

---

## **TECHNISCHER ANHANG**

Die zur Beschreibung der vorrangigen Vorhaben beigefügten Datenblätter und Karten beruhen auf Informationen, die von den Vertretern der Hochrangigen Gruppe mitgeteilt wurden. Ein Teil der technischen Daten steht jedoch noch aus oder muss bestätigt werden. Bei einigen Datenblättern und Karten werden sich daher möglicherweise zu einem späteren Zeitpunkt Änderungen ergeben.

Die Europäische Kommission übernimmt keine Gewähr für die Richtigkeit der Daten und Informationen und haftet nicht für ihre Nutzung.

**Liste 1:**  
**Vor 2010 zu beginnende vorrangige**  
**Vorhaben**

**DATENBLÄTTER**

## **Vorhaben Nr. 1: GALILEO – Weltweites Satellitennavigations- und -ortungssystem**

*Die europäische Satellitennavigationstechnologie bietet allen Bereichen der Wirtschaft und Gesellschaft kostengünstige Ortungs- und Zeitbestimmungsdienste bisher nicht erreichter Genauigkeit und Zuverlässigkeit. Sie wird Europa auf einem strategisch bedeutsamen Technologiefeld autonom machen.*

### **Beschreibung des Vorhabens**

GALILEO ist eine europäische Initiative zur Schaffung eines weltweiten Satellitennavigationssystems, das gewerblichen und privaten Nutzern in allen Teilen der Welt mit Hilfe kleiner, billiger Empfänger genaue Orts- und Zeitbestimmungsdienste bieten soll. Hauptelement des Systems ist eine Kette von 30 Satelliten mit der dazu gehörigen bodengestützten Infrastruktur und neu entwickelten Anwendungen und Dienstleistungen.

Obwohl GALILEO in der Lage sein wird, autonom zu arbeiten, ist das System angelegt auf Interoperabilität mit dem amerikanischen GPS-System und dem russischen Glonass-System. Von 2008 an wird die EU mit GALILEO über ein entscheidend wichtiges Instrument für die Entwicklung des Verkehrswesens verfügen. Das von den derzeitigen 15 Mitgliedstaaten gestartete GALILEO-System wird auch allen zukünftigen EU-Ländern zugute kommen. Zudem laufen Verhandlungen mit Drittländern, insbesondere China, um dem Vorhaben eine weltweite Dimension zu geben.

### **Erwarteter Nutzen**

Zukünftige Nutznießer von GALILEO sind insbesondere die See- und Luftfahrt, der Straßen- und Bahnverkehr und selbst Fußgänger. Auch für sonstige gewerbliche und private Zwecke wird GALILEO von Nutzen sein - vom Straßenbau über Sozial- und Notdienste bis zur Landwirtschaft und Fischerei usw. Das System ist bewusst ausgelegt für weltweite zivile Nutzung: neben einem frei zu empfangenden Signal wird es spezifische, auf bestimmte Gruppen beschränkte Signale aussenden, z.B. für Erbringer kommerzieller Dienstleistungen, für lebensrettende Anwendungen oder für die Zivilluftfahrt.

Im Bereich des Straßenverkehrs bietet GALILEO die Grundlage für Leit- und Informationsdienste, für Verkehrsbeobachtung und -steuerung und für Ortungssysteme zur Verbesserung des Managements von Fahrzeugflotten. Im Luft-, See- und Bahnverkehr ermöglicht GALILEO die Entwicklung zuverlässigerer und voll vernetzbarer Verkehrsleitsysteme.

Die Kommission schätzt, dass der weltweite Markt für Produkte und Dienstleistungen der Satellitennavigationstechnik auf der Grundlage von GALILEO bis zum Jahr 2015 auf über 200 Mrd. € anwachsen wird, und dass im Zusammenhang damit etwa 100 000 neue Arbeitsplätze geschaffen werden. Zahlreiche vielversprechender Anwendungen sind bereits im Entstehen, vor allem im Verkehrsbereich.

### **Derzeitiger Stand**

GALILEO befindet sich derzeit in der Entwicklungsphase (2002-2005), in der es insbesondere um die Definition und den Bau der einzelnen Systemkomponenten geht: Satelliten, bodengestützte Ausrüstungen und individuelle Empfangsgeräte. Das Verbringen der Satelliten in die Erdumlaufbahn soll 2005 beginnen – gleichzeitig mit dem Aufbau einer bodengestützten Mindest-Infrastruktur, die benötigt wird, um die vor der für 2006-2008 vorgesehenen Inbetriebnahme des gesamten Satellitensystems erforderlichen Anpassungen vornehmen zu können.

Zur Durchführung der Entwicklungs- und Validierungsphase und zur Vorbereitung der Errichtungsphase ist ein Gemeinsames Unternehmen geschaffen worden, dessen Gründungsgesellschafter die EU und die Europäische Weltraumorganisation ESA sind. Auch die Europäische Investitionsbank kann sich beteiligen, und das gleiche gilt später für jedes private Unternehmen. Tatsächlich ist das Vorhaben speziell darauf angelegt, die Privatwirtschaft zu einer aktiven Beteiligung zu ermuntern. In der Phase des kommerziellen Betriebs werden sich die Einkünfte für den Privatsektor aus den Erlösen des Vertriebs von Mehrwertdiensten an gewerbliche Betreiber ergeben, die von den jeweiligen Konzessionsbetreibern eingezogen werden.

<b>Vorhaben</b>	<b>Art der Arbeiten</b>	<b>Abschluss der Arbeiten</b>	<b>Gesamtkosten (Mio. €)</b>	<b>Verbleibende Investitionen (Mio. €)</b>
GALILEO – Stufe 1	Entwicklung und Validierung	2005	1 100	1 100
GALILEO – Stufe 2	Errichtung	2008	2 100	2 100
		<b>Insgesamt</b>	<b>3 200</b>	<b>3 200</b>

## **Vorhaben Nr. 2: Beseitigung von Engpässen auf dem Rhein-Main-Donau-Schiffahrtsweg**

*Die Beseitigung von Engpässen auf dem Rhein-Main-Donau-Schiffahrtsweg verbessert die Schiffbarkeit dieses Wasserwegs und begünstigt auf dieser zunehmend überlasteten Verkehrsachse die Verlagerung von Frachtvolumen von der Straße auf die Binnenschiffahrt.*

### **Beschreibung des Vorhabens**

Die Rhein-Main-Donau-Strecke ist ein wichtiger Güterverkehrsweg, der die Nordsee (den Hafen Rotterdam) mit dem Schwarzen Meer (insbesondere dem Hafen Constanza) verbindet. Einige Abschnitte dieses Wasserwegs leiden jedoch insofern unter Schiffbarkeitsproblemen, als hier die Wassertiefe zu manchen Jahreszeiten weniger als 2,80 m beträgt. Ein Mindesttiefgang von 2,50 m auf der ganzen Länge der Wasserstraße ist erforderlich, um sie für Schiffe bis zu 3000 t Tragfähigkeit befahrbar zu machen.

Bauarbeiten an mehreren Teilstrecken der Donau in Deutschland, Österreich, Ungarn, Rumänien und Bulgarien sollen bewirken, dass dieser Mindesttiefgang ganzjährig oder zumindest während des größten Teils des Jahres gewährleistet ist. Ein Hauptengpass existiert in Deutschland auf dem Abschnitt Straubing-Vilshofen<sup>1</sup>, wo der Tiefgang im Verhältnis zur Gesamtstrecke am stärksten eingeschränkt ist. Dieser zentral gelegene Engpass ist von entscheidender Bedeutung für die Effizienz der Rhein-Main-Donau-Verbindung. In Rumänien und Bulgarien geht es um wassertechnische Ingenieurbauten, die erforderlich sind, um die natürliche Auswaschung des Flussbetts zu gewährleisten, und außerdem um einige Bauvorhaben im Zuge der Uferbefestigung. Weitere notwendige Bauarbeiten betreffen die Abschnitte zwischen Österreich und der Slowakischen Republik und zwischen der Slowakischen Republik und Ungarn, wo der Wasserstand zu bestimmten Zeiten des Jahres unter 2 m fallen kann.

Das Gesamtvorhaben umfasst auch Arbeiten an der Maas als einem der Hauptmündungsarme des Rheins, wo ein Tiefgang von 3,5 m die Befahrbarkeit für Schiffe bis zu 6 000 t gewährleisten soll. Ferner soll maasaufwärts bei Lanaye an der belgisch-niederländischen Grenze eine neue Schleuse gebaut werden.

### **Erwarteter Nutzen**

Auf dieser quer durch Europa verlaufenden, multimodalen Ost-West-Verbindung wird das Vorhaben die Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschiffahrt gegenüber den anderen Verkehrsträgern stärken und einen Anreiz zur Verlagerung von Fracht von der Straße auf den Wasserweg schaffen. Diese intermodale Verlagerung ist für den Donau-Korridor besonders wichtig, da dieser schon jetzt unter zunehmender Überlastung leidet. Hauptgrund ist die schnelle Zunahme des Frachtaufkommens, von der man erwartet, dass sie sich nach der Erweiterung verstärkt fortsetzen wird. Bei einer Steigerung der Gesamtkapazität um rund 30% könnten jährlich etwa 5 Mrd. tkm Fracht auf die Binnenschiffahrt verlagert werden. Eine verbesserte Schiffbarkeit des Wasserwegs brächte seinen Benutzern erhebliche Vorteile, da die je Tonne anfallenden Transportkosten um etwa 20-30 % zurückgehen könnten.

---

<sup>1</sup> Dieser Streckenabschnitt war Gegenstand eines der von der Kommission in ihrem Vorschlag vom Oktober 2001 genannten Vorhaben – siehe KOM (2001)544

Zudem wird das Vorhaben die Integration der Verkehrsnetze mehrerer EU-Beitrittsländer begünstigen, und außerdem wird es durch Schaffung von Arbeitsplätzen zum wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalt der Beitrittsländer beitragen.

### **Derzeitiger Stand**

In den meisten der betroffenen Länder bilden die genannten Bauvorhaben Teil der nationalen Pläne für die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur. Die Wirtschaftlichkeitsstudien und Umweltverträglichkeitsprüfungen für die einzelnen Vorhaben sind in Arbeit oder bereits abgeschlossen. Daneben sind auch Untersuchungen durchgeführt worden, in denen die Auswirkungen der Bauvorhaben auf die Überschwemmungsgefahr analysiert werden. Die derzeit von Deutschland für den Abschnitt Vilshofen-Straubing verfolgte technische Lösung wird die Schiffbarkeit der Strecke etwas verbessern, ohne jedoch ganzjährig eine Tauchtiefe von 2,5 m zu garantieren.

Neben den zur Verbesserung der Schiffbarkeit der Rhein-Main-Donau-Achse einschließlich der Maas erforderlichen Infrastruktur-Bauvorhaben wird es zur Optimierung der Verkehrsbedingungen auch notwendig sein, die Verkehrsleitsysteme für die Binnenschifffahrt und die den Betreibern gebotenen Dienstleistungen zu verbessern. Dabei geht es vorrangig um die gemeinsame Entwicklung neuer Technologien wie der des Binnenschifffahrts-Informationssystems RIS (*River Information System*).

<b>Strecke</b>	<b>Art der Arbeiten</b>	<b>Länge (km)</b>	<b>Abschluss der Arbeiten</b>	<b>Gesamtkosten (Mio. €)</b>	<b>Verbleibende Investitionen (Mio. €)</b>
Vilshofen-Straubing	Verbesserung d. Schiffbarkeit	70	2013	128	128
Rhein-Maas	Verbesserung d. Schiffbarkeit	140	2019	500	500
Schleuse Lanaye	Bau einer Schleuse	-	2010	75	75
Wien-Bratislava	Verbesserung d. Schiffbarkeit	47	2015	180	180
Palkovicovo - Mohacs	Verbesserung d. Schiffbarkeit	358	2014	250	250
Rumänien	Verbesserung d. Schiffbarkeit	927	2011	640	500
Bulgarien (Bathin-Belene)	Verbesserung d. Schiffbarkeit	26	2011	137	137
<b>Insgesamt</b>				<b>1910</b>	<b>1770</b>

## Vorhaben Nr. 3: Hochgeschwindigkeitsseewege

*Die Entwicklung von Verbindungen über See zur Umgehung von Engpässen wie die Alpen oder die Pyrenäen und zur besseren Anbindung von Rand- und Inselgebieten der Europäischen Union ist in einigen Fällen eine echte Alternative zum Landverkehr.*

### **Beschreibung des Vorhabens**

Es wurden vier Seegebiete benannt, in denen jeweils eine oder mehrere regelmäßige Schiffsverbindungen geschaffen werden sollten, um die betreffenden Häfen in das gemeinschaftsweite Verkehrsnetz einzubeziehen:

- Der Hochgeschwindigkeitsseeweg Ostsee (zur Verbindung der Ostsee-Anrainerstaaten mit Mittel- und Westeuropa);
- Der Hochgeschwindigkeitsseeweg Westeuropa (von der Iberischen Halbinsel über den Atlantik- Bogen zur Nordsee und zur Irischen See);
- Der Hochgeschwindigkeitsseeweg Südosteuropa (von der Adria zum Ionischen Meer und zum östlichen Mittelmeer einschließlich Zypern);
- Der Hochgeschwindigkeitsseeweg Südwesteuropa (im westlichen Mittelmeer – als Verbindung zwischen Spanien, Frankreich, Italien und Malta, mit Anschluss an die See-Autobahn Südosteuropa und auch ins Schwarze Meer).

Von den betroffenen Staaten wird erwartet, dass sie transnationale Vorhaben entwickeln, die dazu beitragen, zuverlässigere und attraktivere Schiffsverbindungen zwischen einer begrenzten Anzahl von Häfen zu schaffen. Erwartet werden u.a. Gesamtvorhaben, die neben der Entwicklung von Hafenanlagen und Logistikeinrichtungen für direkten, leichteren Zugang von See und von Land auch Starthilfen in Form von auf dem Wege gemeinsamer Ausschreibungsverfahren gebildeten Partnerschaften privater und staatlicher Akteure umfassen. Im Fall der Ostsee gehört zur Förderung des Seeverkehrs auch eine Garantie der ganzjährigen Schiffbarkeit durch Vorhalten einer ausreichenden Eisbrecherflotte. Zu erwähnen sind in diesem Zusammenhang die derzeit laufenden Gespräche zwischen den Häfen Gdansk und Helsinki über den Start neuer regelmäßiger Schiffsverbindungen. Wenn sich die Wahl der Häfen auf nationaler Ebene als zu schwierig erweist, kann eine Globalausreibung erfolgen, an der sich sowohl die Häfen als auch Schifffahrtsunternehmen beteiligen können, und bei denen die Wahl der Häfen den Bewerber-Konsortien überlassen bliebe. Die Vorhaben können gekoppelt sein mit Verkehrssystemen und Systemen für den Informationsaustausch zwischen den Zoll- und Hafenbehörden und für die Überwachung von Gefahrguttransporten.

### **Erwarteter Nutzen**

Dieses vorrangige Vorhaben zielt darauf ab, der zunehmenden Überlastung der Straßen- und Eisenbahn-Infrastrukturen entgegenzuwirken und zu einer besseren Integration aller Regionen der erweiterten Union beizutragen. Es kann u.U. schnell und zu geringen Kosten verwirklicht werden. Es ermöglicht eine Strukturierung der zahlreichen Einzelvorhaben für die Entwicklung neuer wichtiger Verbindungen im gemeinschaftsinternen Seeverkehr. Zudem bildet es auch einen Rahmen für die Förderung neuer Formen der Zusammenarbeit öffentlicher und privater Partner beim Aufbau der Logistikketten, die notwendig sind, um die zur Sicherung der Lebensfähigkeit neuer regelmäßiger Schifffahrtsverbindungen erforderliche kritische Menge zu erreichen.

## **Derzeitiger Stand**

Die Verwirklichung dieses vorrangigen Vorhabens ist eine ständige Aufgabe, die die Identifizierung und langfristige Durchführung einer Vielfalt von Vorhaben unterschiedlicher Art voraussetzt. Sie erfordert die Schaffung neuer Rechtsvorschriften im Rahmen der Leitlinien für die transeuropäischen Verkehrsnetze. Die im Zusammenhang mit dem Hochgeschwindigkeitsseeweg Ostsee ergriffenen Initiativen sind anscheinend derzeit am weitesten fortgeschritten. So hat eine unter Beteiligung der verschiedenen Ostsee-Anrainerstaaten gebildete Arbeitsgruppe bereits mit der Auswahl und Entwicklung von Aktivitäten begonnen, die die Attraktivität dieses Verkehrswegs steigern sollen. Die Gruppe hat auch schon einige transnationale Vorhaben identifiziert, u.a. die Entwicklung eines gemeinsamen Verkehrsmanagements zur Verbesserung der Sicherheit des Seeverkehrs, die Entwicklung von Systemen zur Verfolgung von Frachtsendungen, Investitionen in Eisbrecher usw.



## **Vorhaben Nr. 4: Personen-/Güterverkehrs-Eisenbahnlinie Lyon - Triest/Koper – Ljubljana - Budapest**

*Der Bau dieser neuen Eisenbahnverbindung soll die Entwicklung des kombinierten Güterverkehrs in den unter dichtem Straßenverkehr und starker Umweltverschmutzung leidenden Alpentälern fördern. Die östliche Verlängerung verbessert die Verbindungen zu den neuen Mitgliedstaaten und stärkt zugleich ihren Zugang zum Adriatischen Meer.*

### **Beschreibung des Vorhabens**

Dieses Vorhaben ist eine Erweiterung des früheren, vom Europäischen Rat in Essen von 1994 unterstützten vorrangigen Vorhabens Nr.6 (Hochgeschwindigkeitszüge und kombinierter Verkehr Frankreich-Italien – siehe Liste 0). Die vorgesehenen Arbeiten umfassen den Bau eines 52 km langen Alpentunnels und dessen Zubringerstrecken zur Verbindung mit dem französischen und italienischen Hochgeschwindigkeits-Bahnnetz. Die Strecke ist sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr ausgelegt. Bei massiv gesteigerter Güterzugkapazität sollen im Personenverkehr Geschwindigkeiten bis zu 300 km/h erreicht werden. Vorgesehen ist ferner der Bau eines zusätzlichen Gleises zur besseren Anbindung des Hafens Koper sowie die Modernisierung (insbesondere durch Beseitigung niveaugleicher Bahnübergänge), der Ausbau und die Elektrifizierung der bestehenden Strecken von Italien nach Slowenien und Ungarn. Ergänzt wird das Vorhaben durch Studien über Zweckmäßigkeit und Wirtschaftlichkeit sowie den zeitlichen Horizont einer möglichen neuen Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Triest und Ljubljana.

### **Erwarteter Nutzen**

Das Vorhaben wird sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr von Paris nach Mailand und Venedig und weiter nach Ljubljana und Budapest zu einer erheblichen Verkürzung der Fahrzeiten führen. Um dem für die Zukunft erwarteten Bedarf genügen zu können, wird die Kapazität auf der Gesamtstrecke mehr als verdoppelt. Man erwartet, dass diese vermehrte Kapazität und die durch die neue Infrastruktur eröffnete Möglichkeit qualitativ höherer Verkehrsleistungen die Wettbewerbsposition der Bahn stärken und speziell im Güterverkehr ihren Marktanteil auf dieser Strecke steigern wird.

Nach Fertigstellung wird die neue Eisenbahnverbindung jährlich mehr als 40 Mio. t Fracht befördern können. Dadurch werden Kapazitäten auf den derzeit in manchen Abschnitten überlasteten bestehenden Bahnlinien freigesetzt. Die erwartete Verlagerung von Verkehrsvolumen von der Straße auf die Schiene wird in erheblichem Maße dazu beitragen, die Zahl der Alpenüberquerungen durch Lkw zu verringern, die durch den Schwerlastverkehr verursachte Umweltverschmutzung und die erhebliche Belästigung der Anwohner einzudämmen und einen reibungslosen Ablauf des Verkehrs südlich der Alpen und weiter bis ins Donaubecken zu ermöglichen.

Der Bau einer Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Venedig und Triest (Steigerung der Höchstgeschwindigkeit auf 120 bzw. 160 km/h und der Achslast auf 225 kN) und der Ausbau (und in einigen Teilabschnitten die Elektrifizierung) der bestehenden Verbindung von Triest nach Ljubljana und Budapest eröffnet attraktive Alternativen zu dem derzeit stark zunehmenden Straßenverkehr. Die Beseitigung niveaugleicher Bahnübergänge in Slowenien und Ungarn verbessert die Sicherheit und ermöglicht höhere Durchschnittsgeschwindigkeiten. Der Bau eines zweiten Gleises zum Hafen von Koper begünstigt die Entwicklung seines Hinterlands, zumal die Erweiterungsmöglichkeiten des Hafens Triest begrenzt sind.

## Derzeitiger Stand

Die Wirtschaftlichkeit des Tunnels und seiner Zufahrtstrecken beruht auf einer integrierten, intermodalitätsfreundlichen Verkehrspolitik im Geiste des Verkehrsprotokolls zum Alpen-Übereinkommen. Es wird notwendig sein, die Entwicklung neuer Straßenkapazitäten auf den Wettbewerbsstrecken einzuschränken, und auch die Infrastrukturgebührenpolitik in dem Sinne anzupassen, dass die Mauteinnahmen aus den Wettbewerbsstrecken zur Finanzierung des Tunnels im Rahmen der Zusammenarbeit öffentlicher und privater Partner beitragen können.

Die Koordinierung beim Ausbau des internationalen Abschnitts erfolgt durch eine französisch-italienische Regierungskommission. Nachdem sich beide Länder im Jahr 2001 darauf geeinigt haben, den Tunnel bis 2015/2017 fertig zu stellen, haben Réseau Ferré de France und Rete Ferroviaria Italiana gleich hohe Anteile an der *Lyon-Turin Ferroviaria* übernommen, einem Gemeinschaftsunternehmen, das zur Leitung der Bauphase gegründet wurde. Die Festlegung eines genauen Datums für die Eröffnung des Tunnels erwartet man von einigen Studien, die demnächst abgeschlossen werden sollen. Vier Versuchsbohrungen sind bereits durchgeführt worden. Die weiter östlich gelegenen Abschnitte sind Teil des auf den Konferenzen von Kreta und Helsinki festgelegten paneuropäischen Korridors V.

Strecke	Art der Arbeiten	Länge (km)	Abschluss der Arbeiten	Gesamtkosten (Mio. €)	Verbleibende Investitionen (Mio. €)
Lyon-St Jean de Maurienne	Neue Strecke	170	2015 <sup>2</sup>	6250	6250
Mont-Cenis-Tunnel	Bau eines Tunnels	70	2015/2017	5900	5818
Bussolino-Torino	Neue Strecke	47	2011	2350	2350
Venezia-Trieste	Neue Strecke / Ausbau	125	2015	5000	5000
Koper-Divača	Zweites Gleis	28	2015	376	376
Ljubljana-Budapest	Ausbau	494	2015	485 (HU) 275 (SL)	485 (HU) 275 (SL)
			<b>Insgesamt</b>	<b>20636</b>	<b>20554</b>

---

<sup>2</sup> für die erste Phase (Chartreuse-Tunnel): 2010

## **Vorhaben Nr. 5: Personen-/Güterverkehrs-Eisenbahnlinie Berlin – Verona – Neapel / Mailand - Bologna**

*Bereits eingeleitete Verbesserungen an einer der Hauptachsen Europas sollen eine wesentliche Beschleunigung des Personen- und Güterverkehrs zwischen Nordeuropa und Italien ermöglichen. Der Bau eines neuen Eisenbahn-Basistunnels unter dem Brenner wird u.a. die Entwicklung des kombinierten Verkehrs im Alpenraum stärken.*

### **Beschreibung des Vorhabens**

Es handelt sich um eine Erweiterung des von der Kommission vorgeschlagenen<sup>3</sup> und vom Europäischen Rat von Essen angenommenen früheren vorrangigen Vorhabens Nr. 1 (Hochgeschwindigkeitszüge / kombinierter Verkehr Nord-Süd – siehe Liste 0). Das zentrale Element des Vorhabens ist der Bau des Brenner-Tunnels, eines neuen, 55 km langen Eisenbahntunnels zwischen Österreich und Italien, von dem man erwartet, dass er die Alpenüberquerung wesentlich beschleunigen und die Gütertransportkapazität der Strecke erheblich steigern wird.

Das Vorhaben soll Bahnreisen auf der Strecke zwischen Berlin und Neapel, einer der Hauptverkehrsachsen Europas, erleichtern. Die erhöhte Güterverkehrskapazität wird vor allem einen erheblichen Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung leisten.

Die Verbesserungen auf dem Abschnitt zwischen Berlin und Nürnberg betreffen den Ausbau bzw. Neubau von 550 Strecken-km, um hier Geschwindigkeiten bis zu 300 km/h zu ermöglichen. Ähnliche Verbesserungen sind für die Abschnitte zwischen München und Verona und zwischen Verona und Neapel vorgesehen.

### **Erwarteter Nutzen**

Das Vorhaben soll auf einer der Hauptachsen des transeuropäischen Verkehrsnetzes die Entwicklung des kombinierten Verkehrs stärken. Bahnreisezeiten werden erheblich verkürzt, so z.B. auf der Strecke Berlin-München um 2½ Stunden. Die gesteigerten Kapazitäten und die verbesserte Qualität der erbrachten Leistungen werden der Bahn zusätzlichen Verkehr zuführen und durch Verlagerung von Personen- und Güterverkehr auf die Bahn mithelfen, die vielfach verstopften Straßen zu entlasten. Dies ist besonders wichtig im ökologisch empfindlichen Alpenraum, wo der Schwerlastverkehr auf der Straße ernsthafte Umweltfolgen verursacht.

### **Derzeitiger Stand**

Die technischen Untersuchungen für den Brenner-Tunnel sollen bis 2006 abgeschlossen sein. Danach könnte ein von öffentlichen und privaten Partnern gebildetes Gemeinschaftsunternehmen mit dem Bau beginnen und auf eine Fertigstellung des Tunnels bis etwa 2015 hinarbeiten. Die Wirtschaftlichkeit des Tunnels erfordert eine integrierte, die Intermodalität fördernde Verkehrspolitik im Geiste des Verkehrsprotokolls zum Alpen-Übereinkommen. Es wird notwendig sein, auf den Wettbewerbsstrecken die Entwicklung neuer Straßenkapazitäten einzuschränken und Maut zu erheben. Vorläufige Finanzierungspläne zeigen, dass der Tunnel innerhalb des vorgeschlagenen Zeitziels realisiert werden kann, wenn die Mauteinnahmen zu seiner Finanzierung beitragen.

Auf dem Abschnitt zwischen Halle/Leipzig und Nürnberg werden derzeit neue Strecken gebaut. Zwischen München und Kufstein werden mit Fertigstellung des Brenner-Tunnels

---

<sup>3</sup> Siehe KOM (2001) 544

neue Kapazitäten erforderlich sein. Der viergleisige Ausbau des Abschnitts Kufstein-Innsbruck ist bereits 2002 begonnen worden.

Zwischen der österreichischen Grenze und Verona werden derzeit mehrere Abschnitte der bestehenden Strecke nach und nach ausgebaut. Es wurden mehrere lange Tunnel gebaut, um Kurven und Steigungen zu entschärfen und bisher bestehende Engpässe zu beseitigen. Verbesserte Signal- und Zugleitsysteme haben eine erhebliche Kapazitätssteigerung erbracht, insbesondere bei Güterzügen und im kombinierten Verkehr.

Auf den Strecken Verona-Neapel und Mailand-Bologna haben Infrastrukturverbesserungs- und Neubauarbeiten begonnen. Die Hochgeschwindigkeitsstrecke Rom-Neapel soll 2004 in Betrieb genommen werden, und die verbleibenden Abschnitte sollen bis 2007 fertiggestellt sein. Bis zum Jahr 2010 erwartet man, dass die wesentlich kürzeren Fahrzeiten auf diesen sehr stark belasteten Strecken zur Verlagerung von jährlich etwa 10 Mio. t Güterfernverkehr von der Straße auf die Schiene führen werden, während eine 30-%ige Zunahme bei den Bahnreisenden die Zahl der Flüge zwischen Mailand und Rom um 50 % schrumpfen lassen wird.

<b>Strecke</b>	<b>Art der Arbeiten</b>	<b>Länge (km)</b>	<b>Abschluss der Arbeiten</b>	<b>Gesamtkosten (Mio. €)</b>	<b>Verbleibende Investitionen (Mio. €)</b>
Halle/Leipzig-Nürnberg	Neue Strecke/ Ausbau	315	2012	5928	5240
München-Kufstein	Ausbau	97	2015*	1500	1500
Brenner-Tunnel	Bau eines Tunnels	57	2015	4312	4302
Verona-Napoli	Neue Strecke/ Ausbau	628	2007	10862	3800
Milano-Bologna	Neue Strecke	182	2006	6335	4600
<b>Insgesamt</b>		<b>1279</b>		<b>28937</b>	<b>19442</b>

\* Abhängig von der Fertigstellung des Brenner-Tunnels

## **Vorhaben Nr. 6: Personen-/Güterverkehrs-Eisenbahnlinie griechisch/bulgarische Grenze – Sofia – Budapest – Wien – Prag – Nürnberg**

*Dieses Vorhaben soll das Rückgrat des osteuropäischen Eisenbahnnetzes bilden und die Häfen von Athen, Thessaloniki und Constanza mit dem Zentrum der erweiterten EU verbinden. Zusammen mit dem neuen vorrangigen Vorhaben Nr. 8 der Liste 1 ermöglicht es Direktverbindungen zwischen der Ostsee und dem Ägäischen und dem Schwarzen Meer.*

### **Beschreibung des Vorhabens**

Bei diesem Vorhaben geht es darum, die östlichen Länder des erweiterten Europas mit einem Haupt-Eisenbahnkorridor zu verbinden. Die gewählten Streckenabschnitte vollenden eine Verkehrsachse, in die einige der zukünftigen Mitgliedstaaten bereits im Rahmen des ISPA-Programms investiert haben, und durch die ein auf gemeinsame Normen (TER und ERTMS, zweigleisig, elektrifiziert und Höchstgeschwindigkeiten von 160-200 km/h) gestützter Netzverbund geschaffen wird. In Ungarn ist diese Achse bereits fertiggestellt.

Am östlichen Ende teilt sich das Vorhaben in zwei Zweiglinien, eine nach Constanza und eine zweite nach Thessaloniki/Athen.

### **Erwarteter Nutzen**

Diese schon auf den gesamteuropäischen Konferenzen der Verkehrsminister identifizierte Bahnlinie fördert den Verkehr und Handel in einem großen Teil Europas. Zugleich verschafft sie dem griechischen Netz ein bedeutendes Hinterland.

Das Vorhaben soll zu einer Steigerung der Eisenbahnkapazitäten führen, insbesondere im Güterverkehr. Zugleich werden die Fahrzeiten und auch die Kosten sowohl für Güterzüge als auch für Reisezüge erheblich gesenkt. Man erwartet, dass auf den mittleren Abschnitten der Anteil des grenzüberschreitenden Verkehrs zwischen den Mitgliedstaaten von 25 auf 50 % ansteigen wird.

### **Derzeitiger Stand**

Die Gruppe hat die ausgewählten Streckenabschnitte auf die Liste 1 gesetzt. Sie hat allerdings auch zur Kenntnis genommen, dass der Abschnitt zwischen Thessaloniki und Promahonas (Kulata) derzeit eingeleisig ausgebaut wird und dass der Bau des zweiten Gleises noch nicht in das Programm aufgenommen wurde.

<b>Strecke</b>	<b>Art der Arbeiten</b>	<b>Länge (km)</b>	<b>Abschluss der Arbeiten</b>	<b>Gesamtkosten (Mio. €)</b>	<b>Verbleibende Investitionen (Mio. €)</b>
Kulata - Vidin/Kalafat	Ausbau und Neubau	420	2015	2400	2400
Vidin/Kalafat - Craiova <sup>4</sup>	Ausbau und Neubau	108	2010	422	422
Curtici - Brasov	Ausbau	481	2010	1455	1455
Budapest - Sopron - Wien	Ausbau	60 (A) 146 (HU)	2015	755 (A) 563 (HU)	755 (A) 563 (HU)
Brno - Praha-deutsch-tschech. Grenze	Einführung des ERTMS	553	2015	43	43
Tschech. Grenze Schirnding – Marktredwitz – Nürnberg	Elektrifizierung	138	2015	467	467
			<b>Insgesamt</b>	<b>6105</b>	<b>6105</b>

---

<sup>4</sup> Die Einbeziehung dieses Abschnitts in die Liste 1 ist abhängig von weiteren Gesprächen mit der Kommission über die Streckenführung ab Vidin/Calafat nach Norden.

## Vorhaben Nr. 7: Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnlinien - Südwest

*Dieses Vorhaben ermöglicht eine Steigerung der Kapazität und der Qualität der Verkehrsdienste und verbessert die Verbindungen Portugals, Spaniens und Südfrankreichs mit Nord- und Mitteleuropa. Es leistet damit einen Beitrag zur Erleichterung des Zugangs zur iberischen Halbinsel über das natürliche Hindernis der Pyrenäen.*

### **Beschreibung des Vorhabens**

Es handelt sich um eine Erweiterung des früheren Essener vorrangigen Vorhabens Nr. 3 (Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnlinie Süd mit einem Mittelmeer-Zweig Madrid – Zaragoza – Barcelona – Perpignan - Montpellier und einem Atlantik-Zweig Madrid – Vitoria - Dax), von dem wichtige Abschnitte vor 2010 fertiggestellt sein werden (in Liste 0: Madrid – Barcelona – Figueres - Perpignan und Madrid –Vitoria - Hendaye). Es geht um den Bau neuer Hochgeschwindigkeitsstrecken für Geschwindigkeiten bis zu 300 km/h.

Das Gesamtprogramm verbindet die iberische Halbinsel und Südfrankreich über das französische Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnnetz mit Nord- und Mitteleuropa und ist damit ein bedeutender Schritt vorwärts. Die Strecke Montpellier-Nîmes gewährleistet die Verbindung mit den bestehenden Hochgeschwindigkeitslinien von Marseille nach Paris, während der Atlantik-Zweig über Bordeaux und Tours den Westen Frankreichs bedienen und an die bestehende Hochgeschwindigkeitsstrecke Tours-Paris anschließen soll. Der Abschnitt Lissabon/Porto – Madrid, dessen Streckenführung so bald wie möglich festgelegt werden sollte, wird zugleich eine wesentliche Rolle bei der Strukturierung der atlantischen Westfassade der Halbinsel spielen.

Die Verbesserungen ergeben sich im Wesentlichen aus dem Bau neuer Hochgeschwindigkeitsstrecken und kurzfristig aus dem Ausbau der bestehenden Infrastruktur zwischen Irún and Dax<sup>5</sup>. Neue Erweiterungen des Vorhabens könnten die hohe Qualität der Verbindung mit einem wirklich europäischen Hochgeschwindigkeitsnetz abrunden und damit die Wirtschaftlichkeit des Gesamtvorhabens verbessern.

### **Erwarteter Nutzen**

Die Reisezeiten innerhalb des bedienten Gebiets und im Verkehr mit Nord- und Mitteleuropa werden drastisch verkürzt: allein auf der Strecke Madrid-Barcelona sollen die Reisezeiten von fast sieben Stunden auf weniger als drei Stunden schrumpfen. Zusätzliche Kapazitäten und eine verbesserte Qualität der Verkehrsleistungen werden eine Verlagerung von Straßen- und Luftverkehr auf die Bahn bewirken und damit einen erheblichen Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung leisten. Durch gemischte Nutzung des Atlantik-Zweigs des Vorhabens (für Personen- und Güterverkehr) wird die Güterverkehrskapazität gesteigert werden. Zusätzliche positive Auswirkungen auf den Güterverkehr ergeben sich auf anderen Abschnitten durch Freiwerden leistungsfähiger und zuverlässiger Trassen für internationale Verbindungen. Besonders wichtig ist dies in dem hochempfindlichen Gebiet der Pyrenäen, die einerseits als Bremse der wirtschaftlichen Entwicklung wirken, in denen andererseits aber verstärkter Straßenverkehr zu ernsthaften Beeinträchtigungen der Umwelt führt. Verbesserte Verkehrsverbindungen werden auch eine erhebliche Anschubwirkung auf die

---

<sup>5</sup> Der Bau einer neuen Linie ist noch nicht zeitlich eingeplant, obwohl er ursprünglich in dem früheren Essener Vorhaben Nr. 3 vorgesehen war.

Wirtschaft der bedienten Regionen haben. Die Ausweitung der europäischen Normalspur auf das spanische und portugiesische Netz wird die Interoperabilitätsschranke an der französisch-spanischen Grenze beseitigen und damit den internationalen Handel erleichtern.

### Derzeitiger Stand

Die meisten Abschnitte des 1994 angenommenen Essener Vorhabens sind bereits gut fortgeschritten. Die Wirtschaftlichkeit des Gesamtvorhabens ist in hohem Maße abhängig von der Fertigstellung der restlichen Verbindungen über die Pyrenäen, in Frankreich und zwischen Spanien und Portugal. Die Erteilung einer Baugenehmigung für die Strecke zwischen Figueres und Perpignan (in Liste 0) auf der Mittelmeerseite sollte so schnell wie möglich erfolgen, und die Strecke Perpignan – Nîmes sollte nachfolgen. Die Vorstudien für den derzeit stark überlasteten Abschnitt Montpellier – Nîmes sind bereits abgeschlossen.

Hinsichtlich der neuen Verbindung zwischen Lissabon/Porto und Madrid schlägt die Gruppe vor, diese in Liste 1 aufzunehmen – unter der Voraussetzung, dass Spanien und Portugal so bald wie möglich eine Entscheidung über die Streckenführung treffen, insbesondere für die grenzüberschreitenden Abschnitte dieses Vorhabens. Technische Durchführbarkeitsstudien laufen derzeit, wobei der angestrebte Fertigstellungstermin um 2011 liegt.

Strecke	Art der Arbeiten	Länge (km)	Abschluss der Arbeiten	Gesamtkosten (Mio. €)	Verbleibende Investitionen (Mio. €)
Lisboa/ Porto – Madrid	Neubau	520 (P)	2011	5700 (P)	5700 (P)
Perpignan – Montpellier	Neubau	140	2015	2200	2200
Montpellier - Nîmes	Neubau / Ausbau	80	2010	1050	1050
Irún – Dax	Ausbau	85	2010	100	100
Dax-Bordeaux	Neubau	130	2020	2400	2400
Bordeaux – Tours	Neubau	304	2015	3900	3900
<b>Insgesamt</b>				<b>15350</b>	<b>15350</b>



## **Vorhaben Nr. 8: Personen-/Güterverkehrs-Eisenbahnlinie Gdansk – Warschau – Brno/Zilina**

*Die Modernisierung dieser Eisenbahnverbindung soll sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr eine Abkürzung der Fahrzeiten ermöglichen. Die Entwicklung attraktiver Eisenbahn-Verkehrsdienste von der Ostsee auf einer neuen Nord-Süd-Achse ist eine einmalige Gelegenheit, eine Alternative für die bestehenden, weitgehend ausgelasteten Nord-Süd-Verbindungen von der Nordsee zu schaffen.*

### **Beschreibung des Vorhabens**

Mit einem jährlichen Verkehrsaufkommen von 4 Mio. Passagieren und 5 Mio. t Fracht stößt die bestehende Verbindung ("E65") - obschon zweigleisig ausgebaut und elektrifiziert - an die Grenze ihrer Kapazität. Arbeiten zur Begradigung der Trassen, zur Erneuerung der Stromversorgung und zur Installation von Signal- und Kommunikationssystemen gemäß den AGTC- und AGC-Normen sollen Geschwindigkeiten bis zu 160 km/h für Reisezüge und 120 km/h für Güterzüge ermöglichen. Ebenfalls vorgesehen ist eine Zubringerstrecke zum Hafen Gdansk, wo der Bau eines neuen Container- und Fährterminals (mit einer erwarteten Kapazität von 1 Mio. 20-Fuß-Einheiten und 1,5 Mio. Reisenden) geplant ist. Insgesamt soll die Kapazität der Bahnlinie um 20 % gesteigert werden.

### **Erwarteter Nutzen**

Die in diesem Vorhaben behandelte Strecke ist vom gesamteuropäischen Standpunkt von besonderem Interesse, da sie schon jetzt einen hohen Anteil internationalen Güterverkehrs aufweist (im Jahr 2000 belief sich der internationale Transitverkehr auf 48 Mio. t). Das Vorhaben ist darauf angelegt, auf einer durch dicht besiedelte und industriell entwickelte Gebiete mit stark zunehmendem Verkehrsaufkommen führenden Strecke die Fahrzeiten und auch die Kosten für Güter- wie Reisezüge erheblich zu verringern. So wird z.B. die Reisezeit von Gdansk nach Warschau von 3h30 auf 2h40 verkürzt, während die Kosten für den Gütertransport um 15 % sinken werden. Die vorgesehenen Arbeiten sollen die Attraktivität der Eisenbahn stärken und es ihr ermöglichen, ihren Verkehrsanteil auf 25 % zu steigern und damit den derzeit in Polen zu beobachtenden Rückgang des Marktanteils der Eisenbahn umzukehren. Das Vorhaben leistet einen Beitrag zu einer umfassenderen Strategie, die darauf abzielt, neue wirtschaftliche Aktivitäten für das Gebiet entlang der neuen Verkehrsachse zu gewinnen, die Verlagerung des Fernverkehrs auf die Schiene zu fördern und zugleich dem Mobilitätsbedarf der Regionalreisenden zu dienen (siehe Vorhaben Nr. 18 in Liste 1 und Vorhaben Nr. 2 in Liste 2).

### **Derzeitiger Stand**

Das Vorhaben ist im nationalen Entwicklungsplan eingeplant. Es ist Teil des auf den gesamteuropäischen Konferenzen von Kreta und Helsinki festgelegten Korridors VI. Wirtschaftliche Vorstudien sind bereits durchgeführt worden. Die Studien zur technischen Auslegung haben begonnen, während die formelle Umweltverträglichkeitsprüfung voraussichtlich 2004 erfolgen wird.

<b>Strecke</b>	<b>Art der Arbeiten</b>	<b>Länge (km)</b>	<b>Abschluss der Arbeiten</b>	<b>Gesamtkosten (Mio. €)</b>	<b>Verbleibende Investitionen (Mio. €)</b>
Gdansk-Warszawa-Katowice	Ausbau	722	2015	2351	2351
Katowice-Breclav	Ausbau	277	2010 (2004 – CZ)	291 (PL) 1 240 (CZ)	291 (PL) 440 (CZ)
Katowice-Zilina-Nove-Mesto n.V.	Ausbau	180	2010	471 (PL) 350 (SK)	471 (PL) 350 (SK)
			<b>Insgesamt</b>	<b>4703</b>	<b>3903</b>

## **Vorhaben Nr. 9: Personen-/Güterverkehrs-Eisenbahnverbindung Lyon / Genua – Basel – Duisburg – Rotterdam / Antwerpen**

*Die Entwicklung einer Eisenbahnachse entlang der "blauen Banane" von der Nordsee zum Mittelmeer soll dazu beitragen, in einem der am dichtesten bevölkerten und höchst industrialisierten Gebiete Europas die Verteilung des Verkehrs auf die Verkehrsträger zu verändern. Das Vorhaben wird eine Direktverbindung für den Reiseverkehr zwischen der iberischen Halbinsel und Deutschland schaffen. Das Endziel ist aber die Entwicklung eines Eisenbahn-Güterverkehrskorridors mit reinen Güterzugstrecken.*

### **Beschreibung des Vorhabens**

Die vorgesehenen Arbeiten umfassen den Bau neuer Hochgeschwindigkeitsstrecken (für bis zu 300 km/h) in Frankreich (Süd- und Ostzweige des "TGV Rhin-Rhône") und in Deutschland (Karlsruhe – Basel und Frankfurt-Flughafen – Mannheim), den Ausbau bestehender Strecken zur Erhöhung ihrer Güterverkehrskapazität (Anschluss der Betuwe-Strecke – früheres Essener Vorhaben Nr. 5 – an das deutsche Netz, den Ausbau der bestehenden Strecken von Lyon nach Mülheim, Zubringerlinien vom Hafen Genua zu den Schweizer Alpentunneln) und den Bau einer reinen Güterzugverbindung (des so genannten "Eisernen Rheins") zwischen Antwerpen und dem deutschen Netz. Bei allen diesen Arbeiten geht es um zwei- bis viergleisige Strecken.

### **Erwarteter Nutzen**

Diese Route hat ganz offensichtlich einen sehr hohen Anteil internationalen Verkehrs aufzuweisen. In den meisten Abschnitten stellt der grenzüberschreitende Verkehr mehr als die Hälfte des Güterverkehrs und einen erheblichen Anteil des Personenverkehrs. Das Vorhaben wird dazu beitragen, im Güter- wie im Reiseverkehr eine bedeutende intermodale Verlagerung zu bewirken. Je nach Abschnitt wird das Vorhaben alljährlich mehrere Milliarden tkm von der Straße übernehmen und auch einige hundert Millionen Passagier-km von der Straße oder vom Luftverkehr abziehen. Es verbindet Flughäfen und einige der größten Seehäfen und leistet damit einen beachtlichen Beitrag zu echter Intermodalität: im Personenverkehr durch die Verbindung von Bahn- und Flugreisen und im Güterverkehr durch Kombination von Bahn- und Seetransport.

### **Derzeitiger Stand**

Alle nicht grenzüberschreitenden Abschnitte sind in die jeweiligen nationalen Pläne aufgenommen worden. Die Anschlussstrecken zur Schweiz sind im Verkehrsabkommen zwischen der EU und der Schweiz vereinbart worden. Ein dreiseitiges Abkommen zwischen Deutschland, Belgien und den Niederlanden bildet den Rahmen für den Bau des "eisernen Rheins". Eine aus den betroffenen Netzmanagern gebildete Arbeitsgruppe prüft die verschiedenen Optionen für den Bau der Strecke Mülheim – Mulhouse. Die Eisenbahn-Betriebsgesellschaften und die Netzmanager arbeiten bereits gemeinsam an der Erstellung eines reinen Güterverkehrskorridors Genua – Rotterdam.

<b>Strecke</b>	<b>Art der Arbeiten</b>	<b>Länge (km)</b>	<b>Abschluss der Arbeiten</b>	<b>Gesamtkosten (Mio. €)</b>	<b>Verbleibende Investitionen (Mio. €)</b>	
Lyon - Dijon	Neue Hochgeschwindigkeitsstrecke	180	2018	2500	1000	
Dijon-Mulhouse	Neue Hochgeschwindigkeitsstrecke	189	2010	1880	1880	
Mulhouse-Mülheim	Brücke und Ausbau	20	2015	200	200	
Allessandria-Novara-Sempione	Ausbau	170	2010	445	445	
Genova-Milano-Gottardo	Neubau / Ausbau	195	2013	4335	4335	
Basel-Karlsruhe	Ausbau / Neubau	193	2015	4235	3123	
Frankfurt-Mannheim	Neue Hochgeschwindigkeitsstrecke	66	2012	1771	1771	
Duisburg-Emmerich	Ausbau	73	2009	819	782	
"Eiserner Rhein" Rheidt-Antwerpen(*)	Ausbau	170	2010	550	550	
				<b>Insgesamt</b>	<b>16735</b>	<b>14086</b>

\*) Die Aufteilung der Investitionen zwischen Belgien und den Niederlanden ist Gegenstand eines derzeit laufenden internationalen Schiedsverfahrens.

## **Vorhaben Nr. 10: Personen-/Güterverkehrs-Eisenbahnverbindung Paris - Straßburg - Stuttgart – Wien – Bratislava**

*Neue Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnverbindungen auf einer Strecke, die durch dicht besiedelte Gebiete im Herzen Europas führt, werden den europäischen Bürgern aus dem Westen wie aus dem Osten gleichermaßen zugute kommen. Verladener und Frachtführer werden auf einer der im Straßenverkehr am stärksten überlasteten Verkehrsachsen Europas die Vorteile der von der Bahn gebotenen Leistungen nutzen können.*

### **Beschreibung des Vorhabens**

Dieses Vorhaben ist eine Erweiterung des früheren Essener vorrangigen Vorhabens Nr. 4 (Hochgeschwindigkeitszug Ost - siehe Liste 0) und eines von der Kommission im Jahr 2001 vorgeschlagenen Vorhabens<sup>6</sup>. Die vorgesehenen Arbeiten umfassen den Neubau bzw. Ausbau von Hochgeschwindigkeitslinien auf der Gesamtstrecke von Paris bis Wien und den Ausbau der bestehenden Strecken von Wien nach Bratislava. Zu diesem Vorhaben gehören insbesondere der zweigleisige Ausbau der Rheinbrücke bei Kehl zur besseren Verbindung der deutschen und französischen Bahnnetze und der Ausbau der bestehenden Strecken zur Nutzung für den Güterverkehr.

### **Erwarteter Nutzen**

Das Vorhaben schafft eine durchgehende Eisenbahnachse von Paris bis Bratislava – sowohl für den Reiseverkehr als auch für den Gütertransport. Die Entwicklung dieser Verkehrsachse leistet einen Beitrag zur erfolgreichen Erweiterung der EU, indem sie die verkehrsmäßige Anbindung der neuen Mitgliedstaaten verbessert und für den Verkehr zwischen den Mitgliedstaaten Alternativen zum Straßenverkehr eröffnet. Schon heute stellt der Verkehr zwischen den Mitgliedstaaten auf mehreren Teilstrecken mehr als die Hälfte des gesamten Frachtaufkommens, und es ist sicher anzunehmen, dass sein Umfang nach der Erweiterung noch weiter zunehmen wird. Außerdem wird das Vorhaben auch die Verbindungen von und nach den vielen an dieser Route gelegenen städtischen Ballungsgebieten verbessern.

### **Derzeitiger Stand**

Die Arbeiten an allen inländischen Abschnitten sind in den nationalen Verkehrsplänen der betreffenden Länder eingeplant. Ein zwischen Frankreich und Deutschland geschlossenes Abkommen schafft die Voraussetzungen für die Ausführung der Arbeiten an der Kehler Rheinbrücke. Auf den meisten deutschen Abschnitten laufen derzeit die technischen Untersuchungen für die Auslegung der Strecke. In Österreich haben die Arbeiten an den meisten Streckenabschnitten bereits begonnen, u.a. auch an der Verbindung nach Bratislava. Zur gemeinsamen Bewertung der Möglichkeiten für die örtliche Entwicklung und wirtschaftlichen Integration haben die betroffenen Regionen und Städte unter dem Namen "Hauptstraße für Europa" einen speziellen Kooperationsrahmen gebildet.

---

<sup>6</sup> Siehe KOM (2001)544

<b>Strecke</b>	<b>Art der Arbeiten</b>	<b>Länge (km)</b>	<b>Abschluss der Arbeiten</b>	<b>Gesamtkosten (Mio. €)</b>	<b>Verbleibende Investitionen (Mio. €)</b>
Baudrecourt-Strasbourg	Neubau	106	2015	1300	1300
Strasbourg-Appenweier <sup>7</sup>	Ausbau	20	2015	150	150
Stuttgart-Ulm	Neubau	91	2012	1266	1266
München-Mühldorf-Salzburg	Ausbau / Elektrifizierung	141	2015	738 (D)	726 (D)
Salzburg-Wien	Viergleisiger Ausbau	315	2012	6000	4644
Wien-Bratislava	Ausbau	70 (A)	2010	134	134
			<b>Insgesamt</b>	<b>9588</b>	<b>8220</b>

---

<sup>7</sup> Der Abschnitt Appenweier-Karlsruhe ist im Vorhaben Nr.9 enthalten

## **Vorhaben Nr. 11: - Interoperabilität der Hochgeschwindigkeitsbahnen auf der iberischen Halbinsel**

*Neue Bau- und Ausrüstungstechnologien ermöglichen die Einbeziehung Spaniens und Portugals in ein voll interoperables transeuropäisches Eisenbahnnetz.*

### **Beschreibung des Vorhabens**

Dieses Vorhaben betrifft neue Hochgeschwindigkeits-Bahnlinien (mit europäischer Spurweite) und für Doppelspurweite umzurüstende Strecken auf der iberischen Halbinsel. Das Vorhaben ist im Vorschlag der Kommission enthalten<sup>8</sup>. Die Gruppe hat die von der Kommission vorgeschlagene Definition übernommen, und zwar einschließlich der Strecke Vigo-Porto. Es handelt sich um ein technologisch geprägtes Vorhaben.

Der Unterschied in der Spurweite zwischen den Eisenbahnnetzen der iberischen Halbinsel und denen des restlichen Europas ist immer noch ein erhebliches Hindernis auf dem Weg zu einem wirklich effizienten gesamteuropäischen Eisenbahn-Verkehrssystem. Bei diesem Vorhaben geht es um den Bau neuer und die Umrüstung bestehender Bahnlinien. Mit Hilfe verschiedener Techniken (z.B. polyvalente Schwellen, dritte Schienen oder Umspurstationen an dem zukünftigen iberischen Hochgeschwindigkeitsnetz) soll eine volle Interoperabilität mit dem transeuropäischen Eisenbahn-Verkehrsnetz erreicht werden.

### **Erwarteter Nutzen**

Die Förderung der Interoperabilität auf den Hochgeschwindigkeitsstrecken wird mithilfe, Investitionen der beteiligten Länder auf die Technologien zu lenken, die diese Interoperabilität ermöglichen. Dieses horizontal angelegte Vorhaben soll nicht nur die Verbindungen zwischen Spanien und Portugal und den anderen Teilen Europas verbessern, sondern auch der Bahn helfen, gegenüber dem Straßen- und Luftverkehr an Boden zu gewinnen, was angesichts zunehmend überlasteter Verkehrswege besonders wichtig ist.

### **Derzeitiger Stand**

In den letzten Jahren sind Pilottests mit Erfolg durchgeführt worden. Die endgültigen Kosten sind abhängig von den für die einzelnen Strecken gewählten technischen Lösungen und der Länge der entsprechend auszurüstenden Abschnitte des iberischen Eisenbahnnetzes.

---

<sup>8</sup> Siehe KOM (2001)544

<b>Strecke</b>	<b>Art der Arbeiten</b>	<b>Länge (km)</b>	<b>Abschluss der Arbeiten</b>	<b>Gesamtkosten (Mio. €)</b>	<b>Verbleibende Investitionen (Mio. €)</b>	
Madrid-Andalucia	Neubau / Umrüstung bestehender Strecken	1019	2010	4074	3737	
Nordeste	Neubau / Umrüstung bestehender Strecken	589	2010	1439	1250	
Madrid-Levante y Mediterráneo	Neubau / Umrüstung bestehender Strecken	1347	2010	9359	9219	
Corredor Norte-Noroeste	Neubau / Umrüstung bestehender Strecken	1314	2010	7536	7503	
Extremadura	Neubau	418	2010	1338	1295	
				<b>Insgesamt</b>	<b>23745</b>	<b>23005</b>



## **Vorhaben Nr. 12: Multimodale Verbindungen Irland – Vereinigtes Königreich – europäisches Festland**

*Verbesserte Straßen- und Bahnverbindungen werden die Fahrzeiten zwischen Irland und dem Vereinigten Königreich und den Ländern im Zentrum des europäischen Festlands verkürzen und damit nicht nur zur besseren Zugänglichkeit aller Regionen der Gemeinschaft beitragen, sondern auch zur Stärkung der Zuverlässigkeit und Sicherheit des Verkehrsnetzes.*

### **Beschreibung des Vorhabens**

Die Bauvorhaben in Irland sind eine Weiterführung der vom Europäischen Rat in Essen 1994 beschlossenen vorrangigen Straßen- und Eisenbahnvorhaben (Vorhaben Nr. 9 – konventionelle Eisenbahnverbindung Cork – Dublin – Belfast – Larne – Stranraer und Vorhaben Nr. 13 – Straßenverbindung Irland – Vereinigtes Königreich – Benelux). Diese beiden Vorhaben haben bereits geholfen, die Reise- und Transportzeiten zwischen Irland, dem Vereinigten Königreich und dem europäischen Festland spürbar abzukürzen. Angesichts der Entwicklung des Verkehrs und auch im Hinblick auf die Notwendigkeit, abgelegene Regionen besser mit den anderen Teilen Europas zu verbinden, sind weitere Investitionen im Eisenbahn- und Straßensektor erforderlich, um die Verbindungen zwischen Dublin und dem Norden und Süden des Landes zu verbessern. Bei der Bahn ist weitere Modernisierung erforderlich, um die Zugfrequenz erhöhen und die Zuverlässigkeit und Sicherheit der Züge verbessern zu können. Im Straßenverkehr sind Investitionen erforderlich, um den Ausbau der die drei wichtigsten Städte der Insel verbindenden Hauptfernstraßen von Dublin nach dem Norden und dem Süden zu vollenden, und außerdem geht es um eine Verbesserung der Verkehrslenkung durch Aufbau eines Fahrerinformationssystems.

Die Modernisierungsvorhaben für das Vereinigte Königreich betreffen in erster Linie die Eisenbahnstrecke Felixstowe – Nuneaton. Daneben geht es um die Installation des Zugsystems ERTMS auf der Strecke Crewe – Holyhead. Diese beiden Vorhaben sollten bewirken, die Kapazität der das Vereinigte Königreich in Ost-West-Richtung durchquerenden Bahnverbindung von und nach dem Hafen Felixstowe von derzeit 13 auf etwa 30 Züge pro Tag in jeder Richtung zu erhöhen. Zudem hat diese Bahnlinie Anschluss an die wichtigste Nord-Süd-Bahnlinie des Vereinigten Königreichs, die *West Coast Main Line*. Zu den im Vereinigten Königreich vorgesehenen Arbeiten gehören ferner Verbesserungen an der Ost-West-Straßen- und Eisenbahnachse zwischen Liverpool und Hull. Diese Strecke verbindet die beiden Haupthäfen an der Ost- und Westküste; sie ist daher von besonderer Bedeutung für den Güterverkehr und erfordert Ausbaumaßnahmen zur Erhöhung ihrer Kapazität.

### **Erwarteter Nutzen**

Die für das irische Eisenbahnnetz vorgesehenen neuen Bauvorhaben sollten eine Erhöhung der Zugdichte und der Geschwindigkeiten im Reise- und Güterverkehr bewirken. Man schätzt, dass auf der Strecke zwischen Dublin und Cork 30 und zwischen Dublin und Belfast 15 Minuten Reisezeit eingespart werden können, was die Bahn als Verkehrsmittel attraktiver machen wird. Die Vorhaben für den Straßenverkehr, insbesondere die Entwicklung eines Fahrerinformationssystems, sollten mithelfen, die Nutzung des Straßensystems zu optimieren und sich positiv auf den Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit auswirken. Man hat berechnet, dass die vorgesehenen Infrastruktur-

Investitionen auf der Strecke Dublin-Belfast zu einer Verkürzung der Fahrzeit für die Gesamtstrecke (gegenüber den 1999 ermittelten Werten) um 24 Minuten führen werden, während die Investitionen auf der Strecke Dublin-Cork die für die Gesamtstrecke benötigte Fahrzeit um 58 Minuten verkürzen sollten.

Die im Vereinigten Königreich vorgesehene Modernisierung der Eisenbahnverbindungen Felixstowe-Nuneaton und Crewe-Holyhead entspricht der Strategie einer vorrangigen Entwicklung des bahngestützten Güterverkehrs und der Intermodalität zwischen Bahn- und Seeverkehr. Felixstowe ist der viertgrößte Container-Hafen Europas. In Verbindung mit der *West Coast Main Line* ist diese Felixstowe-Strecke ein Hauptweg für den Transport von Containern zu Terminals in Birmingham, Crewe, Holyhead, Manchester, Liverpool und in Schottland. Auch das Vorhaben der Modernisierung der Achse Liverpool-Hull wird im Verkehr zwischen Irland und den Häfen Belgiens und der Niederlande eine erhebliche Verkürzung der Reise- und Transportzeiten ermöglichen und damit zur wirtschaftlichen und sozialen Kohäsion einer der Randregionen Europas beitragen.

### Derzeitiger Stand

Die am weitesten ausgereiften Vorhaben sind in den nationalen Infrastruktur-Entwicklungsplänen des Vereinigten Königreichs und Irlands enthalten. Zudem gehen die das Eisenbahnnetz betreffenden Vorhaben einher mit erheblichen Investitionen in rollendes Material, um eine optimale Nutzung der neu geschaffenen Kapazitäten zu gewährleisten. Hier ist auch anzumerken, dass der Start der ersten Phase der Installation des Zugleitsystems ERTMS auf der Strecke Crewe-Holyhead für 2005 vorgesehen ist. Auf dieser Strecke könnte das System ab 2008 betriebsbereit sein.

Strecke	Art der Arbeiten	Länge (km)	Abschluss der Arbeiten	Gesamtkosten (Mio. €)	Verbleibende Investitionen (Mio. €)
Strategischer Bahn/Straßen-Korridor von Dublin zum Norden u. Süden	Modernisierung und Verkehrsmanagement	400	2010	170	170 <sup>9</sup>
Bahnlinie Felixstowe-Nuneaton	Modernisierung	265	2012	300	300
Bahnlinie Crewe-Holyhead	ERTMS	180	2008	120	120
Bahn/Straßen-Korridor Liverpool-Hull	Modernisierung und Kapazitätssteigerung	190	2020	1750	1750
			<b>Insgesamt</b>	<b>2340</b>	<b>2340</b>

<sup>9</sup> Zu berücksichtigen sind ferner zusätzliche Arbeiten an den Straßen- und Bahnverbindungen von Cork nach Dublin und bis zur Grenze mit Nordirland (243 bzw. 365 km), die zum Zeitpunkt der Herausgabe des Berichts weder in diesem Datenblatt noch in den im Bericht genannten Gesamtkosten enthalten waren.

## Vorhaben Nr. 13: Brücke über die Straße von Messina

*Dieses Vorhaben umfasst den Bau einer langen Brücke für gemischte Nutzung über die Straße von Messina, die die (mit 5 Mio. Einwohnern) nach Großbritannien zweitstärkste bevölkerte Insel Europas mit dem europäischen Festland verbinden soll. Diese Verbindung wird ein Wahrzeichen der modernen Infrastruktur Europas bilden – in seiner Dimension vergleichbar mit der Öresund-Brücke.*

### Beschreibung des Vorhabens

Gegenstand dieses Vorhabens ist der Bau einer gemischt genutzten Brücke über die Straße von Messina – mit einer Spannweite zwischen den beiden Hauptpfeilern von 3,3 km. Der größte Teil der – im vorrangigen Vorhaben nicht enthaltenen – Zugangsstrecken (20,3 km Straße und 19,8 km Bahnlinie) soll in Tunneln angelegt werden, um die Brücke direkt an die neuen Verkehrswege anzubinden. Auf der Festlandseite soll die Brücke an den neuen Abschnitt der Autobahn A3 Salerno – Reggio di Calabria und die geplante Hochgeschwindigkeits-Bahnlinie Neapel – Reggio di Calabria anschließen, auf der sizilianischen Seite an die Autobahnen A18 Messina - Catania und A20 Messina-Palermo und an den (von *Rete Ferroviaria Italiana* zu bauenden) neuen Bahnhof Messina.

### Erwarteter Nutzen

Die strategische Umweltverträglichkeitsprüfung kam zu dem Schluss, dass das Vorhaben auch unter Bedingungen geringen BIP-Wachstums und schwacher Verkehrsentwicklung wirtschaftlich realisierbar wäre. Bei einer volkswirtschaftlichen Rentabilität von 9-12 % würde der Nutzen die Kosten in allen betrachteten Szenarien übersteigen.

### Derzeitiger Stand

Die mit dem Gesetz Nr. 1158/71 geschaffene Gesellschaft *Stretto di Messina S.p.A.* ist als Konzessionshalter betraut mit Vorstudien, technischer Auslegung, Bau und Betrieb der Infrastruktur zur Anbindung Siziliens an das Festland. Ein am 4. April 2003 verabschiedeter Erlass erklärt die Brücke zu einer "Infrastruktur von nationalem Interesse".

Am 28. April 2003 genehmigte die außerordentliche Hauptversammlung eine in mehreren Raten erfolgende Kapitalerhöhung um 2,5 Mrd. €. Dabei verpflichteten sich *Fintecna S.p.A.*, *Anas S.p.A.* und *Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.*, diese Kapitalerhöhung bis zu 70 bzw. 15 und 15 % zu übernehmen, falls sich die Regionen Sizilien und Kalabrien gegen eine Beteiligung an dieser Eigenkapitalzuführung entscheiden sollten. Auf den internationalen Finanzmärkten ausgehandelte und ausschließlich durch den aus dem Vorhaben erwachsenden Cashflow gesicherte Anleihen sollen den verbleibenden Finanzierungsbedarf decken, d.h. etwa 60 % der Gesamtsumme.

Strecke	Art der Arbeiten	Länge (km)	Abschluss der Arbeiten	Gesamtkosten (Mio. €)	Verbleibende Investitionen (Mio. €)
Straße von Messina	Bau einer neuen Brücke	5	2015	4491	4491

## **Vorhaben Nr. 14: Feste Straßen- und Eisenbahnquerung des Fehmarnbelta**

*Das Fehmarnbelt-Vorhaben ist ein wesentliches Bauvorhaben, das eine direkte und schnelle landfeste Verbindung für den Reise- und Güterverkehr zwischen den skandinavischen Ländern und der Mitte Europas schaffen soll.*

### **Beschreibung des Vorhabens**

Dieses Vorhaben ist eine Erweiterung eines der von der Kommission bereits identifizierten Vorhaben<sup>10</sup>. Kernstück ist der Bau einer Brücke oder eines Tunnels zur Schaffung einer festen Straßen- und Eisenbahnverbindung über den 19 km breiten Fehmarnbelt zwischen Deutschland und Dänemark. Auf der gleichen Route wie die kürzlich fertiggestellte Øresund-Verbindung zwischen Dänemark und Schweden (Essener Vorhaben Nr. 9), ist die Querung des Fehmarnbelta ein wesentliches Element zur Vervollendung der zentralen Nord-Süd-Achse zwischen Mitteleuropa und den nordischen Ländern. Nach Fertigstellung des Vorhabens wird es die derzeitige Fährverbindung zwischen Rødby (Dänemark) und Puttgarden (Deutschland) ersetzen.

Die Vervollendung des Vorhabens wird auch Verbesserungen an den inländischen Zufahrtsstrecken erfordern – sowohl in Dänemark (zwischen Øresund und Fehmarnbelt) als auch in Deutschland (zwischen Puttgarden und Hamburg und weiter in Richtung Hannover und Bremen). Hauptzweck ist die Sicherung genügender Kapazitäten auf der Gesamtroute entsprechend der Verkehrskapazität der festen Fehmarnbelt-Querung.

### **Erwarteter Nutzen**

Mit zunehmendem Handelsverkehr zwischen den nordischen Ländern und den im Zentrum der EU gelegenen Ländern wird die Schaffung einer schnellen Direktverbindung immer dringender. Eine solche Verbindung wird eine erhebliche Steigerung des über diese Route (und insbesondere die Bahnverbindung) laufenden Verkehrsvolumens ermöglichen. Nach Fertigstellung wird die Fehmarnbelt-Route einen erheblichen Reise- und Güterverkehr auf sich ziehen, der auf 3,3 Mio. Fahrzeuge und 30-35 000 Züge geschätzt wird, und damit helfen, die Überlastung der Route durch Dänemark über den Großen Belt zu mildern. Derzeit laufen weniger als 20 % des Güterverkehrs zwischen Skandinavien und Mitteleuropa über den Fehmarnbelt (d.h. über die Fährverbindung) zwischen Dänemark und Deutschland. Man schätzt, dass der Anteil des über den Fehmarnbelt geführten Güterverkehrs nach Fertigstellung der festen Verbindung auf 33-37 % ansteigen wird; dies entspräche etwa 15-17 Mio. t im Jahr, davon 8-11 Mio. t auf der Eisenbahn.

Schließlich erwartet man, dass dieses Vorhaben die wirtschaftliche Entwicklung der Ostseeregion Dänemarks und Deutschlands voranbringen und eine grenzübergreifende Zone wirtschaftlicher Entwicklung schaffen wird - ähnlich der, die im Gebiet um die Øresund-Brücke entstanden ist.

### **Derzeitiger Stand**

Das Vorhaben ist in den deutschen und dänischen Verkehrsinfrastruktur-Plänen enthalten. Im Jahr 2000 ist eine Reihe von Durchführbarkeitsstudien erstellt worden. Eine im Juni 2002 abgeschlossene Umfrage zum Interesse der Wirtschaft sollte klären, inwieweit sich der

---

<sup>10</sup> Siehe KOM (2001)544

Privatsektor an der Realisierung des Vorhabens beteiligen könnte. Die Gesamtkosten sind abhängig von der technischen Lösung, über die jedoch noch nicht entschieden ist.

Die Vorhaben für die Verbesserung der Bahnverbindungen in Deutschland (Puttgarden-Hamburg) und Dänemark (zwischen Øresund und Fehmarnbelt) sind eng an den Bau der Fehmarnbelt-Verbindung gebunden. Ihre Realisierung ist daher auch zeitplanmäßig abhängig vom Bau dieser festen Verbindung zwischen Dänemark und Deutschland.

<b>Strecke</b>	<b>Art der Arbeiten</b>	<b>Länge (km)</b>	<b>Abschluss der Arbeiten</b>	<b>Gesamtkosten (Mio. €)</b>	<b>Verbleibende Investitionen (Mio. €)</b>
Fehmarnbelt	Bahn/Straßen-Brücke und/oder Tunnel	19	2014	2800-4400 <sup>(1)</sup>	2800-4400 <sup>(1)</sup>
København-Rødby	Verbesserung d. Bahnverbindung	185	2014	400 – 1000 <sup>(1)</sup>	400 - 1000 <sup>(1)</sup>
Puttgarden-Hamburg	Verbesserung d. Bahnverbindung	130	2014	1092	1092
Hamburg/Bremen-Hannover	Verbesserung d. Bahnverbindung	114	2015	1284	1284
<b>Insgesamt</b>				<b>5576-7776</b>	<b>5576-7776</b>

(1) Der endgültige Kostenansatz für diese Vorhaben ist abhängig von den technischen Lösungen, über die noch nicht entschieden wurde.

## Vorhaben Nr. 15: Nordisches Dreieck

*Die Verbesserung der Eisenbahn- Straßen- und Schifffahrts-Infrastruktur in den nordischen Ländern wird diesen helfen, ihre Entfernung vom Zentrum des europäischen Festlands zu überwinden und diese abgelegenen Regionen voll in die Europäische Union zu integrieren.*

### **Beschreibung des Vorhabens**

Das als "nordisches Dreieck" bezeichnete multimodale Verkehrsprogramm dient dem Zweck, durch Ausbau der Eisenbahn- Straßen- und Schifffahrts-Infrastruktur in Schweden und Finnland den Personen- und Güterverkehr zwischen den nordischen Ländern und Mitteleuropa zu verbessern. Der Ausbau der Eisenbahnlinien sollte Geschwindigkeiten bis zu 160 km/h und auf einigen Streckenabschnitten sogar mehr als 200 km/h ermöglichen. Es gibt auch Pläne für spezielle Baumaßnahmen, die darauf abzielen, den Gütertransport auf der Bahn zu fördern, z.B. durch Verstärkung des Netzes für Züge mit höherer Nutzlast.

Der Bau der festen Verbindung über den Øresund zwischen Dänemark und Schweden (Essener Vorhaben Nr. 11) und die geplante feste Querung des Fehmarnbelts zwischen Deutschland und Dänemark, die eine direkte gemeinschaftsinterne Verbindung zwischen dem zentraleuropäischen Festland und Skandinavien schaffen, sind zentrale Bestandteile dieses nordischen Dreiecks.

Dieses Vorhaben erstreckt sich über enorme Entfernungen: die Verbindungen zwischen Malmö, Stockholm, Oslo, Turku, Helsinki und der finnisch-russischen Grenze umfassen rund 1 900 km Straßen- und 2 000 km Eisenbahnstrecken.

### **Erwarteter Nutzen**

Bei diesem Vorhaben geht es um den Bau der für den Personen- und Güterverkehr von Skandinavien wichtigsten Landtransportroute. Das Vorhaben leistet einen wesentlichen Beitrag zur Integration von am Rand der EU gelegenen und durch ihre geographische Lage abgeschnittenen Regionen. Es führt zu einer erheblichen Verkürzung der Fahrzeiten, sowohl auf der Straße als auch im Eisenbahnverkehr, zu Verbesserungen im Verkehrsfluss und zu bedeutenden Fortschritten in der Verkehrssicherheit und im Umweltschutz. Außerdem geht es um die Schaffung einer leistungsfähigen Infrastruktur zur Verbindung der großen städtischen Zentren.

Die Modernisierung der Straßen- und Bahnverbindungen soll auch zu einer ausgewogeneren Entwicklung der Verkehrsträger in den nordischen Ländern beitragen – in dem Sinne, dass die Straße vorwiegend für verderbliche Güter und Produkte hoher Wertschöpfung genutzt wird, während größere Sendungen und Massengüter auf der Bahn befördert werden.

### **Derzeitiger Stand**

In Schweden sind die Arbeiten außerordentlich gut vorangeschritten, obwohl noch weitere Investitionen in Höhe von 4 700 Mio. € für den Bahnsektor und 2 600 Mio. € für den Straßenausbau erforderlich sind. Man erwartet, dass der größte Teil des Netzes bis zum Jahr 2010 fertiggestellt sein wird – einschließlich der Strecke Stockholm-Malmö und der beiden Verbindungen nach Norwegen. Es verbleiben nur einige kleinere Abschnitte, die bis 2015 fertig sein sollen.

In Finnland erfordern die ausstehenden Arbeiten im Bahnbereich noch Investitionen von 785 Mio. €, und für den Ausbau des Straßennetzes besteht ein weiterer Investitionsbedarf in gleicher Höhe. Die Straßenverbindung Helsinki - Turku und die Bahnstrecke Kerava - Lahti

sind im Bau und sollten bis 2010 in Betrieb sein. Nach 2010 werden sich die Arbeiten auf die Verbindungen von Helsinki zur russischen Grenze konzentrieren, d.h. auf die Straße Helsinki – Vaalimaa und die Bahnstrecke Helsinki – Vainikkala.

<b>Strecke</b>	<b>Art der Arbeiten</b>	<b>Länge (km)</b>	<b>Abschluss der Arbeiten</b>	<b>Gesamtkosten (Mio. €)</b>	<b>Verbleibende Investitionen<sup>(1)</sup> (Mio. €)</b>
Helsinki-Vaalimaa	Modernisierung der Straßenverbindung	100	2015	405	230
Helsinki-Vainikkala	Modernisierung der Bahnstrecke	150	2012	260	85
<b>Insgesamt</b>				<b>665</b>	<b>315</b>

(1) Die hier genannten Beträge enthalten nur die nach 2010 erforderlichen Investitionen.

## Vorhaben Nr. 16: Multimodale Verbindung Portugal – Spanien – Mitteleuropa

*Die Verbesserung der Straßen-, Bahn-, Luft- und Seeschifffahrts-Infrastruktur der iberischen Halbinsel leistet einen wesentlichen Beitrag zur Stärkung ihrer Verbindungen mit den anderen Teilen Europas und ihrer Stellung als westliches Handelstor der EU.*

### Beschreibung des Vorhabens

Dieses Vorhaben verlängert und vollendet das (vom Europäischen Rat von Dublin bestätigte) frühere vorrangige Vorhaben Nr. 8, das auf eine zusammenhängende und einander ergänzende Struktur für den Straßen-, Bahn-, See- und Luftverkehr im ganzen Nordwesten und Südwesten sowie an der Atlantikküste der iberischen Halbinsel abzielt. Das Vorhaben umfasst den Ausbau von drei multimodalen Verkehrskorridoren zwischen Portugal und Spanien als Beitrag zu einer besseren Anbindung beider Länder an die anderen Teile Europas.

Das Vorhaben bleibt so, wie es bei dem Europäischen Rat von Dublin definiert war – außer dass es nun einen weiteren Korridor enthält, der den Hafen Sines und den Süden Portugals über eine direkte zweigleisige Güterzugstrecke von Sines nach Badajoz an der spanisch-portugiesischen Grenze mit Madrid verbinden soll. Da vor 2007 abgeschlossene Arbeiten in Liste 0 aufgeführt sind, gelten als Teil von Liste 1 die Bahnlinie Sines-Bajadoz sowie der Bau des Flughafens Ota und kleinere Investitionen im Hafen, die beide in dem früheren vorrangigen Vorhaben Nr. 8 enthalten waren, aber nicht zustande gekommen sind.

### Erwarteter Nutzen

Zusammen mit dieser Erweiterung verbessert das frühere vorrangige Vorhaben Nr. 8 die Verbindungen zwischen dem Zentrum der EU und einer Randregion. Es ermöglicht eine spürbare Verbesserung der Transportzeiten und der Zuverlässigkeit im internationalen Verkehr und bietet die Möglichkeit, dem Rückgang des Anteils der Seeschifffahrt am EU-internen Verkehr entgegenzuwirken, das Eisenbahnnetz zu modernisieren und damit die Integration des europäischen Eisenbahnverkehrs voran zu bringen.

Die neue Strecke Sines-Badajoz ist entscheidend für die Entwicklung des Hafens Sines und fördert den Verkehr zwischen Lissabon / Setubal und Zentralspanien. Ihr Bau nach neuen Geschwindigkeitsnormen und mit polyvalenten Schwellen erleichtert die zukünftige volle Interoperabilität zwischen dem spanisch-portugiesischen Güterverkehrsnetz und den anderen Teilen des transeuropäischen Eisenbahnnetzes.

### Derzeitiger Stand

Die Kosten-Nutzen-Analyse, die Umweltverträglichkeitsprüfung und die technischen Untersuchungen sollten in Kürze beginnen.

Strecke(a)	Art der Arbeiten	Länge (km)	Abschluss der Arbeiten	Gesamtkosten (Mio. €)	Verbleibende Investitionen (Mio. €)
Bahnverbindung Sines-Badajoz	Neubau	200	2010	700	700
Flughäfen	Ausbau/Neubau	-	2015	3 430	3003
Häfen	Ausbau	-	2015	1 082	113
<b>Insgesamt</b>				<b>5 212 (b)</b>	<b>3 816 (b)</b>



- (a) vor 2010 abzuschließende Teilvorhaben des früheren vorrangigen Vorhabens 8 sind in Liste 0 enthalten;
- (b) ohne die in Liste 0 aufgeführten, bis 2010 abzuschließenden Teilvorhaben.

<b>Vorhaben Nr. 17: Autobahn griechisch-bulgarische Grenze – Sofia – Nadlac – Constanza</b>
---

*Dieses Autobahnprojekt verbindet die Häfen Athen, Thessaloniki und Constanza mit dem Zentrum der erweiterten Union und dient damit der Strukturierung des osteuropäischen Straßennetzes.*

### **Beschreibung des Vorhabens**

Bei diesem Vorhaben handelt es sich um eine Erweiterung der griechischen Autobahn PATHE (früheres Essener vorrangige Vorhaben Nr. 7). Es schließt Lücken in einer der wichtigsten Straßenverkehrsverbindungen im Osten des erweiterten Europas. Die ausgewählten Streckenabschnitte vollenden eine Verkehrsachse, in die einige der zukünftigen Mitgliedstaaten bereits im Rahmen des ISPA-Programms investiert haben.

Das Vorhaben umfasst zwei Zweigstrecken, die sich in Nadlac trennen: die eine führt zum Schwarzmeerhafen Constanza, die andere in Richtung Thessaloniki/Athen.

### **Erwarteter Nutzen**

Diese schon auf der paneuropäischen Verkehrsministerkonferenz identifizierte Verkehrsverbindung soll Verkehr und Handel in einer Region fördern, die unter einem relativ niedrigen Entwicklungsniveau leidet. Zugleich soll sie das griechische Autobahnnetz (die Autobahnen *Pathe* und *Via Egnatia*) mit dem Rest des europäischen Netzes verbinden.

### **Derzeitiger Stand**

Die Gruppe hat beschlossen, die ausgewählten Streckenabschnitte in die Liste 1 aufzunehmen. Die anderen Abschnitte (Sibiu - Constanza, Thessaloniki - Athen, Nadlac - Vidin, Vidin/Calafat - Sofia) sind entweder abgeschlossen oder im Bau und werden bis spätestens 2008 fertiggestellt sein.

<b>Strecke</b>	<b>Art der Arbeiten</b>	<b>Länge (km)</b>	<b>Abschluss der Arbeiten</b>	<b>Gesamtkosten (Mio. €)</b>	<b>Verbleibende Investitionen (Mio. €)</b>
Nadlac-Sibiu	Autobahn-Ausbau/ Neubau	316	2007	1561	1561
Sofia- Kulata	Ausbau	160	2010	675	675
<b>Insgesamt</b>				<b>2101</b>	<b>2101</b>

## Vorhaben Nr. 18: Autobahn Gdansk – Katowice – Brno/Zilina – Wien

*Der Bau dieser Autobahn wird die wirtschaftliche Entwicklung einiger Kernregionen der beteiligten neuen Mitgliedstaaten voranbringen. Die damit geschaffene neue Verbindung von der Ostsee nach Mitteleuropa bietet zudem eine einmalige Gelegenheit, langfristig eine Alternative zu den bestehenden, weitgehend überlasteten Nord-Süd-Achsen von der Nordsee zu eröffnen.*

### Beschreibung des Vorhabens

Dieses Vorhaben betrifft den Bau einer neuen vierspurigen Autobahn von Gdansk nach Wien über Lodz - Katowice (PL) und Brno (CZ). In einigen Abschnitten zwischen Katowice und Brno bzw. Zilina (SK) geht es bei den vorgesehenen Arbeiten um den Ausbau bestehender Strecken. Zu dem Gesamtvorhaben gehört auch der Bau einer Zubringerstraße zum Hafen von Gdansk, wo der Bau eines neuen Container- und Fährterminals (mit einer erwarteten Kapazität von 1 Mio. 20-Fuß-Einheiten und 1,5 Mio. Passagieren) geplant ist.

### Erwarteter Nutzen

Die für dieses Vorhaben gewählte Route ist vom europäischen Standpunkt von besonderem Interesse, weil sie schon jetzt einen sehr hohen Anteil internationalen Verkehrs aufzuweisen hat (im Jahr 2000 belief sich der internationale Transitverkehr auf 48 Mio. t). Polen gehört zu den neuen Mitgliedstaaten mit dem am wenigsten entwickelten Autobahnnetz, weshalb LKW europäischer Abmessungen und Gewichte hier nur begrenzt einsetzbar sind. Der Bau dieser Autobahn verbessert die Verkehrssicherheit, verringert die Staubbildung und erleichtert den Handelsverkehr. Darüber hinaus leistet das Vorhaben einen Beitrag zu einer umfassenderen Strategie zur Förderung der Ansiedlung neuer wirtschaftlicher Aktivitäten in den Gebieten entlang der neuen Verkehrsachse (siehe Vorhaben Nr.8 von Liste 1 und Vorhaben Nr. 3 von Liste 2).

### Derzeitiger Stand

Das Vorhaben ist in den nationalen Entwicklungsplänen eingeplant und bildet Teil des auf den paneuropäischen Verkehrskonferenzen von Kreta und Helsinki festgelegten Korridors VI. Die formelle Umweltverträglichkeitsprüfung ist für die meisten Abschnitte bereits erfolgt. In einigen Abschnitten haben auch die Bauarbeiten schon begonnen. Planmäßig soll das Gesamtvorhaben vor 2010 abgeschlossen sein.

Strecke	Art der Arbeiten	Länge (km)	Abschluss der Arbeiten	Gesamtkosten (Mio. €)	Verbleibende Investitionen (Mio. €)
Gdansk - Katowice	Neubau	508	2010	2754	2754
Katowice - Brno	Ausbau/Neubau	312	2010	306(PL) 2 480 (CZ)	306(PL) 2 295 (CZ)
Katowice - Zilina	Ausbau	160	2010	604 (PL) 624 (SK)	604(PL) 624 (SK)
Brno - Wien	Neubau	60 (A)	2010	373 (A) 110 (CZ)	373 (A) 110 (CZ)
<b>Insgesamt</b>				<b>7251</b>	<b>7066</b>

**Liste 2:**

**Längerfristige vorrangige Vorhaben**

**DATENBLÄTTER**

## LISTE 2

### Vorhaben Nr. 1: Eisenbahnverbindung hoher Kapazität über die Pyrenäen

*Eine mit hoher Kapazität ausgestattete Verbindung der französischen und spanischen Eisenbahnnetze soll den Anteil der Bahn am internationalen Güterverkehr zwischen der iberischen Halbinsel und den anderen Teilen Europas erheblich ansteigen lassen.*

#### **Beschreibung des Vorhabens**

Dieses Vorhaben umfasst den Bau einer neuen Eisenbahnverbindung hoher Kapazität über die Pyrenäen. Die Streckenführung ist noch nicht festgelegt worden; hierfür stehen mehrere Alternativlösungen zur Wahl. In jedem Fall aber würde diese im wesentlichen für den Güterverkehr bestimmte und in europäischer Normalspur auszuführende Verbindungsstrecke den Bau eines langen Tunnels erfordern. Das Vorhaben ist auch im Vorschlag der Kommission enthalten<sup>11</sup>.

#### **Erwarteter Nutzen**

Das Vorhaben soll eine dringend notwendige zusätzliche Brücke zwischen dem Eisenbahn-Güterverkehrsnetz der iberischen Halbinsel und dem restlichen Europa schlagen. Die neue Verbindung soll in der Lage sein, die sehr beachtliche Zunahme des Güterverkehrs über die Pyrenäen aufzufangen (dessen jährliche Steigerungsrate derzeit bei 10 % liegt). Die Straßenverbindungen zwischen Spanien und Frankreich nähern sich ihrer Kapazitätsgrenze, und auch wenn einige der bestehenden Straßen noch weiter ausgebaut werden, wird eine dem Güterverkehr vorbehaltene Eisenbahnverbindung mittelfristig unentbehrlich sein.

Mit dem Vorhaben wird u.a. das Ziel verfolgt, den Güterverkehrsanteil der Eisenbahn von derzeit etwa 3 % in Zukunft bis auf 30 % steigern zu können.

#### **Derzeitiger Stand**

Mit Unterstützung der Gemeinschaft wurden 1999 erste Vorstudien und ins Einzelne gehende Erhebungen über den grenzüberschreitenden Verkehr durchgeführt. Bei dem Spitzentreffen auf Ministerebene vom Juli 2001 vereinbarten die Verkehrsminister Spaniens und Frankreichs, die mögliche Struktur der Arbeiten zwischen den beiden Ländern einer detaillierteren Prüfung zu unterziehen und koordinierte sozioökonomische Studien für das Vorhaben durchführen zu lassen. Außerdem haben im Vorfeld des für Juli 2003 vorgesehenen nächsten bilateralen Spitzengesprächs am Rande der Hochrangigen Gruppe informelle Kontakte zwischen den französischen und spanischen Delegierten stattgefunden.

Da es zwischen den beteiligten Ländern bisher noch keine Vereinbarung über die Trassierung gibt, ist es derzeit nicht möglich, eine Kostenschätzung zu liefern, deren Zuverlässigkeit mit den Schätzungen für die anderen Vorhaben vergleichbar wäre. Erwähnt sei hier jedoch eine kürzlich von der Region Aragon erstellte Studie<sup>12</sup>, in der die Kosten einer zentralen Pyrenäenquerung (einschließlich eines 40 km langen Tunnels und 110 km Zufahrtsstrecken in Spanien, also ohne die Zubringerstrecken auf der französischen Seite) auf 3 Mrd. € geschätzt werden. Angaben über die Kosten anderer Varianten mit anderer Trassierung liegen nicht vor.

---

<sup>11</sup> Siehe KOM (2001)544

<sup>12</sup> "Estudio informativo de la Travesía Central de los Pirineos -Túnel de Baja Cota" – Oktober 2002

## LISTE 2

### **Vorhaben Nr. 2: "Baltikum-Bahn" Helsinki – Tallinn – Riga – Kaunas - Warschau**

*Die Erneuerung des Eisenbahnnetzes in Estland, Lettland und Litauen und insbesondere seine Umstellung auf Interoperabilität mit dem Rest des europäischen Bahnnetzes wird entscheidend zur Entwicklung dieses derzeit in den drei baltischen Ländern ungenügend genutzten Verkehrsträgers beitragen.*

#### **Beschreibung des Vorhabens**

In den baltischen Ländern wird die Eisenbahn im internationalen Verkehr in der Nord-Süd-Richtung nur sehr wenig benutzt. Das vorhandene, nach russischen Normen gebaute Netz ist in der genannten Richtung äußerst langsam und ist nicht interoperabel mit dem polnischen oder deutschen Netz. So beträgt z.B. der Aufenthalt an der litauisch-polnischen Grenze für Reisezüge etwa 40 Minuten und für Güterzüge 130 Minuten. In einigen Abschnitten ist die Geschwindigkeit auf 40-60 km/h beschränkt.

Die drei baltischen Länder besitzen (in der "Via Baltica") bereits ein kürzlich erneuertes Straßensystem, das in Nord-Süd-Richtung eine leistungsfähige Verbindung mit Mitteleuropa bietet. Im Interesse der europäischen Integration sollten jetzt die technischen Möglichkeiten für die Entwicklung einer der gleichen Route folgenden Eisenbahn-Verbindung geprüft werden.

#### **Erwarteter Nutzen**

Bessere Verkehrsverhältnisse auf dieser Nord-Süd-Route sollten mithelfen, die Verbindungen der drei baltischen Länder mit der Mitte Europas zu verbessern und damit einen wichtigen Beitrag zur Integration dieser drei abgelegenen Länder in die zukünftige erweiterte Union leisten. Im Güterverkehr wird das Vorhaben eine erhebliche Steigerung der Kapazität des Eisenbahnnetzes bewirken, die Einführung des kombinierten Verkehrs ermöglichen und damit den Handel mit allen europäischen Ländern fördern. Im Personenverkehr nach Mitteleuropa wird die erwartete Abkürzung der Reisezeiten zu einer spürbaren Verringerung des Straßenverkehrs nach Polen und Deutschland führen. Damit erhält dieses Vorhaben Vorrangcharakter, sowohl im Interesse des Umweltschutzes als auch im Sinne einer Förderung der Mobilität der Bürger in der erweiterten Union.

#### **Derzeitiger Stand**

Die meisten Detailstudien sollen bis zum Jahr 2004 auf den Weg gebracht werden. Zum derzeitigen Stand ist festzustellen, dass die bisher vorliegenden Schätzungen über das Verkehrsaufkommen und insbesondere über die potenzielle Verlagerung von der Straße auf die Schiene noch durch mehr ins Einzelne gehende Analysen bestätigt werden müssen.

Die Durchführung dieses Vorhabens erfordert zudem eine möglichst enge Koordinierung der drei baltischen Länder untereinander und auch mit Polen, da diese "Baltikum-Bahn" in das letztere Land hineinreichen müsste, um an die Haupt-Bahnverbindung von Berlin über Warschau nach Kiew und Moskau anzuschließen. Zunächst müssen sich die drei baltischen Länder noch über die technischen Optionen einigen. Bei der Wahl der technischen Lösung, die über die Höhe der erforderlichen Investitionen entscheidet, muss natürlich die erwartete Rentabilität der Bahnverbindung berücksichtigt werden. Mit besonderem Nachdruck sollte man aber eine der wirklich langfristigen Lösungen studieren, die darin bestünde, eine moderne Bahnlinie in europäischer Normalspur zu bauen.

<b>Strecke</b>	<b>Art der Arbeiten</b>	<b>Länge (km)</b>	<b>Abschluss der Arbeiten</b>	<b>Gesamtkosten (Mio. €)</b>	<b>Verbleibende Investitionen (Mio. €)</b>
Kaunas-polnische Grenze	Neubau	100	-	230	230
Kaunas – Joniskis	Modernisierung/ Neubau	267	-	550	550
Lettische Strecke (über Riga)	Modernisierung/ Neubau	220- 250	-	1 000	1 000
Estnische Strecke (bis Tallinn)	Modernisierung/ Neubau	170- 250	-	800	800
			<b>Insgesamt</b>	<b>2580</b>	<b>2580</b>

## LISTE 2

### **Vorhaben Nr. 3: Güterzug-Bahnlinie Gdansk – Bydgoszcz – Katowice – Zwardon**

*Eine Modernisierung dieser Eisenbahnlinie und ihre Reservierung für Güterzüge wird es Polen ermöglichen, auch weiterhin eines der europäischen Länder mit dem höchsten Bahnanteil am Güterverkehr auf einer der großen Nord-Süd-Achsen zu sein.*

#### **Beschreibung des Vorhabens**

Die bestehende, auch als "Kohlenbahn" bezeichnete Bahnlinie "CE 65" ist zwar auf der Gesamtstrecke von Gdansk bis Katowice zweigleisig ausgebaut und elektrifiziert, stößt aber mit einem jährlichen Aufkommen von 2 Mio. Reisenden und 15 Mio. t. Fracht an die Grenzen ihrer Kapazität. Eine südliche Verlängerung dieser Strecke verläuft von Katowice über Bielsko-Biala nach Zwardon. Der Streckenabschnitt ab Bielsko-Biala ist eingleisig und nicht elektrifiziert und bildet somit einen Engpass für den grenzüberschreitenden Verkehr von Polen in die Slowakei und in andere Länder Mittel- und Südosteuropas. Mit der Durchführung der Vorhaben Nr. 8 und Nr. 18 werden mittelfristig sowohl im Güter- als auch im Reiseverkehr neue Kapazitäten geschaffen. Je nach der weiteren Entwicklung des Güterverkehrs und insbesondere der Art der Güter im Zusammenhang mit der Entwicklung des Hafens Gdansk (Container- oder Massengut) wird man einen kapazitätssteigernden Ausbau der Bahnlinie erwägen müssen. Wenn die Untersuchungen einen solchen Bedarf bestätigen, sollte man mit Maßnahmen wie Streckenbegradigung, Erneuerung der Stromversorgung und Installation von Signal- und Kommunikationssystemen entsprechend den AGTC- und AGC-Normen eine Erhöhung der zulässigen Geschwindigkeit für Güterzüge auf 120 km/h anstreben. Im Süden könnten wegen der Schwäche der bestehenden Infrastruktur und des schwierigen Berggeländes umfangreichere Arbeiten erforderlich sein.

#### **Erwarteter Nutzen**

Die diesem Vorhaben zugrunde liegende Route ist vom europäischen Standpunkt von besonderem Interesse, da bereits jetzt fast die Hälfte des auf der Strecke abgewickelten Güterverkehrs internationaler Verkehr (Export, Import oder Transit) ist und man erwartet, dass dieser Anteil noch weiter ansteigen wird. Durch das Vorhaben sollen auf einer durch dicht bevölkerte und industrialisierte Regionen mit stark zunehmendem Verkehrsaufkommen führenden Strecke die Beförderungskosten für Güterzüge erheblich verringert werden. Die Kosten für den Gütertransport würden um mindestens 15 % sinken. Die vorgesehenen Arbeiten würden die Attraktivität der Eisenbahn stärken und dem derzeit in Polen zu beobachtenden Rückgang des Marktanteils der Bahn entgegenwirken. Darüber hinaus leistet das Vorhaben einen Beitrag zu einer umfassenderen Strategie zur Förderung der Ansiedlung neuer wirtschaftlicher Aktivitäten in den Gebieten entlang dieser Verkehrsachse und der intermodalen Verlagerung von Fernverkehrsanteilen (siehe Vorhaben Nr. 3 – Hochgeschwindigkeitsseeweg Ostsee – und Nr. 18 von Liste 1).

#### **Derzeitiger Stand**

Das Vorhaben ist im nationalen Entwicklungsplan eingeplant und bildet einen Teil des auf den paneuropäischen Konferenzen von Kreta und Helsinki festgelegten Korridors IV. Ins Einzelne gehende Wirtschaftlichkeits- und Durchführbarkeitsstudien sind für 2007 zu erwarten.



<b>Strecke</b>	<b>Art der Arbeiten</b>	<b>Länge (km)</b>	<b>Abschluss der Arbeiten</b>	<b>Gesamtkosten (Mio. €)</b>	<b>Verbleibende Investitionen (Mio. €)</b>
Gdansk-Katowice-Bielsko-Biala	Ausbau	592	--	2000	2000
Bielsko-Biala – Zwardon	Ausbau/Neubau	58	--	355	355
			<b>Insgesamt</b>	<b>2335</b>	<b>2335</b>

## LISTE 2

### Vorhaben Nr. 4: Binnenschifffahrtsverbindung zwischen Seine und Schelde

*Durch den Ausbau der Seine-Schelde-Verbindung sollen die Region Paris und das Seine-Becken an das umfangreiche Binnenwasserstraßennetz der Benelux-Länder angebunden werden.*

#### **Beschreibung des Vorhabens**

Die Seine-Schelde-Verbindung ist Teil eines bedeutenden Verkehrswegs, der durch eine hochentwickelte Wirtschafts- und Industrieregion führt und vor allem die Häfen Le Havre, Rouen, Dünkirchen, Antwerpen und Rotterdam miteinander verbindet. Der Förderung der Binnenschifffahrt zwischen den Benelux-Ländern und dem Raum Paris steht jedoch ein Hindernis entgegen: der Engpass nördlich von Paris, zwischen Compiègne und dem Dünkirchen-Schelde-Kanal. Tatsächlich ist die Durchfahrt in diesem Abschnitt streckenweise auf Schiffe mit 400–750 t Tragfähigkeit beschränkt, womit die Schiffbarkeit hier im untersten Bereich der internationalen Normen liegt. Das Vorhaben umfasst den Bau eines etwa 100 km langen Kanals großen Querschnitts, auf dem Ladungen bis zu 4 400 t befördert werden können. Die gewählte Streckenführung vermeidet Täler und bewohnte Gebiete und begrenzt somit die Auswirkungen auf das Naturerbe. Auch Belgien plant, die Schiffbarkeit der Schelde nördlich dieses Engpasses zu verbessern, um die Strecke für Schiffe bis 4 400 t zu öffnen. Die Arbeiten würden somit eine durchgehende Verbindung zwischen den Binnenschifffahrtsgebieten Nordfrankreichs und der Benelux-Länder schaffen.

#### **Erwarteter Nutzen**

Das Vorhaben erleichtert nicht nur den Transitverkehr und mildert die Überlastung des Landverkehrs, es sollte auch günstige Auswirkungen auf die Wirtschaft der umliegenden Regionen haben, in denen sich neue Verkehrszentren entwickeln können. Hier könnten zahlreiche neue Arbeitsplätze entstehen, einigen Schätzungen zufolge etwa 8 000 Stellen.

Schätzungen zufolge könnte die Beseitigung des französischen Engpasses bereits im ersten Betriebsjahr danach ein Frachtaufkommen von 15 Mio. t auslösen. Mit der nach Abschluss der Arbeiten auf der französischen Seite möglichen Erhöhung der Ladegrenze von 750 auf 4 400 t könnten die Transportkosten von 30–40 € je 1000 tkm auf 10–15 € je 1000 tkm sinken. Auch die von einer besseren Diversifizierung der Verkehrsmittel ausgehenden positiven Auswirkungen auf die Umwelt und die Bevölkerung wären beachtlich.

#### **Derzeitiger Stand**

In Frankreich ist das Vorhaben in den Hauptplan für transeuropäische Binnenwasserstraßen großer Kapazität vom 29. Oktober 1993 aufgenommen worden. Die französischen Behörden haben die Bedeutung des vorgesehenen Bauvorhabens für die Stärkung dieses Verkehrsträgers in einem hochentwickelten und folglich stark überlasteten Wirtschaftsgebiet wiederholt ausdrücklich anerkannt. Der Start des Vorhabens ist aber nach wie vor abhängig von einer Festlegung der französischen Regierung hinsichtlich des allgemeinen Umfangs des Vorhabens und insbesondere zum finanziellen Aspekt und zum Zeitplan seiner Realisierung. Zunächst sollten zur Ergänzung der bereits durchgeführten Vorstudien weitere Analysen gestartet werden, bei denen es insbesondere um die Schaffung multimodaler Verkehrszentren und um die Entwicklung des derzeitigen "canal du Nord" gehen sollte, der von dem zu bauenden neuen Kanal ersetzt würde.

<b>Strecke</b>	<b>Art der Arbeiten</b>	<b>Länge (km)</b>	<b>Abschluss der Arbeiten</b>	<b>Gesamtkosten (Mio. €)</b>	<b>Verbleibende Investitionen (Mio. €)</b>
Belgien: Deulemont-Gent	Verbesserung der Schiffbarkeit	80	2020	110	110
Frankreich: Compiègne-Cambrai	Verbesserung der Schiffbarkeit	105	-	2 600	2 600
<b>Insgesamt</b>				<b>2710</b>	<b>2710</b>