

Bundesrat

Drucksache 571/94
86 Seiten

08.06.94

EU - U - VP - Wo

Unterrichtung
durch die Bundesregierung

Vorschlag für eine Entscheidung des Europäischen Parlaments und des Rates über
gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes

KOM(94) 106 endg.; Ratsdok. 7073/94

571/94

Übermittelt vom Bundesministerium für Wirtschaft am 08. Juni 1994 gemäß § 2 des Gesetzes über die Zusammenarbeit von Bund und Ländern in Angelegenheiten der Europäischen Union (BGBl. I 1993 S. 313 ff.).

Die Vorlage ist von der Kommission der Europäischen Gemeinschaften am 19. Mai 1994 dem Herrn Präsidenten des Rates der Europäischen Union übermittelt worden.

Der Wirtschafts- und Sozialausschuß und der Ausschuß der Regionen werden an den Beratungen beteiligt.

Da sich der Vorschlag auf Artikel 129d Abs. 1 EGV stützt, findet das Mitentscheidungsverfahren Anwendung. Nach den Vorstellungen der Kommission sollte das Europäische Parlament seine Stellungnahme in erster Lesung im September 1994 abgeben, und der Rat sollte seinen gemeinsamen Standpunkt im Oktober 1994 festlegen.

Die Kommission strebt eine Beschlußfassung durch den Rat und durch das Europäische Parlament vor Ende 1994 an.

BEGRÜNDUNG

ZUSAMMENFASSUNG

Die verkehrspolitischen Bestimmungen von Titel XII des Vertrags sollen auf der Grundlage folgender Leitlinien durchgeführt werden.

Sie berücksichtigen die Konzepte für die Weiterentwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik und die entsprechenden Erklärungen. Auf den drei letzten Tagungen des Europäischen Rates, insbesondere auf der Tagung vom Dezember 1993 in Brüssel, wurde mit dem Weißbuch über Wettbewerbsfähigkeit, Wachstum und Beschäftigung darauf hingewiesen, wie wichtig der Aufbau eines solchen Netzes ist.

Diese Leitlinien gelten, obwohl sie förmlich an die Mitgliedstaaten gerichtet sind, auch für die Organe der Gemeinschaft, Finanzinstitute und private Geldgeber.

Sie bringen einen Entwicklungsprozeß in Gang, bei dem es sich um den ersten Versuch der Gemeinschaft handelt, durch eine bessere Kenntnis der wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Ursachen und Wirkungen der Verkehrsnachfrage die Voraussetzungen zu schaffen, damit die bisherigen Strategien einschließlich der Politik der Gemeinschaft auf anderen Gebieten durch Selbstkorrektur angepaßt und geändert werden können.

Dieser Entwicklungsprozeß beginnt mit diesem Entscheidungsvorschlag, der auf der heutigen Wissensgrundlage und den Entwicklungstendenzen der einzelnen Verkehrsträger in den Mitgliedstaaten beruht und dieses vielseitige Denken und Handeln mit mehreren Zeithorizonten allmählich einbeziehen soll. Zu diesem Zweck bedarf es einer engeren Zusammenarbeit zwischen der Kommission und den Mitgliedstaaten vor allem im Infrastrukturausschuß.

Die Leitlinien betreffen

- Netzpläne, die dem heutigen Ausbauzustand jedes Verkehrsträgers entsprechen und bis zum Jahr 2010 nach und nach fortgeschrieben werden;
- die Grundzüge der Maßnahmen, die einen Entwicklungsprozeß in Gang bringen und zu einem Verkehrsnetz führen sollen, das den Anforderungen der nächsten Jahrzehnte gerecht werden kann;
- Kriterien und ein Verfahren für die Feststellung von Projekten von gemeinsamem Interesse, mit denen die beabsichtigten Maßnahmen durchgeführt werden können.

Die Leitlinien sollen

- durch die Feststellung, mit welchen Verkehrswegen leistungsfähige und sichere Verkehrsdienste möglichst umwelt- und sozialverträglich gefördert werden können, zur Vollendung des transeuropäischen Verkehrsmarktes beitragen,
- zu einem auf Dauer vertretbaren Personen- und Güterverkehr in ganz Europa führen,
- die Zugänglichkeit verbessern und den wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalt stärken,

damit ein Raum ohne Binnengrenzen allen Bürgern, Unternehmen und Gebietskörperschaften den größtmöglichen Nutzen bietet.

Die einzelnen Verkehrsträger des transeuropäische Verkehrsnetz bieten heute folgendes Bild:

- Straßenverkehr: 58.000 km Straßen kommen als transeuropäische Verkehrswege in Frage. Die Mitgliedstaaten planen, die Linienführung einiger Straßen zu ändern, andere Straßen auszubauen und vor allem in Randgebieten neue Straßen zu bauen.
- Eisenbahnverkehr: Das Eisenbahnnetz ist rund 70.000 km lang. 23.000 km davon entfallen als Neu- oder Ausbaustrecken auf das Hochgeschwindigkeitsnetz für Geschwindigkeiten von mindestens 200 km/h und sollen im allgemeinen die Ballungsgebiete der Gemeinschaft untereinander verbinden. Die übrigen Strecken sind für den kombinierten Verkehr, den Regional- oder Seehafenverkehr gedacht.
- Das Binnenwasserstraßennetz ist 12.000 km lang.
- Das Netz für den kombinierten Verkehr besteht aus Korridoren und gut ausgebauten Umschlaganlagen für den schnellen Güterumschlag zwischen dem Schienen-, Straßen-, Binnenwasserstraßen- und Seeverkehr.
- Die Auswahlkriterien für Projekte sollen die Stellung und Leistungsfähigkeit der Seehäfen in der Transportkette verbessern und so einen wesentlichen Beitrag zum Aufbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes und der Stellung des Seeverkehrs in Europa leisten.
- Rund 250 Flughäfen sind von gemeinsamem Interesse; ihre Leistungsfähigkeit soll durch konkrete Projekte erhöht werden.
- Verkehrsmanagementsysteme hängen eng mit der Leistungsfähigkeit und Sicherheit des gesamten Verkehrssystems zusammen. Ihre strategische Bedeutung machen sie zu einem grundlegenden Instrument für den Ausbau der einzelnen Teilbereiche des Verkehrsnetzes. Daher soll ein hochwertiges und letzten Endes satellitengestütztes Funknavigationssystem für Europa zu einem reibungslosen Verkehrsablauf auf diesem Netz beitragen.

Die allmähliche Vernetzung der Verkehrsträger unter- und miteinander fördert Synergieeffekte, die unter volkswirtschaftlich tragbaren Bedingungen eine größere Leistungsfähigkeit, höhere Sicherheitsnormen, bessere Verkehrsleistungen und geringere Umweltbelastungen ermöglichen.

Diese Leitlinien treten daher an die Stelle des verkehrsträgerorientierten Konzeptes, das der Rat in seinen Entscheidungen 93/628/EWG bis 630/EWG vom 29. Oktober 1993 für das Netz des Straßenverkehrs, des Binnenschiffsverkehrs und des kombinierten Verkehrs gewählt hat.

Die Vollendung des transeuropäischen Verkehrsnetzes erfordert in den nächsten 15 Jahren Investitionen von mindestens 400 Milliarden ECU. Davon entfallen rund 220 Milliarden ECU auf die dringendsten Maßnahmen bis zum Jahr 2000. Diese Investitionsmittel ließen sich aufbringen, wenn Projekte nicht nur vom Staat, sondern auch mit privater Beteiligung finanziert werden, was allerdings administrative, rechtliche, organisatorische und finanzielle Fragen aufwirft, die noch nicht gelöst sind. Die Christophersen-Gruppe prüft derzeit Einzelfragen dieses Konzeptes. Die Leitlinien sollen diese Investitionen durch die Planung und Einleitung von Maßnahmen erleichtern, mit denen die Entscheidungen vorbereitet werden können.

A. EINLEITUNG

Zweck der Entscheidung

1. Der Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft (Vertrag) bestimmt in Artikel 129 b Absatz 1: "... trägt die Gemeinschaft zum Auf- und Ausbau transeuropäischer Netze in den Bereichen der Verkehrs-, Telekommunikations- und Energieinfrastruktur bei." In Artikel 129 c Absatz 1 erster Gedankenstrich heißt es weiter: "Zur Erreichung der Ziele ... geht die Gemeinschaft wie folgt vor: Sie stellt eine Reihe von Leitlinien auf, in denen die Ziele, die Prioritäten und die Grundzüge der im Bereich der transeuropäischen Netze in Betracht gezogenen Aktionen erfaßt werden; in diesen Leitlinien werden Vorhaben von gemeinsamem Interesse ausgewiesen." Für die Umsetzung dieser Anweisungen sieht der Vertrag einen gemeinsamen Rechtsakt des Europäischen Parlaments und des Rates nach Anhörung des Wirtschafts- und Sozialausschusses und des Ausschusses der Regionen vor.
Durch diese Bestimmungen werden transeuropäische Netze als formeller Rahmen für ein Tätigwerden der Gemeinschaft im Bereich der Verkehrsinfrastruktur geschaffen; sie ergänzen den Titel IV des Vertrags, der vor allem die Transportdienste in der Gemeinschaft regelt. Sie enthalten eine klare Aussage über die Ziele, Aussichten und Grenzen des Gemeinschaftsengagements im Bereich der Verkehrsinfrastruktur.
2. Mit den hier vorgeschlagenen "Gemeinschaftlichen Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes" sollen - wie in der Kommissionsmitteilung vom Dezember⁽¹⁾ angekündigt - die oben genannten Vertragsbestimmungen im Verkehr umgesetzt werden.
3. Diese Leitlinien sind ein erster Versuch, verkehrsträgerspezifische Netzleitlinien in einer umfassenden Beschreibung zusammenzufassen, die der Union im Jahre 1995 ein Bild davon vermitteln soll, wie ein einheitliches transeuropäisches Verkehrsnetz in etwa 15 Jahren aussehen könnte.
4. Die Leitlinien sehen Aktionen vor, mit denen sich das Netzkonzept in den kommenden Jahren aufstellen läßt. Hierzu muß insbesondere ein Integrationsprozeß eingeleitet werden, bei dem der Einsatz der einzelnen Verkehrsträger entsprechend ihren komparativen Vorteilen gefördert wird. Am Ende dieses Prozesses soll ein auch in ökologischer Hinsicht optimiertes Netz stehen. Er erfordert die Mitwirkung der Gemeinschaftsorgane und der Mitgliedstaaten sowie eine ständige Überarbeitung der gemeinsamen Erkenntnisse und der Netzgestaltung.
5. Das Weißbuch über die künftige Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik⁽²⁾ weist nachdrücklich darauf hin, daß die Verkehrsinfrastruktur von wesentlicher Bedeutung für die Vollendung und Ordnung des Binnenmarktes sowie für den wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalt in der Gemeinschaft ist. Auch dem Wirtschaftswachstum und der Beschäftigung kommt sie zugute. Auf seinen Tagungen in Edinburgh, Kopenhagen und Brüssel hat der

⁽¹⁾ KOM(93) 701 vom 21. Dezember 1993

⁽²⁾ KOM(92) 494

Europäische Rat ihre Bedeutung in vollem Umfang anerkannt und unterstrichen, welches Gewicht die transeuropäischen Infrastrukturnetze vor allem für den Wirtschaftsaufschwung in Europa haben. Das Weißbuch der Kommission über Wirtschaftswachstum, Wettbewerbsfähigkeit und Beschäftigung, das im Dezember 1993 veröffentlicht⁽³⁾ und dem Europäischen Rat auf seiner Tagung vom 10./11. Dezember 1993 in Brüssel vorgelegt wurde, enthält daher eine Liste strategisch bedeutsamer Projekte für die Errichtung des transeuropäischen Verkehrsnetzes.

6. Die Aufstellung von Leitlinien für die verschiedenen Verkehrsträger in einer einzigen Entscheidung entspricht der Politik der Kommission, einen Gemeinschaftsrahmen für die Errichtung der transeuropäischen Verkehrsinfrastruktur zum Nutzen eines gemeinsamen Verkehrsmarktes der Gemeinschaft zu schaffen. Ein solches Vorgehen verlangen die Entscheidungen des Rates vom 29.10.1993 zur Schaffung transeuropäischer Netze für den Straßen-, Binnenschiffs- und kombinierten Verkehr⁽⁴⁾. Im ROMERA-Bericht des Europäischen Parlaments war die Kommission bereits 1991 aufgefordert worden, Netzpläne für alle Verkehrsträger zu prüfen und zu koordinieren⁽⁵⁾.
7. Zudem sind diese Leitlinien als Bezugsgrundlage für die Arbeit der Behörden, wie auch für sonstige wirtschaftliche und soziale Maßnahmen zu betrachten. Sie dienen auch der Koordinierung der Finanzinstrumente der Gemeinschaft. Die Kommission reagiert hiermit außerdem auf den Bericht des Rechnungshofes über die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur (Abschnitt VI, insbesondere die Punkte 6.6 und 6.7)⁽⁶⁾.

Das Ziel hinter der Entscheidung: ein gemeinsamer Verkehrsmarkt und ein gemeinsames Verkehrssystem

8. Der Verkehr steuert rund 6 % zum BIP der Europäischen Gemeinschaft bei und ist für den Gemeinsamen Markt von entscheidender Bedeutung. Seine heutigen Teilbereiche, d.h. der Straßen-, Eisenbahn-, Binnenschiffs-, See- und Luftverkehr, haben sich unterschiedlich entwickelt. Ursache dafür sind die unterschiedliche Politik der nationalen, regionalen und kommunalen Einrichtungen und Behörden und die widersprüchliche Einstellung zum Wettbewerb zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern. Dies hat zur Uneinheitlichkeit bei der Kosten- und Preisstruktur, der Rechnungsführung, der Verantwortungs- und Haftungsregelung sowie dem Sicherheits- und Umweltschutzstandard geführt. Bei einer gemeinsamen Verkehrspolitik müssen jedoch alle Kräfte darauf gerichtet sein, den Verkehr kostengünstig, umweltverträglich, sicher und auf Dauer tragbar zu gestalten. Dies setzt voraus, daß die verschiedenen Verkehrsträger nicht nur miteinander konkurrieren, sondern auch ihre Komplementarität und ihre komparativen Vorteile nutzen.
9. Der Verkehr ist ein wichtiges Instrument der Kohäsionspolitik der Gemeinschaft, da er Güter und Person zwischen den Regionen und Wirtschaftszentren Europas bewegt.

⁽³⁾ Bulletin der Europäischen Gemeinschaft, Beilage 6/93

⁽⁴⁾ Entscheidungen (93/628-630/EWG) des Rates vom 29. Oktober 1993, ABl. Nr. L 305 vom 10. Dezember 1993

⁽⁵⁾ Romera-Bericht A3-0161/91 über die gemeinsame Verkehrsinfrastrukturpolitik

⁽⁶⁾ ABl. Nr. C 69 vom 11.3.1993

10. Der Vertrag verlangt, daß die Umweltpolitik Teil der übrigen Gemeinschaftspolitik wird. Dieses Thema wurde bereits im Weißbuch über "Die künftige Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik" angeschnitten, und die Kommission hat in ihrer Mitteilung⁽⁷⁾ angekündigt, daß sie beim künftigen Ausbau des Netzes eine Untersuchung über die langfristigen Umweltauswirkungen vornehmen will. Diese Untersuchung wird zusammen mit einer gesamtwirtschaftlichen Beurteilung neben anderen Faktoren die Grundlage für eine Überprüfung dieser Entscheidung bilden.
11. Daher muß der gemeinsame Verkehrsmarkt als ein offener, wettbewerbsorientierter Markt errichtet werden, auf dem die Unionsbürger, Unternehmen und Gebietskörperschaften von der Schaffung eines Raums ohne Binnengrenzen mit einer Vielzahl von Beteiligten und Benutzern, die nach gemeinsamen Regeln handeln, in vollem Umfang profitieren können.
12. Dieser Gemeinsame Verkehrsmarkt gliedert sich in zwei Teile: den **Personenverkehrsmarkt** (einschließlich Individualverkehr) und den **Güterverkehrsmarkt**. Beide Teile, die dieselbe Infrastruktur benutzen, lassen sich weiter untergliedern: erstens in den **lokalen und regionalen Verkehrsmarkt**, der die Wünsche der Bürger nach Mobilität in der näheren Umgebung ihres Wohnorts erfüllt, dem Berufsverkehr dient und den Verkehrsbedarf der Wirtschaft im Einzugsbereich der Unternehmen deckt, zweitens in den **transeuropäischen Verkehrsmarkt**, der die Wünsche der Bürger nach einem in ganz Europa ungehinderten Personen- und Güterfernverkehr erfüllt. Diese Märkte decken auch die Nachfrage nach innerstaatlichen Beförderungsleistungen.
13. Im Hinblick auf den Gemeinsamen Verkehrsmarkt muß die bestehende Eisenbahn-, Schiffs-, Straßen- und Luftverkehrsinfrastruktur überholt werden: Bis zum Jahr 2010 sind Investitionen in Höhe von 400 Milliarden ECU geplant, von denen 220 Milliarden ECU für bis zum Jahr 2000 zu realisierende Projekte eingesetzt werden sollen.
14. Das künftige **transeuropäische Verkehrsnetz** bildet die Basis für den transeuropäischen Verkehrsmarkt. Die Infrastruktur der verschiedenen Verkehrsträger soll zu einem Ganzen vernetzt werden und Managementdienste einschließen, mit denen sich dieses Netz optimal nutzen läßt.
15. Inwieweit die verschiedenen Verkehrsträger in einem einzigen multimodalen Netz zusammengefaßt werden, hängt davon ab, was sie nach gesamtwirtschaftlichen, technischen sowie umwelt- und sicherheitsrelevanten Kriterien zur Qualität der Verkehrswege und -leistungen beisteuern können, die der gemeinsame Verkehrsmarkt und seine Teilmärkte brauchen. Ein solches integriertes Netz dürfte die Möglichkeit bieten, daß Infrastrukturanbieter, -eigentümer und -betreiber ihr eigenes Vorgehen optimieren und die Verkehrsbenutzer und Kunden die für sie beste Verkehrsmittelwahl treffen.

⁽⁷⁾ KOM(93) 701 vom 21.12.1993.

16. Ein voll ausgereiftes Konzept für ein einziges multimodales transeuropäisches Verkehrsnetz muß jedoch noch schrittweise entwickelt werden. Dies betrifft auch die Benutzung von Rohrleitungen, die im Zusammenhang mit dem transeuropäischen Energienetz behandelt werden. Für entsprechende Güter können sie ebenfalls ein interessantes Transportmittel sein. Die außergewöhnlich geringe Umweltbelastung dieses Verkehrsträgers könnte durchaus zu dessen stärkerer Nutzung führen.
17. Aus diesen Überlegungen ergibt sich folgendes Fazit: Verkehr ist
- ein wesentliches Kommunikations- und Versorgungsmedium der Gemeinschaft,
 - ein für die wirtschaftliche und soziale Entwicklung und den Wohlstand Europas lebenswichtiger und strategischer Faktor,
 - ein wichtiger Wirtschaftszweig des europäischen Binnenmarkts.
- Daher muß die Gemeinschaft für die erforderliche Verkehrsinfrastruktur sorgen, damit unter bestmöglichen Bedingungen für die Umwelt und Gesellschaft effiziente und sichere Verkehrsleistungen erbracht werden können.

B. GEMEINSCHAFTSMASSNAHMEN UND SUBSIDIARITÄT

18. Die Wahrung des Subsidiaritätsprinzips bei diesen Gemeinschaftsmaßnahmen läßt sich durch die Beantwortung von sieben grundlegenden Fragen überprüfen.

- (a) Welche Ziele werden angesichts der Verpflichtungen der Gemeinschaft mit der geplanten Maßnahme verfolgt?

Mit dieser Maßnahme kommt die Gemeinschaft ihren Verpflichtungen aus Titel XII des Vertrags nach.

Die vorgeschlagene Gemeinschaftsmaßnahme auf dem Gebiet des transeuropäischen Verkehrsnetzes fördert verschiedene Ziele der Gemeinschaft, u.a. das Wirtschaftswachstum, den Binnenmarkt und das Zusammenwachsen der Gemeinschaft, stärkt den sozialen und wirtschaftlichen Zusammenhalt und fördert die Zusammenarbeit mit Drittländern in Europa und im Mittelmeerraum. Die vorgeschlagene Gemeinschaftsmaßnahme wird insbesondere dazu beitragen, die verschiedenen Verkehrsträger in einem transeuropäischen Verkehrsnetz als Infrastruktur für hochwertige Verkehrsdienste zusammenzufassen, mit denen sich ein auf Dauer tragbarer Personen- und Güterverkehr unter bestmöglichen Bedingungen für Umwelt und Gesellschaft sicherstellen läßt.

- (b) Ist die Gemeinschaft für die geplante Maßnahme ausschließlich oder gemeinsam mit den Mitgliedstaaten zuständig?

Für die geplante Maßnahme ist die Gemeinschaft gemeinsam mit den Mitgliedstaaten zuständig.

- (c) Wieweit betrifft das Problem die Gemeinschaft (z.B. wieviele Mitgliedstaaten sind betroffen und was galt bisher)?

Zur Verbesserung der derzeitigen Lage besteht für die Gemeinschaft auf folgenden Gebieten Handlungsbedarf:

- Ermittlung des Bedarfs an einem Ausbau der Verkehrsnetze in der Gemeinschaft und über ihre Grenzen hinaus aus multimodalem Blickwinkel, damit das Potential und die arteigenen Probleme jedes einzelnen Verkehrsträgers berücksichtigt werden (Aufstellung von Leitlinien und Leitschemata);
- Verbund und Interoperabilität innerstaatlicher Verbindungen (durch Lückenschlüsse bzw. technische Harmonisierung) zur Gewährleistung ihres größtmöglichen Nutzens auf Gemeinschaftsebene;
- Aufbau neuer Netze, die die bestehenden logisch ergänzen, soweit ihr Fehlen eine Isolierung bewirkt (Anbindung verkehrferner oder isolierter Regionen und Inseln) oder die Entwicklung in einem Teil des Gemeinschaftsgebiets behindert (Teilnahme am Binnenmarkt).

Die Aufstellung von Leitlinien sollte der Gemeinschaft obliegen, aber es ist Sache der Mitgliedstaaten, die genauen Einzelheiten, den Zeitplan und die verschiedenen Stufen für die Fertigstellung der für das Netz erforderlichen Infrastruktur festzulegen. Entsprechend dem Subsidiäritätsprinzip überlassen es die Leitlinien den Mitgliedstaaten, nach ihren eigenen Plänen und finanziellen Möglichkeiten tätig zu werden; ihre Maßnahmen müssen jedoch mit den auf Gemeinschaftsebene aufgestellten Leitlinien zu vereinbaren sein.

Die Fördermöglichkeiten der Gemeinschaft müssen dazu beitragen, bestimmte Hindernisse auf nationaler Ebene zu überwinden und einen Mitgliedstaat gegebenenfalls zur Durchführung eines Projekts zu veranlassen, das in seinen Zuständigkeitsbereich fällt und von gemeinsamem Interesse ist. In diese Richtung zielt die Gemeinschaft mit ihren Anreizen und Fördermaßnahmen.

- (d) Welche Lösung ist am wirksamsten, wenn man die Möglichkeiten der Gemeinschaft mit denen der Mitgliedstaaten vergleicht?

Die vorgeschlagene Gemeinschaftsaktion schließt Maßnahmen der Mitgliedstaaten zur Schaffung der für einen Gemeinsamen Verkehrsmarkt in der Gemeinschaft notwendigen Infrastruktur ein. Sie bildet die Ergänzung ähnlicher Maßnahmen in den Mitgliedstaaten, vor allem zur Anfertigung von Leitschemata oder -skizzen und Investitionsplänen.

- (e) Welchen zusätzlichen Nutzen bringt die geplante Gemeinschaftsmaßnahme, und was wäre der Preis eines Nichttätigwerdens?

Der zusätzliche Nutzen der Gemeinschaftsmaßnahme liegt in der Verbesserung des Verkehrsangebotes in ganz Europa, wenn die erforderlichen Investitionen entsprechend den Leitlinien erst einmal getätigt worden sind. Sie trägt bei zu einem besseren Binnenmarktordnung, zur Stärkung des sozialen und wirtschaftlichen Zusammenhalts

der Gemeinschaft und zur Durchsetzung der Rechte der Unionsbürger, vor allem des Rechts auf freien Güter- und Personenverkehr.

Der Preis eines Nichttätigwerdens wären eine für die Anforderungen der Zukunft unzureichende, ineffiziente Verkehrsinfrastruktur und damit ein schlechtes Verkehrsangebot, so daß die derzeitige soziale und wirtschaftliche Kluft zwischen den Gemeinschaftsregionen bestehen bliebe.

- (f) Welche Handlungsmöglichkeiten hat die Gemeinschaft (Empfehlung, finanzielle Unterstützung, Rechtsvorschriften, gegenseitige Anerkennung ...)?

Auf diesem Gebiet hat die Gemeinschaft eine Reihe von Möglichkeiten. Zur Festlegung der Leitlinien wird eine Entscheidung vorgeschlagen, in der Netzpläne und Projekte von gemeinsamem Interesse angegeben sind. Eine Finanzverordnung wird die Grundlage der Gemeinschaftsunterstützung für Projekte von gemeinsamem Interesse bilden. Zur Durchführung solcher Projekte können bestimmte Mitgliedstaaten eine finanzielle Unterstützung aus dem Kohäsions- oder Regionalfonds - erhalten. Einzelrichtlinien sollen die Interoperabilität des Netzes regeln, und das Rahmenprogramm der Gemeinschaft für Forschung und Entwicklung wird für die Unterstützung der notwendigen Forschungsarbeiten sorgen.

- (g) Ist eine einheitliche Regelung erforderlich, oder genügt eine Richtlinie mit allgemeinen Zielen, die von den Mitgliedstaaten umzusetzen ist?

Für die Festlegung der Leitlinien, einschließlich der Ziele und Grundzüge für die Errichtung des transeuropäischen Verkehrsnetzes ist eine einheitliche Regelung erforderlich. Die detaillierte Planung und die Investitionen liegen jedoch in Händen der Mitgliedstaaten bzw. der Gebietskörperschaften.

C. BEMERKUNGEN ZU DEN ARTIKELN DER LEITLINIENENTSCHEIDUNG

19. Die gemeinschaftlichen Leitlinien bilden die Grundlage für gemeinschaftliche Maßnahmen zur Förderung der Verkehrsinfrastruktur, die von den Gemeinschaftsinstitutionen und den Mitgliedstaaten unter Wahrung des Subsidiaritätsprinzips getroffen werden. Abschnitt 1 der Entscheidung beschreibt die Ziele des Netzes, die Teilbereiche des künftigen transeuropäischen Verkehrsnetzes, die Grundzüge der Maßnahmen und die allgemeinen Regeln für Projekte von gemeinsamem Interesse, während die Abschnitte 2 bis 9 die besonderen Merkmale der verkehrsträgerspezifischen Netze und die Auswahlkriterien für Projekte von gemeinsamem Interesse für die jeweiligen Netze oder ihre Teilbereiche enthalten.

Abschnitt 1 - Allgemeine Grundsätze

Ziele (Artikel 2)

20. Als Ziele werden die allgemeinen Zielvorgaben des Vertrags für den Verkehr genannt, insbesondere Netzverbund, Netzinteroperabilität und Netzzugang. Durch schrittweise Umsetzung der Leitlinien soll ein einziges transeuropäisches Verkehrsnetz geschaffen

werden, das den Land-, See- und Luftverkehr einschließt. Dieses Netz gewährleistet die angestrebte auf Dauer tragbare Mobilität, ein wesentliches Element der gemeinsamen Verkehrspolitik, und stellt sicher, daß allen Netzbenutzern hochwertige Verkehrsdienste in einem Raum ohne Binnengrenzen zu akzeptablen wirtschaftlichen Bedingungen angeboten werden. Vernetzung bedeutet eine Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger durch intermodale Verbindungen, eine Aufwertung der verschiedenen Teilbereiche entsprechend ihren komparativen Vorteilen und die Einführung des notwendigen Managements, damit das Netz möglichst effizient und unter Berücksichtigung seiner Auswirkungen auf Sicherheit, Verkehrsströme, Kosten und Umwelt genutzt wird.

21. Das Netz erstreckt sich über das gesamte Gemeinschaftsgebiet und verbindet die Ballungsgebiete mit den übrigen Regionen der Gemeinschaft. Das Netz verbessert die Erreichbarkeit in der Gemeinschaft durch Anbindung vor allem von Inseln und sonstigen isolierten Regionen und Randgebieten an die Zentralregionen. Das Netz schließt gegebenenfalls auch Verbindungen zu den Nachbarländern der Gemeinschaft ein, wie den EFTA-Ländern, den mittel- und osteuropäischen Ländern und den Mittelmeerländern.

Netzzumfang (Artikel 3)

22. Das Netz besteht aus der Infrastruktur, d.h. Verkehrsachsen (Straßen, Eisenbahnstrecken) und Netzknoten (intra- und intermodale Verbindungen) und aus Einrichtungen wie Managementsystemen. Zur Infrastruktur gehören Straßen, Eisenbahnen, Wasserstraßen, Häfen, Flughäfen, Umschlagsanlagen und Rohrleitungen. Ihr Betrieb wird insbesondere durch Verkehrsmanagementsysteme⁽⁸⁾ für die verschiedenen Verkehrsträger sichergestellt, die deren individuellen und gemeinsamen Betrieb ermöglichen. Die Bestandteile des Netzes werden in diesem Dokument Teilbereiche des Netzes genannt. In den Abschnitten 2 bis 9 der Entscheidung werden die besonderen Merkmale jedes dieser Teilbereiche beschrieben.

Grundzüge der Aktion (Artikel 4)

23. Die von der Gemeinschaft geplante Aktion für das transeuropäische Verkehrsnetz sieht in ihren Grundzügen verschiedene Formen von Maßnahmen vor, von denen jede auf ihre Weise dazu beitragen soll, daß die Ziele der Leitlinien erreicht werden. Diese verschiedenen Maßnahmen sollen auf allen Ebenen, nicht nur auf Gemeinschafts- und einzelstaatlicher, sondern auch auf regionaler und lokaler Ebene, das Engagement und Interesse am Netz wecken, und zwar nicht nur durch Intervention der öffentlichen Hand, sondern auch durch Privatinvestitionen. Für diese Entscheidung sind die beiden folgenden Grundzüge die wichtigsten, da sie die Grundlage aller künftigen Maßnahmen bilden:

- Anfertigung von Netzplänen
- Angabe der Projekte von gemeinsamem Interesse.

⁽⁸⁾ Die meisten dieser Systeme werden sich der neuesten Errungenschaften der Informations- und Kommunikationstechnologie (Telematik) bedienen. Die grundlegenden Anforderungen an den Telematikeinsatz sollen in einer späteren Mitteilung festgelegt werden.

1. Anfertigung von Netzplänen

24. In dieser Leitlinienentscheidung werden erstmals für alle Teilbereiche, ausgenommen Rohrleitungen⁽⁹⁾, Netzpläne vorgelegt. Einzelangaben zu jedem Verkehrsträger finden sich im zweiten Teil der Entscheidung. Der Anhang I enthält Karten mit den Netzplänen für alle Teilbereiche. Auf diesen Karten sind nur Häfen eingezeichnet, die an das Netz angebunden sind⁽¹⁰⁾. Sie zeigen auch die derzeitige Verteilung der Lufthäfen, die je nach ihrer Bedeutung für die Gemeinschaft in drei Gruppen aufgegliedert sind. Für jeden Netzteilbereich sind der Netzplan und die Verteilung im Gebiet der Gemeinschaft auf Einzel- und Gesamtkarten dargestellt. Zwei Karten zeigen schließlich die Verbindungen zu den Nachbarn der Gemeinschaft und die vorrangigen Korridore in den Gebieten dieser Nachbarn.
25. Die Leitschemata zeigen, wie die einzelnen Netze miteinander verknüpft werden sollen und in etwa 10 bis 15 Jahren aussehen werden, und zwar mit allen Verbindungen, die gesamtwirtschaftlich notwendig und rentabel sind. Die Netzübersicht spiegelt jedoch nur den gegenwärtigen Stand der Diskussionen wider. Der als Folge dieser Entscheidung einsetzende Prozeß kann unter Umständen eine Überprüfung der hier vorgelegten Leitschemata erforderlich machen. Aus diesem Grund soll die Entscheidung laut ihren Schlußbestimmungen spätestens nach fünf Jahren überprüft werden.
Der Auf- und Ausbau des Netzes werden in erster Linie durch Investitionen der Mitgliedstaaten finanziert, die, wann immer sie es für notwendig erachten, auf private Mittel zurückgreifen können. Die Gemeinschaft kann dazu mit Hilfe ihrer Finanzinstrumente beisteuern. Diese Investitionen sind abhängig von den zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln. Vorrang sollten dabei natürlich Investitionen in Projekte haben, die den Ausbau des Netzes zum Ziel haben.
26. Am Ende wird ein Basiseisenbahnnetz von 70 000 km Strecke einschließlich des Hochgeschwindigkeitsnetzes von 23 000 km den größten Teil der Gemeinschaftsgebiete untereinander verbinden und einen Zugverkehr mit über 200 km/h zwischen den Wirtschaftszentren der Gemeinschaft ermöglichen. Das Straßennetz von 58 000 km wird vollständig sein. Zu diesem Zweck müssen etwa 15 000 km des Straßennetzes einbezogen und zu hochwertigen Straßen ausgebaut werden, vor allem in den Staaten, die für Mittelzuwendungen aus dem Kohäsionsfonds in Betracht kommen. Das Binnenwasserstraßennetz wird 12 000 km ($\geq$ Klasse IV⁽¹¹⁾) umfassen, und die Verbindungen des kombinierten Verkehrsnetzes werden aus 23 000 km Eisenbahnstrecken

⁽⁹⁾ Überlegungen im Zusammenhang mit Rohrleitungen als Transportmittel sind hier noch verfrüht. Entsprechende Überlegungen für die Beförderung von Energieträgern sind in den Leitlinien für das transeuropäische Energienetz enthalten.

⁽¹⁰⁾ Daß Häfen auf den Karten eingezeichnet sind, bedeutet nicht, daß nicht eingezeichnete Häfen von geringerer Bedeutung sind.

⁽¹¹⁾ UN/ECE-Entschließung Nr. 30 vom 10./12. November 1992

bestehen, die durch neue Stadtumgebungsspannen zur Verbesserung der Anschlußzeiten vervollständigt werden. Verkehrsmanagementsysteme werden für eine reibungslose Beförderung von Personen und Gütern auf Straßen, Schienen, Wasserwegen und in der Luft sorgen. Ein u.a. satellitengestütztes europäisches Funknavigationssystem von hohem Qualitätsstandard wird dazu beitragen, daß das Netz reibungslos funktioniert.

2. Feststellung der Projekte von gemeinsamem Interesse
27. Der Ausbau des Netzes erfolgt durch Projekte von gemeinsamem Interesse. Diese werden nach bestimmten Kriterien, Spezifikationen und/oder geographischen Angaben über die geplanten Verbindungen ausgewählt.
28. Von gemeinsamem Interesse sind Projekte, die gesamtwirtschaftliche Rentabilität versprechen und eine der in Artikel 5 aufgeführten vorrangigen Aktionen betreffen. Für die Netzteilbereiche, die in den Abschnitten 2 bis 9 der Leitlinien behandelt werden, können zusätzliche Spezifikationen erforderlich sein.
29. Jedes Projekt wird im geeigneten Rahmen nach Maßgabe des vorstehenden Absatzes und unter Berücksichtigung von Umwelt- und Sicherheitsaspekten als Ganzes bewertet und sein Beitrag zum sozialen und wirtschaftlichen Zusammenhalt geprüft (z.B. durch eine Kosten-Nutzen-Analyse).
30. Projekte, die eine Verlängerung des Netzes in Drittländer vorsehen, werden im Rahmen von Vereinbarungen mit dem betreffenden Drittland geprüft und gegebenenfalls als Projekte von gegenseitigem Interesse anerkannt (s. 39).
31. Nach diesen Leitlinien sind Projekte von gemeinsamem Interesse, wenn sie zu der angestrebten Interoperabilität beitragen. Es ist jedoch möglich, daß Einzelprojekte nicht ausreichen und besondere Maßnahmen notwendig sind, z.B. wenn die Interoperabilität der Eisenbahnnetze, insbesondere ihrer Energieversorgungssysteme oder ihrer Zugsteuerungs- und -sicherungssysteme, verbessert werden soll. Dementsprechend wird die Kommission gemäß Artikel 129 c Absatz 1 zweiter Gedankenstrich zu gegebener Zeit Vorschläge für spezielle Maßnahmen unterbreiten, wie die Interoperabilitätsrichtlinie für Hochgeschwindigkeitszüge⁽¹²⁾. Auch für andere Gebiete sollen Vorschläge je nach Bedarf folgen. Da diese Maßnahmen zur Förderung der Interoperabilität Gegenstand späterer Vorschläge sein sollen, werden sie in dieser Begründung nur der Vollständigkeit halber erwähnt.

⁽¹²⁾ KOM(...) "Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über die Interoperabilität der Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnnetze".

Ergänzende Maßnahmen

3. Überwachung der Kohärenz und Komplementarität der Finanzhilfen
32. Wichtig für die Weiterentwicklung des Verkehrssektors zu einem Dienstleistungsmarkt ist die Beteiligung privater Investoren. Nur wenn sich diese an den Investitionsrisiken beteiligen, kann der Markt seine Kräfte voll entfalten. Ein weiterer Schritt in diese Richtung ist das Konzept einer Partnerschaft von privatem und öffentlichem Sektor, wie es im Weißbuch über Wachstum, Wettbewerbsfähigkeit und Beschäftigung, das dem Rat der Europäischen Union im Dezember 1993 in Brüssel vorgelegt wurde, entwickelt worden ist. Dies ist das Hauptgesprächsthema der Gruppe der persönlich Beauftragten der Staats- und Regierungschefs, die von Vizepräsident Christophersen geleitet wird.
33. Die Leitlinien sind die Grundlage für eine finanzielle Unterstützung durch die Gemeinschaft und ein Hinweis für Behörden, Kreditinstitute und private Investoren.
34. Bei Projekten, die nachgewiesenermaßen gesamtwirtschaftlich rentabel sind, wird geprüft, ob eine private Finanzierung oder eine öffentlich/private Partnerschaft möglich ist. Vorrang dabei haben ausgereifte Projekte. Diese werden den Mitgliedstaaten vorgelegt, sobald deren Investitionsprogramme festliegen.
35. Für die finanzielle Beteiligung an den in dieser Entscheidung angegebenen Projekten von gemeinsamem Interesse sind die Verordnung des Rates über Gemeinschaftszuschüsse für transeuropäische Netze, die im Dokument KOM(94)62 vorgeschlagen wurde, und der Kohäsionsfonds, ungeachtet anderer Fonds wie des EFRE, für den Verkehr⁽¹³⁾ und die Kreditfazilitäten der EIB besonders wichtig. Für Sicherheitsleistungen kann auch der neue Europäische Investitionsfonds (EIF) verwendet werden.
36. Erwähnt werden sollte auch, daß viele Projekte von gemeinsamem Interesse, z.B. Hafen- oder Flughafenprojekte, privat oder im Rahmen einer öffentlich/privaten Partnerschaft finanziert werden. Die Anerkennung des "gemeinsamen Interesses" bei diesen Projekten ist von besonderem Wert. Äußerst wichtig in diesem Zusammenhang ist die genaue Prüfung der gesamtwirtschaftlichen Rentabilität eines Projekts, für die es bezüglich der verschiedenen Infrastruktureinrichtungen noch keine vollständigen allgemeinen Verfahren gibt.
4. FuE-Maßnahmen
37. Das vierte Rahmenprogramm der Gemeinschaft für Forschung und Entwicklung erklärt die Verkehrsforschung zu einem wichtigen Teil mehrerer spezifischer Programme (Telematik, Industrietechnologien, Energie) und enthält als besonderes Thema den Verkehr. Für diesen wurde zur Unterstützung der gemeinsamen Verkehrspolitik ein spezifisches Programm mit einem Etat von etwa 240 Mio. ECU aufgestellt. Gegenstand sind alle Themen, die für den weiteren Ausbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes

⁽¹³⁾ Verordnung (EWG) Nr. 792/93 des Rates, ABl. Nr. L 79 vom 1.4.1993, S. 74

notwendig sind. Die strategische Forschung befaßt sich mit Voraussagen und der Entwicklung europäischer Modelle und Szenarien, mit denen sich das notwendige Wissen für künftige Verkehrspläne erwerben läßt. Die Kommission wird dafür Sorge tragen, daß die Ergebnisse dieses und der übrigen spezifischen Programme in die künftigen Entscheidungen über das Netz einfließen, sobald sie zur Verfügung stehen. Damit wird es möglich sein, die jeweiligen Vorteile der einzelnen Verkehrsträger hinsichtlich des Gesamtziels einer auf Dauer tragbaren Mobilität zu beurteilen. Auch COST⁽¹⁴⁾ wird dazu beitragen, daß die Ergebnisse der Maßnahmen der Mitgliedstaaten in den Entwicklungsprozeß Eingang finden.

5. Zusammenarbeit und Abschluß entsprechender Vereinbarungen mit den vom Netzausbau betroffenen Drittländern
38. Im vergangenen Jahr haben die EFTA-Staaten an allen Diskussionen der Arbeitsgruppe der Kommission über die Netzpläne für die einzelnen Teilbereiche teilgenommen. Im Rahmen der Konferenz von Kreta⁽¹⁵⁾ fanden Gespräche mit den -mittel- und osteuropäischen Ländern statt. In Zukunft sollen auch die Mittelmeerländer einbezogen werden. Im Rahmen dieses Dialogs wurden bzw. werden später konkrete Maßnahmen zur Schaffung von Verbindungen zwischen der Gemeinschaft und diesen Ländern beschlossen. Die besondere Aufmerksamkeit wird den Projekten von gemeinsamem Interesse (Artikel 129 c Absatz 1) gelten, wenn zu gegebener Zeit Vorschläge gemäß Artikel 129 c Absatz 3 EG-Vertrag ausgearbeitet werden.
Besonders berücksichtigt werden müssen in diesem Zusammenhang die mit der Union assoziierten Länder, damit die Umsetzung der einschlägigen Bestimmungen der Europaabkommen voranschreitet.
6. Maßnahmen der Mitgliedstaaten zur Verfolgung der Ziele
39. Im allgemeinen werden die Mitgliedstaaten diese Projekte auch dadurch unterstützen, daß sie für eine schnellere administrative Abwicklung und Bearbeitung durch die Gebietskörperschaften sorgen.
Artikel 129 c Absatz 2 schreibt den Mitgliedstaaten vor, ihre Politik in bezug auf die transeuropäischen Netze zu koordinieren. Zur Förderung dieser Koordinierung wird die Gemeinschaft alle notwendigen Maßnahmen treffen.

⁽¹⁴⁾ COST - Europäische Zusammenarbeit auf dem Gebiet der wissenschaftlichen und technischen Forschung

⁽¹⁵⁾ Siehe Schlußfolgerungen der Konferenz vom 13./15. März 1994 auf Kreta, Griechenland

40. Die Kommission wird die Umsetzung der Leitlinien aufmerksam verfolgen. In diesem Sinne wird sie sich auf den Infrastrukturausschuß, der für die Koordinierung zwischen den Mitgliedstaaten zuständig ist, stützen, um die gemeinsamen Prioritäten in den einzelstaatlichen Programmen zu verankern. Für ihren jährlichen Zwischenbericht wird die Kommission die Mitgliedstaaten auffordern, über ihre Maßnahmen zur Umsetzung der Leitlinien in ihrem Verkehrsnetz Bericht zu erstatten. Der Ausschuß wird sich vor allem mit den Fortschritten beim multimodalen Verkehrskonzept, wie es von den Leitlinien verlangt wird, befassen.
7. Förderung der Zusammenarbeit aller Beteiligten
41. An den Infrastrukturprojekten können Behörden verschiedener Ebenen und/oder private Förderer beteiligt sein. Die Kommission kann die notwendigen Maßnahmen ergreifen, um die Zusammenarbeit der einzelnen Beteiligten bei einem bestimmten Projekt im Hinblick auf den Netzaufbau zu fördern. Besondere Beachtung dabei sollten die rechtlichen, administrativen, finanziellen und organisatorischen Aspekte finden.

Dies wird besonders wichtig bei den Projekten sein, die vom öffentlichen und privaten Sektor partnerschaftlich finanziert werden, wie es das Weißbuch der Kommission über Wachstum, Wettbewerbsfähigkeit und Beschäftigung vorschlägt.
8. Weitere Maßnahmen zum Ausbau des Netzes und seiner Teilbereiche mit Blick auf die in Artikel 2 festgelegten Ziele
42. Der Verkehr ist ein wichtiges Instrument der Kohäsionspolitik der Gemeinschaft. Durch entsprechende Studien und Ex-post-Analysen läßt sich mehr über die Beziehungen zwischen der Schaffung von Verkehrsinfrastruktur und den Auswirkungen auf das Gebiet erfahren. Für eine optimale Gestaltung des Netzes muß vor allem der Zugang zum transeuropäischen Netz und den Verbindungen zur regionalen und lokalen Infrastruktur sorgfältig geprüft werden.
43. Im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik müssen gemäß Artikel 130r des Vertrags Umweltmaßnahmen ins Auge gefaßt werden. Infrastrukturmaßnahmen beeinflussen diese Politik, und die Gestaltung des künftigen transeuropäischen Verkehrsnetzes sollte dazu beitragen, daß die von der Gemeinschaft festgelegten Umweltziele erreicht werden. Hierfür sind in erster Linie standardisierte und anerkannte Methoden zur Prüfung der Auswirkung des Netzes auf die natürliche Umwelt und auf die Lebensbedingungen erforderlich. Diese Methoden müssen Eingang finden in die strategische Bewertung der Umweltbelastungen, die mit dem fortschreitenden Ausbau des Netzes vorgenommen wird. Im Anschluß an solche Bewertungen muß festgelegt werden, wie das Netz aussehen soll, damit im Hinblick auf das Ziel einer auf Dauer tragbaren Mobilität die negativen Auswirkungen des Netzes auf die Umwelt möglichst gering gehalten werden.
44. Schlüsselemente des künftigen transeuropäischen Verkehrsnetzes sind die intermodalen Netzknoten, die **Umschlagsanlagen oder Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern**, die einen reibungslosen Übergang von einem Verkehrsträger zum anderen oder den Übergang auf Nahverkehrsstrecken ermöglichen, auf denen Personen oder Güter zu ihrem

endgültigen Bestimmungsort befördert werden. Diese Leitlinien gehen speziell auch auf Seehäfen ein, die die Schnittstelle zwischen See- und Landverkehr darstellen. Als Schnittstellen zwischen dem Luft- und Landverkehr werden Flughäfen beschrieben. Güterumschlagsanlagen fallen unter die Beschreibung des kombinierten Verkehrs. Für die übrigen Verbindungen, z.B. zum Hochgeschwindigkeitsnetz und zum Luftverkehrsnetz oder zu den Binnenwasserumschlagsplätzen, werden entsprechende Arbeiten vorbereitet. Diese Knoten, die zum weiteren Ausbau des Netzes beitragen, sollen zu einem späteren Zeitpunkt in den Leitlinien berücksichtigt werden. Nach Auffassung der Gemeinschaft ist ein diskriminierungsfreier Zugang ein entscheidendes Merkmal dieser Knoten.

45. Beim transeuropäischen Verkehrsnetz hat **der Benutzer die freie Wahl** zwischen verschiedenen
- Beförderungswegen
 - Arten der Dienstleistung
 - Verkehrsträgern und ihrer Zahl
 - Beförderungszeiten
 - Preisen,
- während durch den Verbund und die Vernetzung von Verkehrsträgern synergetische Effekte erzielt werden, mit denen sich eine größere Effizienz, ein höherer Sicherheitsstandard, ein besserer Kundendienst und geringere Belastungen der natürlichen Umwelt erreichen lassen.
46. Auf dem künftigen transeuropäischen Verkehrsmarkt werden die Verkehrsunternehmen miteinander konkurrieren und dabei die Netzinfrastruktur der Netzbetreiber benutzen. Sie müssen ihre Wegekosten auf lange Sicht für jeden Verkehrsträger im Netz in ähnlicher Weise berechnen, d.h. auch die externen Kosten berücksichtigen und den Verkehrsunternehmen anlasten. Von größter Wichtigkeit ist, daß die Logistiksysteme der Verloader gestatten, die Verladekosten als Teil der Transportkette zu berechnen, die gewählt wurde, um die Kosten so weit zu optimieren, wie es die Güter zulassen, die je nach Geschäftskriterien des Verladers, verfügbarer Zeit, Höhe der Preise, Bevorzugung eines speziellen Verkehrsträgers usw. befördert werden müssen. Die Frage, wie Wegekosten den Benutzer so angelastet werden können, daß die Bedingungen in der ganzen Gemeinschaft gleich sind, muß, auch nachdem im Oktober letzten Jahres Regeln für den Straßengüterverkehr erlassen worden sind⁽¹⁶⁾, noch im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik gelöst werden.
47. Der Ausbau des gemeinsamen Verkehrsmarktes ist in vollem Gange. Da die entsprechenden Teilmärkte noch abgegrenzt werden müssen, liegen auf europäischer Ebene noch keine ausreichenden statistischen Daten über die Verkehrsströme vor. Ein anderer Grund ist, daß die grenzüberschreitenden Statistiken verschwanden, bevor andere Methoden zum Sammeln von Daten über den transeuropäischen Verkehr voll entwickelt und eingeführt wurden. An **Voraussagemethoden** wird noch immer gearbeitet, und der Einfluß der Wirtschaftsentwicklung östlich der Gemeinschaft kann nur erraten werden.

⁽¹⁶⁾ Richtlinie 93/89/EWG des Rates vom 25. Oktober 1993

48. Das künftige transeuropäische Verkehrsnetz baut auf den Netzen der einzelnen Verkehrsträger auf, die in den Leitlinien einzeln behandelt werden. Während diese modalen Netze und Teilbereiche je nach Bedarf weiter ausgebaut werden, sollen zusätzliche Optimierungskriterien für die verkehrsträgerübergreifenden Aspekte und Effekte aufgestellt werden, sobald das multimodale Konzept weiter entwickelt ist. Die vorgeschlagenen Leitlinien sind somit die Grundlage für den Ausbau der modalen Netze zum transeuropäischen Verkehrsnetz. Dabei ist auch zu prüfen, ob und wie Rohrleitungen in das Netz einbezogen werden sollten.
49. Für die Einführung von Telematiksystemen und -diensten im Verkehrssektor ist ein besonderer Aktionsplan vorgesehen:

Maßnahmen zum Entwurf, Aufbau und Betrieb von Verkehrsmanagementsystemen auf
europäischer Ebene

Damit die Infrastruktur des transeuropäischen Verkehrsnetzes richtig, mit Erfolg und sicher benutzt werden kann, muß das Management verbessert werden. Bei den umfangreicheren Verbesserungsmaßnahmen, die im Luft-, See-, Binnenschiffs-, Eisenbahn- und Straßenverkehr notwendig sind, müssen nicht nur organisatorische, administrative, rechtliche und sonstige Maßnahmen getroffen werden, sondern auch die Instrumente und Dienste intensiv eingesetzt werden, die die Informations- und Telekommunikationstechnologien (Telematik) bieten. Bei einem verstärkten netzweiten Einsatz der Telematik im Verkehr muß darauf geachtet werden, daß sich die Maßnahmen, die entsprechend den Leitlinien für das Verkehrsnetz getroffen werden, mit den übrigen Gemeinschaftsmaßnahmen ergänzen.

50. Von größter Wichtigkeit für das transeuropäische Verkehrsnetz wird der Aufbau eines auf den Verkehrssektor zugeschnittenen **Informations- und Managementsystems** sein, damit der Benutzer (Passagiere und Industrie) über die verschiedenen Möglichkeiten, die das Netz nach den oben genannten Kriterien bietet, besser informiert wird.

Ein solches System ist als Teil der Verkehrsnetzinfrastuktur zu betrachten; dazu können auch Teile der größeren Telekommunikations- und Informationsnetze benutzt werden. Das bedeutet nicht zwangsläufig, daß die Dienstleistungen nur von einem einzigen technischen System erbracht werden. Jedes System, das für den Verkehrssektor arbeitet, muß jedoch mit jedem anderen System, das im Verkehrsnetz eingesetzt wird, operieren zu können.

51. Um diese Probleme bewältigen zu können, hat die Gemeinschaft mit dem zweiten und dritten Rahmenprogramm große Forschungs- und Entwicklungsprogramme aufgelegt und wird dies mit dem vierten Rahmenprogramm fortsetzen. Die ermutigenden Ergebnisse bedeuten, daß Schritte unternommen werden können, um diese Werkzeuge noch stärker zu nutzen.

Die Weiterentwicklung der Telematikwerkzeuge für das Straßenverkehrsnetz auf der Grundlage verschiedener Kommunikationsmittel, wie Verkehrsfunksysteme, zelluläres Mobiltelefon oder Zweiwegkommunikation im Nahbereich, eröffnet neue Möglichkeiten für eine effiziente Nutzung des Netzes. Die technischen Entwicklungen

und die Entscheidung des Rates vom 29. Oktober 1993 über das transeuropäische Straßennetz haben die Kommission veranlaßt, für das Straßennetz und das Verkehrsmanagement einen Aktionsplan aufzustellen.

Die mangelnde Kompatibilität der einzelstaatlichen Eisenbahnnetze sind ein großes technisches Hindernis für den transeuropäischen Eisenbahnverkehr. Die modernen technischen Entwicklungen, insbesondere die Hochgeschwindigkeitszüge, bieten Interoperabilitätsmittel, die in das Eisenbahnmanagement einbezogen werden sollten, sobald sie durch Zugsteuerungs- und -sicherungssysteme benutzt werden können.

In ähnlicher Weise hat die Forderung nach einer besseren Überwachung von Schiffen, die gefährliche Güter in europäischen Gewässern befördern, dazu geführt, daß an einem Aktionsplan für Schiffsverkehrsmanagementsysteme (VTS) gearbeitet wird, der noch 1994 fertiggestellt werden soll.

Überlastungen im Luftverkehr sind zum großen Teil auf nicht kompatible Verkehrsmanagementsysteme zurückzuführen. Die Kommission will durch die Aufstellung von Leitlinien für das Luftverkehrsmanagement dieses Problem anpacken.

Für den Einsatz von Telematikwerkzeugen und -diensten im Netz und beim Verkehrsmanagement muß festgelegt werden, welche flankierenden Maßnahmen im Rahmen der Verkehrs- und Kommunikationspolitik getroffen werden können. Dazu gehört der Verbund der Telematiknetze und der Verkehrsmanagementsysteme, damit die Anlagen durch entsprechende Normung interoperabel werden. Sie gewähren Unternehmen und Benutzern einen problemlosen und für alle gleichen Zugang zu diesen neuen Diensten. Außerdem werden die Auswirkungen auf die europäische Industrie beurteilt.

Zu den flankierenden Maßnahmen gehören beispielsweise eine Untersuchung über die Anforderungen sowie schließlich die Aufstellung eines allgemeinen Funknavigationsplans für Europa, einschließlich erdgebundener und satellitengestützter Systeme.

Die Kommission wird unter Berücksichtigung dieser Überlegungen im Zusammenhang mit den Maßnahmen zur Förderung der industriellen Entwicklung in der Gemeinschaft auch einen Aktionsplan für den Einsatz von Verkehrstelematikwerkzeugen vorlegen.

Vorrangige Aktionen (Artikel 5)

52. Die in dem Artikel erwähnten Maßnahmen, denen bei der Auswahl der Projekte von gemeinsamem Interesse Vorrang eingeräumt werden soll, berücksichtigen ganz besonders die gemeinsame Verkehrspolitik, aber auch die übrige Gemeinschaftspolitik. Mit diesen vorrangigen Maßnahmen werden Teile eines Prozesses festgelegt, der in den nächsten fünf Jahren zu einem voll ausgereiften Konzept und einer Übersicht über das bis zum Jahr 2010 aufgebaute Netz führen wird.

Projekte von gemeinsamem Interesse (Artikel 6)

53. Jedes Projekt kann von gemeinsamem Interesse sein, wenn es den vorgegebenen Zielen dient, das in der Übersicht gezeigte Netz betrifft, gegebenenfalls eine oder mehrere vorrangige Maßnahmen einschließt und gesamtwirtschaftlich rentabel ist. Bei den Netzteilbereichen müssen möglicherweise weitere Spezifikationen erfüllt werden, die in Anhang II angegeben sind.

Netzpläne und Projekte von gemeinsamem Interesse (Artikel 7)

54. Die Mitgliedstaaten sollen sich bei netzrelevanten Maßnahmen an diese Leitlinien halten und in ihrem Gebiet den Projekten von gemeinsamem Interesse den notwendigen Vorrang einräumen.
55. Mehrere Projekte können in einem einzigen Aktionsprogramm zusammengefaßt werden, z.B. Einführung von Reiseinformationssystemen, sofern sie von der Kommission im Rahmen der ihr vom Vertrag in Artikel 129 c Absatz 2 übertragenen Koordinierungsrolle gefördert werden. Berücksichtigt werden können auch Projekte, die im Rahmen des Weißbuchs über Wachstum, Wettbewerbsfähigkeit und Beschäftigung gefördert werden. Sie kommen, was die Förderphase betrifft, in den Genuß einer Sonderbehandlung.

Abschnitt 2: Straßennetz

Merkmale des Netzes (Artikel 8)

56. Dieser Entscheidungsvorschlag folgt der Entscheidung des Rates vom 29. Oktober 1993, d.h. sie räumt der Vollendung des Netzes sowie der Entwicklung von Verkehrsmanagementsystemen Vorrang ein. Dieser Vorschlag enthält darüber hinaus konkrete Maßnahmen für die Interoperabilität des Netzes. Die Vorarbeiten wurden von der Arbeitsgruppe AUTOBAHNEN des INFRASTRUKTURAUSSCHUSSES erbracht.

57. Ausbau des Netzes

Mit dieser Aktualisierung soll im Hinblick auf die zu erstellenden Verbindungen drei Tatsachen Rechnung getragen werden:

- Umwelt: Das transeuropäische Netz kann nicht unbegrenzt erweitert werden;
- Finanzierung: Die Finanzierung ist bis zum Zeithorizont (2004) nicht immer gesichert;
- Multimodalität: Die Zukunft gehört einer verstärkten Komplementarität der Verkehrsträger.

Dieser Vorschlag greift die Entscheidung des Rats unverändert auf. Das transeuropäische Netz setzt sich aus "Magistralen", den großen internationalen Fernverkehrsverbindungen, und "Querverbindungen" zusammen, die die wichtigsten transeuropäischen Verkehrswege untereinander verbinden, alternative Fahrstrecken ermöglichen und den Zugang zu den Regionen im Interesse einer besseren Raumordnung fördern.

Einige Projekte für internationale Verbindungen, über die ein Konsens bestehen dürfte, sind bereits hinzugenommen worden; andere Projekte wurden jedoch zurückgezogen und werden noch geprüft. Rein regionale Verbindungen dürfen nicht in den transeuropäischen Leitplan aufgenommen werden. Die Kommission hat selbstverständlich die Änderungsvorschläge des Europäischen Parlaments geprüft, die vom Rat im Oktober 1993 nicht angenommen wurden; einige wurden aufgenommen, andere aufgrund ihrer vorwiegend regionalen Bedeutung abgelehnt und wieder andere werden derzeit noch geprüft.

Die Kommission hat seit ihrem Vorschlag vom Juni 1992 festgestellt, daß ungefähr 1500 km neue transeuropäische Autobahnverbindungen dem Verkehr übergeben wurden.

Das transeuropäische Straßennetz umfaßt in seiner neuen Form ungefähr 58.000 km; 43.000 km davon sind bereits vorhanden, 15.000 km sollen bis 2004 gebaut werden. Das Netz verfügt über durchgehende Verbindungen zu den EFTA-Ländern und Anschlußmöglichkeiten zu den mittel- und osteuropäischen Ländern.

58. Verkehrsbeeinflussung auf dem Netz

Die Kommission beabsichtigt, den Verkehrsablauf auf dem transeuropäischen Straßennetz stärker zu beeinflussen, da zahlreiche Korridore und Umgehungsstraßen stark überlastet sind. Die Arbeiten haben gezeigt, daß eine verstärkte Zusammenarbeit von Staat und Wirtschaft notwendig ist, damit den Verkehrsnutzer ständig ein hochwertiges transeuropäisches Straßennetz zur Verfügung steht. Insbesondere drei Aufgaben müssen zufriedenstellend gelöst werden: Ausbau einer gesamtwirtschaftlich rentablen und sicheren Infrastruktur, Beeinflussung des Verkehrsablaufs und Information der Verkehrsteilnehmer.

Künftige Projekte müssen zwei Schwerpunkte haben, d.h. Reise- und Verkehrsinformation sowie Verkehrsbeeinflussung. Vor allem Telematikeinrichtungen sind für die wirksame Beeinflussung des Verkehrs auf dem transeuropäischen Netz von grundlegender Bedeutung. Ziel ist ein europäisches Verkehrsmanagementsystem, das auf einem gemeinsamen Konzept beruht und so für die Verknüpfung und die Interoperabilität mit bestehenden Systemen sorgt⁽¹⁷⁾.

Die Kommission schlägt insbesondere den Aufbau einer Telematikinfrastruktur, die Koordinierung der Verkehrsleitstellen und der Informationszentren für Verkehrsteilnehmer und die Durchführung grenzübergreifender Projekte sowie von Projekten auf den transeuropäischen Hauptverkehrsachsen und den großen Umgehungsstraßen vor. Das Verkehrsfunksystem RDS-TMC⁽¹⁸⁾, das aus technologischer Sicht einsatzbereit ist, sollte unverzüglich gefördert werden. Bei der Entwicklung automatischer Mautsysteme, d.h. Geräten zur Erfassung und Beeinflussung des Verkehrsaufkommens, sollte auf eine ausreichende Interoperabilität geachtet werden. Die Kommission wird in ihrer derzeit in Vorbereitung befindlichen Mitteilung über Telematikanwendungen und Verkehr auf die entsprechenden Maßnahmen näher eingehen.

59. Maßnahmen zur Gewährleistung der Interoperabilität des Netzes

Die Kommission wird Vorschläge für eine größere Interoperabilität der Fernstraßen und für die Festlegung von Rahmenbedingungen für Verkehrsmanagementsysteme vorlegen.

⁽¹⁷⁾ Das Projekt gehört zu den 26 Projekten, die im Weißbuch der Kommission über "Wachstum, Wettbewerbsfähigkeit, Beschäftigung" vorgeschlagen worden sind.

⁽¹⁸⁾ Digitales Verkehrsfunksystem, das die Verkehrsnachrichten auf die Bedürfnisse jedes Kraftfahrers abstimmt.

- Die Gemeinschaft sollte sich bei der Einteilung von Fernstraßen an die internationalen Übereinkommen, z. B. das Übereinkommen über die Hauptstraßen von 1975 oder die Wiener Übereinkommen von 1968 und 1973 über Straßenverkehrszeichen und Straßenmarkierungen, halten.
- Die Kommission wird außerdem die Festlegung von Rahmenbedingungen für die Entwicklung von Verkehrsmanagementsystemen auf dem transeuropäischen Straßennetz⁽¹⁹⁾ vorschlagen. Die Beeinflussung des Verkehrs mit Hilfe von Telematiksystemen erweist sich aus organisatorischer, rechtlicher und institutioneller Sicht aufgrund nationaler oder regionaler Besonderheiten als schwierig. Ohne gemeinschaftliche Rahmenbedingungen werden Verkehrsmanagementsysteme weder in großem Maßstab entwickelt noch sinnvoll innerhalb des transeuropäischen Straßennetzes eingesetzt werden können.

Besondere Bedingungen (Artikel 9)

60. Dieser Vorschlag betrifft drei Arten von transeuropäischen Straßenbauprojekten:

- 1. Transeuropäische Infrastrukturprojekte im engeren Sinn

Der Netzplan und die Beschreibung der geplanten transeuropäischen Straßenverbindungen beschränken sich auf Neu- und Ausbaustrecken. Bis zum Jahr 2004 werden ungefähr 150 Projekte vorgeschlagen. Überdies wird die Verbreiterung bestehender Verbindungen (ca. 5000 km) zu oft kurz- oder mittelfristig geplant und läßt sich nicht vollständig in einer Liste erfassen. Sie sind in jedem Fall als Projekte von gemeinsamem Interesse anzusehen.

- 2. Projekte zur Verkehrsbeeinflussung auf dem transeuropäischen Netz. Alle Projekte, die zur besseren Nutzung des transeuropäischen Straßennetzes beitragen können, sind von gemeinsamem Interesse. Diese Projekte umfassen sowohl Pilot- als auch Demonstrationsmaßnahmen.
- 3. Projekte, die die Interoperabilität des transeuropäischen Netzes herstellen sollen. Alle Projekte mit dieser Zielvorgabe sind von gemeinsamem Interesse. Sie sollten innerhalb eines mittel- bis langfristigen Zeitrahmens durchgeführt werden.

⁽¹⁹⁾ Siehe TELTEN-Studie (Telematics Architecture and Implementation on the Trans-European Road Network), Ertico 1994

Abschnitt 3: Eisenbahnnetz

Merkmale des Netzes (Artikel 10)

61. Aufgabe der Eisenbahnunternehmen

Das Eisenbahnnetz ist für den multimodalen Personen- und Güterverkehr unverzichtbar. Die Eisenbahnunternehmen müssen in den kommenden Jahren einen größeren Beitrag zu einem umweltverträglichen Verkehrsmarkt leisten, der eine auf Dauer tragbare Mobilität gewährleistet.

Das Eisenbahnnetz muß daher an die derzeitigen und künftigen Anforderungen angepaßt werden, damit die Unternehmen insbesondere in den Marktbereichen wettbewerbsfähige Leistungen anbieten können, die den technischen und wirtschaftlichen Möglichkeiten der Eisenbahnen besonders entgegenkommen, d.h. im Hochgeschwindigkeits-Personenverkehr und beim Massengüter-Fernverkehr.

62. Das vorgeschlagene Netz

Die Arbeiten der Hochrangigen Gruppe "Hochgeschwindigkeitszug" sowie der Arbeitsgruppe "Konventionelle Eisenbahn", die innerhalb des INFRASTRUKTURAUSSCHUSSES koordiniert werden, sind die Grundlage für den Beitrag des Verkehrsträgers Eisenbahn zum transeuropäischen Verkehrsnetz. Folgende Ziele werden für das Netz angestrebt:

- Hochgeschwindigkeitsnetz. Die Vollendung dieses Netzes, das die Mobilität der Europäer verbessern soll und geringe Umweltauswirkungen hat, ist eines der wichtigsten Projekte der Union. Dieses Netz umfaßt 23.000 km, davon 10.000 km Neubaustrecken für Geschwindigkeiten über 250 km/h und 12.000 km Ausbaustrecken für Geschwindigkeiten um 200 km/h. Es ermöglicht den Zugang zu Hochgeschwindigkeitsstrecken in der gesamten Union und verbindet die wichtigsten Städte Europas. Verbindungen zu Drittländern sind ebenfalls vorgesehen.
- Herkömmliche Strecken, die für den kombinierten Verkehr genutzt werden und die verschiedenen Regionen sowie die See- und Flughäfen an das Eisenbahnnetz anbinden, verbinden das Netz der Union mit Drittländern.
- Das durchgehende Hochgeschwindigkeitsnetz und die herkömmlichen Strecken bilden zusammen ein Basisnetz, das insgesamt 70.000 Streckenkilometer umfaßt, von denen 23.000 km vorwiegend dem kombinierten Verkehr dienen. In den zentral gelegenen Gebieten der Union gibt es zahlreiche Engpässe, die durch die Erhöhung der Streckenkapazität beseitigt werden sollten. Diese Erhöhung kann durch die Modernisierung der Signalanlagen oder den Bau von neuen bzw. Umgehungsstrecken erreicht werden.

In den Ländern in Randlage müßte vor allem das allgemeine Qualitätsniveau angehoben werden, z.B. durch die Erneuerung veralteter Anlagen, durch Elektrifizierung, aber auch den Bau fehlender Verbindungen, um den Zugang zu verbessern.

Für das gesamte Eisenbahnnetz müssen Verbindungen zu Flug- und Seehäfen sowie Umschlagsanlagen für den Güterverkehr und Umsteigepunkte für den Personenverkehr auf- oder ausgebaut werden. Die Flughäfen von europäischem Interesse müssen mit den Stadtzentren sowie den regionalen und den Intercity-Netzen verknüpft werden.

63. Zugang zum Fahrweg

Zur Liberalisierung des europäischen Verkehrsmarkts gehört auch die Umsetzung der Richtlinie 91/440 des Rates, die internationalen Zusammenschlüssen von Eisenbahnunternehmen den Zugang zu den verschiedenen Eisenbahnnetzen ermöglichen soll. Die Maßnahmen zugunsten der Interoperabilität müssen zu einer größeren Wettbewerbsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit des Eisenbahnverkehrs führen.

Besondere Bedingungen (Artikel 11)

64. Schlüsselverbindungen des Hochgeschwindigkeitsnetzes, d.h. die die besondere Aufmerksamkeit verdienenden Teile des Netzes, sind in der Karte eingezeichnet.

Von gemeinsamem Interesse für dieses Netz sind ausgereifte Projekte, die sofort durchgeführt werden können und durch die das Netz bis zum Jahr 2000 bereits eine europäische Dimension erhält.

Die Projekte für herkömmliche Strecken von gemeinsamem Interesse betreffen die Strecken für den kombinierten Verkehr, die im betreffenden Abschnitt genannt werden.

Unter den übrigen herkömmlichen Strecken sind solche Projekte von gemeinsamem Interesse, die

- an Engpässen die Streckenkapazität und -effizienz erhöhen;
- durch Automatisierung der Signalanlagen oder durch direkte Infrastrukturmaßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit beitragen.

65. Sowohl bei Hochgeschwindigkeits- als auch bei herkömmlichen Strecken werden Projekte, die die Interoperabilität des transeuropäischen Netzes zum Ziel haben, ebenfalls als vorrangige Projekte von gemeinsamem Interesse angesehen. Demonstrationsprojekte, insbesondere Maßnahmen, die der technischen Harmonisierung von Fahrweg und Fahrzeugen sowie der Errichtung eines europäischen Betriebsleitsystems dienen, sollen von der Gemeinschaft finanziell unterstützt werden.

Abschnitt 4: Transeuropäisches Binnenwasserstraßennetz

66. Mit Entscheidung vom 29. Oktober 1993 hat der Rat ein Leitschema für das transeuropäische Binnenwasserstraßennetz beschlossen. Die Entscheidung gilt bis zum 30. Juni 1995 und soll durch neue Vorschriften im Hinblick auf multimodale Planung abgelöst werden. Der vorliegende Vorschlag knüpft in den Grunzügen an diese Entscheidung an.

Netzstruktur (Artikel 12)

67. Die Binnenschifffahrt gilt als kostengünstiger, sicherer und umweltfreundlicher Verkehrsträger. Um ihre Aufgaben in einem multimodalen Verkehrssystem optimal erfüllen zu können, ist sie auf eine leistungsfähige Infrastruktur angewiesen. Befahrbar Binnengewässerstraßen gibt es jedoch nicht in allen Mitgliedstaaten. Von Bedeutung sind Belgien, Deutschland, Frankreich, Luxemburg und die Niederlande. Auch existiert ein zusammenhängendes transeuropäisches Wasserstraßennetz, das aus durchgehenden Schifffahrtswegen gleicher Abmessungen besteht, noch nicht.
68. Das hier vorgestellte transeuropäische Binnengewässerstraßennetz entspricht im wesentlichen den bestehenden Strömungsgebieten und Kanälen und deren Verbindungen (Hauptnetz). Ein Nebennetz ermöglicht den Zugang zum Hauptnetz oder stellt die Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern her.

Schematisch lassen sich folgende Hauptachsen und Teilnetze identifizieren:-

Die Rheinachse verbindet die wichtigsten niederländischen und belgischen Seehäfen mit den Industriezentren in West- und Süddeutschland, Ost-Frankreich sowie der Nordschweiz. Die Nord-Süd-Achse (außerhalb des Rheins) verbindet die Niederlande, Belgien und Frankreich. Sie wird im wesentlichen von der Maas und der Schelde sowie einer Reihe von Verbindungen zwischen diesen beiden Flüssen gebildet und umfaßt im Süden die Rhone und Saone.

Die Ost-West-Achse durchquert Norddeutschland, von den Seehäfen Hamburg und Bremen ausgehend, und bindet sie an das deutsche Binnengewässerstraßennetz an. Im Westen bestehen Verbindungen zu den belgischen und niederländischen Seehäfen; im Osten bestehen Verbindungen über die Berliner Wasserstraßen zur Oder (Polen) und auf der Elbe zur tschechischen Grenze (Prag), die jedoch nur eingeschränkt befahrbar sind.

Die Süd-Ost-Achse bildet die Donau. Durch den Main-Donau-Kanal wird die Verbindung zum Rhein-Stromgebiet hergestellt.

Das Nebennetz stellt in der Regel die Verbindungen zu den Hauptachsen her. Es gibt jedoch in der Gemeinschaft Wasserstraßen, die mit dem Hauptnetz nicht verbunden sind, z.B. das Flußgebiet des Po (Italien), des Duero (Portugal) und des Tajo (Spanien/Portugal). Dennoch können diese Wasserwege für den innergemeinschaftlichen Güterverkehr von Bedeutung sein, wenn sie im Rahmen des kombinierten Verkehrs oder in der Fluß-See-Schifffahrt genutzt werden.

69. Ziel im Rahmen der Entwicklung des transeuropäischen Verkehrsnetzes ist es, auf der Basis der bestehenden Wasserwege, soweit wirtschaftlich und ökologisch vertretbar, ein kohärentes und homogenes Wasserstraßennetz zu schaffen. Als technische Mindestanforderungen werden hierfür die einheitlich geltenden Klassifizierungsmerkmale der CEMT (1992) zugrundegelegt. D.h. im Falle eines Neu- oder Ausbaus sind nach Möglichkeit die Parameter der Klasse Va/Vb (internationale Wasserstraßenklasse) sowie eine Abladetiefe von 2,80 m und eine lichte Durchfahrtshöhe von 7,00 m für den Containerverkehr zugrunde zulegen. Die Schleusenabmessungen sind entsprechend auszulegen.

Besondere Bedingungen (Artikel 13)

70. Um ein kohärentes und homogeneres Binnenwasserstraßennetz auf europäischer Ebene zu schaffen, müssen die fehlenden Verbindungen hergestellt und die größten bestehenden Engpässe insbesondere durch Ausbau, Verbreiterung oder Vertiefung der Wasserstraße sowie durch Herstellung der erforderlichen Schleusenkapazität und sonstiger Flußbauwerke beseitigt werden.
Die Vorhaben von gemeinsamem Interesse entsprechen den Verbindungen und Achsen, wie sie in der Liste in Anhang II aufgeführt sind, der Ratsentscheidung vom 29. Oktober 1993 über die Entwicklung eines transeuropäischen Binnenwasserstraßennetzes. Dabei sollen bestimmte Verbindungen und Achsen nach Möglichkeit vorrangig innerhalb der nächsten 10 Jahre in Angriff genommen werden. Zusätzlich wurden die vom Europäischen Parlament am 26. Oktober 1993 beschlossenen Änderungsanträge bei den Vorhaben von gemeinsamem Interesse berücksichtigt.
71. Die Komplementarität der Binnenschifffahrt mit anderen Verkehrsträgern muß durch den Ausbau der Binnenhäfen zu intermodalen Güterverkehrszentren verbessert werden. Zu diesem Zweck müssen die Terminals in den Häfen für den Gütervor- und -nachlauf über adäquate Anschlüsse an das Straßen- und Schienennetz verfügen. Für den Umschlag von Containern und den Ro/Ro-Verkehr sind die Fazilitäten weiter auszubauen.
72. Flankierend dazu muß die Einführung harmonisierter Verkehrsmanagementsysteme für das Binnenwasserstraßennetz unter Einsatz moderner Informations- und Kommunikationstechnologien vorangetrieben werden. Auf diese Weise kann die Sicherheit der Binnenschifffahrt verbessert, die gesamte Verkehrsabwicklung auf der Wasserstraße optimiert und die Beförderungsgeschwindigkeit in der Binnenschifffahrt erhöht werden.

Abschnitt 5: Seehäfen

Merkmale (Artikel 14)

73. Seehäfen sind ein wichtiger Bestandteil des transeuropäischen Verkehrsnetzes und als entscheidende Schnittstelle zwischen Land- und Seeverkehr für Funktionsfähigkeit und Wohlstand aller Teile der Union von größter Bedeutung. Der Seeverkehr bewältigt über 90 % des Verkehrs der Gemeinschaft mit dem Rest der Welt, rund 35 % des Verkehrs zwischen den Mitgliedstaaten und einen erheblichen Teil des innerstaatlichen Verkehrs und ist obendrein ein energiesparender Verkehrsträger. Neue Hafenanlagen können in der Regel zu vergleichsweise geringen Umweltbelastungen in verhältnismäßig kleinem Maßstab bereitgestellt werden. Häfen bieten erhebliche Entwicklungsmöglichkeiten und gute Voraussetzungen dafür, einen Teil des Verkehrsaufkommens überlasteter Landkorridore zu übernehmen.

74. Der Seeverkehr kann daher einen wesentlichen Beitrag zur Umsetzung der Grundsätze und Überlegungen leisten, die dieser Entscheidung zugrunde liegen. Die Seehäfen und der Seeverkehr
- bieten Drittländern einen Zugang zur Gemeinschaft und zum transeuropäischen Verkehrsnetz;
 - erbringen Leistungen, die verschiedene Teile des Netzes einschließlich der umweltfreundlichsten verknüpfen;
 - sorgen für den Zugang zu anderen Teilen der Gemeinschaft, erschließen verkehrsferne Gebiete und Inseln oder bieten entsprechende Anschlußmöglichkeiten;
 - leisten vor allem dort einen erheblichen Beitrag zu einer auf Dauer tragbaren Mobilität, wo der größte Teil einer Beförderungsstrecke auf den Seeweg entfällt.
75. Die Förderung der Seehäfen und des Seeverkehrs ist daher ein wichtiger und wünschenswerter Teil der gemeinsamen Verkehrspolitik und des Ausbaus des transeuropäischen Verkehrsnetzes. Da ein erheblicher Teil davon auf die Infrastruktur entfällt, liegt der Schwerpunkt der Entscheidung, soweit sie den Seeverkehr betrifft, weitgehend auf den Häfen. Praktische Maßnahmen zur Förderung des Seeverkehrs in Europa, d.h. des Küsten- und Kurzstrecken-Seeverkehrs, werden in einer getrennten Mitteilung behandelt, die demnächst vorgelegt werden soll.
76. Eine der Stärken der Seehäfen besteht darin, daß vergleichsweise bescheidene Projekte in und im Zusammenhang mit Häfen eine unverhältnismäßig große Auswirkung auf die Verkehrsentwicklung haben und grundsätzlich in jedem Hafen der Gemeinschaft durchgeführt werden können. Eine weitere Stärke liegt darin, daß Projekte oft innerhalb einer vertretbaren Zeitspanne geplant und durchgeführt werden können. Aus diesem Grunde und wegen der Bedeutung des Wettbewerbs zwischen den Häfen enthält die Entscheidung weder ein Seehafennetz noch eine konkrete Zielvorgabe, innerhalb welcher Zeit die Häfen ausgebaut werden sollten. Mit einem sich so schnell weiterentwickelnden und flexiblen Bereich wäre das auch nicht zu vereinbaren. Um unnötige Auswirkungen auf den Wettbewerb zwischen den Häfen zu vermeiden, wird kein Versuch unternommen, eine Auswahl von "Seehäfen von gemeinsamem Interesse" zu treffen.

Besondere Bedingungen (Artikel 15)

77. Das Schwergewicht des Seehafenteils der Entscheidung liegt daher auf Projekten von gemeinsamem Interesse. Artikel 15 verweist auf einen Anhang, in dem die verschiedenen Gruppen von Hafenprojekten oder hafenrelevanten Projekten sowie die konkreten Zielvorgaben und Auswahlkriterien, die Projekte von gemeinsamem Interesse in diesem Bereich erfüllen sollten, erläutert werden. Die konkreten Auswahlkriterien sollen dafür sorgen, daß die Projekte in einer einheitlichen Weise ausgewählt werden und so den freien und lauten Wettbewerb zwischen den Seehäfen nicht zwangsläufig stören. Der Wettbewerb zwischen Seehäfen ist ein wesentliches Merkmal der Hafenwirtschaft. In der Regel besteht er daher ungeachtet der rechtlichen Stellung der Gremien, die für die

Förderung der Hafenwirtschaft und für Entwicklungspläne zuständig sind. Dieser Status kann je nach den "Traditionen" der Hafenbehörden der einzelnen Mitgliedstaaten variieren. Diese "Traditionen" gelten sowohl für den privaten als auch für den öffentlichen Bereich und erstrecken sich auf ein breites Spektrum von Beziehungen mit öffentlichen oder staatlichen Stellen.

78. Die erste konkrete Voraussetzung ist daher die gesamtwirtschaftliche Rentabilität. Das bedeutet, daß die gesamtwirtschaftliche Rentabilität jedes einzelnen Projektes mit einer betriebswirtschaftlichen Analyse oder, falls eine solche nicht möglich ist, mit einer gesamtwirtschaftlichen Kosten-Nutzen-Analyse nachgewiesen werden muß, wie dies die Kommission und die Sachverständigen der Mitgliedstaaten in der Gruppe "Seehäfen und Seeverkehr" vereinbart haben. Auf diese Weise soll die Vorlage lohnender Projekte sichergestellt werden. Die übrigen konkreten Auswahlkriterien sollen für Projekte sorgen, die den Kurzstrecken-Seeverkehr und die Einbindung der Häfen in das transeuropäische Verkehrsnetz fördern können.
79. Gemeinschaftszuschüsse aus dem Kohäsionsfonds und dem Regionalfonds für Hafen- und hafenrelevante Projekte von gemeinsamem Interesse sind dort angebracht, wo die Projekte Mitgliedstaaten und Gebiete betreffen, die für eine Förderung in Frage kommen, und wo der Nachweis erbracht wird, daß die Projekte die konkreten Zielvorgaben und Auswahlkriterien dieser Entscheidung wie auch den Zielvorgaben und Regeln der betreffenden Fonds entsprechen. Die Kommission hat jedoch die Sorgen der Vertreter der Mitgliedstaaten und Seehäfen wegen möglicher Auswirkungen auf den Wettbewerb zwischen den Häfen gehört und beabsichtigt, den Gemeinschaftszuschuß im Sinne von Artikel 129 Buchstabe c des Vertrags auf Durchführbarkeitsstudien, Darlehensbürgschaften und Zinszuschüsse zu beschränken, d.h. daß eine Kofinanzierung von Vorhaben aus dem Haushaltsposten für die transeuropäischen Netze außer in Ausnahmefällen nicht in Frage kommt.
80. Die Karten in Anhang I der Entscheidung bieten einen Überblick darüber, welche Häfen ein Endpunkt von Abschnitten des transeuropäischen Verkehrsnetzes und von Fährverbindungen zwischen und innerhalb von Mitgliedstaaten und ihren Nachbarländern sind. Diese Häfen sollten nicht als "Häfen von gemeinschaftlichem Interesse" gelten. Fähren gelten als Schiffe, die mehrere Decks für die Beförderung von Straßen- oder Eisenbahnenfahrzeugen und zusätzliche Einrichtungen für die Beförderung von Fahrgästen oder Fahrzeugführern mit getrennten oder nicht getrennten Kabinenräume haben und für Linienverkehrsdienste von kurzer Dauer eingesetzt werden.
81. Die Kommission beabsichtigt, das Konzept für die Auswahl von Hafenprojekten und hafenrelevanten Projekten von gemeinsamem Interesse künftig auf Projekte in mittel- und osteuropäischen Ländern und Drittländern im Mittelmeerraum auszudehnen. Das soll in Zusammenarbeit mit den betreffenden Ländern geschehen.

Abschnitt 6: Das Flughafennetz

Merkmale des Netzes (Artikel 16)

82. Mit der Entwicklung des Flughafennetzes als Teil des transeuropäischen Verkehrsnetzes wird ausgehend vom derzeitigen und vom absehbaren künftigen Bedarf⁽²⁰⁾ angestrebt, daß

die Flughafenkapazität der Gemeinschaft mit der Nachfrageentwicklung Schritt hält; hierbei sind die voraussichtlichen Auswirkungen des Dritten Luftverkehrspakets zu berücksichtigen, das der Rat im Juni 1992 angenommen hat;
die Kapazitätsentwicklung vereinbar bleibt mit den Anliegen des Umweltschutzes (insbesondere hinsichtlich der Folgen des Luftverkehrs selbst, der Anbindung des Flughafens an das Landverkehrsnetz und des zunehmenden Oberflächenverkehrs für die Lebensqualität der Flughafenanwohner;
die Entwicklung der Flughäfen zum wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalt der Gemeinschaft beiträgt und insbesondere die Verbindungen zwischen den am Rande und im Zentrum der Gemeinschaft gelegenen Regionen verbessert werden.

Diesen Herausforderungen wird sich das transeuropäische Flughafennetz in den kommenden Jahren stellen müssen.

Mit den Leitlinien wird ganz generell angestrebt, vorhandene Kapazitäten des Netzes und einzelner Flughäfen besser zu nutzen und bei steigender Nachfrage gegebenenfalls neue Kapazitäten zu schaffen. Das Schwergewicht wird mithin auf Initiativen liegen, mit denen der Druck von den großen Flughäfen genommen und eine stärkere räumliche Streuung des Luftverkehrs erreicht werden soll.

83. Das Konzept des Flughafennetzes

Das den Leitlinien für das transeuropäische Flughafennetz zugrundeliegende Konzept wird von den besonderen Gegebenheiten im Luftverkehr sowie - daneben - von den kommerziellen Strategien der Fluggesellschaften und der Flughäfen bestimmt. So lassen sich zwar neuralgische Punkte innerhalb des Flughafennetzes ermitteln, doch ist der auf den einzelnen Punkten lastende Druck weder räumlich noch zeitlich konstant. Notwendig ist mithin ein Globalkonzept, mit dem versucht werden sollte, die wichtigsten Funktionen des Netzes und die für die Bedarfsdeckung erforderlichen Prioritäten festzulegen. Anzustreben ist außerdem ein hohes Maß an Sicherheit und Umweltverträglichkeit.

⁽²⁰⁾ SEK(93) 2127 "Fortschrittsbericht über die Leitlinien für das transeuropäische Flughafennetz".

84. Das transeuropäische Flughafennetz und seine Bestandteile

Flughäfen von gemeinsamem Interesse

Die Flughäfen von gemeinsamem Interesse befinden sich in der Europäischen Gemeinschaft und stehen dem gewerblichen Luftverkehr offen. Ihre Auswahl erfolgt auf der Grundlage der Schlüsselfunktionen des Netzes und der Aufgabe des einzelnen Flughafens innerhalb dieses Netzes.

Das Flughafennetz hat drei Schlüsselfunktionen:

- . Verbindungen zwischen der Gemeinschaft und der übrigen Welt
- . Verbindungen innerhalb der Gemeinschaft
- . Anbindung an den Kern des Netzes und Verbindungen zu entlegenen Gebieten.

Diese Funktionen werden jeweils von den folgenden Netzteilbereichen erfüllt:

- . Netzknoten von gemeinschaftsweiter Bedeutung
- . Netzknoten von regionaler Bedeutung
- . Zugangspunkte.

Die Einteilung der Netzteilbereiche richtet sich nach mehreren quantitativen Kriterien, etwa dem Aufkommen und der Verteilung im Personen- und im Luftfrachtverkehr oder der Anzahl von Flugbewegungen, und nach qualitativen Kriterien, etwa der geographischen Lage. Flughäfen, die die Kriterien der Netzteilbereiche erfüllen, gelten als Flughäfen von gemeinsamem Interesse.

Besondere Bedingungen (Artikel 17)

85. Entwicklungsprioritäten

Zur Erreichung der Ziele des Netzes sind für die Flughäfen von gemeinsamem Interesse vier Prioritätengruppen festgelegt worden, mit denen die Leistungsfähigkeit des Netzes insgesamt gesteigert werden soll:

- . Optimierung vorhandener Flughafenkapazität
Zur Optimierung der Flughafenkapazität gehören Verbesserungen, die den Flughafen in die Lage versetzen, einem kurzfristigen Bedarfszuwachs zu entsprechen - hierzu zählen unter anderem bessere Flugsicherungsanlagen und effizientere Anflugverfahren -, und optimale Leistungen zu erbringen.
- . Ausbau der Flughafenkapazität
Hierzu gehört der Bau neuer und die Erweiterung bestehender Teilsysteme der Flughafeninfrastruktur - Start- und Landebahnsystem, Vorfeld, Abfertigungsgebäude und Flugsicherungsinfrastruktur -, um für den mittel- und langfristigen Bedarf gerüstet zu sein.

Verbesserung der Umweltverträglichkeit

Hierzu gehört die Verringerung der Belästigungen im und am Flughafen durch den Luftverkehr selbst, den durch den Flughafen erzeugten Verkehr und die Tätigkeiten im Umfeld des Flughafens.

Verbesserung des Zugangs zu den Flughäfen und Verknüpfung mit anderen Netzen

Hierzu gehören die Schaffung neuer Verbindungen zur Verbesserung des Zugangs zum Flughafen, z.B. leistungsstarke Verkehrsmittel für den Passagiertransfer ins Stadtzentrum, und die Verbesserung der Anschlüsse an andere wichtige Netze (u.a. Seehäfen) und andere Flughäfen.

86. Projekte von gemeinsamem Interesse

Als Projekte von gemeinsamem Interesse gelten Flughafenprojekte, die einen Flughafen von gemeinsamem Interesse betreffen und auf die eine der vier oben beschriebenen Entwicklungsprioritäten zutrifft.

Für die verschiedenen Netzteilbereiche sind diese prioritären Maßnahmen für die kommenden fünf Jahre für Projekte von gemeinsamem Interesse festgelegt worden.

Für alle Netzteilbereiche haben die bessere Nutzung der Flughafenkapazität und die Verbesserung der betrieblichen und der allgemeinen Sicherheit auf Flughäfen Vorrang. Die Erweiterung der vorhandenen Flughafenkapazität und die Verbesserung des Flughafenzugangs sind Prioritäten für die Netzknoten von gemeinschaftsweiter und von regionaler Bedeutung; für Netzknoten von gemeinschaftsweiter Bedeutung werden schließlich der Neubau von Flughäfen anstelle bestehender Flughäfen, die Verbesserung der Umweltverträglichkeit und die bessere Verknüpfung mit anderen Netzen Vorrang erhalten.

Für eine optimale Entwicklung des Flughafennetzes werden darüber hinaus flankierende Maßnahmen erforderlich sein.

Hierzu gehören die Entwicklung eines Verfahrens für die Bewertung der Kapazität eines Flughafens und der Auswirkungen eines Projekts auf die Kapazität sowie ein Verfahren, mit dem sich die wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Auswirkungen von Flughafenprojekten in Form einer Art Bilanz einander gegenüberstellen lassen.

Abschnitt 7: Das Netz für den kombinierten Verkehr

Merkmale des Netzes (Artikel 18)

87. Der Rat erließ am 29. Oktober 1993 eine Entscheidung zur Schaffung eines transeuropäischen Netzes für den kombinierten Verkehr, die bis 30. Juni 1995 gilt, obwohl die vorrangig durchzuführenden Projekte eine Laufzeit von 6 und 12 Jahre ab Inkrafttreten der Entscheidung haben. Der Rat wollte eine Übergangsbestimmung erlassen, die bereits alle wesentlichen Teile enthält, später jedoch in den größeren Rahmen des multimodalen Netzes eingehen sollte, mit dessen Ausarbeitung die Kommission noch befaßt war. Daher werden alle Maßnahmen der Übergangsbestimmung, also einschließlich des Verzeichnisses der unbedingt auszubauenden Verbindungen, in den Teil über das transeuropäische Netz für den kombinierten Verkehr vollständig übernommen. Die einzige

Änderung besteht darin, daß die Beschreibung von drei Strecken präzisiert und der Zeitplan für die Durchführung von 6-12 Jahren auf 5-10 Jahre herabgesetzt worden sind.

Die Besonderheit eines Netzes für den kombinierten Verkehr wurde somit bewahrt und bekräftigt. Der kombinierte Verkehr nimmt mehrere Verkehrsträger für die Beförderung einer Ladeeinheit (Wechselbehälter, Container, Sattelanhänger oder Lastwagen) in Anspruch; daraus ergeben sich konkrete technische Probleme, z.B. die erforderliche Harmonisierung der Lichtraumprofile. Daher sind für den kombinierten Verkehr ein eigener Bahnkörper und geeignete Umschlagsanlagen erforderlich.

Besondere Bedingungen (Artikel 19)

88. Das Netz muß die Infrastruktur der Verkehrsträger (Schiene, Straße, Schifffahrtswege) sowie Infrastruktur des Seeverkehrs, d.h. Häfen, umfassen.

Innerhalb dieses Netzes ist eine bestimmte Zahl dringender Arbeiten notwendig, damit Ladeeinheiten, die normalerweise auf der Straße eingesetzt werden, auf die Eisenbahn verlagert werden können. Diese Ausbauarbeiten wurden je nachdem, ob die Arbeiten bereits angelaufen waren (bzw. demnächst anlaufen werden) oder sich erst in Planung befinden, in zwei Gruppen eingeteilt; der Ausbau bestimmter Verbindungen oder Streckenabschnitte erfolgt somit, wie im Anhang erläutert, in zwei Etappen innerhalb von 5 bzw. 10 Jahren.

Die Umschlagsanlagen sind ein wichtiger Teil des Netzes, da sie unumgängliche Übergangspunkte und oft das schwächste Glied der Kette sind. Sie sind daher Bestandteil des Netzes.

Die Beförderung von Ladeeinheiten mit der Bahn setzt voraus, daß entweder Ausbauarbeiten vorgenommen oder Niederflurwagen eingesetzt werden. Die Entscheidung für eine der beiden Lösungsmöglichkeiten wird gemäß dem Subsidiaritätsprinzip von den Mitgliedstaaten getroffen; daher gehören zum Netz auch Umschlagsanlagen und Fahrzeuge.

Abschnitt 8: Seeverkehrsinformations- und -managementnetz für die europäischen Gewässer

Merkmale (Artikel 20)

89. Die Gemeinschaft wickelt den größten Teil ihres Ein- und Ausfuhrhandels auf dem Seeweg ab. Dadurch entstehen an den europäischen Küsten bedeutende Verkehrsströme; hinzu kommt noch der Transitschiffsverkehr.

Die Einrichtung eines europäischen Seeverkehrsmanagementsystems baut auf drei grundlegenden Maßnahmen auf:

- Der Auf- oder Ausbau von Verkehrsmanagementstellen vor allem in stark befahrenen und ökologisch sensiblen Gebieten.

- Die Einrichtung eines gemeinschaftsweiten Informationssystems für Schiffsbewegungen in den europäischen Gewässern. Bereits im September 1993 hat der Rat eine Richtlinie über ein obligatorisches Meldesystem für Schiffe, die Seehäfen der Gemeinschaft anlaufen, und für Schiffsunfälle erlassen. Für den elektronischen Austausch bisweilen sehr großer Datenmengen (v.a. über den Güterverkehr) in Beinahe-Echtzeit zwischen Reedereien und nationalen Behörden bzw. zwischen nationalen Behörden untereinander sind Telematikverbindungen erforderlich. Auf Wunsch des Rates hat die Kommission im Dezember 1993 einen neuen Vorschlag für ein umfassenderes Informationssystem vor allem für den Transitverkehr vorgelegt. Die Einrichtung dieses Systems macht die Schaffung eines europäischen Seeverkehrsinformationsnetzes noch dringlicher.
 - Darüber hinaus wird auf europäischer Ebene an Funknavigationseinrichtungen gearbeitet, die den Nutzern der verschiedenen Verkehrsträger eine zuverlässige und genaue Positionsbestimmung ermöglichen sollen. In Ermangelung eines Europäischen Funknavigationsplans, der multimodal ausgelegt ist und die Satellitenentwicklung berücksichtigt, hat die Gemeinschaft ihr politisches Interesse an der Planung und am Bau von Bodenstationen des sog. LORAN-C-Systems bekundet. Da ein ziviles Satellitensystem den europäischen Staaten in absehbarer Zukunft nicht zur Verfügung stehen wird, könnte ein europäisches LORAN-C-Netz der Seeschifffahrt zuverlässige Funknavigationsstationen unter europäischer Kontrolle bieten.
90. Die Funktionsfähigkeit eines europäischen Meldesystems für Schiffe setzt voraus, daß das geplante Seeverkehrsinformations- und -managementsystem Nachrichtenaustauschsysteme, Funknavigationsstationen und entsprechende Telematikanwendungen umfaßt. Innerhalb dieses Netzes könnten, falls notwendig, auch die fehlenden Bodenstationen aufgebaut werden, die ein zufriedenstellender Betrieb des unter der Leitung der IMO entwickelten Internationalen Seenotruf- und -rettungssystem erfordert.

Besondere Bedingungen (Artikel 21)

91. Zu den Projekten von gemeinsamem Interesse zählen in erster Linie Maßnahmen, die Einrichtungen und Informations- und Managementsysteme für den Seeverkehr betreffen, eine Vernetzung ermöglichen und die Interoperabilität fördern, sowie entsprechende Demonstrationsprojekte.

Abschnitt 9: Das Luftverkehrsmanagementnetz

Merkmale und besondere Bedingungen (Artikel 22 und 23)

92. Ende der achtziger Jahre gab es einen plötzlichen und drastischen Einbruch bei der Pünktlichkeit im europäischen Luftverkehr, der allen deutlich machte, daß zum einen gewisse Lücken im europäischen Flugverkehrsmanagementsystem bestanden und zum anderen zügig Abhilfemaßnahmen ergriffen werden mußten, damit diese Lücken die andernorts betriebene Liberalisierungspolitik nicht behinderten.

Diese Lücken lassen sich folgendermaßen beschreiben:

- Kapazitätsengpässe, bedingt durch
 - eine schlechte Ausnutzung des Luftraums, der zu einem Großteil militärischen Zwecken vorbehalten oder in dem der Verkehr deshalb eingeschränkt ist;
 - eine eindeutige Unterbesetzung zahlreicher Flugsicherungszentralen;
 - eine ungenügende Optimierung des Streckennetzes;
 - die Arbeitsmethoden selbst und Mängel an der Schnittstelle Fluglotse/System;
 - Kapazitätseinbußen, bedingt durch
 - die politischen Grenzen, durch die sich der Luftraum nicht optimal aufteilen ließ;
 - technische Sachzwänge, die einer Nutzung der Vorzüge der Automatisierung über geographische Grenzen hinweg entgegenstanden;
 - unterschiedliche finanzielle Möglichkeiten, d.h., die dynamischsten Länder konnten aus ihren Investitionen wegen der Engpässe, die ihre weniger wohlhabenden oder motivierten Nachbarn schufen, nicht den vollen Nutzen ziehen;
 - arbeitsrechtliche Vorschriften und einen gewissen Mangel an Flexibilität bei der Planung der Flugsicherungskapazitäten;
 - eine Diskrepanz zwischen Angebot und Nachfrage, bedingt durch mangelnde Kenntnis der Verkehrsströme und eine nicht ausreichend angebotsorientierte Verkehrsaufteilung auf europäischem Niveau.
93. Aufgrund dieser Analyse, die unter der Schirmherrschaft der Europäischen Zivilluftfahrtkonferenz (ECAC) mit Unterstützung der Kommission angestellt wurde, haben die europäischen Luftfahrtverantwortlichen EUROCONTROL mit folgenden Aufgaben betraut:
- Einführung einer zentralen Verkehrsflußsteuerung;
 - Harmonisierung und Integrierung der Flugsicherungssysteme mittels
 - einer Überprüfung des Streckenleitplans, der Aufteilung des Luftraums zwischen zivilen und militärischen Nutzern und der Gliederung des Luftraums;
 - einer Standardisierung des Instrumentariums und der Verfahren, um die technischen Grenzen zu überwinden;
 - einer gemeinsamen und kohärenten Investitionsplanung;
 - gemeinsamer Forschungs- und Entwicklungsanstrengungen im Hinblick auf neue Technologien, mit denen sich die Leistungsfähigkeit des Systems steigern und dessen Kosten in den Griff bekommen lassen (Satellitennavigation, generische Kommunikationsmittel, größere Staffelungsintensität durch bessere Überwachungstechnik, Hilfsmittel für die Fluglotsen, so daß mehr Flugzeuge absolut sicher betreut werden können, usw.).
94. Die Mitgliedstaaten haben sich verpflichtet, die zur Erreichung der gemeinsamen Ziele notwendigen Investitionen in Personal und Ausrüstung zu tätigen.

Die transeuropäische Dimension des Problems des Flugverkehrsmanagements dürfte dazu angetan sein, den gesamten europäischen Raum in den Genuß des Instrumentariums des vorliegenden Vorschlags zu bringen.

Abschnitt 10: Gemeinsame Bestimmungen

Projekte von gemeinsamem Interesse für das gesamte Netz (Artikel 24)

Dieser Artikel befaßt sich mit der Kommunikations- und Navigationsinfrastruktur für das gesamte Netz.

95. Für die Sicherheit verschiedener Verkehrsträger, insbesondere des See- und des Luftverkehrs, sind Funknavigationssysteme von zentraler Bedeutung. Die Projekte von gemeinsamem Interesse sollten daher dazu beitragen, die heutigen Systeme leistungsfähiger und sicherer zu gestalten. Am Ende der Bemühungen sollte ein gemeinsames System für Europa mit satelliten-, aber auch bodengestützten Komponenten stehen.
96. Die Ortung von Schiffen, Rollmaterial, Containern und Gütern ist für alle Verkehrsträger von erheblicher Bedeutung. Mit modernen satellitengestützten Systemen, etwa GPS oder GLONASS⁽²¹⁾, die bei Bedarf durch bodengestützte Systeme zu ergänzen sind, lassen sich die Koordinaten eines Empfängers von Satellitensignalen heutzutage sehr genau ermitteln. Hierzu erforderlich sind präzise Satellitensignale und besondere Empfangsgeräte, die die Satellitensignale in genaue geographische Positionsangaben übersetzen können. Die gegenwärtigen militärischen Systeme werden künstlich verzerrt, und die Eigner der Systeme übernehmen bislang keine Garantie für einen ungestörten Betrieb durch zivile Nutzer. Erstrebenswert ist ein ziviles System, das einen unter allen Umständen ungestörten Betrieb garantiert, da diese Ortungssysteme dank ihrer vielfältigen Anwendungsmöglichkeiten hinsichtlich der Sicherheit und der Wirtschaftlichkeit des Verkehrs sehr vielversprechend sind. Derartige Systeme werden sich auf dem Verkehrsmarkt jedoch nur durchsetzen können, wenn ihre ständige Einsatzfähigkeit gewährleistet ist.
97. Bei diesen Projekten sollten andere einschlägige Gemeinschaftsaktionen, insbesondere im Informations- und Telekommunikationsbereich, berücksichtigt werden.

Präzisierung der Projekte von gemeinsamem Interesse (Artikel 25)

98. Die Kommission kann mit Unterstützung des Verkehrsinfrastrukturausschusses, der nach dem Verfahren IIa) arbeiten wird, die in dieser Entscheidung angegebenen Projekte von gemeinsamem Interesse präzisieren.

Die Festlegung der Projekte von gemeinsamem Interesse in dieser Entscheidung erfolgt auf der Grundlage der Leitlinien. Für die verschiedenen Verkehrsträger und das gesamte Netz wird die Kommission ein Projekt-Follow-up schaffen, mit dem in erster Linie dafür gesorgt werden soll, daß die in diesen Leitlinien aufgestellten Kriterien erfüllt werden. Außerdem soll dieses Follow-up-System der Förderung der Projekte von gemeinsamem

⁽²¹⁾ Das amerikanische Global Positioning System (GPS) und das russische GLONASS sind satellitengestützte militärische Ortungssysteme.

Interesse dienen und zur Koordinierung zwischen den Mitgliedstaaten und den sonstigen Beteiligten beitragen. Projekte, für die eine finanzielle Unterstützung aus Gemeinschaftsinstrumenten beantragt wird, werden durch diese Instrumente weiter unterstützt.

Gewährleistet werden sollen außerdem eine angemessene Bewertung und Verwaltung von Projekten, die mit anderen Gemeinschaftspolitiken in Verbindung stehen, das heißt Managementprojekten, die einen Bezug auch zu Telematik und Telekommunikation aufweisen.

Ausschuß (Artikel 26)

99. Beim Projektmonitoring wird die Kommission durch den Verkehrsinfrastrukturausschuß unterstützt, der aufgrund der Entscheidung 78/174/EWG des Rates eingesetzt wurde.

Aufgabe des Ausschusses wird es sein, die Kommission bei der Bearbeitung der Projekte zu unterstützen und bei Projekten von gemeinsamem Interesse als Informations- und Kommunikationsstelle zwischen den Mitgliedstaaten sowie zwischen den Mitgliedstaaten und der Kommission zu fungieren.

Jährlicher Bericht (Artikel 27)

100. Die Kommission wird dem Rat, dem Parlament, dem Ausschuß der Regionen sowie dem Wirtschafts- und Sozialausschuß regelmäßig Bericht erstatten über die Fortschritte bei der Umsetzung der Leitlinien, und zwar erstmals zwei Jahre nach Wirksamwerden dieser Entscheidung.

Bewertung der Leitlinien (Artikel 28)

101. Der Netzplan und die Angabe der Projekte von gemeinsamem Interesse im Sinne der Abschnitte 2 bis 9 dieser Entscheidung werden bewertet. Spätestens fünf Jahre nach dem Inkrafttreten dieser Entscheidung wird die Kommission die Leitlinien eingehend darauf überprüfen, inwieweit die allmähliche Verknüpfung des Netzes nach den Zielvorgaben in Artikel 2 dieser Entscheidung gediehen ist.

Wirksamwerden (Artikel 29)

102. Die bereits angenommenen Leitpläne für den Straßen-, Binnenschiffs- und kombinierten Verkehr bleiben bis zum 30. Juni 1995 gültig. Gemäß der gemeinsamen Erklärung von Europäischem Parlament und Kommission⁽²²⁾ zum Legislativprogramm für 1994 werden sie jedoch durch diese Leitlinien ersetzt, sobald letztere verfügbar sind.

⁽²²⁾ SEK(94)277.

Anhang I: Karten zu den Netzplänen

103. Anhang I enthält in Kartenform die sogenannten Netzpläne. Diese Karten betreffen zur Zeit nur jeweils einen Verkehrsträger; Karten, in denen die Netze aller Verkehrsträger gemeinsam dargestellt werden, sind jedoch in Arbeit und werden so bald wie möglich nachgereicht.

Auf einigen Karten werden die Verbindungen zwischen der Gemeinschaft und ihren Nachbarn nachrichtlich, wie auf der Konferenz von Kreta gebilligt, dargestellt⁽²³⁾.

Anhang II: Verbindungen und Spezifikationen

104. Die Projekte von gemeinsamem Interesse betreffen

- Verbindungen und Achsen der Netzteilbereiche (Beschreibungen in den Abschnitten 2 bis 4)
- Kriterien und/oder Spezifikationen für die Netzknoten (Beschreibungen in den Abschnitten 5 und 6)
- Eisenbahnstrecken des kombinierten Verkehrsnetzes (Beschreibung in Abschnitt 7).

Verkehrslenkungs- oder -kontrollprojekte können sich auf das gesamte in den Leitschemata (siehe Karten in Anhang I) beschriebene Netz beziehen.

Die Informationen in Anhang II erleichtern die Auswahl der Projekte von gemeinsamem Interesse für die Netzteilbereiche. Da die Wettbewerbssituation insbesondere für die Netzknoten recht schwierig ist, erscheint ein einheitliches Vorgehen bei allen Netzteilbereichen angemessen. Als geeignetstes Verfahren, Projekte von gemeinsamem Interesse zu bestimmen, wurden bei den Achsen und Straßen die Festlegung von Verbindungen und bei den Netzknoten (Terminals, Häfen, Flughäfen) spezifische Kriterien gewählt.

105. Die Angaben stützen sich auf den Vorschlag der Kommission für ein europäisches Hochgeschwindigkeitsnetz⁽²⁴⁾, auf die Entscheidungen vom 29. Oktober 1993 über die transeuropäischen Netze für den kombinierten, den Straßen- und den Binnenschiffsverkehr⁽²⁵⁾, auf den Bericht der Arbeitsgruppe Konventionelles Eisenbahnnetz und auf die Berichte der Kommissionsdienststellen über Seehäfen und über Flughäfen, die als SEK-Dokumente⁽²⁶⁾ vorliegen.

⁽²³⁾ Zweite gesamteuropäische Konferenz der Verkehrsminister vom 13. bis 15. März 1994 auf Kreta (Griechenland).

⁽²⁴⁾ SEK(90) 2402.

⁽²⁵⁾ Siehe Fußnote (3).

⁽²⁶⁾ SEK(93)2128 "Bericht der Arbeitsgruppe konventionelles Eisenbahnnetz über ein transeuropäisches Eisenbahnnetz"

SEK(93)2129 "Arbeitsbericht über Häfen und transeuropäische Netze"

SEK(93)2127 "Fortschrittsbericht über die Leitlinien für das transeuropäische Flughafennetz".

Vorschlag für eine
ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES
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 129 d Absatz 1,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses⁽¹⁾,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen⁽²⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Der Auf- und Ausbau der transeuropäischen Netze dient wichtigen Gemeinschaftszielen wie der Verwirklichung des Binnenmarktes und der Stärkung des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts.
- (2) Der Auf- und Ausbau transeuropäischer Verkehrsnetze im gesamten Gebiet der Gemeinschaft soll auch dafür sorgen, daß ein auf Dauer tragbarer Personen- und Güterverkehr unter möglichst sozial- und umweltverträglichen Bedingungen gewährleistet ist und alle Verkehrsträger unter Berücksichtigung ihrer komparativen Vorteile miteinander kombiniert werden.
- (3) In ihrem Weißbuch über die Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik empfiehlt die Kommission, die Netze der verschiedenen Verkehrsträger in einem transeuropäischen Eisenbahn-, Straßen-, Luft-, See- und Binnenschiffsverkehrsnetz für den Personen- und Güterverkehr zusammenzufassen, damit durch eine optimale Nutzung der vorhandenen Kapazitäten vor allem die Umwelt stärker geschützt wird.
- (4) Die europaweite Zusammenlegung der Netze kann nur schrittweise durch eine Verknüpfung der Verkehrsträger zur besseren Nutzung ihrer arteigenen Vorteile erfolgen.

(1)

(2)

- (5) Um diese Ziele zu erreichen, muß die Gemeinschaft unter Wahrung des Subsidiaritätsprinzips richtungsweisend tätig werden. Das Tätigwerden der Gemeinschaft muß sich auf die Festlegung der Prioritäten sowie auf die geplanten Grundzüge der Aktion im Bereich der transeuropäischen Verkehrsnetze erstrecken.
- (6) Außerdem muß festgestellt werden, welche Projekte von gemeinsamem Interesse diesen Zielen und Prioritäten entsprechen. Es sollten nur potentiell wirtschaftlich lebensfähige Projekte berücksichtigt werden.
- (7) Die Entscheidung 93/628/EWG des Rates vom 29. Oktober 1993 zur Schaffung eines transeuropäischen Netzes für den kombinierten Verkehr⁽³⁾, die Entscheidung 93/629/EWG des Rates vom 29. Oktober 1993 zur Schaffung eines transeuropäischen Straßennetzes⁽⁴⁾ und die Entscheidung 93/630/EWG des Rates vom 29. Oktober 1993 über die Entwicklung eines transeuropäischen Binnenwasserstraßennetzes⁽⁵⁾ wurden gebührend berücksichtigt und in diese Entscheidung entsprechend dem multimodalen Konzept, das sie fördern sollen, einbezogen.
- (8) Maßnahmen zur Förderung der Telekommunikation und der Telematik können zur wirksamen Durchführung der Kontroll- und Lenkungsmaßnahmen für das Gesamtnetz oder seine Teilbereiche beitragen. Es muß versucht werden, die für die Verknüpfung des Verkehrsnetzes notwendigen Synergien zu entwickeln. Im Hinblick darauf werden bereits Projekte von gemeinsamem Interesse ausgesucht. Zur Sicherung eines optimalen Einsatzes dieser Systeme muß die Kommission zu einem späteren Zeitpunkt die notwendigen Vorschläge ausarbeiten.
- (9) Für die genaue Festlegung der Projekte von gemeinsamem Interesse braucht die Kommission die Unterstützung des gemäß der Entscheidung 78/174/EWG des Rates⁽⁶⁾ eingesetzten Verkehrsinfrastrukturausschusses -

⁽³⁾ ABl. Nr. L 305 vom 10.12.1993, S. 1.

⁽⁴⁾ ABl. Nr. L 305 vom 10.12.1993, S. 11.

⁽⁵⁾ ABl. Nr. L 305 vom 10.12.1993, S. 39.

⁽⁶⁾ ABl. Nr. L 54 vom 25. 2.1978, S. 16.

HABEN FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

Abschnitt 1 - Allgemeine Grundsätze

Artikel 1 - Zweck

Zweck dieser Entscheidung ist die Aufstellung von Leitlinien, in denen die Ziele, Prioritäten und Grundzüge der im Bereich der transeuropäischen Netze beabsichtigten Aktionen erfaßt werden; in diesen Leitlinien werden außerdem Projekte von gemeinsamem Interesse ausgewiesen, deren Durchführung zum Aufbau des Netzes beitragen muß.

Artikel 2 - Ziele

- (1) Das transeuropäische Verkehrsnetz wird durch schrittweise europaweite Vernetzung der einzelstaatlichen Land-, See- und Luftverkehrsinfrastruktur bis zum Jahr 2010 aufgebaut.
- (2) Das Netz soll
 - im Raum ohne Binnengrenzen einen auf Dauer tragbaren und sicheren Personen- und Güterverkehr unter möglichst sozialverträglichen Bedingungen sicherstellen und gleichzeitig einen Beitrag zu den Umweltzielen der Gemeinschaft leisten;
 - den Benutzern eine hochwertige Infrastruktur und zugehörige Dienstleistungen zu akzeptablen wirtschaftlichen Bedingungen anbieten;
 - alle Verkehrsträger unter Berücksichtigung ihrer komparativen Vorteile einbeziehen;
 - eine optimale Nutzung der vorhandenen Kapazitäten gestatten;
 - in allen Teilbereichen interoperabel sein;
 - sich in der Weise über das gesamte Gemeinschaftsgebiet erstrecken, daß die städtischen Ballungsgebiete und die Regionen der Gemeinschaft miteinander verbunden werden, der Zugang allgemein erleichtert wird und die Inseln und Randgebiete sowie die verkehrsmäßig nicht erschlossenen Gebiete angebunden werden;
 - später die Netze der EFTA-Staaten, der mittel- und osteuropäischen Staaten sowie der Mittelmeerländer einbeziehen und gleichzeitig die Interoperabilität und den Zugang zu diesen Netzen fördern.

Artikel 3 - Netzzumfang

- (1) Das transeuropäische Verkehrsnetz besteht aus Infrastruktur, Dienstleistungen und Managementsystemen. Bei einem harmonischen Funktionieren dieser Teilbereiche lassen sich die in Artikel 2 genannten Ziele erreichen. Das Netz umfaßt als Infrastruktur Straßen, Eisenbahnstrecken, Binnenwasserstraßen, Häfen, Flughäfen, Navigationseinrichtungen,

Umschlagsanlagen und Rohrleitungen sowie die für den getrennten oder kombinierten Betrieb dieser Infrastruktur notwendigen Dienstleistungen, einschließlich der Verkehrsmanagement- und -kontrollsysteme für die Infrastruktur. Hinzu kommen können weitere Teilbereiche, die zum reibungslosen Funktionieren des Netzes beitragen.

- (2) Die besonderen Merkmale der Netzteilbereiche sind ausführlicher in den Artikeln 8 bis 28 beschrieben.

Artikel 4 - Grundzüge der Aktion

Die Grundzüge der Gemeinschaftsaktion umfassen folgendes:

- Anfertigung von Netzplänen, die gegebenenfalls auf Landkarten veranschaulicht werden,
- Angabe der Projekte von gemeinsamem Interesse,
- Förderung der Netzinteroperabilität,
- Streben nach Kohärenz und Komplementarität der finanziellen Maßnahmen,
- Forschung- und Entwicklungsaktionen,
- ständige Zusammenarbeit mit den vom Ausbau des Netzes berührten Drittländern und Abschluß von Vereinbarungen mit ihnen,
- Anreize für die Mitgliedstaaten zur Unterstützung der Ziele,
- Förderung einer ständigen Zusammenarbeit der Beteiligten,
- sonstige Aktionen, die sich zur Erreichung der in Artikel 2 genannten Ziele als notwendig erweisen.

Artikel 5 - Prioritäten

Vorrang bei der Aktion hat folgendes:

- Schaffung von Haupt- und Zwischenverbindungen um, Engpässe zu beseitigen, Lücken zu schließen und Fernverkehrsverbindungen zu ergänzen,
- Verwirklichung der Interoperabilität der Netzteilbereiche,
- Ausbau des Netzzugangs, einschließlich des Zugangs aus Randgebieten, insulare und verkehrsmäßig nicht erschlossenen Gebieten,
- Optimierung der Kapazität und Effizienz der vorhandenen Infrastruktur,
- optimale Kombination der Verkehrsträger zur Sicherung einer auf Dauer tragbaren Mobilität,
- Ausbau der Verkehrsknoten und Verbesserung der Umschlagsanlagen,
- Verbesserung der Sicherheit und Zuverlässigkeit des Netzes,
- Berücksichtigung des Umweltschutzes bei Planung und Aufbau des Netzes,

- Konzipierung, Weiterentwicklung, Einführung und letztlich Optimierung von Verkehrsmanagement- und -kontrollsystemen für das Netz,
- Planung und Förderung der notwendigen Unterrichtung der Netzbenutzer,
- Durchführung von Studien, die zu einer besseren Festlegung des Netzes beitragen.

Artikel 6 - Projekte von gemeinsamem Interesse

- (1) Von gemeinsamem Interesse ist jedes Projekt, das
 - den in Artikel 2 genannten Zielen dient,
 - das in Artikel 3 beschriebene Netz betrifft,
 - den in Artikel 5 genannten Prioritäten entspricht, und
 - potentiell wirtschaftlich lebensfähig ist.
- (2) Projekte, die einen Teilbereich des Netzes betreffen, müssen die besonderen Bedingungen erfüllen, die in den Artikeln 8 bis 23 für den betreffenden Teilbereich angegeben sind.

Artikel 7 - Netzpläne und Projekte von gemeinsamem Interesse

- (1) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen zur Durchführung der Leitschemata, insbesondere für die einfachere und schnellere Verwirklichung der Projekte von gemeinsamem Interesse.
- (2) Mehrere Vorhaben können zu einem Gesamtprojekt zusammengefaßt und miteinander kombiniert werden, das in einer bestimmten Frist durchgeführt werden muß.

Abschnitt 2 - Straßennetz

Artikel 8 - Merkmale

- (1) Das transeuropäische Straßennetz setzt sich aus Autobahnen und hochwertigen Straßen zusammen. Es wird durch neue oder ausgebaute Verbindungen ergänzt.
- (2) Das Netz umfaßt die Infrastruktur für das Verkehrsmanagement und die Unterrichtung der Benutzer und stützt sich auf eine aktive Zusammenarbeit auf europäischer, nationaler und regionaler Ebene bei den Verkehrsmanagementsystemen.
- (3) Das Netz garantiert seinen Benutzern einen hohen, einheitlichen und gleichbleibenden Dienstleistungs-, Komfort- und Sicherheitsstandard.
- (4) Im Rahmen der in Artikel 2 erwähnten intermodalen Vernetzung wird das Netz bis zum Jahr 2004 entsprechend den Schemata auf den Karten des Anhangs I ausgebaut.

Artikel 9 - Besondere Bedingungen

Unbeschadet der Artikel 6 und 24 müssen Projekte von gemeinsamem Interesse die Verbindungen betreffen, die in der Liste des Anhangs II und auf den Karten des Anhangs I angegeben sind.

Abschnitt 3 - Eisenbahnnetz

Artikel 10 - Merkmale

(1) Das Eisenbahnnetz besteht aus

- dem Hochgeschwindigkeitsnetz, das sich aus Neubaustrecken für Geschwindigkeiten von mindestens 250 km/h und/oder aus Ausbaustrecken für Geschwindigkeiten von etwa 200 km/h zusammensetzt,
- konventionellen Strecken für jeden Eisenbahnverkehr, einschließlich des Anschlusses an den Hochgeschwindigkeitsverkehr und der Eisenbahnverbindungen des in Artikel 18 genannten kombinierten Verkehrs.

(2) Das Netz bietet den Benutzern einen hohen Qualitäts- und Sicherheitsstandard dank

- seiner Kontinuität und Interoperabilität, vor allem durch technische Harmonisierung und ein harmonisiertes Zugsteuerungs- und -sicherungssystem,
- eines einfacheren Zugangs zu den Orts- und Vorortverkehrsknoten, Flughäfen, Seehäfen und Umschlagsanlagen,
- entsprechender Informationssysteme.

(3) Im Rahmen der in Artikel 2 genannten intermodalen Vernetzung wird das Eisenbahnnetz schrittweise bis zum Jahre 2010 entsprechend den Karten des Anhangs I ausgebaut.

Artikel 11 - Besondere Bedingungen

Unbeschadet der Artikel 6 und 24 müssen Projekte von gemeinsamem Interesse die Verbindungen betreffen, die in der Liste des Anhangs II und auf den Karten des Anhangs I angegeben sind.

Abschnitt 4 - Binnenwasserstraßennetz

Artikel 12 - Merkmale

- (1) Das transeuropäische Binnenwasserstraßennetz umfaßt ein Hauptnetz, das aus Flüssen und Kanälen besteht, und ein Nebennetz, das aus Anschlüssen und Verzweigungen besteht, die den Zugang zum Hauptnetz sowie zu den wichtigsten intermodalen Netzpunkten sowie die Verbindung zu den übrigen Teilbereichen des Netzes herstellen. Auch Hafenanlagen und leistungsfähige Verkehrsmanagementsysteme gehören dazu.
- (2) Die Binnenwasserstraßen dieses Netzes müssen mindestens den Anforderungen der Klasse IV entsprechen, d.h. die Durchfahrt eines Schiffes oder Schubverbandes von 80 bis 85 m Länge und 9,50 m Breite gestatten. Wird eine Binnenwasserstraße aus- oder neu gebaut und in dieses Netz einbezogen, so müssen die technischen Spezifikationen mindestens der Klasse IV entsprechen, zu einem späteren Zeitpunkt die Erfüllung der Anforderungen der Klasse V a/V b gestatten und den im kombinierten - Verkehr eingesetzten Schiffen in ausreichender Weise die Durchfahrt ermöglichen. Die Wasserstraßenklasse Va gestattet die Durchfahrt eines Schiffes oder Schiffsverbandes von 110 m Länge und 11,40 m Breite und die Klasse Vb die eines Schiffsverbandes von 172 bis 185 m Länge und 11,40 m Breite.
- (3) Im Rahmen der in Artikel 2 erwähnten intermodalen Vernetzung wird das Binnenwasserstraßennetz schrittweise bis zum Jahr 2010 entsprechend dem Schema auf der Karte des Anhangs I ausgebaut.

Artikel 13 - Besondere Bedingungen

Unbeschadet der Artikel 6 und 24 müssen Projekte von gemeinsamem Interesse die Verbindungen betreffen, die in der Liste des Anhangs I und auf der Karte des Anhangs angegeben sind.

Abschnitt 5 - Seehäfen

Artikel 14 - Merkmale

Die Seehäfen bilden die Schnittstelle zwischen Land- und Seeverkehr. Sie stellen den am Seeverkehr Beteiligten ihre Anlagen und Dienste zur Verfügung. Dieser Verkehrsträger bietet dem Personen- und Güterverkehr innerhalb der Gemeinschaft und mit Drittländern eine Reihe von Dienstleistungen, einschließlich Fährdiensten und Beförderungsdiensten über kurze und große Entfernungen.

Artikel 15 - Besondere Bedingungen

Unbeschadet der Artikel 6 und 24 müssen Projekte von gemeinsamem Interesse den Bedingungen des Anhangs II entsprechen.

Abschnitt 6 - Flughafennetz

Artikel 16 - Merkmale

Das transeuropäische Flughafennetz besteht aus Flughäfen, die von gemeinsamem Interesse sind, im Gemeinschaftsgebiet liegen, für den gewerblichen Luftverkehr geöffnet sind und den Kriterien des Anhangs II entsprechen. Diese Flughäfen werden - je nach ihrer Aufgabe innerhalb des Netzes - bezeichnet als Netzknoten von gemeinschaftsweiter Bedeutung, wenn sie vor allem die Gemeinschaft mit der übrigen Welt verbinden, als Netzknoten von regionaler Bedeutung, wenn sie hauptsächlich die Verbindungen innerhalb der Gemeinschaft sichern, und als Zugangspunkte, wenn sie den Zugang zum Netzkern erleichtern oder zur verkehrsmäßigen Erschließung von Gebieten beitragen.

Artikel 17 - Besondere Bedingungen

Unbeschadet der Artikel 6 und 24 müssen Projekte von gemeinsamem Interesse einen Flughafen, der nach den Kriterien des Artikels 16 von gemeinsamem Interesse ist, betreffen und den Spezifikationen des Anhangs II entsprechen. Durch diese Spezifikationen soll das Flughafennetz mit der Nachfrageentwicklung bis zum Jahr 2005 Schritt halten können.

Abschnitt 7 - Kombiniertes Verkehrsnetz

Artikel 18 - Merkmale

- (1) Das transeuropäische Netz für den kombinierten Verkehr besteht aus den See-, Eisenbahn- und Binnenschiffsverbindungen, die mit ihrem eventuellen Vor- und/oder Nachlauf auf der Straße die Bedienung aller Mitgliedstaaten im Güterfernverkehr ermöglichen. Die betreffenden Verbindungen sind in der Karte des Anhangs I angegeben.
- (2) Einrichtungen für den Umschlag zwischen dem Eisenbahn-, dem Binnenwasserstraßen-, dem Straßen- und dem Seeverkehr sind Teil des kombinierten Verkehrsnetzes. Auch entsprechende Fahrzeuge können vorübergehend einbezogen werden, wenn die Infrastrukturmerkmale dies verlangen.

Artikel 19 - Besondere Bedingungen

Unbeschadet der Artikel 6 und 24 müssen Projekte von gemeinsamem Interesse für den kombinierten Verkehr die Verbindungen betreffen, die in der Liste des Anhangs II und auf der Karte des Anhangs angegeben sind.

Abschnitt 8 - Seeverkehrsinformations- und -Managementnetz für europäische Gewässer

Artikel 20 - Merkmale

Das transeuropäische Seeverkehrsmanagement- und -informationsnetz umfaßt

- Küsten- und Hafenverkehrsdienste,
- Schiffsortungssysteme,
- Meldesysteme für Schiffe mit gefährlichen Gütern,
- Seenotruf- und -rettungssysteme;

damit sollen die Sicherheit und Effizienz des Seeverkehrs und der Umweltschutz in europäischen Gewässern gewährleistet werden.

Artikel 21 - Besondere Bedingungen

Unbeschadet der Artikel 6 und 24 können Projekte von gemeinsamem Interesse sein, wenn sie folgendes betreffen:

- Erfassung, Organisation und Management des Seeverkehrs sowie Navigationshilfe in europäischen Gewässern, insbesondere in engem Fahrwasser, gefährlichen oder stark befahrenen Gewässern oder zum Schutz ökologisch sensibler Gebiete der Gemeinschaft vor den Risiken des Seeverkehrs,
- Einführung des Gemeinschaftssystems für Informationen über den Seeverkehr in europäischen Gewässern, insbesondere über Bewegungen und Ladung der Schiffe, die gefährliche oder umweltverschmutzende Güter befördern,
- entsprechende Umstellung der Anlagen und der Verbindungen für die elektronische Datenübertragung, mit denen sich die Koordinierung und der elektronische Datenaustausch innerhalb des Netzes sicherstellen oder optimal gestalten lassen,
- Verkehrsmanagement- und -kontrollsysteme,
- Demonstrationsvorhaben im Zusammenhang mit den vorgenannten Projekten.

Abschnitt 9 - Luftverkehrsmanagementnetz

Artikel 22 - Merkmale

Das transeuropäische Netz für das Luftverkehrsmanagement umfaßt den Flug navigationsplan (Luft Raum für den allgemeinen Luftverkehr, Flugstrecken und Flug navigationshilfen), die Verkehrsflußregelung und die Flugsicherung (Kontrollzentren, Überwachungs- und Kommunikationseinrichtungen), die für eine sichere und effiziente Abwicklung des Luftverkehrs im europäischen Luftraum erforderlich sind.

Das Netz entsteht schrittweise durch Ausbau der Netzkapazität und Optimierung der Netzbenutzung.

Artikel 23 - Besondere Bedingungen

Unbeschadet der Artikel 6 und 24 können Projekte von gemeinsamem Interesse sein, wenn sie folgendes betreffen:

- Verkehrsflußregelung mit dem Ziel, das Verhältnis zwischen Angebot und Nachfrage zu verbessern,
- bessere Nutzung des Luftraums durch die verschiedenen Benutzer und Einführung eines kohärenten und effizienten Streckennetzes,
- Harmonisierung der Mittel und Verfahren mit dem Ziel, die verschiedenen Dienstleistungsanbieter in einem einheitlichen System zusammenzufassen,
- Verbesserung der Systemleistung, vor allem durch automatisierte Unterstützung der Kontrolle und durch Systeme zur Erkennung und Ausschaltung von Gefahrensituationen,
- Einführung der für die Flugsicherung notwendigen Kommunikations-, Navigations- und Überwachungsmittel, einschließlich der Förderung neuer Technologien, insbesondere von Satelliten und Verbindungen für den elektronischen Datenaustausch,
- Personalausbildung auf einheitlicher Basis.

Abschnitt 10 - Gemeinsame Bestimmungen

Artikel 24 - Projekte von gemeinsamem Interesse für das gesamte Netz

Von gemeinsamem Interesse für alle Teilbereiche des Netzes und für das Gesamtnetz sind unbeschadet des Artikels 6 Projekte zum Aufbau

- einer satellitengestützten Ortungs- und Navigationsinfrastruktur oder
- der erforderlichen Infrastruktur für den von den zuständigen internationalen Organisationen entwickelten europäischen Funknavigationsplan.

Generell werden Projekte, die Entwicklungen in der Telekommunikation und Telematik von allgemeinem Interesse nutzen können, entsprechend geprüft, um die notwendige Komplementarität zwischen dem transeuropäischen Verkehrsnetz und dem transeuropäischen Telekommunikationsnetz sicherzustellen.

Artikel 25 - Präzisierung der Projekte von gemeinsamem Interesse

Die Kommission kann die Projekte von gemeinsamem Interesse nach dem Verfahren des Artikels 26 präzisieren.

Artikel 26 - Ausschuß

- (1) Die Kommission wird von dem Verkehrsinfrastrukturausschuß unterstützt.
- (2) Der Vertreter der Kommission unterbreitet dem Ausschuß einen Entwurf der zu treffenden Maßnahmen. Der Ausschuß nimmt zu dem Entwurf innerhalb einer Frist Stellung, die der Vorsitzende je nach Dringlichkeit der Frage festsetzen kann. Für die Stellungnahme ist die Mehrheit der Stimmen erforderlich, die in Artikel 148 Absatz 2 des EG-Vertrags für die Beschlußfassung des Rates über Vorschläge der Kommission vorgesehen ist. Bei den Abstimmungen im Ausschuß werden die Stimmen der Vertreter der Mitgliedstaaten, wie in dem genannten Artikel festgelegt, gewogen. Der Vorsitzende nimmt an der Abstimmung nicht teil.

Die Kommission trifft Maßnahmen, die sofort anwendbar sind. Entsprechen sie jedoch nicht der Stellungnahme des Ausschusses, so teilt die Kommission sie unverzüglich dem Rat mit. In diesem Fall kann die Kommission die Anwendung der von ihr beschlossenen Maßnahmen für längstens einen Monat nach der Mitteilung aussetzen.

Der Rat kann mit qualifizierter Mehrheit innerhalb der in Unterabsatz 2 genannten Frist anders entscheiden.

- (3) Der Ausschuß kann sich mit jeder Frage befassen, die im Zusammenhang mit der Errichtung des transeuropäischen Verkehrsnetzes steht.

Artikel 27 - Jährliche Berichte

Die Kommission erstattet dem Rat, dem Europäischen Parlament, dem Wirtschafts- und Sozialausschuß und dem Ausschuß der Regionen jedes Jahr Bericht über die Umsetzung der Leitlinien dieser Entscheidung, erstmals zwei Jahre nach Inkrafttreten der Entscheidung.

Artikel 28 - Bewertung der Leitlinien

Spätestens fünf Jahre nach Wirksamwerden dieser Entscheidung bewertet die Kommission die Umsetzung der darin aufgestellten Leitlinien, insbesondere die Leitschemata und die Angabe der Projekte von gemeinsamem Interesse, um festzustellen, welche Fortschritte bei der Verknüpfung des Netzes, gemessen an den Zielvorgaben des Artikels 2, erzielt worden sind.

Artikel 29

Diese Entscheidung tritt am 1. Juli 1995 in Kraft.

Artikel 30

Diese Entscheidung ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Europäischen Parlamentes
Der Präsident

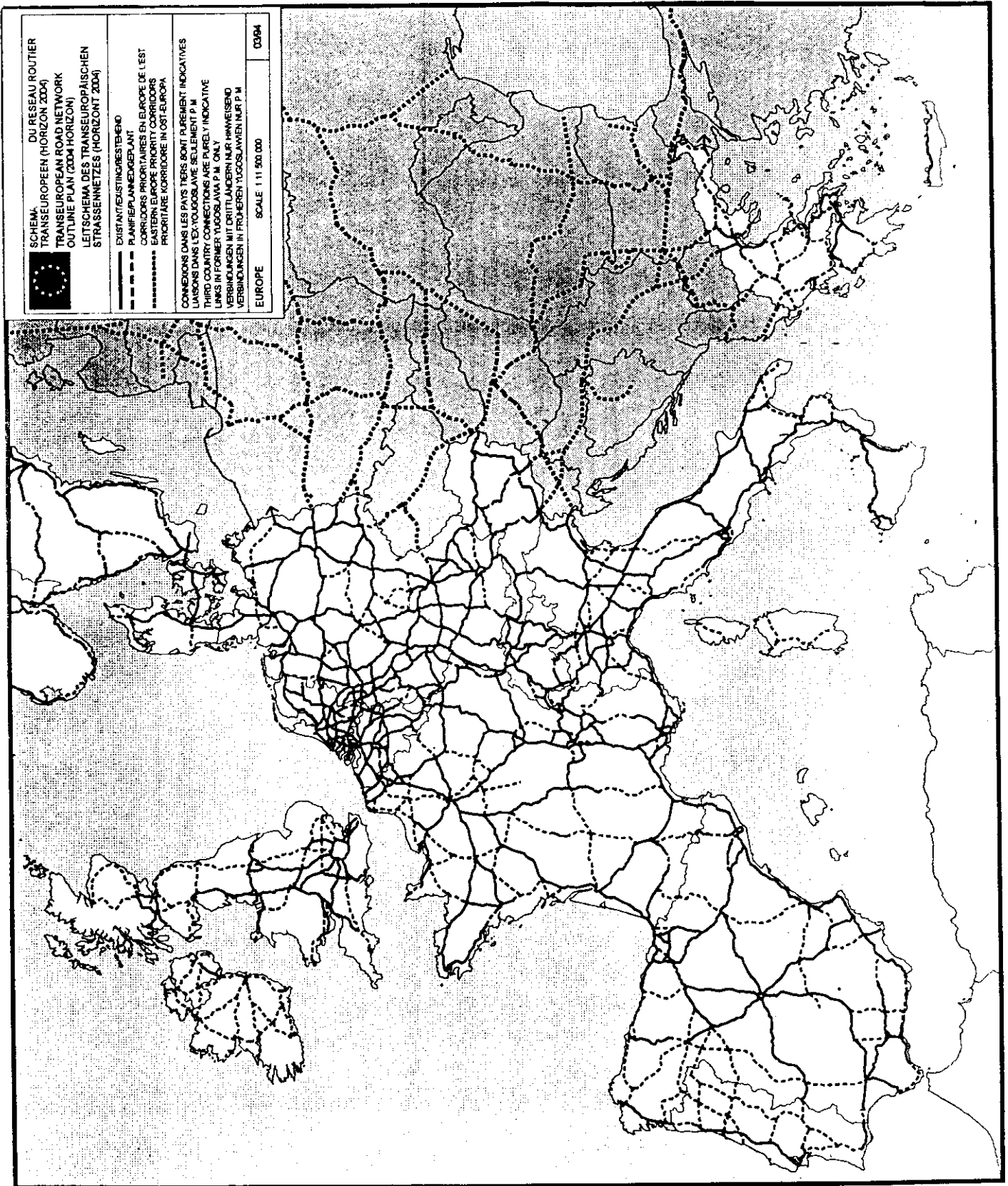
Im Namen des Rates
Der Präsident

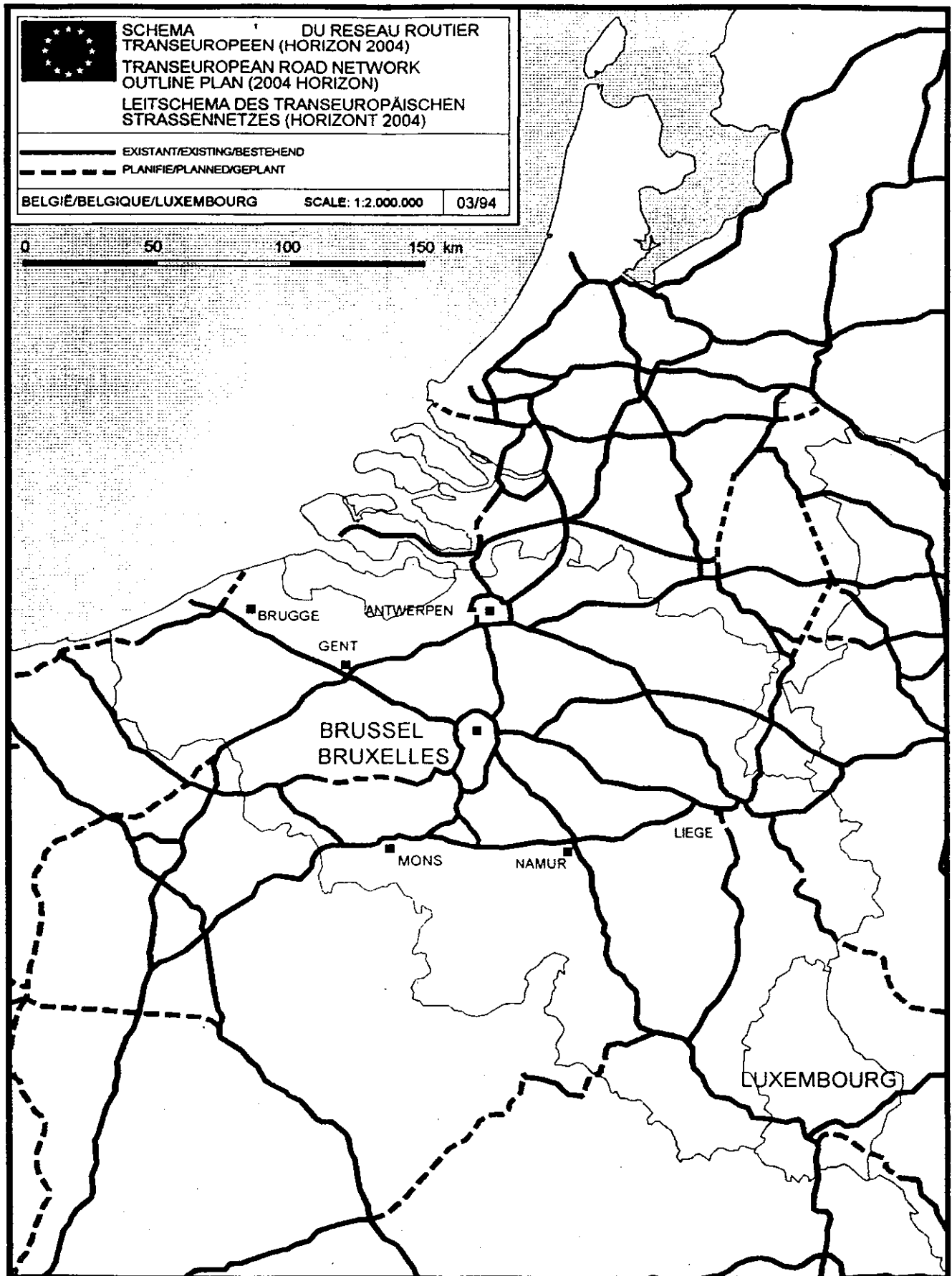
ANHANG I

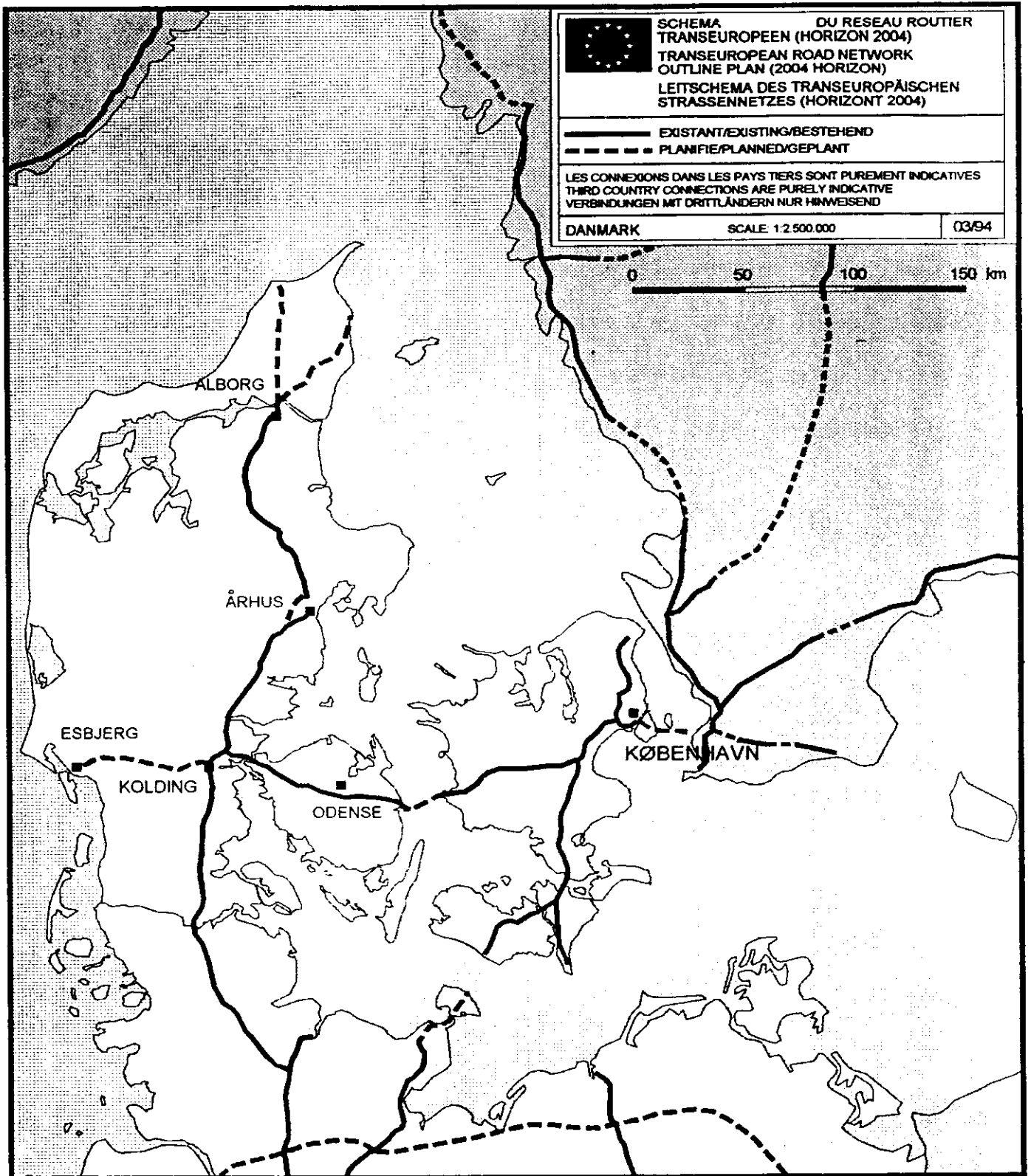
NETZSCHEMATA

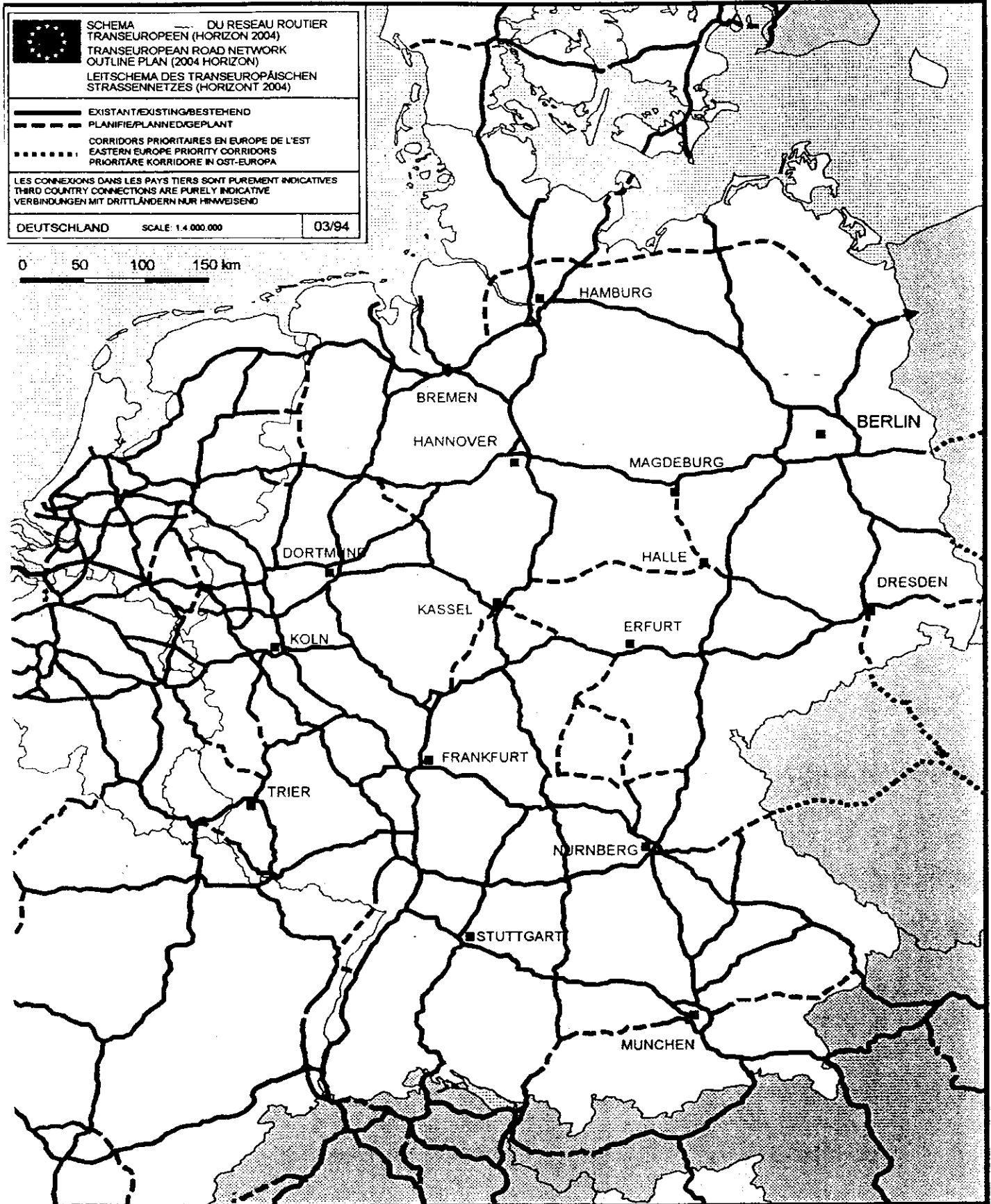
dargestellt durch

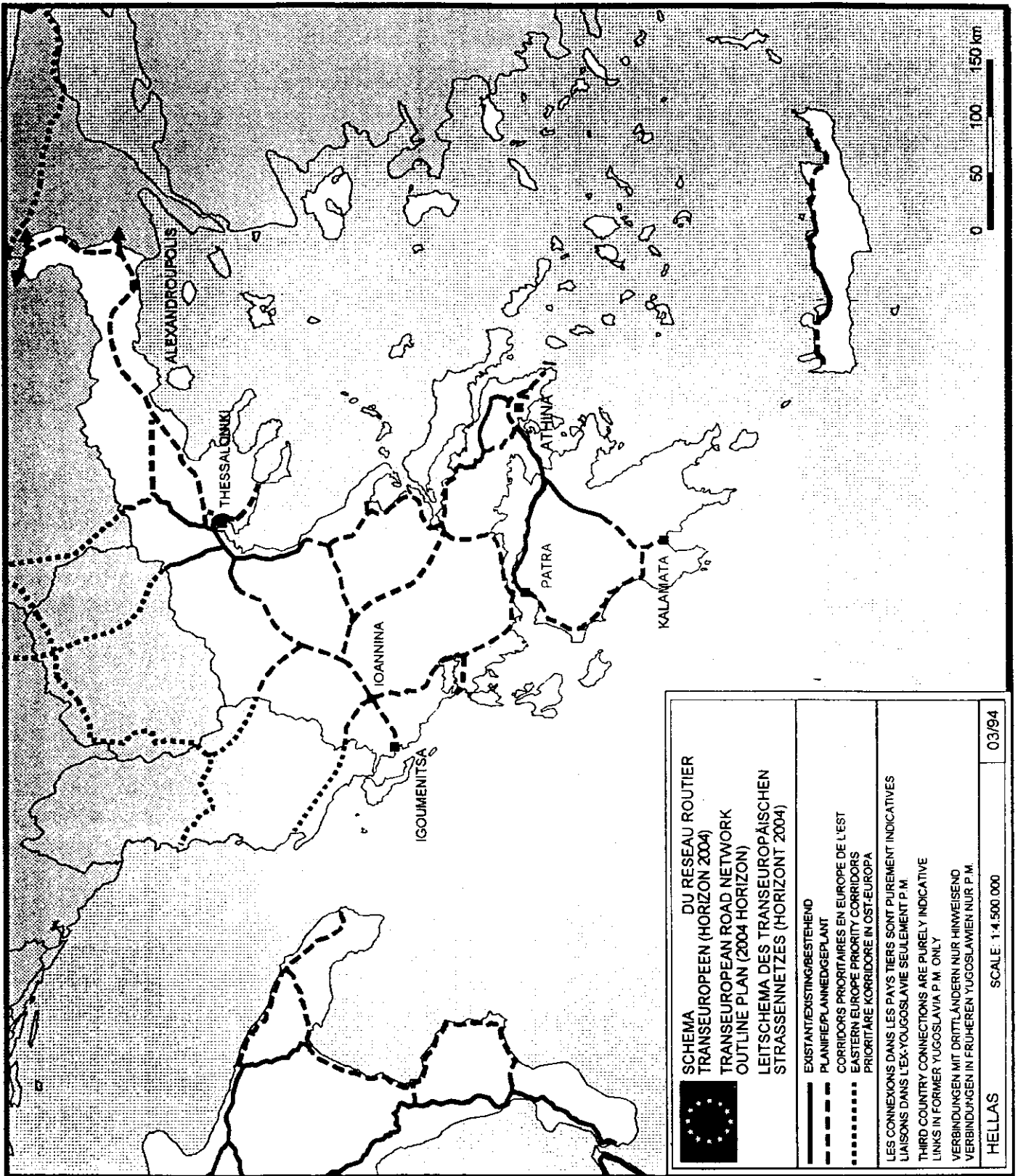
K A R T E N











SCHEMA
DU RESEAU ROUTIER
TRANSEUROPEEN (HORIZON 2004)
TRANSEUROPEAN ROAD NETWORK
OUTLINE PLAN (2004 HORIZON)
LEITSCHHEMA DES TRANSEUROPAISCHEN
STRASSENNETZES (HORIZONT 2004)



EXISTANT/EXISTING/BESTEHEND

PLANIFIE/PLANNED/GEPLANT

CORRIDORS PRIORITAIRES EN EUROPE DE L'EST

EASTERN EUROPE PRIORITY CORRIDORS

PRIORITÄRE KORRIDORE IN OST-EUROPA

LES CONNEXIONS DANS LES PAYS TIERS SONT PUREMENT INDICATIVES

LIAISONS DANS L'EX-YUGOSLAVIE SEULEMENT P.M.

THIRD COUNTRY CONNECTIONS ARE PURELY INDICATIVE

LINKS IN FORMER YUGOSLAVIA P.M. ONLY

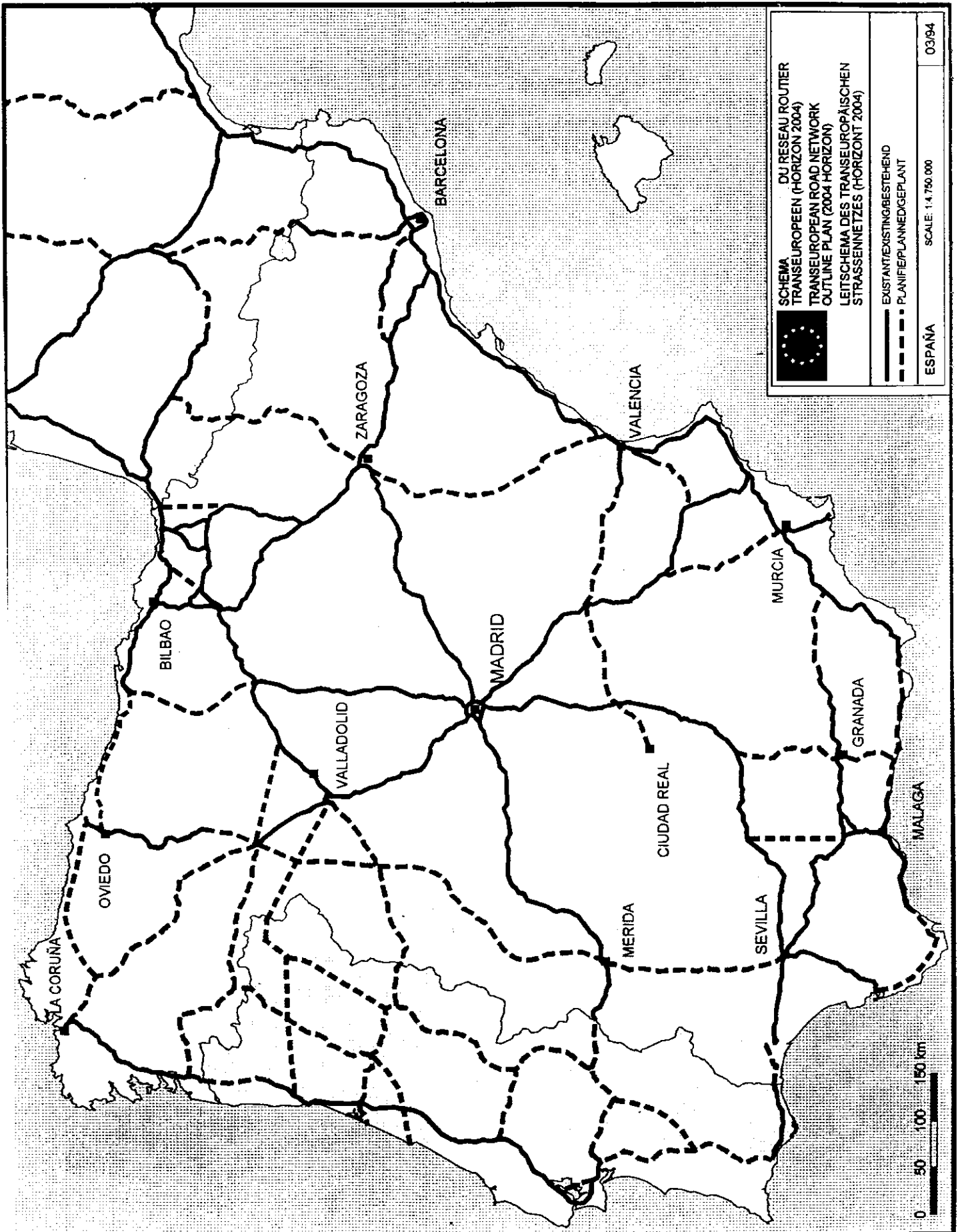
VERBINDUNGEN MIT DRITTLÄNDERN NUR HINWEISEND

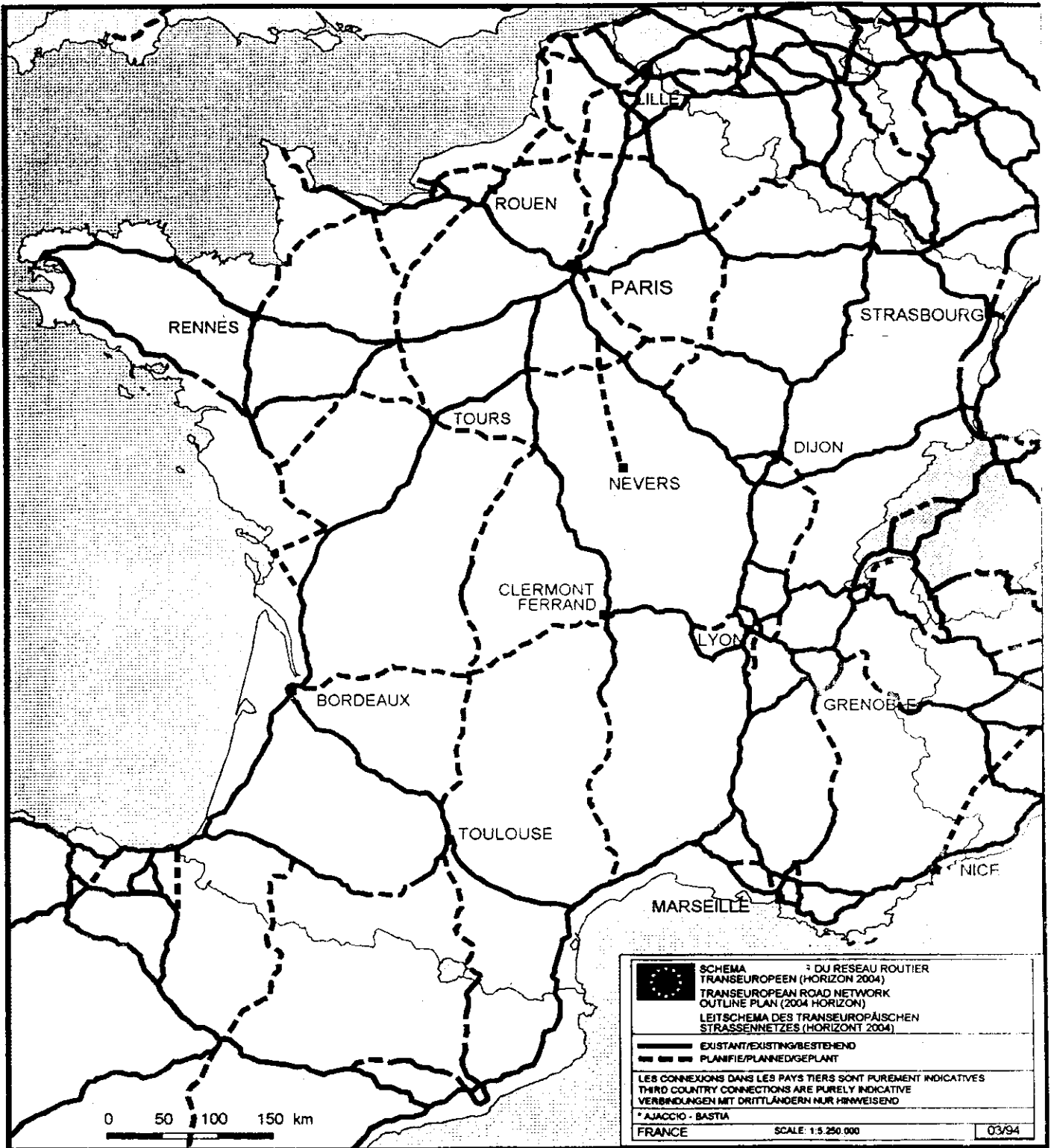
VERBINDUNGEN IN FRÜHEREN YUGOSLAWIEN NUR P.M.

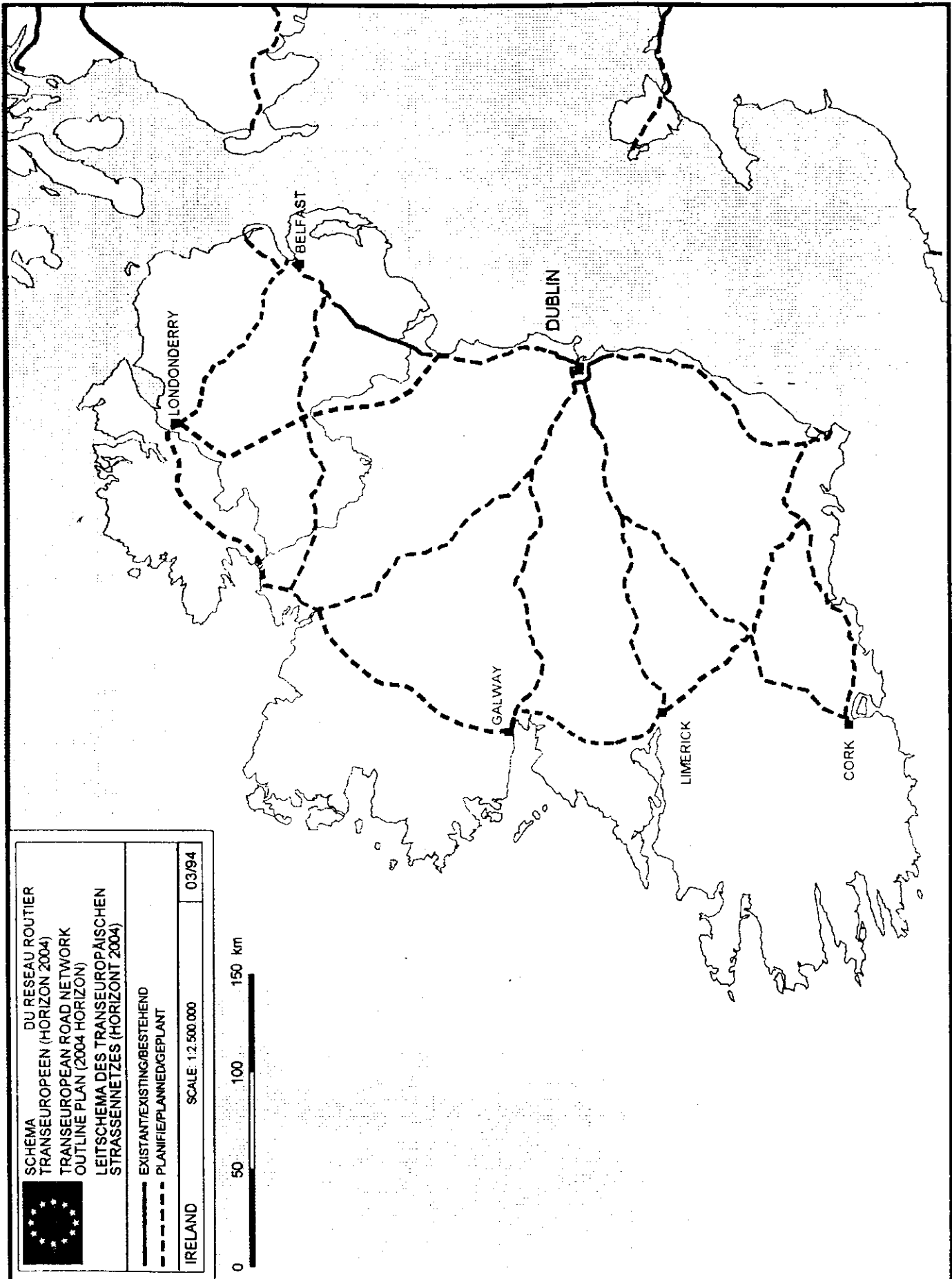
HELLAS

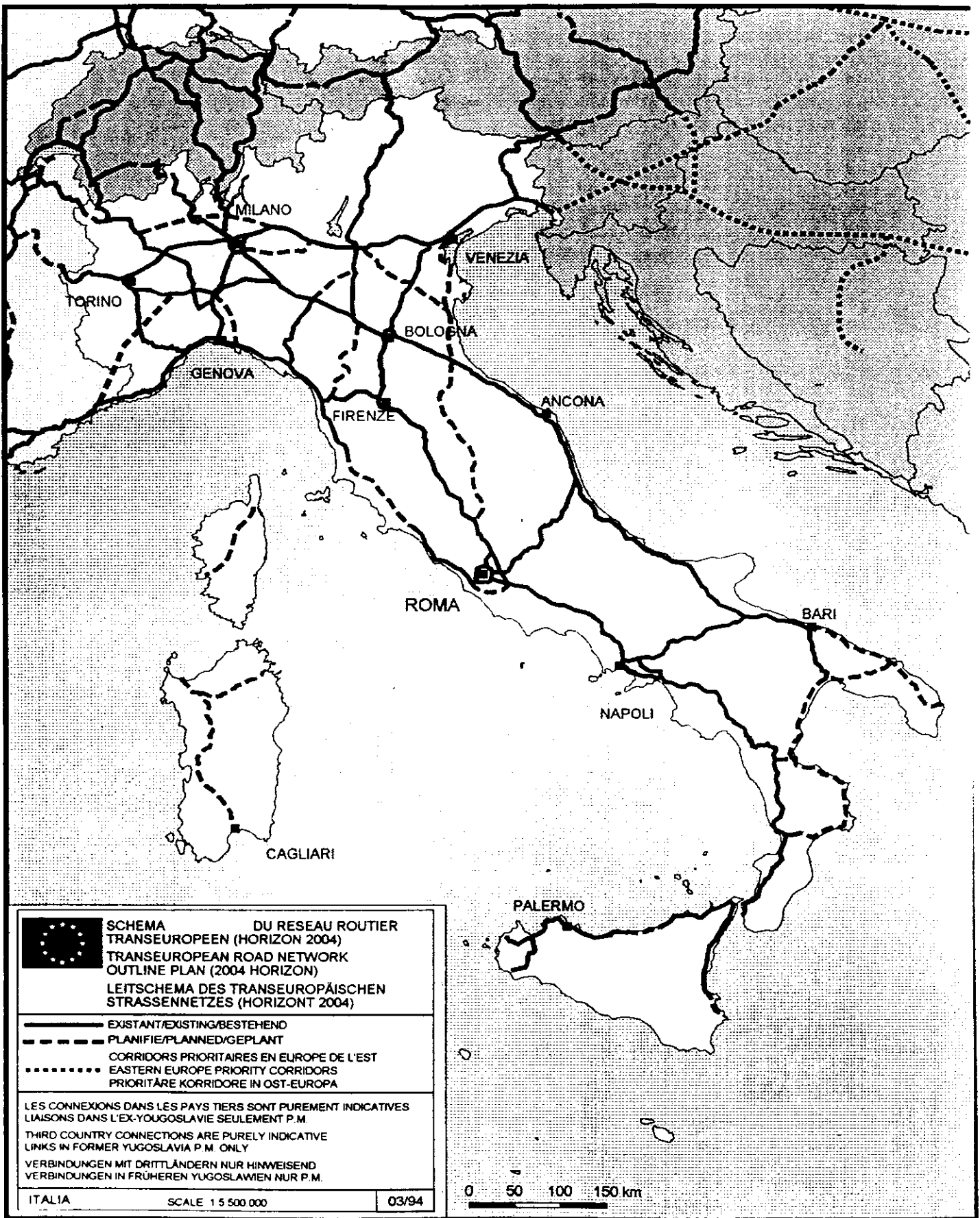
SCALE 1:4 500 000

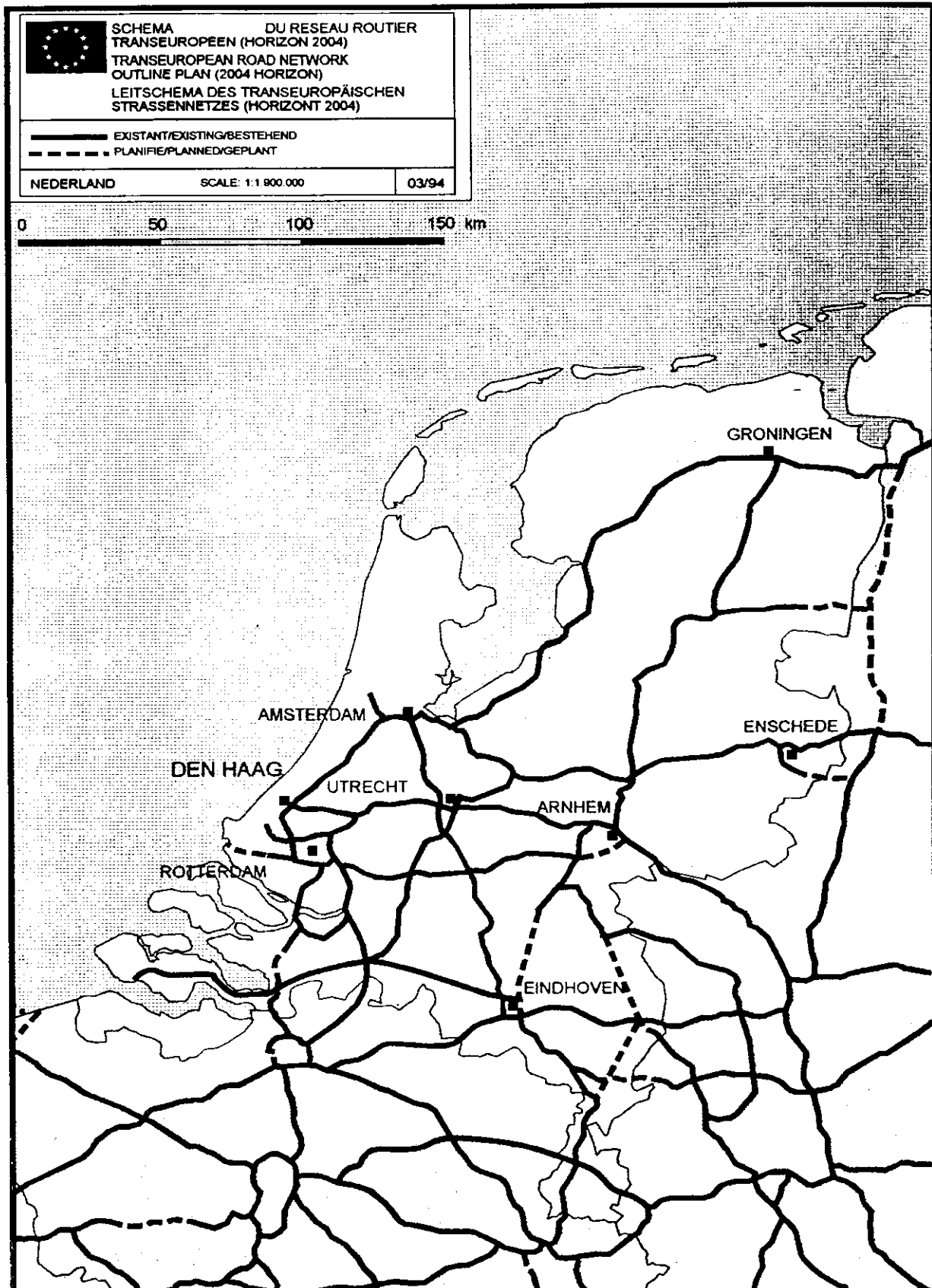
03/94

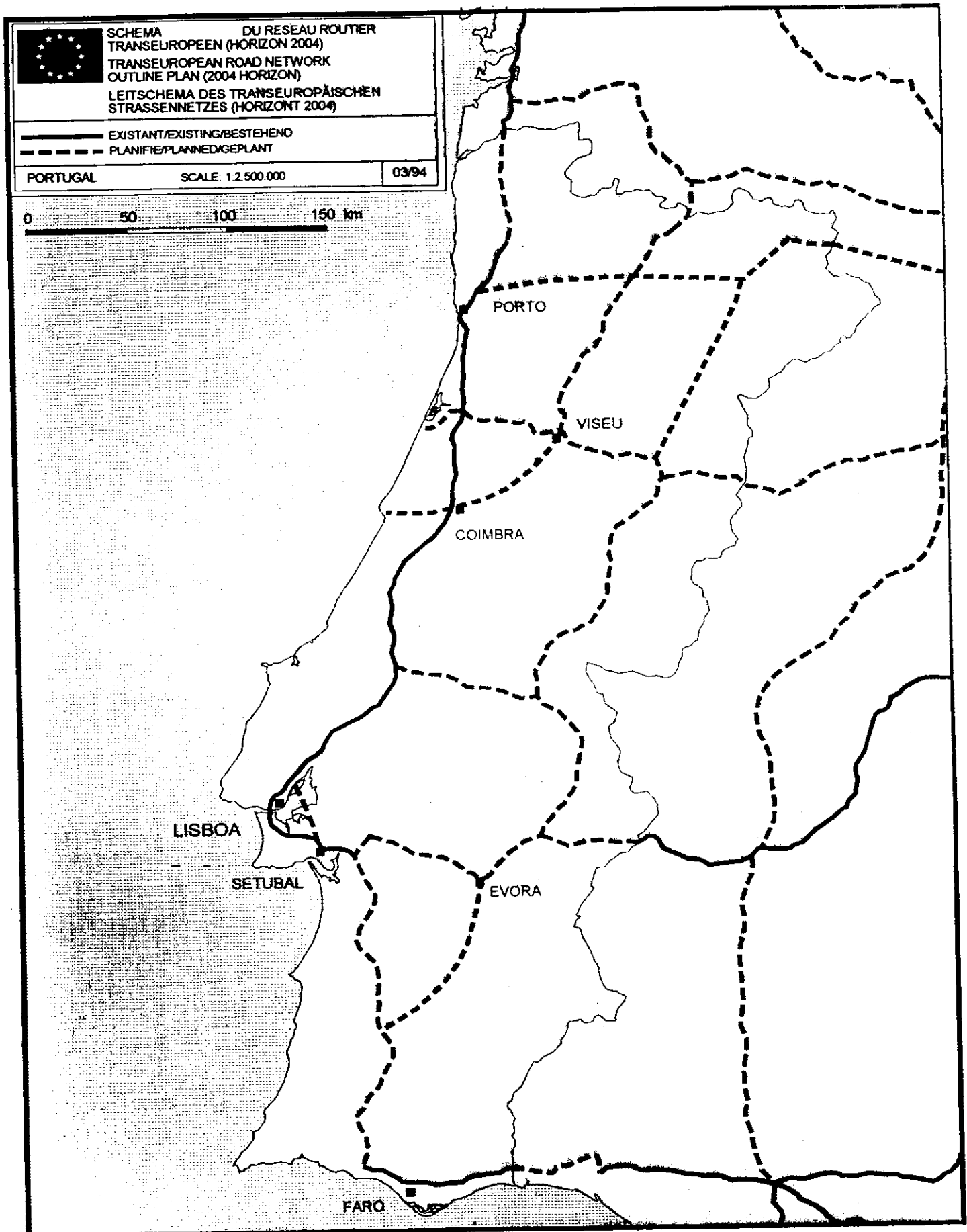


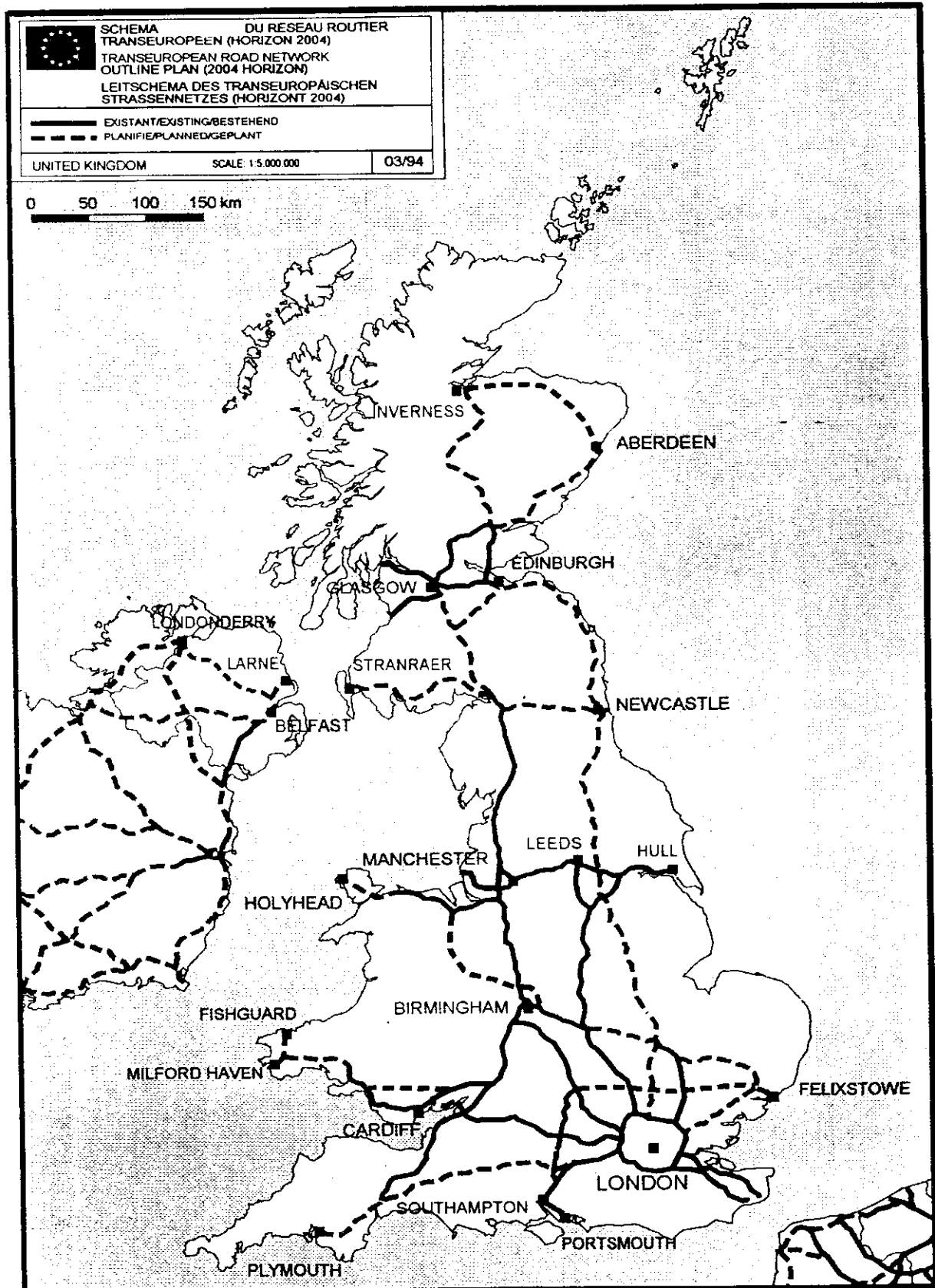


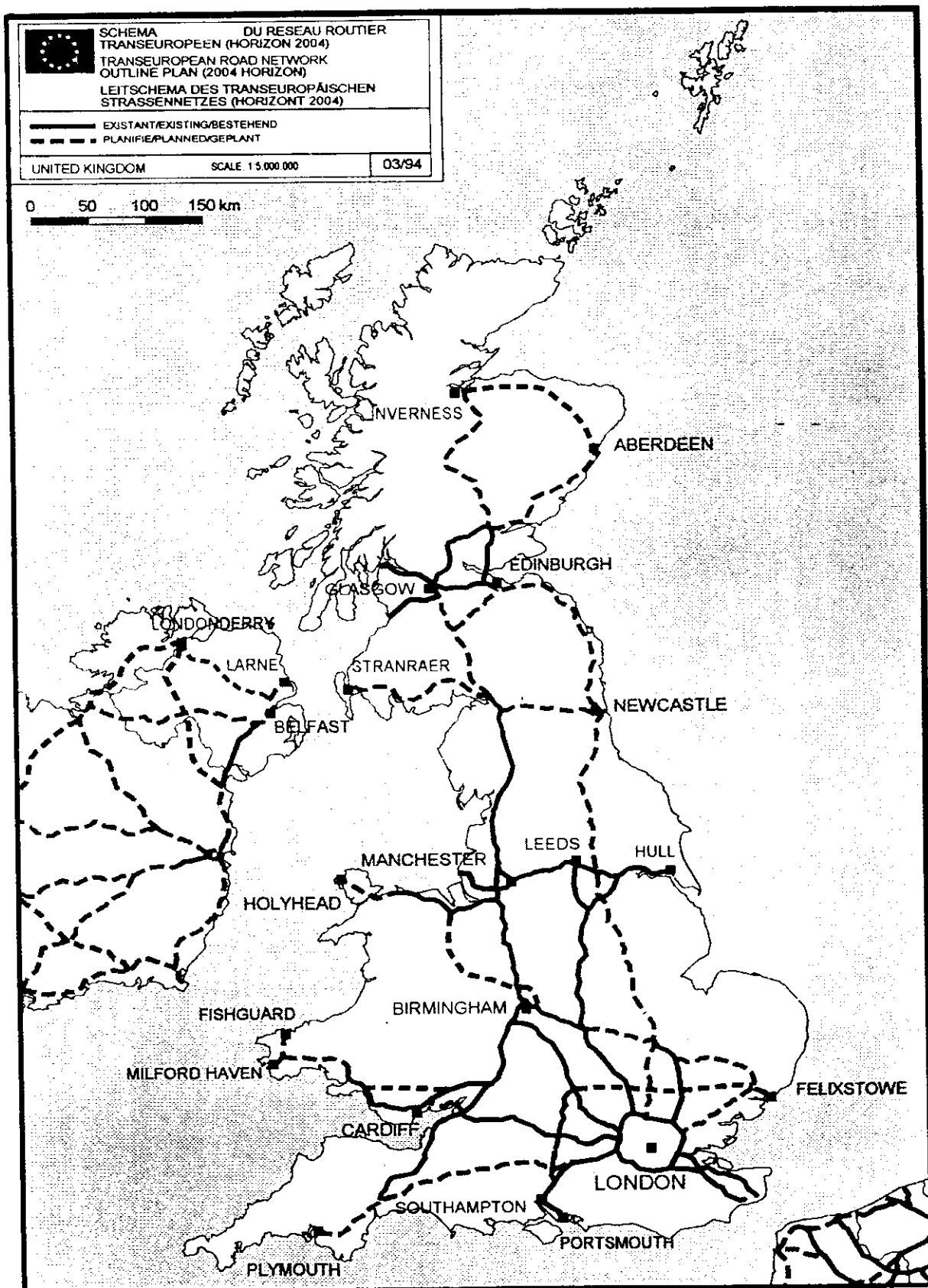


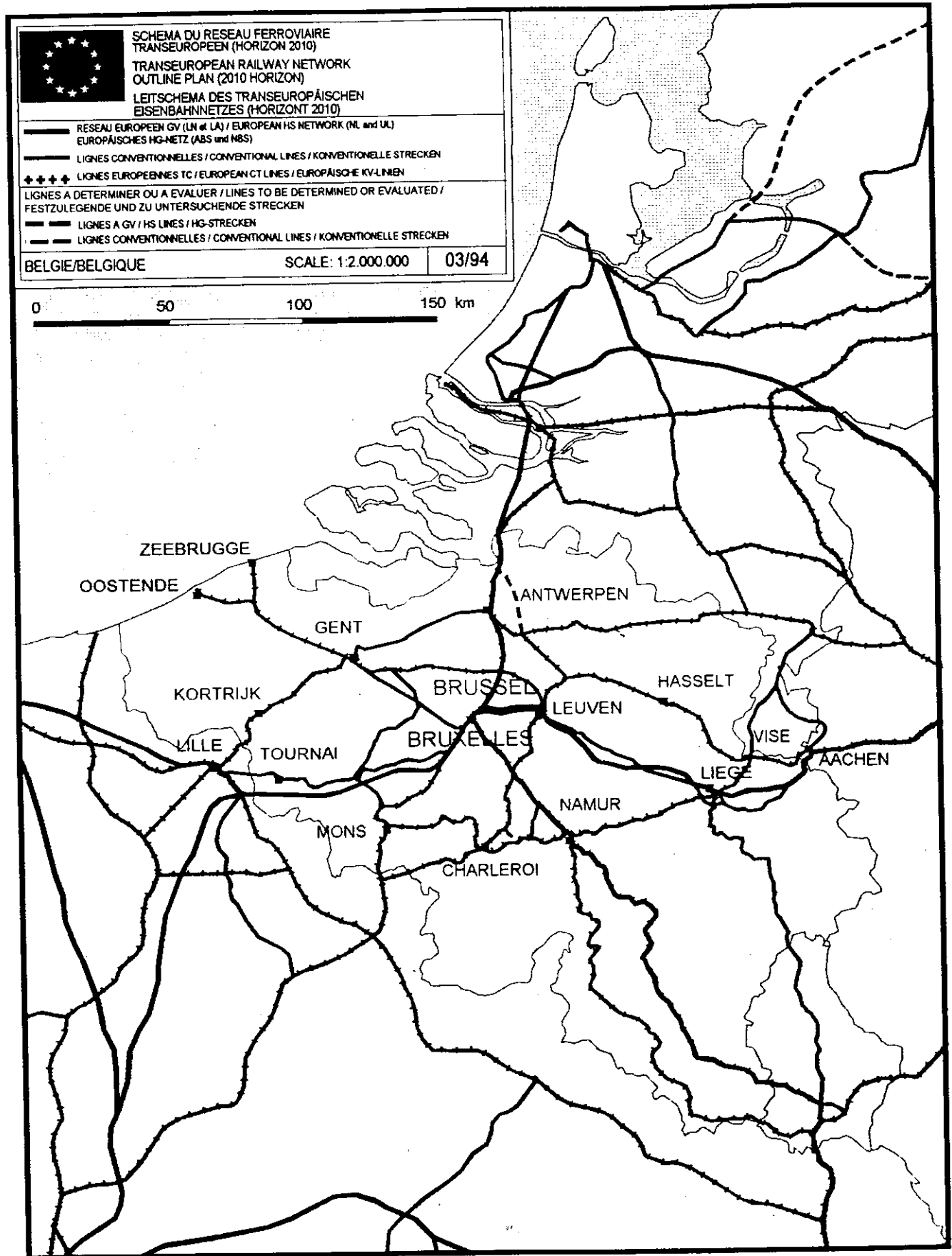


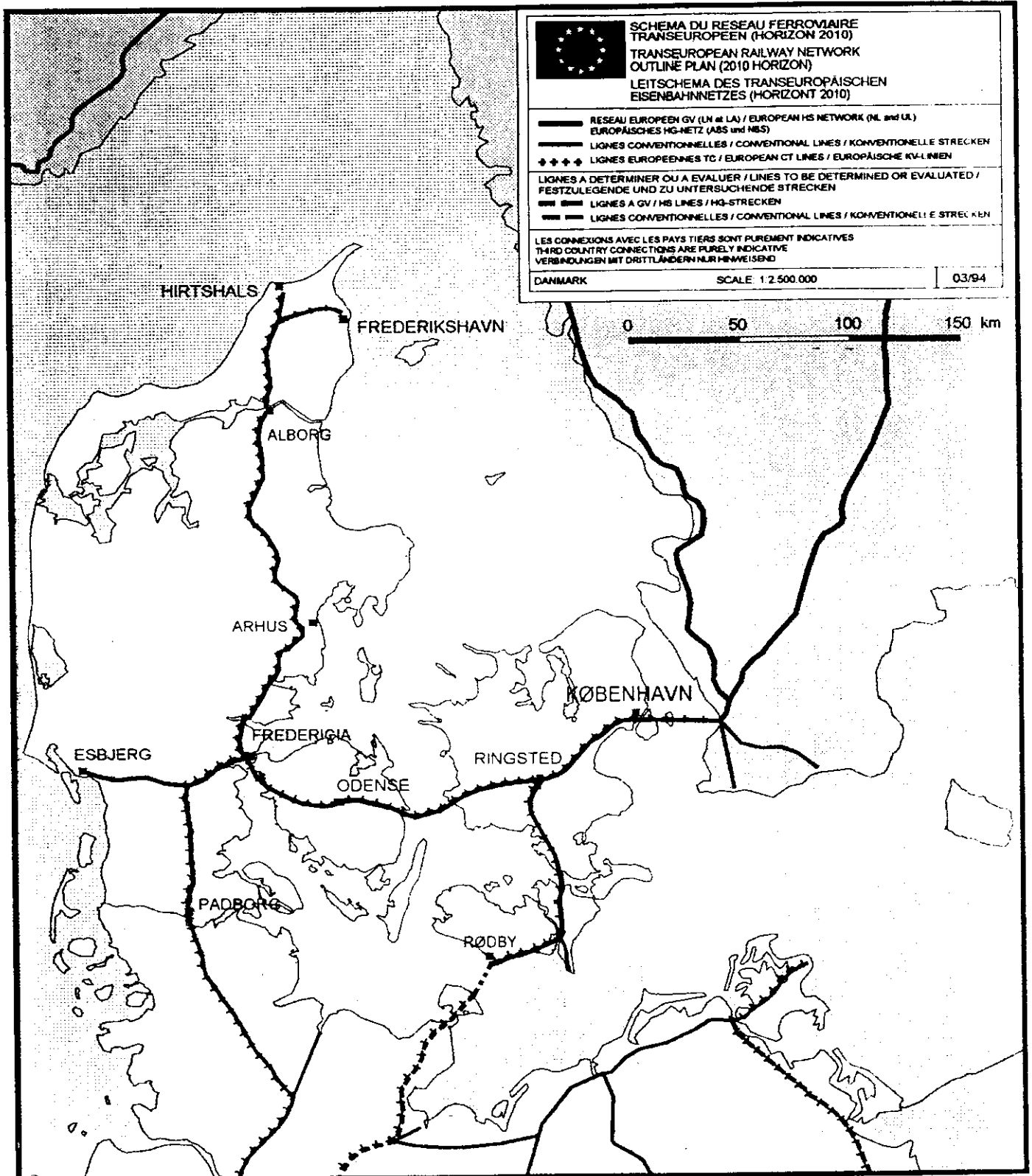


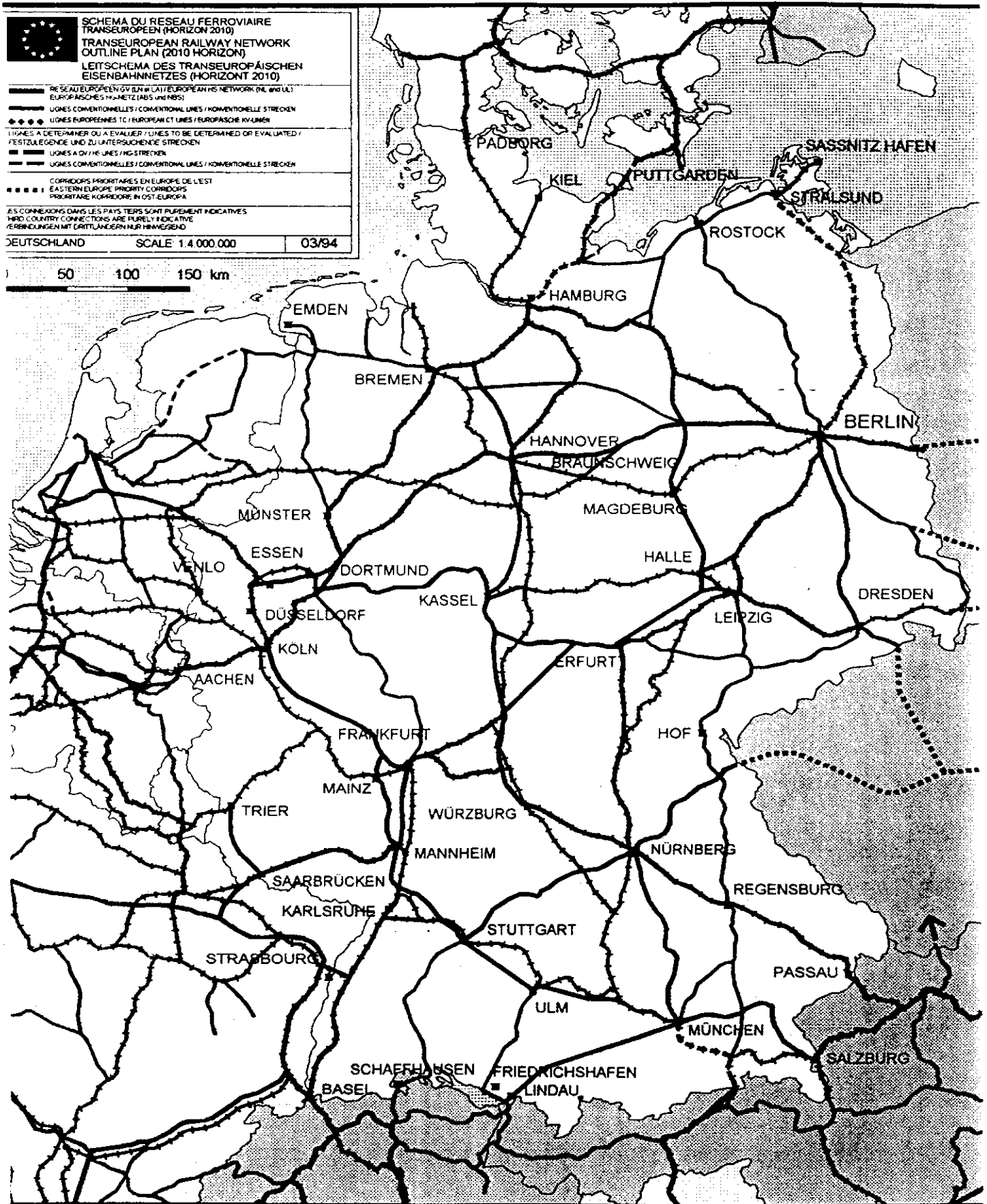


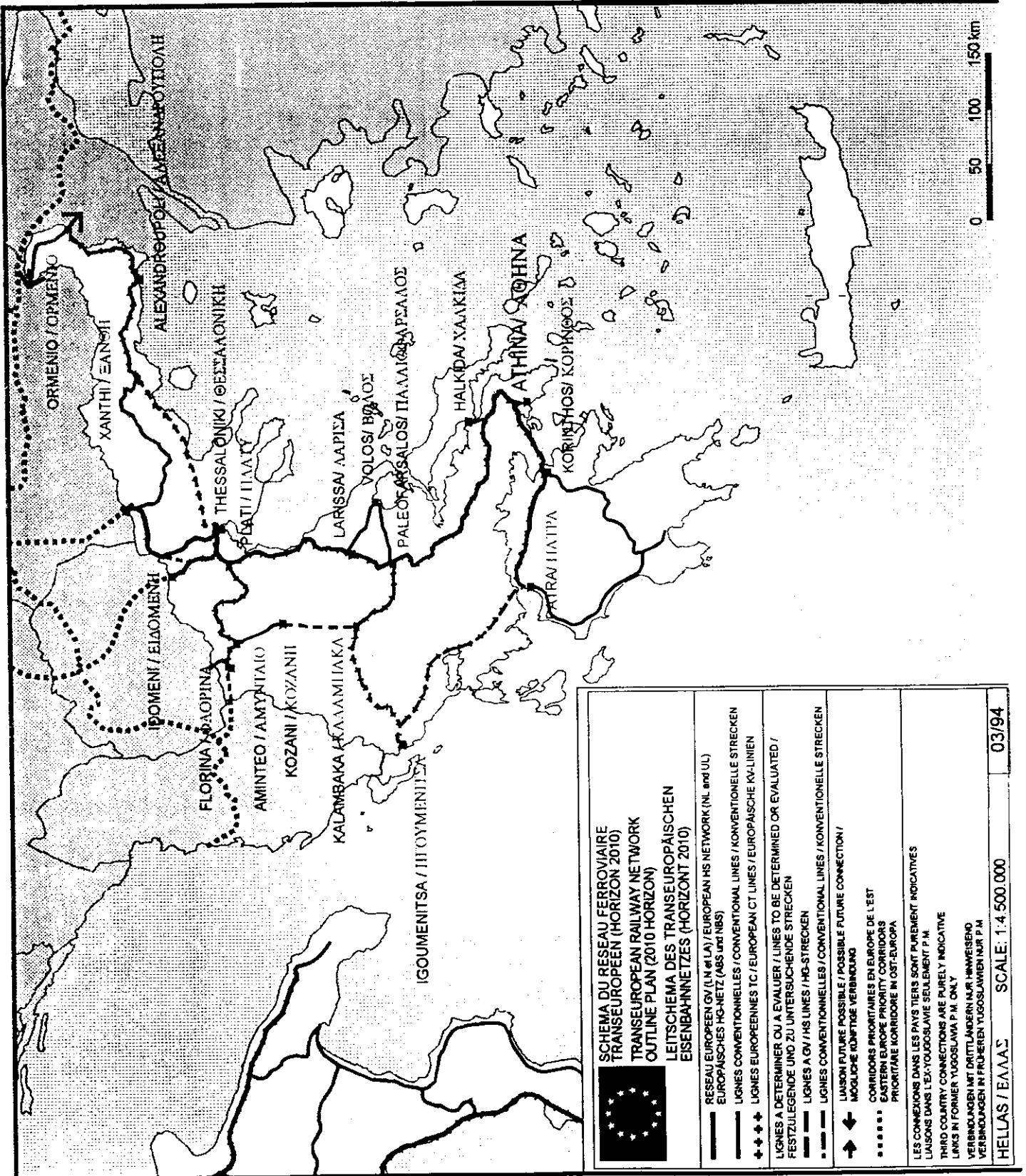


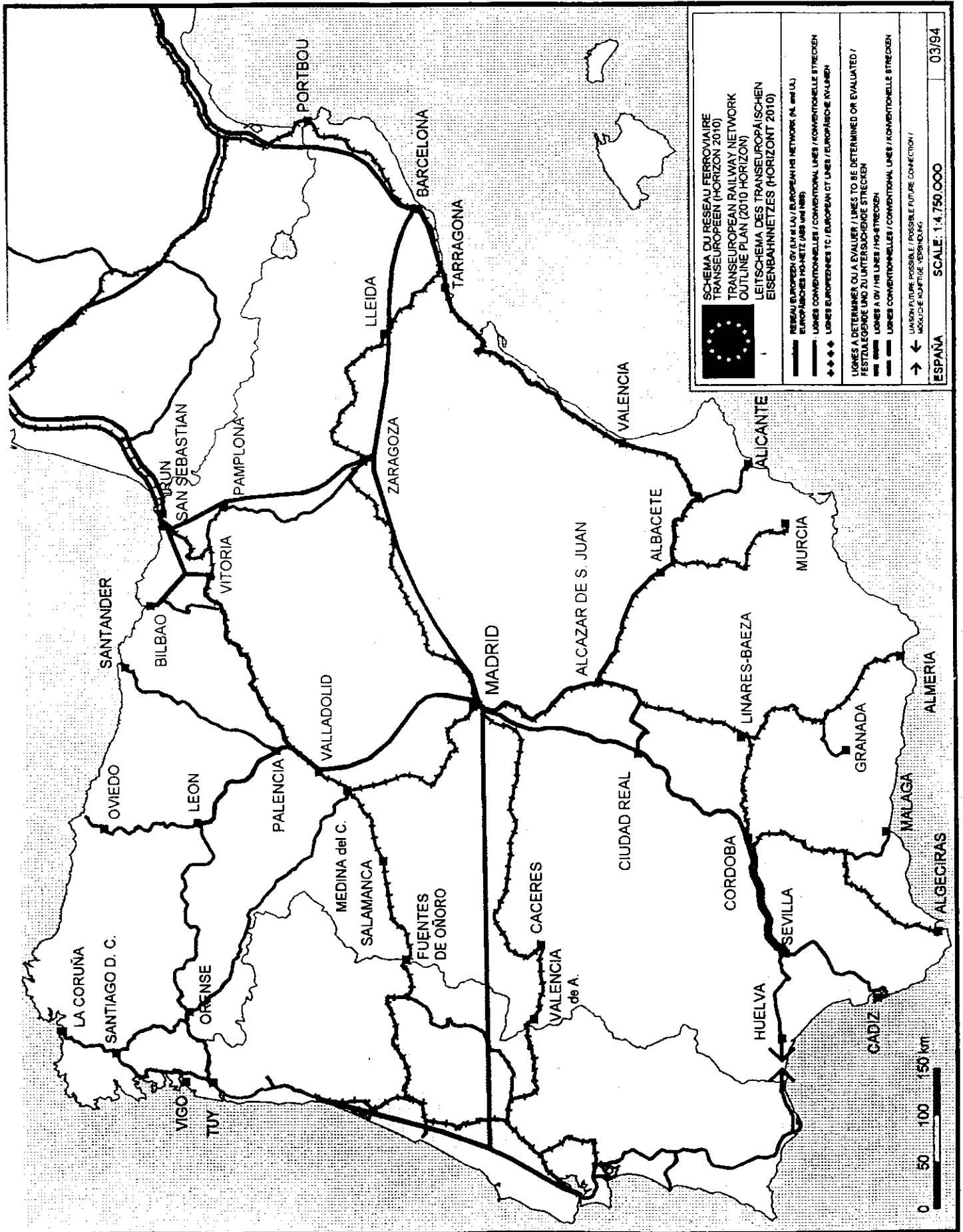


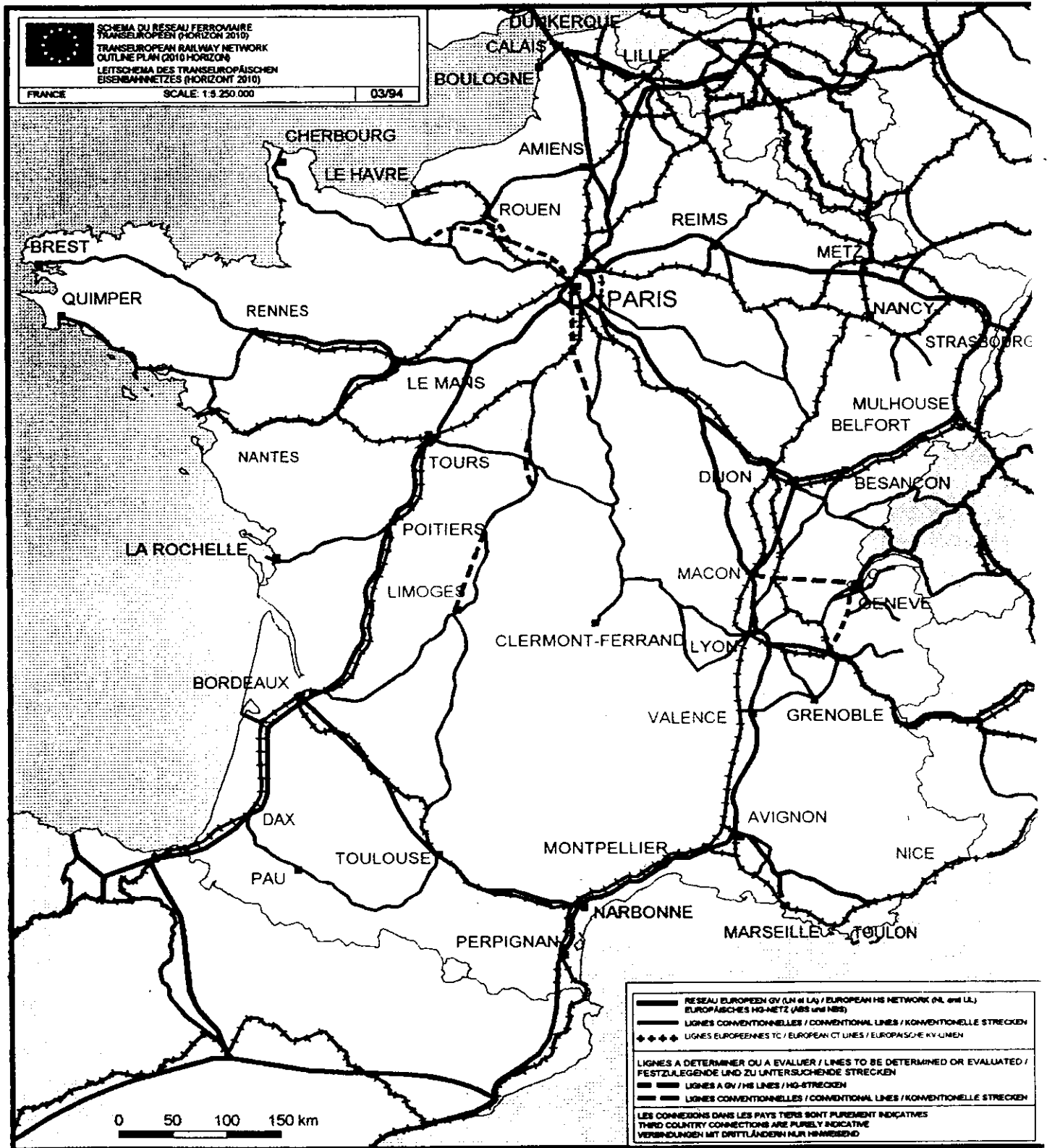


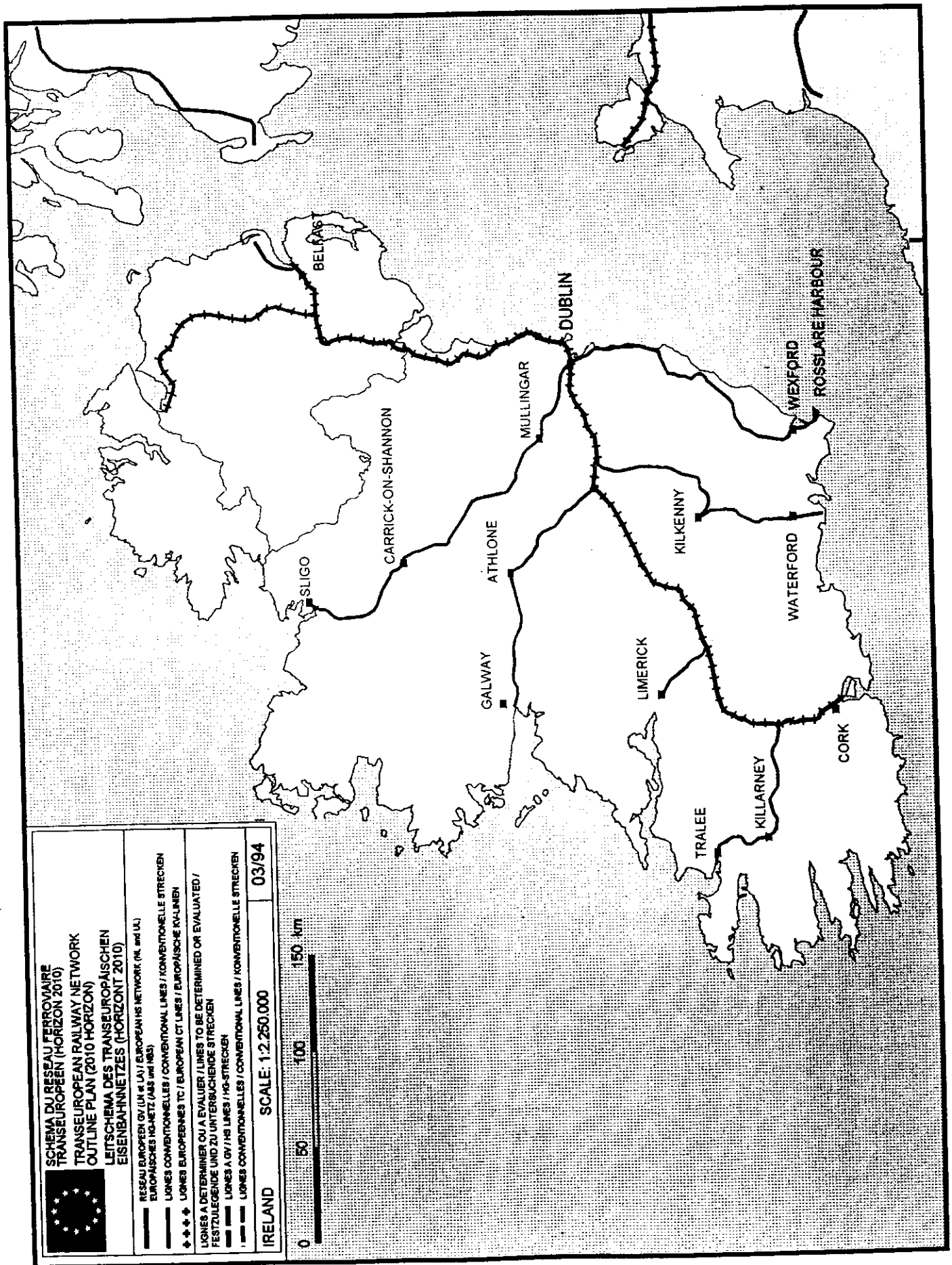


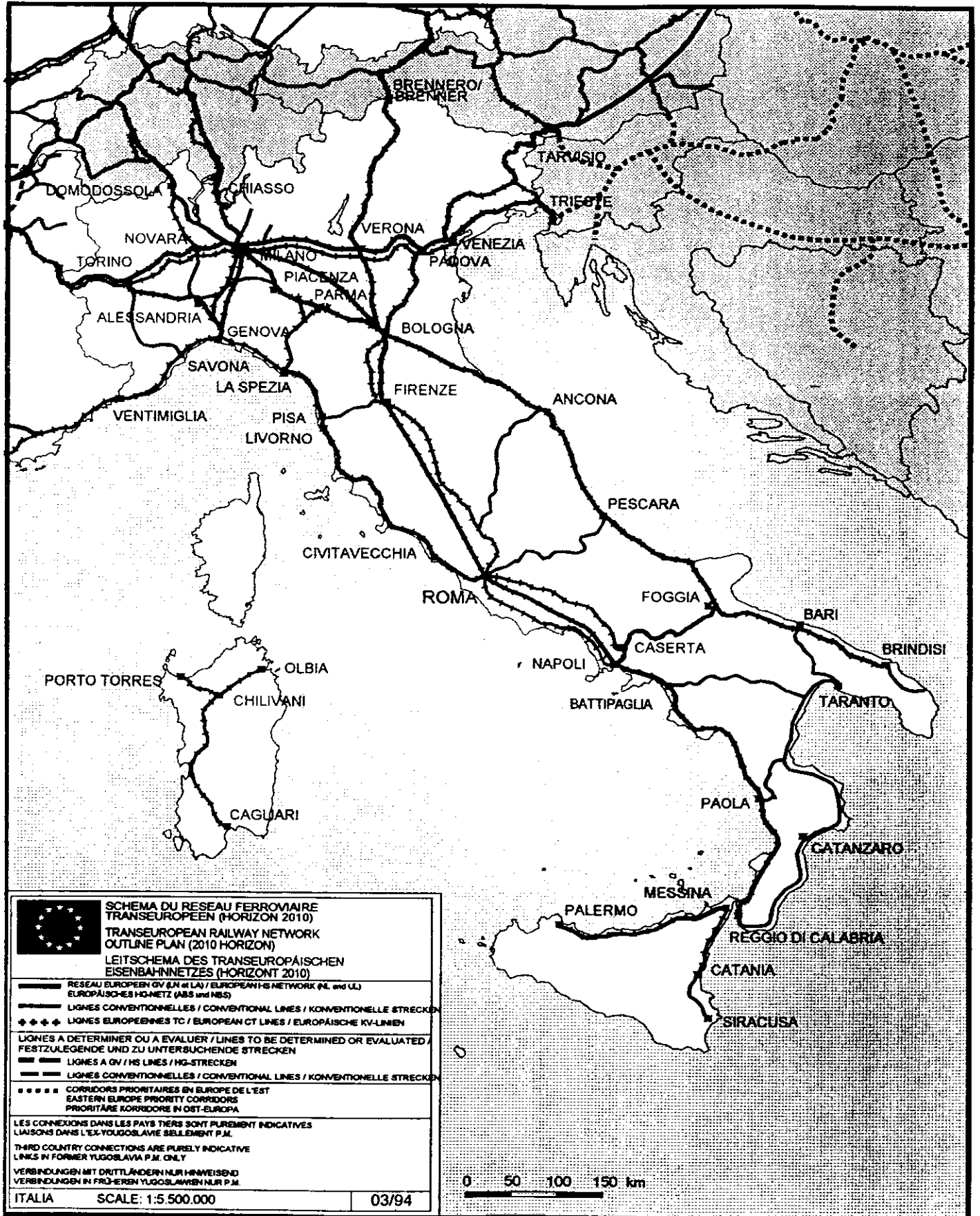


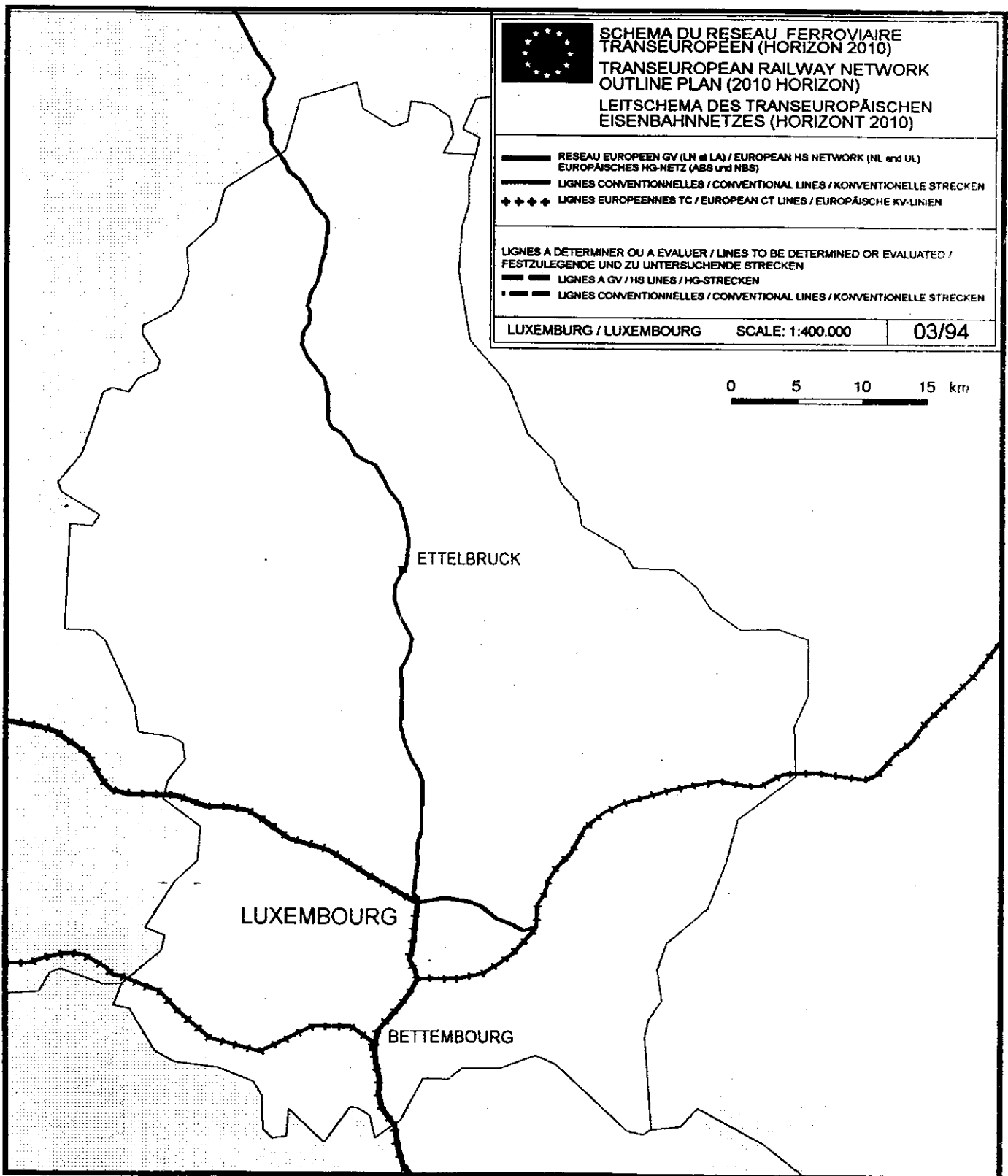


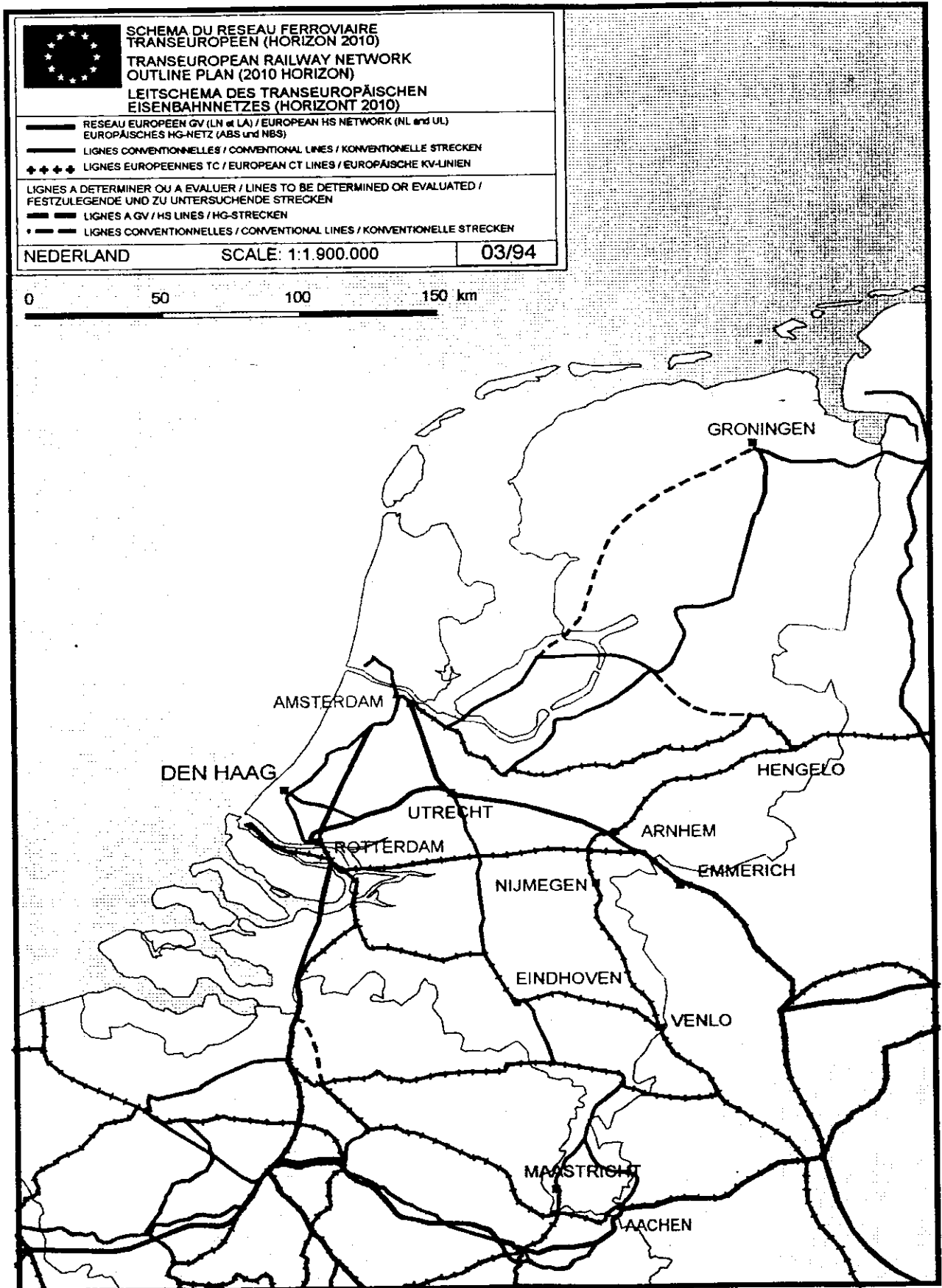


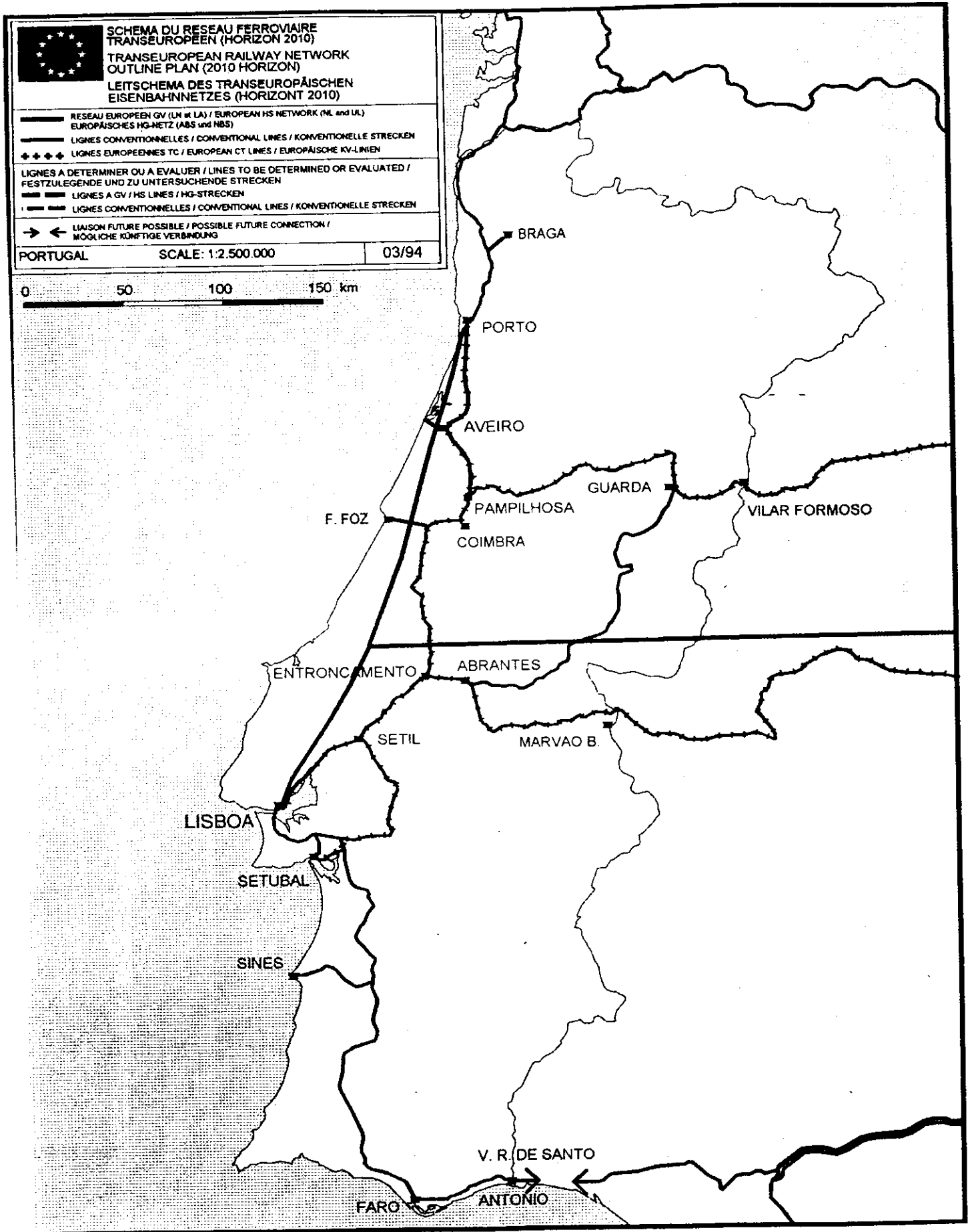


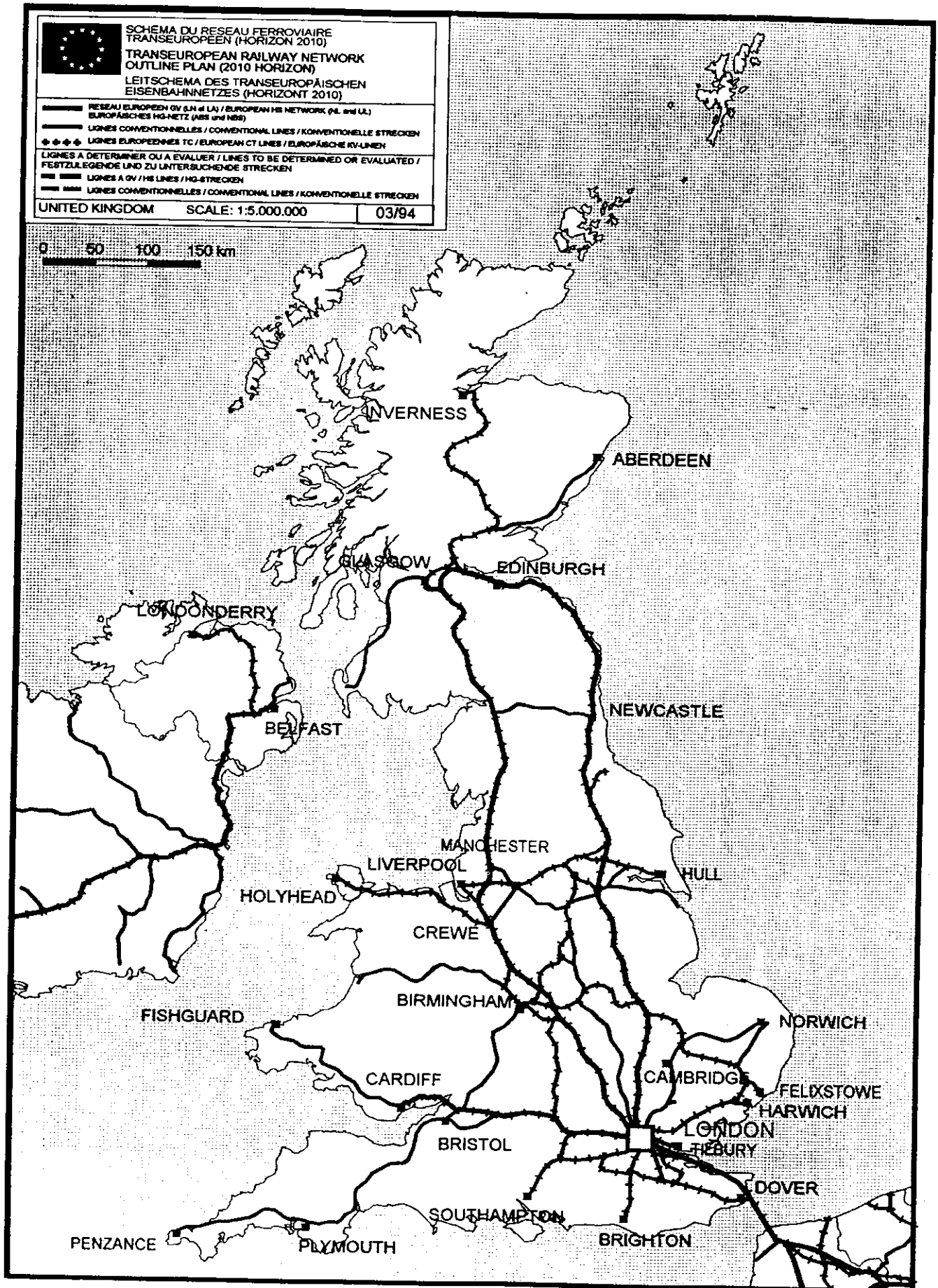


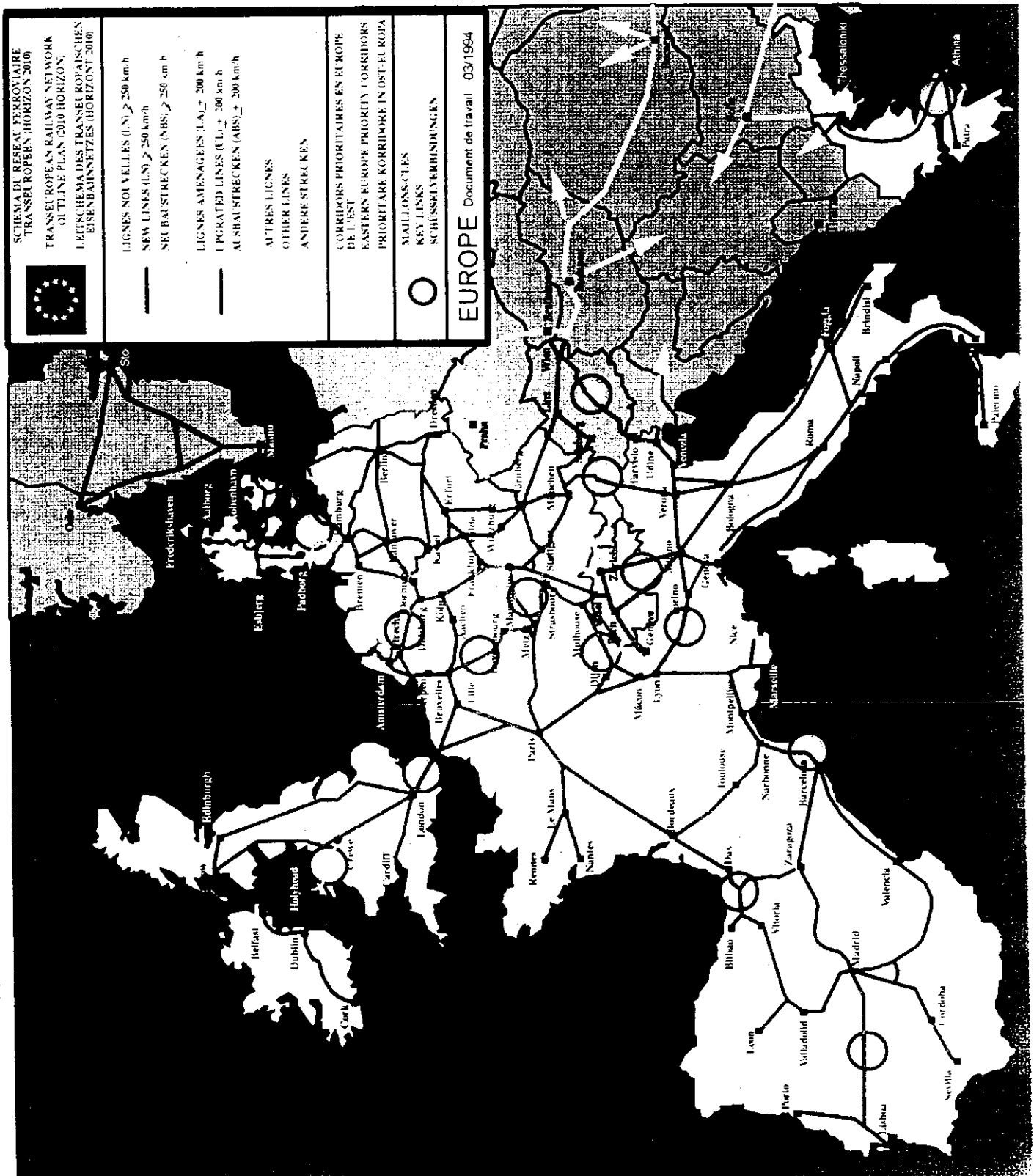














COMMUNAUTES EUROPEENNES
INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT
EUROPEAN COMMUNITIES
TRANSPORT INFRASTRUCTURE
EUROPEISCHE GEMEENSCHAPTEN
VERKEERSINFRASTRUCTUUR

SCHEMA DIRECTEUR DES VOIES NAVIGABLES
D'INTERET COMMUNAUTAIRE

OUTLINE PLAN OF EUROPEAN INLAND
WATERWAYS NETWORK

LEITSCHHEMA DES EUROPAISCHEN
BINNENWASSERSTRASSENNETZES

PROJETS PRIORITAIRES
PRIORITÄTEN

Chaque point de la carte
représente un projet
prioritaire

Each point on the map
represents a priority
project

Jede Stelle auf der Karte
stellt ein Vorhaben
von Priorität dar

AUTRES PROJETS
OTHERS PROJECTS
ANDERE PROJEKTE

Chaque point de la carte
représente un projet
d'autre nature

Each point on the map
represents a project
of another nature

Jede Stelle auf der Karte
stellt ein Vorhaben
anderer Art dar

BASSIN DU RHIN / RHINE AND TRIBUTARIES / RHEINBECKEN

- 1 - Canal latéral au Rhin (Kienbas)
- 2 - Moselle (Rhein - Koblenz)
- 3 - Moselle (Rhein - Koblenz)
- 4 - Rhin / Meuse
- 5 - Vval (Nimwegen)

AXES EST-OUEST / EAST - WEST ROUTES / OST - WEST AXEN

- 6 - Twerikanaal / Mittelrandkanal
- 7 - Dortmund-Ems-Kanal (Dortmunder Kanal)
- 8 - Mittelrandkanal (Rhein - Magdeburg)
- 9 - Elbe / Oder
- 10 - Elbe / Oder
- 11 - Elbe (Magdeburg)
- 12 - Elbe (Magdeburg)
- 13 - Elbe / Oder / Danau (?)

AXES NORD-SUD / NORTH-SOUTH ROUTES / NORD-SUD AXEN

- 14 - Laison Rhin/Rhône - Rhin/Rhône link - Rhein/Rhône-Verbindung
- 15 - Moselle/Saône
- 16 - Seine/Moselle
- 17 - Seine/Escaut
- 18 - Canal du Centre (Mans/La Louvière)
- 19 - Canal du Centre (Mans/La Louvière)
- 20 - Zeebrugge/Gent
- 21 - Gent (Evergem)
- 22 - Caberghkanaal
- 23 - Julianakanaal
- 24 - Lanaye

AXE SUD-EST / SOUTH-EST ROUTE / SUD-OST AXSE

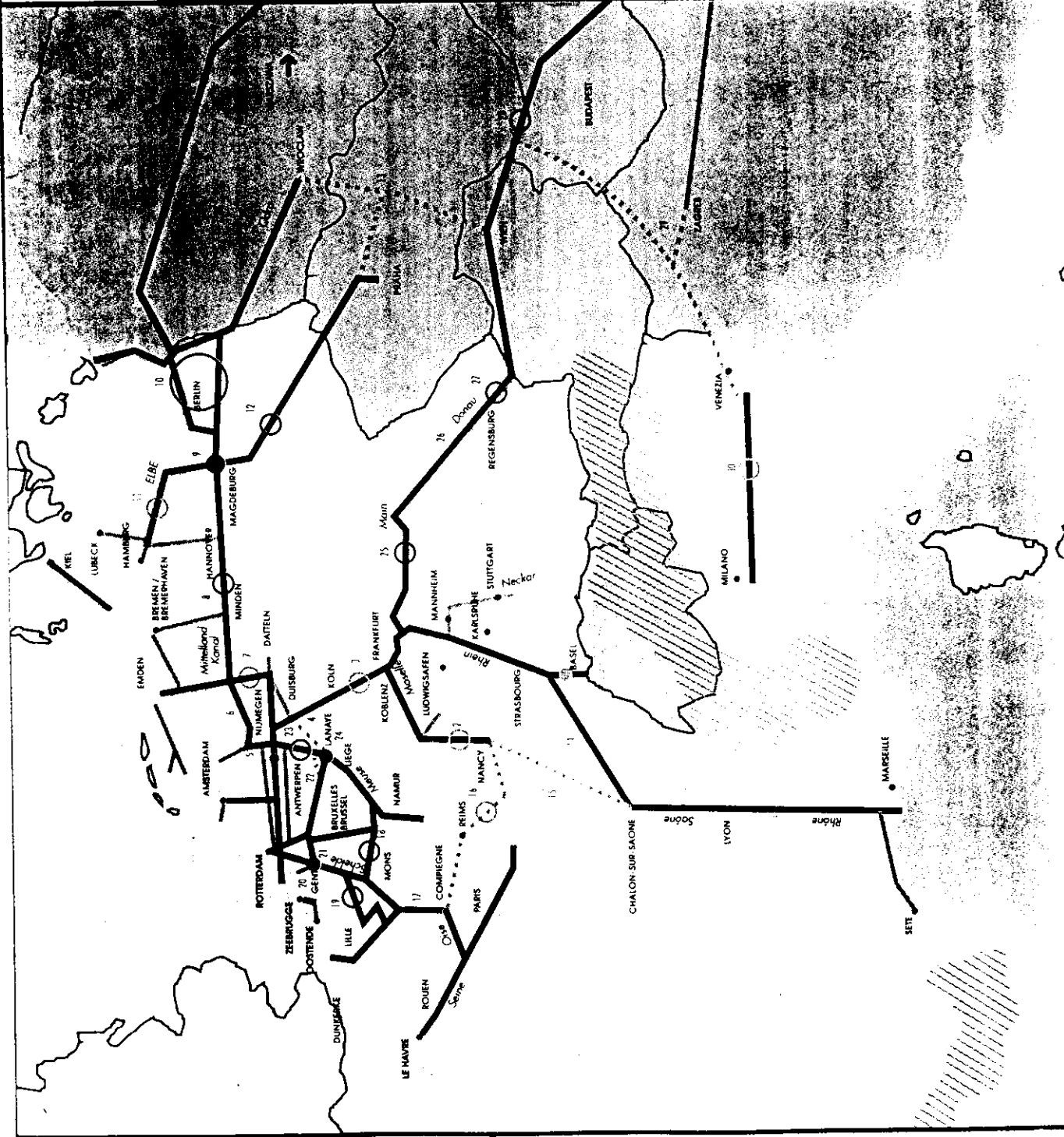
- 25 - Main/Main-Donaufkanal
- 26 - Main-Donaufkanal
- 27 - Danau (Stribung/Vishalen)
- 28 - Danau (Wien/Budapest) (?)

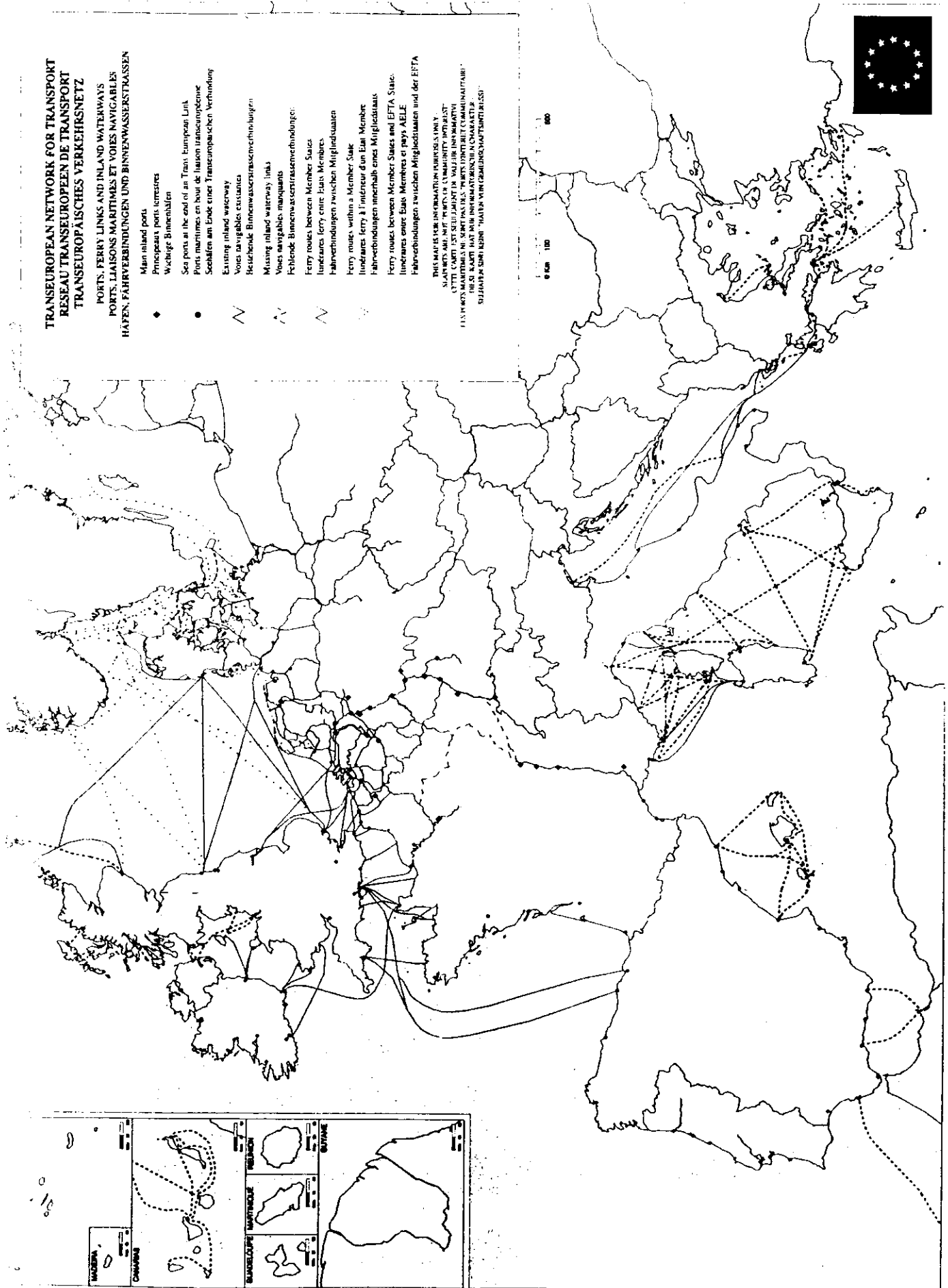
AXE PÔ-ADRIATIQUE - DANUBE/PÔ - ADRIATIC DANUBE/PO-ADRIA-DONAU

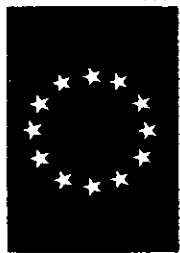
- 29 - Adriatico/Danubio (?)
- 30 - Pô

04.93

ORCA DESIGN







Trans-European airport network

Network components

Réseau aéroportuaire transeuropéen

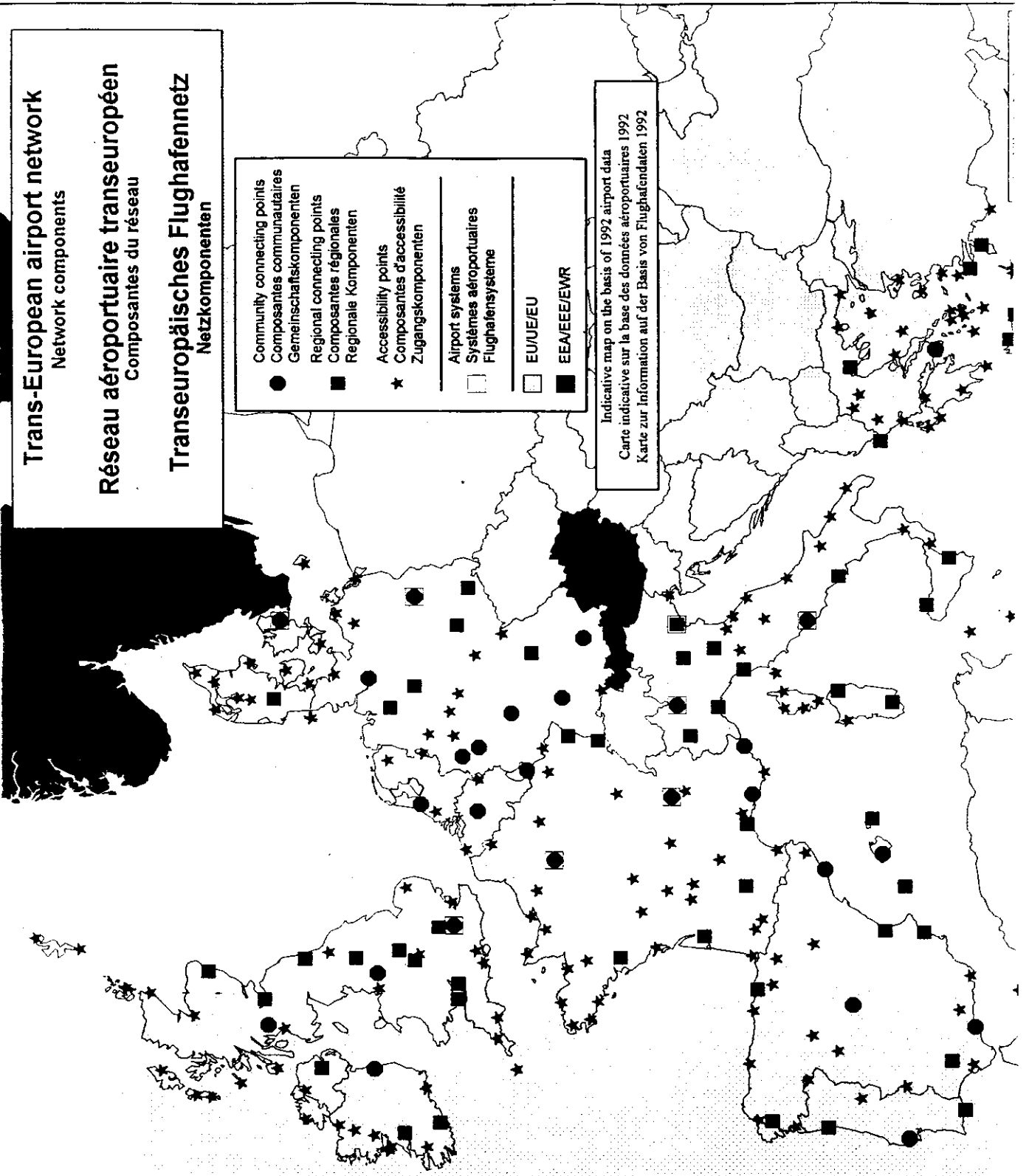
Composantes du réseau

Transeuropäisches Flughafennetz

Netzkomponenten

- Community connecting points
Composantes communautaires
Gemeinschaftskomponenten
- Regional connecting points
Composantes régionales
Regionale Komponenten
- ★ Accessibility points
Composantes d'accessibilité
Zugangskomponenten
- Airport systems
Systèmes aéroportuaires
Flughafensysteme
- ◻ EU/EU/EU
- EEA/EEE/EWR

Indicative map on the basis of 1992 airport data
Carte indicative sur la base des données aéroportuaires 1992
Karte zur Information auf der Basis von Flughafendaten 1992



La Reunion (F)

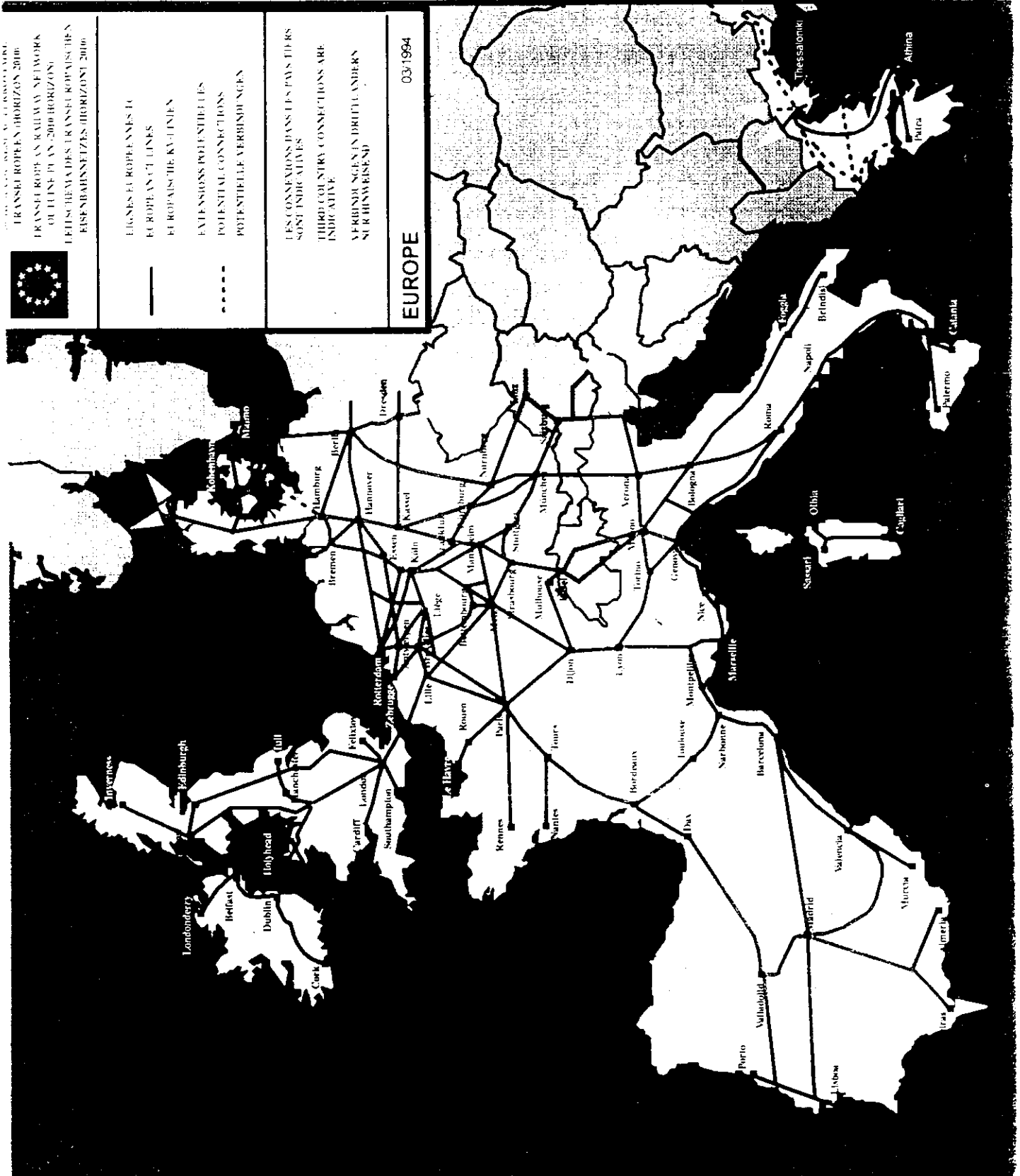
Guyane (F)

Guadeloupe (F)
Martinique (F)

Açores (P)

Madeira (P)

Canarias (ES)



Anhang II: Verbindungen und besondere Angaben

Gegenstand der Projekte von gemeinsamem Interesse sind

- **Verbindungen und Achsen der Teilbereiche des Netzes, die beschrieben sind im**
 - Abschnitt 2 Straßen**
 - Abschnitt 3 Eisenbahnen**
 - Abschnitt 4 Binnenwasserstraßen**
- **Kriterien und/oder Spezifikationen für die Knotenpunkte, die beschrieben im**
 - Abschnitt 5 Seehäfen**
 - Abschnitt 6 Flughäfen**
- **Eisenbahnstreckendes kombinierten Verkehrsnetzes, das beschrieben ist im**
 - Abschnitt 7 Kombiniertes Verkehr**
- **alle Verbindungen und Achsen der Netzschemata in Annex I für Projekte, die sich mit Interoperabilität und Verkehrsmanagement und -regelung befassen.**

Abschnitt 2: Straßenverbindungen

Nord-Süd-Verbindungen

Letterkenny-Sligo-Galway-Limerick-Waterford
 Vigo-Braga-Porto-Lisboa-Faro
 Ponte do Freixo und Zufahrt
 Figueira da Foz-Viseu-Vila Real-Chaves-(Verin)
 Ourique-Evora-Estremoz-Castelo Branco-Guarda-Bragança
 Londonderry-Omagh-Ballygawley-Monaghan-Ardee
 La Coruna-Benavente
 Larne-Belfast-Dublin-Wexford-Rosslare
 Sevilla-Mérida-Benavente-Oviedo
 Inverness-Glasgow-Carlisle
 Edinburgh-Carlisle
 Cordoba-Málaga
 Santander-Burgos-(Madrid)-Bailén-Granada-Motril
 Inverness-Aberdeen-Dundee-Edinburgh-Newcastle-Leeds—
 Peterborough-London
 Urbina-Málaga
 Pamplona-Irun
 Murcia-Albacete
 Pau-Oloron-Huesca-Zaragoza-Sagunto
 Caen-Rennes-Nantes-Niort-La Rochelle-Saintes
 Cherbourg-Caen-Le Mans
 Abbeville-Rouen-Le Mans-Tours
 Vierzon-Toulouse-Puy Morens-Barcelona
 Knokke-Heist-Jabbeke-Veurne-Dunkerque-Calais-Boulogne—
 Amiens-Paris
 Lille-Amiens
 Paris-Nevers
 Clermont-Ferrand-Béziers
 Dinteloord-Bergen-op-Zoom
 Bouillon-Charleville-Reims-Troyes-Auxerre
 Dijon-Dôle-Grenoble-Sisteron-Aix-Verbindung A51-A8
 Liège-Bastogne
 Liège-Malmedy-Bitburg-Wittlich-Trier
 Boxmeer-Venlo-Maastricht-(Genève)-Annecy
 Chablais-Autobahn
 Venlo-Mönchengladbach
 Luxembourg-Saarbrücken
 Emden-Rheine-Bielefeld-Osnabrück
 Nice-Cuneo-Asti
 Strasbourg-Ludwigshafen
 Köln-Blankenheim-Daun(A1)-Trier
 Bastia-Ajaccio
 Sassari-Orbassano-Cagliari
 Sestri Levante-Tortona
 Kassel-Frankfurt
 Hirtshals/Frederikshavn-Aalborg-Randers
 -Aarhus (Aarhus-Umfahrung)
 Lübeck-Fehmarn
 Erfurt-Bamberg
 Erfurt-Würzburg
 Parma-Verona
 Civitavecchia-Livorno-Lucca-Modena
 Magdeburg-Halle
 Roma-Perugia-Ravenna-Venezia
 Dresden-(Prah)
 Catania-Siracusa
 Brindisi-Taranto-Sibari-Catanzaro-Lamezia
 Bari-Brindisi-Otranto
 Kalamata-Patra-Ioannina-(Durrës)
 Lamia-Trikala-Siatista-(Tirana)
 Korinthos-Tripoli-Kalamata
 Elefsis-Thiva
 Thessaloniki-(Skopje)
 Thessaloniki-Moudania

Patra-Athina-Thessaloniki-Serres-(Sofija)
 Kavala-Serres-(Sofija)
 Alexandroupoli-Ferres-griechische/bulgarische/türkische
 Grenze

Ost-West-Verbindungen

Esbjerg-Kolding-Great Belt (Storebæltsforbindelsen)
 -Oresundsforbindelsen (Dänemark-Schweden)
 Letterkenny-Londonderry-Belfast-Larne-Stranraer-Carlisle—
 Newcastle
 Sligo-Enniskillen-Belfast
 Sligo-Kinnegad-Dublin
 Galway-Kinnegad
 Emmen-Meppen
 Nord-Ost-Umfahrung Hamburg-Lübeck-Rostock-(Szczecin)
 Limerick-Portlaoise-Dublin
 Holyhead-Birmingham-Cambridge-Felixstowe/Harwich
 Enschede-Münster
 Fishguard/Milford Haven-Carmarthen-Cardiff-Severn Bridge—
 Oxford-Felixstowe/Harwich
 Swansea-Raglan
 Cork-Portlaoise
 Cork-Wexford
 Göttingen-Halle
 Roermond-Mönchengladbach
 Plymouth-Exeter-London-Felixstowe/Harwich
 Kassel-Wormen
 Bad Hersfeld-Görlitz
 Boulogne-St. Omer
 Lille-Tourmai-Halle-Bruxelles
 Le Havre-Amiens-Saint-Quentin
 Schweinfurt-Bayreuth
 Nürnberg-(Prah)
 Strasbourg-Kehl
 Troyes-Paris
 Orléans-Sens
 Vannes-Nantes-Angers-Tours-Vierzon
 Bordeaux-Clermont-Ferrand
 München-Memmingen-Wangen
 München-Pocking
 Lyon-Fréjus-Tunnel
 Balbigny (A72)-Lyon
 Bergamo-Como-Varese-Ivrea
 Brescia-Milano
 Porto Garibaldi-Ferrara-Verona
 Arles-Salon-Marseille
 Pau-Toulouse
 La Coruna-Oviedo-Santander
 Palencia-Benavente-Vigo
 Porto-Vila Real-Bragança-Zamora-Valladolid
 Aveiro-Viseu-Guarda-Salamanca-Valladolid
 Barcelona-Lérida
 Alcanena-Abrantes-Castelo Branco
 Igoumenitsa-Ioannina-Metsovo-Thessaloniki-Kavala
 -Alexandroupoli-(Istanbul)
 Metsovo-Larissa-Volos
 Ciudad Real-N.IV-N.III-Valencia
 Albacete-Valencia
 Antirio-Lamia
 Lisboa-Evora-Estremoz-(Madrid)
 Messina-Palermo
 Elefsis-Stavros-Spata-Lavrio
 Granada-Murcia
 Sevilla-Huelva-Ayamonte-Faro
 Almería-Motril-Málaga-Algeciras-Cádiz
 Nordkretaachse

Abschnitt 3: Eisenbahnverbindungen

- | | |
|--|--|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Brenner-Achse: alpenquerende Eisenbahnstrecke 2. Paris-Brüssel-Köln-Amsterdam-London (PBKAL), Hochgeschwindigkeitsverbindung Belgien 3. Paris-Brüssel, Köln-Amsterdam-London (PBKAL), Hochgeschwindigkeitsverbindung Niederlande 4. Paris-Köln-Amsterdam-London (PBKAL), Hochgeschwindigkeitsverbindung Verbindung London-Kanaltunnel 5. Madrid-Barcelona-Perpignan, Hochgeschwindigkeitsverbindung 6. Fehmarn-Belt-Querung, Bau einer festen Verbindung zwischen Dänemark und Deutschland und Anpassung der Zufahrtsstrecken. | <ol style="list-style-type: none"> 7. Hochgeschwindigkeitsverbindung, Paris-Strasbourg; 8. Hochgeschwindigkeitsverbindung, Karlsruhe-Frankfurt/Main-Berlin; 9. Rotterdam-Betuwe-Linie (Köln-Frankfurt/Main-Karlsruhe (-Schweiz-Italien), Eisenbahnstrecke 10. Lyon-Turin, Hochgeschwindigkeitsverbindung/kombinierter Verkehr 11. Stadtumgehungen für die Korridore des kombinierten Verkehrsnetzes |
|--|--|

Abschnitt 4 - Binnenwasserstraßen

Herzustellende Verbindungen

Rheinachse

1. Rheinseitenkanal (Kembs)
2. Mosel (Nancy-Koblenz)
3. Neckar (oberhalb von Heilbronn)
4. Mittelrhein (Köln-Koblenz)
5. Rhein/Maas
6. Waal (Nijmegen)

Ost-West-Achse

7. Dortmund-Ems-Kanal (Dattein/Bergeshövede)
8. Elbe (Hamburg/Magdeburg)
9. Saale

Nord-Süd-Achse

10. Mosel/Saône
11. Seine/Mosel
12. Zeebrugge/Gent
13. Cabergkanaal

Nebennetz

14. Po (Cremone/Adria)
15. Duoro
16. Tejo
17. Guadiana
18. Weaver-Kanal/Bridgewater-Kanal (Kreuzung)

Verbindungen, die in zehn Jahren fertiggestellt sein sollen

Ost-West-Achse

1. Baumaßnahmen am Mittellandkanal und Überquerung der Elbe bei Magdeburg
2. Verbesserung der Schiffbarkeit der Elbe zwischen Magdeburg und der tschechischen Grenze
3. Verbesserung der Verbindungen zwischen Elbe und Oder
4. Verbindung Twentekanaal-Mittellandkanal

Nord-Süd-Achse/Rheinachse

5. Rhein-Rhone-Verbindung

Nord-Süd-Achse

6. Seine-Schelde-Verbindung in Frankreich und Schelde in Belgien
7. Verbesserung der Schelde-Rhein-Verbindung
 - a) Verbesserung der Achse Antwerpen-Bruxelles-Charleroi
 - b) Verbesserung der östlichen Abzweigung in Richtung Rhein über den Canal du Centre, die Maas, den Canal de Lanaye in Belgien und den Julianakanaal in den Niederlanden

Süd-Ost-Achse

8. Verbesserung der Schiffbarkeit des Mains und der Donau zwischen Straubing und Vilshofen

Abschnitt 5 - Seehäfen

Art der Hafenprojekte und hafenrelevanten Projekte von gemeinsamem Interesse sowie deren Zweck und Auswahlkriterien

1. Art der Projekte

Infrastrukturprojekte in oder im Zusammenhang mit Häfen sollten mindestens unter eine der folgenden Kategorien fallen:

- A. Zugang zum Hafen von der See oder einer Binnenwasserstraße aus
- B. Hafeninfrastruktur innerhalb des Hafengebiets
- C. Landverkehrsinfrastruktur innerhalb des Hafengebiets
- D. Landverkehrsinfrastruktur für den Anschluß an Teilbereiche des transeuropäischen Verkehrsnetzes.

2. Zweck der Projekte

Hafenprojekte und hafenrelevante Projekte von gemeinsamem Interesse sollte mindestens einen der folgenden Zwecke erfüllen:

- Erleichterung des Ausbaus des Intra- und extraeuropäischen Gemeinschaftshandels
- 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 und

- Verbesserung des Zugangs und Stärkung des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts in der Europäischen Gemeinschaft durch Verbesserung der gemeinschaftsinternen Seeverbindungen, besondere Berücksichtigung der Inseln und entlegeneren Regionen der Gemeinschaft.

3. Spezifische Auswahlkriterien

Außerdem sollte jedes Projekt aufgrund einer Finanzanalyse oder einer gesamtwirtschaftlichen Kosten-Nutzen-Analyse gemäß dem Verfahren des Artikels 26 als rentabel eingestuft werden können.

Jedes Projekt sollte auch 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 Knotenpunkte entsprechen:

- (i) Knotenpunkte von gemeinschaftsweiter Bedeutung sind Flughäfen und Flughafensysteme mit

- jährlich mindestens 5 000 000 Passagieren minus 10 % oder
- jährlich mindestens 100 000 Bewegungen gewerblicher Flugzeuge oder
- einem jährlichen Frachtaufkommen von mindestens 150 000 Tonnen oder
- jährlich mindestens 1 000 000 nicht der Gemeinschaft angehörenden Passagieren

und alle neuen Flughäfen, die anstelle eines Knotenpunkts von gemeinschaftsweiter Bedeutung, der an seinem Standort nicht weiter ausgebaut werden kann, errichtet werden.

- (ii) Knotenpunkte von regionaler Bedeutung sind Flughäfen und Flughafensysteme mit

- jährlich zwischen 1 000 000 minus 10 % und 4 999 999 Passagieren oder
- einem jährlichen Frachtaufkommen zwischen 50 000 und 149 999 Tonnen oder
- jährlich zwischen 500 000 und 899 999 Passagieren, davon mindestens 30 % im nicht nationalen Verkehr oder
- jährlich zwischen 300 000 und 899 999 Passagieren, soweit sie außerhalb des europäischen Kontinents und mehr als 500 km vom nächstgelegenen Knotenpunkt von gemeinschaftsweiter Bedeutung liegen.

- Flughafensysteme: siehe Amtsblatt Nr 214/14 24. August 1992

(iii) Zugangspunkte sind Flughäfen mit

- jährlich zwischen 500.000 und 899.999 Passagierbewegungen und weniger als 30% internationalen Verkehr oder
- jährlich zwischen 250.000 minus 10 % und 499.999 Passagierbewegungen oder
- einem jährlichen Frachtaufkommen zwischen 10.000 und 49.999 Tonnen oder
- die auf einer Insel eines Mitgliedstaats liegen oder
- in einem verkehrsmäßig nicht erschlossenen Gebiet der Gemeinschaft liegen und gewerbliche Dienste mit Flugzeugen anbieten, deren maximale Abflugmasse über 10 Tonnen beträgt.

Ein Flughafen gilt als in einem verkehrsmäßig nicht erschlossenen Gebiet gelegen, wenn er sich in einer Entfernung von mehr als 100 km Luftlinie vom nächstgelegenen Knotenpunkt von gemeinschaftsweiter oder regionaler Bedeutung befindet. Diese Entfernung kann ausnahmsweise nur 75 km betragen, wenn es aufgrund des geographischen Reliefs oder des Zustands der Landverkehrsinfrastruktur tatsächlich Schwierigkeiten gibt.

II. Spezifikationen für Projekte von gemeinsamem Interesse, die das Flughafennetz betreffen

Von gemeinsamem Interesse ist jedes Projekt, das folgenden Spezifikationen entspricht:

PROJEKTSPEZIFIKATIONEN	ART DES NETZPUNKTS
I Optimierung der Flughafenkapazität	
Aktion 1 - Optimierung der Abfertigungskapazität für Flugzeuge, Passagiere oder Fracht, einschließlich der flughafeneigenen Flugnavigationseinrichtungen	Knotenpunkt von gemeinschaftsweiter Bedeutung Knotenpunkt von regionaler Bedeutung Zugangspunkt
Aktion 2 - Verbesserung der allgemeinen und betrieblichen Sicherheit an/auf Flughäfen	Knotenpunkt von gemeinschaftsweiter Bedeutung Knotenpunkt von regionaler Bedeutung Zugangspunkt
Aktion 3 - Durch die Verwirklichung des Binnenmarktes erforderlich gewordene Umstellung der Infrastruktur, insbesondere Maßnahmen zur Förderung der Freizügigkeit in der Europäischen Union	Knotenpunkt von gemeinschaftsweiter Bedeutung Knotenpunkt von regionaler Bedeutung
II Schaffung neuer Flughafenkapazitäten	
Aktion 4 - Errichtung der Infrastruktur und Anlagen, von denen die Flughafenkapazität für die Abfertigung von Flugzeugen, Passagieren oder Fracht abhängt, einschließlich der flughafeneigenen Flugnavigationsanlagen	Knotenpunkt von gemeinschaftsweiter Bedeutung Knotenpunkt von regionaler Bedeutung
Aktion 5 - Bau eines neuen Flughafens als Ersatz für einen Flughafen oder ein Flughafensystem, der/das an seinem Standort nicht weiter ausgebaut werden kann	Knotenpunkt von gemeinschaftsweiter Bedeutung
III Verbesserung des Schutzes gegen die vom Flughafenbetrieb ausgehenden Belästigungen	
Aktion 6 - Verbesserung der Umweltverträglichkeit hinsichtlich Lärm und Behandlung der Flughafenabwasser	Knotenpunkt von gemeinschaftsweiter Bedeutung
IV Verbesserung oder Ausbau der Flughafenzufahrten	
Aktion 7 - Verbesserung oder Ausbau der Schnittstellen zwischen Flughafen und Zugangsinfrastruktur	Knotenpunkt von gemeinschaftsweiter Bedeutung Knotenpunkt von regionaler Bedeutung
Aktion 8 - Verbesserung oder Ausbau der Anschlüsse an die übrigen Verkehrsnetze, insbesondere an das Eisenbahnnetz	Knotenpunkt von gemeinschaftsweiter Bedeutung

Abschnitt 7 - Kombinierte Verkehr

Folgende Verbindungen sollen in fünf Jahren fertiggestellt sein:

1. Taulov - Nordjylland
2. Hamburg - Padborg - Taulov - København
3. Hamburg - Berlin
4. Hanover - Berlin
5. Nürnberg - Berlin
6. Berlin - Dresden
7. Frankfurt - Würzburg
8. Betuwe-Linie (Rotterdam-Ruhr) und die niederländischen Verbindungen nach Hengelo und Venlo
9. Rotterdam - Antwerpen/Zeebrugge - Bruxelles - Luxembourg - Bettembourg
10. Antwerpen - Aachen
11. Rotterdam - Antwerpen - Bruxelles - Aulnoye
12. Aachen - Liège - Erquelinnes
13. Porto - Lisboa - Madrid - Barcelona
14. Lisboa - Burgos - Irun - französisch-spanische Grenze
15. Port-Bou - Barcelona - Valencia - Murcia
16. Madrid - Almeria/Algeciras
17. Le Havre - Paris
18. Dijon - Modane
19. Paris - Strasbourg
20. Kehl - Dijon
21. Nancy - Avignon
22. Marseille - Genova
23. Avignon - Narbonne
24. Paris - Dijon
25. Paris - Hendaye
26. Aulnoye - Metz
27. Tarvis - Udine - Bologna
28. Brenner-Achse - Bologna
29. Udine - Trieste
30. Iselle - Torino/Milano - Bologna
31. Modena - Torino - Milano
32. Chiasso - Milano
33. Verona - Trieste
34. La Spezia - Fidenza
35. Livorno - Firenze
36. Patras - Athen
37. Athen - Larissa (Volos) - Thessaloniki - Nordgrenze (ehemaliges Jugoslawien und Bulgarien)

Folgende Verbindungen sollen in zehn Jahren fertiggestellt sein:

1. Madrid - Albacete - Valencia
2. Madrid - Irun - Frankreich
3. Bologna - Bari/Brindisi - Griechenland
4. Igoumenitsa - Patras
5. Patras - Athen
6. Athen - Larissa (Volos) - Thessaloniki - Nordgrenze (ehemaliges Jugoslawien, Bulgarien und Albanien)
7. Igoumenitsa - Volos
8. Igoumenitsa - Thessaloniki
9. Thessaloniki - Alexandroupolis - Ormeni (Grenze Griechenland/Türkei und Griechenland/Bulgarien)
10. Bologna - Roma - Napoli
11. Napoli - Reggio di Calabria - Messina - Palermo/Catania
12. Genova - Livorno - Roma
13. Civitavecchia - Olbia - Sassari - Cagliari
14. Antwerpen - Ruhr
15. Hengelo - Osnabrück
16. Venlo - Köln
17. Berlin - Frankfurt/Oder - Grenze: Deutschland/Polen
18. Berlin - Stralsund
19. Dresden - Grenze: Deutschland/Tschechische Republik
20. Dresden - Görlitz - Grenze: Deutschland/Polen

23.09.94**Beschluß
des Bundesrates**

Vorschlag für eine Entscheidung des Europäischen Parlaments und des Rates über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes

KOM(94) 106 endg.; Ratsdok. 7073/94

Der Bundesrat hat in seiner 674. Sitzung am 23. September 1994 gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG die folgende Stellungnahme beschlossen:

1. Der Bundesrat begrüßt die Absicht der Europäischen Kommission, mit dem vorgelegten Vorschlag den Aufbau eines Transeuropäischen Verkehrsnetzes zu fördern. Er sieht im Aufbau verkehrsträgerübergreifender, grenzüberschreitender Verkehrsnetze eine Chance, einen auf Dauer tragbaren Verkehr zu erreichen, langfristig den Standort Bundesrepublik Deutschland zu sichern und die Nachteile der grenznahen Regionen im Verkehr zu überwinden.

Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf, dafür Sorge zu tragen, daß die vorgeschlagenen Leitlinien nicht nur nationale Netzvorstellungen zusammenfügen, sondern staatenübergreifend und intermodal aufeinander abgestimmt werden. Darüber hinaus hält der Bundesrat seine Forderung nach einer Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen für alle Verkehrsträger aufrecht.

Der Bundesrat ist der Auffassung, daß der Ausbau der Transeuropäischen Netze und damit auch die Festlegung der Ausbauprioritäten Sache der Mitgliedstaaten ist. Die Leitlinien dürfen daher keine Rechtspflicht der Mitgliedstaaten zum Aufbau eines Transeuropäischen Verkehrsnetzes, keine Festsetzung bestimmter Durchführungsfristen, keine Einschränkung der Planungshoheit der Mitgliedstaaten oder ihrer Gebietskörperschaften und keine Verpflichtung zur Finanzierung beinhalten.

Der Bundesrat bittet daher die Bundesregierung, dafür Sorge zu tragen, daß die Leitlinien keine Rechtsverbindlichkeit gegenüber den Mitgliedstaaten erhalten, sondern nur Orientierungsschemata werden.

Entsprechend dem Subsidiaritätsprinzip muß sich die Gemeinschaft auf die Ausweisung eines integrierten Transeuropäischen Verkehrsnetzes sowie die vorrangige Förderung des Ausbaus von Schlüsselverbindungen zur Verwirklichung dieses Netzes beschränken. Der Bundesrat geht davon aus, daß dabei die nationalen Prioritäten und gesamtwirtschaftlichen Aspekte beachtet werden. Für die Bestimmung eines Projektes

von gemeinsamem Interesse sollte der Vorschlag objektiv überprüfbare Maßstäbe - wie Umweltbelastung/Kapazität - enthalten. Die Bundesregierung wird daher aufgefordert, bei der weiteren Behandlung der "Transeuropäischen Netze" diese Aspekte und insbesondere einen Kostenvergleich der unterschiedlichen Netzgestaltungen in die Entscheidungsprozesse einzubringen.

Der Bundesrat erwartet, daß die Leitlinien einem kontinuierlichen Entwicklungsprozeß unterworfen werden und keine statische Festlegung bedeuten. Die Kommission sollte jährlich über die Umsetzung der Leitlinien Bericht erstatten.

Der Bundesrat hält es für notwendig, daß die Arbeiten der Kommission zu den Leitlinien einschließlich der Netzschemata und die Beratungen der aufgrund des Weißbuches "Wachstum, Wettbewerbsfähigkeit und Beschäftigung" eingesetzten Gruppe der persönlichen Vertreter der Staats- und Regierungschefs miteinander koordiniert werden.

Bei den Entscheidungen des Verkehrsinfrastrukturausschusses gem. Artikel 26 Abs. 2 des Vorschlages geht der Bundesrat davon aus, daß die Länder entsprechend dem Gesetz über die Zusammenarbeit von Bund und Ländern in Angelegenheiten der Europäischen Union rechtzeitig angemessen beteiligt werden.

Der Bundesrat erwartet von der Bundesregierung, daß sie dem Ausbau des Transeuropäischen Netzes hohe Priorität einräumt und sich bei ihrer Prioritätensetzung an den Leitlinien zum Ausbau des Transeuropäischen Netzes orientiert. Der Bundesrat geht davon aus, daß die Bundesregierung bei der Umsetzung der Transeuropäischen Netze in nationale Prioritäten die Länder angemessen einbezieht.

2. Der Bundesrat stellt fest, daß die Erkenntnisse aus der Umweltpolitik in den Leitlinien zum Aufbau eines Transeuropäischen Verkehrsnetzes nicht angewandt werden. So haben die im Grünbuch für Verkehr und Umwelt (BR-Drucksache 304/92) dargestellten negativen Auswirkungen des Verkehrs auf die gemeinschaftsweite Umweltverschmutzung, die Lärmbelästigung und den Treibhauseffekt zu keinen Konsequenzen bei der Planung des europäischen Verkehrsnetzes geführt. Dies ist besonders schwerwiegend, weil auf europäischer Ebene mit einem erheblichen Verkehrswachstum und der damit verbundenen Zunahme der Umweltbelastungen zu rechnen ist.
3. Der Bundesrat befürchtet, daß bei einer Umsetzung des geplanten europäischen Verkehrsnetzes das europäische Klimaschutzziel, die Kohlendioxidemissionen bis zum Jahre 2000 auf dem Stand von 1990 zu stabilisieren, nicht verwirklicht werden kann, weil im Verkehrsbereich das Reduktionspotential nicht ausgeschöpft wird.
4. Die zu erwartende Verkehrsentwicklung und die klimapolitischen Notwendigkeiten verlangen allerdings ein europäisches Verkehrskonzept, welches auf die umweltpolitischen Ziele ausgerichtet ist. Hierzu reicht es nicht aus, wenn in den Leitlinien lediglich gefordert wird, daß Umweltbelange zu berücksichtigen sind. Vielmehr sind in den Leitlinien die Rahmenbedingungen für eine Umorientierung des gegenwärtigen Verkehrssystems zu setzen.

5. Der Bundesrat hält es deshalb zum einen für erforderlich, daß dem Europäischen Parlament und dem Rat geeignete Entscheidungsgrundlagen zur Verfügung gestellt werden müssen, um einen auf Dauer tragbaren Personen- und Güterverkehr unter möglichst sozial- und umweltverträglichen Bedingungen zu gewährleisten.
6. In diesem Zusammenhang sollen Vorstellungen entwickelt werden, wie die umweltspezifischen Vorteile der Verkehrsträger genutzt und miteinander kombiniert werden können, um möglichst geringe Umweltbelastungen durch den Personen- und Güterverkehr zu gewährleisten.
7. Der Bundesrat hält es ferner für erforderlich, daß in der Zielbestimmung der Leitlinie die umweltverträgliche Orientierung des Verkehrsnetzausbaus und ein Emissionsminderungsziel für den Verkehrsbereich aufgenommen werden.
8. Im Hinblick auf die ökologischen Erfordernisse ist ein multimodales Verkehrssystem zu schaffen, in dem der Einsatz der Verkehrsträger so optimiert wird, daß damit ein wesentlicher Beitrag zur Verkehrsvermeidung und Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsmittel zur Sicherung einer auf Dauer tragbaren Mobilität geleistet wird.
9. Der Bundesrat stellt an die Bundesregierung die nachdrückliche Forderung der Verkehrsverlagerung von der Straße auf umweltfreundlichere Verkehrsträger, eine dementsprechende Prioritätensetzung und den Vorrang des Ausbaues des Eisenbahn- und Binnenwasserstraßennetzes sowie der Projekte des kombinierten Verkehrs vor Projekten anderer Netze, soweit dies unter gesamtwirtschaftlichen Gesichtspunkten vertretbar ist und eine Wettbewerbssituation mit anderen Verkehrsträgern besteht.
10. Der Bundesrat vermißt in dem Entscheidungsvorschlag eine Aussage zu dem umweltfreundlichen Verkehrsträger Küstenschifffahrt, der aufgrund seiner Kapazität in der Lage ist, wesentliche Verkehrsverlagerungen aufzunehmen.
11. Der Bundesrat stellt fest, daß ein Widerspruch zwischen der von der Bundesregierung verfolgten Förderung der Küstenschifffahrt und dem Ausbau der Ost-West-Achsen (von den ARA-Häfen nach Mittel- und Osteuropa) besteht.

Ein dezentrales Seehafen-System ermöglicht das Anlaufen vieler Häfen an Nord- und Ostsee mit relativ kurzen Wegen zu den mittel- und osteuropäischen Märkten. Sowohl aus umwelt- und raumordnungspolitischer Sicht als auch aus volkswirtschaftlichen Erwägungen (hohe Investitionen in Projekte zur Schließung von Netzlücken) sollte die Küstenschifffahrt deutlichere Priorität genießen. Darüber hinaus würde eine stärkere Verlagerung von Transitgütern auf die Küstenschifffahrt mehrere deutsche Länder von zusätzlichem Verkehrsaufkommen entlasten und die deutschen Nord- und Ostseehäfen mit ihren guten Hinterlandanbindungen auf umweltfreundlichen Verkehrsträgern (Schiene/Binnenschiff) stärken.

12. Der Bundesrat hält den Einsatz moderner Informations- und Kommunikationstechnik als Voraussetzung für die Funktionsfähigkeit der Transeuropäischen Verkehrsnetze für notwendig. Insoweit muß es eines der vorrangigen Ziele der Gemeinschaft sein, die Einführung von Verkehrsmanagementsystemen und die Gewährleistung der europaweiten Kompatibilität und Interoperabilität solcher Systeme voranzutreiben.

Die Ergebnisse der Beratungen anläßlich der Sitzung des Europäischen Rates in Korfu und des informellen Treffens der Verkehrsminister in Ludwigsburg zeigen, daß hinsichtlich der grundlegenden Zielrichtung innerhalb der Gemeinschaft ein breiter Konsens besteht. Das nimmt der Bundesrat mit Befriedigung zur Kenntnis. Der Bundesrat weist jedoch darauf hin, daß hinsichtlich der sachgerechten Verankerung dieser Zielsetzung in den gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften noch erheblicher Beratungsbedarf besteht.

13. Einzelheiten und Korrekturen

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, vorbehaltlich weiterer Vorschläge zunächst folgende Anregungen und Korrekturen in die Beratungen einzubringen:

14. Straßen

- Hier sollte der Ausbau der bestehenden Verkehrswege Vorrang vor dem Neubau haben. Dies sollte auch für Projekte gelten, die im Gemeinschaftsinteresse liegen.
- Der Bundesrat hält es darüber hinaus für dringend geboten, daß das Verkehrswachstum mit den umweltschonendsten Transportarten aufgefangen werden muß. Daher ist in den Leitlinien festzuhalten, daß alle Verkehrsplanungen einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen sind.
- Der Bundesrat fordert daher die Bundesregierung auf, im Ministerrat darauf hinzuwirken, daß die Leitlinien entsprechend geändert werden und die Bedingungen für eine Trendwende im europäischen Verkehr gesetzt werden.
- Das Leitschema Straßennetz sollte um folgende Straßenteile ergänzt werden:
 - A 98 Hochrheinautobahn
 - BAB A 241 in Mecklenburg-Vorpommern
 - Rügenzubringer
 - A 1 (E 37) AK Wuppertal-Nord bis Köln-West
 - A 57 (E 31) Neuss bis AK Köln-Nord
 - A 93 Regensburg - Hof
 - A 72 Hof/A 9 - Chemnitz
 - A 81 Erfurt - Sangerhausen
 - B 15 neu Regensburg - Rosenheim
 - A 252 Hafenquerspange Hamburg
 - A 281 Verbindung zwischen A 1 und A 27.

Begründung (zu A 81):

Die im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes verankerte Autobahn A 81 Schweinfurt - Erfurt - Sangerhausen muß insgesamt als Bestandteil einer transeuropäischen Verbindung gesehen werden. Der im Leitschema des transeuropäischen Straßennetzes fehlende Abschnitt Erfurt - Sangerhausen hat zusätzliche netzer-gänzende Bedeutung für die Relationen aus Südwesteuropa/Frankreich/Südwest-deutschland über Halle nach Berlin unter Umgehung der überlasteten Knoten Hermsdorfer Kreuz und Schkeuditzer Kreuz.

15. Seehäfen

- In den Leitlinien sollte deutlich gemacht werden, daß Seehäfen keine Verkehrs-träger sind.
- Hinsichtlich der Fährverbindungen sollte eine ausgewogene Darstellung - insbe-sondere im Ostseeraum - erfolgen.
- Der Bundesrat stellt fest, daß zwischen vielen europäischen Seehäfen ein inten-siver Wettbewerb im gleichen Hinterland und um die gleiche Ware stattfindet. Der Bundesrat erwartet, daß vor der Aufstellung von Förderprogrammen für die Seehäfen die Auswahlkriterien für Hafenprojekte im Anhang II Abschnitt 5 so überarbeitet werden, daß eine Begünstigung von Häfen gegenüber ihren Wettbe-werbern ausgeschlossen werden kann.

16. Binnenwasserstraßen

- Die Binnenhäfen nehmen als Schnittstellen im Rahmen des Transeuropäischen Verkehrsnetzes bedeutende Knotenfunktionen wahr. Dem sollte durch Aufnahme eines besonderen Artikels oder einer Ergänzung von Artikel 12 Rechnung getragen werden. In Abschnitt 7 (kombinierter Verkehr) sollte auch auf die Karte Binnenwasserstraßen (und -häfen) verwiesen werden. Die Binnenhäfen sollten für den Binnenschiffsverkehr als Knoten für den intermodalen Verkehr einbezogen werden.
- Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, bei den weiteren Verhandlungen auf EU-Ebene darauf hinzuwirken, daß die in Artikel 12 Abs. 2 vorgesehenen An-forderungen so festgelegt werden, daß sie nicht zu einer Kanalisierung oder dem Bau von Staustufen an der mittleren und oberen Elbe führen würden.
- Die Darstellung der Binnenhäfen im Anhang I ist ungleichgewichtig. Es wird da-her empfohlen, über die bereits aufgeführten Binnenhäfen hinaus weitere, insbe-sondere im Osten und Süden Deutschlands, auszuweisen.
- Die Verlängerung des Dortmund-Ems-Kanals bis Dortmund fehlt im Leitschema des Binnenwasserstraßennetzes und sollte ergänzt werden.
- Die Neckarvertiefung oberhalb Heilbronn soll korrekt als "Verbesserungsmaßnahme" dargestellt werden.
- Im Anhang I (zeichnerische Darstellung) wird in das Leitschema für das euro-päische Binnenwasserstraßennetz die Mittelweser (von Bremen bis Minden) auf-genommen.

- Im Anhang II wird bei Abschnitt 4 - Binnenwasserstraßen - bei den herzustellenden Verbindungen der Ost-West-Achse nach Ziffer 8 die Mittelweser (Bremen/Minden) aufgenommen.

17. Flughäfen

- Die Flughäfen sollten als Teil des kombinierten Verkehrs in die Leitlinien einbezogen werden.
- Die Anbindung von Flughäfen an das Transeuropäische Eisenbahn- bzw. Hochgeschwindigkeitsnetz sollte in den Entscheidungsvorschlag aufgenommen werden.
- Der Ansatz der Leitlinien, den Luftverkehr zur besseren regionalen Erschließung und zur Vermeidung von Engpässen stärker zu dezentralisieren, wird unterstützt.
- Die Darstellung des transeuropäischen Flughafennetzes sollte wie folgt geändert werden:
 - Flughafensystem als Gemeinschaftskomponente:
Düsseldorf/Mönchengladbach
 - Gemeinschaftskomponente:
Flughäfen Dresden und Leipzig/Halle
 - regionale Komponenten:
"Münster/Osnabrück" und Erfurt
 - Zugangskomponenten:
Parchim, Neubrandenburg, Augsburg, Bayreuth, Lübeck und Flensburg-Schäferhaus, Briest, Drewitz, Finow, Essen/Mülheim, Mönchengladbach ausweisen.
- Die Einteilung der Netzteilbereiche sollte sich nicht ausschließlich nach den quantitativen Kriterien des Anhangs II, sondern im Einzelfall auch nach den Funktionen der Flughäfen, also qualitativen Kriterien, richten.
- Im Anhang II sollte im Abschnitt 6 Teil II die Projektspezifikation "Verbesserung des Schutzes gegen die vom Flughafenbetrieb ausgehenden Belästigungen" (Aktion 6) für alle Flughäfen von gemeinsamem Interesse gelten, nicht nur für die Knotenpunkte von gemeinschaftsweiter Bedeutung.

18. Eisenbahnen

- Im Schienenverkehr muß die technische Harmonisierung von Fahrweg, Fahrzeugen und Betriebsleitsystemen vorangetrieben werden.
- Im Abschnitt 7 in der Begründung "Das Netz für den kombinierten Verkehr" sollte die Forderung für den kombinierten Verkehr, einen eigenen Bahnkörper bereitzustellen, fallengelassen werden.
- In der Anlage II werden für den Bereich des Freistaates Sachsen Projekte für Eisenbahnverbindungen vermißt.

Im Anhang II sollte daher unter Abschnitt 3 ergänzt werden:

12. Dresden - Grenze: Deutschland/Tschechische Republik

13. Dresden - Görlitz: Grenze Deutschland/Polen

und darüber hinaus

14. Hamburg/Bremen - Hannover.

- Folgende Korrekturen sollten vorgenommen werden:

a) Im europäischen Hochgeschwindigkeitsnetz:

- die Verbindung Hannover - Berlin einfügen
- die Verbindung Kassel - Dortmund wird über Hamm geführt
- den Abschnitt Hagen - Siegen sowie den Abschnitt Hamburg - Flensburg rot als Eisenbahnhochgeschwindigkeitsnetz kennzeichnen
- die Verbindung Hildesheimer Kurve - Braunschweig - Wolfsburg rot als Eisenbahnhochgeschwindigkeitsnetz kennzeichnen
- die Verbindung Nürnberg - Erfurt - Halle/Leipzig - Berlin einfügen
- zwischen Fulda und Eisenach keine Neubaustrecke sondern an bestehender Ausbaustrecke orientieren
- die Verbindung Straßburg - Karlsruhe - Stuttgart - München - Wien (-Budapest) einfügen.

b) Im europäischen KV-Netz einfügen:

- Berlin - Stralsund - Mukran
- Langwedel - Uelzen - Stendal
- Koblenz - Wiesbaden - Aschaffenburg
- Münster - Bochum
- Duisburg - Mönchengladbach - Aachen
- Fulda - Erfurt
- Nürnberg - Halle - Berlin
- Stuttgart - Lingen - Gotthard
- Ulm - Friedrichshafen - Gotthard
- Nürnberg - Grenze: Deutschland/Tschechische Republik und
- Hagen - Hamm als Bestandteil des Netzes kennzeichnen.

c) Im konventionellen Netz einfügen die Strecken:

- München - Mittenwald - Innsbruck
- Berlin - Angermünde - Stettin
- Berlin - Cottbus - Görlitz - Breslau
- Cheb (Eger) - Gera (Mitte-Deutschland-Verbindung)
- Leipzig - Cottbus - Forst - Breslau
- Halle - Großkorbetha
- Gießen - Frankfurt - Heidelberg.

Begründung (zu Cheb - Gera):

Der Bundesrat ist der Auffassung, daß im Leitschema des transeuropäischen Eisenbahnnetzes eine Verbindung von Cheb (Eger) an der dort eingetragenen Strecke Prag - Nürnberg - in Richtung Gera zur Mitte-Deutschland-Verbindung Chemnitz-Erfurt-Kassel-Dortmund fehlt.

Mit dem Ausbau dieser kurzen Querverbindung würde eine Entlastung des Knotens Dresden und der stark belegten Elbtrasse von Teilen des Südosteuropaverkehrs erreicht. Es ergeben sich auch günstige Verbindungen zwischen Tschechien und den Nordseehäfen sowie Nordwesteuropa.

- Im Leitschema des Transeuropäischen Eisenbahnnetzes KV-Linien sollte die Verbindung Dortmund - Wuppertal - Köln zusätzlich entweder als ABS oder als andere Strecke aufgenommen werden.
- Das Leitschema des Transeuropäischen Eisenbahnnetzes Horizont 2010 KV-Linien, Abschnitt Europa 3/94, gibt die Situation in Nordrhein-Westfalen nicht korrekt wieder, sondern nur das Leitschema des Transeuropäischen Eisenbahnnetzes.

19. Im übrigen werden folgende Korrekturen für notwendig gehalten:

- Die Ergebnisse des Europäischen Rates vom 24./25. Juni 1994 in Korfu sind in den Vorschlag einzubeziehen.
- In Artikel 3.1 sind als Infrastrukturbestandteil Rohrleitungen genannt. Diese sollten auch als Netze dargestellt werden.
- Der Begriff der "Dienstleistungen" in Artikel 3 Abs. 1 Satz 1 soll gestrichen werden.
- Bestehende und geplante Güterverkehrszentren sollten als Terminals des kombinierten Verkehrs in die Karten aufgenommen werden.
- Im Anhang II Abschnitt 3 ist unter Ziffer 7 die Hochgeschwindigkeitsverbindung Paris - Straßburg angegeben. Es muß richtig heißen: Hochgeschwindigkeitsverbindung Paris - Metz - Straßburg-Appenweier und Metz - Saarbrücken - Mannheim.