

016840/EU XXIV.GP
Eingelangt am 28/07/09

DE

DE

DE



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 27.7.2009
KOM(2009) 391 endgültig

2009/0110 (COD)

Band VI

Vorschlag für eine

ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

**über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines
transeuropäischen Verkehrsnetzes**

(Neufassung)

(Text von Bedeutung für den EWR)

ANHANG II
**KRITERIEN UND SPEZIFIKATIONEN FÜR VORHABEN VON
GEMEINSAMEM INTERESSE¹**

Abschnitt 2	:	Straßennetz
Abschnitt 3	:	Eisenbahnnetz
Abschnitt 4	:	Binnenwasserstraßennetz und Binnenhäfen
Abschnitt 5	:	Seehäfen
Abschnitt 6	:	Flughäfen
Abschnitt 7	:	Netz für den kombinierten Verkehr
Abschnitt 8	:	Seeverkehrsmanagement- und -informationsnetz
Abschnitt 9	:	Luftverkehrsmanagementnetz
Abschnitt 10	:	Ortungs- und Navigationsnetz

ABSCHNITT 2

Straßennetz

Außer den Vorhaben bezüglich der in Anhang I genannten Verbindungen gilt als Infrastrukturvorhaben von gemeinsamem Interesse jedes diese Verbindungen betreffende Vorhaben, das sich bezieht auf

- A. den Ausbau des Netzes, insbesondere
 - den Ausbau von Autobahnen oder die Verbesserung hochwertiger Straßen,
 - den Bau oder die Verbesserung von städtischen Umgehungsstraßen oder von Umgehungen um Ballungsräume,
 - die Verstärkung der Interoperabilität der nationalen Netze;
- B. die Entwicklung von Systemen für das Verkehrsmanagement und die Information der Benutzer, insbesondere
 - die Schaffung von Telematik-Infrastrukturen für die Sammlung von Verkehrsdaten,
 - die Entwicklung von Verkehrsinformations- und -kontrollzentren, einschließlich des Datenaustausches zwischen Informationszentren für den Verkehr verschiedener Länder,

¹ Diese Kriterien und Spezifikationen beziehen sich auf die entsprechenden Abschnitte im verfügbaren Teil und/oder in Anhang I.

- die Einführung von Straßenverkehrsinformationssystemen, insbesondere RDS-TMC²,
- die technische Interoperabilität der Telematik-Infrastrukturen.

ABSCHNITT 3

Eisenbahnnetz

Außer den Vorhaben bezüglich der in Anhang I genannten Verbindungen gilt als Infrastrukturvorhaben von gemeinsamem Interesse jedes diese Verbindungen betreffende Vorhaben, das sich bezieht auf

- die Interoperabilität zwischen transeuropäischen Eisenbahnnetzen;
- die Verknüpfung mit den Netzen anderer Verkehrsträger.

ABSCHNITT 4

Binnenwasserstraßennetz und Binnenhäfen

↓ 1346/2001/EG Artikel 1
Nummer 6 Buchstabe a
(angepasst)

Binnenhäfen

Die Vorhaben von gemeinsamem Interesse betreffen nur solche Infrastrukturen, die unterschiedslos allen Benutzern offen stehen.

Außer den Vorhaben bezüglich der in Anhang I genannten Verbindungen und Binnenhäfen gilt als Vorhaben von gemeinsamem Interesse jedes Infrastrukturvorhaben, das unter eine oder mehrere der folgenden Kategorien fällt:

1. Zugang über Wasserstraßen zum Hafen
2. Hafeninfrasturktur innerhalb des Hafengeländes
3. Andere Verkehrsinfrastrukturen innerhalb des Hafengeländes
4. Andere Verkehrsinfrastrukturen für den Anschluss des Hafens an die verschiedenen Bestandteile des transeuropäischen Verkehrsnetzes.

Als Vorhaben von gemeinsamem Interesse gilt jedes Vorhaben, das folgende Arbeiten betrifft: Bau und Unterhaltung aller Bestandteile des allgemein für alle Benutzer offenen Verkehrssystems innerhalb des Hafens und der Verbindungen zum nationalen oder internationalen Verkehrsnetz \boxtimes . Dazu \boxtimes gehören insbesondere die Erschließung und Unterhaltung von Landflächen für gewerbliche und hafenbezogene Zwecke, Bau und Unterhaltung von Straßen- und Schienenanbindungen, Bau und Unterhaltung einschließlich Baggerung der Zugänge sowie der sonstigen Wasserflächen im Hafen, Bau und Unterhaltung von Navigationshilfen und von Verkehrsmanagement-, Kommunikations- und Informationssystemen im Hafen und seinen Zugängen.

² Digitales Verkehrsfunksystem, das die Verkehrsnachrichten auf die Bedürfnisse des einzelnen Kraftfahrers abstimmt.

↓ 1692/96/EG

Verkehrsmanagement

Als Vorhaben von gemeinsamem Interesse gilt jedes Infrastrukturvorhaben, das sich insbesondere bezieht auf:

- ein Schiffsleitsystem, insbesondere für Schiffe, die gefährliche oder umweltschädliche Güter befördern,
- Kommunikationssysteme für Notfallsituationen und für die Sicherheit auf den Schifffahrtswegen.

↓ 1346/2001/EG Artikel 1
Nummer 6 Buchstabe b
(angepasst)

ABSCHNITT 5

Seehäfen

1. Gemeinsame Voraussetzungen für Vorhaben von gemeinsamem Interesse betreffend Seehäfen des Netzes

Die Vorhaben von gemeinsamem Interesse betreffen nur Infrastrukturen, die unterschiedslos allen Benutzern offen stehen.

Als Vorhaben von gemeinsamem Interesse gilt jedes Vorhaben, das die folgenden Arbeiten betrifft: Bau und Unterhaltung aller Bestandteile des allgemein für alle Benutzer offenen Verkehrssystems innerhalb des Hafens und der Verbindungen zum nationalen oder internationalen Verkehrsnetz ☒. Dazu ☒ gehören insbesondere die Erschließung und Unterhaltung von Landflächen für gewerbliche und hafenbezogene Zwecke, Bau und Unterhaltung von Straßen- und Schienenanbindungen, Bau und Unterhaltung einschließlich Baggerung der Zugänge sowie der sonstigen Wasserflächen im Hafen, Bau und Unterhaltung von Navigationshilfen und von Verkehrsmanagement-, Kommunikations- und Informationssystemen im Hafen und seinen Zugängen.

2. Merkmale der Vorhaben von gemeinsamem Interesse für das Netz der Seehäfen

Zu den Vorhaben von gemeinsamem Interesse gehören alle Infrastrukturvorhaben, die folgende Merkmale aufweisen:

Merkmale des Vorhabens	Hafenkategorie
I. Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs	
Infrastruktur für die Entwicklung des Kurzstreckenseeverkehrs und der Fluss-Seeschifffahrt	Vorhaben für Häfen der Kategorie A
II. Zugang zu den Häfen	
Zugang zu den Häfen von der See oder einer Binnenwasserstraße aus	Vorhaben für Häfen der Kategorien A und B

Ständiger Zugang zu Ostseehäfen, die auf etwa 60° nördlicher Breite und weiter nördlich gelegen sind, einschließlich des Ausrüstungsaufwands für Eisbrecharbeiten im Winter	Vorhaben für Häfen der Kategorien A, B und C
Schaffung oder Verbesserung von Hinterlandverbindungen für den Anschluss des Hafens an die verschiedenen Bestandteile des transeuropäischen Verkehrsnetzes durch Schienen-, Straßen- und Binnenwasserstraßenverbindungen	Vorhaben für Häfen der Kategorie A
Ausbau der bestehenden Hinterlandverbindungen für den Anschluss des Hafens an die verschiedenen Bestandteile des transeuropäischen Verkehrsnetzes durch Schienen-, Straßen- und Binnenwasserstraßenverbindungen	Vorhaben für Häfen der Kategorien A und B
III. Hafeninfrasturktur innerhalb des Hafengeländes	
Ausbau der Hafeninfrasturktur im Hinblick auf effizientere intermodale Übergänge	Vorhaben für Häfen der Kategorien A und B
Verbesserung der Hafeninfrasturktur insbesondere in Häfen auf Inseln und in Randgebieten sowie in Gebieten in äußerster Randlage	Vorhaben für Häfen der Kategorie C
Entwicklung und Einrichtung von Management- und Informationssystemen wie EDI (elektronischer Datenaustausch) oder anderer intelligenter Managementsysteme für den Güter- und Personenverkehr, die integrierte Technologien nutzen	Vorhaben für Häfen der Kategorien A, B und C
Entwicklung der Hafenanlagen zur Aufnahme von Abfällen	Vorhaben für Häfen der Kategorien A, B und C

↓ 1692/96/EG

ABSCHNITT 6

Flughäfen

I. Auswahlkriterien für Flughäfen von gemeinsamem Interesse

Die Flughäfen von gemeinsamem Interesse müssen den Kriterien eines der folgenden Netzpunkte entsprechen:

1. Internationale Netzpunkte sind:
 - Flughäfen oder Flughafensysteme³
 - mit jährlich mindestens 5 000 000 Passagierbewegungen minus 10 %, oder

³ Flughafensysteme: ABl. L 240 vom 24.8.1992, S. 14.

- mit jährlich mindestens 100 000 Bewegungen von Verkehrsflugzeugen, oder
 - mit einem jährlichen Frachtaufkommen von mindestens 150 000 Tonnen, oder
 - mit jährlich mindestens 1 000 000 außergemeinschaftlichen Passagierbewegungen
- oder
- alle neuen Flughäfen, die anstelle eines internationalen Netzpunkts, der an seinem Standort nicht weiter ausgebaut werden kann, errichtet werden.

2. Gemeinschaftsnetzpunkte sind:

- Flughäfen und Flughafensysteme
 - mit jährlich zwischen 1 000 000 minus 10 % und 4 499 999 Passagierbewegungen, oder
 - mit einem jährlichen Frachtaufkommen zwischen 50 000 und 149 999 Tonnen, oder
 - mit jährlich zwischen 500 000 und 899 999 Passagierbewegungen, davon mindestens 30 % im nichtnationalen Verkehr, oder
 - mit jährlich zwischen 300 000 und 899 999 Passagierbewegungen, soweit sie außerhalb des europäischen Kontinents und mehr als 500 km vom nächstgelegenen internationalen Netzpunkt liegen,
- oder
- alle neuen Flughäfen, die anstelle eines Gemeinschaftsnetzpunkts, der an seinem Standort nicht weiter ausgebaut werden kann, errichtet werden.

3. Regionale Netzpunkte und Zugangspunkte sind Flughäfen

- mit jährlich zwischen 500 000 und 899 999 Passagierbewegungen, davon weniger als 30 % im nichtnationalen Verkehr, oder
- mit jährlich zwischen 250 000 minus 10 % und 499 999 Passagierbewegungen, oder
- mit einem jährlichen Frachtaufkommen zwischen 10 000 und 49 999 Tonnen, oder
- die auf einer Insel eines Mitgliedstaats liegen, oder
- in einem eingeschlossenen Gebiet der Gemeinschaft liegen und gewerbliche Dienste mit Flugzeugen anbieten, deren Starthöchstgewicht über 10 Tonnen beträgt.

Ein Flughafen gilt als in einem eingeschlossenen Gebiet gelegen, wenn er sich in einer Entfernung von mehr als 100 km Luftlinie vom nächstgelegenen internationalen Netzpunkt oder Gemeinschaftsnetzpunkt befindet. Diese Entfernung kann ausnahmsweise nur 75 km betragen, wenn es aufgrund des geographischen Reliefs oder des Zustands der Landverkehrsinfrastruktur konkrete Zugangsschwierigkeiten gibt.

II. Spezifikationen für Vorhaben von gemeinsamem Interesse, die das Flughafenetz betreffen

Als Vorhaben von gemeinsamem Interesse gilt ein Vorhaben, das folgenden Spezifikationen entspricht:

Spezifikationen	Hauptsächlich betroffene Netzpunktarten ⁴
I. Optimierung der Flughafenkapazität	
<i>Aktion 1</i> — Optimierung der Abfertigungskapazität für Flugzeuge, Passagiere oder Fracht, einschließlich der flughafeneigenen Flugnavigationseinrichtungen	Internationaler Netzpunkt Gemeinschaftsnetzpunkt Regionaler Netzpunkt und Zugangspunkt
<i>Aktion 2</i> — Verbesserung der allgemeinen und betrieblichen Sicherheit an/auf Flughäfen	Internationaler Netzpunkt Gemeinschaftsnetzpunkt Regionaler Netzpunkt und Zugangspunkt
<i>Aktion 3</i> — Durch die Verwirklichung des Binnenmarktes erforderlich gewordene Umstellung der Infrastruktur, insbesondere Maßnahmen zur Förderung der Freizügigkeit in der Europäischen Union	Internationaler Netzpunkt Gemeinschaftsnetzpunkt Regionaler Netzpunkt und Zugangspunkt
II. Schaffung neuer Flughafenkapazitäten	
<i>Aktion 4</i> — Errichtung der Infrastruktur und Anlagen, von denen die Flughafenkapazität für die Abfertigung von Flugzeugen, Passagieren oder Fracht abhängt, einschließlich der flughafeneigenen Flugnavigationsanlagen	Internationaler Netzpunkt Gemeinschaftsnetzpunkt
<i>Aktion 5</i> — Bau eines neuen Flughafens als Ersatz für einen Flughafen oder ein Flughafensystem, der/das an seinem Standort nicht weiter ausgebaut werden kann	Internationaler Netzpunkt Gemeinschaftsnetzpunkt
III. Verbesserung des Schutzes gegen die vom Flughafenbetrieb ausgehenden Belästigungen	
<i>Aktion 6</i> — Verbesserung der Umweltverträglichkeit hinsichtlich Lärm und Behandlung der Flughafenabwässer	Internationaler Netzpunkt Gemeinschaftsnetzpunkt
IV. Verbesserung oder Ausbau der Flughafenzufahrten	

⁴ Diese Tabelle schließt nicht aus, daß die betreffenden Maßnahmen in bestimmten, gebührend gerechtfertigten Sonderfällen auf andere Netzpunkte ausgedehnt werden können.

<i>Aktion 7</i> — Verbesserung oder Ausbau der Schnittstellen zwischen Flughafen und Zugangsinfrastruktur	Internationaler Netzkpunkt Gemeinschaftsnetzkpunkt
<i>Aktion 8</i> — Verbesserung oder Ausbau der Anschlüsse an die übrigen Verkehrsnetze, insbesondere an das Eisenbahnnetz	Internationaler Netzkpunkt Gemeinschaftsnetzkpunkt

ABSCHNITT 7

Netz für den kombinierten Verkehr

Außer den Vorhaben bezüglich der in Anhang I genannten Verbindungen gilt als Vorhaben von gemeinsamem Interesse jedes diese Verbindungen betreffende Vorhaben, das sich bezieht auf

- den Bau oder Ausbau von Schienenwegen oder Wasserstraßen, mit denen der kombinierte Frachtverkehr technisch möglich und wirtschaftlich rentabel gestaltet werden soll;

↓ 1346/2001/EG Artikel 1
Nummer 6 Buchstabe c

- den Bau oder Ausbau von Umschlagzentren zwischen Landverkehrsträgern, einschließlich der Schaffung von Umschlageinrichtungen mit der entsprechenden Infrastruktur in dem Terminal;
- den Ausbau der Hafenbereiche zwecks Entwicklung oder Verbesserung des kombinierten Verkehrs zwischen dem Seeweg und der Schiene, der Binnenwasserstraße oder der Straße;

↓ 1692/96/EG

- eigens an den kombinierten Verkehr angepasstes rollendes Material, falls die Besonderheiten der Infrastruktur dies erforderlich machen, und zwar insbesondere unter dem Gesichtspunkt der Kosten einer eventuellen Anpassung dieser Infrastruktur und unter der Voraussetzung, dass der Einsatz dieses Materials an die betreffende Infrastruktur gebunden ist und den betreffenden Unternehmen auf nichtdiskriminierende Weise ermöglicht wird.

ABSCHNITT 8

Seeverkehrsmanagement- und -informationsnetz

Als Vorhaben von gemeinsamem Interesse gilt ein Vorhaben, das

- den Zielen der gemeinschaftlichen Politik für die Sicherheit des Seeverkehrs entspricht oder
- zur Durchführung der internationalen Übereinkommen und der Entschlüsse der Internationalen Seeschiffsorganisation (IMO) im Bereich der Sicherheit des Seeverkehrs bestimmt ist und das folgendes betrifft:

- die Einführung des Gemeinschaftssystems für die Meldung von Schiffen, die Häfen der Gemeinschaft anlaufen oder aus ihnen auslaufen oder Küstengewässer der Gemeinschaft durchfahren, mittels eines elektronischen Datenaustauschsystems, einschließlich der Datenübertragung zwischen Schiffen und Landeinrichtungen mit Hilfe von Transpondern; elektronische Datenaustauschsysteme (EDI) mit kompatiblen Schnittstellen werden besonders berücksichtigt;
- die Entwicklung und die Verbesserung der Funknavigationsbodenstationen LORAN-C;
- die Entwicklung oder die Verbesserung der Seeverkehrsmanagement- und -informationssysteme an den Küsten und in den Häfen (VTS) und ihre Verknüpfung, damit der Seeverkehr, insbesondere in engem Fahrwasser und in stark befahrenen oder ökologisch empfindlichen Gewässern, sicherer und wirksamer verfolgt und geregelt werden kann;
- die Entwicklung von Instrumenten, die eine bessere Verkehrserfassung gestatten: Datenbanken über die Verkehrsströme und die Unfälle auf See, Weiterentwicklung des EPTO (European Permanent Traffic Observatory)-Instruments für die Analyse von Verkehrsströmen;
- die Entwicklung von Infrastrukturen und Ausrüstungen als Beitrag zur Einführung des Weltweiten Seenot- und Sicherheitsfunksystems (GMDSS);
- den Ausbau der Telematik-Datenaustauschsysteme im Rahmen der Kontrolle der Schiffe durch den Hafenstaat.

ABSCHNITT 9

Luftverkehrsmanagementnetz

Als Vorhaben von gemeinsamem Interesse gilt ein Vorhaben, mit dem die Leistungsfähigkeit des Systems gesteigert und seine Nutzung optimiert werden kann, das sich in die Strategie zur Harmonisierung und Integration der Mittel und Verfahren der einzelnen nationalen Netzpunkte einfügt und das den geltenden internationalen Normen entspricht, die von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) und von den zuständigen europäischen Gremien festgelegt wurden, wobei insbesondere die Arbeiten der Europäischen Organisation zur Sicherung der Luftfahrt (EUROCONTROL) zu berücksichtigen sind.

Diese Vorhaben betreffen

- Studien über eine bessere Nutzung des Luftraums durch die verschiedenen Benutzer und Einführung eines kohärenten und effizienten Streckennetzes;
- die Verkehrsflussplanung und -regelung mit dem Ziel, das Verhältnis zwischen Angebot und Nachfrage zu verbessern und die vorhandenen Kontrollkapazitäten optimal zu nutzen;
- die Studien und Arbeiten, die für die Harmonisierung der Mittel und Verfahren erforderlich sind, um die verschiedenen Dienstleistungsanbieter in ein einheitliches System zu integrieren, wobei insbesondere die Leitlinien zu berücksichtigen sind, die im Rahmen der Europäischen Zivilluftfahrtkonferenz (ECAC) festgelegt wurden;
- die Verbesserung der Systemleistungen, vor allem durch automatisierte Unterstützung der Kontrolle und durch Systeme zur Erkennung und Ausschaltung von Gefahrensituationen;

- die Unterstützung der Einführung der für die Flugsicherung notwendigen Kommunikations-, Navigations- und Überwachungsmittel, einschließlich der Förderung neuer Technologien, insbesondere von Satelliten und Verbindungen für digitale Datenübermittlung, sofern dadurch eine Angleichung an die gemeinsamen europäischen Spezifikationen möglich wird.

ABSCHNITT 10

Ortungs- und Navigationsnetz

Als Vorhaben von gemeinsamem Interesse gilt ein Vorhaben, das die Einrichtung der Netzpunkte des künftigen Europäischen Funknavigationsplans sowie die Einführung eines umfassenden Satellitenortungs- und -navigationssystems betrifft, das sich in die folgende Struktur einfügt:

- Kontrollzentrum mit einem Verarbeitungs- und Kontrollsystem;
 - Netz von Navigationsbodenstationen;
 - Raumsegment aus Satelliten, die die Übertragung von Navigationssignalen ermöglichen;
 - Netz von Überwachungsstationen.
-

ANHANG III

VORRANGIGE VORHABEN, MIT DENEN VOR 2010 BEGONNEN WERDEN SOLL

1. Eisenbahnachse Berlin-Verona/Mailand-Bologna-Neapel-Messina-Palermo
 - Halle/Leipzig-Nürnberg (2015)
 - Nürnberg-München (2006)
 - München-Kufstein (2015)
 - Kufstein-Innsbruck (2009)
 - Brenner-Tunnel (2015), grenzüberschreitender Abschnitt
 - Verona-Neapel (2007)
 - Mailand-Bologna (2006)
 - Straßen-/Eisenbahnbrücke über die Straße von Messina-Palermo (2015)
2. Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnachse Paris-Brüssel-Köln-Amsterdam-London
 - Ärmelkanaltunnel-London (2007)
 - Brüssel-Lüttich-Köln (2007)
 - Brüssel-Rotterdam-Amsterdam (2007)⁵
3. Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnachse in Südwesteuropa
 - Lissabon/Porto-Madrid (2011)⁶
 - Madrid-Barcelona (2005)
 - Barcelona-Figueras-Perpignan (2008)
 - Perpignan-Montpellier (2015)
 - Montpellier-Nîmes (2010)
 - Madrid-Vitoria-Irún/Hendaye (2010)
 - Irún/Hendaye-Dax, grenzüberschreitender Abschnitt (2010)
 - Dax-Bordeaux (2020)
 - Bordeaux-Tours (2015)
4. Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnachse Ost
 - Paris-Baudrecourt (2007)
 - Metz-Luxembourg (2007)

⁵ Einschließlich der beiden Bahnhöfe für Hochgeschwindigkeitszüge in Rotterdam und Amsterdam, die nicht in dem auf der Tagung des Europäischen Rates in Essen von 1994 gebilligten Vorhaben eingeschlossen waren.

⁶ Einschließlich der Verbindungen Lissabon-Porto (2013), Lissabon-Madrid (2010) und Aveiro-Salamanca (2015).

- Saarbrücken-Mannheim (2007)
- 5. Betuwe-Verbindung (2007)
- 6. Eisenbahnachse Lyon-Triest-Divača/Koper-Divača-Ljubljana-Budapest-ukrainische Grenze⁷
 - Lyon-St. Jean de Maurienne (2015)
 - Mont-Cenis-Tunnel (2015-2017), grenzüberschreitender Abschnitt
 - Bussoleno-Turin (2011)
 - Turin-Venedig (2010)
 - Venedig-Ronchi Süd-Triest-Divača (2015)
 - Koper-Divača-Ljubljana (2015)
 - Ljubljana-Budapest (2015)
- 7. Autobahnachse Igoumenitsa/Patra-Athen-Sofia-Budapest
 - Via Egnatia (2006)
 - Pathe (2008)
 - Autobahn Sofia-Kulata-griechisch/bulgarische Grenze (2010) mit grenzüberschreitendem Abschnitt Promahon-Kulata
 - Autobahn Nadlac-Sibiu (Verbindung nach Bukarest und Constanța (Constanza) (2007)
- 8. Multimodale Achse Portugal/Spanien-restliches Europa⁸
 - Eisenbahnverbindung La Coruña-Lissabon-Sines (2010)
 - Eisenbahnverbindung Lissabon-Valladolid (2010)
 - Eisenbahnverbindung Lissabon-Faro (2004)
 - Autobahn Lissabon-Valladolid (2010)
 - Autobahn La Coruña-Lissabon (2003)
 - Autobahn Sevilla-Lissabon (2001 fertig gestellt)
 - neuer Flughafen Lissabon (2015)
- 9. Eisenbahnachse Cork-Dublin-Belfast-Stranraer⁹ (2001)
- 10. Malpensa (2001 fertig gestellt)¹⁰
- 11. Öresund-Landverbindung (2000 fertig gestellt)¹¹
- 12. Eisenbahn-/Straßenachse nordisches Dreieck
 - Straßen- und Eisenbahnprojekte in Schweden¹² (2010)

⁷ Diese Verkehrsachse deckt sich zum Teil mit dem gesamteuropäischen Korridor V.

⁸ Einschließlich des Ausbaus von Häfen und Flughäfen (2015) in Einklang mit den auf den Tagungen des Europäischen Rates in Essen und Dublin gebilligten Inhalten.

⁹ Eine weitere Steigerung der Kapazität auf dieser Strecke wurde 2003 beschlossen und als separates Projekt hinzugefügt.

¹⁰ Das Projekt wurde abgeschlossen.

¹¹ Das Projekt wurde abgeschlossen.

- Autobahn Helsinki-Turku (2010)
 - Eisenbahnverbindung Kerava-Lahti (2006)
 - Autobahn Helsinki-Vaalimaa (2015)
 - Eisenbahnverbindung Helsinki-Vainikkala (russische Grenze) (2014)
13. Straßenachse Vereinigtes Königreich/Irland/Benelux (2010)
14. Hauptstrecke Westküste (2007)
15. Galileo (2008)
16. Eisenbahnachse für den Güterverkehr Sines/Algeciras-Madrid-Paris
- Neue Hochleistungseisenbahnachse durch die Pyrenäen
 - Eisenbahnverbindung Sines-Badajoz (2010)
 - Eisenbahnverbindung Algeciras-Bobadilla (2010)
17. Eisenbahnachse Paris-Straßburg-Stuttgart-Wien-Bratislava
- Baudrecourt-Straßburg-Stuttgart (2015) mit der Rheinbrücke Kehl als grenzüberschreitendem Abschnitt
 - Stuttgart-Ulm (2012)
 - München-Salzburg (2015), grenzüberschreitender Abschnitt
 - Salzburg-Wien (2012)
 - Wien-Bratislava, grenzüberschreitender Abschnitt
18. Binnenwasserstraße Rhein/Maas-Main-Donau¹³
- Rhein-Maas (2019) mit der Lanay-Schleuse als grenzüberschreitendem Abschnitt
 - Vilshofen-Straubing (2013)
 - Wien-Bratislava (2015), grenzüberschreitender Abschnitt
 - Palkovicovo-Mohács (2014)
 - Verkehrsengpässe in Rumänien und Bulgarien (2011)
19. Interoperabilität der Hochgeschwindigkeitsbahn auf der Iberischen Halbinsel
- Madrid-Andalusien (2010)
 - Nordosten (2010)
 - Madrid-Levante und Mittelmeer (2010)
 - Nord/Nordwest-Korridor, einschließlich Vigo-Porto (2010)
 - Extremadura (2010)
20. Eisenbahnachse Fehmarnbelt
- Feste Beltquerung (Straßen-/Eisenbahnverbindung) (2014)

¹² Einige kurze Abschnitte der Straßen- und Eisenbahnstrecke werden zwischen 2010 und 2015 fertig gestellt sein.

¹³ Ein Teil dieser Strecke entspricht der Definition des gesamteuropäischen Korridors VII.

- Zulaufstrecke in Dänemark vom Öresund aus (2015)
- Zulaufstrecke in Deutschland ab Hamburg (2015)
- Eisenbahnverbindung Hannover-Hamburg/Bremen (2015)

21. Meeresautobahnen

Vorhaben von gemeinsamem Interesse nach Artikel 13, die die folgenden Meeresautobahnen betreffen:

- Meeresautobahn Ostsee (Anbindung der Mitgliedstaaten des Ostseeraums an die Mitgliedstaaten in Mittel- und Westeuropa), einschließlich der Strecke durch den Nord-Ostsee-Kanal (2010)
- Meeresautobahn Westeuropa (Anbindung von Portugal und Spanien über den Atlantischen Bogen an die Nordsee und die Irische See) (2010)
- Meeresautobahn Südosteuropa (Verbindung Adria/Ionisches Meer/östliches Mittelmeer zur Anbindung Zyperns) (2010)
- Meeresautobahn Südwesteuropa (westliches Mittelmeer) zwischen Spanien, Frankreich, Italien und Malta mit Anbindung an die Meeresautobahn Südosteuropa¹⁴ (2010)

22. Eisenbahnachse Athen-Sofia-Budapest-Wien-Prag-Nürnberg/Dresden¹⁵

- Eisenbahnverbindung griechisch/bulgarische Grenze-Kulata-Sofia-Vidin/Calafat (2015)
- Eisenbahnverbindung Curtici-Braşov (nach Bukarest und Constanţa (Constanza)) (2010)
- Eisenbahnverbindung Budapest-Wien (2010), grenzüberschreitender Abschnitt
- Eisenbahnverbindung Břeclav-Prag-Nürnberg (2010), mit Nürnberg-Prag als grenzüberschreitendem Abschnitt
- Eisenbahnachse Prag-Linz (2016)

23. Eisenbahnachse Gdansk (Danzig)-Warschau-Brno (Brünn)/Bratislava-Wien¹⁶

- Eisenbahnverbindung Gdansk (Danzig)-Warschau-Katowice (Kattowitz) (2015)
- Eisenbahnverbindung Katowice (Kattowitz)-Břeclav (2010)
- Eisenbahnverbindung Katowice (Kattowitz)-Žilina-Nové Mesto n.V. (2010)

24. Eisenbahnachse Lyon/Genua-Basel-Duisburg-Rotterdam/Antwerpen

- Lyon-Mulhouse-Mülheim¹⁷, mit Mulhouse-Mülheim als grenzüberschreitendem Abschnitt (2018)
- Genua-Mailand/Novara-Schweizer Grenze (2013)
- Basel-Karlsruhe (2015)

¹⁴ Einschließlich einer Verbindung zum Schwarzen Meer.

¹⁵ Diese Hauptverkehrsachse entspricht in weiten Teilen der Definition des gesamteuropäischen Korridors IV.

¹⁶ Diese Hauptverkehrsachse entspricht in weiten Teilen der Definition des gesamteuropäischen Korridors VI.

¹⁷ Dies umfasst den „TGV Rhein-Rhône“ ohne den westlichen Streckenteil.

- Frankfurt-Mannheim (2012)
 - Duisburg-Emmerich (2009)¹⁸
 - „Eiserner Rhein“ Rheidt-Antwerpen, grenzüberschreitender Abschnitt (2010)
25. Autobahnachse Gdansk (Danzig)-Brno (Brünn)/Bratislava-Wien¹⁹
- Autobahn Gdansk (Danzig)-Katowice (Kattowitz) (2010)
 - Autobahn Katowice (Kattowitz)-Brno (Brünn)/Žilina (2010), grenzüberschreitender Abschnitt
 - Autobahn Brno (Brünn)-Wien (2009), grenzüberschreitender Abschnitt
26. Schienen-/Straßenachse Irland/Vereinigtes Königreich/europäisches Festland
- Schienen-/Straßenachse von Dublin in den Norden (Belfast-Larne) und den Süden (Cork) (2010)²⁰
 - Schienen-/Straßenachse Hull-Liverpool (2015)
 - Eisenbahnverbindung Felixstowe-Nuneaton (2011)
 - Eisenbahnverbindung Crewe-Holyhead (2008)
27. „Rail Baltica“: Eisenbahnachse Warschau-Kaunas-Riga-Tallinn-Helsinki
- Warschau-Kaunas (2010)
 - Kaunas-Riga (2014)
 - Riga-Tallinn (2016)
28. „Eurocaprail“ auf der Eisenbahnachse Brüssel-Luxemburg-Straßburg
- Brüssel-Luxemburg-Straßburg (2012)
29. Eisenbahnachse des intermodalen Korridors Ionisches Meer/Adria
- Kozani-Kalambaka-Igoumenitsa (2012)
 - Ioannina-Antirrio-Rio-Kalamata (2014)
30. Binnenwasserstraße Seine-Schelde
Verbesserung der Schiffbarkeit des Abschnitts Deulemont-Gent (2012-2014-2016)
Compiègne-Cambrai (2012-2014-2016)

In Klammern steht jeweils das im Voraus vereinbarte Fertigstellungsdatum. Die Termine für die Fertigstellung der Vorhaben 1 bis 20 und des Vorhabens 30 sowie die Angaben zu den einzelnen Streckenabschnitten stammen aus dem Bericht der hochrangigen Gruppe, in dem diese Angaben festgelegt wurden.

¹⁸ Das Vorhaben Nr. 5 (Betuwe-Strecke) verbindet Rotterdam und Emmerich.

¹⁹ Diese Hauptverkehrsachse entspricht in weiten Teilen der Definition des gesamteuropäischen Korridors VI.

²⁰ Einschließlich des Essener Vorhabens Nr. 13: Straßenverbindung Irland/Vereinigtes Königreich/Benelux.



ANHANG IV

Aufgehobene Entscheidung mit dem Verzeichnis ihrer nachfolgenden Änderungen

Entscheidung 1692/96/EG des Europäischen
Parlaments und des Rates
(ABl. L 228 vom 9.9.1996, S. 1)

Entscheidung 1346/2001/EG des
Europäischen Parlaments und des Rates
(ABl. L 185 vom 6.7.2001, S. 1)

Beitrittsakte von 2003 Anhang II Nummer 8.F
(ABl. L 236 vom 23.9.2003, S. 447)

Entscheidung 884/2004/EG des
Europäischen Parlaments und des Rates
(ABl. L 167 vom 30.4.2004, S. 1)

Verordnung (EG) Nr. 1791/2006 des Rates
(ABl. L 363 vom 20.12.2006, S. 1)

nur Anhang Nummer 6
Buchstabe D

ANHANG V

ENTSPRECHUNGSTABELLE

Entscheidung Nr. 1692/96/EG	Vorliegende Entscheidung
Artikel 1 Absatz 1	Artikel 1 Absatz 1
Artikel 1 Absatz 2 Satz 1	Artikel 1 Absatz 2 Satz 1
Artikel 1 Absatz 2 Satz 2	Artikel 7 Absatz 1
Artikel 1 Absatz 2 Satz 3	Artikel 1 Absatz 2 Satz 2
Artikel 1 Absatz 3	Artikel 1 Absatz 3
Artikel 2 bis 6	Artikel 2 bis 6
Artikel 7 Absatz 1 Einleitungssatz	Artikel 7 Absatz 2 Einleitungssatz
Artikel 7 Absatz 1 erster Gedankenstrich	Artikel 7 Absatz 2 Buchstabe a
Artikel 7 Absatz 1 zweiter Gedankenstrich	Artikel 7 Absatz 2 Buchstabe b
Artikel 7 Absatz 1 dritter Gedankenstrich	Artikel 7 Absatz 2 Buchstabe c
Artikel 7 Absatz 1 vierter Gedankenstrich	Artikel 7 Absatz 2 Buchstabe d
Artikel 7 Absatz 2 Einleitungssatz	Artikel 7 Absatz 3 Einleitungssatz
Artikel 7 Absatz 2 erster Gedankenstrich	Artikel 7 Absatz 3 Buchstabe a
Artikel 7 Absatz 2 zweiter Gedankenstrich	Artikel 7 Absatz 3 Buchstabe b
Artikel 7 Absatz 3	Artikel 7 Absatz 4
Artikel 8 Absatz 1 Unterabsatz 1	Artikel 8 Absatz 1 Unterabsatz 1
Artikel 8 Absatz 1 Unterabsatz 2 Satz 1	Artikel 8 Absatz 1 Unterabsatz 2
Artikel 8 Absatz 1 Unterabsatz 2 Satz 2	Artikel 8 Absatz 1 Unterabsatz 3
Artikel 8 Absatz 2	Artikel 8 Absatz 2
Artikel 9 Absatz 1 Einleitungssatz	Artikel 9 Absatz 1 Einleitungssatz
Artikel 9 Absatz 1 erster Gedankenstrich	Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe a
Artikel 9 Absatz 1 zweiter Gedankenstrich	Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe b
Artikel 9 Absatz 1 dritter Gedankenstrich	Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe c
Artikel 9 Absatz 1 vierter Gedankenstrich	Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe d

Artikel 9 Absätze 2 und 3
Artikel 10 Absatz 1
Artikel 10 Absatz 2 Unterabsatz 1
Artikel 10 Absatz 2 Unterabsatz 2 Satz 1
Artikel 10 Absatz 2 Unterabsatz 2 Satz 2
Artikel 10 Absätze 3 bis 6
Artikel 11 Absätze 1, 2 und 3
Artikel 11 Absatz 3a
Artikel 11 Absatz 3b
Artikel 11 Absatz 4
Artikel 12
Artikel 12a Absätze 1 bis 4
Artikel 12a Absatz 5 einleitende Worte
Artikel 12a Absatz 5 erster Gedankenstrich
Artikel 12a Absatz 5 zweiter Gedankenstrich
Artikel 12a Absatz 5 dritter Gedankenstrich
Artikel 12a Absatz 6 Sätze 1 und 2
Artikel 12a Absatz 6 Satz 3
Artikel 12a Absatz 7
Artikel 13
Artikel 14 Einleitungssatz
Artikel 14 erster Gedankenstrich
Artikel 14 zweiter Gedankenstrich
Artikel 14 dritter Gedankenstrich
Artikel 15 Einleitungssatz und Schlusssatz
Artikel 15 erster Gedankenstrich
Artikel 15 zweiter Gedankenstrich

Artikel 9 Absätze 2 und 3
Artikel 10 Absatz 1
Artikel 10 Absatz 2 Unterabsatz 1
Artikel 10 Absatz 2 Unterabsatz 2
Artikel 10 Absatz 2 Unterabsatz 3
Artikel 10 Absätze 3 bis 6
Artikel 11 Absätze 1, 2 und 3
Artikel 11 Absatz 4 Unterabsatz 1
Artikel 11 Absatz 4 Unterabsatz 2
Artikel 11 Absatz 5
Artikel 12
Artikel 13 Absätze 1 bis 4
Artikel 13 Absatz 5 einleitende Worte
Artikel 13 Absatz 5 Buchstabe a
Artikel 13 Absatz 5 Buchstabe b
Artikel 13 Absatz 5 Buchstabe c
Artikel 13 Absatz 7 Unterabsatz 1
Artikel 13 Absatz 7 Unterabsatz 2
Artikel 13 Absatz 6
Artikel 14
Artikel 15 Einleitungssatz
Artikel 15 Buchstabe a
Artikel 15 Buchstabe b
Artikel 15 Buchstabe c
Artikel 16 Einleitungssatz
Artikel 16 Buchstabe a
Artikel 16 Buchstabe b

Artikel 15 dritter Gedankenstrich
Artikel 15 vierter Gedankenstrich
Artikel 16
Artikel 17
Artikel 17a Absatz 1 Satz 1
Artikel 17a Absatz 1 Sätze 2, 3 und 4
Artikel 17a Absätze 2 und 3
Artikel 17a Absatz 4
Artikel 17a Absatz 5
Artikel 17a Absatz 6
Artikel 18 Absatz 1
Artikel 18 Absatz 2 Satz 1
Artikel 18 Absatz 2 Satz 2
Artikel 18 Absatz 3 Satz 1
Artikel 18 Absatz 3 Satz 2
Artikel 18 Absatz 3 Sätze 3 und 4
Artikel 19
Artikel 19a Absatz 1
Artikel 19a Absatz 2 einleitende Worte
Artikel 19a Absatz 2 Buchstaben a) und b)
—
Artikel 19a Absatz 2 Buchstaben c) und d)
Artikel 19a Absatz 3
Artikel 19a Absatz 4
Artikel 19a Absatz 5 Satz 1
Artikel 19a Absatz 5 Satz 2
Artikel 19a Absatz 6

Artikel 16 Buchstabe c
Artikel 16 Buchstabe d
Artikel 17
Artikel 18
Artikel 19 Absatz 1
Artikel 19 Absatz 4
Artikel 19 Absätze 2 und 3
Artikel 19 Absatz 6
Artikel 19 Absatz 5
Artikel 19 Absatz 7
Artikel 20
Artikel 21 Absatz 1
Artikel 21 Absatz 2
Artikel 22 Absatz 1
Artikel 22 Absatz 2
Artikel 22 Absatz 3
Artikel 23
Artikel 24
Artikel 25 Absatz 1 einleitende Worte
Artikel 25 Absatz 1 Buchstaben a und b
Artikel 25 Absatz 2 einleitende Worte
Artikel 25 Absatz 2 Buchstaben a und b
Artikel 25 Absatz 3
Artikel 26 Absatz 1
Artikel 26 Absatz 2 Unterabsatz 1
Artikel 26 Absatz 2 Unterabsatz 2
Artikel 27 Absatz 1

Artikel 19a Absatz 7

Artikel 19a Absatz 8

Artikel 19a Absatz 9

Artikel 19b Satz 1

Artikel 19b Satz 2

Artikel 22

—

Artikel 23

Artikel 24

Anhang I

Anhang II

Anhang III

—

—

Artikel 27 Absatz 2

Artikel 27 Absatz 3

Artikel 27 Absatz 4

Artikel 28 Absatz 1

Artikel 28 Absatz 2

Artikel 29 Absatz 1

Artikel 29 Absatz 2

Artikel 30

Artikel 31

Anhang I

Anhang II

Anhang III

Anhang IV

Anhang V

GEMEINSAME ERKLÄRUNG

Das Europäische Parlament, der Rat und die Kommission unterstreichen die Bedeutung, die sie der Errichtung und dem kohärenten Ausbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes beimessen. Sie äußern ihre Befriedigung über die Annahme der vorliegenden Entscheidung, mit der dieses Netz eingerichtet und insbesondere die Vorhaben von gemeinsamem Interesse bestimmt werden und mit der der Rechtsrahmen für das transeuropäische Verkehrsnetz vollendet wird.

Sie stellen fest, dass diese Vorhaben zur Verwirklichung der Ziele des Artikels 2 beitragen, dass sie insbesondere einen wesentlichen Beitrag zur Wettbewerbsfähigkeit, zur Schaffung von Arbeitsstellen und zum Zusammenhalt der Union leisten können und dass sie auch der Notwendigkeit Rechnung tragen, die Inselgebiete, eingeschlossenen Gebiete und Gebiete in Randlage an die zentralen Gebiete der Gemeinschaft anzubinden. Sie betonen in diesem Zusammenhang, dass diese Vorhaben aufgrund der Tatsache, dass sie in Anhang I, Anhang II und dem verfügbaren Teil dieser Entscheidung aufgeführt sind, für einen Finanzbeitrag der Gemeinschaft in Frage kommen, was dazu beitragen kann, die tatsächliche Durchführung durch die betroffenen Mitgliedstaaten zu erleichtern und zu beschleunigen.

Das Europäische Parlament, der Rat und die Kommission ersuchen die Mitgliedstaaten, der Verwirklichung dieser Vorhaben, denen sie besondere Aufmerksamkeit schenken, höchste Bedeutung zuzuerkennen. Die Kommission verpflichtet sich, sie regelmäßig über ihre Durchführung zu unterrichten, auch im Wege des in Artikel 22 genannten Berichts .

Das Europäische Parlament, der Rat und die Kommission nehmen im Hinblick auf den Ausbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes Kenntnis von den Vorhaben, für die das Europäische Parlament in zweiter Lesung gestimmt hat.

ERKLÄRUNGEN DER KOMMISSION

– **Zu den Umweltnormen und Leitungsnetzen:**

Die Kommission

- a) wird weiterhin Umweltnormen für jeden Verkehrsträger prüfen,
- b) wird die Möglichkeit der Errichtung eines Netzes von Leitungen für Erzeugnisse, die durch die Leitlinien für die transeuropäischen Energienetze nicht abgedeckt sind, und die Möglichkeit einer Einbeziehung dieses Netzes in das transeuropäische Verkehrsnetz prüfen

und gegebenenfalls entsprechende Vorschläge vorlegen.

– **Zu Artikel 23 und zu Anhang III:**

Die Kommission bestätigt, dass diese Entscheidung die finanzielle Beteiligung der einzelnen Mitgliedstaaten oder der Gemeinschaft in keiner Weise präjudiziert.