



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 2.10.2001  
KOM(2001) 544 endgültig

2001/0229 (COD)

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

1.	Einleitung .....	3
1.1.	Rolle des transeuropäischen Netzes und der Leitlinien .....	4
1.2.	Verzögerungen bei der Verwirklichung .....	6
1.3.	Fortbestehen von Engpässen .....	7
1.4.	Grenzen des Straßennetzes .....	8
1.5.	Notwendigkeit einer Überarbeitung der Leitlinien .....	8
2.	Tragweite der Überarbeitung .....	9
2.1.	Mittelfristige Prioritäten zur Optimierung der Netzkapazität .....	9
2.2.	Spezifische Projekte .....	12
2.2.1.	Realisierte und zu fördernde Projekte .....	13
2.2.2.	Auswahlkriterien und -verfahren der neuen Projekte .....	13
2.2.3.	Neue Projekte .....	15
2.2.4.	Änderungen an bestehenden Projekten .....	19
2.2.5.	Wirtschaftliche Implikationen .....	20
2.3.	Technische Anpassungen der Schemata .....	20
2.4.	Strategische Umweltverträglichkeitsprüfung: Ein Instrument für den Aufbau des Netzes .....	21
2.5.	Anbindung an Drittländer .....	22
3.	Vorbereitung der nächsten Überarbeitung .....	23

## 1. EINLEITUNG

Auf dem europäischen Kontinent ist ein einheitliches Verkehrsnetz die Voraussetzung für den freien Personen- und Warenverkehr sowie die Annäherung der am Rande gelegenen, insularen und eingeschlossenen Gebiete an die zentralen Regionen, und es schlägt eine Brücke zu den osteuropäischen Ländern und dem Mittelmeerraum. Ohne die Verwirklichung der erforderlichen Infrastrukturen und deren Verknüpfung im Hinblick auf den Handelsaustausch blieben der Binnenmarkt und der territoriale Zusammenhalt unvollendet.

Die transeuropäischen Netze haben sich nach und nach eindeutig als Motor für Wachstum, Wettbewerbsfähigkeit und Beschäftigung erwiesen. Schon 1990 wurde ein von der Kommission vorgelegtes erstes Schema für Hochgeschwindigkeitsbahnverbindungen vom Rat sehr positiv aufgenommen. Durch die Einfügung eines Titels über die transeuropäischen Netze in den Vertrag von Maastricht wurden der Gemeinschaft für deren Ausbau die Zuständigkeit übertragen und die Instrumente an die Hand gegeben. In der Folge haben der Europäische Rat, insbesondere auf seiner Tagung von Essen im Dezember 1994, sowie das Europäische Parlament eine Reihe entscheidender politischer Impulse gegeben und eine Liste von vierzehn vorrangigen Projekten aufgestellt. Zur Durchführung dieser Politik wurde auf europäischer Ebene und von der Europäischen Investitionsbank eine Reihe von Finanzinstrumenten bereitgestellt, insbesondere spezifische Haushaltsmittel für die Finanzierung der transeuropäischen Netze.

Nach dem Vorschlag der Kommission von 1994 über die ersten Schemata für ein multimodales Verkehrsnetz nahmen das Europäische Parlament und der Rat die Entscheidung Nr. 1692/96/EG über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) bis 2010 an. Diese Entscheidung fasst in einem einzigen Bezugsrahmen die ursprünglich vom Europäischen Rat vorgesehenen vorrangigen Projekte sowie die Schemata und die Kriterien zur Festlegung anderer Projekte von gemeinsamem Interesse zusammen. Sie enthält in Artikel 21 eine Klausel, nach der die Kommission gehalten ist, die Entscheidung alle fünf Jahre zu überprüfen und einen Überprüfungsbericht zu der Frage vorzulegen, ob die Leitlinien an die "Wirtschaftsentwicklung und an die Entwicklung der Technologien im Verkehrssektor, insbesondere im Eisenbahnverkehr", anzupassen sind.

Inzwischen haben das Parlament und der Rat am 22. Mai 2001 die Leitschemata geändert und See- und Binnenhäfen darin mit einbezogen (Entscheidung Nr. 1346/2001/EG). Die Kommission hat ihrerseits ein Weißbuch über die europäische Verkehrspolitik bis 2010<sup>1</sup> veröffentlicht. Dieses Weißbuch stellt zugleich den obigen Überprüfungsbericht dar. Darin heißt es, dass aufgrund der Verzögerungen bei der Realisierung einiger Projekte des Netzes, der Sättigung zahlreicher großer Verkehrsachsen, der schrittweisen Liberalisierung des Eisenbahnverkehrsmarktes und der künftigen Verkehrsentwicklung die bereits geplante Überprüfung der TEN-V-Leitlinien darauf abzielen sollte, die in dem Netz bereits vorhersehbaren oder bestehenden Engpässe zu beseitigen ohne neue Streckenführungen hinzuzufügen, sowie Gelegenheit zur Aktualisierung der Liste der vorrangigen Projekte sein sollte.

---

<sup>1</sup> KOM(2001)370.

Das Weißbuch weist ferner darauf hin, dass bis 2004 eine Neufassung der Leitlinien erforderlich sein wird, um der Erweiterung Rechnung zu tragen und den veränderten Verkehrsflüssen besser gerecht zu werden.

Im Hinblick auf die Gewährleistung der Nachhaltigkeit im Verkehrssektor hat der Europäische Rat seinerseits die Organe der Gemeinschaft ersucht, bis 2003 überarbeitete Leitlinien für die transeuropäischen Verkehrsnetze festzulegen, um den Infrastrukturinvestitionen insbesondere in die Eisenbahn, die Binnenwasserstraßen, den Kurzstreckenseeverkehr, den kombinierten Verkehr und einen effizienten Verbund Vorrang einzuräumen.

In dieser Mitteilung werden die Einzelheiten der Änderungen beschrieben, die auf Vorschlag der Kommission an der Entscheidung Nr. 1692/96/EG vorgenommen werden sollten, um die Leitlinien auf den neuesten Stand zu bringen. Die vorgeschlagenen Änderungen tragen dem Weißbuch über die europäische Verkehrspolitik, dem Europäischen Rat von Göteborg und einer Reihe von Anhörungen des durch Artikel 18 eingesetzten Ausschusses sowie der betroffenen Kreise Rechnung. Diese Änderungen stellen eine erste Etappe eines Prozesses dar, bei dem die nächste Etappe die Festlegung neuer Schemata auf der Grundlage eines neuen Vorschlags im Jahre 2004 sein wird, um der Entwicklung der politischen Prioritäten der Union, einschließlich der Erweiterung, Rechnung zu tragen.

### **1.1. Rolle des transeuropäischen Netzes und der Leitlinien**

Das ursprüngliche Konzept des transeuropäischen Netzes stammt aus den neunziger Jahren. Die Netze des Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnverkehrs und des kombinierten Verkehrs, für die es in den meisten Ländern noch keine nationalen Pläne gab, waren Gegenstand von Untersuchungen über den Verkehr des gesamten Kontinents, die anhand der damals verfügbaren Daten durchgeführt wurden. Sie dienten als Grundlage für ein kontinentweites Netz. Dagegen bestanden die Arbeiten der Sachverständigen in Bezug auf die Infrastrukturen des Straßen- und des konventionellen Schienenverkehrs weitgehend aus einer Aneinanderreihung der bestehenden nationalen Schemata und der Einfügung einiger fehlender Glieder. Die vorrangigen Projekte wurden vom Parlament und vom Rat auf der Grundlage der Arbeiten der Staats- und Regierungschefs, die die nationalen Prioritäten von europäischem Interesse auf den Tagungen des Europäischen Rats in Essen und später in Dublin zusammenfassten, übernommen.

Heute umfasst das Netz etwa 75185 km Straßen, davon 20609 km geplant, 79440 km konventionelle und Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnstrecken, davon 23005 km geplant, 381 Flughäfen, 273 internationale Seehäfen und 210 Binnenhäfen. Ferner umfasst das Netz Verkehrsmanagementsysteme, Informationssysteme für die Nutzer und Navigationssysteme<sup>2</sup>. Diese Infrastrukturen ziehen 40% des Güterkraftverkehrs und über die Hälfte des Schienengüterverkehrs an. Das Netz der Flughäfen sowie der Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnverbindungen, das allein schon 16% der gesamten Personenbeförderung mit der Eisenbahn ausmacht, übernimmt einen immer größeren Anteil des gesamten Personenverkehrs.

---

<sup>2</sup> Die durch diesen Vorschlag eingeführten Änderungen mitgerechnet.

Angesichts ihrer auf den grenzüberschreitenden Verkehr ausgerichteten Bestimmung wird auf die in den Leitlinien definierten großen Verkehrsachsen des Netzes im Übrigen auch in anderen bestehenden (Richtlinien über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems) oder in Vorbereitung befindlichen (Vorschlag zur Harmonisierung der Fahrverbote für Lastkraftwagen auf dem transeuropäischen Verkehrsnetz) Rechtsvorschriften der Gemeinschaft Bezug genommen.

Durch die Festlegung der Prioritäten auf der Ebene der Gemeinschaft ermöglichen die Leitlinien für den Aufbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes die Kanalisierung der Gemeinschaftsfinanzierungen auf Projekte mit großer gemeinschaftlicher Wertschöpfung. Die Interventionen der Strukturfonds, des Kohäsionsfonds, der Haushaltslinie für die transeuropäischen Netze, der Europäischen Investitionsbank werden so nicht nur untereinander sondern auch mit denjenigen der Mitgliedstaaten, der Regionen und dem Privatsektor koordiniert.

Die großen, in den letzten zehn Jahren realisierten grenzüberschreitenden Projekte wie der Ärmelkanaltunnel, die Hochgeschwindigkeitsbahnverbindung zwischen Brüssel und Paris oder die Tunnel-/Brückenverbindung zwischen Schweden und Dänemark sind Signale, die dem Bürger der Europäischen Union zeigen, dass die europäische Integration im Vormarsch ist. Das transeuropäische Netz ist ferner für den wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalt von zentraler Bedeutung.

Der letzte Bericht über den wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalt beschreibt die Fortschritte, die in den letzten Jahren erzielt werden konnten, um die rückständigen Gebiete und die für Mittel aus dem Kohäsionsfonds in Frage kommenden Länder insbesondere dank der strukturpolitischen Finanzinstrumente mit Infrastrukturen auszustatten, die dem Niveau in anderen Regionen und Ländern nahe kommen. Das transeuropäische Netz wird zwar offenbar seiner Rolle bei der Anbindung der Randgebiete in Spanien, Portugal, Griechenland und Irland an die zentralen Regionen gerecht, es bleibt jedoch noch viel zu tun, um die Randgebiete, insbesondere die für Mittel aus dem Kohäsionsfonds in Frage kommenden Länder, an das Wirtschaftszentrum der Europäischen Union anzubinden. Der Zugang zu den übrigen Rand- und insularen Gebieten, insbesondere den äußersten Randgebieten oder den von den Randgebieten isolierten Gebieten hängt davon ab, ob entsprechende Hafen- und Flughafen-Infrastrukturen vorhanden sind. Es darf jedoch nicht außer Acht gelassen werden, dass die Zugänglichkeit dieser Regionen mindestens ebenso stark von anderen Faktoren abhängt, wie der Bereitschaft der Luft-, See- und Eisenbahnverkehrsunternehmen, erschwingliche und hochwertige Dienste anzubieten, was den Rahmen der Politik im Bereich der Infrastrukturen übersteigt.

Im Übrigen hat das Europäische Raumentwicklungskonzept<sup>3</sup> gezeigt, dass es sich neben dem Bestreben, die wirtschaftlich rückständigen Regionen auszustatten, nunmehr als notwendig erweist, die Verkehrsflüsse besser über das Gebiet zu verteilen, um seine ausgewogene Entwicklung zu gewährleisten, die zentralen Regionen zu entlasten und die Randgebiete in die Handelsströme einzubeziehen. Der

---

<sup>3</sup> Europäisches Raumentwicklungskonzept - "Für eine ausgewogene und nachhaltige Entwicklung des Territoriums der Europäischen Union", vom informellen Rat der für die Raumordnung zuständigen Minister im Mai 1999 in Potsdam verabschiedet; Luxemburg: Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften, 1999.

Beitrag, den die Politik des transeuropäischen Verkehrsnetzes für den Zusammenhalt leistet, darf sich daher nicht mehr nur auf die Notwendigkeit beschränken, die insularen, eingeschlossenen und am Rande liegenden Gebiete an die zentralen Regionen der Gemeinschaft anzubinden. Er muss auch neuen Erfordernissen für eine ausgewogene Raumentwicklung Rechnung tragen, wie der Schaffung neuer grenzüberschreitender Räume durch den Bau ausgedehnter Infrastrukturen, insbesondere zur Überwindung natürlicher Hindernisse, oder der Umverteilung des Verkehrs zwischen den Häfen der wichtigsten Küstenregionen.

Ferner bietet das Netz die Möglichkeit, eine Verbindung zu den Grenzgebieten der Union herzustellen und vor allem eine Brücke zu den Beitrittsländern zu schlagen.

Das transeuropäische Verkehrsnetz betrifft nahezu die Hälfte des gesamten Güter- und Personenverkehrs in der Union. Die Aktion der Gemeinschaft ermöglicht die Koordinierung der gemeinschaftlichen und nationalen Investitionen in die Projekte mit europäischem Mehrwert. Das Netz dient als Bezugsgröße für andere Rechtsvorschriften der Gemeinschaft und seine Sichtbarkeit ist für die europäischen Bürger von Bedeutung. Es ist ein Instrument der Raumplanung und trägt zur Verbesserung der Verbindungen mit den Grenzländern der Union bei.

## **1.2. Verzögerungen bei der Verwirklichung**

Es muss allerdings festgestellt werden, dass die Arbeiten nicht so schnell vorangehen, wie man es sich erhofft hatte, als die Idee der transeuropäischen Netze aufkam. Die Kommission hatte in ihrem Weißbuch über Wachstum, Wettbewerb und Beschäftigung Schätzungen über die erforderlichen Finanzmittel angestellt, die sich damals auf 400 Mrd. Euro beliefen, 110 Mrd. allein für die vorrangigen Projekte von Essen. Sie hatte jedoch darauf hingewiesen, dass angesichts der geringen zur Verfügung stehenden Gemeinschaftsmittel der Großteil der erforderlichen Finanzierung der Projekte von den Mitgliedstaaten aufgebracht werden müsse.

Aus heutiger Sicht erscheint das Investitionstempo als unzureichend. In den Jahren 1996-1997 wurden etwa 38 Mrd. Euro in die Projekte des transeuropäischen Netzes investiert<sup>4</sup>. Sollte das Investitionstempo bis 2010 nicht zunehmen, wird das Netz wahrscheinlich nicht vollständig fertiggestellt werden, insbesondere, was seine Komponenten Schienenverkehr und Binnenschifffahrt angeht.

Im Jahre 1999 waren erst 2726 km Hochgeschwindigkeitsbahnstrecken in Betrieb. Nach den optimistischsten Zeitplänen der in der Vorstudie oder im Bau befindlichen Projekte sollen bis 2010 etwa 8400 km Hochgeschwindigkeitsbahnstrecken in Betrieb sein. Es wären demzufolge weitere zehn Jahre nötig, um sämtliche der in den derzeitigen Leitlinien vorgesehenen 12600 km fertigzustellen. Bei dem konventionellen Eisenbahnnetz ist der weitaus größte Teil der Strecken bereits vorhanden. Die Investitionen zielen daher im Allgemeinen auf die Verbesserung der Qualität und der Kapazität ab, es ist jedoch wesentlich schwieriger, sich ein Bild von den erzielten Fortschritten zu machen. Bei der Binnenschifffahrt werden die fehlenden Finanzmittel auf 40% geschätzt, und bei einigen Projekten, die immerhin für die Verbesserung der Verbindungen zwischen den großen Flussgebieten von

---

<sup>4</sup> Dies macht etwa ein Viertel aller Investitionen in die gesamten Verkehrsinfrastrukturen während dieses Zeitraums aus (s. KOM(1998) 176).

Bedeutung sind, wie der Verbesserung der Schiffbarkeit der Donau zwischen Vilshofen und Straubing, sind erhebliche Verzögerungen zu verzeichnen. Dies steht in krassm Gegensatz zu dem Sektor des Straßenverkehrs, in dem die Arbeiten relativ weit fortgeschritten sind. Seit 1996 wurden 4518 km<sup>5</sup> neu gebaute oder ausgebauten Straßen oder Autobahnen in Betrieb genommen. Nach dem Zeitplan der Arbeiten werden die meisten geplanten Straßenverbindungen bis 2010 fertiggestellt sein.

Die größten Verzögerungen sind im Allgemeinen bei grenzüberschreitenden Projekten zu verzeichnen, weil die Mitgliedstaaten bei ihren Investitionsentscheidungen die nationalen Abschnitte des transeuropäischen Netzes privilegiert haben. Die Hauptgründe für diese Verzögerungen sind das Fehlen eines integrierten Ansatzes bei der Planung, Evaluierung und Finanzierung der grenzüberschreitenden Infrastrukturen.

Die Verknappung der öffentlichen Finanzmittel ging einher mit einem generellen Abflauen der Investitionen in Infrastrukturen, die von 1,5% in den 70er Jahren auf etwa 1% des BIP im Jahre 1995 zurückgingen. Hinzu kommt die Schwierigkeit, angesichts der großen Zahl von Projekten Prioritäten zu setzen. Die Gemeinschaft verfügt weder über die Haushaltsmittel noch über die Rechtsmittel, diese grenzüberschreitenden Projekte von sich aus zu beschleunigen, da die Verwirklichung eines Projekts im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats laut EG-Vertrag unter die Zuständigkeit seiner nationalen Behörden fällt.

Es gibt beträchtliche Verzögerungen bei der Verwirklichung des Netzes, insbesondere bei den grenzüberschreitenden Projekten. Werden die Finanzierungen der Verkehrsinfrastrukturen durch die Mitgliedstaaten, die Gemeinschaft und die übrigen Investoren nicht gezielter auf diese Streckenabschnitte des transeuropäischen Netzes ausgerichtet, stellt sich die Frage, ob die Fertigstellung des Netzes bis 2010 - wie ursprünglich geplant - überhaupt machbar ist.

### **1.3. Fortbestehen von Engpässen**

Die in dem Weißbuch über die europäische Verkehrspolitik enthaltene Analyse hat besonders die wirtschaftlichen Veränderungen verdeutlicht, die die ungleiche Auslastung der Verkehrssysteme von Jahr zu Jahr verschlimmern. Im Laufe der letzten zehn Jahre haben die übermäßige Nutzung des Straßengüterverkehrs, der spektakuläre Aufschwung des Luftverkehrs und die Mängel des für den Güterverkehr geeigneten Eisenbahnsystems, insbesondere der Infrastrukturen, zu einer spürbar stärkeren Überlastung der Straßen, des Schienennetzes und des Luftraums beigetragen. Die Unausgewogenheit der Auslastung tritt nicht nur zwischen den einzelnen Verkehrsträgern sondern auch zwischen den einzelnen Abschnitten des Netzes immer deutlicher zu Tage, da sich das Verkehrsaufkommen auf dem Gebiet ungleich verteilt. In einigen Transitregionen wie den Bergregionen der Pyrenäen und der östlichen Alpen liegt die jährliche Wachstumsrate des Straßenverkehrs bei über 10%.

Ungeachtet der zur Entwicklung der transeuropäischen Infrastrukturen unternommenen Anstrengungen besteht das Phänomen der Engpässe in Europa fort

---

<sup>5</sup> Außer Griechenland und Luxemburg.

und erreicht in einigen Bereichen ein besorgniserregendes Ausmaß. Nach den von den Mitgliedstaaten übermittelten Informationen werden 7500 km der Straßen, d.h. 10% des Straßennetzes und über 16 000 km der Eisenbahnstrecken, d.h. nahezu 20% des gesamten Eisenbahnnetzes als Engpässe oder Strecken mit Beschränkungen aufgrund der technischen Merkmale angesehen (unzureichende Achslast, fehlendes Funksystem, usw.). Im Luftverkehr hat mehr als einer von drei Flügen eine Verspätung von über 15 Minuten.

Am stärksten betroffen sind die internationalen Verkehrskorridore, auf denen sich der transeuropäische Nord-Süd-Verkehr zusammenballt, die natürlichen Hindernisse wie die Alpen und die Pyrenäen, die Randgebiete der großen Ballungszentren und die Handelszentren, in denen sich der Fernverkehr, der regionale Verkehr und der Nahverkehr konzentrieren und vermischen, sowie einige Grenzregionen, insbesondere an den Grenzen mit den Beitrittsländern. Die zentralen Regionen sind schwer betroffen, das gilt aber auch für einige Randregionen, deren weniger leistungsfähige Infrastrukturen schnell saturiert sind.

#### 1.4. Grenzen des Straßennetzes

Die Möglichkeiten, durch eine Erweiterung des Straßennetzes neue Kapazitäten bereitzustellen, sind begrenzt und bieten nur vorübergehende Lösungen, die die Saturation des Netzes nur hinausschieben. Auf den Fernverkehrsachsen Europas sind die verfügbaren Flächen knapp geworden. Die Anrainer in einigen Regionen sind besorgt über die durch den Straßenverkehr verursachten Umweltbelastungen.

Unter diesen Umständen sollten sich die seit den 90er Jahren unternommenen Anstrengungen zur Modernisierung des Straßennetzes neuen Prioritäten zuwenden. Dabei sind zunächst die **Verkehrsmanagement- und Informationssysteme** zu nennen, die eine Optimierung der bestehenden Infrastrukturen erlauben, da sie die Verkehrsströme zeitlich und auf dem Netz besser regulieren. Auf den nahezu saturierten Strecken sind Arbeiten zur Verbesserung der **Sicherheit**, besonders in den Tunnels, erforderlich. In einigen eingeschlossenen oder Randregionen, insbesondere in an die Beitrittsländer **angrenzenden Regionen** der Union, sind noch bestimmte, fehlende Teilabschnitte zu realisieren.

#### 1.5. Notwendigkeit einer Überarbeitung der Leitlinien

Um dem steigenden Verkehrsaufkommen gerecht zu werden, verfolgte die Kommission bisher ein Konzept, bei dem der Schwerpunkt auf die multimodale Dimension des Netzes gelegt wurde, um dessen Gesamtkapazität zu erhöhen. Unter diesem Gesichtspunkt wurden die Binnen- und Seehäfen in die Schemata des Netzes einbezogen.

Angesichts der bereits absehbaren Verzögerungen bei der Fertigstellung des Netzes ist die Kommission der Ansicht, dass eine Flucht nach vorn, die aus dem Bau neuer Infrastrukturen bestehen würde, keine Lösung für zusätzliche Kapazitätserfordernisse darstellt. Die bereits geplante Überarbeitung der Leitlinien sollte vielmehr bestätigen, dass das, was 1996 beschlossen worden war, fertiggestellt und der Schwerpunkt der Aktionen und Projekte der Gemeinschaft in erster Linie auf der Beseitigung der auf den großen Verkehrsachsen bestehenden Engpässe sowie einer beschränkten Zahl großer Projekte liegen muss.



## 2. TRAGWEITE DER ÜBERARBEITUNG

Der Vorschlag zur Änderung der Entscheidung Nr.1692/96/EG bezieht sich demzufolge hauptsächlich auf die Prioritäten der Gemeinschaftsaktion und die Liste der spezifischen Projekte. Die Änderungen der Karten beschränken sich auf technische Anpassungen. Die Überarbeitung bietet ferner die Gelegenheit, einige Bestimmungen zu aktualisieren, insbesondere um in die künftigen Erweiterungen des Netzes den Umweltschutz besser einzubeziehen.

### 2.1. Mittelfristige Prioritäten zur Optimierung der Netzkapazität

Ziel der Änderungen ist die Neuausrichtung der Prioritäten der Gemeinschaftsaktion auf Maßnahmen, die geeignet sind, eine rasche aber dauerhafte Lösung des Problems der Engpässe herbeizuführen.

In Artikel 5 wird vorgeschlagen, die Zahl der Prioritäten der Gemeinschaftsaktion zu verringern, darin allerdings vier weitere aufzunehmen: Maßnahmen zum Ausbau eines schienengebundenen Güterverkehrsnetzes, zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs und der Binnenschifffahrt und zur Integration des Luft- und Schienenverkehrs sowie Maßnahmen in Bezug auf intelligente Verkehrssysteme.

#### **Maßnahmen zur Verwirklichung eines vorrangig für den Güterverkehr bestimmten Eisenbahnnetzes**

Die äußeren Merkmale der Eisenbahn lassen diese zwar für einen massiven Güterverkehr geeignet erscheinen, **diese Vorteile werden jedoch offenbar wenig genutzt**, da der Marktanteil der Eisenbahn an der Güterbeförderung in Europa seit mehreren Jahrzehnten stetig zurückgeht und der Umfang der beförderten Fracht auf einem expandierenden Markt eher stagniert. Einer der Gründe dafür ist die Tatsache, dass die Eisenbahninfrastrukturen in Europa für den intensiven Güterverkehr, insbesondere die gleichzeitige Nutzung durch Güter- und Personenzüge, ungeeignet sind.

In den Vereinigten Staaten ist die Eisenbahn mit einem Marktanteil von 40 % führend auf dem Güterverkehrsmarkt. Die nordamerikanischen Eisenbahnunternehmen können ihr Angebot insbesondere durch die Beförderung von Containern auf zwei Ebenen (double stack) und die Zusammenstellung von Zügen, die mitunter über 2000 Meter lang sind, diversifizieren. Da nur wenige Personenzüge unterwegs sind, die die Durchfahrt der Güterzüge stören könnten, sind Transporte über lange Entfernungen möglich, die mit dem Straßengüterverkehr konkurrieren können. In der Europäischen Union sind die zahlreichen Brücken und Tunnels zu niedrig, die Ausweichgleise zu kurz und die Grenzen der Widerstandsfähigkeit der Kupplungsreinrichtungen, die Begrenzung des Lichtraumprofils<sup>6</sup> sowie die außerordentliche Verkehrsdichte der Personenzüge in der Nähe der Ballungsgebiete schließen diese Art der Nutzung aus.

Wenn schon kein vollständiges, ausschließlich für den Güterverkehr bestimmtes Netz errichtet werden kann, so sollte durch die **Investitionen die Einrichtung von transeuropäischen, in erster Linie der Güterbeförderung vorbehaltenen**

---

<sup>6</sup> Die Elektrifizierung der Strecken begrenzt das Lichtraumprofil in der Höhe auf 4,5 Meter.

**Verkehrsachsen gefördert werden**, die sich hauptsächlich aus bestehenden Strecken zusammensetzen, auf denen vorrangig Güterzüge verkehren, bzw. aus Strecken, die ausschließlich dem Güterverkehr vorbehalten sind. Ohne eine Erhöhung der derzeitigen Geschwindigkeit der Güterzüge ließen sich allein durch die Tatsache, dass diese lange Strecken zurücklegen könnten, ohne auf ein Abstellgleis gestellt zu werden, um die Personenzüge durchfahren zu lassen, nicht nur die Reisegeschwindigkeit und die Pünktlichkeit des Transports von einem Ort zum anderen sondern auch die Kapazität der Strecken erhöhen. In Gebieten mit hoher Verkehrsdichte sollte die Trennung von Güter- und Personenverkehr das Ziel einer neuen Organisation für die Errichtung und den Ausbau des Netzes sein, was den Bau neuer Infrastrukturen erforderlich machen könnte. In den anderen Gebieten sollte diese Trennung auf eine unterschiedliche Flächennutzung abzielen, wobei alternative Fahrstrecken mit geringem Verkehrsaufkommen oder die Sanierung stillgelegter Infrastrukturen als Lösung in Frage kämen. Auf einigen Strecken setzt diese Trennung Umbauarbeiten voraus, die eine bessere gemischte Nutzung der Infrastruktur ermöglichen (Ausweichzonen, Kapazitätsverbesserung, insbesondere durch Signalanlagen und Zugsteuerungs- und -sicherungssysteme).

In den derzeitigen Leitlinien werden bereits Schemata für ein konventionelles Eisenbahnnetz und für den kombinierten Verkehr festgelegt. Diese beiden Netze sollten als Grundlage für die transeuropäischen, vorrangig dem Güterverkehr vorbehaltenen Verkehrskorridore dienen, um schrittweise ein Netz für den Güterverkehr aufzubauen.

Auch die Kapazität, die auf den herkömmlichen Strecken durch die schrittweise Errichtung des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnnetzes frei wird, sollte der Trennung zugute kommen. Die Weiterführung der Programme für die Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnstrecken ist also mit der Schaffung eines Güterverkehrsnetzes nicht unvereinbar, im Gegenteil, sie ist im Hinblick auf die Erhöhung der Kapazität des Eisenbahnnetzes insgesamt eher folgerichtig. Die Träger von Hochgeschwindigkeitsprojekten sollten sich in der Regel vergewissern, dass aufgrund einer solchen Entwicklung die Strecken, die zuvor von Personenzügen befahren wurden, frei werden und von den Güterzügen leichter genutzt werden können. Ferner sollten sie eine bestmögliche Komplementarität mit dem Luftverkehr anstreben.

**Terminals**, die als Umschlagplatz für die Güter und als Eisenbahnanschluss dienen, stellen letztlich die größten Engpässe dar. Im Fall von Terminals, die allen Betreibern offen stehen, können öffentliche Investitionen zur Förderung von Rangierbahnhöfen und Umschlaganlagen eine wichtige Rolle für den Kapazitätsausbau spielen. Intermodale, für den kombinierten Verkehr bestimmte Terminals sind bereits Teil des Netzes für den kombinierten Verkehr, was sich sehr positiv auswirkt, da die Beförderung von Containern und Wechselaufbauten das Marktsegment mit dem stärksten Wachstum ist. In diesem Vorschlag werden die anderen Frachtterminals in das Eisenbahnverkehrsnetz einbezogen.

Neben der ausdrücklichen Erwähnung der Maßnahmen zur Förderung der Errichtung eines vorrangig dem Güterverkehr vorbehaltenen Eisenbahnnetzes in Artikel 5 schlägt die Kommission vor, die Definition des Eisenbahnnetzes in Artikel 10 anzupassen und darin dessen Rolle für die Güterbeförderung zu unterstreichen und die Frachtterminals einzubeziehen. Ferner werden 2460 km bestehender oder geplanter Strecken in das Schema des konventionellen Eisenbahnnetzes eingefügt.

## **Maßnahmen zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs und der Binnenschifffahrt**

Für den Ausbau des Kurzstreckenseeverkehrs und der Binnenschifffahrt, die von der Qualität der Erschließung des Hinterlands der Häfen abhängig sind, ist es von entscheidender Bedeutung, dass die Häfen Zugang zu leistungsfähigen Eisenbahnverbindungen erhalten. Die See- und Binnenhäfen wurden vor kurzem in die Schemata des transeuropäischen Netzes aufgenommen. Die Anerkennung des gemeinsamen Interesses dieser Häfen ist zweifellos ein Fortschritt, sie reicht jedoch für eine echte Zusammenarbeit zwischen den Eisenbahnbetreibern und denjenigen des Seeverkehrs oder der Binnenschifffahrt nicht aus. Zahlreiche **Häfen müssen noch an das Eisenbahnnetz angebunden** oder deren Anbindung verbessert werden, bevor das Potenzial des Kurzstreckenseeverkehrs und der Binnenschifffahrt voll ausgeschöpft werden kann. Die Anbindung der Binnenhäfen an das Eisenbahnnetz wird insbesondere zu einer verstärkten Komplementarität der Eisenbahn und der Binnenschifffahrt beitragen, die dann nicht mehr in Konkurrenz zueinander treten. Der Aufschwung der Verkehrsmanagementsysteme und des elektronischen Datenaustauschs wird voraussichtlich die Nutzung dieser Verkehrsträger ebenfalls erleichtern.

## **Maßnahmen zur Förderung der Integration von Schienen- und Luftverkehr**

Die Eisenbahnverbindungen (Hochgeschwindigkeits-, konventionelle und Nahverkehrsverbindungen) zu den Flughäfen ermöglichen eine stärkere Komplementarität zwischen Schienen- und Luftverkehr. Insbesondere die Verknüpfung der Eisenbahnverbindungen zwischen den Hochgeschwindigkeitsstrecken und den wichtigsten internationalen Flughäfen dürfte eine Optimierung der Kapazität des Flughafen- und des Eisenbahnnetzes ermöglichen. Der Hochgeschwindigkeitszug stellt für viele Reiserouten in Bezug auf Reisedauer, Preis und Bequemlichkeit eine attraktive Alternative zum Flugzeug dar, und dies umso mehr, wenn man die Fahrtzeit von den Stadtzentren zu den Flughäfen berücksichtigt. Außerdem könnte die Integration des Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnnetzes und der Flughäfen dem Frachtverkehr, insbesondere der Expresszustellung, zugute kommen.

Um diese Komplementarität zu gewährleisten, müssen die Eisenbahnunternehmen, die Luftverkehrsgesellschaften und die Flughafenverwaltungen die Zusammenarbeit zwischen Schienen- und Luftverkehr voll ausschöpfen. **Daher sollten Investitionen, die zur Integration des Eisenbahn- insbesondere des Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnnetzes und des Luftverkehrs beitragen, gefördert werden.** In einigen Fällen kann es sich um den Bau von Bahnhöfen in den Flughäfen handeln, in anderen um Terminals, die sich zur Registrierung des Gepäcks in den Bahnhöfen eignen. Auch andere Infrastrukturen oder Ausrüstungen könnten in Frage kommen, um die Integration der Informations-, Reservierungs-, Fahrkartenverkaufs- und Gepäckbeförderungsdienste, die den Reisenden den Übergang von einem Verkehrsträger zum anderen erleichtern, herbeizuführen.

Neben der ausdrücklichen Erwähnung der Eisenbahnbindung der Flughäfen zur Förderung der Komplementarität des Schienen- und Luftverkehrs in Artikel 5 schlägt die Kommission eine neue Definition des Flughafennetzes in Artikel 13 vor, die auf eine stärkere Integration des Flughafennetzes und der Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnverbindungen abzielt.

## **Maßnahmen für intelligente Verkehrssysteme**

Die intelligenten Verkehrssysteme, d.h. Verkehrsmanagementsysteme und Systeme für die Informationsübermittlung an den Benutzer sowie Satellitennavigations- und ortungssysteme, bieten beachtliche Möglichkeiten zur Verbesserung der Netzkapazität und der Sicherheit. Die derzeitigen Leitlinien sowie die in den Leitlinien für transeuropäische Telekommunikationsnetze ausgewiesenen Projekte von gemeinsamem Interesse (Entscheidung Nr.1336/97/EG) beziehen diese Systeme bereits in das Netz ein, und einige davon befinden sich in einem fortgeschrittenen Entwicklungsstadium. Angesichts der raschen Weiterentwicklung der Informations- und Kommunikationstechnik muss allerdings eine konzertierte Einführung auf Gemeinschaftsebene gewährleistet werden. Ansonsten könnte es zu einem Patchwork einzelner Dienste auf regionaler oder nationaler Ebene kommen, was dem einwandfreien Funktionieren des Binnenmarkts und des transeuropäischen Netzes abträglich wäre.

Die Aktion der Gemeinschaft muss folglich auf ein Höchstmaß an technischer **Interoperabilität** der Systeme abzielen, insbesondere in den Bereichen des Verkehrsmanagements und der Straßenverkehrs-Informationendienste, des Luftverkehrsmanagements und des Managements des Eisenbahnverkehrs. Das setzt Pläne für den Ausbau intelligenter Verkehrssysteme entlang der großen Verkehrsverbindungen voraus und sollte zu selektiven Gemeinschaftsaktionen zugunsten derjenigen Projekte führen, die am ehesten in der Lage sind, die Ziele der Sicherheit und der Kapazitätserhöhung zu erfüllen, die allerdings auch die bestehenden Normen hinsichtlich der Interoperabilität einhalten. Auch sollte eine deutliche Unterstützung der Gemeinschaft für in großem Maßstab eingeführte Systeme vorgesehen werden, ob es sich nun um die Satelliten-Funknavigation (GALILEO) oder um das Eisenbahnverkehrs-Managementsystem (ERTMS) handelt.

### **2.2. Spezifische Projekte**

Die Entscheidung über die Leitlinien umfasst zahlreiche Projekte von gemeinsamem Interesse. Dazu gehören die im Anhang III aufgeführten "spezifischen" Projekte, denen der Europäische Rat von Essen 1994 und Dublin 1996 besondere Bedeutung beigemessen hatte. Diese Projekte, die sich in einem unterschiedlichen Entwicklungsstadium befinden, wurden als Projekte eingestuft, die ein verstärktes Engagement der Gemeinschaft erfordern. Die Staats- und Regierungschefs hatten auf dem Europäischen Rat von Essen jedoch eingeräumt, dass diese Liste regelmäßig aktualisiert werden müsste; die Kommission hatte dazu bisher noch keine Vorschläge vorgelegt.

Von diesen vierzehn "spezifischen" Projekten sind drei inzwischen fertiggestellt und sechs weitere, im Bau befindliche Projekte werden voraussichtlich bis 2005 beendet. Mit diesem Vorschlag werden demnach eine Reihe von Änderungen in die Liste des Anhangs III aufgenommen. Diese Änderung ist auch aus institutionellen und haushaltstechnischen Gründen sowie aus Gründen einer auf Dauer tragfähigen Entwicklung gerechtfertigt.

Wird dieser Anhang nicht geändert, ist ein ernsthafter institutioneller Konflikt mit dem Parlament abzusehen. Der geltende Anhang führt streng genommen nur die Projekte auf, die von den Europäischen Räten von Essen 1994 und von Dublin 1996 auf der Grundlage des Berichts einer Gruppe persönlicher Vertreter der Staats- und

Regierungschefs unter Vorsitz von Herrn Christophersen verabschiedet wurden. Das Parlament hat immer zu Recht die Auffassung vertreten, dass sich dieser Anhang seinen Mitentscheidungsbefugnissen entzogen hat, und den Wunsch nach einer Überprüfung dieser Liste geäußert. Das für Verkehr zuständige Mitglied der Kommission hatte im Übrigen bereits unmittelbar nach dem Europäischen Rat von Dublin dem Parlament seine Absicht angekündigt, anlässlich der nächsten Überarbeitung einen Vorschlag in diesem Sinne vorzulegen.

Auf die spezifischen Projekte entfallen aufgrund ihrer politischen Bedeutung über die Hälfte der für das transeuropäische Netz vorgesehenen Haushaltsmittel und ein erheblicher Teil der Mittel des Kohäsionsfonds. Die Aktualisierung der Liste der vorrangigen Projekte wird es ermöglichen, die Bündelung und Vereinfachung der Verwaltung der gemeinschaftlichen Finanzmittel fortzuführen.

Mit der vorgeschlagenen Liste der spezifischen Projekte soll den erzielten Fortschritten Rechnung getragen werden, indem die verwirklichten Projekte herausgenommen, die Bedeutung der auf Schwierigkeiten stoßenden alpinen Projekte für die Gemeinschaft bestätigt, sowie sechs neue Projekte und neue Abschnitte zu bestehenden Projekten hinzugefügt werden. Die Kommission hält die Verwirklichung dieser Projekte für ein effizientes und kohärentes transeuropäisches Netz, das verstärkt zur nachhaltigen Entwicklung beiträgt, für vorrangig. Sie ist der Ansicht, dass eine politische und finanzielle Unterstützung der Gemeinschaft entscheidend zur Festlegung, Inangriffnahme oder Beendigung der Arbeiten an den Projekten vor dem Inkrafttreten der nächsten Überarbeitung, die im Jahre 2004 vorgeschlagen werden soll, beitragen kann.

#### *2.2.1. Realisierte und zu fördernde Projekte*

Die drei fertiggestellten Projekte sind aus der Liste zu streichen. Dabei handelt es sich um den Flughafen Malpensa, die feste Verbindung Øresund und die konventionelle Eisenbahnverbindung zwischen Cork und Belfast. Die beiden Projekte, die den Bau von sehr langen Alpentunnels umfassen, stoßen auf Schwierigkeiten infolge technischer, finanzieller und zeitplanbezogener Ungewissheiten. Trotz dieser Schwierigkeiten sind diese beiden Projekte, d.h. die Verkehrsachsen ***Lyon-Turin und die Brennerachse***, nach wie vor für den Ausbau der Intermodalität in den Alpen von entscheidender Bedeutung. Diese Projekte, die langfristig dazu beitragen können, dass die Risiken der Intensivierung des Straßenverkehrs (Sicherheit, Umwelt) verringert werden, sind für die Gemeinschaft von besonderer Bedeutung.

#### *2.2.2. Auswahlverfahren und -Kriterien der neuen Projekte*

**Bei der Auswahl der in dieser Entscheidung vorgeschlagenen neuen "spezifischen" Projekte wurde von der Kommission zugrundegelegt, dass es sich um Projekte handelt, die sich im Bau oder in der Phase der Voruntersuchungen befinden, die bereits in den Schemata der 1996 angenommenen Leitlinien aufgeführt sind und für die die Mitgliedstaaten und das Europäische Parlament besonderes Interesse bekundet haben.**

Da diese Projekte bereits als Projekte von gemeinsamem Interesse im Sinne der Entscheidung über die Leitlinien gelten, konnte die Kommission deren Entwicklung aufmerksam verfolgen und hat im Übrigen die meisten davon finanziell unterstützt.

So konnten auch die Projekte ermittelt werden, deren Weiterentwicklung auf besondere Schwierigkeiten stieß oder Ungewissheiten aufwies, die durch besondere Förderung oder politische Verhandlungen auf europäischer Ebene ausgeräumt werden könnten.

Zwei Projekte bilden jedoch eine Ausnahme, da sie in den Leitlinien noch nicht als Projekte von gemeinsamem Interesse aufgeführt sind. Es handelt sich um das Satelliten-Funknavigationssystem Galileo und die Durchquerung der Zentralpyrenäen. Das erste Projekt, Galileo, das eine intensive Koordinierung auf europäischer Ebene erfordert und bei dem die enormen Entwicklungen der Informationstechnologien genutzt werden sollen, war Gegenstand wiederholter Anfragen des Rates und des Parlaments. Das Pyrenäenprojekt entspricht dem Antrag des Parlament von 1996 auf Einbeziehung neuer Verkehrsverbindungen in den Pyrenäen.

Auf der Grundlage der von den Mitgliedstaaten und ihr selbst durchgeführten Studien sowie der regelmäßigen Diskussionen mit den Mitgliedstaaten, insbesondere im Rahmen des durch Artikel 18 eingesetzten Ausschusses, hat die Kommission für jeden der Anträge geprüft, ob er die drei nachstehenden wesentlichen Voraussetzungen erfüllt:

1) Durchführbarkeit des Projekts angesichts des Stands der Arbeiten:

- Ausmaß des Engagements der betroffenen Mitgliedstaaten,
- Potenzielle wirtschaftliche Auswirkungen des Projekts,

2) Beitrag zu den Zielen des Weißbuchs:

- Der Beitrag zur Beseitigung von Engpässen, einschließlich des Problems der fehlenden Interoperabilität,
- der Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung, wie vom Europäischen Rat in Göteborg erneut angesprochen, zur Wiederherstellung eines ausgewogeneren Verhältnisses zwischen den Verkehrsträgern und zu den für die Eisenbahn und die Binnenwasserstraßen bestimmten Infrastrukturinvestitionen,
- die Vorbereitung des Beitritts.

3) Die Gemeinschaftsdimension:

- Die strategische Bedeutung für die Gemeinschaft (Umfang des Projekts, Überwindung natürlicher Hindernisse, technologische Autonomie der Union);
- die Rolle, die diese zur Beschleunigung und der Projekte und zur leichteren Lösung von Schwierigkeiten spielen kann (Finanzierung, grenzüberschreitende Koordinierung);
- der Dringlichkeitsgrad einer Aktion auf Gemeinschaftsebene (Stand der Arbeiten, dringende Notwendigkeit einer grenzüberschreitenden Koordinierung, finanzielle Erfordernisse).

Die von der Kommission in Betracht gezogenen Projekte befinden sich in mehr oder weniger weit fortgeschrittenen Stadien; einige sind im Bau, andere in der Phase technischer Untersuchungen oder in der Phase der Umweltverträglichkeitsprüfungen bzw. wirtschaftlicher oder finanzieller Untersuchungen. Ein entscheidendes Kriterium für die Auswahl der Projekte bestand folglich darin, diejenigen Projekte zu ermitteln, die in ihrer Entwicklung eine kritische Phase durchlaufen und bei denen auf Gemeinschaftsebene besondere Aufmerksamkeit erforderlich ist, um die Schwierigkeiten zu überwinden.

Ferner hat die Kommission bei der Auswahl der Projekte auf eine ausgewogene geografische Verteilung geachtet, ohne jedoch deren Beitrag zu den einzelnen Kriterien zu vernachlässigen. Die einzelnen Kriterien können also nicht einheitlich angewandt werden. Die Kommission hat bei ihrer Auswahl geprüft, inwieweit ein Projekt sämtliche Kriterien erfüllt und nicht jedes einzelne Kriterium auf alle Projekte angewandt.

Es wird darauf hingewiesen, dass die Kommission auch Alternativen geprüft hat, sofern ihr Projekte vorgelegt wurden, die Gegenstand von Untersuchungen oder Arbeiten in den Mitgliedstaaten sind. Bei dieser Prüfung hat die Kommission gemäß Artikel 155 EG-Vertrag der potenziellen wirtschaftlichen Lebensfähigkeit der Projekte Rechnung getragen.

### 2.2.3. *Neue Projekte*

***Hochleistungs-Schienenstrecke durch die Pyrenäen:*** Dieses Projekt ist in den derzeit geltenden Leitlinien nicht enthalten. Das Parlament hatte jedoch bei der zweiten Lesung der 1996 angenommenen Leitlinien vier Änderungen über Projekte zur Durchquerung der Pyrenäen zugestimmt. Entsprechend ihrer Zusage hat die Kommission die Stichhaltigkeit dieser Änderungen geprüft und kommt zu dem Ergebnis, dass, wenn keine Lösungen zur Verbesserung der "Durchlässigkeit" der Pyrenäen gefunden werden, in dieser Region, die von starkem Fernverkehr durchquert wird, von dem die Hälfte den Verkehr zwischen der iberischen Halbinsel und den Nachbarländern Frankreichs betrifft, erhebliche Engpässe entstehen könnten. Aus den Arbeiten der französisch-spanischen Beobachtungsstelle des die Pyrenäen durchquerenden Verkehrs geht hervor, dass täglich über 15000 Lastwagen dieses Gebirgsmassiv an seinen beiden Enden durchqueren und dieser Verkehr stetig um einen besonders hohen Prozentsatz (+10% jährlich) steigt. Die Verkehrsströme zwischen der iberischen Halbinsel und dem restlichen Europa belaufen sich 1998 bereits auf 144 Millionen Tonnen pro Jahr (77% Straßenverkehr, 63% Seeverkehr und 4,4% Eisenbahnverkehr). Nach Schätzungen der Beobachtungsstelle werden bis zu den Jahren 2010-2015 weitere 100 Millionen Tonnen auf die verschiedenen Verkehrsträger zu verteilen sein. Die Verbesserung der bestehenden Verbindungen und die Fertigstellung des Hochgeschwindigkeitszugs Süd werden mittelfristig einen Kapazitätzuwachs ermöglichen, zu dem das Potenzial des Kurzstreckenseeverkehrs noch hinzugerechnet werden kann. Die Fähigkeit des Kurzstreckenseeverkehrs, eine echte Lösung herbeizuführen, wird jedoch davon abhängen, ob es den Betreibern gelingt, das Vertrauen der Verlager zu gewinnen. In diesem Zusammenhang erscheint es ferner unerlässlich, neue Eisenbahnkapazitäten, insbesondere in den Zentralpyrenäen, bereitzustellen. **Daher schlägt die Kommission vor, in diese überarbeitete Fassung der Leitlinien des transeuropäischen Netzes als "spezifisches" Projekt eine Hochleistungs-Schienenstrecke durch die Pyrenäen**

**aufzunehmen, deren Streckenführung zwischen den interessierten Ländern zu vereinbaren ist.**

Die Verwirklichung eines solchen Projekts wird ein bis zwei Jahrzehnte in Anspruch nehmen. Angesichts des starken Verkehrsaufkommens und der Erwartungen der betroffenen ortsansässigen Bevölkerung empfiehlt es sich, **so schnell wie möglich koordinierte Studien zu diesem Projekt in Angriff zu nehmen**, was die Aufnahme dieses Projekts in die Liste erleichtert würde.

Diesbezüglich stellt sich die Frage, ob die bestehende Strecke zwischen Pau und Saragossa über Canfranc ausgebaut werden soll, um kurzfristig die Durchlässigkeit der Pyrenäen zu verbessern. Trotz ihrer geringen Kapazität angesichts der vorhersehbaren langfristigen Erfordernisse<sup>7</sup> hat diese Strecke den Vorteil, den bereits vorhandenen Tunnel nutzen zu können und die Verlader und Verkehrsunternehmen zu veranlassen, ihre Logistik im Hinblick auf die künftige Hochleistungs-Eisenbahnstrecke zu organisieren. Daher wird auf Ersuchen der Regierungen der beiden betroffenen Länder die Aufnahme dieser Verbindung in das Schema des herkömmlichen Eisenbahnsystems der vorliegenden überarbeiteten Leitlinien vorgeschlagen. Die Kommission wird darauf achten, dass dieses Projekt sich nicht nur in umweltverträglicher Weise in den Standort der Pyrenäen einfügt, sondern dass ihre eventuelle finanzielle Unterstützung auch einen Anreiz dafür bietet, dass die betreffenden Arbeiten bereits den Weg ebnen für eine Hochleistungsachse, die Teil eines langfristigen, wirtschaftlich tragbaren Programms bildet, und diese Arbeiten Gegenstand einer grenzüberschreitenden Koordinierung sind.

Ferner empfiehlt es sich, die Problematik einer künftigen Straßenverbindung durch die Pyrenäen zu überdenken, da aus Gründen des Umweltschutzes, sowie der Kosten und der Akzeptanz durch die Anrainer als Lösung praktisch nur der Huckepackverkehr in Frage kommt.

**Entscheidende Auswahlkriterien:** Dieses Projekt, das sich im Stadium der Voruntersuchungen befindet, war 1996 vom Parlament beantragt worden. Die beiden betroffenen Staaten sind bereits übereingekommen, die Untersuchungen auf dem französisch-spanischen Seminar auf Ministerebene vom 12. Juli 2001 in Toulouse voranzutreiben. Dieses Projekt dürfte erhebliche positive sozio-ökonomische Auswirkungen haben. Es wird die Beseitigung der zahlreichen Engpässe in den Pyrenäen und die Wiederherstellung eines ausgewogenen Verhältnisses zwischen den Verkehrsträgern in dieser empfindlichen Region ermöglichen. Die Gemeinschaft wird zunächst einen besonders wichtigen Beitrag zu leisten haben, um den Anstoß zu koordinierten Untersuchungen und wirtschaftlicher auf umweltpolitischer Ebene zu geben.

**Globales Satelliten-Funknavigations- und Ortungssystem (Galileo):** Dieses weltumspannende Programm, das viele Möglichkeiten für das Verkehrsmanagement und die Informationsübermittlung an die Benutzer des transeuropäischen Netzes bietet, das jedoch auch zahlreiche Anwendungen in anderen Sektoren als dem Verkehr umfasst, erfordert eine intensive

---

<sup>7</sup> Die Verbindung hätte ein Fassungsvermögen von 2,8 Millionen Tonnen, d.h. etwa 1,5% des die Pyrenäen bis 2010-2015 durchquerenden Verkehrs und weist wegen der Steigungen erhebliche betriebliche Einschränkungen auf.



Entwicklungsphase bis 2005, gefolgt von einer Installationsphase im Hinblick auf seine Inbetriebnahme ab 2008. Die Tatsache, dass die Unterstützung dieses Projekts durch die Gemeinschaft von entscheidender Bedeutung ist, sollte so bald wie möglich in den überarbeiteten Leitlinien für das transeuropäische Netz zum Ausdruck kommen.

**Entscheidende Auswahlkriterien:** Der Europäische Rat hat insbesondere in Stockholm und Lissabon wiederholt auf die Bedeutung des Programms für das Funknavigationssystem Galileo hingewiesen. Die Union hat bereits weitgehend zugesagt, dieses Projekt sowohl finanziell als auch in Bezug auf die technische Koordinierung zu unterstützen. Das Projekt entspricht den Zielen des Weißbuchs, das Potenzial der neuen Technologien voll auszuschöpfen. Sein Umfang und seine besonderen strategischen Merkmale geben ihm eine sehr wichtige gemeinschaftliche Dimension.

**Hochgeschwindigkeitszug / kombinierter Verkehr nach Osteuropa:** Aus historischen Gründen sind die West-Ost-Verbindungen mit Verlängerungen in die Mitgliedstaaten der Europäischen Union und in die Beitrittsländer wenig entwickelt. Der Handel mit diesen Ländern führt jedoch schon heute zu bedeutenden Verkehrsbewegungen. Auf dem Eisenbahnkorridor entlang der Donau ist bereits 60% des Verkehrs grenzüberschreitend. Die Vorhersagen sprechen von einem besonders starken Wachstum. Daher erscheint es notwendig, die Errichtung einer **neuen Hochleistungs-Eisenbahnverbindung West-Ost** für den Güter- und Personenverkehr zu erleichtern. Demzufolge wird vorgeschlagen, in die Liste der vorrangigen Projekte das Osteuropa-Projekt Hochgeschwindigkeitszug / kombinierter Verkehr Stuttgart – München – Salzburg/Linz – Wien aufzunehmen. Dieses Projekt umfasst 713 km Schienenwege, die für Hochgeschwindigkeitszüge und den Güterverkehr ausgebaut oder neu gebaut werden müssen. Zahlreiche Abschnitte bestehen aus konventionellen Strecken oder Hochgeschwindigkeitsstrecken mit parallelen Fahrwegen. Im Hinblick auf die Erweiterung könnte es über Projekte von gegenseitigem Interesse in den Gebieten dieser Drittländer bis Budapest, bzw. Bukarest und Istanbul verlängert werden. Das Projekt setzt sich aus in den geltenden Leitlinien bereits bestehenden oder geplanten Teilabschnitten zusammen. Die Verwirklichung dieses mit dem derzeitigen Projekt Hochgeschwindigkeitszug Ost (Projekt Nr.4) kombinierten Projekts würde eine transeuropäische Fernverkehrs-Eisenbahnverbindung von Paris bis Wien ermöglichen. Die Fertigstellung der vollständigen Verkehrsachse ist zwar erst im Jahre 2012 vorgesehen, ein großer Teil dürfte jedoch bereits bis 2006 realisiert sein und somit die Qualität dieser Ost-West-Achse verbessern, was ein positives Signal für die Erweiterung wäre und die Wiederherstellung eines ausgewogeneren Verhältnisses zwischen den Verkehrsträgern fördern würde, für die die Überarbeitung im Jahre 2004 nicht abgewartet werden sollte.

**Entscheidende Auswahlkriterien:** Der Grad der Ausgereiftheit dieses im Bau befindlichen Projekts ist beachtlich. Seine sozio-ökonomische Rentabilität in den meisten seiner Abschnitte steht außer Zweifel. Aufgrund der Tatsache, dass ein Teil des Straßenverkehrs in einem im Aufschwung begriffenen West-Ost-Korridor auf die Schiene verlagert wird, trägt zu den Zielen des Weißbuchs bei und bereitet den Beitritt vor. Die Unterstützung der Gemeinschaft ist sowohl hinsichtlich der Finanzierung als auch der Koordinierungsmaßnahmen notwendig.

**Der Fehmarnbelt:** Die Brücken-/Tunnel-Verbindung über die **Fehmarn-Meerenge zwischen Deutschland und Dänemark** ist ein wichtiges Teilstück zur Vervollständigung der Nord-Süd-Achse, das Mitteleuropa und die nordischen Länder verbindet und den Ausbau des Handelsverkehrs zwischen diesen Ländern ermöglicht. Dieses Projekt für die Strecke, die die vor kurzem fertiggestellte feste Verbindung über den Øresund einschließt, soll die Meerenge in einer Länge von 19 km überqueren. Die Realisierung dieses Projekts, das sich noch im Stadium der Voruntersuchungen befindet, dürfte erheblich zur Entwicklung des Ostseeraums beitragen. Die Tatsache, dass diesem Projekt im Rahmen dieser Überarbeitung der Leitlinien eine Priorität eingeräumt wird, wird es ermöglichen, die in den betroffenen Ländern in Vorbereitung befindlichen Investitionsentscheidungen zu koordinieren.

**Entscheidende Auswahlkriterien:** In einer zur Zeit von den betroffenen Staaten gemeinsam durchgeführten und von der Gemeinschaft mitfinanzierten Studie im technisch-finanziellen Bereich wird die Frage untersucht, inwieweit der Privatsektor ein Interesse daran hat, sich an der Finanzierung dieses Projekts zu beteiligen. Das Projekt wird eine Entlastung der Nord-Südachse, die die nordischen Länder mit dem europäischen Kontinent verbindet, ermöglichen. Aufgrund seines Umfangs und seines grenzüberschreitenden Charakters ist eine Gemeinschaftsaktion gerechtfertigt.

**Straubing-Vilshofen:** Ziel dieses Projekts ist die Verbesserung der **Schiffbarkeit der Donau** zwischen Straubing und Vilshofen in Deutschland. Dieser Streckenabschnitt, dessen Fahrwassertiefe für beladene Schiffe nicht ausreichend ist, sollte auf einer Länge von etwa 70 km ausgebaut werden, damit er von den Schiffen ungehindert durchfahren werden kann. Die Beseitigung dieses Engpasses auf der Achse Rhein-Main-Donau, die die Nordsee mit dem Schwarzen Meer verbindet, soll in diesem zunehmend überlasteten Donaukorridor eine erhebliche Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Wasserstraße ermöglichen. Das Projekt, das unter Einhaltung der Umwelt-Rechtsvorschriften der Gemeinschaft konzipiert und durchgeführt werden sollte, wird zu einer besseren Integration der Beitrittsländer in die Europäische Union und zur einer Annäherung der östlichen Donaustaaten an die Union führen. Daher ist es im Hinblick auf die Erweiterung erforderlich, dieses Projekt in den Anhang III aufzunehmen.

**Entscheidende Auswahlkriterien:** Untersuchungen über Varianten wurden bereits auf der Grundlage wirtschaftlicher und umweltpolitischer Analysen durchgeführt. Es handelt sich um das einzige "spezifische" Projekt im Bereich der Binnenschifffahrt. Es ist zur Entlastung des Straßenverkehrs und zur Schaffung eines günstigen Umfelds für die Entwicklung der Binnenschifffahrt auf dieser Ost-Westachse, auf der ein starker Anstieg des Verkehrsaufkommens aufgrund der Erweiterung zu erwarten ist, von strategischer Bedeutung. Angesichts eventueller Umweltzwänge könnte die Anerkennung dieses spezifischen Projekts die ordnungsgemäße Anwendung der Umweltrechtsvorschriften der Gemeinschaft erleichtern.

**Die Interoperabilität des Eisenbahnverkehrs auf dem iberischen Hochgeschwindigkeitsnetz:** Die unterschiedlichen Spurweiten zwischen dem Netz der iberischen Halbinsel und dem übrigen transeuropäischen Netz sind eines der größten Hindernisse für den effizienten Betrieb des europäischen Eisenbahnverkehrs. Auf der Grundlage der spanischen und portugiesischen Pläne für die neu zu bauenden Hochgeschwindigkeitsverbindungen und die auszubauenden bestehenden Strecken wird die Anpassung der Spurweite des iberischen Streckennetzes **an die**

**europäischen Normen** bis 2020 eine bessere Anbindung Spaniens und Portugals an das übrige transeuropäische Netz ermöglichen. Der Ausbau dieser Hochgeschwindigkeitsverbindungen wird es ermöglichen, möglichst schnell Strecken für den Güterverkehr frei zu machen. Die Aufnahme dieses Programms in den Anhang III wird dazu beitragen, dass die Investitionen, einschließlich der von den betroffenen Staaten bereits vorgesehenen Investitionen, Techniken zugute kommen, die die Interoperabilität gewährleisten und **langfristig auf fehlende Interoperabilität zurückzuführende überflüssige Kosten vermieden werden.**

**Entscheidende Auswahlkriterien:** Die betroffenen Staaten haben bereits zahlreiche Arbeiten und Untersuchungen eingeleitet. Langfristig lassen sich durch dieses Projekt Zusatzkosten für die mangelnde Interoperabilität aufgrund der verschiedenen Spurweiten vermeiden. Dieses Eisenbahnprojekt trägt zur nachhaltigen Entwicklung und der Beseitigung von Engpässen im Luftraum und im Straßenverkehr bei. Sein strategischer und grenzüberschreitender Charakter rechtfertigen eine zusätzliche Aktion der Gemeinschaft, um die verschiedenen, bereits vorgesehenen Gemeinschaftsfinanzierungen besser zu rentabilisieren.

#### 2.2.4. *Änderungen an bestehenden Projekten*

Es wird vorgeschlagen, die **Schienenstrecke für den gemischten Güter- und Hochgeschwindigkeitsverkehr zwischen Montpellier und Nîmes** dem Mittelmeerabschnitt des Projekts Nr. 3 hinzuzufügen (Hochgeschwindigkeitszug Süd Madrid-Barcelona-Montpellier). Der Bau dieser 50 km langen Strecke soll die Anbindung des Hochgeschwindigkeitszugs Süd an die Verkehrsachse Paris-Marseille (Hochgeschwindigkeitszug Mittelmeer) und den Güterverkehr erleichtern. Durch die Aufnahme dieses Abschnitts in den Anhang III werden die allgemeinen Perspektiven des Verkehrs auf der unter Projekt Nr. 3 fallenden Verbindung und insbesondere die Rentabilität des grenzüberschreitenden Streckenabschnitts zwischen Perpignan und Figueras verbessert, was die Beteiligung des Privatsektors an der Finanzierung erleichtern könnte.

**Entscheidende Auswahlkriterien:** Diese Erweiterung ist Gegenstand einer Vereinbarung zwischen den betroffenen Staaten. Sie dient der Verbesserung der Rentabilität des Projekts Nr. 3 und der Beseitigung des Engpasses auf der Eisenbahnstrecke zwischen Montpellier und Nîmes und ermöglicht eine ununterbrochene Eisenbahnfernverbindung von Sevilla nach Nordeuropa. Eine Stärkung der Gemeinschaftsdimension dieses Streckenabschnitts bedeutet ein positives Signal an die Investoren auf den anderen Teilabschnitten der Achse, insbesondere des grenzüberschreitenden Abschnitts Perpignan-Barcelona.

Ferner wird vorgeschlagen, das Projekt Nr. 1, das die Brennerachse München-Verona einschließt, zu erweitern und die **Fernverkehrsverbindung Verona-Neapel** sowie die Abzweigung **Bologna-Mailand** einzubeziehen, d.h. 830 km neue Schienenwege für Hochgeschwindigkeitszüge. Diese Erweiterung ermöglicht es, das Projekt besser an die großen Städte und Industriegebiete der italienischen Halbinsel anzubinden. Das Projekt bezieht sich auf bereits laufende oder vor 2007 vorgesehene Investitionen.

**Entscheidende Auswahlkriterien:** An zahlreichen Teilabschnitten wird bereits gearbeitet. Das Projekt wird es ermöglichen, die Überlastung des Straßen- und

Luftverkehrs auf dieser Achse zu verringern und die Rentabilitätsaussichten des Brenner-Eisenbahntunnels (Projekt Nr. 1) zu verbessern. Sein Umfang und die Tatsache, dass die Gemeinschaft eine Rolle als Finanzpartner spielt, verleihen ihm eine besondere gemeinschaftliche Dimension.

### 2.2.5. *Wirtschaftliche Implikationen*

Nach Schätzungen der Kommission belaufen sich die Investitionen durch die nationalen, regionalen und gemeinschaftlichen Behörden sowie den Privatsektor in diese vorgeschlagenen neuen "spezifischen" Projekte auf etwa 66 Mrd. €. Ein Großteil davon, etwa 30 Mrd. €, bezieht sich auf Arbeiten, die von den Mitgliedstaaten bereits bis 2012 beschlossen wurden, also auf bereits eingeplante Investitionen<sup>8</sup>. Das für das transeuropäische Netz bestimmte hinweisende Mehrjahres-Haushaltsprogramm, das von der Kommission am 19. September 2001<sup>9</sup> angenommen wurde, sieht bereits für den Zeitraum 2001-2006 Finanzhilfen in Höhe von insgesamt 822 Mio. € vor.

Im Einklang mit den Bestimmungen der Entscheidung über die Leitlinien werden Konzept und Durchführung der noch in der Anfangsphase befindlichen Projekte von den Kosten-/Nutzenanalysen und den detaillierteren Umweltverträglichkeitsprüfungen bestimmt, die von den betroffenen einzelstaatlichen Behörden durchzuführen sind. Die eventuellen Gemeinschaftsfinanzierungen werden insbesondere von der Einhaltung der Verfahren und von den jeweiligen Evaluierungen der einzelnen Finanzinstrumente abhängen.

### 2.3. **Technische Anpassungen der Schemata**

Abgesehen von den Änderungen der Karten, die sich auf die neuen, nachstehend genannten vorrangigen Projekte beziehen, wurden die Schemata bewusst nur geringfügig geändert. Erst fünf Jahre nach dem Inkrafttreten der Leitlinien und angesichts der eingetretenen Verzögerungen wäre es im Hinblick auf die Lebensdauer der Infrastrukturen und der bereits generell zu verzeichnenden Verzögerungen bei der Verwirklichung des Netzes nicht sinnvoll, die Schemata zu ändern und die Streckenführung neuer Infrastrukturen einzufügen. Nach Anhörung des in Artikel 18 eingesetzten Ausschusses und der Prüfung der Projekte, die vom Europäischen Parlament 1996 in zweiter Lesung befürwortet und nicht in die Schemata aufgenommen worden waren, werden die Karten lediglich zur Berücksichtigung der folgenden Projekte aktualisiert:

- Eisenbahnverbindungen, die bereits in dem in der Richtlinie 2001/12/EG festgelegten transeuropäischen Schienengüternetz vorgesehen sind, die noch nicht in den Karten der Schemata der konventionellen Eisenbahnverbindungen erscheinen und deren Aufnahme von den betroffenen Mitgliedstaaten beantragt wurde.
- Eisenbahnverbindungen zur Verbesserung der Anbindung der Häfen, die Gegenstand der Entscheidung 1346/2001/EG sind, an die Dienste des Kurzstreckenseeverkehrs oder der Binnenschifffahrt, nachdem Art und Umfang

---

<sup>8</sup> Nach der von der Kommission zur Ausarbeitung des Berichts gemäß Artikel 18 der Leitlinien durchgeführten Erhebung.

<sup>9</sup> Beschluss C(2001) 2654 endg. Vom 19.9.2001.

des voraussichtlichen Verkehrsaufkommens sowie der Grad der Ausgereiftheit evaluiert wurden.

- Entsprechend ihrer Erklärung anlässlich der Annahme der obigen Entscheidung zur Einbeziehung der Häfen in das Netz, Aufnahme des Elbe-Lübeck-Kanals und des Twente-Mittellandkanals in das Netz der Binnenwasserstraßen<sup>10</sup>.
- Berichtigungen der Karten, dazu gehören Berichtigungen der Streckenführung, der Ersatz von Verbindungen durch parallele Routen sowie geplante Projekte, die irrtümlich als bestehend angegeben wurden.
- Technische Aktualisierungen, dazu gehören abgeschlossene Projekte, Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnstrecken, die zu eigens für hohe Geschwindigkeiten ausgebauten Strecken werden, konventionelle Eisenbahnstrecken, die zu Ausbaustrecken für den Hochgeschwindigkeitsverkehr werden, der offizielle Verzicht auf Projekte (Rhein-Rhone-Kanal, Magnetschwebbahnverbindung Berlin-Hamburg), sowie Änderungen der Kategorie von bereits als Flughäfen von gemeinsamem Interesse geltenden Flughäfen.
- Einige Verbindungen zur Anbindung der Verkehrsnetze der Beitrittsländer, die in den Grenzgebieten dieser Länder liegen.

#### **2.4. Strategische Umweltverträglichkeitsprüfung: Ein Instrument zum Aufbau des Netzes**

Durch die Richtlinien über die Umweltverträglichkeitsprüfung und über den Schutz der natürlichen Lebensräume kann gewährleistet werden, dass beim Bau der Projekte von gemeinsamem Interesse die Umweltverträglichkeit beachtet wird. Bereits im Vorfeld des Entscheidungsprozesses stellt die Umsetzung der am 27. Juni vom Europäischen Parlament und vom Rat angenommenen Richtlinie 2001/42/EG über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme<sup>11</sup> ein neues Instrument dar, das im Rahmen des transeuropäischen Netzes zu Anwendung kommen sollte. Die Richtlinie muss zwar erst im Juli 2004 umgesetzt werden, aber die Kommission möchte diese Umweltverträglichkeitsprüfungen nicht aufschieben. Sie möchte vielmehr diese Übergangszeit nutzen, um im Rahmen des transeuropäischen Netzes eine möglichst effiziente Anwendung vorzubereiten.

Entsprechend Artikel 8 der derzeit geltenden Leitlinien hat die Kommission Analyseverfahren ausgearbeitet, um strategische Umweltverträglichkeitsprüfungen des Netzes und seiner Fernverkehrsverbindungen durchzuführen. Die Ausarbeitung dieser Verfahren im Rahmen des 4. Rahmenprogramms für Forschung und Entwicklung und durch Pilotstudien von Korridoren hat es möglich gemacht, die Anwendungsbedingungen dieser Verfahren zu ermitteln. Insbesondere wurde ein Handbuch für die strategische Umweltverträglichkeitsprüfung von Verkehrsinfrastrukturen erstellt. Zusätzliche Leitfäden für die Durchführung der obigen Richtlinie werden derzeit von der Kommission ausgearbeitet.

---

<sup>10</sup> Der Entscheidung Nr. 1346/2001/EG beiliegende Erklärung der Kommission, veröffentlicht im ABl. L 185 vom 6. Juli 2001, S. 36.

<sup>11</sup> ABl. L 197 vom 21.7.2001, S. 30.

Auf der Grundlage dieser Erfahrungen wird die Kommission bei allen künftigen Vorschlägen zur Überarbeitung dieser Entscheidungen die strategischen Umweltverträglichkeitsprüfungen für die empfindlichen Abschnitte des Netzes berücksichtigen, und zwar nach den Grundsätzen der am 27. Juni vom Europäischen Parlament und dem Rat angenommenen Richtlinie 2001/42/EG über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme. Die Kommission wird unverzüglich mit den Vorarbeiten beginnen. Bei ihren Arbeiten wird die Kommission von dem in Artikel 18 Absatz 2 genannten Ausschuss unterstützt. Die Mitgliedstaaten werden eine Reihe der für diese Arbeiten erforderlichen Angaben bereit zu stellen haben. Die Analyse soll die erweiterte Union abdecken.

Die Kommission wird insbesondere die Lastenhefte erstellen, die von den neuen Projekten / Korridoren eingehalten werden müssen, die die Mitgliedstaaten im Hinblick auf die Einbeziehung in das Netz im Jahre 2004 vorschlagen und die sich sowohl auf neue Projekte als auch auf Verbesserungen bestehender Verbindungen beziehen. In diesen Lastenheften werden die Kriterien und die Art der Informationen, die die Kommission von den Mitgliedstaaten anzufordern gedenkt, wenn sie 2004 neue Projekte / Korridore vorschlagen, genau angegeben sein.

Anlässlich der Ausarbeitung dieses Vorschlags hat die Kommission geprüft, inwieweit sich die vorgeschlagenen Änderungen auf die Umwelt auswirken könnten. Die meisten Änderungen zielen im Wesentlichen darauf ab, Infrastrukturen besser und schneller zu nutzen, die bereits bestehen oder vorgesehen sind und die umweltverträglichere Verkehrsträger betreffen, die einen Teil des zunehmenden Straßenverkehrs aufnehmen können. Entsprechend den im Weißbuch enthaltenen Vorausschätzungen des Verkehrsaufkommens und der CO<sub>2</sub>-Emissionen sind die vorgeschlagenen Änderungen Teil eines umfassenderen Konzepts, das zu einem ausgewogeneren Verhältnis der Verkehrsträgeranteile beitragen und den Straßenverkehr entlasten und somit insgesamt die negativen Umweltauswirkungen abschwächen soll.

Die Umweltverträglichkeitsprüfungen für die einzelnen Projekte oder die zu diesen Projekten führenden Programme sollen natürlich dazu beitragen, dass die Projekte möglichst umweltverträglich gestaltet werden. Aufgrund der geringfügigen Änderungen, die darin bestehen, dass neue Verbindungen hinzugefügt werden, wird es möglich, punktuelle strategische Umweltverträglichkeitsprüfungen durch gemeinschaftliche Finanzhilfen im Rahmen des transeuropäischen Netzes zu unterstützen, die ansonsten nicht von der Gemeinschaft gefördert werden könnten.

Der Vorschlag für den Wortlaut des neuen Artikels 8 hat zum Ziel, bei den nächsten Erweiterungen des Netzes eine strategische Umweltverträglichkeitsprüfung anzuregen.
--

## **2.5. Anbindung an Drittländer**

Im Anschluss an die gesamteuropäischen Verkehrskonferenzen, insbesondere von Kreta 1994 und Helsinki 1997, unterstützen die Kommission und mehrere Mitgliedstaaten den Bau von zehn gesamteuropäischen Verkehrskorridoren und die Ausweisung von vier gesamteuropäischen Verkehrsgebieten. Es werden Vereinbarungsprotokolle von den durchquerten Ländern werden auf Regierungsebene und von der Kommission unterzeichnet, die künftig die

Zusammenarbeit bei den einzelnen Verkehrskorridoren und Regionen erleichtern und fördern dürften.

Im Rahmen des Erweiterungsprozesses werden die Projekte für diese Korridore in den Bewerberländern von der Kommission durch das strukturpolitische Instrument zur Vorbereitung auf den Beitritt und mit Hilfe der Bedarfsabschätzung TINA<sup>12</sup> finanziell unterstützt. Die Netze der Beitrittsländer sind jedoch nicht immer an das Netz des Gebiets der Europäischen Union, wie es in den derzeitigen Schemata einiger Mitgliedstaaten festgelegt wird, angebunden. Daher wird in diesem Vorschlag die Einfügung der erforderlichen Verbindungen vorgesehen.

Die Kommission wird ferner prüfen, wie die gesamteuropäische Dimension des transeuropäischen Verkehrsnetzes im Rahmen der Vorbereitung künftiger Überarbeitungen der Leitlinien besser berücksichtigt werden kann.

Die Kommission schlägt vor, die Karten im Anhang I zu ändern, um die Anbindung der Beitrittsländer zu erleichtern. Fünf neue Verbindungen, d.h. 300 km, werden somit in die Schemata eingefügt.

### **3. VORBEREITUNG DER NÄCHSTEN ÜBERARBEITUNG**

Im ersten Vorschlag der Kommission über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes von 1994<sup>13</sup>, war es das Hauptziel, den Prozess in Gang zu bringen. Dieser Prozess sollte es der Gemeinschaft ermöglichen, die wirtschaftlichen und sozialen Faktoren, die die Verkehrsnachfrage sowie deren Auswirkungen beeinflussen, besser in den Griff zu bekommen und ihre Strategien im Bereich der transeuropäischen Verkehrsnetze entsprechend anzupassen.

Dieser Prozess muss fortgesetzt werden. Der Vorschlag, die im Anhang aufgeführten Leitlinien zu aktualisieren, stellt eine neue Etappe in diesem Prozess dar. Diese Etappe besteht darin, die Anstrengungen mittelfristig auf eine hinreichend beschränkte Zahl von Prioritäten und großen Projekten zu konzentrieren, um neue Kapazitäten frei zu machen, ohne dass die Schemata grundlegend geändert werden.

Nach Meinung der Kommission werden die derzeitigen Schemata jedoch der tatsächlichen Verteilung der europäischen Verkehrsströme und den vorrangigen Erfordernissen aus transeuropäischer Sicht bald nicht mehr gerecht werden können. Es ist zu befürchten, dass sich diese Diskrepanz im Hinblick auf die Erweiterung noch verstärkt. Eine Änderung der Infrastrukturnetze braucht jedoch Zeit. Der Zyklus der Realisierung der Projekte nimmt mehrere Jahre, mitunter sogar Jahrzehnte in Anspruch, bis die technischen Vorstudien erstellt, die Finanzierung gesichert, die Genehmigungen erteilt und die Arbeiten beendet sind.

Angesichts dieser Trägheitsmomente wird eine neue Etappe dieses Prozesses daher aus der Festlegung neuer Schemata bestehen, um der Entwicklung der politischen Prioritäten der Union Rechnung zu tragen. Diese Schemata werden eine beschränkte Zahl leistungsfähiger Strecken und Verkehrsknotenpunkte umfassen und eindeutig

---

<sup>12</sup> "Verkehrsinfrastrukturbedarfsabschätzung".

<sup>13</sup> KOM(94)106

dazu bestimmt sein sollten, die transeuropäischen Verkehre von morgen besser auf dem Gebiet einer dann höchstwahrscheinlich erweiterten Union zu verteilen.

Die Kommission ist der Ansicht, dass nur ein so ausgelegtes Netz einen echten Mehrwert im Vergleich zu den nationalen Netzen darstellen kann. Die Verkehrsuntersuchungen und die Arbeiten zur Definition der Merkmale und Kriterien, denen die Komponenten dieses Netzes entsprechen müssen, sind in Partnerschaft mit den Mitgliedstaaten im Rahmen des in Artikel 18 eingesetzten Ausschusses sowie mit sämtlichen anderen betroffenen Kreisen durchzuführen.

Diese künftige Überarbeitung wird die Möglichkeit bieten, neue Prioritäten zu berücksichtigen oder genauer festzulegen, die sich gegebenenfalls aus den nationalen Plänen ergeben, die von mehreren Mitgliedstaaten derzeit erstellt werden. Dazu wird die Aktualisierung der prioritären Projekte des Anhangs III gehören, um zum einen angesichts der erzielten Fortschritte deren Inhalt genauer festzulegen (was auch die Neufestlegung eines Projekts oder Teils eines Projekts bedeuten kann) und zum anderen der Entwicklung der politischen Prioritäten, einschließlich der mit der Erweiterung verbundenen Prioritäten der Union Rechnung zu tragen.

Damit die entsprechenden neuen Leitlinien vor den nächsten finanziellen Vorausschauungen in Kraft sind und dennoch genügend Zeit bleibt für die Durchführung der erforderlichen Untersuchungen und Konsultationen, setzt sich die Kommission zum Ziel, den entsprechenden Vorschlag im Jahre 2004 vorzulegen.

Das finanzielle Engagement der Gemeinschaft wird durch diese Entscheidung nicht präjudiziert.



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 Kommission<sup>1</sup>,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses<sup>2</sup>,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen<sup>3</sup>,

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 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 Verkehrsnetzes<sup>4</sup>, in der Fassung der Entscheidung Nr. 1346/2001/EG<sup>5</sup>, ist, erforderlich.
- (2) Bei der Festlegung und Umsetzung der Politik im Bereich der transeuropäischen Netze gemäß Artikel 6 EG-Vertrag müssen die Erfordernisse des Umweltschutzes einbezogen werden. Demzufolge sollten Verkehrsträger, die geringere Umweltschäden verursachen, wie der Eisenbahnverkehr, der Kurzstreckenseeverkehr und die Binnenschifffahrt gefördert werden.
- (3) Der Europäische Rat von Göteborg hat die Organe der Gemeinschaft ersucht, bis 2003 überarbeitete Leitlinien für die transeuropäischen Verkehrsnetze festzulegen, um gegebenenfalls den Infrastrukturinvestitionen in die Eisenbahn, die

---

<sup>1</sup> ABl. C vom , S. .

<sup>2</sup> ABl. C vom , S. .

<sup>3</sup> ABl. C vom , S. .

<sup>4</sup> ABl. L 228 vom 9.9.1996, S. 1.

<sup>5</sup> ABl. L 185 vom 6.7.2001, S. 1.

Binnenwasserstraßen, den Kurzstreckenseeverkehr, den kombinierten Verkehr und einen effizienten Verbund Vorrang einzuräumen.

- (4) Das Weißbuch der Kommission über die europäische Verkehrspolitik<sup>6</sup> 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 des Kurzstreckenseeverkehrs, eine bessere Komplementarität zwischen dem Hochgeschwindigkeits-Eisenbahn- und dem Luftverkehr, die Förderung der Entwicklung interoperabler intelligenter Verkehrssysteme - um die Effizienz und erhöhte Sicherheit des Netzes zu gewährleisten.
- (5) 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 Gemeinschaft<sup>7</sup> 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 definiert wird, damit sie für Investitionen in Frage kommen und Verkehr von der Straße abziehen können.
- (6) 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.
- (7) 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 Länder haben mit Unterstützung der Kommission eine Abschätzung des Verkehrsinfrastrukturbedarfs<sup>8</sup> durchgeführt.
- (8) Die spezifischen Projekte Nrn. 9, 10 und 11 des Anhangs III sind abgeschlossen.
- (9) Die Verknüpfung der Hochgeschwindigkeitsbahnverbindung Süd mit dem übrigen Netz erfordert die Erweiterung des Projekts bis Nîmes.
- (10) Die Brennerachse muss besser an die italienischen Städte angebunden werden.
- (11) Galileo, ein europäisches Projekt für satellitengestützte Funknavigation für zivile Zwecke bietet umfassende Möglichkeiten für Navigations-, Ortungs- und Verkehrsmanagementanwendungen und -dienste für alle Verkehrsträger sowie die Entwicklung von Mehrwertdiensten im Bereich der Mobilität.

---

<sup>6</sup> KOM(2001)370.

<sup>7</sup> ABl. L 075 vom 15.3.2001, S. 1.

<sup>8</sup> PHARE-Vertrag 97/0150.00.

- (12) 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.
- (13) Die Zunahme des grenzüberschreitenden Verkehrs auf der West-Ost-Achse zwischen Stuttgart und Wien, insbesondere auf dem Donau-Korridor erfordert effiziente Infrastrukturen.
- (14) 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.
- (15) Die fehlende Interoperabilität des iberischen Schienennetzes ist eines der größten Hindernisse für die Verwirklichung eines effizienten transeuropäischen Eisenbahnnetzes.
- (16) Die Fertigstellung der festen Verbindung zwischen Deutschland und Dänemark dürfte die Zugänglichkeit der nordischen Länder verbessern.
- (17) 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 Fernverkehrsstraßen zu verbessern,

(b) Schaffung und Ausbau der Infrastrukturen zwecks Anbindung insularer, eingeschlossener und am Rande gelegener Gebiete an die zentralen Gebiete der Gemeinschaft,

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

(d) 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 der Anbindung des Eisenbahnverkehrs an die Flughäfen, sowie der Infrastruktur und der für Luft- und/oder Eisenbahnverkehrsdienste erforderlichen Einrichtungen,

(f) 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 Projekten<sup>9</sup> 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 Pflanzen<sup>10</sup> durch.

Erforderlichenfalls wird von den Mitgliedstaaten gemäß der Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2001 über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme<sup>11</sup>, eine Prüfung der Umweltauswirkungen der Pläne und Programme durchgeführt, 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 von dem gemäß Artikel 18 Absatz 2 eingesetzten Ausschuss eine Umweltverträglichkeitsprüfung der vorgeschlagenen Änderungen entsprechend den Grundsätzen der strategischen Umweltprüfung einzuleiten."

(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."

(4) Artikel 10 erhält folgende Fassung:

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

2. Das Hochgeschwindigkeitsbahnnetz besteht aus:

---

<sup>9</sup> ABl. L 175 vom 5.7.1985, S. 40.

<sup>10</sup> ABl. L 206 vom 22.7.1992, S. 7.

<sup>11</sup> ABl. L 197 vom 21.7.2001, S. 30.

(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 Hochgeschwindigkeitsbahnsystems<sup>12</sup> 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, 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 Eisenbahnsystems<sup>13</sup> festgelegt.

#### 4. Das Netz

- spielt eine wichtige Rolle im Eisenbahn-Personenfernverkehr,
- ermöglicht die Verknüpfung mit Flughäfen,
- ermöglicht die Anbindung regionaler und lokaler Eisenbahnnetze,
- 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 die Verknüpfung mit dem Kurzstreckenseeverkehr und den Binnenwasserstraßen.

---

<sup>12</sup> ABl. L 235 vom 17.9.1996, S. 6.

<sup>13</sup> ABl. L 110 vom 20.4.2001, S. 1.

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 ein Entwicklungsplan erstellt.

6. Das Netz umfasst die für die Integration der Schienen- und Luftverkehrsdienste erforderlichen Infrastrukturen und Einrichtungen."

(5) In Artikel 11 wird folgender Absatz 3 Buchstabe b) eingefügt:

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

(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 zur Überwachung und 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 über die Durchführung der in dieser Entscheidung beschriebenen Leitlinien Bericht. Der in Absatz 2 genannte Ausschuss unterstützt die Kommission bei der Ausarbeitung

dieses Berichts. 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 1629/96/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

### 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  
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. Kombiniertes Verkehr konventionelle Bahnstrecke: 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