

Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 1996 über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes

Amtsblatt Nr. L 228 vom 09/09/1996 S. 0001 - 0104

ENTSCHEIDUNG Nr. 1692/96/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 23. Juli 1996 über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 129d Absatz 1,

auf Vorschlag der Kommission (1),

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses (2),

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen (3),

gemäß dem Verfahren des Artikels 189b des Vertrags (4),

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Der Auf- und Ausbau der transeuropäischen Netze dient wichtigen Gemeinschaftszielen wie dem reibungslosen Funktionieren des Binnenmarktes und der Stärkung des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts.

(2) Mit dem Auf- und Ausbau transeuropäischer Verkehrsnetze im gesamten Gebiet der Gemeinschaft wird insbesondere auch bezweckt, einen auf Dauer tragbaren Personen- und Güterverkehr unter möglichst sozial- und umweltverträglichen sowie sicherheitsorientierten Bedingungen zu gewährleisten und alle Verkehrsträger unter Berücksichtigung ihrer komparativen Vorteile zu integrieren. Die Schaffung von Arbeitsplätzen ist eine der möglichen Auswirkungen des transeuropäischen Netzes.

(3) In ihrem Weißbuch über die Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik empfiehlt die Kommission, die vorhandenen Kapazitäten optimal zu nutzen und die Netze der verschiedenen Verkehrsträger in einem transeuropäischen Netz für den Straßen-, Eisenbahn-, Binnenschiffs-, See- und Luftverkehr von Gütern und Personen sowie für den kombinierten Verkehr zu integrieren.

(4) Die Kurzstreckenschifffahrt kann mit zur Entlastung der Landverkehrswege beitragen.

(5) Die europaweite Integration der Netze kann nur schrittweise durch eine Verknüpfung der Verkehrsträger zur besseren Nutzung ihrer jeweiligen Vorteile erfolgen.

(6) Um diese Ziele zu erreichen, muß die Gemeinschaft unter Wahrung des Subsidiaritätsprinzips Leitlinien aufstellen. Die Grundzüge und Prioritäten der geplanten Gemeinschaftsaktion im Bereich der transeuropäischen Verkehrsnetze sind festzulegen.

(7) Es muß festgestellt werden, welche Vorhaben von gemeinsamem Interesse diesen Zielen und den so festgelegten Prioritäten der Aktion entsprechen. Es sollten nur potentiell wirtschaftlich lebensfähige Vorhaben berücksichtigt werden.

(8) Bei der Durchführung der Vorhaben von gemeinsamem Interesse müssen die Mitgliedstaaten den Umweltschutz berücksichtigen und Umweltverträglichkeitsprüfungen nach der Richtlinie 85/337/EWG des Rates vom 27. Juni 1985 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (5) durchführen sowie die Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (6) anwenden.

(9) Bestimmte öffentliche und private Vorhaben, die erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt haben können, sollten erst genehmigt werden, nachdem unter Beachtung des geltenden Gemeinschaftsrechts die erheblichen Auswirkungen, die diese Vorhaben auf die Umwelt haben können, geprüft worden sind.

(10) Es sind Vorhaben von gemeinsamem Interesse zu bestimmen, die nicht nur die verschiedenen in einem multimodalen Konzept erfaßten Verkehrsträger, sondern auch die Verkehrsmanagement-, Informationsübermittlungs-, Ortungs- und Navigationssysteme betreffen.

(11) Mit dieser Entscheidung sollen unter anderem diese Vorhaben von gemeinsamem Interesse ausgewiesen werden. Diese Vorhaben sind in Anhang I, in Anhang II und im verfügbaren Teil dieser Entscheidung ausgewiesen. Der Europäische Rat in Essen hat vierzehn dieser Vorhaben besondere Bedeutung eingeräumt.

(12) Die Kommission hat alle zwei Jahre einen Bericht über die Durchführung dieser Entscheidung und alle fünf Jahre einen Bericht zu der Frage, ob die Leitlinien zu überprüfen sind, vorzulegen.

(13) Bei der Kommission ist ein Ausschuß einzusetzen, der insbesondere die Aufgabe hat, die Kommission bei der Prüfung der Durchführung und der Weiterentwicklung dieser Leitlinien zu unterstützen -

HABEN FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

ABSCHNITT 1 ALLGEMEINE GRUNDSÄTZE

Artikel 1 Zweck

(1) Zweck dieser Entscheidung ist die Aufstellung der Leitlinien, in denen die Ziele, Prioritäten und Grundzüge der im Bereich des transeuropäischen Verkehrsnetzes geplanten Aktionen erfaßt werden; in diesen Leitlinien werden außerdem Vorhaben von gemeinsamem Interesse genannt, deren Durchführung zum Aufbau des Netzes auf Gemeinschaftsebene beitragen soll.

(2) Die Leitlinien nach Absatz 1 stellen einen allgemeinen Bezugsrahmen dar, durch den die Maßnahmen der Mitgliedstaaten und gegebenenfalls die gemeinschaftlichen Maßnahmen, die auf die Durchführung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse zur Sicherstellung der Kohärenz, der Verknüpfung und der Interoperabilität des transeuropäischen Verkehrsnetzes sowie des Zugangs zu diesem Netz ausgerichtet sind, gefördert werden sollen. Diese Vorhaben bilden ein gemeinsames Ziel, dessen Verwirklichung davon abhängt, wie weit die Vorhaben planerisch ausgereift sind und inwieweit Finanzmittel verfügbar sind; die finanzielle Beteiligung der einzelnen Mitgliedstaaten oder

der Gemeinschaft wird dabei jedoch nicht präjudiziert. Mit diesen Leitlinien soll auch die Beteiligung des privaten Sektors erleichtert werden.

(3) Die grundlegenden Anforderungen an

- die Interoperabilität des transeuropäischen Verkehrsnetzes,
- die Verkehrstelematiksysteme

werden gesondert von dieser Entscheidung und im Einklang mit dem Vertrag festgelegt.

Artikel 2 Ziele

(1) Das transeuropäische Verkehrsnetz wird schrittweise im Zeithorizont 2010 auf Gemeinschaftsebene durch Integration von Land-, See- und Luftverkehrsinfrastrukturnetzen entsprechend den Schemata auf den Karten in Anhang I und/oder den Spezifikationen des Anhangs II hergestellt.

(2) Das Netz soll

- a) in einem Raum ohne Binnengrenzen einen auf Dauer tragbaren Personen- und Güterverkehr unter möglichst sozialverträglichen und sicherheitsorientierten Bedingungen sicherstellen und gleichzeitig zur Verwirklichung der Ziele der Gemeinschaft insbesondere im Bereich des Umweltschutzes und des Wettbewerbs beitragen sowie einen Beitrag zur Stärkung des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts leisten;
- b) den Benutzern eine qualitativ hochwertige Infrastruktur zu möglichst vertretbaren wirtschaftlichen Bedingungen anbieten;
- c) alle Verkehrsträger unter Berücksichtigung ihrer komparativen Vorteile einbeziehen;
- d) eine optimale Nutzung der vorhandenen Kapazitäten gestatten;
- e) innerhalb der Verkehrsträger soweit möglich interoperabel sein und die Intermodalität zwischen verschiedenen Verkehrsträgern begünstigen;
- f) soweit möglich wirtschaftlich lebensfähig sein;
- g) sich in der Weise über das Gebiet aller Mitgliedstaaten der Gemeinschaft erstrecken, daß der Zugang allgemein erleichtert wird und daß insulare, eingeschlossene und am Rande gelegene Gebiete mit den zentralen Gebieten sowie die städtischen Ballungsgebiete und die Regionen der Gemeinschaft ohne Engpässe miteinander verbunden werden;
- h) mit den Netzen der Staaten der Europäischen Freihandelsassoziation (EFTA), der mittel- und osteuropäischen Staaten sowie der Mittelmeerländer verbunden werden können und gleichzeitig die Interoperabilität und den Zugang zu diesen Netzen fördern, soweit dies im Interesse der Gemeinschaft ist.

Artikel 3 Netzzumfang

(1) Das transeuropäische Netz umfaßt Verkehrsinfrastrukturen sowie Verkehrsmanagement-, Ortungs- und Navigationssysteme.

(2) Die Verkehrsinfrastruktur umfaßt Straßen-, Eisenbahn- und Binnenwasserstraßennetze, See- und Binnenhäfen, Flughäfen sowie andere Knotenpunkte.

(3) Die Verkehrsmanagement-, die Ortungs- und die Navigationssysteme umfassen die technischen, die DV- und die Telekommunikationseinrichtungen zur Sicherstellung eines harmonischen Betriebs des Netzes und eines effizienten Verkehrsmanagements.

Artikel 4 Grundzüge der Aktion

Die Gemeinschaftsaktion umfaßt in ihren Grundzügen folgendes:

- a) Aufstellung und Fortschreibung von Netzplänen,
- b) Bestimmung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse,
- c) Ausbau des bestehenden Netzes,
- d) Förderung der Netzinteroperabilität,
- e) optimale Kombination der Verkehrsträger, auch durch Schaffung von Knotenpunkten, die hinsichtlich der Fracht möglichst außerhalb der Stadtzentren gelegen sein müßten, damit ein effizientes Funktionieren der Intermodalität möglich ist,
- f) Streben nach Kohärenz und Komplementarität der finanziellen Maßnahmen unter Einhaltung der für die einzelnen Finanzinstrumente geltenden Vorschriften,
- g) Forschungs- und Entwicklungsaktionen,
- h) Zusammenarbeit mit den vom Ausbau des Netzes berührten Drittländern und Abschluß geeigneter Abkommen mit diesen Ländern,
- i) Schaffung von Anreizen für die Mitgliedstaaten sowie für internationale Organisationen zur Unterstützung der Ziele der Gemeinschaft,
- j) Förderung einer ständigen Zusammenarbeit der Beteiligten,
- k) alle übrigen Aktionen, die zur Verwirklichung der in Artikel 2 genannten Ziele notwendig sind.

Artikel 5 Prioritäten

Vorrang bei der Aktion hat in Anbetracht der in Artikel 2 genannten Ziele folgendes:

- a) Schaffung und Ausbau von Haupt- und Zwischenverbindungen, um Engpässe zu beseitigen, Lücken zu schließen und Fernverkehrsverbindungen zu ergänzen,
- b) Schaffung und Ausbau der Infrastrukturen für den Netzzugang zwecks Anbindung von insularen, eingeschlossenen und am Rande gelegenen Gebieten an die zentralen Gebiete der Gemeinschaft,
- c) optimale Kombination und Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger,
- d) Einbeziehung der Umweltdimension in die Schaffung und den Ausbau des Netzes,
- e) schrittweise Verwirklichung der Interoperabilität der Netzteilbereiche,

- f) Optimierung der Kapazität und Effizienz der vorhandenen Infrastruktur,
- g) Neu- und Ausbau der Knotenpunkte und der Umschlaganlagen,
- h) Verbesserung der Sicherheit und Zuverlässigkeit des Netzes,
- i) Entwicklung und Einführung von Verkehrsmanagement- und -kontrollsystemen für das Netz und von Systemen für die Informationsübermittlung an den Benutzer im Hinblick auf die optimale Nutzung der Infrastruktur,
- j) Durchführung von Studien, die zu einer besseren Planung und zu einer besseren Realisierung des transeuropäischen Verkehrsnetzes beitragen.

Artikel 6 Netze von Drittstaaten

Von Fall zu Fall wird nach den geeigneten Verfahren des Vertrags entschieden, ob die Gemeinschaft zur Sicherstellung der Kohärenz des transeuropäischen Verkehrsnetzes mit Netzen von Drittstaaten Vorhaben von gemeinsamem Interesse sowie die Verknüpfung und die Interoperabilität der Netze fördert.

Artikel 7 Vorhaben von gemeinsamem Interesse

(1) Unter Beachtung der Bestimmungen des Vertrags, insbesondere hinsichtlich des Wettbewerbs, gilt als Vorhaben von gemeinsamem Interesse jedes Vorhaben, das

- den in Artikel 2 genannten Zielen dient,
- das in Artikel 3 beschriebene Netz betrifft,
- den in Artikel 5 genannten Prioritäten entspricht und
- im Lichte von Analysen des sozioökonomischen Kosten-/Nutzenverhältnisses potentiell wirtschaftlich lebensfähig ist.

(2) Die Vorhaben müssen einen Teilbereich des Netzes im Sinne der Artikel 9 bis 17 und insbesondere

- die Verbindungen betreffen, die in den Karten des Anhangs I angegeben sind, und/oder
- den Spezifikationen oder Kriterien des Anhangs II entsprechen.

(3) Die Mitgliedstaaten treffen alle ihnen erforderlich erscheinenden Maßnahmen im Rahmen der Grundsätze des Artikels 1 Absatz 2.

Artikel 8 Umweltschutz

(1) Beim Ausbau und bei der Verwirklichung der Vorhaben müssen die Mitgliedstaaten den Umweltschutz berücksichtigen, indem sie Umweltverträglichkeitsprüfungen bei Vorhaben von gemeinsamem Interesse, die durchgeführt werden müssen, gemäß der Richtlinie 85/33/EWG vornehmen und indem sie die Richtlinie 92/43/EWG anwenden.

(2) Die Kommission

a) entwickelt geeignete Analysemethoden im Hinblick auf eine strategische Umweltverträglichkeitsprüfung für das gesamte Netz,

b) entwickelt geeignete Analysemethoden für die Korridore, die alle betroffenen Verkehrsträger unbeschadet der Bestimmung der Korridore selbst erfassen. Bei der Erarbeitung des Konzepts der Korridore ist der Notwendigkeit Rechnung zu tragen, alle Mitgliedstaaten und alle Regionen an das transeuropäische Verkehrsnetz anzubinden, insbesondere aber der Notwendigkeit, die insularen, eingeschlossenen und am Rande gelegenen Gebiete an die zentralen Gebiete der Gemeinschaft anzubinden.

Die Kommission wird dem Ergebnis dieser Arbeiten erforderlichenfalls in ihrem Leitlinienbericht gemäß Artikel 21 im Hinblick auf die Verwirklichung der Ziele des Artikels 2 Rechnung tragen.

ABSCHNITT 2 STRASSENNETZ

Artikel 9 Merkmale

(1) Das transeuropäische Straßennetz setzt sich aus bereits bestehenden, neuen oder auszubauenden Autobahnen und hochwertigen Straßen zusammen, die

- wichtige Funktionen im Fernverkehr erfüllen oder
- auf den im Netz ausgewiesenen Strecken die Umgehung großer Ballungsräume ermöglichen oder
- Verbindungen zu anderen Verkehrsträgern gewährleisten oder
- die Anbindung der eingeschlossenen und am Rande gelegenen Gebiete an die zentralen Gebiete der Gemeinschaft ermöglichen.

(2) Das Netz garantiert den Benutzern einen hohen, einheitlichen und gleichbleibenden Dienstleistungs-, Komfort- und Sicherheitsstandard.

(3) Das Netz umfaßt die Infrastruktur für das Verkehrsmanagement und die Information der Benutzer und stützt sich auf eine aktive Zusammenarbeit der Verkehrsmanagementsysteme auf europäischer, nationaler und regionaler Ebene.

ABSCHNITT 3 EISENBAHNNETZ

Artikel 10 Merkmale

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

(2) Das Hochgeschwindigkeitsbahnnetz besteht aus

- eigens für hohe Geschwindigkeiten gebauten Strecken, die für Geschwindigkeiten von im allgemeinen mindestens 250 km/h in gegenwärtiger oder neuer Technologie ausgelegt sind;
- eigens für hohe Geschwindigkeiten ausgebauten Strecken, die für Geschwindigkeiten von etwa 200 km/h ausgelegt sind;

- 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.

Dieses Netz umfaßt die Strecken, die im Anhang I als Hochgeschwindigkeitsstrecken oder als Ausbaustrecken für Hochgeschwindigkeitsverkehr ausgewiesen sind.

(3) Das konventionelle Eisenbahnnetz besteht aus Strecken für den konventionellen Eisenbahnverkehr, einschließlich der in Artikel 14 genannten Eisenbahnverbindungen des kombinierten Verkehrs.

(4) Das Netz

- spielt eine wichtige Rolle für die Beförderung von Gütern und Personen im Schienenfernverkehr,
- spielt eine wichtige Rolle für die Nutzung des kombinierten Fernverkehrs,
- ermöglicht die Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern und die Anbindung an die regionalen und lokalen Eisenbahnnetze.

(5) Das Netz bietet den Benutzern dank seiner Kontinuität und der schrittweisen Herstellung der Interoperabilität, insbesondere durch technische Harmonisierung und ein harmonisiertes Zugsteuerungs- und -sicherungssystem, einen hohen Qualitäts- und Sicherheitsstandard.

ABSCHNITT 4 BINNENWASSERSTRASSENNETZ UND BINNENHÄFEN

Artikel 11 Merkmale

(1) Das transeuropäische Binnenwasserstraßennetz besteht aus Flüssen und Kanälen sowie deren Verzweigungen und Verbindungen. Es ermöglicht insbesondere die Verknüpfung von Industrieregionen und bedeutenden Ballungsgebieten und deren Anschluß an die Häfen.

(2) Die Binnenwasserstraßen dieses Netzes müssen mindestens den technischen Anforderungen der Klasse IV entsprechen, d. h. die Durchfahrt eines Schiffes oder Schubverbands von 80 bis 85 m Länge und 9,50 m Breite gestatten. Wird eine Binnenwasserstraße ausgebaut oder neu gebaut und in dieses Netz einbezogen, so müßten die technischen Spezifikationen mindestens der Klasse IV entsprechen, zu einem späteren Zeitpunkt die Erfüllung der Anforderungen der Klasse Va/Vb gestatten und den im kombinierten Verkehr eingesetzten Schiffen in ausreichender Weise die Durchfahrt ermöglichen. Die Wasserstraßenklasse Va gestattet die Durchfahrt eines Schiffes oder Schubverbands von 110 m Länge und 11,40 m Breite und die Klasse Vb die eines Schubverbands von 172 bis 185 m Länge und 11,40 m Breite.

(3) Die Binnenhäfen, insbesondere als Knotenpunkte zwischen den Binnenwasserstraßen gemäß Absatz 2 und den übrigen Verkehrsträgern, sind Bestandteil dieses Netzes.

(4) Das Netz umfaßt die Verkehrsmanagementinfrastruktur.

ABSCHNITT 5 SEEHÄFEN

Artikel 12 Merkmale

Die Seehäfen ermöglichen den Ausbau des Seeverkehrs und bilden die Ausgangspunkte für den Seeverkehr zu den Inseln und die Knotenpunkte zwischen dem Seeverkehr und den anderen Verkehrsträgern. Sie stellen den Verkehrsbetreibern Anlagen und Dienste zur Verfügung. Ihre Infrastruktur bietet für die Beförderung von Personen und Gütern eine Reihe von Dienstleistungen, die Fähr- sowie Nah- und Fernstreckendienste, einschließlich der Küstenschifffahrt, innerhalb der Gemeinschaft sowie zwischen dieser und den Drittländern umfassen.

ABSCHNITT 6 FLUGHÄFEN

Artikel 13 Merkmale

(1) Das transeuropäische Flughafennetz besteht aus Flughäfen, die im Gemeinschaftsgebiet liegen, dem gewerblichen Luftverkehr offenstehen und den Spezifikationen des Anhangs II entsprechen. Diese Flughäfen werden je nach ihrem Verkehrsaufkommen und der Verkehrsart sowie je nach ihrer Aufgabe innerhalb des Netzes unterschiedlich bezeichnet. Sie ermöglichen den Ausbau der Luftverkehrsverbindungen und den Verbund des Luftverkehrs mit den anderen Verkehrsträgern.

(2) Die internationalen Netzpunkte und die Gemeinschaftsnetzpunkte bilden den Kern des transeuropäischen Flughafennetzes. Die Verbindungen zwischen der Gemeinschaft und der übrigen Welt werden überwiegend durch die internationalen Netzpunkte sichergestellt. Die Gemeinschaftsnetzpunkte stellen im wesentlichen die Verbindungen innerhalb der Gemeinschaft sicher, wobei die Verbindungen nach außergemeinschaftlichen Zielen noch einen geringen Anteil ihrer Tätigkeit ausmachen. Die regionalen Netzpunkte und die Zugangspunkte erleichtern den Zugang zum Netzkern oder tragen zur verkehrsmäßigen Erschließung der am Rande gelegenen und der abgelegenen Gebiete bei.

ABSCHNITT 7 NETZ FÜR DEN KOMBINIERTEN VERKEHR

Artikel 14 Merkmale

Das transeuropäische Netz für den kombinierten Verkehr umfaßt

- für den kombinierten Verkehr geeignete Eisenbahnstrecken und Binnenwasserstraßen und den Seeweg, die zusammen mit einem etwaigen Vor- und/oder Nachlauf auf der Straße den Güterfernverkehr ermöglichen;
- Einrichtungen, die den Umschlag zwischen den Eisenbahnstrecken, den Binnenwasserstraßen, dem Seeweg und dem Straßenverkehr ermöglichen;
- einstweilen die entsprechenden Fahrzeuge, wenn die noch nicht angepaßten Infrastrukturmerkmale dies verlangen.

ABSCHNITT 8 SEEVERKEHRSMANAGEMENT- UND -INFORMATIONSNETZ

Artikel 15 Merkmale

Das transeuropäische Seeverkehrsmanagement- und -informationsnetz umfaßt

- Küsten- und Hafenverkehrsmanagementsysteme,
- Schiffsortungssysteme,

- Meldesysteme für Schiffe mit gefährlichen oder umweltschädlichen Gütern,
- Seenotruf- und Seenotrettungssysteme;

damit soll ein hohes Maß an Sicherheit und Effizienz im Seeverkehr und beim Umweltschutz in den der Zuständigkeit der Mitgliedstaaten der Gemeinschaft unterliegenden Meeresgebieten gewährleistet werden.

ABSCHNITT 9 LUFTVERKEHRSMANAGEMENTNETZ

Artikel 16 Merkmale

Das transeuropäische Netz für das Luftverkehrsmanagement umfaßt den Luftraum für den allgemeinen Luftverkehr, die Flugstrecken, die Flugnavigationshilfen, die Verkehrsflußplanung und -regelung und die Flugsicherung (Kontrollzentren, Überwachungs- und Kommunikationseinrichtungen), die für eine sichere und effiziente Abwicklung des Luftverkehrs im europäischen Luftraum erforderlich sind.

ABSCHNITT 10 ORTUNGS- UND NAVIGATIONSNETZ

Artikel 17 Merkmale

Das transeuropäische Ortungs- und Navigationsnetz umfaßt die satellitengestützten Ortungs- und Navigationssysteme sowie die im Rahmen des künftigen europäischen Funknavigationsplans festgelegten Systeme. Diese Systeme bieten Ortungs- und Navigationsdienste an, die von sämtlichen Verkehrsträgern sicher und effizient genutzt werden können.

ABSCHNITT 11 GEMEINSAME BESTIMMUNGEN

Artikel 18 Ausschuß für den Austausch von Informationen - Berichterstattung

(1) Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission in regelmäßigen Abständen die von ihnen zur Entwicklung des transeuropäischen Verkehrsnetzes erstellten einzelstaatlichen Pläne und Programme, insbesondere in bezug auf die in dieser Entscheidung genannten Vorhaben von gemeinsamem Interesse.

(2) Bei der Kommission wird ein Ausschuß für das transeuropäische Verkehrsnetz - im folgenden "Ausschuß" genannt - eingesetzt, der sich aus Vertretern der Mitgliedstaaten zusammensetzt und in dem ein Vertreter der Kommission den Vorsitz führt. In diesem Ausschuß findet der Informationsaustausch über die von den Mitgliedstaaten übermittelten Pläne und Programme statt; der Ausschuß kann alle Fragen prüfen, die den Ausbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes betreffen.

(3) Die Kommission erstattet dem Europäischen Parlament, dem Rat, dem Wirtschafts- und Sozialausschuß und dem Ausschuß der Regionen alle zwei Jahre über die Durchführung der in dieser Entscheidung beschriebenen Leitlinien Bericht.

Bei der Erstellung des Berichts wird die Kommission von dem Ausschuß gemäß Absatz 2 unterstützt.

Artikel 19 Spezifische Vorhaben

In Anhang III sind die in den Anhängen I und II sowie in den anderen Bestimmungen dieser Entscheidung ausgewiesenen Vorhaben, denen der Europäische Rat in Essen besondere Bedeutung beigemessen hat, indikativ aufgeführt.

Artikel 20 Multimodaler Verkehr und Verkehrsmanagement

Unter den Vorhaben von gemeinsamem Interesse in den Anhängen I und II sind diejenigen Vorhaben, die den multimodalen Verkehr und die neuen Techniken des Verkehrsmanagements betreffen, im Hinblick auf die Vollendung des Netzes besonders aufmerksam zu prüfen.

Artikel 21 Überprüfung der Leitlinien

(1) Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat nach dem Inkrafttreten dieser Entscheidung alle fünf Jahre, und zwar erstmals vor dem 1. Juli 1999, einen Bericht zu der Frage vor, ob die Leitlinien an die Wirtschaftsentwicklung und an die Entwicklung der Technologien im Verkehrssektor, insbesondere im Eisenbahnverkehr, anzupassen sind.

Die Kommission wird bei der Erstellung dieses Berichts von dem Ausschuß des Artikels 18 unterstützt.

(2) Die Kommission unterbreitet im Anschluß an den Bericht nach Absatz 1 gegebenenfalls geeignete Vorschläge.

Artikel 22 Aufhebung

Die Entscheidung 78/174/EWG des Rates vom 20. Februar 1978 zur Einführung eines Beratungsverfahrens und zur Schaffung eines Ausschusses auf dem Gebiet der Verkehrsinfrastruktur (7) wird aufgehoben.

Artikel 23

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

Artikel 24

Diese Entscheidung ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am 23. Juli 1996.

Im Namen des Europäischen Parlaments

Der Präsident

K. HÄNSCH

Im Namen des Rates

Der Präsident

M. LOWRY

(1) ABl. Nr. C 220 vom 8. 8. 1994, S. 1, und ABl. Nr. C 97 vom 20. 4. 1995, S. 1.

(2) ABl. Nr. C 397 vom 31. 12. 1994, S. 23.

(3) ABl. Nr. C 210 vom 14. 8. 1995, S. 34.

(4) Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 18. Mai 1995 (ABl. Nr. C 151 vom 19. 6. 1995, S. 234), gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 28. September 1995 (ABl. Nr. C 331 vom 8. 12. 1995, S. 1) und Beschluß des Europäischen Parlaments vom 13. Dezember 1995 (ABl. Nr. C 17 vom 22. 1. 1996, S. 58). Beschluß des Rates vom 15. Juli 1996 und Beschluß des Europäischen Parlaments vom 17. Juli 1996 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

(5) ABl. Nr. L 175 vom 5. 7. 1985, S. 40.

(6) ABl. Nr. L 206 vom 22. 7. 1992, S. 7.

(7) ABl. Nr. L 54 vom 25. 2. 1978, S. 16.

ANHANG I

NETZSCHEMATA IN KARTENDARSTELLUNG (1*)

Abschnitt 2: Straßennetz

2.0. Europa

2.1. Belgien/Luxemburg

2.2. Dänemark

2.3. Deutschland

2.4. Griechenland

2.5. Spanien

2.6. Frankreich

2.7. Irland

2.8. Italien

2.9. Niederlande

2.10. Österreich

2.11. Portugal

2.12. Finnland

2.13. Schweden

2.14. Vereinigtes Königreich

Abschnitt 3: Eisenbahnnetz

3.0. Europa

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

Abschnitt 4: Binnenwasserstraßennetz

4. Europa

Abschnitt 5: Seehäfen

Die die Seehäfen betreffenden Vorhaben von gemeinsamem Interesse werden in dieser Entscheidung anhand der in Anhang II aufgeführten Kriterien ermittelt und können sich auf jeden Hafen eines Mitgliedstaats der Gemeinschaft beziehen. Da es nicht möglich ist, sämtliche Häfen auf einer Karte auszuweisen, wurde in diesen Anhang I keine Karte der Seehäfen aufgenommen.

Abschnitt 6: Flughäfen

6.0. Europa

- 6.1. Belgien/Dänemark/Deutschland/Luxemburg/Niederlande/Österreich
- 6.2. Griechenland
- 6.3. Spanien/Portugal
- 6.4. Frankreich
- 6.5. Irland/Vereinigtes Königreich

6.6. Italien

6.7. Finnland/Schweden

Abschnitt 7: Netz für den kombinierten Verkehr

7.1. A. Schienenwege

B. Schienenwege (großer Maßstab)

7.2. Wasserstraßen

NB: Der in den Legenden der Karten verwendete Begriff "geplant" deckt alle Abschnitte eines Infrastrukturvorhabens von gemeinsamem Interesse von den ersten Studien bis zum Bau ab.

ABSCHNITT 2 STRASSENNETZ

>VERWEIS AUF EINEN FILM>

>VERWEIS AUF EINEN FILM>

>VERWEIS AUF EINEN FILM>

>VERWEIS AUF EINEN FILM>

>VERWEIS AUF EINEN FILM>

>VERWEIS AUF EINEN FILM>

>VERWEIS AUF EINEN FILM>

>VERWEIS AUF EINEN FILM>

>VERWEIS AUF EINEN FILM>

>VERWEIS AUF EINEN FILM>

>VERWEIS AUF EINEN FILM>

>VERWEIS AUF EINEN FILM>

>VERWEIS AUF EINEN FILM>

>VERWEIS AUF EINEN FILM>

>VERWEIS AUF EINEN FILM>

ABSCHNITT 3 EISENBAHNNETZ

>VERWEIS AUF EINEN FILM>

>VERWEIS AUF EINEN FILM>

>VERWEIS AUF EINEN FILM>

>VERWEIS AUF EINEN FILM>

>VERWEIS AUF EINEN FILM>

>VERWEIS AUF EINEN FILM>

>VERWEIS AUF EINEN FILM>

>VERWEIS AUF EINEN FILM>

>VERWEIS AUF EINEN FILM>

>VERWEIS AUF EINEN FILM>

>VERWEIS AUF EINEN FILM>

>VERWEIS AUF EINEN FILM>

>VERWEIS AUF EINEN FILM>

>VERWEIS AUF EINEN FILM>

>VERWEIS AUF EINEN FILM>

>VERWEIS AUF EINEN FILM>

ABSCHNITT 4 BINNENWASSERSTRASSENNETZ

>VERWEIS AUF EINEN FILM>

ABSCHNITT 6 FLUGHÄFEN

>VERWEIS AUF EINEN FILM>

>VERWEIS AUF EINEN FILM>

>VERWEIS AUF EINEN FILM>

>VERWEIS AUF EINEN FILM>

>VERWEIS AUF EINEN FILM>

>VERWEIS AUF EINEN FILM>

>VERWEIS AUF EINEN FILM>

>VERWEIS AUF EINEN FILM>

ABSCHNITT 7 NETZ FÜR DEN KOMBINIERTEN VERKEHR

>VERWEIS AUF EINEN FILM>

>VERWEIS AUF EINEN FILM>

>VERWEIS AUF EINEN FILM>

(1*) Die Karten beziehen sich auf die entsprechenden Abschnitte im verfügbaren Teil und/oder in Anhang II.

ANHANG II

KRITERIEN UND SPEZIFIKATIONEN FÜR VORHABEN VON GEMEINSAMEM INTERESSE (1*)

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,
- die Einführung von Straßenverkehrsinformationsdiensten, insbesondere RDS-TMC (2),
- 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

Binnenhäfen

Außer den Vorhaben bezüglich der in Anhang I genannten Verbindungen gilt als Vorhaben von gemeinsamem Interesse jedes Infrastrukturvorhaben,

A. das sich auf die Binnenhäfen im Sinne des Artikels 11 Absatz 3 bezieht, die die folgenden Bedingungen vollständig erfüllen:

1. Sie gehören zu dem Binnenwasserstraßennetz des Schemas in Anhang I.
2. Sie sind an andere transeuropäische Binnenwasserstraßen angeschlossen.
3. Es sind Umschlaganlagen vorhanden, insbesondere

- Umschlagzentren,
- Containerterminals,
- Roll-on/Roll-off;

B. und einer oder mehreren der folgenden Kategorien entspricht:

1. Zugang der Binnenwasserstraßen zum Hafen.
2. Hafeninfrastruktur innerhalb des Hafengeländes.
3. Andere Verkehrsinfrastrukturen innerhalb des Hafengeländes.
4. Andere Verkehrsinfrastrukturen für den Anschluß des Hafens an die verschiedenen Teile des transeuropäischen Verkehrsnetzes.

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.

Abschnitt 5 Seehäfen

1. Kategorien der Hafenvorhaben und damit zusammenhängende Vorhaben von gemeinsamem Interesse

Infrastrukturvorhaben in oder im Zusammenhang mit Häfen müssen unter mindestens eine der folgenden Kategorien fallen:

A. Zugang zum Hafen von der See oder einer Binnenwasserstraße aus, einschließlich des Ausrüstungsaufwands für Eisbrecharbeiten im Winter.

B. Hafeninfrastruktur innerhalb des Hafengeländes.

C. Landverkehrsinfrastruktur innerhalb des Hafengeländes.

D. Landverkehrsinfrastruktur für den Anschluß des Hafens an die verschiedenen Teile des transeuropäischen Verkehrsnetzes.

2. Zweck der Vorhaben

Infrastrukturvorhaben von gemeinsamem Interesse in oder im Zusammenhang mit Häfen müssen einen oder mehrere der folgenden Zwecke erfüllen:

- Erleichterung der Entwicklung des innergemeinschaftlichen Handels und des Handels der Gemeinschaft mit der übrigen Welt,
- Unterstützung des Grundsatzes einer auf Dauer tragbaren Mobilität durch einen Beitrag zur Entlastung verstopfter Landkorridore und zur Senkung der externen Kosten des europäischen Verkehrs, beispielsweise durch Erhöhung des Seeverkehrsanteils am Gesamtverkehr, insbesondere durch die Förderung der Küstenschifffahrt,
- Verbesserung des Zugangs und Stärkung des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts in der Europäischen Gemeinschaft durch Förderung des Ausbaus der innergemeinschaftlichen Seeverkehrsverbindungen unter besonderer Berücksichtigung der insularen und am Rande gelegenen Gebiete der Gemeinschaft,
- Ermöglichung eines ständigen Zugangs zu den auf etwa 60° nördlicher Breite und weiter nördlich gelegenen Ostseehäfen, die im Winter in der Regel zugefroren sind.

3. Spezifische Auswahlkriterien

Die Vorhaben müssen einen Beitrag leisten zur

- Integration des Verkehrs in das transeuropäische Verkehrsnetz oder eine multimodale Transportkette oder
- stärkeren Nutzung umweltverträglicher Verkehrsträger.

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 Flughafensysteme (3)

- mit jährlich mindestens 5 000 000 Passagierbewegungen minus 10 % oder

- 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 Flughafennetz betreffen

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

>PLATZ FÜR EINE TABELLE>

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;
- den Bau oder Ausbau von Umschlagzentren für verschiedene Landverkehrsträger, einschließlich der Schaffung von ortsfesten oder ortsveränderlichen Umschlageinrichtungen;
- den Ausbau der Hafengebiete zwecks Entwicklung oder Verbesserung des Umschlages von Containern zwischen dem Seeweg einerseits und der Schiene, der Binnenwasserstraße und der Straße andererseits;
- 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 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.

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

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

(3) Flughafensysteme: ABl. Nr. L 240 vom 24. 8. 1992, S. 14.

ANHANG III

LISTE DER VOM EUROPÄISCHEN RAT AM 9. UND 10. DEZEMBER 1994 IN ESSEN AUSGEWÄHLTEN VIERZEHN VORHABEN

1. Hochgeschwindigkeitszug Kombiniertes Verkehr Nord-Süd

Nürnberg-Erfurt-Halle/Leipzig-Berlin

Brenner-Achse: Verona-München

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

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 Kombiniertes 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. Autobahn Lissabon-Valladolid

9. Zugverbindung Cork-Dublin-Belfast-Larne-Stranraer

10. Flughafen Malpensa (Mailand)

11. Feste Verbindung Øresund (Schiene/Straße) zwischen Dänemark und Schweden einschließlich Zufahrtsstrecken (Straße, Schiene, Luft)

12. Nordisches Dreieck (Schiene/Straße)

13. Straßenverbindung IRL-UK-Benelux

14. Hauptstrecke Westküste (Schiene)

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 verfügenden 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 der in den Artikeln 18 und 21 vorgesehenen Berichte.

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 Abschnitt 5 des Anhangs I: Seehäfen:

Die Kommission wird 1997 nach Anhörung der betroffenen Parteien und der betroffenen Mitgliedstaaten einen Bericht und gegebenenfalls einen Vorschlag für die Seehäfen vorlegen und dabei einen ähnlichen Ansatz wie für die Flughäfen in Abschnitt 6 verfolgen.

- 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 Anhang I:

Die Kommission wird die Vorhaben, für die das Europäische Parlament in zweiter Lesung gestimmt hat, prüfen, um festzustellen, ob sie die Bedingungen für eine Aufnahme in Anhang I erfüllen. Die Prüfung dieser Vorhaben wird im Rahmen des Überprüfungsverfahrens nach Artikel 21 erfolgen.

- Zu den Artikeln 19 und 20 und zu Anhang III:

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

- Zu Artikel 20:

Die Kommission erklärt im Einklang mit Artikel 6 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 2236/95 über die Grundregeln für die Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen für transeuropäische Netze, daß sie bei der Evaluierung der Vorhaben, die im Rahmen der transeuropäischen Netze für eine Finanzierung über den Haushalt in Frage kommen, Vorhaben mit multimodalem Charakter, insbesondere für Langstreckenverbindungen zur Anbindung der Randgebiete, die ihnen gebührende Aufmerksamkeit schenken wird.