

I

(Veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte)

**Entscheidung Nr. 884/2004/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES
vom 29. April 2004**

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 Absatz 1,

auf Vorschlag der Kommission ¹,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses ²,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen ³,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags ⁴,

¹ ABl. C 362 E vom 18.12.2001, S. 205 und ABl. C 20 E vom 28.1.2003, S. 274.

² ABl. C 125 vom 27.5.2002, S. 75.

³ ABl. C 278 vom 14.11.2002, S. 7.

⁴ Stellungnahmen des Europäischen Parlaments vom 30. Mai 2002 (ABl. C 187 E vom 7.8.2003, S. 130) und vom 11. März 2004 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht), Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 14. April 2004 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 21. April 2004 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) In der Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates¹ wurden die gemeinschaftlichen Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes festgelegt; dabei wurden die Vorhaben von gemeinsamem Interesse ausgewiesen, deren Verwirklichung zum Ausbau dieses Netzes beitragen soll, und in Anhang III die spezifischen Vorhaben aufgeführt, denen der Europäische Rat auf seinen Tagungen in Essen 1994 und Dublin 1996 besondere Bedeutung beigemessen hat.
- (2) Die Zunahme des Verkehrsaufkommens, die insbesondere dem wachsenden Anteil schwerer Nutzfahrzeuge zuzuschreiben ist, führt auf den internationalen Verkehrskorridoren vermehrt zu Überlastung und Engpässen. Zur Gewährleistung der internationalen Mobilität von Gütern und Personen sind daher Maßnahmen zur Optimierung der Kapazität des transeuropäischen Verkehrsnetzes erforderlich.
- (3) Der Europäische Rat hat auf seiner Tagung in Göteborg 2001 die Organe der Gemeinschaft ersucht, überarbeitete Leitlinien für das transeuropäische Verkehrsnetz festzulegen, um gegebenenfalls den Infrastrukturinvestitionen in die Eisenbahn, die Binnenwasserstraßen, den Kurzstreckenseeverkehr, den kombinierten Verkehr und einen effizienten Verbund Vorrang einzuräumen. In diesem Rahmen sollte der Beitrag, den die Binnenhäfen und die Regionalflughäfen zur Erreichung der Ziele des transeuropäischen Verkehrsnetzes leisten, nicht unterschätzt werden.
- (4) Angesichts der bevorstehenden Erweiterung der Europäischen Union und des angestrebten Ziels, ein ausgewogeneres Verhältnis zwischen den Verkehrsträgern zu erreichen und ein Infrastrukturnetz zu verwirklichen, das dem zunehmenden Bedarf gerecht werden kann, sowie der Tatsache, dass die Verwirklichung bestimmter vorrangiger Vorhaben mehr als zehn Jahre in Anspruch nehmen kann, ist es erforderlich, die Liste der Vorhaben in Anhang III der Entscheidung Nr. 1692/96/EG zu überprüfen.

¹ ABl. L 228 vom 9.9.1996, S. 1. Entscheidung zuletzt geändert durch die Entscheidung Nr. 1346/2001/EG (ABl. L 185 vom 6.7.2001, S. 1).

-
- (5) Bulgarien, Estland, Lettland, Litauen, Malta, Polen, Rumänien, die Slowakische Republik, Slowenien, die Tschechische Republik, die Türkei, Ungarn und Zypern haben Assoziationsabkommen und Europaabkommen geschlossen und sich um die Mitgliedschaft in der Europäischen Union beworben. Die für den Verkehr zuständigen Behörden von elf dieser Länder haben mit Unterstützung der Kommission eine Abschätzung des Verkehrsinfrastrukturbedarfs durchgeführt, um ein Netz nach denselben Grundsätzen wie denjenigen der Entscheidung Nr. 1692/96/EG festzulegen.
 - (6) Der Europäische Rat (Barcelona, 2002) hat das Ziel hervorgehoben, Engpässe in Regionen wie den Alpen, den Pyrenäen und der Ostsee zu verringern.
 - (7) Der Europäische Rat (Brüssel, Dezember 2003) hat hervorgehoben, dass die in den Leitlinien genannten vorrangigen Vorhaben von entscheidender Bedeutung für die Stärkung des Zusammenhalts des Binnenmarktes sind, insbesondere im Hinblick auf die anstehende Erweiterung der Europäischen Union und hinsichtlich der Notwendigkeit, Engpässe zu beseitigen und/oder Verbindungslücken zu schließen, die für die Beförderung von Gütern (im Transit) über natürliche oder sonstige Hindernisse oder im grenzüberschreitenden Verkehr bestehen.
 - (8) Auf der zweiten gesamteuropäischen Verkehrskonferenz in Kreta 1994 und der dritten gesamteuropäischen Verkehrskonferenz in Helsinki 1997 wurden zehn gesamteuropäische Verkehrskorridore und vier gesamteuropäische Verkehrsgebiete als vorrangig für die Zusammenarbeit zwischen der Europäischen Gemeinschaft und den betreffenden Drittländern festgelegt.

-
- (9) In ihrem Bericht an die Kommission vom 30. Juni 2003 hat die hochrangige Gruppe für das transeuropäische Verkehrsnetz (nachstehend "hochrangige Gruppe" genannt) eine begrenzte Zahl vorrangiger Vorhaben anhand eines Verfahrens bestimmt, bei dem insbesondere die potenzielle wirtschaftliche Tragfähigkeit der Vorhaben und die Bereitschaft der betreffenden Mitgliedstaaten zur Einhaltung eines im Voraus festgelegten Zeitplans bei der Programmierung der Vorhaben sowie die zu erwartenden Auswirkungen auf die Mobilität von Gütern und Personen zwischen den Mitgliedstaaten, den territorialen Zusammenhalt und die nachhaltige Entwicklung berücksichtigt wurden. Der Bericht umfasst auch Vorhaben in den neuen Mitgliedstaaten, die der Union am 1. Mai 2004 beitreten werden. Die Ergebnisse einer solchen Zusammenarbeit sollten berücksichtigt werden.
- (10) Bei der Festlegung und Durchführung der Gemeinschaftspolitik im Bereich der transeuropäischen Netze sollten gemäß Artikel 6 des Vertrags die Erfordernisse des Umweltschutzes einbezogen werden. Demzufolge sollte vorrangig die Infrastruktur für Verkehrsträger, die geringere Umweltschäden verursachen, wie Eisenbahnverkehr, Kurzstreckenseeverkehr und Binnenschifffahrt, gefördert werden.
- (11) Es ist erforderlich, das Hauptziel zu verwirklichen, das die Kommission in ihrer Mitteilung über eine Strategie der Europäischen Union für die nachhaltige Entwicklung vorgeschlagen hat, nämlich die Abkopplung der negativen Auswirkungen der Zunahme des Verkehrs vom Wachstum des BIP.

- (12) Umweltprüfungen gemäß der Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2001 über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme¹ werden in Zukunft bei allen Plänen und Programmen für Vorhaben von gemeinsamem Interesse durchgeführt. Die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur sollte ferner davon abhängig gemacht werden, dass die Umweltschutzvorschriften der Gemeinschaft, insbesondere die Richtlinie 85/337/EWG des Rates vom 27. Juni 1985 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten² sowie die Richtlinien 79/409/EWG des Rates vom 2. April 1979 über die Erhaltung der wild lebenden Vogelarten³ und 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 über die Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wild lebenden Tiere und Pflanzen⁴ eingehalten werden.
- (13) Das Weißbuch der Kommission über die europäische Verkehrspolitik ruft zu einem integrierten Ansatz auf, bei dem unter anderem Maßnahmen zur Wiederbelebung des Eisenbahnsektors, insbesondere im Bereich des Güterverkehrs, zur Förderung der Binnenschifffahrt und des Kurzstreckenseeverkehrs, zur Verbesserung der Komplementarität zwischen dem Hochgeschwindigkeitsbahnsystem und dem Luftverkehr sowie zur Förderung der Entwicklung interoperabler intelligenter Verkehrssysteme kombiniert werden, um eine Verbesserung der Effizienz und der Sicherheit des Netzes zu gewährleisten.

¹ ABl. L 197 vom 21.7.2001, S. 30.

² ABl. L 175 vom 5.7.1985, S. 40. Richtlinie zuletzt geändert durch die Richtlinie 2003/35/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 156 vom 25.6.2003, S. 17).

³ ABl. L 103 vom 25.4.1979, S. 1. Richtlinie zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 807/2003 (ABl. L 122 vom 16.5.2003, S. 36).

⁴ ABl. L 206 vom 22.7.1992, S. 7. Richtlinie zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1882/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 284 vom 31.10.2003, S. 1).

-
- (14) Die Effizienz der gemeinsamen Verkehrspolitik hängt unter anderem von der Kohärenz der Maßnahmen zur Wiederbelebung des Eisenbahnsektors und zum Ausbau der Eisenbahninfrastruktur 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 ¹ sieht ein transeuropäisches Schienengüternetz vor, das nach 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.
- (15) Im Rahmen des übergreifenden Ziels der Gewährleistung einer nachhaltigen Mobilität von Personen und Gütern sollten Verfahren zur Förderung von Meeresautobahnen zwischen Mitgliedstaaten eingeführt werden, die die Straßen entlasten und/oder die Anbindung von Regionen und Staaten in Rand- oder Insellage verbessern. Derartige Verfahren, die unter anderem auch Ausschreibungen beinhalten, sollten transparent und auf den Bedarf ausgerichtet sein und sollten die gemeinschaftlichen Wettbewerbsvorschriften oder die Vorschriften über das öffentliche Vergabewesen in keiner Weise berühren.
- (16) Die Förderung von Meeresautobahnen sollte als Ergänzung zu der Bereitstellung von Gemeinschaftshilfen betrachtet werden, die als Anreiz für die Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs im Rahmen des durch die Verordnung (EG) Nr. 1382/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Juli 2003 über die Gewährung von Finanzhilfen der Gemeinschaft zur Verbesserung der Umweltfreundlichkeit des Güterverkehrssystems ² geschaffenen Programms "Marco Polo" vorgesehen sind, und auf denselben Kriterien beruhen. Die finanzielle Unterstützung der Gemeinschaft im Rahmen der beiden Instrumente sollte jedoch nicht kumulierbar sein.

¹ ABl. L 75 vom 15.3.2001, S. 1.

² ABl. L 196 vom 2.8.2003, S. 1.

-
- (17) Es ist erforderlich, für vorrangige Vorhaben ein europäisches Interesse zu erklären, um Finanzmittel der Gemeinschaft auf solche Vorhaben zu konzentrieren und Instrumente einzuführen, die die Koordinierung zwischen den Mitgliedstaaten fördern, damit der Abschluss der Vorhaben innerhalb des gewünschten Zeitplans erleichtert wird.
- (18) Gemäß Artikel 154 des Vertrags sollte die Politik im Bereich der transeuropäischen Netze zur Stärkung des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts in der Gemeinschaft beitragen. Im Hinblick auf dieses Ziel sollten Anstrengungen unternommen werden, um eine größtmögliche Kohärenz zwischen den Leitlinien für das transeuropäische Verkehrsnetz und der Programmierung der maßgeblichen auf Gemeinschaftsebene zur Verfügung stehenden Finanzinstrumente zu erreichen.
- (19) Eine nachträgliche Bewertung der vorrangigen Vorhaben sollte künftige Änderungen der Leitlinien und der Liste der vorrangigen Vorhaben vereinfachen und dazu beitragen, die von den Mitgliedstaaten vor der Verwirklichung eines Vorhabens angewandten Bewertungsmethoden zu verbessern.
- (20) Im Hinblick auf die grenzüberschreitende Dimension von Vorhaben, für die ein europäisches Interesse erklärt wurde, kann es sich als unzweckmäßig erweisen, dass die einzelstaatlichen Verfahren zur Prüfung der ökologischen und sozioökonomischen Auswirkungen eines Vorhabens von den einzelnen Mitgliedstaaten gesondert durchgeführt werden. Um hier Abhilfe zu schaffen, sollten neben den gemeinsamen Bewertungsmethoden auch koordinierte Prüf- und Konsultationsverfahren oder grenzüberschreitende Verfahren zur Beteiligung der Öffentlichkeit für die betreffenden Mitgliedstaaten ausgearbeitet werden, die sowohl die sozioökonomischen als auch die ökologischen Aspekte abdecken. Diese Verfahren sollten die Verpflichtungen unberührt lassen, die sich aus den Umweltschutzvorschriften der Gemeinschaft ergeben.

-
- (21) Die Koordinierung zwischen den Staaten, die an Vorhaben auf derselben Strecke beteiligt sind, muss möglicherweise verbessert werden, um die Rentabilität der Investitionen zu erhöhen und die zeitliche Abstimmung der Investitionen und deren Finanzierung zu erleichtern.
- (22) Grenzüberschreitende Abschnitte sollten von den Mitgliedstaaten anhand von Kriterien bestimmt werden, die von dem mit Artikel 18 Absatz 2 der Entscheidung Nr. 1692/96/EG eingesetzten Ausschuss festgelegt werden. Die bestehenden Verweise auf grenzüberschreitende Abschnitte vorrangiger Vorhaben in Anhang III der genannten Entscheidung sollten der Festlegung grenzüberschreitender Abschnitte nach diesen Kriterien nicht vorgreifen.
- (23) Die Kommission hat die von der hochrangigen Gruppe ausgesprochenen Empfehlungen einer Folgenabschätzung unterzogen. Die Ergebnisse zeigen, dass die Verwirklichung der von der Gruppe festgelegten Vorhaben in Verbindung mit einer Reihe von Maßnahmen im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik, zum Beispiel der Erhebung von Entgelten für die Infrastrukturnutzung und einer Liberalisierung des Schienengüterverkehrs, erhebliche Vorteile hätte, indem die Fahrtzeiten verkürzt, die Emissionen und die Verkehrsüberlastung verringert, die Verkehrsanbindung der Mitgliedstaaten in Randlage sowie der neuen Mitgliedstaaten verbessert und die Lebensqualität erhöht würden.
- (24) Um den Zielen des transeuropäischen Verkehrsnetzes und den Herausforderungen der Erweiterung im Verkehrsbereich gerecht zu werden, ist eine beträchtliche Erhöhung der Finanzmittel für die transeuropäischen Netze erforderlich.

(25) Die Kommission könnte beschließen, dem Europäischen Parlament und dem Rat vorzuschlagen, dass andere als die in Anhang III der Entscheidung Nr. 1692/96/EG genannten Vorhaben zu fördern sind, um mehr Wachstum zu schaffen, die Integration innerhalb der erweiterten Union zu verbessern und die Produktivität der europäischen Wirtschaft sowie ihre Wettbewerbsfähigkeit auf dem Weltmarkt zu steigern sowie zu dem Ziel des wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalts und zur Intermodalität beizutragen. Diesen Vorhaben sollte im Rahmen der Finanzierungsinstrumente der Gemeinschaft ein angemessener Vorrang eingeräumt werden.

(26) Die Entscheidung Nr. 1692/96/EG sollte daher entsprechend geändert werden –

HABEN FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

Artikel 1

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

1. In Artikel 2 Absatz 1 wird die Jahreszahl "2010" durch die Jahreszahl "2020" ersetzt.
2. Artikel 3 Absatz 2 erhält folgende Fassung:

"(2) Die Verkehrsinfrastruktur umfasst Straßen-, Eisenbahn- und Binnenwasserstraßennetze, Meeresautobahnen, See- und Binnenhäfen, Flughäfen sowie andere verkehrsträgerübergreifende Knotenpunkte."

3. Artikel 5 erhält folgende Fassung:

"Artikel 5

Prioritäten

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

- a) Auf- und Ausbau der Haupt- und Zwischenverbindungen, die erforderlich sind, um Engpässe zu beseitigen, Lücken zu schließen und die Fernverkehrsverbindungen – insbesondere bei grenzüberschreitenden Abschnitten – zu ergänzen, natürliche Hindernisse zu überqueren und die Interoperabilität auf Fernverkehrsverbindungen zu verbessern;
- b) Auf- und Ausbau der Infrastrukturen zur Förderung des Verbunds der einzelstaatlichen Netze, damit die Anbindung insularer oder inselähnlicher sowie eingeschlossener und am Rande gelegener Gebiete an die zentralen Gebiete der Gemeinschaft insbesondere zur Senkung der hohen Transportkosten dieser Gebiete erleichtert wird;
- c) die erforderlichen Maßnahmen zur schrittweisen Verwirklichung eines interoperablen Eisenbahnnetzes, nach Möglichkeit einschließlich von für den Güterverkehr geeigneten Strecken;
- d) die erforderlichen Maßnahmen zur Förderung des Langstrecken- und des Kurzstreckenseeverkehrs sowie der Binnenschifffahrt;
- e) die erforderlichen Maßnahmen zur Integration des Schienen- und des Luftverkehrs, insbesondere über die Schienenanbindung von Flughäfen, soweit dies angezeigt ist, sowie der erforderlichen Infrastrukturen und Einrichtungen;

- f) Optimierung der Kapazität und der Effizienz bestehender und neuer Infrastrukturen, Förderung der Intermodalität sowie Erhöhung der Sicherheit und der Zuverlässigkeit des Netzes durch Bau und Verbesserung von intermodalen Terminals und deren Zugangsinfrastruktur und/oder durch Einsatz intelligenter Systeme;
- g) Einbeziehung von Sicherheits- und Umweltbelangen bei der Konzeption und Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes.
- h) Entwicklung der nachhaltigen Mobilität von Personen und Gütern entsprechend den Zielen der Europäischen Union im Hinblick auf die nachhaltige Entwicklung."

4. Artikel 8 erhält folgende Fassung:

"Artikel 8

Umweltschutz

(1) Bei der Planung und Durchführung der Vorhaben müssen die Mitgliedstaaten dem Umweltschutz Rechnung tragen, indem sie für die durchzuführenden Vorhaben von gemeinsamem Interesse Umweltverträglichkeitsprüfungen gemäß der Richtlinie 85/337/EWG vornehmen und indem sie die Richtlinie 79/409/EWG des Rates vom 2. April 1979 über die Erhaltung der wild lebenden Vogelarten * und die Richtlinie 92/43/EWG anwenden.

Für die zu solchen Vorhaben führenden Pläne und Programme führen die Mitgliedstaaten insbesondere dann, wenn die Vorhaben neue Strecken oder den Ausbau anderer wichtiger Einrichtungen zur Verknüpfung von Infrastruktur betreffen, ab dem 21. Juli 2004 eine Umweltprüfung 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 ** durch. Die Mitgliedstaaten berücksichtigen die Ergebnisse dieser Umweltprüfung bei der Ausarbeitung der betreffenden Pläne und Programme nach Artikel 8 der genannten Richtlinie.

(2) Bis zum 21. Juli 2004 entwickelt die Kommission im Einvernehmen mit den Mitgliedstaaten geeignete Methoden zur Durchführung der strategischen Umweltprüfung mit dem Ziel, unter anderem eine angemessene Koordinierung zu gewährleisten, Doppelarbeit zu vermeiden und eine Vereinfachung und Beschleunigung der Planung für grenzüberschreitende Vorhaben und Korridore zu erreichen.

Die Ergebnisse dieser Arbeit und der Umweltprüfung in Bezug auf die TEN-Vorhaben, die die Mitgliedstaaten gemäß der Richtlinie 2001/42/EG durchführen, werden gegebenenfalls von der Kommission in ihrem Bericht über die Leitlinien und den möglicherweise beigefügten Legislativvorschlägen zur Überarbeitung der Leitlinien nach Artikel 18 Absatz 3 dieser Entscheidung berücksichtigt.

* ABl. L 103 vom 25.4.1979, S. 1. Richtlinie zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 807/2003 (ABl. L 122 vom 16.5.2003, S. 36).

** ABl. L 197 vom 21.7.2001, S. 30."

5. Artikel 9 Absatz 3 erhält folgende Fassung:

"(3) Das Netz umfasst ferner die Infrastruktur für das Verkehrsmanagement, die Information der Benutzer, das Störungs- und Notfallmanagement sowie die elektronische Gebührenerfassung; diese Infrastruktur beruht auf einem aktiven Zusammenwirken der Verkehrsmanagementsysteme auf europäischer, nationaler und regionaler Ebene sowie der Anbieter von Reise- und Verkehrsinformationen und Mehrwertdiensten, was die notwendige Komplementarität mit den Anwendungen gewährleistet, deren Einführung im Rahmen des Programms für die transeuropäischen Telekommunikationsnetze erleichtert wird."

6. Artikel 10 erhält folgende Fassung:

"Artikel 10

Merkmale

(1) Das Eisenbahnnetz besteht aus dem Hochgeschwindigkeitsbahnnetz und dem konventionellen Eisenbahnnetz.

(2) Das auf gegenwärtiger oder neuer Technologie basierende Hochgeschwindigkeitsbahnnetz besteht aus

a) eigens für hohe Geschwindigkeiten gebauten Strecken, die für Geschwindigkeiten von im Allgemeinen mindestens 250 km/h 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 sowie eigens für hohe Geschwindigkeiten gebauten, an das Hochgeschwindigkeitsbahnnetz angebotenen Strecken, die aufgrund der sich aus der Topografie, den Umweltbedingungen, der Oberflächengestalt oder der städtischen Umgebung ergebenden Zwänge von spezifischer Beschaffenheit sind und bei denen die Geschwindigkeit jeweils angepasst werden muss.

Das Hochgeschwindigkeitsbahnnetz besteht aus den in Anhang I aufgeführten Strecken. Die für Hochgeschwindigkeitsbahnstrecken mit gegenwärtiger Technologie 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 * festgelegt. Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission vorab über die Eröffnung einer Hochgeschwindigkeitsstrecke und deren technische Merkmale.

(3) Das konventionelle Eisenbahnnetz besteht aus Strecken für den konventionellen Personen- und Güterverkehr, einschließlich der in Artikel 14 genannten Abschnitte des transeuropäischen Netzes für den kombinierten Verkehr, der Anschlussverbindungen zu See- und Binnenhäfen von gemeinsamem Interesse und der allen Betreibern offen stehenden Frachtterminals. 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 ** festgelegt.

(4) Das Eisenbahnnetz umfasst die Infrastrukturen und Einrichtungen, die die Integration von Eisenbahn- und Straßenverkehrsdiensten und gegebenenfalls Luft- und Seeverkehrsdiensten ermöglichen. In diesem Zusammenhang wird der Anbindung von Regionalflughäfen an das Netz besondere Aufmerksamkeit gewidmet.

-
- (5) Das Eisenbahnnetz erfüllt mindestens eine der folgenden Aufgaben:
- a) Es spielt eine wichtige Rolle im Personenfernverkehr;
 - b) es ermöglicht gegebenenfalls die Anbindung an Flughäfen;
 - c) es ermöglicht die Anbindung regionaler und lokaler Eisenbahnnetze;
 - d) es erleichtert den Güterverkehr durch die Festlegung und den Bau von dem Güterverkehr vorbehaltenen Fernverkehrsstrecken oder von Strecken, auf denen Güterzüge Vorrang haben;
 - e) es spielt eine wichtige Rolle im kombinierten Verkehr;
 - f) es ermöglicht über die Häfen von gemeinsamem Interesse die Anbindung an Kurzstreckenseeverkehr und Binnenschifffahrt.
- (6) Das Eisenbahnnetz bietet den Benutzern aufgrund seiner Kontinuität und der schrittweisen Verwirklichung der Interoperabilität, die insbesondere durch die technische Harmonisierung und das für das europäische Eisenbahnnetz empfohlene einheitliche Zugsteuerungs- und -sicherungssystem ERTMS erreicht werden, einen hohen Qualitäts- und Sicherheitsstandard. Zu diesem Zweck erstellt die Kommission im Benehmen mit den Mitgliedstaaten einen mit den einzelstaatlichen Plänen abgestimmten Entwicklungsplan.

* ABl. L 235 vom 17.9.1996, S. 6. Richtlinie zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1882/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 284 vom 31.10.2003, S. 1).

** ABl. L 110 vom 20.4.2001, S. 1."

7. Artikel 11 wird wie folgt geändert:

a) Folgender Absatz wird eingefügt:

"(3b) Die Binnenhäfen des Netzes, die mit Umschlageneinrichtungen für den intermodalen Verkehr ausgestattet sind oder ein jährliches Frachtvolumen von mindestens 500 000 Tonnen aufweisen, sind in Anhang I aufgeführt."

b) Absatz 4 erhält folgende Fassung:

"(4) Das Netz umfasst ferner die Verkehrsmanagementinfrastruktur. Dazu gehört insbesondere die Einrichtung eines als "River Information Services" bekannten interoperablen, intelligenten Verkehrs- und Transportsystems, das die vorhandenen Kapazitäten und die Sicherheit des Binnenwasserstraßennetzes optimieren und die Interoperabilität mit anderen Verkehrsträgern verbessern soll."

8. Folgender Artikel wird eingefügt:

"Artikel 12a

Meeresautobahnen

(1) Ziel des transeuropäischen Meeresautobahnnetzes ist es, den Güterstrom auf seegestützten Logistikstrecken so zu konzentrieren, dass die bestehenden Seeverbindungen verbessert oder neue lebensfähige, regelmäßige und häufige Seeverbindungen für den Frachtverkehr zwischen den Mitgliedstaaten geschaffen werden, damit die Überlastung der Straßen verringert und/oder die Anbindung von Regionen und Staaten in Rand- oder Insellage verbessert wird. Meeresautobahnen sollten die kombinierte Personen- und Güterbeförderung nicht ausschließen, wenn die Güterbeförderung überwiegt.

-
- (2) Das transeuropäische Meeresautobahnnetz besteht aus Ausrüstungen und Infrastruktureinrichtungen mindestens zweier Häfen, die in zwei verschiedenen Mitgliedstaaten liegen. Diese Ausrüstungen und Infrastruktureinrichtungen umfassen – mindestens in einem Mitgliedstaat – beispielsweise die Hafenausrüstung, die elektronischen Logistiksysteme, die Sicherheits-, Gefahrenabwehr-, Verwaltungs- und Zollverfahren sowie die Infrastruktur für den direkten Zugang zu Land und zu Wasser; hierin eingeschlossen sind Möglichkeiten zur Gewährleistung der ganzjährigen Befahrbarkeit, insbesondere die Verfügbarkeit von Einrichtungen für das Ausbaggern und von Eisbrechern für den Zugang im Winter.
- (3) Die in Anhang I genannten Wasserstraßen oder Kanäle, die zwei europäische Meeresautobahnen oder zwei Abschnitte davon verbinden und einen erheblichen Beitrag zur Verkürzung der Seestrecken leisten, die Effizienz erhöhen und Transportzeit einsparen, sind Teil des transeuropäischen Meeresautobahnnetzes.
- (4) Die Vorhaben von gemeinsamem Interesse für das transeuropäische Meeresautobahnnetz werden von mindestens zwei Mitgliedstaaten vorgeschlagen und sind auf den tatsächlichen Bedarf auszurichten. Im Rahmen der vorgeschlagenen Vorhaben werden im Allgemeinen sowohl der öffentliche als auch der private Sektor nach Modalitäten eingebunden, die es gestatten, dass, bevor die Zuschüsse aus den nationalen Haushalten erforderlichenfalls durch Gemeinschaftsmittel ergänzt werden, eine Ausschreibung durchgeführt wird, und zwar entweder
- a) eine öffentliche Ausschreibung, die die beteiligten Mitgliedstaaten gemeinsam durchführen und die sich auf die Entwicklung neuer Verbindungen ab einem der Häfen der Kategorie A gemäß Artikel 12 Absatz 2 bezieht, die zuvor in den einzelnen Seegebieten gemäß Vorhaben Nr. 21 des Anhangs III ausgewählt wurden, oder,
 - b) sofern die geografische Lage der Häfen vergleichbar ist, durch eine öffentliche Ausschreibung, die die beteiligten Mitgliedstaaten gemeinsam durchführen und die an Konsortien gerichtet ist, in denen zumindest Seeverkehrsgesellschaften und Hafenbetreiber aus einem der Seegebiete gemäß Vorhaben Nr. 21 des Anhangs III vertreten sind.

- (5) Die Vorhaben von gemeinsamem Interesse des transeuropäischen Meeresautobahnnetzes
- beziehen sich vorrangig auf die Ausrüstungen und Infrastruktureinrichtungen des Meeresautobahnnetzes;
 - können unbeschadet der Artikel 87 und 88 des Vertrags Starhilfen umfassen, wenn infolge der in Absatz 4 genannten Ausschreibung eine öffentliche Unterstützung als Ergänzung im Hinblick auf die finanzielle Tragfähigkeit des Vorhabens für notwendig erachtet wird. Die Starhilfen sind auf zwei Jahre begrenzt und werden nur zur Unterstützung eines gebührend begründeten Kapitalaufwands gewährt. Sie dürfen den geschätzten Mindestbetrag, der für die Aufnahme von Verkehrsdiensten auf den betreffenden Strecken erforderlich ist, nicht übersteigen. Die Starhilfen dürfen auf den betreffenden Märkten nicht zu Wettbewerbsverzerrungen führen, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderlaufen;
 - können auch Tätigkeiten mit einem weiter gefassten Nutzen umfassen, die nicht mit bestimmten Häfen zusammenhängen; hierzu gehören beispielsweise die Bereitstellung von Einrichtungen für Eisbrech- und Ausbaggerarbeiten sowie Informationssysteme unter Einschluss von Verkehrsmanagementsystemen und elektronischen Meldesystemen.
- (6) Die Kommission unterbreitet binnen drei Jahren dem in Artikel 18 genannten Ausschuss eine erste Liste spezifischer Vorhaben von gemeinsamem Interesse, womit sie das Konzept der Meeresautobahnen in eine konkrete Form bringt. Diese Liste wird auch dem Europäischen Parlament übermittelt.
- (7) Die Vorhaben von gemeinsamem Interesse für das transeuropäische Meeresautobahnnetz werden der Kommission zur Genehmigung vorgelegt."

9. An Artikel 13 wird folgender Absatz angefügt:

"(3) Die internationalen Netzpunkte und die Gemeinschaftsnetzpunkte werden gegebenenfalls schrittweise mit den Hochgeschwindigkeitsstrecken des Eisenbahnnetzes verbunden. Das Netz umfasst die Infrastrukturen und die Einrichtungen, die die Integration der Luft- und Eisenbahnverkehrsdienste und gegebenenfalls der Seeverkehrsdienste ermöglichen."

10. Folgender Abschnitt 10a wird eingefügt:

"ABSCHNITT 10a

KOORDINIERUNG ZWISCHEN MITGLIEDSTAATEN

Artikel 17a

Europäischer Koordinator

(1) Die Kommission kann im Einvernehmen mit den beteiligten Mitgliedstaaten und nach Anhörung des Europäischen Parlaments eine Person als "Europäischen Koordinator" benennen, um die koordinierte Durchführung von bestimmten – insbesondere grenzüberschreitenden – Vorhaben oder Teilen davon, die zu den Vorhaben gehören, für die gemäß Artikel 19a ein europäisches Interesse erklärt wurde, zu erleichtern. Der Europäische Koordinator handelt im Namen und auf Rechnung der Kommission. Sein Auftrag bezieht sich – insbesondere im Fall grenzüberschreitender Vorhaben – in der Regel auf ein einzelnes Vorhaben, kann aber erforderlichenfalls auf die gesamte Hauptachse ausgeweitet werden. Der Europäische Koordinator erstellt mit den beteiligten Mitgliedstaaten einen Arbeitsplan für seine Tätigkeit.

(2) Der Europäische Koordinator wird insbesondere aufgrund seiner Erfahrung mit europäischen Organen und seiner Kenntnisse ausgewählt, die er im Bereich der Finanzierung und der Bewertung der sozioökonomischen und ökologischen Auswirkungen von Großprojekten besitzt.

(3) Im Beschluss der Kommission zur Benennung des Europäischen Koordinators werden die Modalitäten der Ausübung der Aufgaben gemäß Absatz 5 festgelegt.

(4) Die beteiligten Mitgliedstaaten arbeiten mit dem Europäischen Koordinator zusammen und stellen ihm die Informationen zur Verfügung, die zur Erfüllung der Aufgaben nach Absatz 5 notwendig sind.

(5) Der Europäische Koordinator

- a) fördert in Zusammenarbeit mit den beteiligten Mitgliedstaaten die Anwendung gemeinsamer Projektbewertungsverfahren und berät gegebenenfalls die Projektträger in Bezug auf das Finanzierungssystem der Vorhaben;
- b) erstellt für das Europäische Parlament, die Kommission und die beteiligten Mitgliedstaaten einen jährlichen Bericht über die Fortschritte bei der Verwirklichung der Vorhaben, mit denen er betraut ist, über neue Vorschriften oder sonstige Entwicklungen mit möglichen Auswirkungen auf die Merkmale der Vorhaben sowie über eventuelle Schwierigkeiten und Hindernisse, die bezüglich der in Anhang III genannten Termine zu erheblichen Verzögerungen führen könnten;
- c) konsultiert mit den beteiligten Mitgliedstaaten die regionalen und kommunalen Behörden, die Betreiber, die Nutzer sowie die Vertreter der Zivilgesellschaft, um mehr Informationen über den Bedarf an Verkehrsdiensten, die Möglichkeiten für die Finanzierung von Investitionen und die Art der Dienste einzuholen, die bereitzustellen sind, damit der Zugang zu den Finanzierungsquellen erleichtert wird.

(6) Unbeschadet der nach dem Gemeinschaftsrecht und den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften geltenden Verfahren kann die Kommission den Europäischen Koordinator bei der Bearbeitung von Anträgen auf Gemeinschaftsförderung, die sich auf Vorhaben oder Gruppen von Vorhaben beziehen, mit denen er betraut ist, um Stellungnahme bitten."

11. Artikel 18 wird wie folgt geändert:

- a) Die Überschrift erhält folgende Fassung

"Ausschuss für die Überwachung der Leitlinien und den Informationsaustausch".

b) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

"(1) Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission Zusammenfassungen der von ihnen zur Entwicklung des transeuropäischen Verkehrsnetzes erstellten einzelstaatlichen Pläne und Programme, insbesondere in Bezug auf die in Artikel 19a genannten Vorhaben, für die ein europäisches Interesse erklärt wurde. Nach Verabschiedung der einzelstaatlichen Pläne und Programme übermitteln die Mitgliedstaaten diese informationshalber der Kommission."

c) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

"(3) Die Kommission erstattet dem Europäischen Parlament, dem Rat, dem Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und dem Ausschuss der Regionen alle zwei Jahre über die Durchführung der in dieser Entscheidung beschriebenen Leitlinien Bericht. Der nach Absatz 2 eingesetzte Ausschuss unterstützt die Kommission bei der Ausarbeitung dieses Berichts. Dem Bericht werden erforderlichenfalls Legislativvorschläge zur Überarbeitung der Leitlinien beigefügt; falls erforderlich können diese Vorschläge Änderungen der in Anhang III enthaltenen Liste der vorrangigen Vorhaben gemäß Artikel 19 Absatz 1 einschließen oder diese Liste um Vorhaben gemäß Artikel 19 Absatz 1 ergänzen. Bei der Überarbeitung sind Vorhaben, die gemäß Artikel 19 Absatz 1 Buchstabe e zum territorialen Zusammenhalt der Union beitragen, besonders zu berücksichtigen."

12. Artikel 19 erhält folgende Fassung:

"Artikel 19

Vorrangige Vorhaben

- (1) Die Vorhaben von gemeinsamem Interesse gemäß Artikel 7 gelten als vorrangig, wenn die Prüfung ergibt, dass sie
- a) der Beseitigung von Verkehrsengpässen oder der Vervollständigung transeuropäischer Hauptverkehrsachsen dienen; dies gilt insbesondere für grenzüberschreitende Vorhaben, Vorhaben zur Überwindung natürlicher Hindernisse oder Vorhaben mit einem grenzüberschreitenden Abschnitt;
 - b) von solcher Tragweite sind, dass eine langfristige, auf europäischer Ebene durchgeführte Planung einen erheblichen zusätzlichen Nutzen mit sich bringt;
 - c) insgesamt einen potenziellen sozioökonomischen Nettonutzen sowie weitere sozioökonomische Vorteile bieten;
 - d) die Mobilität von Gütern und Personen zwischen den Mitgliedstaaten erheblich verbessern und damit auch einen Beitrag zur Interoperabilität der einzelstaatlichen Verkehrsnetze leisten;
 - e) durch die Integration der Verkehrsnetze der neuen Mitgliedstaaten und eine Verbesserung der Anbindung von Regionen in Rand- oder Insellage zum territorialen Zusammenhalt der Europäischen Union beitragen;

- f) durch die Verbesserung der Sicherheit und die Verringerung der verkehrsbedingten Umweltbeeinträchtigungen zur nachhaltigen Verkehrsentwicklung beitragen, indem insbesondere der Schienenverkehr, die Binnenschifffahrt und der Seeverkehr als alternative Verkehrsträger sowie der intermodale Verkehr gefördert werden;
- g) die Bereitschaft der beteiligten Mitgliedstaaten belegen, die jeweiligen Studien und Evaluierungen rechtzeitig durchzuführen, um auf der Grundlage einzelstaatlicher Pläne oder anderer entsprechender Unterlagen, die sich auf das betreffende Vorhaben beziehen, die Arbeiten bis zu einem im Voraus festgelegten Termin abzuschließen.

(2) Die vorrangigen Vorhaben, mit denen vor 2010 begonnen werden soll, ihre Abschnitte sowie die vorgesehenen Fertigstellungstermine gemäß Absatz 1 Buchstabe g sind in Anhang III aufgeführt.

(3) Die Kommission erstellt bis 2010 einen Sachstandsbericht und schlägt gegebenenfalls eine Änderung der Liste der in Anhang III aufgeführten vorrangigen Vorhaben entsprechend Absatz 1 vor."

13. Folgende Artikel werden eingefügt:

"Artikel 19a

Erklärung eines europäischen Interesses

(1) Für die in Anhang III aufgeführten vorrangigen Vorhaben wird ein europäisches Interesse erklärt. Diese Erklärung wird ausschließlich nach dem Verfahren abgegeben, das im Vertrag und den darauf beruhenden Rechtsakten festgelegt ist.

-
- (2) Unbeschadet der Rechtsgrundlage für die betreffenden Finanzinstrumente der Gemeinschaft gilt Folgendes:
- a) Wenn die Mitgliedstaaten gemäß den Artikeln 10 der Verordnung (EG) Nr. 1164/94 * Vorhaben für den Kohäsionsfonds vorschlagen, geben sie den Vorhaben angemessenen Vorrang, für die ein europäisches Interesse erklärt wurde.
 - b) Wenn die Mitgliedstaaten gemäß den Artikeln 9 und 10 der Verordnung (EG) Nr. 2236/95 ** Vorhaben für die Finanzierung aus dem Haushalt für die transeuropäischen Netze vorschlagen, geben sie den Vorhaben angemessenen Vorrang, für die ein europäisches Interesse erklärt wurde.
 - c) Die Kommission fordert die Mitgliedstaaten auf, den Vorhaben, für die ein europäisches Interesse erklärt wurde, Rechnung zu tragen, wenn sie die Programmierung der Strukturfonds planen, insbesondere was Ziel-1-Regionen angeht, wobei einzelstaatliche Verkehrspläne, die in den Anwendungsbereich der geltenden gemeinschaftlichen Förderkonzepte fallen, zu berücksichtigen sind.
 - d) Die Kommission achtet darauf, dass die Länder, die das strukturpolitische Instrument zur Vorbereitung auf den Beitritt in Anspruch nehmen können, den Vorhaben angemessenen Vorrang einräumen, für die ein europäisches Interesse erklärt wurde, wenn sie ihre Vorhaben für dieses Instrument gemäß den Artikeln 2 und 7 der Verordnung (EG) Nr. 1267/1999 *** vorschlagen..
- (3) Die Kommission räumt bei der Vorausschau ihres Finanzierungsbedarfs den Vorhaben, für die ein europäisches Interesse erklärt wurde, angemessenen Vorrang ein.

(4) Wird deutlich, dass sich der Beginn der Arbeiten eines Vorhabens, für das ein europäisches Interesse erklärt wurde, gegenüber dem vorgesehenen Termin 2010 beträchtlich verzögert oder verzögern wird, so fordert die Kommission von den beteiligten Mitgliedstaaten innerhalb von drei Monaten eine Begründung für diese Verzögerung. Auf der Grundlage der erhaltenen Antwort konsultiert die Kommission alle beteiligten Mitgliedstaaten, um das Problem, das zu der Verzögerung geführt hat, zu lösen.

Die Kommission kann im Benehmen mit dem nach Artikel 18 Absatz 2 eingesetzten Ausschusses und im Rahmen ihrer Beobachtung der Durchführung des Vorhabens, für das ein europäisches Interesse erklärt wurde, unter gebührender Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit angemessene Maßnahmen ergreifen. Die beteiligten Mitgliedstaaten erhalten die Gelegenheit, Bemerkungen zu diesen Maßnahmen vor ihrer Annahme vorzubringen.

Das Europäische Parlament wird unverzüglich über alle ergriffenen Maßnahmen unterrichtet.

Wenn die Kommission diese Maßnahmen ergreift, berücksichtigt sie in gebührender Weise die jeweilige Verantwortung der beteiligten Mitgliedstaaten für die Verzögerung und sieht von Maßnahmen ab, die die Verwirklichung des Vorhabens in Mitgliedstaaten, die nicht für die Verzögerung verantwortlich sind, beeinträchtigen würden.

(5) Wird eines der Vorhaben, für das ein europäisches Interesse erklärt wurde, nicht innerhalb einer angemessenen Zeit nach dem erwarteten Fertigstellungstermin gemäß Anhang III im Wesentlichen fertig gestellt und sind alle beteiligten Mitgliedstaaten für die Verzögerung verantwortlich, so überprüft die Kommission das Vorhaben gemäß dem Verfahren nach Absatz 4 im Hinblick darauf, ob eine Einstufung als Vorhaben, für das ein europäisches Interesse erklärt wurde, durch das Überarbeitungsverfahren nach Artikel 18 Absatz 3 zurückzuziehen ist. Auf jeden Fall überprüft die Kommission das Vorhaben am Ende eines Zeitraums von fünfzehn Jahren, der ab dem Zeitpunkt gilt, zu dem für das Vorhaben ein europäisches Interesse im Sinne dieser Entscheidung erklärt wurde.

(6) Die beteiligten Mitgliedstaaten nehmen fünf Jahre nach Fertigstellung eines Vorhabens, für das ein europäisches Interesse erklärt wurde, oder eines seiner Abschnitte eine Bestandsaufnahme vor, in der seine sozioökonomischen und ökologischen Auswirkungen sowie die Auswirkungen auf den Handel sowie den freien Verkehr von Personen und Gütern zwischen den Mitgliedstaaten, den territorialen Zusammenhalt und die nachhaltige Entwicklung untersucht werden. Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission über die Ergebnisse dieser Bestandsaufnahme.

(7) Umfasst ein Vorhaben von europäischem Interesse einen grenzüberschreitenden Abschnitt, der unter technischen und finanziellen Aspekten nicht aufgeteilt werden kann, so koordinieren die beteiligten Mitgliedstaaten vor der Erteilung einer Baugenehmigung innerhalb des bestehenden Rahmens ihre Verfahren für die Evaluierung der sozioökonomischen Auswirkungen des Vorhabens und bemühen sich nach besten Kräften um die Durchführung einer grenzüberschreitenden Untersuchung.

(8) Andere Abschnitte von Vorhaben von europäischem Interesse werden fallweise bilateral oder multilateral von den Mitgliedstaaten koordiniert.

(9) Die koordinierten Maßnahmen beziehungsweise grenzüberschreitenden Untersuchungen gemäß Absatz 7 berühren nicht die Verpflichtungen, die sich aus den Umweltschutzvorschriften der Gemeinschaft, insbesondere den Vorschriften für die Umweltverträglichkeitsprüfung, ergeben. Die beteiligten Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission von der Einleitung und den Ergebnissen dieser koordinierten Maßnahmen beziehungsweise grenzüberschreitenden Untersuchungen. Die Kommission nimmt diese Informationen in den Bericht nach Artikel 18 Absatz 3 auf.

Artikel 19b

Grenzüberschreitende Abschnitte

Im Zusammenhang mit bestimmten vorrangigen Vorhaben werden grenzüberschreitende Abschnitte zwischen zwei Mitgliedstaaten, einschließlich Meeresautobahnen, auf der Grundlage von Kriterien, die vom Ausschuss gemäß Artikel 18 Absatz 2 festgelegt werden, von den Mitgliedstaaten ermittelt und der Kommission mitgeteilt. Dabei handelt es sich insbesondere um Abschnitte, die unter technischen und finanziellen Aspekten nicht aufteilbar sind oder für die die beteiligten Mitgliedstaaten eine gemeinsame Verpflichtung eingehen und eine gemeinsame Struktur errichten.

-
- * Verordnung (EG) Nr. 1164/94 des Rates vom 16. Mai 1994 zur Errichtung des Kohäsionsfonds (ABl. L 130 vom 25.5.1994, S. 1). Verordnung zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1265/1999 (ABl. L 161 vom 26.6.1999, S. 62).
 - ** Verordnung (EG) Nr. 2236/95 des Rates vom 18. September 1995 über die Grundregeln für die Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen für transeuropäische Netze (ABl. L 228 vom 23.9.1995, S. 1. Verordnung zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1655/1999 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 197 vom 29.7.1999, S. 1).
 - *** Verordnung (EG) Nr. 1267/1999 des Rates vom 21. Juni 1999 über ein strukturpolitisches Instrument zur Vorbereitung auf den Beitritt (ABl. L 161 vom 26.6.1999, S. 73). Verordnung zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 2500/2001 (ABl. L 342 vom 27.12.2001, S. 1)."

14. Die Artikel 20 und 21 werden gestrichen.
15. Die Anhänge werden wie folgt geändert:
 1. In Anhang I erhalten die Abschnitte 2, 3, 4 und 6 sowie die entsprechenden Karten die in Anhang I der vorliegenden Entscheidung enthaltene Fassung.
 2. In Anhang III
 - a) wird die Überschrift durch die Überschrift "Liste der vor 2010 zu beginnenden vorrangigen Vorhaben" ersetzt;
 - b) erhält der Inhalt die in Anhang II der vorliegenden Entscheidung enthaltene Fassung.

Artikel 2

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

Artikel 3

Diese Entscheidung ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Straßburg am 29. April 2004.

Im Namen des Europäischen Parlaments

Der Präsident

P. COX

Im Namen des Rates

Der Präsident

M. McDOWELL

ANHANG I

Anhang I der Entscheidung Nr. 1692/96/EG wird wie folgt geändert:

1. Die Abschnitte 2, 3 und 4 erhalten folgende Fassung:

"Abschnitt 2: **Straßennetz**

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

Abschnitt 3: **Eisenbahnnetz**

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

Abschnitt 4: Binnenwasserstraßennetz und Binnenhäfen"

2. Abschnitt 6 erhält folgende Fassung:

"Abschnitt 6: **Flughafennetz**

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"

3. Die nachstehenden Karten ersetzen die entsprechenden Karten der Entscheidung Nr. 1692/96/EG.

ANHANG II

Anhang III der Entscheidung Nr. 1692/96/EG erhält folgende Fassung:

"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) ¹

¹ 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.

3. Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnachse in Südwesteuropa

- Lissabon/Porto-Madrid (2011) ¹
- 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)
- Saarbrücken-Mannheim (2007)

5. Betuwe-Verbindung (2007)

¹ Einschließlich der Verbindungen Lissabon-Porto (2013), Lissabon-Madrid (2010) und Aveiro-Salamanca (2015).

-
6. Eisenbahnachse Lyon-Triest-Divača/Koper-Divača-Ljubljana-Budapest-ukrainische Grenze ¹
- Lyon-St. Jean de Maurienne (2015)
 - Mont-Cenis-Tunnel (2015-2017), grenzüberschreitender Abschnitt
 - Bussoleno-Turin (2011)
 - Turin-Venedig (2010)
 - Venedig - Ronchi Süd - Triest - Divača
 - 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 Europa ²
- 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)

¹ Diese Verkehrsachse deckt sich zum Teil mit dem gesamteuropäischen Korridor V.

² 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. Eisenbahnachse Cork-Dublin-Belfast-Stranraer ¹ (2001)
10. Malpensa (2001 fertig gestellt) ²
11. Öresund-Landverbindung (2000 fertig gestellt) ³
12. Eisenbahn-/Straßenachse Nordisches Dreieck
 - Straßen- und Eisenbahnprojekte in Schweden ⁴ (2010)
 - 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)

¹ Eine weitere Steigerung der Kapazität auf dieser Strecke wurde 2003 beschlossen und als separates Projekt hinzugefügt.

² Das Projekt wurde abgeschlossen.

³ Das Projekt wurde abgeschlossen.

⁴ Einige kurze Abschnitte der Straßen- und Eisenbahnstrecke werden zwischen 2010 und 2015 fertig gestellt sein.

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-Donau ¹

- Rhein-Maas (2019) mit der Lanay-Schleuse als grenzüberschreitendem Abschnitt
- Vilshofen-Straubing (2013)
- Wien-Bratislava (2015), grenzüberschreitender Abschnitt
- Palkovicovo-Mohács (2014)
- Verkehrsengepässe 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)

¹ Ein Teil dieser Strecke entspricht der Definition des gesamteuropäischen Korridors VII.

20. Eisenbahnachse Fehmarnbelt

- Feste Beltquerung (Straßen-/Eisenbahnverbindung) (2014)
- 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 12a, 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 Südosteuropa ¹ (2010)

¹ Einschließlich einer Verbindung zum Schwarzen Meer.

22. Eisenbahnachse Athen-Sofia-Budapest-Wien-Prag-Nürnberg/Dresden ¹

- 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(Bränn)/Bratislava-Wien ²

- 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-Mülheim ³, mit Mulhouse-Mülheim als grenzüberschreitendem Abschnitt (2018)
- Genua-Mailand/Novara – Schweizer Grenze (2013)
- Basel-Karlsruhe (2015)
- Frankfurt-Mannheim (2012)
- Duisburg-Emmerich (2009) ⁴
- "Eiserner Rhein" Rheidt-Antwerpen, grenzüberschreitender Abschnitt (2010)

¹ Diese Hauptverkehrsachse entspricht in weiten Teilen der Definition des gesamteuropäischen Korridors IV.

² Diese Hauptverkehrsachse entspricht in weiten Teilen der Definition des gesamteuropäischen Korridors VI.

³ Dies umfasst den „TGV Rhein-Rhône“ ohne den westlichen Streckenteil.

⁴ Das Vorhaben Nr. 5 (Betuwe-Strecke) verbindet Rotterdam und Emmerich.

25. Autobahnachse Gdansk(Danzig)-Brno(Bränn)/Bratislava-Wien ¹

- Autobahn Gdansk(Danzig)-Katowice(Kattowitz) (2010)
- Autobahn Katowice(Kattowitz)-Brno(Bränn)/Žilina (2010), grenzüberschreitender Abschnitt
- Autobahn Brno(Bränn)-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) ²
- 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)

¹ Diese Hauptverkehrsachse entspricht in weiten Teilen der Definition des gesamteuropäischen Korridors VI.

² Einschließlich des Essener Vorhabens Nr. 13: Straßenverbindung Irland/Vereinigtes Königreich/Benelux.

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."
