der Leitlinien beigelegt.“

(8) Artikel 19 erhält folgende Fassung:

„Artikel 19

Spezifische Projekte

Anhang III enthält die Projekte von gemeinsamem Interesse, deren Durchführung von der Gemeinschaft als vorrangig angesehen wird.“

(9) Artikel 20 und 21 werden gestrichen.

(10) Die Anhänge I und III der Entscheidung 1692/96/EG werden entsprechend dem Anhang dieser Entscheidung geändert.

Artikel 2

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

Artikel 3

Diese Entscheidung ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Europäischen Parlaments
Die Präsidentin

Im Namen des Rates
Der Präsident

ANHANG

Die Anhänge I und III der Entscheidung Nr. 1692/96/EG werden wie folgt geändert:

(1) Im ANHANG I erhalten die Abschnitte 2, 3, 4 und 6 folgende Fassung:

Abschnitt 2: **Straßennetz**

2.0. Europa	2.4. Griechenland	2.8. Italien.	2.12. Portugal
2.1. Belgien	2.5. Spanien	2.9. Luxemburg	2.13. Finnland
2.2. Dänemark	2.6. Frankreich	2.10. Niederlande	2.14. Schweden
2.3. Deutschland	2.7. Irland	2.11. Österreich	2.15. Vereinigtes Königreich

Abschnitt 3 : **Eisenbahnnetz**

3.0. Europa	3.4. Griechenland	3.8. Italien.	3.12. Portugal
3.1. Belgien	3.5. Spanien	3.9. Luxemburg	3.13. Finnland
3.2. Dänemark	3.6. Frankreich	3.10. Niederlande	3.14. Schweden
3.3. Deutschland	3.7. Irland	3.11. Österreich	3.15. Vereinigtes Königreich

Abschnitt 4 : **Binnenwasserstraßennetz und Binnenhäfen**

Abschnitt 6 : **Flughäfen**

6.0. Europa	6.4. Frankreich
6.1. Belgien/Dänemark/Deutschland/ Luxemburg/Niederlande/Österreich	6.5. Irland/Vereinigtes Königreich
6.2. Griechenland	6.6. Italien
6.3. Spanien/Portugal	6.7. Finnland/Schweden

(2) ANHANG III erhält folgende Fassung:

LISTE DER SPEZIFISCHEN PROJEKTE

1. Hochgeschwindigkeitszug/kombinierter Verkehr Nord-Süd
München-Nürnberg-Erfurt-Halle/Leipzig-Berlin
Brenner-Achse: Neapel-Verona-München und Bologna-Mailand
2. Hochgeschwindigkeitszug (Paris-Brüssel-Köln-Amsterdam-London):
Belgien: franz./belg. Grenze-Brüssel-Lüttich-belg./deut. Grenze
Brüssel-belg./niederl. Grenze
Vereinigtes Königreich: London-Ärmelkanaltunnel
Niederlande: belg./niederl. Grenze-Rotterdam-Amsterdam
Deutschland: (Aachen) G27 Köln-Rhein/Main
3. Hochgeschwindigkeitszug Süd
Madrid-Barcelona-Perpignan-Montpellier-Nîmes
Madrid-Vitoria-Dax
4. Hochgeschwindigkeitszug Ost
Paris-Metz-Straßburg-Appenweier-(Karlsruhe) einschließlich der Abschnitte Metz-Saarbrücken-
Mannheim und Metz-Luxemburg
5. Konventionelle Bahn/kombinierter Verkehr: Betuwe-Strecke
Rotterdam-niederl./deut. Grenze-(Rhein/Ruhr)
6. Hochgeschwindigkeitszug/kombinierter Verkehr Frankreich/Italien
Lyon-Turin
Turin-Mailand-Venedig-Triest
7. Griechische Autobahnen: Patras: Rio Antirio, Patras-Athen-Saloniki-Promahon (griechisch-bulgarische
Grenze) und Via Egnatia: Igomenitsa-Saloniki-Alexandroupolis-Ormenio (griechisch- bulgarische
Grenze)-Kipi (griechisch-türkische Grenze)
8. Multimodale Verbindung Portugal-Spanien-Mitteuropa
12. Nordisches Dreieck (Schiene/Straße)
13. Straßenverbindung Irland/Vereinigtes Königreich/Benelux
14. Hauptstrecke Westküste (Schiene)
15. Globales Satelliten-Navigations- und Ortungssystem Galileo
16. Hochleistungsschienenstrecke durch die Pyrenäen
17. Osteuropäische Eisenbahnverbindung kombinierter Verkehr/Hochgeschwindigkeitszug:
Stuttgart-München-Salzburg/Linz-Wien
18. Verbesserung der Schiffbarkeit der Donau zwischen Vilshofen und Straubing
19. Interoperabilität der Hochgeschwindigkeitseisenbahn der iberischen Halbinsel
20. Fehmarnbelt: Feste Verbindung zwischen Deutschland und Dänemark