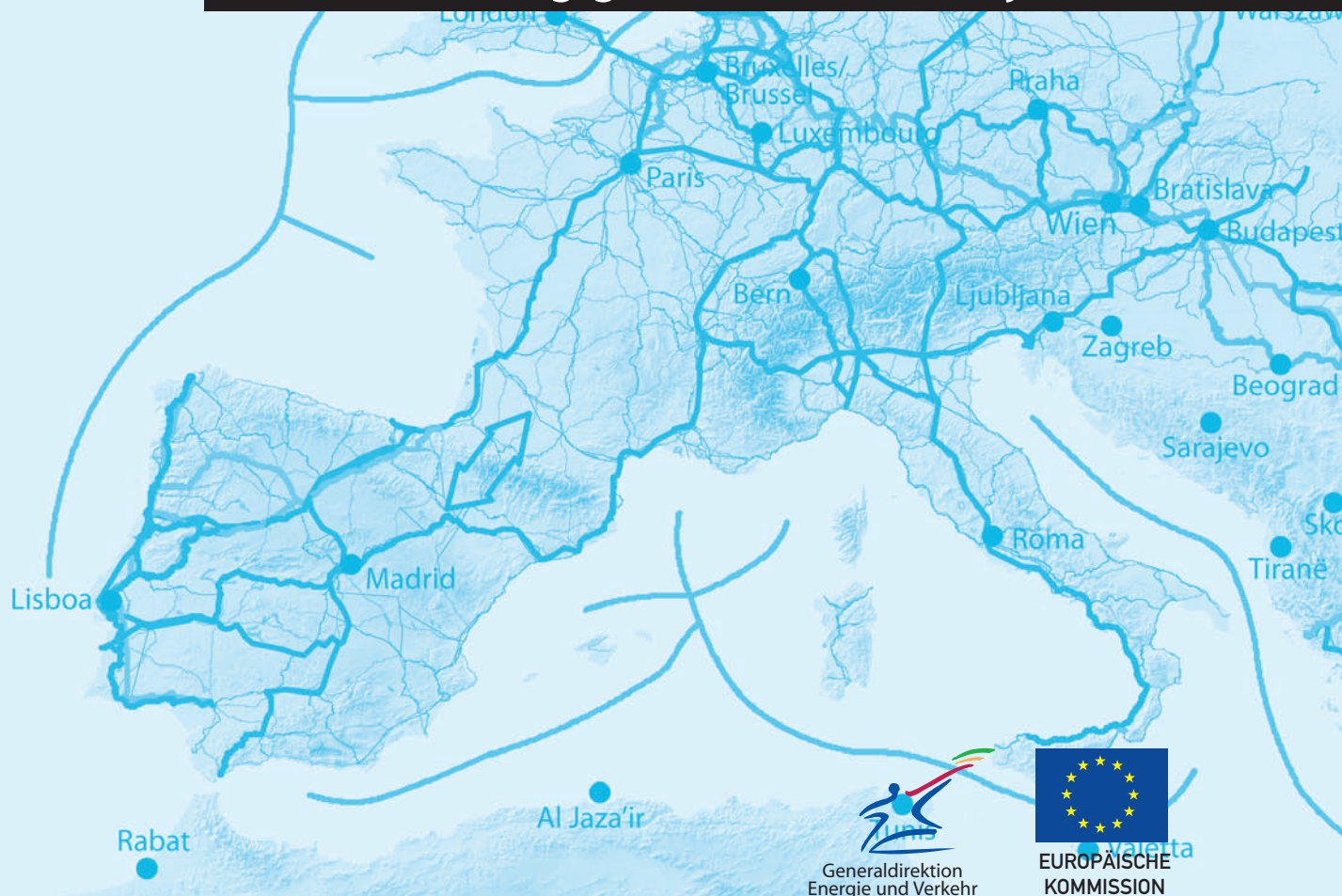




TRANSEUROPÄISCHES VERKEHRSNETZ



TEN-V – vorrangige Achsen und Projekte 2005



TRANSEUROPÄISCHES VERKEHRSNETZ

TEN-V – vorrangige Achsen und Projekte 2005



EUROPÄISCHE
KOMMISSION



Rechtlicher Hinweis

Geografische und sonstige Angaben in dieser Veröffentlichung sind ausschließlich zur Information bestimmt. Die Angaben wurden von der Europäischen Kommission weder beschlossen noch auf andere Weise genehmigt.

Die Europäische Kommission übernimmt keine Gewähr für die gemachten Angaben und haftet nicht für deren Nutzung.

Zahlreiche weitere Informationen zur Europäischen Union sind verfügbar über Internet, Server Europa
(<http://europa.eu.int>).

Bibliografische Daten befinden sich am Ende der Veröffentlichung.

Luxemburg: Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften, 2005

ISBN 92-894-9836-6

© Europäische Gemeinschaften, 2005
Nachdruck mit Quellenangabe gestattet.

Printed in Belgium

GEDRUCKT AUF CHLORFREI GEBLEICHTEM PAPIER

Die Generaldirektion Energie und Verkehr der Europäischen Kommission gestaltet die Politik der EU in diesen eng miteinander verbundenen Bereichen und setzt diese Politik um. Im Weißbuch von 2001 mit dem Titel „**Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft**“ werden 60 praktische Maßnahmen beschrieben. Das Ziel dieser Maßnahmen besteht darin, die Qualität und die Effizienz des Verkehrs in Europa bis 2010 wesentlich zu verbessern und zu verhindern, dass die Zunahme des Wirtschaftswachstums zwangsläufig einen Ausbau der Verkehrssysteme erfordert. Die Beseitigung von Engpässen und die Ergänzung fehlender Verbindungen für alle Verkehrsträger sind von entscheidender Bedeutung, um die Lebensqualität für alle europäischen Bürger zu verbessern.

Herausgeber: Europäische Kommission, Generaldirektion Energie und Verkehr
B-1049 Brüssel

http://europa.eu.int/comm/dgs/energy_transport/index_de.html

Manuskript abgeschlossen am 28. Juli 2005

Fotos mit freundlicher Genehmigung von: Department of Transport (UK), ESA/J. Huart, Europäische Kommission, GIF (E), Hafen von Antwerpen, SEA Aeroporti di Milano



VORWORT

Verkehrsnetze sind wichtig für Bürger und Wirtschaft der Europäischen Union

Die modernen Volkswirtschaften können Wohlstand und Beschäftigung nur mit hocheffizienten Verkehrsnetzen schaffen. Diese Feststellung trifft besonders auf Europa zu, wo wir in unserer Verkehrsinfrastruktur Lücken schließen und Engpässe beseitigen müssen, um den schnellen und reibungslosen Waren- und Personenverkehr zwischen den Mitgliedstaaten zu gewährleisten. Das transeuropäische Verkehrsnetz ist ein Schlüsselement in der neu aufgelegten Lissabon-Strategie für Wettbewerbsfähigkeit und Beschäftigung in Europa allein schon aus dem Grund, wichtige Verkehrsverbindungen zu entlasten und nachhaltige Verkehrssysteme zu gewährleisten, u. a. durch technologische Großprojekte.

Die Politik des transeuropäischen Verkehrsnetzes ist nicht neu – es gibt sie seit dem in den 90er Jahren unterzeichneten Vertrag von Maastricht. Zehn Jahre später ist jedoch klar, dass die Ergebnisse hinter den ursprünglichen Zielen zurückbleiben. Bis 2003 war gerade einmal ein Drittel des Netzes fertig gestellt, und nur drei von 14 auf der Tagung des Europäischen Rates in Essen 1994 beschlossenen Projekten wurden vollendet.

Im Hinblick auf das zunehmende Verkehrsaufkommen zwischen den Mitgliedstaaten, das sich bis 2020 verdoppeln dürfte, beläuft sich der Investitionsbedarf zur Vollendung und Modernisierung eines echten transeuropäischen Netzes in einer erweiterten EU auf ungefähr 600 Mrd. EUR. Angesichts der Größenordnung dieser Investition ist es für die EU wichtig, diese Projekte stärker zu bündeln, indem sie sich darauf konzentriert, die auf nationaler Ebene umgesetzten Vorhaben zu ergänzen, die selbstverständlich europaweit koordiniert werden müssen.

Genau dies hat die EU im vergangenen Jahr getan, indem sie auf der Grundlage von Vorschlägen der Mitgliedstaaten 30 transnationale Verkehrsachsen nach ihrem europäischen Mehrwert und ihrem Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung des Verkehrs und der Integration der neuen Mitgliedstaaten benannt hat.

Die EU unterbreitete ferner ein neues Programm zur Errichtung von „Meeresautobahnen“, die nicht nur die Anbindung von Ländern in äußerster Randlage verbessern, sondern vor allem auch eine praktikable und kostengünstigere Alternative zu neuen Infrastrukturen auf überlasteten Verkehrskorridoren zu Lande darstellen könnten. Zum Beispiel würden Seeverbindungen zwischen Spanien, Frankreich und Italien den Güterverkehr über die Alpen und über die Pyrenäen verringern.

Das transeuropäische Netz umfasst auch bedeutende technologische Projekte für die Industrie. „Galileo“, das europäische System für Satellitennavigation, ist ein vorrangiges Projekt, das äußerst genaue Navigations- und Ortungsmöglichkeiten, z. B. für die Streckenplanung, bietet. Durch die kontinuierliche Bereitstellung von Informationen über den Warenverkehr wird Galileo bedeutende Veränderungen für den Güterverkehr bringen. Ein weiteres wichtiges von Europa entwickeltes Industrieprojekt, das Europäische Eisenbahnverkehrssystem (ERTMS), wird an zentralen Stellen des Netzes installiert werden.

Verkehrsinfrastrukturen sind jedoch, anders als andere Bereiche, auf öffentliche Finanzierungen, insbesondere aus den nationalen Haushalten, angewiesen. Der Umfang der Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur ging in den meisten Mitgliedstaaten jedoch zurück und entspricht derzeit weniger als 1 % des Bruttoinlandsprodukts.

Da die wichtigsten TEN-V-Projekte nur wirklich durchführbar sind, wenn sie in einem europäischen Rahmen entwickelt, finanziert und umgesetzt werden, ist es unwahrscheinlich, dass die Mitgliedstaaten die größten vorrangigen Projekte der Union, deren Kosten sich auf 225 Mrd. EUR belaufen, im Alleingang umsetzen könnten.

Die Kommission hat dazu eine Reihe von Lösungen unterbreitet. In der finanziellen Vorausschau 2007-2013 schlug sie eine deutliche Anhebung des TEN-V-Haushalts vor, so dass diese Mittel, zusammen mit denen der Struktur- und des Kohäsionsfonds, als Hebel für die nationale öffentliche Finanzierung genutzt werden könnten. Die Kommission schlug überdies vor, einen größeren Teil dieses Haushalts für grenzüberschreitende Abschnitte bereitzustellen.

Die Gebühren für die Infrastruktur spielen ebenfalls eine Rolle bei der Finanzierung des Netzes. Die laufende Überprüfung der so genannten „Eurovignetten-Richtlinie“, die einen rechtlichen Rahmen für die Lkw-Maut bietet, fällt in diesen Bereich. Zusätzliche Benutzungsgebühren für Straßen in Gebirgsregionen könnten zur Finanzierung alternativer Infrastrukturen wie des Brenner-Eisenbahntunnels verwendet werden.

Außerdem müssen neue Methoden gefunden werden, um private Investitionen für breit angelegte öffentliche Infrastrukturvorhaben zu gewinnen. Die Kommission hat ein neues System entworfen, das 2007 betriebsbereit sein soll, um Darlehensbürgschaften zu vergeben, die öffentlich-private Partnerschaften für privatwirtschaftliche Unternehmen attraktiver machen werden.

Ich werde alles unternehmen, damit diese Vorschläge schnell angenommen werden. Entscheidungen zur Finanzierung dieser Projekte, insbesondere jene zur finanziellen Vorausschau, werden dringend benötigt.

Die Mobilisierung der verschiedenen Mittel und wichtigsten Interessengruppen in den Mitgliedstaaten erfordert nicht nur einen neuen Ansatz zur Finanzierung, sondern auch eine neue Methode zur Koordinierung der politischen und technischen Aspekte des Netzes auf europäischer Ebene. Sind mehrere Mitgliedstaaten beteiligt, birgt die Koordinierung der bedeutendsten Infrastrukturprojekte größere Schwierigkeiten. Die möglichen Erträge aus Investitionen in eine Verkehrsachse hängen von der Vollendung der grenzüberschreitenden Abschnitte ab. Um einen kohärenten Rahmen für Investitionen zu fördern, ernannte die Kommission am 20. Juli auf mein Ersuchen sechs herausragende Persönlichkeiten als europäische Koordinatoren. Sie werden zudem als ein beratendes Organ für die Projektfinanzierung auftreten.

Darüber hinaus bin ich überzeugt, dass die in dieser Broschüre vorgestellten Netze an den EU-Grenzen nicht Halt machen können. Deshalb habe ich meine Vorgängerin Loyola de Palacio als Vorsitzende einer neuen, hochrangigen Gruppe für die Erweiterungen auf die Nachbarländer, besonders im Süden und Osten der EU ernannt.

In dieser Broschüre werden alle bedeutenden Verkehrsachsen und vorrangigen Projekte vorgestellt. Dabei sollen Umfang und Ziele der Netze erläutert werden. Ich bin sicher, dass Sie bei der Lektüre dieser Broschüre unserem Ziel einer größeren, europaweiten Mobilität zustimmen werden. Raumplanung ist keine unbedeutende Angelegenheit. Sie ist eine wichtige Aufgabe, sowohl für die Wettbewerbsstellung Europas als auch für die Lebensqualität der europäischen Bürger – für mich ein triftiger Grund, die Herausforderung anzunehmen, das transeuropäische Verkehrsnetz zu vollenden.



Jacques Barrot
*Vizepräsident der Kommission und für den Verkehr
zuständiges Kommissionsmitglied*

INHALT

3	Vorwort
7	TEN-V – Fakten und Zahlen
7	TEN-V-Zeitplan
8	Finanzierungsmöglichkeiten
9	Europäische Koordinatoren
10	Einführung von Meeresautobahnen
10	Weiterer Ausbau der Netze
11	Die 30 vorrangigen Achsen und Projekte im Detail
12	Landkarte der 30 vorrangigen Achsen und Projekte
14	Eisenbahnachse Berlin-Verona/Mailand-Bologna-Neapel-Messina-Palermo
16	Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnachse Paris-Brüssel-Köln-Amsterdam-London
18	Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnachse in Südwesteuropa
20	Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnachse Ost
22	Betuwe-Verbindung
24	Eisenbahnachse Lyon-Triest-Divača/Koper-Divača-Ljubljana-Budapest-ukrainische Grenze
26	Autobahnachse Igoumenitsa/Patras-Athen-Sofia-Budapest
28	Multimodale Achse Portugal/Spanien-restliches Europa
30	Eisenbahnachse Cork-Dublin-Belfast-Stranraer
32	Flughafen Malpensa
33	Øresund-Landverbindung
34	Eisenbahn-/Straßenachse nordisches Dreieck
36	Straßenachse Vereinigtes Königreich/Irland/Benelux
38	Hauptstrecke Westküste
40	Galileo
42	Eisenbahnachse für den Güterverkehr Sines/Algieras-Madrid-Paris
44	Eisenbahnachse Paris-Straßburg-Stuttgart-Wien-Bratislava
46	Binnenwasserstraße Rhein/Maas-Main-Donau
48	Interoperabilität der Hochgeschwindigkeitsbahn auf der Iberischen Halbinsel
50	Eisenbahnachse Fehmarnbelt
52	Meeresautobahnen
54	Eisenbahnachse Athen-Sofia-Budapest-Wien-Prag-Nürnberg/Dresden
56	Eisenbahnachse Gdansk(Danzig)-Warschau-Brno(Brünn)/Bratislava-Wien
58	Eisenbahnachse Lyon/Genua-Basel-Duisburg-Rotterdam/Antwerpen
60	Straßenachse Gdansk(Danzig)-Brno(Brünn)/Bratislava-Wien
62	Eisenbahn-/Straßenachse Irland/Vereinigtes Königreich/europäisches Festland
64	„Rail Baltica“: Eisenbahnachse Warschau-Kaunas-Riga-Tallinn-Helsinki
66	„Eurocaprail“ auf der Eisenbahnachse Brüssel-Luxemburg-Straßburg
68	Eisenbahnachse des intermodalen Korridors Ionisches Meer/Adria
70	Binnenwasserstraße Seine-Schelde
72	Weitere Informationen

TEN-V – Fakten und Zahlen

Das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V) spielt eine entscheidende Rolle bei der Gewährleistung des freien Personen- und Warenverkehrs in der Europäischen Union. Es umfasst alle Verkehrsträger und wickelt etwa die Hälfte des gesamten Güter- und Personenverkehrs ab. Eines der Hauptziele beim Aufbau eines multimodalen Netzes besteht darin, dafür Sorge zu tragen, dass für jede Etappe einer Strecke der geeignetste Verkehrsträger gewählt werden kann. Jedoch sind, wie in dieser Broschüre dargelegt wird, die Infrastrukturanforderungen und zu behandelnden Hauptprobleme bei jedem Verkehrsträger verschieden.

Bis 2020 wird das TEN-V ein Straßennetz von 89 500 km und ein Schienennetz von 94 000 km, davon ungefähr 20 000 km Hochgeschwindigkeitstrassen für Geschwindigkeiten von 200 km/h und mehr, umfassen. Das Binnenwasserstraßennetz wird 11 250 km umspannen. Dazu gehören 210 Binnenhäfen sowie 294 Seehäfen und 366 Flughäfen.

Um das Netz bis 2020 fertig zu stellen, sind die so genannten „Verbindungs-lücken“ zu schließen, wobei das heutige Straßennetz um 4 800 km und das Schienennetz um 12 500 km zu erweitern ist. Darüber hinaus werden ungefähr 3 500 km Straßen, 12 300 km Schienen und über 1 740 km Binnenwasserstraßen wesentlich verbessert.

Durch die Vollendung der Netze werden die Reise- und Beförderungszeiten für Personen und Gütern erheblich verkürzt. Eine 2004 im Auftrag der Kommission durchgeführte Studie ⁽¹⁾ ergab, dass die Vollendung der 30 vorrangigen Achsen/Projekte, die das „Rückgrat“ des TEN-V bilden, durch eine Entlastung der Straßen um 14 % und Leistungsverbesserungen im Schienenverkehr bedeutende Zeiteinsparungen bewirken wird. Allein für den überregionalen Verkehr wird der Nutzen auf fast 8 Mrd. EUR pro Jahr geschätzt. Überdies wird der Güterverkehr in der EU zwischen 2000 und 2020 um voraussichtlich über zwei Drittel zunehmen und in den neuen Mitgliedstaaten dürfte er sich im gleichen Zeitraum verdoppeln. Der Güterverkehr zwischen den Mitgliedstaaten wird voraussichtlich den deutlichsten Gesamtzuwachs verzeichnen. Ohne TEN-V wäre es nicht möglich, diesen Anstieg des Verkehrsaufkommens zu bewältigen, und unsere wirtschaftliche Wachstumsrate würde deutlich zurückgehen.

Die Vollendung der Verkehrsnetze wird auch unter dem Gesichtspunkt des Umweltschutzes bedeutende Vorteile mit sich bringen. Der oben genannten Studie zufolge werden beim derzeitigen Stand die verkehrsbedingten CO₂-Emissionen bis 2020 um 38 % zunehmen. Der Ausbau der 30 vorrangigen Achsen wird diesen Anstieg jedoch um etwa 4 % drosseln, was einer Verminderung der CO₂-Emissionen um 6,3 Mio. t pro Jahr entspricht.

TEN-V-Zeitplan

1990

Die Kommission nimmt den ersten Aktionsplan für die transeuropäischen Netze (Verkehr, Energie und Telekommunikation) an.

1993

Rechtsgrundlage der TEN im Vertrag von Maastricht.

1994

Der Europäische Rat von Essen genehmigt eine Liste mit 14 „spezifischen“ TEN-V-Projekten, die von einer Gruppe unter dem Vorsitz des damaligen Kommissionsvizepräsidenten Henning Christophersen erstellt wurde.

1995

Annahme der Haushaltsordnung für TEN-V-Fördermittel.

1996

Annahme der TEN-V-Leitlinien.

2001

Annahme der Erweiterung der TEN-V-Leitlinien auf Hafeninfrastrukturen (Seehäfen, Binnenhäfen und intermodale Terminals).

2003

Eine Gruppe unter dem Vorsitz des ehemaligen Kommissionsvizepräsidenten Karel Van Miert schlägt neue vorrangige Projekte vor und fordert neue Finanzmittel.

2004

Annahme der geänderten Leitlinien und Haushaltsordnung mit einer Liste von 30 vorrangigen Projekten (einschließlich der ursprünglichen 14) und in bestimmten Fällen einem höheren Finanzierungsanteil von 20 %.

2005

Ernennung der ersten sechs Europäischen Koordinatoren.

2005

Eine Gruppe unter dem Vorsitz der ehemaligen Kommissionsvizepräsidentin Loyola de Palacio soll TEN-V-Verbindungsachsen mit den Nachbarländern außerhalb der EU vorschlagen.

[¹] TEN-STAC, siehe

http://europa.eu.int/comm/ten/transport/documentation/index_en.htm

Finanzierungsmöglichkeiten

Die TEN-V-Rechtsvorschriften sind noch in der Entstehungsphase und die eigentliche Herausforderung liegt darin, schneller voranzuschreiten, damit neue und verbesserte Verbindungen in Betrieb genommen werden können. Verfahrens- und technische Probleme verlangsamen die Fortschritte bei einigen der vorrangigen Achsen, insbesondere auf grenzüberschreitenden Abschnitten, doch ist die Hauptursache für Verzögerungen der Mangel an finanziellen Mitteln. Die EU könnte einen gewissen Beitrag zur Finanzierung dieser Projekte leisten, aber den größten Anteil müssen nationale und regionale Regierungen sowie der Privatsektor aufbringen.

Die Gesamtkosten für den Abschluss der 30 vorrangigen Achsen bis 2020 wurden 2004 auf 225 Mrd. EUR geschätzt, einschließlich 112 Mrd. EUR für die Fertigstellung der 14 ursprünglichen Projekte. Die jüngsten Angaben der Mitgliedstaaten von Anfang 2005 zeigen, dass sich der Restinvestitionsbedarf auf insgesamt 252 Mrd. EUR erhöht hat. Würden alle anderen Projekte von gemeinsamem Interesse, die nicht auf der Schwerpunktliste erscheinen, mit einbezogen, würden die Gesamtkosten für die Vollendung des TEN-V 600 Mrd. EUR übersteigen. Trotz des hohen Investitionsbedarfs für die 30 vorrangigen Achsen entspricht dies nur etwa 0,16 % des europäischen BIP, während Schätzungen zufolge der Ausbau der vorrangigen Achsen ein zusätzliches Wirtschaftswachstum von 0,23 % des BIP bringen wird.

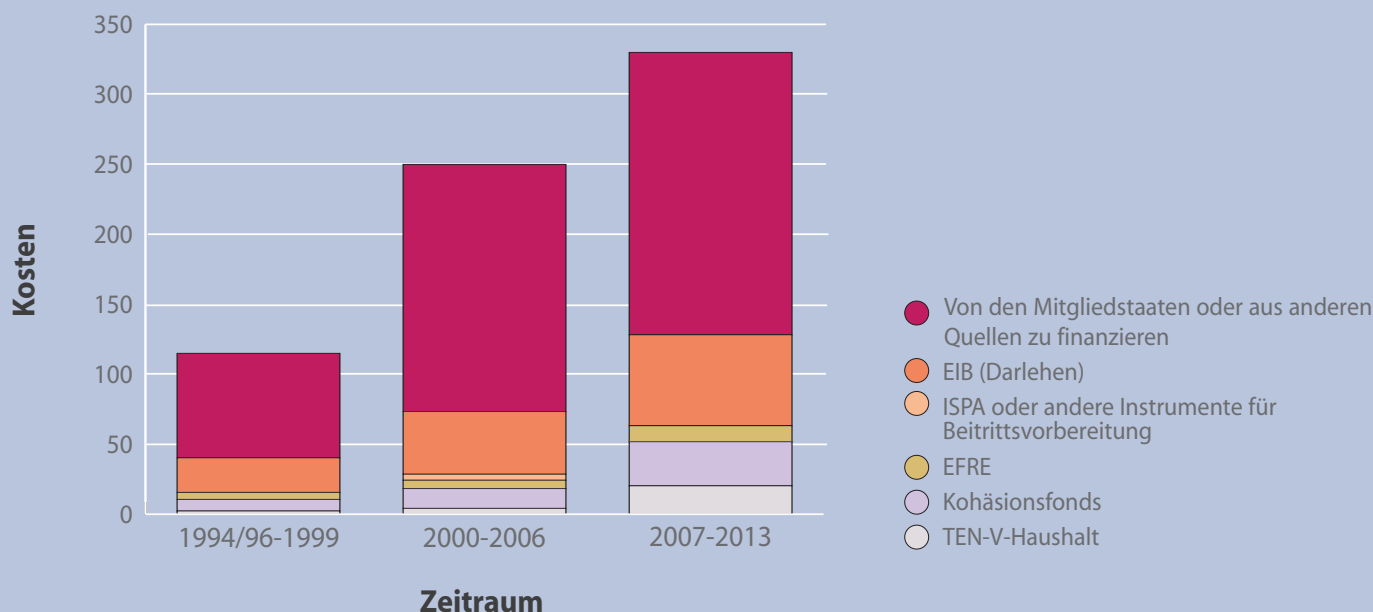
Zur Unterstützung der TEN-V-Projekte bestehen eine Reihe von EU-Finanzierungsquellen. Der zur Verfügung gestellte TEN-V-Haushalt wird zur Finanzierung von Vorbereitungsstudien (bis zu 50 %) und Baumaßnahmen (bis zu 10 % der Gesamt-

kosten und seit 2004 in außergewöhnlichen Fällen bis zu 20 %) verwendet. Bis einschließlich 2004 flossen aus diesem Haushalt insgesamt fast 5 Mrd. EUR in TEN-V-Projekte, d. h. seit 2000 durchschnittlich 600 Mio. EUR pro Jahr. Für den Zeitraum 2007-2013 hat die Kommission vorgeschlagen, die Unterstützung aus dem Haushalt deutlich zu erhöhen, nämlich auf insgesamt 20,35 Mrd. EUR bzw. fast 3 Mrd. EUR pro Jahr. Für grenzüberschreitende Abschnitte schlägt sie außerdem vor, den EU-Höchstanteil von 20 % auf 50 % anzuheben. Mitte 2005 stand jedoch die Entscheidung über den endgültigen Haushalt, der für das TEN-V in diesem Zeitraum verfügbar sein wird, noch an.

Aus den Struktur- und dem Kohäsionsfonds können TEN-V-Infrastrukturprojekte in bestimmten Regionen finanziert werden. Im Zeitraum 2000-2006 werden diese Fonds mit ungefähr 20 Mrd. EUR zu TEN-V-Projekten, insbesondere in Griechenland, Irland, Portugal und Spanien (diese Länder haben in diesem Zeitraum Mittel aus dem Kohäsionsfonds erhalten), beitragen. Eine zusätzliche Strukturfinanzierung wird den neuen Mitgliedstaaten zugebilligt, davon 2,48 Mrd. EUR als Vorbeitragsunterstützung. Für 2004-2006 werden aus dem Kohäsionsfonds und den Strukturfonds 4,24 Mrd. EUR bzw. 2,53 Mrd. EUR bereitgestellt. Nach 2006 werden sowohl der Kohäsions- als auch die Strukturfonds eine wichtige Finanzierungsquelle für TEN-V-Projekte in Regionen mit schwacher Wirtschaftsleistung bleiben.

Schließlich vergab die Europäische Investitionsbank (EIB) im vergangenen Jahrzehnt an die Mitgliedstaaten Darlehen in Höhe von etwa 50 Mrd. EUR. In den Jahren bis einschließlich 2010 wird die EIB für TEN-V-Projekte voraussichtlich noch einmal den gleichen Betrag an Darlehen zur Verfügung stellen.

TEN-V: Kosten und Finanzierung (Schätzung der Kommission - Mrd. Euro)



Zeitraum 2007-2013: Vorbehaltlich der Annahme des Finanzierungsvorschlags der Kommission.

Neben den EIB-Darlehen kann die gesamte EU-Finanzierung für das TEN-V nur ungefähr 5-6 % des Investitionsbedarfs decken. Die EU-Finanzierung kann als Katalysator für den Anschub von Projekten fungieren, doch sind es die Mitgliedstaaten, die den größten Teil der Förderung aufbringen müssen. Während die Regierungen viele Projekte auf den Weg gebracht haben, die ihren nationalen Prioritäten entsprechen, sind sie bei Projekten, die nicht in ihre nationalen Pläne eingehen, insbesondere bei Plänen grenzüberschreitender Natur, zurückhaltender. Heute belaufen sich die Investitionen der Regierungen im gesamten TEN-V-Netz auf ungefähr 0,3 % des BIP, ein gegenüber der Vergangenheit weitaus geringerer Anteil, weshalb für größere nationale Bemühungen Spielraum bestehen sollte.

Doch selbst bei einem deutlich höheren Anteil der nationalen und gemeinschaftlichen Finanzierung (einschließlich Darlehen) besteht noch eine erhebliche Finanzierungslücke, um die TEN-V-Projekte fertig zu stellen. Schätzungen zufolge könnte der Privatsektor für bestimmte Projekte einen Beitrag von maximal 20 % der notwendigen Mittel beisteuern, doch werden die nationalen Regierungen ein entscheidender Faktor in der Finanzierung des TEN-V bleiben.

Die Kommission prüft zurzeit, wie die Realisierbarkeit von öffentlich-privaten Partnerschaften (ÖPP) für den Bau und den Betrieb grenzüberschreitender Infrastruktur verbessert werden kann, insbesondere durch eine Überprüfung der Vergabe- und Genehmigungsvorschriften. Die Kommission plant z. B. ab 2007 die Einführung eines neuen Mechanismus zur Vergabe von Darlehensbürgschaften, um Geschäftsrisiken in der Anlaufphase der Nutzung einer Konzession abzudecken, falls z. B. die Einnahmen die Erwartungen nicht erfüllen und der Konzessionsinhaber Schwierigkeiten bei der termingerechten Rückzahlung der Darlehen hat.

Höhere Einnahmen von den Nutzern sind ein wesentlicher Bestandteil der ÖPP. Die EU hat eine Infrastrukturgebührenpolitik im Eisenbahnsektor eingeleitet und überprüft ihre Politik für den Straßensektor. Die derzeit diskutierten Änderungen in Bezug auf die entgeltpflichtige Straßennutzung für Schwerlastkraftwagen – die so genannte „Eurovignetten-Richtlinie“ – zielen darauf ab, durch ein kilometerabhängiges System die tatsächlichen Kosten der Fahrtstrecke des Fahrzeugs zu decken. Um Problemen der Verkehrsüberlastung und Umweltauswirkungen zu begegnen, könnten die Gebühren je nach Grad der Verkehrsbelastung und Umweltsensibilität gestaffelt werden.

Außerdem sieht der Richtlinienentwurf für die Mitgliedstaaten die Möglichkeit vor, in besonders sensiblen Gebieten, insbesondere in Gebirgsregionen, die Mautgebühren für die Straßenbenutzung um bis zu 25 % zu erhöhen. Diese Mittel würden zu den Investitionskosten anderer Verkehrsinfrastrukturen von hohem europäischem Interesse, insbesondere Eisenbahninfrastrukturen, beitragen. Der Brennerbasistunnel (siehe *vorrangige Achse Nr. 1*) ist nur ein Beispiel für die mögliche Nutzung dieser Querfinanzierung.

Europäische Koordinatoren

Um die Koordination von Investitionen zu verbessern, kann die Kommission gemäß den geänderten Leitlinien für einzelne grenzüberschreitende Abschnitte, für mehrere auf einer vorrangigen Achse liegende Projekte oder für eine ganze Achse Europäische Koordinatoren ernennen. Diese Europäischen Koordinatoren, die im Auftrag der Kommission tätig sind, befassen sich hauptsächlich mit Projekten, die einen kräftigen, oft politischen, Anstoß benötigen, um Schwierigkeiten in der Planungs- und Bauphase zu

überwinden. Sie ermutigen zur Zusammenarbeit zwischen Nutzern und Betreibern, fördern Projekte bei privaten Investoren und Finanzinstituten, einschließlich in der EU, und unterrichten die Kommission über die erzielten Fortschritte.

In der ersten Runde wurden am 20. Juli 2005 Europäische Koordinatoren für die vorrangigen Achsen 1, 3, 6, 17 und 27 sowie für die Umsetzung des Europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystems (ERTMS) ernannt.

Einführung von Meeresautobahnen

Bis 2020 wird der Straßengüterverkehr in der EU drastisch zunehmen. Große Abschnitte des transeuropäischen Straßennetzes sind bereits überlastet und werden in der Zukunft durch das zunehmende Verkehrsaufkommen, Unfälle und Umweltschäden strapaziert. In wirtschaftlicher Hinsicht wird die europäische Industrie an Wettbewerbsfähigkeit einbüßen, da der Druck auf die Zulieferketten, die auf kosteneffiziente und zuverlässige Verkehrssysteme angewiesen sind, immer größer werden wird. Für die EU ist ein energieeffizienterer Güterverkehr entscheidend, um die Umwelt zu verbessern und die Wirtschaft zu stärken. In ihrem Weißbuch zur Verkehrspolitik von 2001 ⁽²⁾ empfahl die Kommission, die Verkehrsträger neu auszubalancieren und einen Teil des erwarteten Anstiegs des Verkehrsaufkommens von der Straße auf andere Verkehrsträger zu verlagern.

Eine Antwort ist die stärkere Nutzung der Intermodalität. Der intermodale Verkehr optimiert die Nutzung der bestehenden Infrastruktur und Ressourcen durch die Integration des Kurzstreckenseeverkehrs, der Schiene und der Binnenschifffahrt in die logistische Kette. Dies erhöht die Optionen für die Nutzer und fördert eine Verlagerung des Verkehrs weg von der Straße.

Das Kernstück der im Weißbuch 2001 unterbreiteten Initiative für Hochgeschwindigkeitsseewege („Meeresautobahnen“) ist die Intermodalität. Sie zielt auf eine stärkere Integration der Optionen des intermodalen Verkehrs auf Grundlage des Kurzstreckenseeverkehrs mit häufigen, qualitativ hochwertigen Alternativen zum Straßenverkehr ab. Das langfristige Ziel ist die Entwicklung eines Netzes aus Hochgeschwindigkeitsseewegen zwischen verschiedenen Regionen Europas, die jeweils mit Eisenbahn- und Binnenschifffahrtswegen verbunden sind. Auf diese Weise kann das enorme Verkehrspotenzial der europäischen See- und Binnenschifffahrtswege effektiver genutzt werden.

Das Konzept der Meeresautobahnen im Rahmen der TEN-V wurde 2004 konkretisiert (siehe Seite 52). In den Leitlinien werden drei Hauptziele festgelegt: die Bündelung des Güterverkehrs auf Seestrecken, eine stärkere Kohäsion sowie eine geringere Überlastung der Straßen durch eine Verlagerung auf andere Verkehrsträger.

Weiterer Ausbau der Netze

Die transeuropäischen Verkehrsnetze sind organisch und entwickeln sich mit den sich verändernden Bedürfnissen der europäischen Bürger und Unternehmen. Regelmäßige Überprüfungen der bei der Projekterfüllung bereits ermittelten Fortschritte und die Bewertung möglicher Veränderungen oder zusätzlicher Projekte sind von grundlegender Bedeutung.

Ende 2004 richtete die Kommission eine Hochrangige Gruppe unter dem Vorsitz der ehemaligen Kommissionsvizepräsidentin Loyola de Palacio ein, um die Anbindungen der vorrangigen Achsen des TEN-V an die Nachbarländer zu untersuchen.

Während die zehn neuen Mitgliedstaaten, die am 1. Mai 2004 der EU beigetreten sind, in die TEN-V-Leitlinien mit einbezogen sind, steht die nächste Erweiterung der EU bevor. Bulgarien und Rumänien sollen 2007 beitreten, Kroatien und die Türkei stehen kurz vor Aufnahme der Beitrittsverhandlungen und die anderen westlichen Balkanstaaten werden der ehemaligen jugoslawischen Republik Mazedonien im Hinblick auf ein Beitrittsge such voraussichtlich folgen. Ferner werden die Beziehungen zu den Ländern um das Mittelmeer, mit der Russischen Föderation, der Ukraine, Weißrussland und der Republik Moldau sowie mit Armenien, Aserbaidschan und Georgien durch die EU-Nachbarschaftspolitik intensiviert.

Die Entwicklung dieser Beziehungen ist durch zuverlässige, effiziente Verkehrsverbindungen, insbesondere im Güterverkehr, zu untermauern. Die „de Palacio“-Gruppe wird voraussichtlich im Herbst 2005 einige bedeutende transnationale Verkehrsverbindungen vorschlagen und die wichtigsten Projekte nennen, die zum Ausbau der Verbindungen zwischen der Europäischen Union und ihren Nachbarländern führen sollen. Die Gruppe wird außerdem Maßnahmen zur Optimierung der technischen und administrativen Interoperabilität, den Einsatz neuer Technologien und die Themen Sicherheit und Gefahrenabwehr prüfen. Ohne wirksame Lösungen für die bestehenden Probleme werden die Engpässe an den Grenzen auch nach dem Ausbau der Infrastruktur fortbestehen.

[²] Weißbuch „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“, KOM(2001) 370 endg.

Die 30 vorrangigen Achsen und Projekte im Detail



Landkarte der 30 vorrangigen Achsen und Projekte

1. Eisenbahnachse Berlin-Verona/Mailand-Bologna-Neapel-Messina-Palermo
2. Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnachse Paris-Brüssel-Köln-Amsterdam-London
3. Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnachse in Südwesteuropa
4. Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnachse Ost
5. Betuwe-Verbindung
6. Eisenbahnachse Lyon-Triest-Divača/Koper-Divača-Ljubljana-Budapest-ukrainische Grenze
7. Autobahnachse Igoumenitsa/Patras-Athen-Sofia-Budapest
8. Multimodale Achse Portugal/Spanien-restliches Europa
9. Eisenbahnachse Cork-Dublin-Belfast-Stranraer
10. Flughafen Malpensa
11. Øresund-Landverbindung
12. Eisenbahn-/Straßenachse nordisches Dreieck
13. Straßenachse Vereinigtes Königreich/Irland/Benelux
14. Hauptstrecke Westküste
15. Galileo
16. Eisenbahnachse für den Güterverkehr Sines/Algeciras-Madrid-Paris
17. Eisenbahnachse Paris-Straßburg-Stuttgart-Wien-Bratislava
18. Binnenwasserstraße Rhein/Maas-Main-Donau
19. Interoperabilität der Hochgeschwindigkeitsbahn auf der Iberischen Halbinsel
20. Eisenbahnachse Fehmarnbelt
21. Meeresautobahnen
22. Eisenbahnachse Athen-Sofia-Budapest-Wien-Prag-Nürnberg/Dresden
23. Eisenbahnachse Gdansk(Danzig)-Warschau-Brno(Brünn)/Bratislava-Wien
24. Eisenbahnachse Lyon/Genua-Basel-Duisburg-Rotterdam/Antwerpen
25. Straßenachse Gdansk(Danzig)-Brno(Brünn)/Bratislava-Wien
26. Eisenbahn-/Straßenachse Irland/Vereinigtes Königreich/europäisches Festland
27. „Rail Baltica“: Eisenbahnachse Warschau-Kaunas-Riga-Tallinn-Helsinki
28. „Eurocaprail“ auf der Eisenbahnachse Brüssel-Luxemburg-Straßburg
29. Eisenbahnachse des intermodalen Korridors Ionisches Meer/Adria
30. Binnenwasserstraße Seine-Schelde

Vorrangige Achsen und Projekte		Nummer der vorrangigen Verkehrsachse	
	Straße		Straßenachse
	Eisenbahn		Eisenbahnachse
	Binnenwasserstraße		Multimodale Achse
	Meeresautobahn		Binnenwasserstraße
	Flughafenprojekt		Meeresautobahn
	Hafenprojekt		Flughafenprojekt
Transeuropäisches Verkehrsnetz			Galileo
	Eisenbahn		
	Straße		
	Binnenwasserstraße		



Eisenbahnachse Berlin-Verona/Mailand-Bologna- Neapel-Messina-Palermo

Die Modernisierung dieser Strecke, insbesondere im Abschnitt des neuen Brenner-Basistunnels durch die Alpen, wird eine wesentliche Beschleunigung im Personen- und Güterverkehr zwischen Nordeuropa und Italien bewirken.

Die Achse

Das Projekt umfasst die Straffung der Bahnverbindungen auf einer der die Alpen querenden Hauptverkehrsstrecken Europas zwischen Deutschland und Italien. Vor allem durch die Erhöhung der Bahnfrachtkapazitäten wird hier ein Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung geleistet.

Eine Kombination aus Ausbau der bestehenden Strecke und Bau neuer Abschnitte wird die Geschwindigkeit und Kapazität auf der neuen Strecke Berlin-Nürnberg-München-Innsbruck-Verona-Florenz-Rom-Neapel und weiter bis zur Straße von Messina erhöhen, wo eine neue Straßen-/Eisenbahnbrücke Sizilien mit dem italienischen Festland verbinden wird.

Zwischen Österreich und Italien wird ein neuer 56 km langer Tunnel – der so genannte Brenner-Basistunnel – gebaut, der zu einer deutlichen Erhöhung der Geschwindigkeit bei der Durchquerung der Alpen und der Frachtkapazität der Strecke führen dürfte.

Erwarteter Nutzen

Durch diese Verbesserungen werden sich die Fahrtzeiten drastisch verkürzen – z. B. um mehr als 2 Stunden 30 Minuten zwischen Berlin und München. Durch die zusätzlichen Kapazitäten und den verbesserten Service wird die Attraktivität der Bahn gesteigert und damit ein Beitrag zur Entlastung der verstopften Straßen entlang dieser Hauptverbindungsstrecke durch die Verlagerung des Güter- und Personenverkehrs auf die Schiene geleistet. Besonders wichtig ist dies in der ökologisch sensiblen Alpenregion, wo durch den starken Straßenverkehr gravierende Umweltschäden hervorgerufen werden.

In Italien wird durch den schnelleren Eisenbahnverkehr an dieser verkehrsreichen Route eine Verlagerung des Güterfernverkehrs von der Straße auf die Schiene erwartet, während der 30%ige Anstieg des Eisenbahnpersonenverkehrs das Flugverkehrsaufkommen zwischen Mailand und Rom halbieren dürfte. Bessere Verbindungen mit den Regionen in Randlage in Süditalien und Sizilien werden zu einer Optimierung des Güter- und Personenverkehrs beitragen.



Vorrangiger Abschnitt		Andere vorrangige Achsen	
Eisenbahn	in Vorbereitung		Meeresautobahn
	im Bau		Straße
	fertig gestellt		Eisenbahn
			Binnenwasserstraße
			Flughafenprojekt

Vorrangiger Streckenabschnitt	Baumaßnahmen/Stand	Entfernung (km)	Zeitplan ⁽¹⁾	Gesamtkosten Ende 2004 (Mio EUR)	Investitionsumfang bis 31.12.2004 (Mio EUR)	TEN-V-Anteil, einschl. Studien, bis 31.12.2004 (Mio EUR)
Halle/Leipzig-Nürnberg	Schiene (neu/Ausbau)	340	1996-2015	6 959	1 112,2	41
Nürnberg-München	Schiene (neu/Ausbau)	171	2000-06	3 331	2 746,3	179,5
München-Kufstein	Schiene (abhängig von der Fertigstellung des Brenner-Basistunnels)	97	2010-15	1 500	0	0
Kufstein-Innsbruck ⁽²⁾	Schiene (neu)	73	1999-2012 (2009)	2 900	320	57,9
Brennertunnel grenzüberschreitender Abschnitt	Schiene (Tunnel)	56	2007-15	5 400	26	12,2
Verona-Neapel	Schiene (neu)	628	1970-2007	14 329	7 292	8
Mailand-Bologna	Schiene (neu)	200	2000-08 (2006)	6 508	1 735	1
Eisenbahn-/Straßenbrücke über die Straße von Messina-Palermo ⁽³⁾	Eisenbahn-/Straßenbrücke (neu), Schienenausbau	3,3 + 230	2005-15	4 684,3	0	0
Insgesamt		1 798,3		45 611,3	13 231,5	308,7 ⁽⁴⁾

⁽¹⁾ In Klammern ist das Datum der Fertigstellung gemäß den Leitlinien 2004 angezeigt, sofern es von dem 2005 durch den Mitgliedstaat gemeldeten Datum abweicht.

⁽²⁾ Der Streckenabschnitt Wörgl-Innsbruck wird erst nach 2012 fertig gestellt, da in den jüngsten Verkehrsprognosen kein früherer Bedarf ermittelt wurde. Der Ausbau des Streckenabschnitts Kufstein-Wörgl (13 km) wird nach Fertigstellung des Brenner-Basistunnels begonnen und nicht vor 2018 beendet sein.

⁽³⁾ Die angegebenen Kosten beziehen sich ausschließlich auf die Eisenbahn-/Straßenbrücke. Die Kosten für den Ausbau des Abschnitts Messina-Palermo sind nicht inbegriffen.

⁽⁴⁾ Zu beachten ist, dass der gesamte TEN-V-Anteil 9,1 Mio. EUR enthält, die für Infrastrukturverbesserungen allgemein bewilligt wurden und daher nicht einem speziellen Abschnitt der Achse zugeordnet werden können.

Projekte im Rahmen der ursprünglichen Liste der 14 vorrangigen Projekte (1996)

Berlin Lehrter Bahnhof/Berlin-Ludwigsfelde	Schiene (neu)	25,42	1994-2006	3 348	2 148,3	68,7
Berlin-Halle/Leipzig	Schiene (Ausbau)	187	1991-2005	1 594	1 564	34,6
Fortezza-Verona	Schiene (Ausbau)	190	1992-2015	2 500	k.A.	71,7

Derzeitiger Stand

Auf der ausgebauten Strecke zwischen Berlin und Halle/Leipzig werden schon heute Fahrgeschwindigkeiten von bis zu 200 km/h erreicht, während die Baumaßnahmen auf den Streckenabschnitten zwischen Halle/Leipzig und Nürnberg fortgeführt werden. Ein weiterer Ausbau des Streckenabschnitts München/Kufstein ist derzeit für den Zeitraum 2010-2015 geplant. In Österreich hat der viergleisige Ausbau des Streckenabschnitts Wörgl-Innsbruck begonnen.

Die technischen Studien für den Brenner-Basistunnel sollen bis 2006 zum Abschluss gebracht werden. Die BBT SE (Brenner Basistunnel *Societas Europaea*) wurde Ende 2004 gegründet (als erstes Unternehmen mit der neuen Rechtsform eines europäischen Unternehmens – *Societas Europaea*, SE), um die Tunnelarbeiten zu leiten. Als Abschlusstermin dürfte etwa das Jahr 2015 in Betracht kommen.

In Italien wurde der 190 km lange Schienenstreckenabschnitt zwischen dem südlichen Tunnelende und Verona zum Teil mit neuen Tunneln und Umgehungen ausgebaut.

Der Korridor München-Verona wurde in den vergangenen zehn Jahren von der EU mit 200 Mio. EUR unterstützt.

Zwischen Verona, Bologna und Florenz wird auf ca. 200 km eine Hochgeschwindigkeitsstrecke gebaut, die voraussichtlich 2007 betriebsbereit sein wird, während der Abschnitt von Mailand nach Bologna 2008 fertig gestellt werden soll (und nicht, wie ursprünglich vorgesehen, 2006, wobei Fragen der Umweltverträglichkeit die Ursache für die Verzögerung sind). Die 430 km lange Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Florenz und Neapel wird bis Ende 2007 in Betrieb genommen werden können.

Eine die Straße von Messina überquerende kombinierte Eisenbahn-/Straßenbrücke mit einer Länge von 3,3 km soll 2015 fertig gestellt sein. Auf dem Festland wird die Brücke eine Verbindung zu dem neuen Abschnitt der Autobahn Salerno-Reggio Calabria (A3) und zur bestehenden 400 km langen Eisenbahnverbindung Neapel-Reggio Calabria herstellen, deren Ausbau Geschwindigkeit und Kapazität der Strecke steigern wird. Auf der Insel wird die 230 km lange Eisenbahnverbindung zwischen Messina und Palermo in wesentlichen Teilen ausgebaut oder neu gelegt.

Am 20. Juli 2005 ernannte die Europäische Kommission Karel Van Miert zum Europäischen Koordinator für die vorrangige Achse Nr. 1.



Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnachse Paris-Brüssel-Köln-Amsterdam-London

Das neue Hochgeschwindigkeitsbahnnetz bietet bereits eine echte, wettbewerbsfähige Alternative zum Luftverkehr zwischen diesen großen Städten. Nach Abschluss aller Streckenabschnitte werden die Reisenden die bevölkerungsreichsten Städte im Zentrum von Europa schneller und bequemer erreichen.

Die Achse

Das erste grenzüberschreitende Hochgeschwindigkeitsbahnprojekt Europas wurde 1989 mit der Unterzeichnung einer Vereinbarung zwischen Frankreich, Belgien, Deutschland, den Niederlanden und dem Vereinigten Königreich eingeleitet. Es wird mehrere Hauptstädte und andere wichtige Städte miteinander verbinden. Damit werden sich die Fahrzeiten enorm verkürzen, und den Reisenden wird eine attraktive Alternative zum Flugzeug zur Verfügung stehen.

Erwarteter Nutzen

Das PBKAL-Netz wird ausschließlich dem Personenverkehr vorbehalten sein und zu beträchtliche Verkürzungen der Fahrzeiten zwischen den fünf beteiligten Ländern führen. Damit dürften zahlreiche Reisende aus dem Luft- und Straßenverkehr „abgeworben“ werden. Zudem werden bessere Verbindungen zwischen einigen der wichtigsten europäischen Flughäfen zur Verfügung stehen – Brüssel, Frankfurt, Köln/Bonn, Paris Charles de Gaulle und Amsterdam Schiphol. Auf diese Weise wird im Einklang mit den verkehrspolitischen Zielen der Gemeinschaft ein wesentlicher Beitrag zur Förderung des intermodalen Luft-/Bahnverkehrs geleistet.

Die seit 1997 in vollem Betrieb befindliche Hochgeschwindigkeitsverbindung Brüssel-Paris wird heute von mehr als sechs Millionen Reisenden pro Jahr genutzt. Ein großer Teil von ihnen ist vom Auto und Flugzeug auf die Bahn umgestiegen. Einige Flugverbindungen wurden deshalb bereits eingestellt.

Derzeitiger Stand

Mit dem Bau der niederländischen Strecke wurde im Jahr 2000 im Rahmen einer öffentlich-privaten Partnerschaft begonnen. Der südliche Teil von Rotterdam bis an die belgische Grenze soll 2006 planmäßig fertig gestellt werden, der nördliche Abschnitt von Amsterdam nach Rotterdam 2007.

In Deutschland verbindet die 175 km lange und für eine Fahrgeschwindigkeit von 300 km/h ausgelegte Personenverkehrsstrecke, die im Juli 2002 dem Verkehr übergeben wurde, Köln und Frankfurt in 1 Stunde 15 Minuten. Ein neuer doppelgleisiger Streckenabschnitt zwischen Düren und Köln, der eine Fahrgeschwindigkeit von 250 km/h gestattet, ist seit 2003 in Betrieb. Der Ausbau der Strecke von der belgischen Grenze nach Düren wird 2007 fertig gestellt.

Im Vereinigten Königreich ist die 113 km lange Kanaltunnel-Bahnverbindung nach London (CTRL) im Bau. Streckenabschnitt 1 (zwischen dem Kanaltunnel und dem Stadtrand von London) wurde Ende September 2003 dem Verkehr übergeben. Streckenabschnitt 2 (von Southfleet nach London St. Pancras) soll Anfang 2007 abgeschlossen werden.

In Belgien wurde die Strecke zwischen Brüssel und der französischen Grenze 1997 in Betrieb genommen. Damit verfügt Brüssel über Hochgeschwindigkeitsverbindungen nach Paris und Amsterdam sowie durch den Kanaltunnel nach London. Seit 2002 ist die Verbindung zwischen Lüttich und Löwen fertig gestellt. Der Ausbau der Strecke Brüssel-Löwen wird voraussichtlich 2006 und die Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Lüttich und der deutschen Grenze Ende 2006 abgeschlossen sein.

Der Ausbau der Strecke Brüssel-Antwerpen ist fast beendet. Dennoch sind einige kleine Zusatzprojekte geplant (Zaventem/Flughafen Brüssel-Mechelen), die die Fahrtzeit etwas verkürzen werden. Sie werden bis 2010 fertig gestellt sein. Die Hochgeschwindigkeitsstrecke von Antwerpen zur niederländischen Grenze, einschließlich einer neuen Tunnelunterführung unter der Stadt Antwerpen, dürfte 2006 fertig gestellt sein. Obwohl der gewerbliche Betrieb 2007 aufgenommen wird, werden die mit dem Europäischen Zugsicherungs- und Zugsteuerungssystem (ETCS) ausgestatteten Zügeinheiten erst 2012 verfügbar sein.

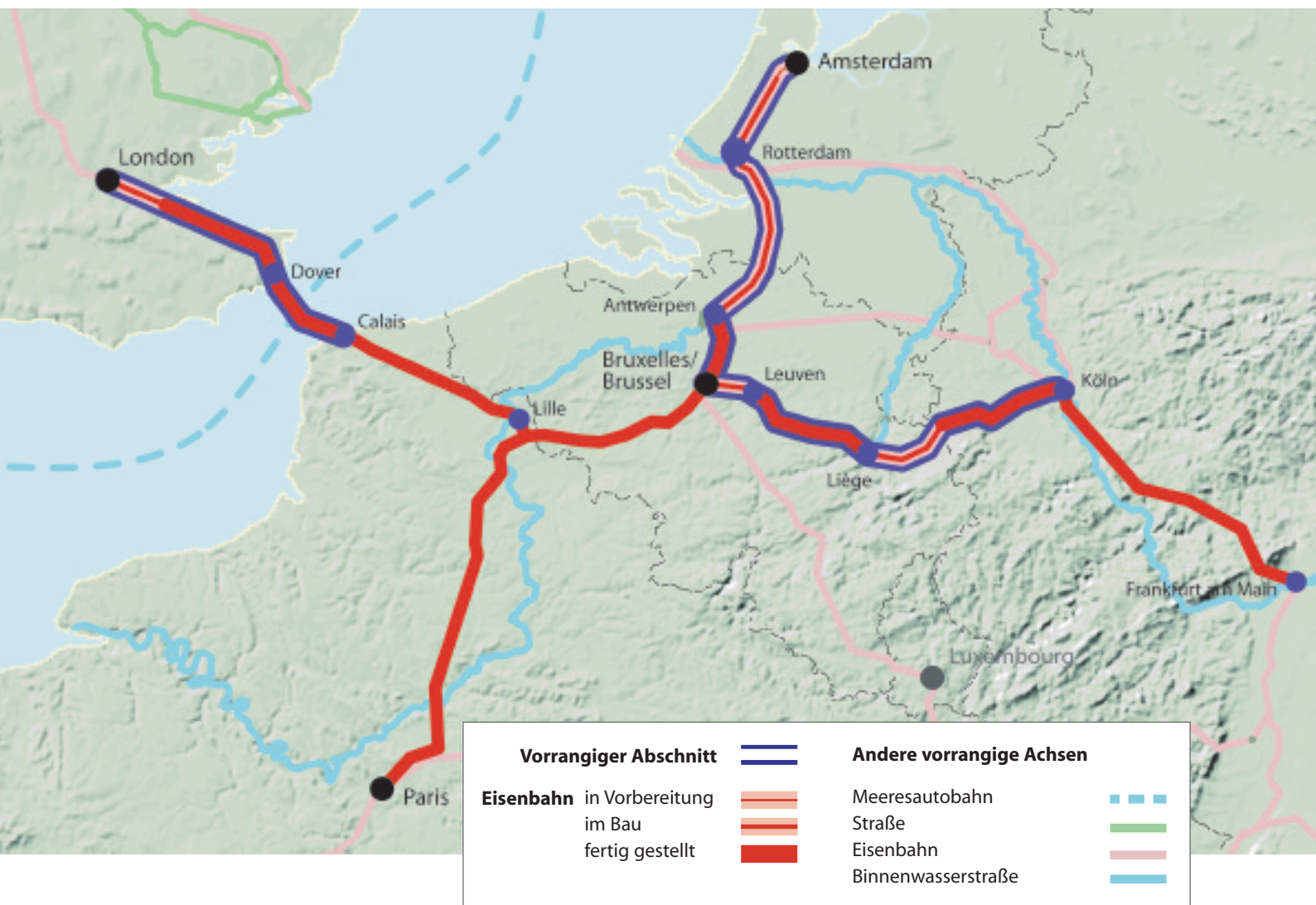
Die französischen Streckenabschnitte, die Paris, Lille und Calais mit dem Kanaltunnel verbinden, sind fertig und seit 1993 in Betrieb.

Vorrangiger Streckenabschnitt	Baumaßnahmen/Stand	Entfernung (km)	Zeitplan	Gesamtkosten Ende 2004 (Mio. EUR)	Investitionsumfang bis 31.12.2004 (Mio. EUR)	TEN-V-Anteil, einschl. Studien, bis 31.12.2004 (Mio. EUR)
Kanaltunnel-London	Schiene (neu)	113	1999–2007	8 011	7 080	255,9
Brüssel-Lüttich-Köln	Schiene (neu)	210	1996–2007	2 734	2 062	78,2
Brüssel-Rotterdam-Amsterdam	Schiene (neu)	187	1998–2007	6 319	5 635	81,3
Amsterdam Bahnhof			2008–14	270	0	0
Rotterdam Bahnhof			2006–10	123	0	0
Insgesamt		510		17 457	14 777	731,4 ⁽¹⁾

Projekte im Rahmen der ursprünglichen Liste der 14 vorrangigen Projekte (1996)

Lille-Brüssel	Schiene (neu)		1992–2006	1 423	1 341	0 ⁽¹⁾
Köln-Frankfurt	Schiene (neu)		1990–2004	6 015	6 015	148,8

⁽¹⁾ Zu beachten ist, dass der gesamte TEN-V-Anteil 316 Mio. EUR enthält, die für den niederländischen und den belgischen Streckenabschnitt (z. B. Lille-Brüssel) allgemein bewilligt wurden und nicht einem speziellen Abschnitt der Achse zugeordnet werden können





Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnachse in Südwesteuropa

Mit drei neuen Hochgeschwindigkeitsstrecken werden die großen Städte der Iberischen Halbinsel mit dem französischen Hochgeschwindigkeitsbahnnetz verbunden – damit wird Madrid von der französischen Grenze aus in 4 Stunden erreichbar sein. Durch die neuen Verbindungen wird sich die Fahrzeit um 60 % verkürzen, wodurch der Bahn gegenüber dem Auto und dem Flugzeug auf den Hauptverbindungen ein Wettbewerbsvorteil verschafft wird.

Die Achse

Mit den drei neuen Hochgeschwindigkeitsbahnstrecken werden große Städte der Iberischen Halbinsel sowohl untereinander als auch mit dem französischen Hochgeschwindigkeitsnetz verbunden. Neue Hochgeschwindigkeitsbahnstrecken (errichtet gemäß der europäischen Standardspurweite) werden Lissabon und Porto an Madrid anbinden. Von Madrid aus werden zwei Achsen – Atlantik und Mittelmeer – den Anschluss an das französische Hochgeschwindigkeitsbahnnetz sicherstellen.

Die Strecke Lissabon-Porto wird an eine grenzüberschreitende Verbindung zwischen Portugal und Spanien von Aveiro nach Salamanca sowie an eine direkte Verbindung Lissabon-Madrid angeschlossen werden. Die Atlantik-Achse verbindet Madrid-Vitoria-Irún/Hendaye-Dax-Bordeaux-Tours und stellt den Anschluss an die bestehende Hochgeschwindigkeitsstrecke Paris-Tours her. Die Mittelmeer-Achse verknüpft Madrid-Saragossa-Barcelona-Figueras-Perpignan-Montpellier-Nîmes und schließt sich an die bestehende Hochgeschwindigkeitsstrecke Paris-Lyon-Marseille/Nîmes an.

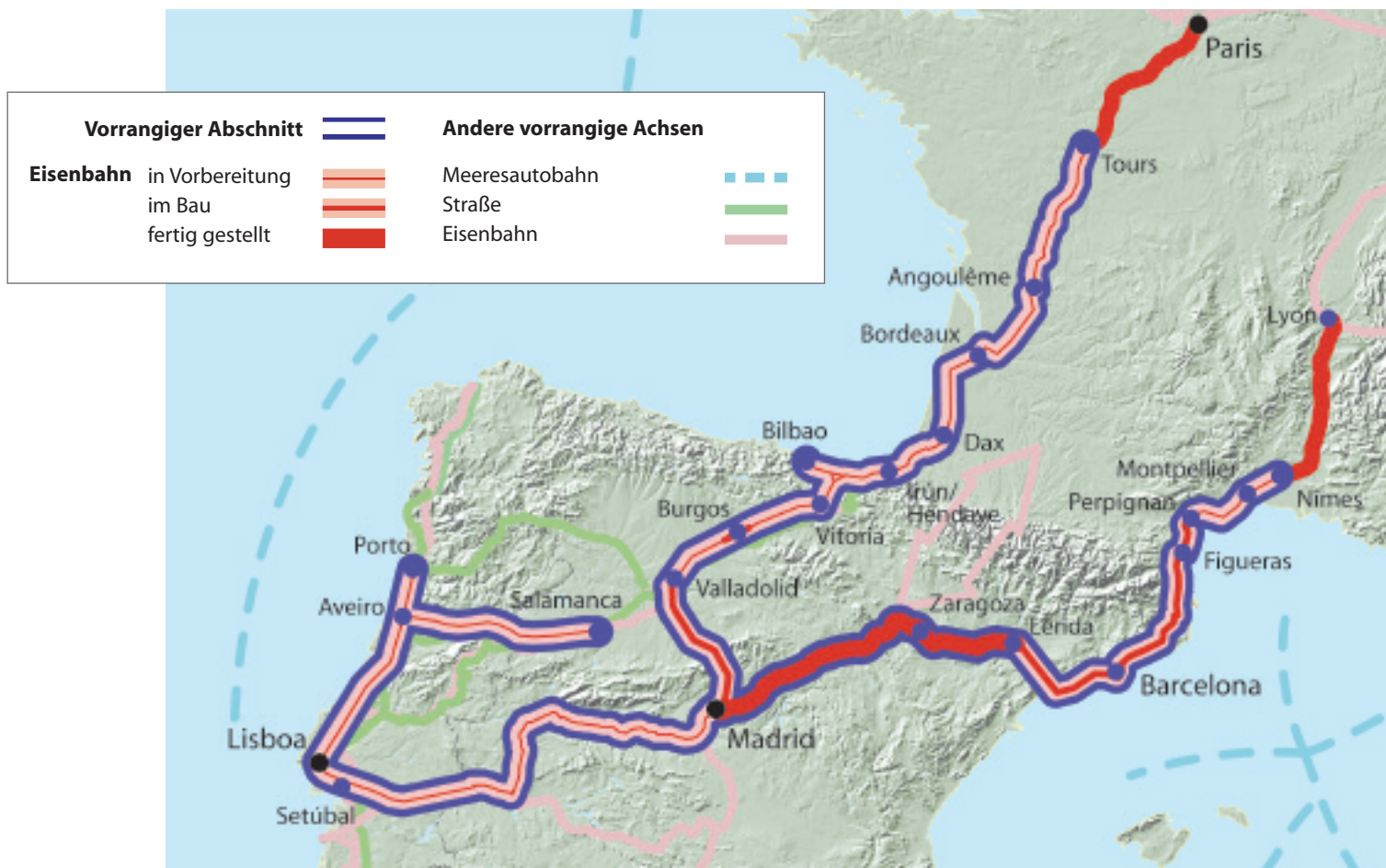
Erwarteter Nutzen

Für Bahnreisende wird die Fertigstellung der Verbindungen beträchtliche Kapazitätssteigerungen (z. B. 400 % für Madrid-Barcelona) und Verkürzungen der Fahrzeit bedeuten: Madrid-Barcelona (von 6 Stunden 50 Minuten auf 2 Stunden 25 Minuten) oder Lissabon-Madrid (von 10 Stunden 40 Minuten auf 2 Stunden 45 Minuten).

Die neuen Hochgeschwindigkeitsstrecken werden auf den bestehenden konventionellen Verbindungen enorme Kapazitäten für den Güterverkehr freisetzen und die vorrangigen Achsen Nr. 8 und Nr. 19 ergänzen.

Außerdem werden die grenzüberschreitenden Streckenabschnitte zwischen Frankreich und Spanien als kombinierte Personen- und Güterverkehrsstrecken dienen. Der Güterverkehr durch die Pyrenäen wird auf lange Sicht auf jeder Achse um bis zu 25 Mio. t pro Jahr zunehmen.

Von dieser besseren Verkehrsanbindung werden spürbare Impulse für die wirtschaftliche Entwicklung auf der Iberischen Halbinsel ausgehen, insbesondere durch die Möglichkeit einer Grenzüberfahrt zwischen Frankreich und Spanien ohne Umspurung.



Vorrangiger Streckenabschnitt	Baumaßnahmen/Stand	Entfernung (km)	Zeitplan ⁽¹⁾	Gesamtkosten Ende 2004 (Mio. EUR)	Investitionsumfang bis 31.12.2004 (Mio. EUR)	TEN-V-Anteil, einschl. Studien, bis 31.12.2004 (Mio. EUR)
Lissabon/Porto-Madrid ⁽²⁾	Neubaustrecke	670	2006–11	11 355	24	11
Madrid-Barcelona-Figueras-Perpignan	Neubaustrecke, einschl. des neuen grenzüberschreitenden 8-km-Tunnels	895	1998–2009 (2005/08)	10 064	5 853	82
Perpignan–Montpellier	Neubaustrecke	140	2006–09 (2015)	2 200	0	7
Montpellier–Nîmes	Neubaustrecke/Ausbau	80	2006–15 (2010)	1 130	0	0
Madrid–Vitoria–Irún/Hendaye	Neubaustrecke	652	2002–10	8 581	1 475	42
Irún/Hendaye–Dax	Ausbaustrecke	85	2006–15 (2010)	100	0	0
Dax–Bordeaux	Neubaustrecke	130	2010–20	2 400	0	0
Bordeaux–Tours	Neubaustrecke	304	2008–15	3 900	0	0
Insgesamt		2 956		39 730	7 352	142

⁽¹⁾ In Klammern ist das Datum der Fertigstellung gemäß den Leitlinien 2004 angezeigt, sofern es von dem 2005 durch den Mitgliedstaat gemeldeten Datum abweicht.

⁽²⁾ Einschl. Lissabon-Porto (2013), Lissabon-Madrid (2010) und Aveiro-Salamanca (2015).

Derzeitiger Stand

Die Baumaßnahmen wurden 1998 auf der Strecke Madrid-Barcelona begonnen, deren Abschnitt Madrid-Saragossa-Lérida (445 km) 2003 für den Verkehr freigegeben wurde. Der Abschluss des Streckenabschnitts Lérida-Barcelona war für 2005 vorgesehen, aber die Baumaßnahmen verzögerten sich aufgrund der Diskussionen über den Trassenverlauf bis ins Zentrum von Barcelona. Die Baumaßnahmen auf der Strecke Barcelona-Perpignan, die bis 2009 fertig gestellt sein wird, haben ebenfalls begonnen. Der grenzüberschreitende Streckenabschnitt Figueras-Perpignan, einschließlich eines 8,2 km langen doppelröhren Tunnels, wird durch ein ÖPP-Projekt finanziert und mittels der „Euroferro“-Konzession betrieben.

Die Verbesserungen und Kapazitätserweiterungen auf dem Streckenabschnitt Perpignan-Montpellier sollen 2009 fertig gestellt sein, da Frankreich Anfang 2005 seine Absicht bekundet hat, die bestehende Verbindung zeitgleich mit der Inbetriebnahme der Strecke Figueras-Perpignan auszubauen. Jedoch hat Frankreich 2015 als Datum für die Fertigstellung der neuen Verbindung zwischen diesen beiden Städten nicht bestätigt. Die Baumaßnahmen auf dem Streckenabschnitt Montpellier-Nîmes (70 km neu zu bauende Personen-/Güterverkehrsverbindung) sollen 2006 beginnen und 2010 abgeschlossen sein. Frankreich hat jedoch 2005 bekannt gegeben, dass sich der Termin der Fertigstellung bis 2015 verzögern wird.

Entlang der Atlantik-Achse sind die Baumaßnahmen auf dem Streckenabschnitt Madrid-Valladolid-Burgos, einschließlich des doppelröhren Tunnels bei Guadarrama, eingeleitet worden. Für die übrigen spanischen Abschnitte, einschließlich des baskischen Dreiecks (Bilbao-Vitoria-San Sebastian), werden Planungsstudien mit dem Ziel durchgeführt, alle spanischen Streckenabschnitte bis 2010 fertig zu stellen.

Die kritische Verbindung ist der grenzüberschreitende Streckenabschnitt Irún/Hendaye-Dax, der bis 2010 fertig gestellt sein sollte. Frankreich hat jedoch 2005 mitgeteilt, dass der Abschlusstermin auf 2015 verschoben wird. Französische und spanische Eisenbahninfrastrukturbetreiber planen die Errichtung einer Europäischen Wirtschaftlichen Interessenvereinigung (EWIV) zur Durchführung gemeinsamer Studien.

Auf französischer Seite sind die Baumaßnahmen weniger weit vorangeschritten. Vorstudien für den Streckenabschnitt Dax-Bordeaux befinden sich in Vorbereitung. Für die Verbindung Tours-Bordeaux laufen die Vorstudien, für den Streckenabschnitt Bordeaux-Angoulême wurde Anfang 2005 eine öffentliche Umfrage gestartet. Die Verbindung soll bis 2015 fertig gestellt sein.

Ausführliche Planungsstudien werden zurzeit für die Verbindungen Lissabon-Porto und Lissabon-Madrid durchgeführt. Spanien und Portugal haben eine EWIV zur Vorbereitung der grenzüberschreitenden Streckenabschnitte gegründet. Der Beginn der Baumaßnahmen 2006 ist ein wichtiges Etappenziel, um bis 2010 die Verbindung zwischen Lissabon und Madrid fertig zu stellen. Der künftige Betrieb dieser Verbindungen wird durch eine gemeinsame Kommission verwaltet.

In Spanien wird die Entwicklungsarbeit, neben der Unterstützung aus den TEN-V-Mitteln, auch in erheblichem Umfang aus dem Kohäsionsfonds finanziert.

Am 20. Juli 2005 ernannte die Europäische Kommission Etienne Davignon zum Europäischen Koordinator für die vorrangige Achse Nr. 3.



Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnachse Ost

Von der neuen Bahnverbindung für Hochgeschwindigkeitszüge zwischen Deutschland und Frankreich werden europäische Bürger aus Ost und West gleichermaßen profitieren, deren Fahrzeit sich durch eine umweltfreundlichere Alternative zum Flugzeug auf den wichtigsten Routen verkürzt.

Die Achse

Das Projekt zielt auf eine Verbindung der Hochgeschwindigkeitsbahnnetze Frankreichs und Deutschlands sowie auf die Modernisierung der Eisenbahnverbindung zwischen Frankreich und Luxemburg ab. Die drei Teile bestehen aus einem neuen, ausschließlich für den Personenbahnverkehr bestimmten, 300 km langen Streckenabschnitt von Paris nach Baudrecourt (bei Metz), der für eine Betriebsgeschwindigkeit von 320 km/h ausgelegt ist, dem Ausbau des Streckenabschnitts Saarbrücken-Mannheim (auf dem Eisenbahnkorridor Paris-Metz-Frankfurt-Berlin, dessen Modernisierung in einer bilateralen Ministervereinbarung 1992 beschlossen wurde) für eine mittlere Geschwindigkeit von 200 km/h und dem Ausbau der Verbindung Metz-Luxemburg.

Der Streckenabschnitt Paris-Baudrecourt stellt die erste Phase des Projekts „TGV Est“, das Paris mit Straßburg und über Kehl/Appenweier mit dem deutschen Hochgeschwindigkeitsbahnnetz verbinden wird, dar. Die zweite Phase dieses Projekts (Baudrecourt-Straßburg) ist ebenfalls Bestandteil der Projekte Paris-Stuttgart-München-Wien-Bratislava (siehe Achse Nr. 17) und Straßburg-Luxemburg-Brüssel (siehe Achse Nr. 28).

Erwarteter Nutzen

Durch die Kombination aus einem Streckenneubau und dem Ausbau bestehender Strecken werden sich die Verkehrsverbindungen für Reisende zwischen Frankreich, Deutschland und Luxemburg erheblich verbessern. Das Projekt bildet außerdem den ersten Bauabschnitt eines Ost-West-Korridors, der die wichtigsten Wirtschaftszentren Europas mit den neuen Mitgliedstaaten in Mittel- und Osteuropa verbinden soll.

Mit dem Abschluss des französischen Teils dieses vorrangigen Projekts (d. h. der ersten Bauphase des Projekts „TGV Est“) wird sich die Fahrzeit von Paris nach Straßburg auf 2 Stunden 20 Minuten, von Paris nach Metz und Nancy auf 1 Stunde 30 Minuten, von Paris nach Reims auf 45 Minuten und von Paris nach Luxemburg auf 2 Stunden 15 Minuten verkürzen.

Die neue Strecke wird zu einer Verkehrsverlagerung von der Straße und vom Flugzeug auf die Schiene führen und dürfte der wirtschaftlichen und regionalen Entwicklung sehr zugute kommen.

Derzeitiger Stand

In Frankreich wurde der Bau der neuen Hochgeschwindigkeitsverbindung zwischen Vaires und Baudrecourt im Januar 2002 eingeleitet. Mit dem Verlegen der Schienen wurde im Oktober 2004 begonnen. Gleichzeitig wurden die Grundbaumaßnahmen für die neue Verbindung abgeschlossen und ungefähr 70 % der Brücken und Tunnel errichtet. Die Infrastrukturarbeiten sollen im Sommer 2006 abgeschlossen sein und Versuchsfahrten könnten Ende 2006 beginnen, damit die neue Verbindung im Sommer 2007 für den Verkehr freigegeben werden kann.

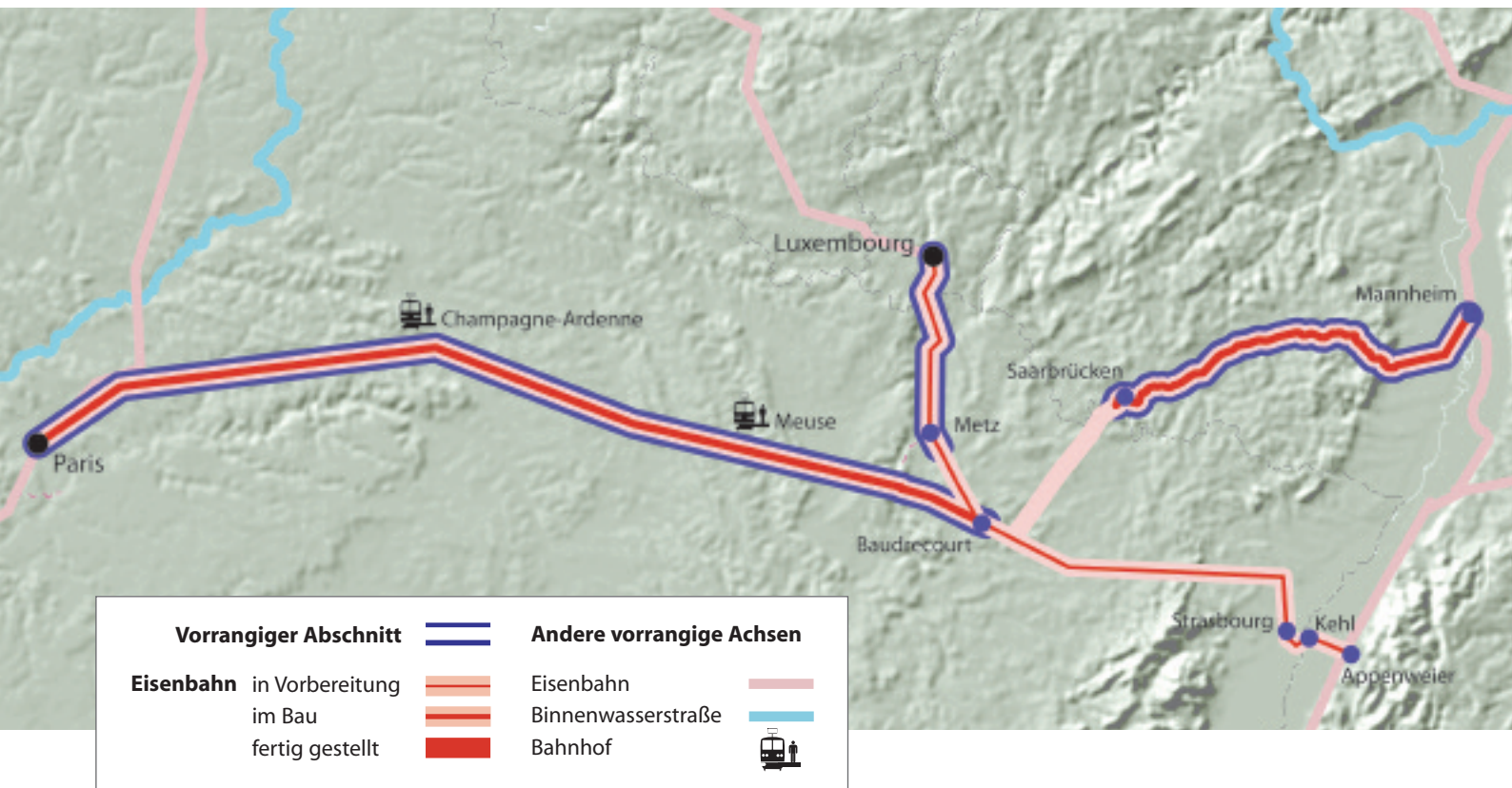
Das Projekt „TGV Est“ umfasst den Bau von drei neuen Bahnhöfen, von denen „Champagne-Ardenne“ und „Meuse“ zur ersten Bauphase, d. h. zur vorrangigen Achse Nr. 4, und der dritte Bahnhof – „Lorraine“ – zur vorrangigen Achse Nr. 17 gehören.

Pläne für den Anschluss der neuen Verbindung Paris-Baudrecourt an die bestehende Verbindung nach Luxemburg wurden im April 2002 von der Regierung genehmigt. Er wird zusammen mit der neuen Verbindung fertig gestellt und für den Verkehr freigegeben.

In Deutschland sollen die Ausbauarbeiten des Streckenabschnitts Saarbrücken-Mannheim, die den Einsatz von Neigezügen mit einer Fahrgeschwindigkeit von 200 km/h gestatten, 2007 fertig gestellt sein.

Die deutsche und die französische Eisenbahn kooperieren bei der Ausstattung dieses Korridors mit dem Europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystem (ERTMS), durch das deutsche und französische Züge auf den jeweiligen Gleisen mit einem einheitlichen Europäischen Zugsicherungs- und Zugsteuerungssystem (ETCS) betrieben werden können.

Vorrangiger Streckenabschnitt	Baumaßnahmen/ Stand	Entfernung (km)	Zeitplan	Gesamtkosten Ende 2004 (Mio. EUR)	Investitionsumfang bis 31.12.2004 (Mio. EUR)	TEN-V-Anteil, einschl. Studien, bis 31.12.2004 (Mio. EUR)
Paris-Baudrecourt; Metz-Luxemburg	Neubaustrecke und Ausbau	365	2002–07	4 034	1 358	212,9
Saarbrücken- Mannheim	Ausbau	145	2003–07	339	176	18,5
Insgesamt		510		4 373	1 534	231,4





Betuwe-Verbindung

Eine reine Bahnfrachtstrecke durch die Niederlande wird einfachere und umweltfreundlichere Transportmöglichkeiten zum Rotterdamer Hafen schaffen und dessen Stellung als eines der wichtigsten Verkehrs- und Frachtumschlagzentren Europas stärken.

Die Achse

Um die Beförderung von Seefracht in die Mitte Europas zu erleichtern, wird eine neue 160 km lange Eisenbahnstrecke durch die Niederlande gebaut, die den stark frequentierten Hafen von Rotterdam mit dem bestehenden deutschen Eisenbahnnetz an der deutsch-niederländischen Grenze verbinden wird.

Etwa drei Viertel der Betuwe-Verbindung werden neu gebaut, während der verbleibende Streckenabschnitt, der schon heute Maasvlakte mit Kijfhoek verbindet, ausgebaut werden soll. Die Baumaßnahmen an dieser unter dem Namen Hafenlinie bekannten Strecke umfassen den zweigleisigen Ausbau der bestehenden eingleisigen Strecke, ihre Elektrifizierung sowie den Bau einer Eisenbahnbrücke und eines Tunnels.

Der Hauptstreckenabschnitt der Betuwe-Verbindung erfordert den Bau einer neuen 112 km langen Verbindung zwischen Kijfhoek und der deutsch-niederländischen Grenze bei Zevenaar. Der überwiegende Teil der Strecke wird neben der Autobahn A15 verlaufen, weshalb dieser Streckenabschnitt auch als „A15-lijn“ (Strecke entlang der A15) bekannt ist.

Erwarteter Nutzen

Einer der Hauptvorteile des Projekts wird in der Verbesserung der Transportmöglichkeiten für Frachtunternehmen liegen, die Waren durch die Niederlande befördern wollen. Dabei ist man noch auf die Straße und die Binnenwasserstraßen angewiesen, wo die wichtigsten Routen häufig überlastet sind.

Durch diese Strecke werden sich auch die Frachtverbindungen zwischen den Niederlanden und dem übrigen Europa verbessern. Daneben wird die Entwicklung des Rotterdamer Hafens als bedeutendes Verkehrs-, Umschlags- und Produktionszentrum gefördert. Die Strecke wird für die Beförderung von 74 Mio. t Fracht pro Jahr ausgelegt, obgleich zu Beginn nur schätzungsweise die Hälfte dieses Volumens akquiriert werden kann.

Diese Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene ist für die Straßenbenutzer wie auch für die Umwelt mit großem Nutzen verbunden und wird sich vor allem auf der Strecke der A15 positiv bemerkbar machen.

Derzeitiger Stand

Die Baumaßnahmen zum Ausbau der Hafenlinie wurden 1997 begonnen. Die Eisenbahnbrücke Dintelhaven wurde 1999 und der Botlek-Tunnel – der erste Eisenbahntunnel in den Niederlanden – 2002 fertig gestellt. Die gesamte Strecke wird vollständig ausgebaut, elektrifiziert und mit modernster Sicherheitstechnik ausgestattet. Dieser Streckenabschnitt wurde 2004 offiziell eröffnet und ist jetzt vollständig in Betrieb.

Der Bau der Dämme, Tunnel und Brücken für die Strecke entlang der A15 wurde 1998 in Angriff genommen. Fast der gesamte Unterbau ist nun fertig gestellt. Die Oberbaumaßnahmen wurden 2003 eingeleitet. Mit dem Verlegen der Schienen sowie mit der Elektrifizierung und Installation der Sicherheitsanlagen wurde Ende 2003 begonnen. Die Fertigstellung der gesamten Strecke ist für 2006 geplant.

Vorrangiger Streckenabschnitt	Baumaßnahmen/Stand	Entfernung (km)	Zeitplan ⁽¹⁾	Gesamtkosten Ende 2004 (Mio. EUR)	Investitionsumfang bis 31.12.2004 (Mio. EUR)	TEN-V-Anteil, einschl. Studien, bis 31.12.2004 (Mio. EUR)
Betuwe-Strecke	Schiene (Ausbau)	160	1998–2006 (2007)	4 685	4 130	135
Insgesamt		160		4 685	4 130	135

⁽¹⁾ In Klammern ist das Datum der Fertigstellung gemäß den Leitlinien 2004 angezeigt, sofern es von dem 2005 durch den Mitgliedstaat gemeldeten Datum abweicht.

Vorrangiger Abschnitt		Andere vorrangige Achsen		
Eisenbahn	in Vorbereitung		Meeresautobahn	
	im Bau		Eisenbahn	
	fertig gestellt		Binnenwasserstraße	





Eisenbahnachse Lyon-Triest-Divača/Koper-Divača-Ljubljana-Budapest-ukrainische Grenze

Ein neuer Basistunnel durch die Alpen wird Kapazitäten auf den überlasteten Übergängen zwischen Frankreich und Italien freisetzen und der Bahn gegenüber der Luftfahrt und dem Straßenverkehr auf diesen stark beanspruchten Personen- und Güterverkehrsstrecken einen Wettbewerbsvorteil verschaffen. Durch die Erweiterung der Achse nach Slowenien und Ungarn entsteht somit eine der wichtigsten Ost-West-Verbindungen des TEN-V.

Die Achse

Bei einer Gesamtlänge von über 1 400 km bis zur ukrainischen Grenze besteht die Achse aus ungefähr 750 km neuen Hochgeschwindigkeitsverbindungen – einschließlich eines etwa 52 km langen Basistunnels durch die Alpen –, die für Geschwindigkeiten von 250-300 km/h ausgelegt sind (zuzüglich Streckenabschnitten mit ausgebauten Verbindungen, hauptsächlich in Slowenien und Ungarn). Die neue Achse wird sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr genutzt werden. Sie wird eine Verknüpfung zwischen dem französischen und dem italienischen Hochgeschwindigkeitsbahnnetz herstellen.

Erwarteter Nutzen

Durch das Projekt wird sich die Fahrzeit im Personen- wie auch im Güterverkehr beträchtlich verkürzen. Zwischen Mailand und Paris wird die Fahrzeit der Reisenden von 6 Stunden 30 Minuten auf gut 3 Stunden 30 Minuten reduziert. Auf der gesamten Achse werden die Kapazitäten mehr als verdoppelt, wodurch für künftigen Bedarf reichlich vorgesorgt ist. Durch die Kapazitätssteigerung und die verbesserte Servicequalität dürfte sich die Wettbewerbsposition der Bahn verbessern und ihr Marktanteil auf diesem Korridor erhöhen, insbesondere im Güterverkehr.

Ein Shuttle-Service für den Transport von Nutzfahrzeugen (rollende Landstraße) wird derzeit versuchsweise eingesetzt. Auf lange Sicht könnten jede Woche ungefähr 15 000 Lkw abseits der Straße befördert werden. Nach Fertigstellung der Achse wird sich die Kapazität auf über 40 Mio. t Fracht pro Jahr erhöhen. Sie wird eine bedeutende Rolle bei der Verringerung der Anzahl der die Alpen überquerenden Lkw spielen.

Die neue Achse wird außerdem Kapazitäten auf den bestehenden, überlasteten Eisenbahnverbindungen schaffen und dadurch indirekt zur Verbesserung der Frachtdienstleistungen und des Personennahverkehrs beitragen.

Derzeitiger Stand

Für den Streckenabschnitt Lyon-Montmélián ist eine traditionelle Finanzierung vorgesehen. Das Projekt befindet sich derzeit in einer fortgeschrittenen Studienphase.

Die zwischenstaatliche französisch-italienische Kommission zur Koordinierung des internationalen Streckenabschnitts untersucht mehrere Möglichkeiten der Projektfinanzierung, einschließlich

eines Systems der öffentlich-privaten Partnerschaft. Außerdem prüft Frankreich eine spezifische Finanzierungsstruktur für die Erlöse aus den mautpflichtigen Autobahnen.

TAV, eine Tochtergesellschaft der FS (Italienische Staatsbahn), leitet die Entwicklung des italienischen Hochgeschwindigkeitsbahnnetzes, insbesondere den Streckenabschnitt Turin-Padua. Für die italienischen Streckenabschnitte übernimmt der Staat 40 % des Finanzierungsaufwands, während der restliche Teil aus Bankdarlehen finanziert wird. Für die Streckenabschnitte Turin-Mailand und Padua-Venedig ist die Finanzierung bereits gesichert, während ein Gesetz vom Dezember 2001 die Fertigstellung der gesamten Achse Turin-Triest vorsieht.

Die neue Verbindung Venedig-Triest befindet sich in einer fortgeschrittenen Studienphase. Eine Durchführbarkeitsstudie für den grenzüberschreitenden Streckenabschnitt Venedig-Triest-Ljubljana wurde 2003 abgeschlossen, während derzeit eine technische Studie für den Streckenabschnitt Ronchi-Triest durchgeführt wird.

Die Studien offenbarten die Notwendigkeit ausführlicherer Untersuchungen des Streckenverlaufs, insbesondere im Hinblick auf die geologischen Probleme in der Karstregion, was die Baukosten deutlich erhöhen könnte. Dennoch ist das Projekt in die Infrastrukturpläne beider Regierungen einbezogen.

Vorplanungen und vorläufige Investitionspläne wurden für den Streckenabschnitt Divača-Koper erstellt. Die ausführliche Planung soll bis 2006 geschehen, die Baumaßnahmen sollen bis Ende 2012 abgeschlossen sein.

Im Streckenabschnitt Ljubljana-Hodoš (ungarische Grenze) sind die Signalanlagen und Sicherheitssysteme zu modernisieren und die Strecke muss ausgebessert werden. Die Vorplanungen werden bereits durchgeführt und die Baumaßnahmen sollen Ende 2006 beginnen.

2001 wurde die neue ungarisch-slowenische Eisenbahnverbindung (Hodoš-Zalalövő) für den Verkehr freigegeben. Mit dem Wiederaufbau der Verbindung Zalalövő-Zalaegerszeg-Boba, die 2007 fertig gestellt sein soll, wurde 2002 begonnen. Im Rahmen dieser Baumaßnahmen wird das Europäische Zugsicherungs- und Zugsteuerungssystem (ETCS), das auf der Bahnverbindung zwischen der Grenze und Zalalövő (Slowenien) in Betrieb genommen wurde, auf Ungarn ausgeweitet.

Am 20. Juli 2005 ernannte die Europäische Kommission Loyola de Palacio zur Europäischen Koordinatorin für die vorrangige Achse Nr. 6.

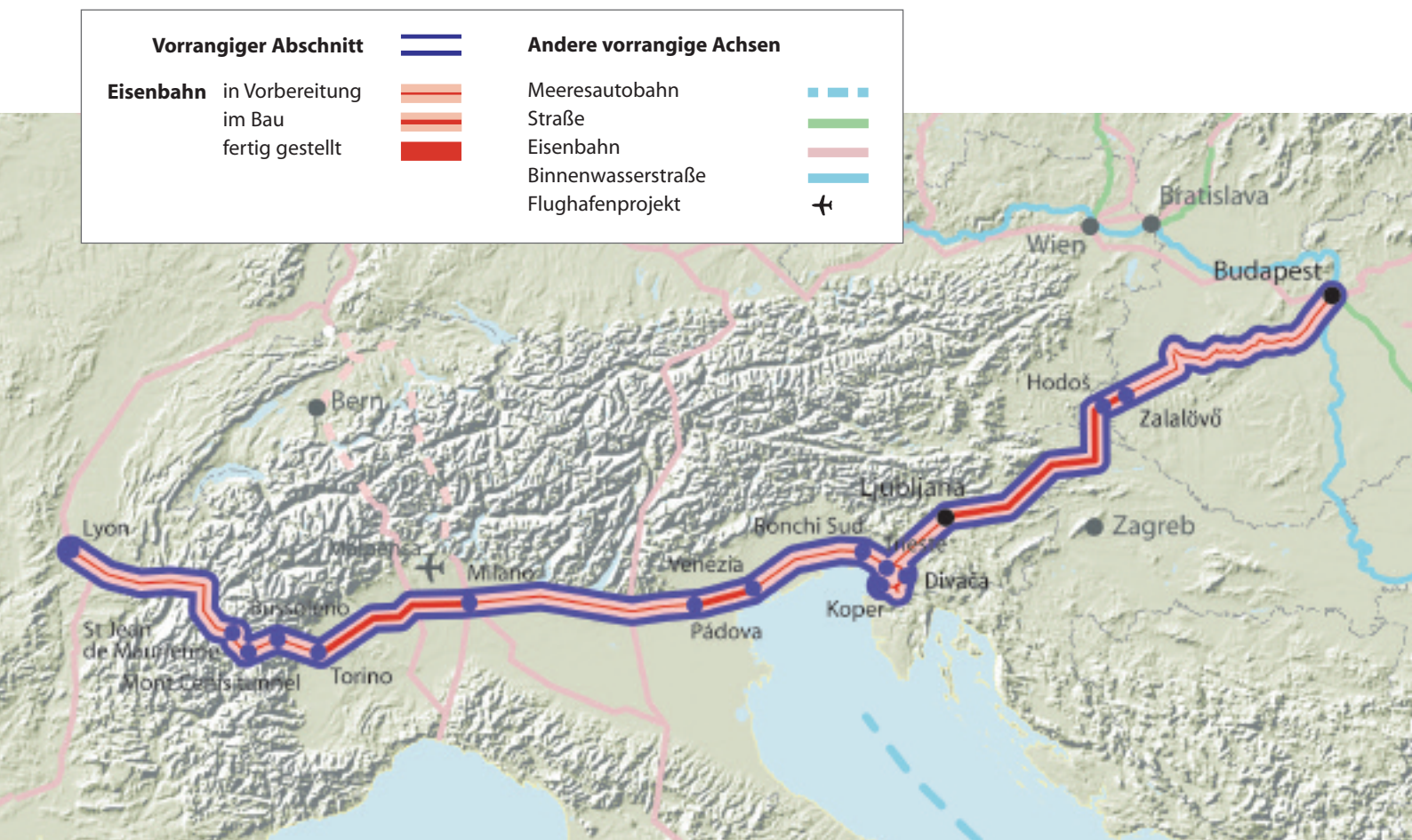
Vorrangiger Streckenabschnitt	Baumaßnahmen/Stand	Entfernung (km)	Zeitplan ⁽¹⁾	Gesamtkosten Ende 2004 (Mio. EUR)	Investitionsumfang bis 31.12.2004 (Mio. EUR)	TEN-V-Anteil, einschl. Studien, bis 31.12.2004 (Mio. EUR)
Lyons–St-Jean-de-Maurienne	Schiene (neu)	140	2007–15	6 250	0	3,2
Mont-Cenis-Tunnel (einschl. Zufahrt)	Schiene (neuer Tunnel)	70	2004–18 (2017)	6 700	200	117,6
Bussoleno-Turin	Schiene (neu)	47	2002–11	2 375	0	0
Turin-Venedig	Schiene (neu)	384	2002–11 (2010)	14 994	1 700	0
Venedig-Ronchi Süd-Triest-Divača	Schiene (neu)	178	2008–15	6 200 ⁽²⁾	0	3,6
Koper-Divača-Ljubljana	Schiene (Ausbau und neue Gleise)	135	2006–12	376 ⁽³⁾	5	5,5
Ljubljana-Budapest	Schiene (Ausbau)	528	2000–15	760	19	3,5
Insgesamt		1 482		37 655	1 924	295,4 ⁽⁴⁾

⁽¹⁾ In Klammern ist das Datum der Fertigstellung gemäß den Leitlinien 2004 angezeigt, sofern es von dem 2005 durch den Mitgliedstaat gemeldeten Datum abweicht.

⁽²⁾ Die Kosten für den Streckenabschnitt Triest-Divača sind nicht berücksichtigt, da noch keine Entscheidung über den Streckenverlauf getroffen wurde.

⁽³⁾ Die Kosten decken nur den Streckenabschnitt Koper-Divača ab.

⁽⁴⁾ Zu beachten ist, dass der gesamte TEN-V-Anteil 162 Mio. EUR enthält, die für Infrastrukturverbesserungen allgemein bewilligt wurden und daher nicht einem speziellen Abschnitt der Achse zugeordnet werden können.





Autobahnachse Igoumenitsa/Patras-Athen-Sofia-Budapest

Dieses Autobahnprojekt wird das südosteuropäische Straßennetz wesentlich verbessern, indem die beiden wichtigsten Städte der Region sowie die Häfen von Patras, Igoumenitsa, Athen (Piräus), Thessaloniki und Constanza an das Zentrum der erweiterten Union angeschlossen werden.

Die Achse

Der ursprüngliche Plan für diese Achse sieht den Bau von zwei neuen Autobahnen durch Griechenland vor. Die erste verläuft von Westen nach Osten und folgt auf dem überwiegenden Teil ihrer 780 km, einschließlich des Abschnitts nach Ormenio, dem Verlauf der *Via Egnatia* aus dem 2. Jahrhundert v. Chr. Diese neue vierspurige Autobahn wird den Hafen Igoumenitsa mit Kipi an der griechisch-türkischen Grenze verbinden. Die zweite Projektkomponente umfasst den Ausbau der vorhandenen 800 km langen *Pathe*-Achse, die von Südgriechenland nach Norden verläuft und über Athen und Thessaloniki Patras mit Promahon an der griechisch-bulgarischen Grenze verbindet.

Die *Pathe*-Autobahn – auf der ganzen Länge vierspurig und nahe Athen und Thessaloniki sechsspurig – wird ausgebaut, um die Verbindungslücken auf einer der wichtigsten Straßenverbindungen in den südosteuropäischen Ländern der erweiterten Union zu schließen.

Durch Erweiterungen, die 2004 beschlossen wurden, wird diese Achse um Streckenabschnitte, die von Griechenland in die nördlichen Nachbarländer und von dort aus nach Mitteleuropa führen, ergänzt.

Der erste Abschnitt dieser Erweiterungen verläuft von der griechisch-bulgarischen Grenze bei Promahon nach Sofia entlang des paneuropäischen Korridors IV und verbindet Sofia mit Thessaloniki.

Ein zweiter Abschnitt der *Pathe*-Achse führt vom Stadtrand von Thessaloniki nach Evzoni an der Grenze zwischen Griechenland und der ehemaligen jugoslawischen Republik Mazedonien und anschließend in Richtung Norden nach Skopje. Dieses Teilstück bildet den letzten Streckenabschnitt des paneuropäischen Korridors X, der Skopje an Thessaloniki anbindet.

Zwei Abschnitte vereinen sich in Nadlac an der ungarisch-rumänischen Grenze. Einer verläuft über Bukarest in Richtung des Hafens von Constanza, der andere südlich nach Sofia sowie in Richtung Thessaloniki und Athen.

Diese Streckenabschnitte werden eine Straße ergänzen, für die die künftigen Mitgliedstaaten (Bulgarien und Rumänien) durch das ISPA-Programm bereits erhebliche Investitionen getätigt haben.

Erwarteter Nutzen

Durch den Bau der Straßen werden sich die Fahrzeiten enorm verkürzen. Dies wird den 70 % der Bevölkerung, die entlang der beiden Achsen *Pathe*/*Via Egnatia* leben, direkt zugute kommen und die wirtschaftliche und regionale Entwicklung fördern. Für den Güterfernverkehr werden die neuen Straßen die Verbindungen nach Mitteleuropa und die übrige EU sowie die Zuverlässigkeit der Verkehrssysteme in der gesamten Region verbessern.

Mit dem Ausbau der Anbindung an fünf Häfen, acht Flughäfen und neun weitere Fernstraßen wird das Projekt Tourismus und Handel in der Region neue Impulse verleihen. Durch den Ausbau der Straßen auf Autobahnstandard dürfte sich zudem die Unfallhäufigkeit auf diesen Verkehrsachsen deutlich verringern. Durch das Projekt werden auch die Verbindungen zwischen den Nachbarländern in der Region – Griechenland, Albanien, ehemalige jugoslawische Republik Mazedonien, Bulgarien, Rumänien und Türkei – wesentlich Zeit sparender. In der Planungsphase wurden beträchtliche Anstrengungen unternommen, um die Umweltauswirkungen des Projekts so gering wie möglich zu halten, und die griechischen Behörden haben verschiedene Schritte eingeleitet, um auch privates Kapital für diese beiden Vorhaben zu gewinnen.

Derzeitiger Stand

Die griechischen Streckenabschnitte der Autobahnen *Via Egnatia* und *Pathe* sind weitgehend fertig gestellt. Die übrigen Streckenabschnitte der *Pathe*-Autobahn sind entweder abgeschlossen oder werden bis 2008 fertig gestellt, obwohl nicht das ganze Teilstück Thessaloniki-Sofia bis 2010 für den Verkehr freigegeben werden kann.

Vorrangiger Streckenabschnitt	Baumaßnahmen/Stand	Entfernung (km)	Zeitplan	Gesamtkosten Ende 2004 (Mio. EUR)	Investitionsumfang bis 31.12.2004 (Mio. EUR)	TEN-V-Anteil, einschl. Studien, bis 31.12.2004 (Mio. EUR)
<i>Via Egnatia</i>	Neue Straße	780	1996–2006	4 600	3 100	27
<i>Pathe</i>	Neue Straße	800	1996–2008	8 389	4 654	90,6
Sofia-Kulata-griechisch/bulgarische Grenze	Autobahnausbau	160	2003–10	675	0	0
Nadlac-Sibiu Autobahn (Abschnitt nach Bukarest und Constanza)	Autobahn-Ausbau/Neubau	316	2004–07	1 879	0	0
Insgesamt		2 056		15 543	7 754	148,5 ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Zu beachten ist, dass der gesamte TEN-V-Anteil 30,9 Mio. EUR enthält, die für Infrastrukturverbesserungen allgemein bewilligt wurden und daher nicht einem speziellen Abschnitt der Achse zugeordnet werden können.



Vorrangiger Abschnitt		Andere vorrangige Achsen
Straße in Vorbereitung		Meeresautobahn
im Bau		Eisenbahn
fertig gestellt		Binnenwasserstraße



Multimodale Achse Portugal/ Spanien-restliches Europa

Durch die umfangreiche Modernisierung der Straßen-, Bahn-, Luft- und Seeverkehrsinfrastrukturen auf der Iberischen Halbinsel wird der Personen- und Güterverkehr in Spanien und Portugal sowie zwischen beiden Ländern schneller und effizienter. Außerdem wird die Anbindung an die übrige Union verbessert, wodurch die Bürger und Unternehmen dieser beiden Mitgliedstaaten näher ins Zentrum von Europa rücken.

Die Achse

Das Projekt umfasst den Ausbau von drei intermodalen Verkehrsachsen zwischen Portugal und Spanien zur besseren Anbindung dieser beiden Länder an das übrige Europa. Es setzt sich aus Teilprojekten zusammen, die auf eine Verbesserung der Verkehrsverbindungen über die spanisch-portugiesische Grenze und auf eine Verbindung mehrerer spanischer Städte wie Valladolid, Sevilla, Vigo und La Coruña mit den wichtigsten See- und Flughäfen Portugals und den großen städtischen Zentren des Landes – insbesondere Porto und Lissabon – ausgerichtet sind. Das Projekt ist Teil eines umfassenderen Infrastrukturinvestitionsprogramms und stellt eine Ergänzung zu den vorhandenen Schienen-, Straßen-, See- und Luftverkehrsrouten im Westen der Iberischen Halbinsel dar. Damit werden die wichtigsten portugiesischen und spanischen Streckenabschnitte des transeuropäischen Verkehrsnetzes miteinander verknüpft. Das Projekt sieht außerdem den Bau des neuen Lissabonner Flughafens in Ota vor.

Insgesamt umfasst die Achse den Bau von 2 265 km neuen Autobahnen, den Ausbau von 1 067 km konventionellen Bahnstrecken und den Ausbau der Atlantik-Häfen und -Flughäfen. Die Gesamtkosten der Baumaßnahmen werden ungefähr 12,8 Mrd. EUR betragen.

Erwarteter Nutzen

Das Projekt leistet einen wesentlichen Beitrag zu den anhaltenden Bemühungen um die Verbesserung der Verbindungen zwischen dem Zentrum der Europäischen Union und ihren Randregionen und wird die Position der Iberischen Halbinsel als westliches Tor Europas stärken.

Im Besonderen geht es hier um den Ausbau der Verbindungen zwischen der Halbinsel und dem Westen und Südwesten Frankreichs. Derzeit entfallen 97 % der Handelsströme zwischen diesen beiden Regionen auf den Güterkraftverkehr. Das Projekt bedeutet erhebliche Verbesserungen in Form einer deutlichen Verkürzung der Fahrzeiten und eine Erhöhung der Sicherheit, insbesondere im internationalen Verkehr. Durch die Erhöhung der Schienenverkehrskapazität wird der Anteil der Schiene am innergemeinschaftlichen Güterverkehr auf diesen Achsen zunehmen, was zu einer nachhaltigen Umweltentwicklung beitragen wird. In den betroffenen Regionen wird das Projekt zudem mit einer direkten und indirekten positiven

Beschäftigungswirkung verbunden sein. Das Projekt wird außerdem von der zusätzlichen Güterverkehrskapazität profitieren, die nach der Fertigstellung der Hochgeschwindigkeitsverbindungen für den Personenverkehr freigesetzt wird (siehe Achse Nr. 3).

Derzeitiger Stand

Im Bereich der portugiesischen Projektkomponente wurden bereits neben der Erarbeitung von Studien zu Verbesserungen bei allen Verkehrsträgern die Elektrifizierung, der doppelgleisige Ausbau und weitere Ausbauarbeiten auf den wichtigsten Bahnstrecken durchgeführt. Die Autobahn Lissabon-Porto-Vigo-La Coruña wurde fertig gestellt und die Autobahn Lissabon-Faro-Sevilla wurde 2002 dem Verkehr freigegeben.

Die Modernisierung des Flughafens von Faro steht kurz vor dem Abschluss, während die Modernisierung des Flughafens von Porto auch sehr weit fortgeschritten ist. Innerhalb der nächsten Jahre werden voraussichtlich die Baumaßnahmen am neuen Lissabonner Flughafen Ota beginnen.

Im Bereich der spanischen Projektkomponente sind neben den fertig gestellten Autobahnverbindungen zwischen Lissabon und La Coruña sowie Lissabon und Sevilla die Baumaßnahmen zweier Verbindungen, von Lissabon bzw. Porto nach Valladolid, in einem sehr fortgeschrittenen Stadium. Die Streckenabschnitte Valladolid-Benavente-Verin der nördlichen Autobahn sowie Valladolid-Salamanca der östlichen Verbindung sind fertig gestellt. Der übrige Streckenabschnitt von Salamanca nach Fuentes de Oñoro soll bis 2008 dem Verkehr freigegeben werden. Für die Bahnstreckenabschnitte in Spanien werden derzeit zwischen Pontevedra und La Coruña sowie zwischen Fuentes de Oñoro und Medina del Campo Ausbauarbeiten durchgeführt. Weitere Streckenabschnitte der beiden Bahnachsen werden geprüft.

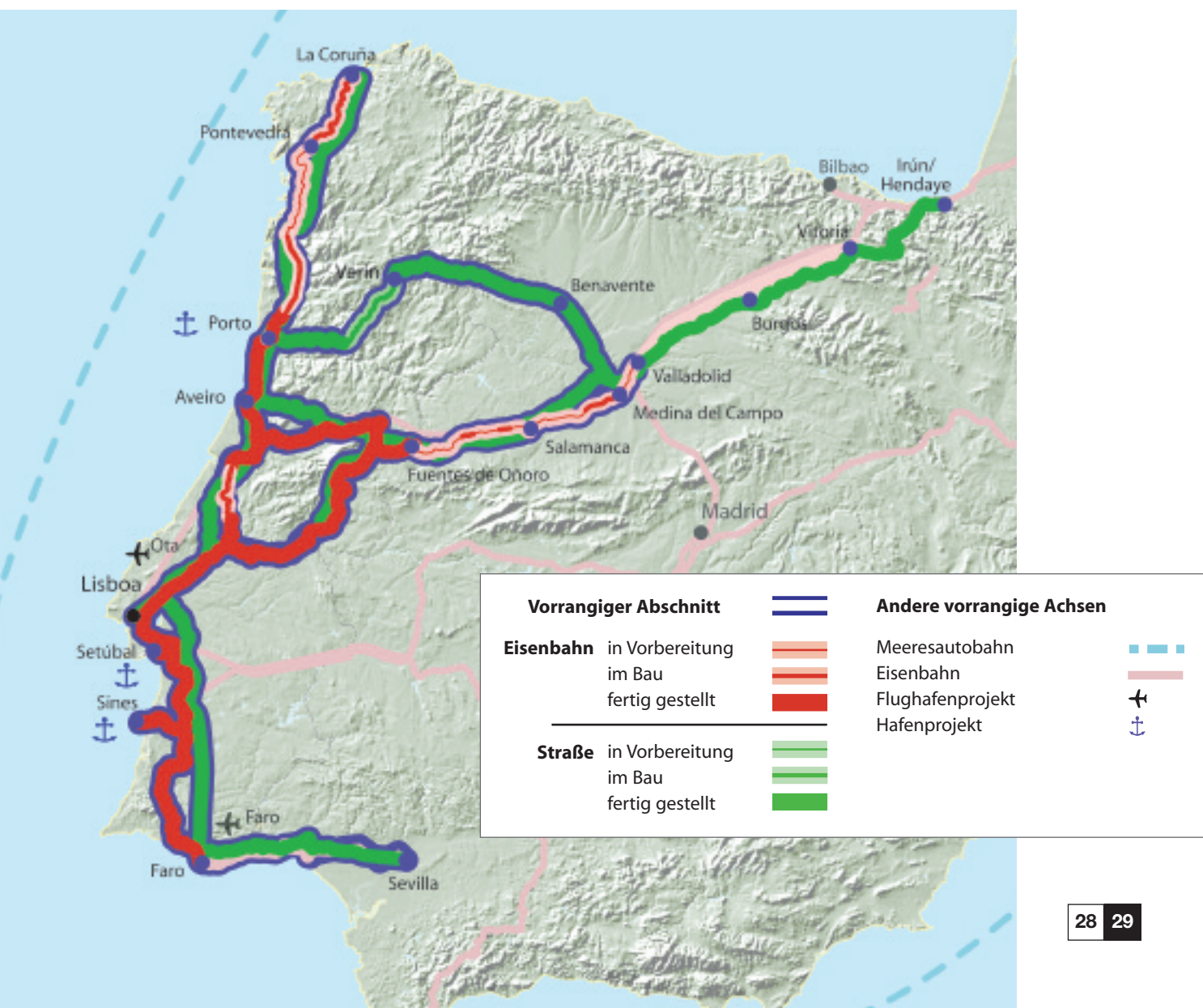
Bis 2004 belief sich die Gemeinschaftsunterstützung aus dem TEN-V-Haushalt auf 43 Mio. EUR. Mehrere Komponenten haben ferner beträchtliche Fördermittel aus dem Kohäsionsfonds sowie EIB-Darlehen erhalten.

Vorrangiger Streckenabschnitt	Baumaßnahmen/Stand	Entfernung (km)	Zeitplan ⁽¹⁾	Gesamtkosten Ende 2004 (Mio. EUR)	Investitionsumfang bis 31.12.2004 (Mio. EUR)	TEN-V-Anteil, einschl. Studien, bis 31.12.2004 (Mio. EUR)
Eisenbahn						
La Coruña-Lissabon-Sines	Ausbau	367	2000-09 (2010)	2 727	874	16
Lissabon-Valladolid	Ausbau	400	1999-2015 (2010) ⁽²⁾	1 917	841	5
Lissabon-Faro	Ausbau	300	2000-06 (2004)	1 001	780	1
Autobahn						
Lissabon-Valladolid	neu	1 214	1996-2010	1 518	1 336	6
La Coruña-Lissabon	neu	598	2000-05 (2003)	2 365	2 097	1
Sevilla-Lissabon	neu	453	1998-2001	754	754	0
Flughäfen						
Neuer Flughafen von Lissabon	neu		2006-15	2 550	0	3
Insgesamt				12 832	6 682	43 ⁽³⁾

⁽¹⁾ In Klammern ist das Datum der Fertigstellung gemäß den Leitlinien 2004 angezeigt, sofern es von dem 2005 durch den Mitgliedstaat gemeldeten Datum abweicht.

⁽²⁾ Die Verzögerung im Abschnitt Lissabon-Valladolid beruht auf Umweltprüfverfahren.

⁽³⁾ Zu beachten ist, dass der gesamte TEN-V-Anteil 11 Mio. EUR enthält, die für Infrastrukturverbesserungen allgemein bewilligt wurden und daher nicht einem speziellen Abschnitt der Achse zugeordnet werden können.





Eisenbahnachse Cork-Dublin-Belfast-Stranraer

Durch wesentliche Verbesserungen der wichtigsten Nord-Süd-Bahnverbindung auf der irischen Insel haben sich die Fahrzeiten verkürzt und die Verkehrsverhältnisse in und um die großen Städte der Insel entspannt.

Die Achse

Die vorhandenen Eisenbahnverbindungen zwischen den drei größten Städten – Cork und Dublin in Irland und Belfast in Nordirland – wurden durch dieses Projekt deutlich ausgebaut. Ferner wird mit der Fährverbindung zwischen Larne und Stranraer (in Schottland) für eine verbesserte Anbindung an das übrige Europa gesorgt.

Die 502 km lange Strecke wurde für den Bahnfrachtverkehr und die Personenbeförderung mit einer Geschwindigkeit von 160 km/h ausgebaut. Die modernisierte Strecke Londonderry-Belfast fungiert als zusätzliche Zubringerstrecke zu dieser Hauptverbindung. Mit der Fertigstellung eines Großteils dieser Achse im Jahr 2001 wurden weitere Investitionen in Eisenbahn- und Straßenverbindungen geplant, um die Kapazitäten zwischen Dublin und dem Norden und dem Süden des Landes zu steigern und ein Fahrerinformationssystem zur Verbesserung der Verkehrslenkung aufzubauen (*siehe Achse Nr. 26*).

Erwarteter Nutzen

Das Projekt ist auf eine Erhöhung der Geschwindigkeit und eine Verbesserung des Verkehrsangebots im Personen- und Güterverkehr ausgerichtet und soll damit einen Beitrag zur Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene leisten, insbesondere im grenzüberschreitenden Verkehr. Mit einer auf 1 Stunde 40 Minuten reduzierten Fahrzeit und neun täglichen Verbindungen in beide Richtungen hat die Strecke Dublin-Belfast bereits große Popularität erlangt. Weitere 2004 (im Rahmen der Achse Nr. 26) beschlossene Modernisierungsarbeiten werden dazu beitragen, die Zuggeschwindigkeit und -frequenz im Personen- und Güterverkehr zusätzlich zu erhöhen. Schätzungen zufolge wird sich die Fahrzeit von Dublin nach Cork um weitere 30 Minuten und von Dublin nach Belfast um 15 Minuten verkürzen. Außerdem wird der Ausbau des Streckenabschnitts Bleach Green-Whitehead der nordirischen Verbindung nach modernen Standards Geschwindigkeitsbeschränkungen aufheben, was eine weitere Verkürzung der Fahrzeiten bewirken wird.

Derzeitiger Stand

Die Strecke Cork-Dublin wurde 1996 und der Streckenabschnitt Dublin-Belfast im August 1999 fertig gestellt. Eine neue Schnellbahnverbindung zwischen Dublin und Belfast wurde im Oktober 1997 in Betrieb genommen, funktioniert zufriedenstellend und wird gut genutzt. In Nordirland wurde im Juni 2001 auf der Strecke Belfast-Londonderry der Streckenabschnitt Antrim-Bleach Green wieder eröffnet, nachdem auf einer Länge von 21 km neue Schienen verlegt und 3 km Strecke doppelgleisig ausgebaut worden waren.

Während das übrige Projekt 2001 fertig gestellt wurde, ist der Streckenabschnitt Belfast-Larne bislang noch nicht ausgebaut worden. Jedoch wurde auf dem Streckenabschnitt Bleach Green-Whitehead mit Unterstützung einer TEN-V-Finanzierung im Rahmen der Achse Nr. 26 mit den Vorarbeiten begonnen. Im Frühjahr 2005 wurden größere Baumaßnahmen eingeleitet, deren Fertigstellung bis Ende des Jahres geplant ist.

Die Gesamtkosten für den Ausbau der Achse beliefen sich auf fast 360 Mio. EUR, wobei das Projekt beträchtliche Fördermittel aus dem EU-Strukturfonds erhalten hat.

Vorrangiger Streckenabschnitt	Baumaßnahmen/Stand	Entfernung (km)	Zeitplan	Gesamtkosten Ende 2004 (Mio. EUR)	Investitionsumfang bis 31.12.2004 (Mio. EUR)	TEN-V-Anteil, einschl. Studien, bis 31.12.2001 (Mio. EUR)
Cork-Dublin-Belfast-Stranraer	Schiene (Ausbau)	502	1989–2001	357	357	14,1
Insgesamt		502		357	357	14,1

Vorrangiger Abschnitt	Andere vorrangige Achsen
Eisenbahn in Vorbereitung	Meeresautobahn
im Bau	Straße
fertig gestellt	Eisenbahn





Flughafen Malpensa

Beträchtliche Investitionen für eine umfangreiche Ausweitung der Kapazitäten haben zur Bewältigung des rasch wachsenden Verkehrsaufkommens dieses nunmehr deutlich effizienteren internationalen Verkehrsknotenpunkts nahe der norditalienischen Stadt Mailand beigetragen.

Das Projekt

Der vorhandene internationale Flughafen wurde zu einem modernen Verkehrsknotenpunkt entwickelt, mit erweiterter Start- und Landebahnpkapazität, einem völlig neuen Abfertigungsterminal (Terminal 1), einem neuen Kontrollturm sowie neuen Vorfeld- und Frachtbereichen.

Erwarteter Nutzen

Der in der italienischen Region Lombardei strategisch gelegene Flughafen mit Bahnanschluss an das Zentrum von Mailand wurde 1998 eröffnet und beschäftigt zurzeit rund 19 000 Mitarbeiter. 86 große Fluggesellschaften verbinden derzeit Malpensa mit 176 Zielorten weltweit. 2004 fertigte der Flughafen 18,5 Millionen Passagiere und 347 000 t Fracht ab und das Verkehrsaufkommen nimmt weiter stark zu.

Malpensa hat sich zum wichtigsten Knotenpunkt für den internationalen und interkontinentalen Verkehr in Südeuropa entwickelt und hebt dadurch die strategische Stellung Norditaliens.

Derzeitiger Stand

Während das vorrangige TEN-V-Projekt 2001 fertig gestellt wurde, wird Malpensa weiter ausgebaut.

Eine neue Flugzeugwartungshalle wurde gebaut und auf dem Vorfeld können nun bis zu 117 Flugzeuge parken. Das Gepäckabfertigungssystem kann das aufgegebene Gepäck zu 100 % kontrollieren und Flughafensicherheit und -schutz wurden verstärkt.

Ein drittes Modul für Terminal 1 ist geplant, und das neue Frachtzentrum verfügt über eine Abfertigungskapazität von mehr als 600 000 t. Ein neues Hotel wird gebaut und 2006 eröffnen.

Weitere Investitionen in einen Logistikpark im Frachtbereich, erweiterte Parkmöglichkeiten für Kraftfahrzeuge sowie ein verbesserter Zugang (Straße und Schiene) sind geplant.

Im Hinblick auf eine dritte Start- und Landebahn, durch die sich die Umweltbelastung und Lärmbelästigung für die nahe gelegenen Gemeinden verringern würde, werden derzeit Studien durchgeführt.

Die Gesamtkosten belaufen sich auf 1,344 Mrd. EUR, einschließlich der staatlichen Zuschüsse (18,5 % des Gesamtbetrags) und Darlehen der Europäischen Investitionsbank sowie sonstiger Finanzinstitutionen (23,1 %). 1995-2001 stellte die EU aus dem TEN-V-Haushalt 26,8 Mio. EUR in Form von Zinsvergütungen bereit. Ein weiterer Betrag von 1,6 Mio. EUR wurde für den Logistikpark zur Verfügung gestellt.

Vorrangiger Streckenabschnitt	Baumaßnahmen/Stand	Entfernung (km)	Zeitplan	Gesamtkosten (Mio. EUR)	Investitionsumfang bis 31.12.2001 (Mio. EUR)	TEN-V-Anteil, einschl. Studien, bis 31.12.2001 (Mio. EUR)
Malpensa Flughafen (Mailand, Italien)	Erweiterung und neue Einrichtungen	k.A.	1995–2001	1 344	1 344	26,8
Insgesamt				1 344	1 344	26,8





Øresund-Landverbindung

Die Øresund-Brücke ist zu einem wichtigen Symbol geworden und hat erheblich zur wirtschaftlichen Entwicklung in einer der produktivsten und wohlhabendsten Regionen Europas beigetragen.

Die Achse

Die Øresund-Brücke bildet eine direkte Straßen- und Schienenverbindung über die dänische Meerenge von Kopenhagen in Dänemark nach Malmö in Schweden. Es handelt sich um eine vierspurige Autobahn über einer doppelgleisig ausgebauten Bahnstrecke. Die neue feste Verbindung besteht aus einem 4 km langen Tunnel unter dem Meer, einer 4 km langen künstlichen Insel und einer 7,5 km langen Brücke – der weltlängsten Tragseilbrücke für Straßen- und schweren Schienenverkehr – sowie aus neuen Zubringerstrecken.

Erwarteter Nutzen

Durch die feste Verbindung hat sich der Straßen- und Eisenbahnverkehr zwischen Schweden und Dänemark erheblich verändert. Der Großraum Kopenhagen und die Provinz Skåne können sich nun als einheitliche, grenzübergreifende Region entwickeln.

Die Region dürfte großen Nutzen aus den verbesserten Passagier- und Frachtverbindungen mit den umliegenden baltischen Staaten und mit den europäischen Verkehrsnetzen ziehen. Insbesondere stellt die Øresund-Verbindung die Erweiterung des Korridors St. Petersburg-Helsinki-Stockholm-Kopenhagen dar.

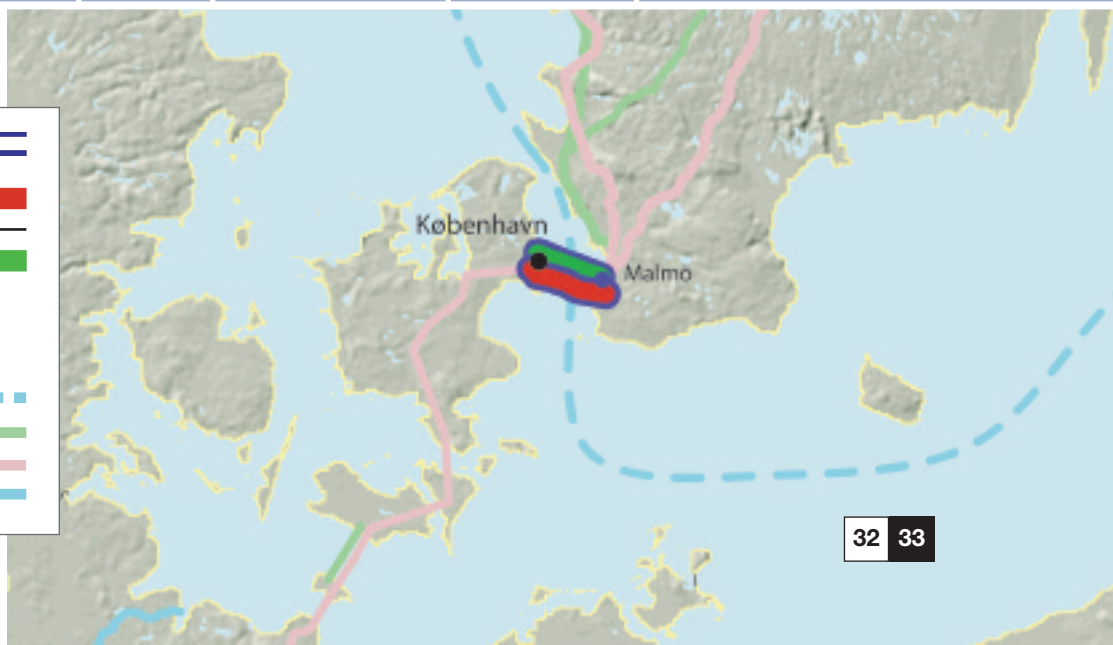
Derzeitiger Stand

Die Øresund-Verbindung wurde planmäßig im Juli 2000 in Betrieb genommen. In ihrem zweiten Betriebsjahr war das Straßenverkehrsaufkommen über die Verbindung schon um 20 % angestiegen. Es gibt bereits Hinweise dafür, dass dieser verbesserte Zugang zu Märkten und qualifiziertem Personal für große Unternehmen einen Anreiz bietet, in diese Region umzusiedeln, sowie Anzeichen für einen Wachstumstrend bei den High-Tech-Unternehmen, etwa im „Medicon Valley“ nördlich von Kopenhagen.

Im Zeitraum 1995-2000 wurden TEN-V-Fördermittel in Höhe von knapp 193 Mio. EUR bereitgestellt.

Vorrangiger Streckenabschnitt	Baumaßnahmen/Stand	Entfernung (km)	Zeitplan	Gesamtkosten (Mio. EUR)	TEN-V-Anteil, einschl. Studien, bis 31.12.2000 (Mio. EUR)
Feste Verbindung über den Øresund	Tunnel, Insel und Brücke	15,5	fertig gestellt 2000	2 740	127
Dänische Zubringerstrecken	Neue Autobahn und Bahnstrecke	27	fertig gestellt 1999	946	44,2
Schwedische Zubringerstrecken	Neue Autobahn und Bahnstrecke	10	fertig gestellt 2001	472	21,5
Insgesamt		52,5		4 158	192,7

Vorrangiger Abschnitt	
Eisenbahn fertig gestellt	
Straße fertig gestellt	
Andere vorrangige Achsen	
Meeresautobahn	
Straße	
Eisenbahn	
Binnenwasserstraße	





Eisenbahn-/Straßenachse nordisches Dreieck

Durch die modernisierte Bahn-, Straßen- und Seeverkehrsinfrastruktur rücken die nordischen Länder näher an die anderen Regionen der EU heran.

Die Achse

Das multimodale Projekt nordisches Dreieck umfasst den Ausbau der Straßen-, Bahn- und Seeverkehrsinfrastruktur in Schweden und Finnland und soll den Fracht- und Personenverkehr zwischen der festen Øresund-Querung, die Teil des nordischen Dreiecks ist (siehe Achse Nr. 11), Stockholm, Oslo, Turku, Helsinki und der finnisch-russischen Grenze verbessern.

Durch den Ausbau der Bahnverbindungen werden Geschwindigkeiten von 160 km/h und auf manchen Streckenabschnitten sogar von mehr als 200 km/h erreicht werden. Das Projekt, das Malmö, Stockholm, Oslo, Turku, Helsinki und die finnisch-russische Grenze umspannt, erstreckt sich über enorme Entfernungen: insgesamt fast 1 900 km Straße und 2 000 km Schiene.

Erwarteter Nutzen

In Verbindung mit einem parallel laufenden russischen Modernisierungsprojekt wird der Ausbau des finnischen Bahnkorridors für eine Fahrgeschwindigkeit von 200 km/h die Fahrzeit zwischen Helsinki und St. Petersburg um annähernd 50 % auf genau 3 Stunden verkürzen. Ähnliche Ausbauarbeiten haben bereits auf dem Streckenabschnitt Turku-Helsinki zu kürzeren Fahrzeiten und damit steigenden Fahrgastzahlen geführt. Der schrittweise Ausbau der zweispurigen E18 von Turku über Helsinki an die russische Grenze nahe Hamina (Vaalamaa) im Südosten des Landes auf Autobahnstandard wird ebenfalls zu einer Verkürzung der Fahrzeiten führen – insbesondere durch die Entlastung der staugefährdeten Abschnitte um Helsinki und Turku und an anderen Stellen entlang der Strecke. In Schweden wird sich die Bahnfahrt von Stockholm nach Malmö auf unter 4 Stunden verkürzen, und zwischen Göteborg und Oslo, wo Neigezüge zum Einsatz kommen sollen, von 4 Stunden auf 2 Stunden 20 Minuten.

Durch verschiedene Modernisierungsarbeiten an den Straßen in Schweden und Finnland sowie für die Fährverbindungen über den Bottnischen Meerbusen werden sich die Sicherheitsstandards auf diesen Strecken beträchtlich erhöhen.

Derzeitiger Stand

Der Ausbau der Hauptbahnverbindungsstrecke Turku-Helsinki sowie der Nahverkehrsverbindungen von Helsinki nach Leppävaara und Tikkurila wurde im Jahr 2001 abgeschlossen. Östlich von Helsinki, in Richtung der finnisch-russischen Grenze, werden die Baumaßnahmen bis 2010 zum größten Teil fertig gestellt sein. Zusätzliche Gleise zwischen der Hauptstrecke in Luumäki und der Grenze bei Vainikkala werden bis 2015 verlegt – ein Jahr später als in den Leitlinien angegeben. Die Baumaßnahmen der Autobahn E18 konzentrieren sich auf den Abschnitt westlich von Helsinki. Der letzte Streckenabschnitt soll hier 2009 fertig gestellt werden. Danach werden die Baumaßnahmen auf dem Gebiet östlich von Helsinki weitergeführt. Die gesamte Autobahn zwischen Turku und der russischen Grenze wird 2015 fertig gestellt sein.

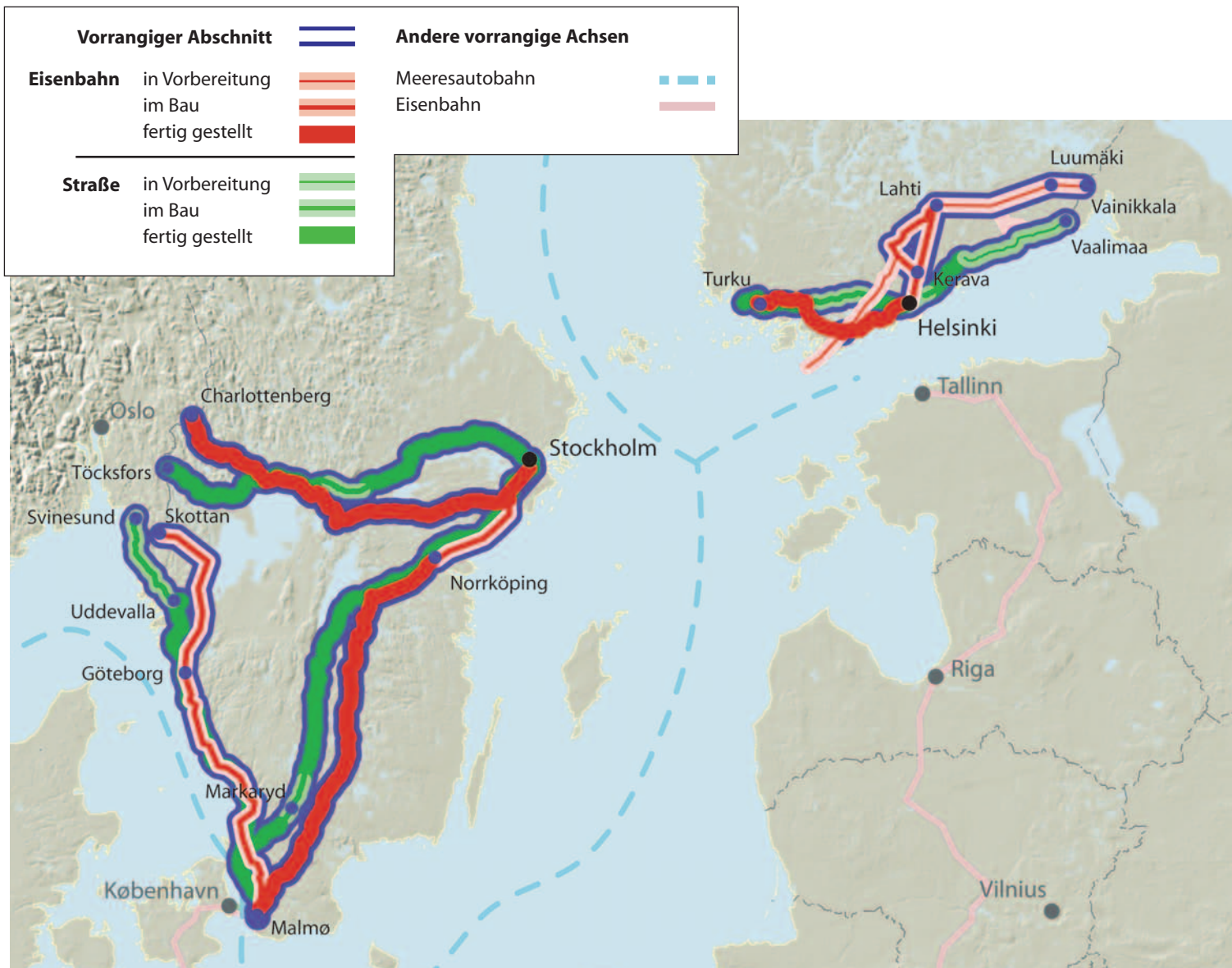
Die Hauptbahnverbindungsstrecke von Malmö nach Stockholm ist bereits bis Norrköping für Fahrgeschwindigkeiten bis 200 km/h ausgebaut, wobei sich auf den am stärksten frequentierten Teilstrecken ganz neue Streckenabschnitte (bis 300 km/h) befinden. Die Strecke Stockholm-Oslo ist bis zur norwegischen Grenze ausgebaut. Der überwiegende Teil der Hauptverbindungsstrecke an der schwedischen Westküste von Malmö nach Göteborg ist zweigleisig ausgebaut worden, insbesondere auf einem neu erbauten Streckenabschnitt. Ein neuer, 17 km langer zweigleisiger Tunnel wird durch den Höhenzug des Hallandsås gebaut und soll bis 2011 fertig gestellt sein. Die Bahnstrecke zwischen Göteborg und der norwegischen Grenze wird ebenfalls doppelgleisig ausgebaut, um Fahrgeschwindigkeiten bis zu 200 km/h zu ermöglichen.

Die Fernstraßen E4, E6 und E18 in Schweden sind mittlerweile weitgehend auf Autobahnstandard ausgebaut. Zu den noch verbleibenden Streckenabschnitten zählt eine 21 km lange, derzeit im Bau befindliche Umgehung um Markaryd sowie ein Streckenneubau nördlich von Uddevalla bis zur norwegischen Grenze bei Svinesund. In Malmö ist eine neue unterirdische Bahnverbindung für den Personennahverkehr („Citytunneln“) geplant. Die Bauarbeiten haben 2004 begonnen und die Verbindung wird bis Ende 2009 in Betrieb genommen werden. Des Weiteren wird eine neue unterirdische Bahnstrecke für den Personenverkehr in Stockholm („Citybanan“) gebaut, die bis 2011 fertig gestellt sein soll.

Vorrangiger Streckenabschnitt	Baumaßnahmen/Stand	Entfernung (km)	Zeitplan ⁽¹⁾	Gesamtkosten Ende 2004 (Mio. EUR)	Investitionsumfang bis 31.12.2004 (Mio. EUR)	TEN-V-Anteil, einschl. Studien, bis 31.12.2004 (Mio. EUR)
Straßen- und Bahnprojekte in Schweden	Straße/Schiene (Ausbau)	1 550 (straße) 1 450 (eisenbahn)	1996–2015	8 102	2 336	60,4
Autobahn Helsinki-Turku	Straße (Ausbau)	167	1995–2009 (2010)	618	249	3,7
Kerava-Lahti (Bahnverbindung)	Schiene (Neubau)	78	2002–06	331	222	0
Autobahn Helsinki-Vaalimaa	Straße (Ausbau)	181	1995–2015	700	168	6,8
Helsinki-Vainikkala (Bahnverbindung)	Schiene (Ausbau)	470	1996–2015 (2014)	1 154	247	16,5
Insgesamt		1 898 (Straße) 1 998 (Schiene)		10 905	3 222	214 ⁽²⁾

⁽¹⁾ In Klammern ist das Datum der Fertigstellung gemäß den Leitlinien 2004 angezeigt, sofern es von dem 2005 durch den Mitgliedstaat gemeldeten Datum abweicht.

⁽²⁾ Zu beachten ist, dass der gesamte TEN-V-Anteil 126,6 Mio. EUR enthält, die für die schwedischen und finnischen Streckenabschnitte allgemein bewilligt wurden und daher nicht einem speziellen Abschnitt der Achse zugeordnet werden können.





Straßenachse Vereinigtes Königreich/Irland/Benelux

Auf der irischen Insel sowie in Schottland, Wales und England soll der Ausbau verschiedener Straßen die Verkehrskapazitäten beträchtlich erhöhen und die Fahrzeiten zwischen Irland, dem Vereinigten Königreich und dem europäischen Festland deutlich verkürzen.

Die Achse

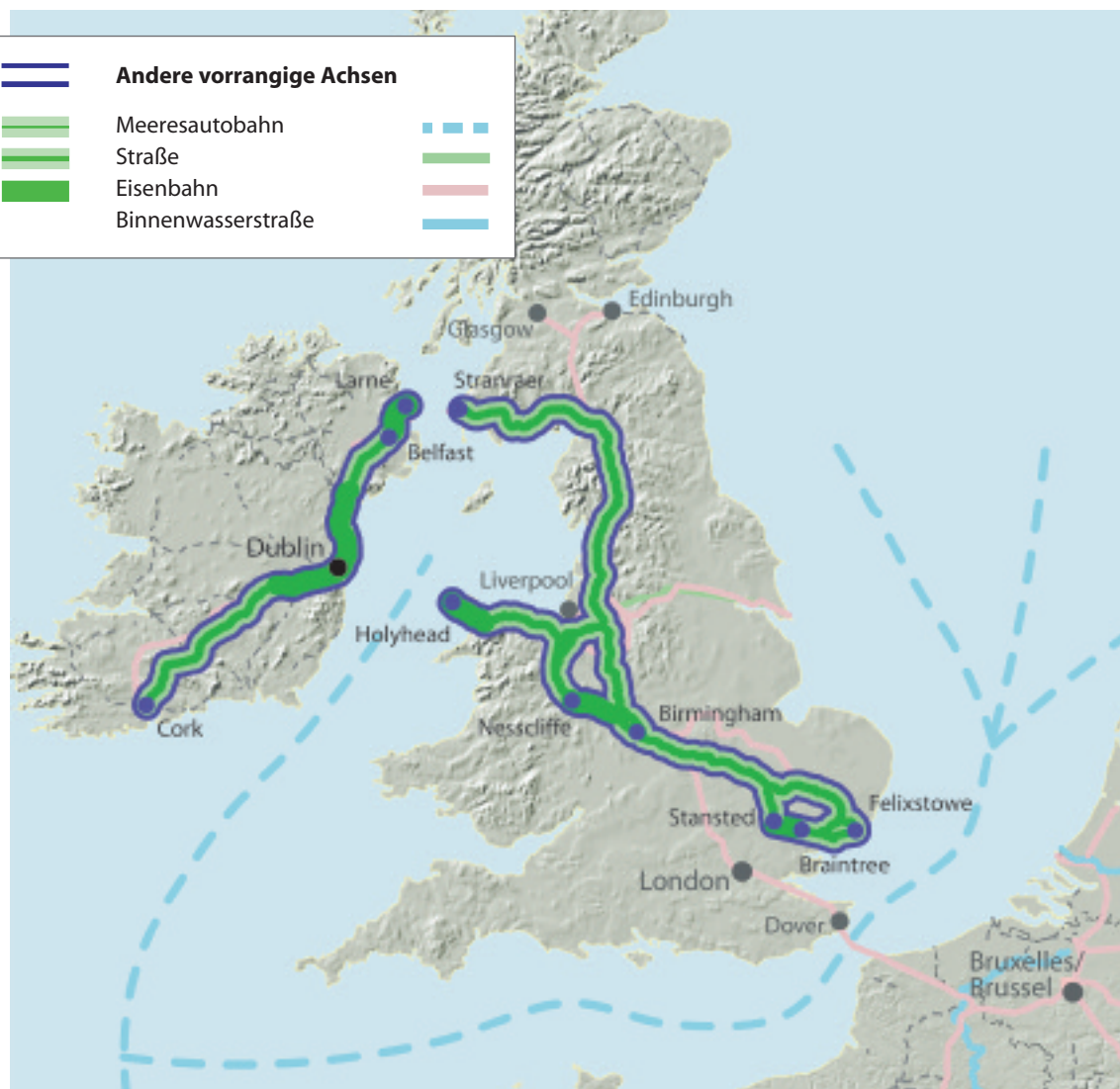
Dieses Projekt dient der Verbesserung der Straßenverkehrs-
verbindung zwischen Cork, Dublin und Belfast in Ergänzung des
Ausbaus der wichtigsten Bahnstrecke entlang der irischen
Ostküste (siehe Achse Nr. 9). Damit wird auch eine bessere
Anbindung an das europäische Festland über die Fähr-
verbindung nach Schottland und Wales, die Straßen-
verbindungen A14 und M6 durch England und die Nordsee-
fährrhöfen Felixstowe und Harwich gewährleistet.

Die 1 500 km lange Strecke umfasst den Bau neuer Straßen, vor
allem in Irland, und den Ausbau vorhandener Straßen, je nach
Verkehrsdichte als Autobahn, Schnellstraße, zweispurig oder auf
hohem Niveau einspurig ausgebaute Straße.

Erwarteter Nutzen

Durch die Achse werden sich die Fahrzeiten im Personen- und
Güterverkehr zwischen Irland, dem Vereinigten Königreich und
den belgischen und niederländischen Häfen beträchtlich
verkürzen. Verschiedene Ausbauprojekte werden eingeleitet, um
auf dieser Straßenverbindung die größten Überlastungen sowie
Sicherheits- und Umweltfragen anzugehen. Diese Projekte
werden zusammen genommen die Fahrzeit, die Zahl der
Verkehrsempässe, die Unfallhäufigkeit und die schädlichen
Umweltauswirkungen verringern.

Vorrangiger Abschnitt		Andere vorrangige Achsen
Straße in Vorbereitung		Meeresautobahn
im Bau		Straße
fertig gestellt		Eisenbahn
		Binnenwasserstraße



Vorrangiger Streckenabschnitt	Baumaßnahmen/Stand	Entfernung (km)	Zeitplan ⁽¹⁾	Gesamtkosten Ende 2004 (Mio. EUR)	Investitionsumfang bis 31.12.2004 (Mio. EUR)	TEN-V-Anteil, einschl. Studien, bis 31.12.2004 (Mio. EUR)
Irischer Streckenabschnitt	Straße	360	1996–2010	3 173	1 441	24,4
Britischer Streckenabschnitt	Straße	1 150	1986–2013 (2010)	1 349	850	23,9
Insgesamt		1 510		4 522	2 291	48,3

⁽¹⁾ In Klammern ist das Datum der Fertigstellung gemäß den Leitlinien 2004 angezeigt, sofern es von dem 2005 durch den Mitgliedstaat gemeldeten Datum abweicht.

Derzeitiger Stand

In England sind umfangreiche Bauarbeiten in Angriff genommen worden. Zu den jüngsten Ausbaumaßnahmen gehören der Streckenabschnitt der A120 Stansted-Braintree, die Umgehung der A5 bei Nesscliffe und die neue privat betriebene, entgeltpflichtige Umgehungsstraße um Birmingham. Weitere Projektplanungen umfassen die Baumaßnahmen auf der M6 und der A14.

In Wales wurde der zweispurige Ausbau der Hauptverkehrsverbindung A55 zum Hafen von Holyhead 2001 fertig gestellt. Der Schwerpunkt der derzeitigen Arbeiten richtet sich auf die Erweiterung der Kapazitäten des Straßennetzes im Nordosten von Wales, die eine Reihe von Projekten im Rahmen des Programms der walisischen Regierung zum Fernstraßenausbau umfasst. Die erste dieser Erweiterungen, der Ausbau der A494/A550 von Deeside Park nach Drome Corner, wurde Ende 2004 fertig gestellt.

In Schottland werden die laufenden Modernisierungsarbeiten der A75 in Dumfries und Galloway genügend Platz für Überholmöglichkeiten schaffen. Das derzeitige Programm beinhaltet umfangreiche Ausbesserungsvorhaben an sechs weiteren Punkten der Strecke.

In Nordirland wurde im März 2004 mit den Projektmaßnahmen auf der A1 Loughbrickland-Beech Hill begonnen. Der zweispurige Ausbau der A8 wurde im Juli 2004 fertig gestellt und offiziell für den Verkehr freigegeben. Der Baubeginn von drei weiteren Ausbesserungs-/Ausbauprojekten in Nordirland, nämlich die Westanbindung der M1, die Erweiterung der M2 und das Projekt A1 Beech Hill-Cloghogue, ist für 2006 vorgesehen.

Das grenzübergreifende Projekt A1/N1 Newry-Dundalk ist im März 2005 angelaufen und soll 2007 abgeschlossen sein. Aus dem TEN-V-Haushalt wurden für diese Verbindung ungefähr 7 Mio. EUR bereitgestellt.

Manche der für diese Strecke vorgesehenen Projekte werden noch geprüft und die Prioritäten sind noch nicht endgültig festgelegt worden, was zu Verzögerungen bei der Fertigstellung des Projekts führen könnte.

In Irland haben 2004 die Baumaßnahmen der westlichen Umgehungsstraße der M1 bei Dundalk (voraussichtlicher Termin der Fertigstellung ist 2006) begonnen. Der Streckenabschnitt der M1 zwischen Dunleer und Dundalk wurde für den Verkehr 2001 freigegeben, die Streckenabschnitte der M1 zwischen Cloghran und Lissenhall, Lissenhall und Balbriggan und die Umgehungsstrecke bei Drogheda 2003, wodurch die Autobahn von Whitehall in Dublin bis südlich von Dundalk (72 km) nun ohne Unterbrechung verläuft.

Im südlichen Abschnitt (Dublin-Cork) wird die N7 zwischen Rathcoole und der Umgehungsstrecke von Naas ausgebaut. Die Baumaßnahmen sollen 2006 abgeschlossen werden. Das Projekt auf dem Streckenabschnitt der M8 zwischen Fermoy und Watergrasshill ist noch im Gange und wird voraussichtlich 2007 abgeschlossen werden. Die Umgehungsstrecke der M7 um Monasterevin und der N8 um Cashel wurden 2004 für den Verkehr freigegeben (die Umgehungsstrecke um Cashel erhielt TEN-V-Fördermittel in Höhe von 1,8 Mio. EUR), und die Umgehungsstrecke der N8 um Watergrasshill wurde 2003 fertig gestellt. Die Planung und Entwicklung der übrigen Projekte ist weit fortgeschritten – für die Planungs- und Entwicklungskosten stehen TEN-V-Fördermittel in Höhe von 24 Mio. EUR zur Verfügung.

Vom nördlich der M1 gelegenen Dundalk bis zum Ende der M7 südlich von Portlaoise führt durch Irland nun eine 170 km lange Autobahnstrecke.



Hauptstrecke Westküste

Der Ausbau und die Bündelung der Kapazitäten auf einer der am stärksten beanspruchten Bahnstrecken Europas wird die Fahrzeiten im Personen- und Frachtverkehr verkürzen und die grenzübergreifenden Verbindungen und den Handel in den nordwestlichen Regionen der Union stärken.

Die Achse

Mit rund 2 000 Zugbewegungen pro Tag ist die Hauptstrecke Westküste (West Coast Main Line – WCML) die am stärksten beanspruchte Zugstrecke im britischen Eisenbahnnetz. Sie verbindet London und den Südosten mit den größten Ballungsgebieten Englands (Birmingham und Manchester) sowie mit Liverpool, Nord-Wales, dem Nordwesten, Cumbria und Schottland auf einer Gesamtstreckenlänge von 850 km. Die Strecke ist die wichtigste nationale Verbindung im Güterfernverkehr und wird von 43 % des gesamten britischen Güterverkehrs auf einem Teil oder der gesamten Strecke benutzt. In den Einzugsbereichen von London, Manchester, Glasgow und Birmingham wird die Strecke von einer beträchtlichen Zahl von Pendlern genutzt.

Das Projekt Hauptstrecke Westküste wird die Verbindung modernisieren und die Infrastruktur ausbauen, um die Fahrzeiten zu verkürzen, die Zugkapazitäten zu erhöhen und Gleis- und Signalsysteme sowie andere fördernde Einrichtungen zu optimieren und flexibler zu gestalten.

In London wird die Ausbaustrecke an die durch den Kanaltunnel führende Bahnverbindung (siehe Achse Nr. 2) angeschlossen, um im Güter- und Personenverkehr von Schottland bis zum europäischen Festland einen Hochgeschwindigkeitsbetrieb zu gewährleisten.

Erwarteter Nutzen

Das Projekt wird kürzere Fahrzeiten im Personen- und Güterverkehr zwischen Irland, Schottland, Nordengland und Frankreich, Belgien, den Niederlanden und Deutschland zur Folge haben. Durch Verbesserungen bei Geschwindigkeit und Komfort dürfte diese internationale Strecke neue Benutzer anziehen und damit einen Beitrag zur Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene leisten.

Derzeitiger Stand

Die Baumaßnahmen haben 1994 begonnen, und umfangreiche Erneuerungs- und Ausbauarbeiten sind bereits abgeschlossen. In London wurden z. B. die Erneuerung der Signalsysteme und die Umbauarbeiten in Euston Station, Willesden und im Bereich Stoke-on-Trent sowie der Ausbau des Streckenabschnitts zwischen Euston und Crewe für höhere Geschwindigkeiten abgeschlossen. Die Gesamtkosten der von der zuständigen Behörde des Vereinigten Königreichs (Strategic Rail Authority) und ihrer Nachfolgeorganisation Network Rail durchgeführten Baumaßnahmen betragen 10,8 Mrd. EUR (7,6 Mrd. GBP).

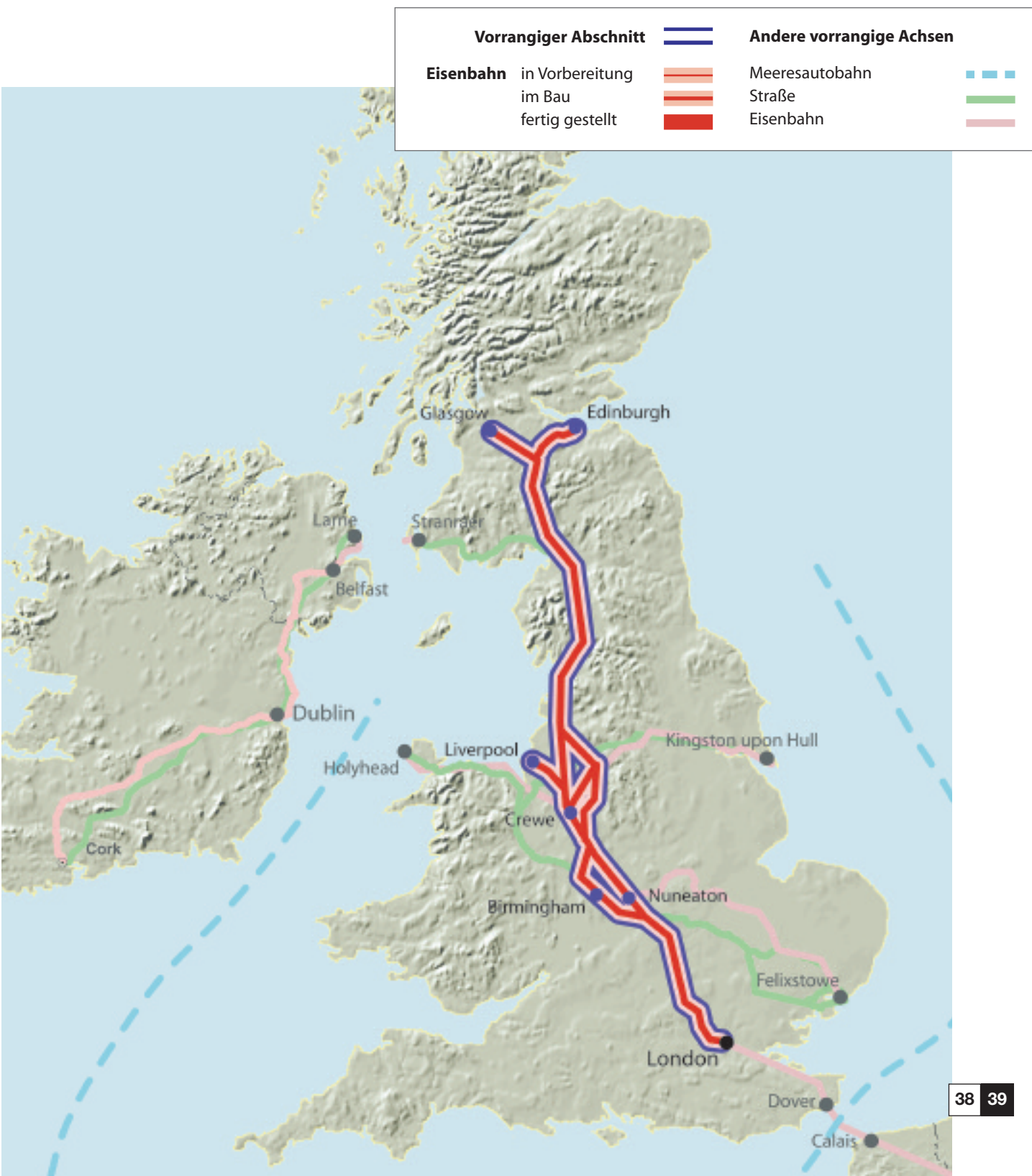
Bereits abgeschlossen sind die Modernisierungsarbeiten zur Verdopplung der Zugfrequenz und zur Verringerung der Fahrzeit um ungefähr 30 Minuten zwischen London und Manchester. Weitere Fahrzeitverkürzungen sind auf Verbindungen zu wichtigen Zielbahnhöfen in Nordwestengland zu verzeichnen. Auf der Strecke werden nun Pendolino-Neigezüge mit einer maximalen Betriebsgeschwindigkeit von 201 km/h eingesetzt.

Andere Baumaßnahmen sind geplant, einschließlich des Streckenausbaus für höhere Geschwindigkeiten im nördlichen Abschnitt der Strecke nach Preston, Liverpool und Glasgow, der bis Dezember 2005 fertig gestellt werden soll. Weitere bedeutende Baumaßnahmen entlang des südlichen Streckenabschnitts der Verbindung sind bis 2008 vorgesehen, um die Kapazitäten bei Trent Valley und Rugby zu erhöhen.

Das wichtigste Ziel dieser Baumaßnahmen bis 2008 ist die Verkürzung der Fahrzeit zwischen London und Manchester auf 2 Stunden mit einer Frequenz von drei Zügen pro Stunde sowie eine Fahrzeit zwischen London und Glasgow von ca. 4 Stunden 15 Minuten. Außerdem werden Kapazitäten für den zunehmenden Frachtverkehr freigesetzt und die Erweiterung des Personenverkehrs auf Fernstrecken und im Nahbereich ermöglicht.

Vorrangiger Streckenabschnitt	Baumaßnahmen/Stand	Entfernung (km)	Zeitplan ⁽¹⁾	Gesamtkosten Ende 2004 (Mio. EUR)	Investitionsumfang bis 31.12.2004 (Mio. EUR)	TEN-V-Anteil, einschl. Studien, bis 31.12.2004 (Mio. EUR)
Hauptstrecke Westküste	Schiene (Ausbau)	850	1994–2008 (2007)	10 866	9 680	77,8
Insgesamt		850		10 866	9 680	77,8

⁽¹⁾ In Klammern ist das Datum der Fertigstellung gemäß den Leitlinien 2004 angezeigt, sofern es von dem 2005 durch den Mitgliedstaat gemeldeten Datum abweicht.





Galileo

Die europäische Satelliten-Navigationstechnologie wird kostengünstige Ortungs- und Zeitbestimmungsdienste von bisher ungekannter Genauigkeit und Zuverlässigkeit für alle Bereiche der Gesellschaft erbringen.

Das Projekt

Galileo ist eine europäische Initiative zur Schaffung eines globalen Satelliten-Navigationssystems, das mithilfe eines kleinen, kostengünstigen Empfangsgeräts überall auf der Welt die präzise Bestimmung von Standort und Zeit für den gewerblichen und persönlichen Gebrauch ermöglicht. Wenn das System voll einsatzfähig ist, wird es aus einer Konstellation von 30 Satelliten, verbunden mit verschiedenen Infrastrukturen am Boden, und neu entwickelten Anwendungen und Diensten bestehen. Obwohl Galileo in der Lage sein wird, autonom zu arbeiten, ist das System auf Kompatibilität und Interoperabilität mit dem amerikanischen GPS-System (Globales Positionierungssystem) und dem russischen Glonass-System ausgelegt.

Die EU wird mit Galileo über ein äußerst wichtiges Instrument verfügen, das nicht nur der Entwicklung des Verkehrswesens, sondern u. a. auch den Politikbereichen Landwirtschaft, Fischerei, Wissenschaft, Justiz und Inneres dienen wird.

Mehrere internationale Abkommen wurden bereits unterzeichnet (mit China, Israel, den Vereinigten Staaten, der Ukraine) und weitere werden derzeit ausgehandelt (mit Indien, der Republik Korea, Argentinien, Marokko, der Russischen Föderation, Kanada usw.), um eine wirklich globale Dimension des Projekts sicherzustellen.

Erwarteter Nutzen

Durch Galileo wird Europa in einem technologischen Bereich von immenser strategischer Bedeutung Unabhängigkeit erlangen. Die Kosten-Nutzen-Analyse ergab, dass der globale Markt für Satellitennavigation 2003 einem Wert von 20 Mrd. EUR entsprach und bis 2020 ein Volumen von 275 Mrd. EUR erreichen könnte. Dadurch könnten allein in Europa bis zu 140 000 neue Arbeitsplätze geschaffen werden.

Es zeichnet sich bereits eine große Zahl neuer, viel versprechender Anwendungen ab, insbesondere im Verkehrsbereich. Das Galileo-System ist so konzipiert, dass es auf den spezifischen Bedarf der einzelnen Verkehrsträger abgestimmt werden kann. Nicht nur der Luft-, See-, Schienen- und Straßenverkehr, sondern auch Fußgänger werden davon profitieren. Außerdem wird Galileo auch für andere gewerbliche und persönliche Einsatzbereiche nutzbringend sein – angefangen vom Tiefbau über soziale Dienste und Notfallversorgung, Landwirtschaft und Fischerei, Banken und Finanzen bis hin zum Umweltschutz und Zivilschutz.

Aus der Sicht des Anwenders wird Galileo den Vorteil absoluter Zuverlässigkeit bieten und eine bislang ungekannte Genauigkeit aufweisen. Güter, Fahrzeuge und Menschen können mit diesem System mit fast 10-mal größerer Genauigkeit als mit dem GPS bis auf wenige Meter geortet werden. Und im Gegensatz zum GPS wird bei Galileo die Signalkontinuität garantiert.

Galileo ist speziell für den weltweiten Einsatz zu zivilen Zwecken konzipiert und wird sowohl frei verfügbare Dienste als auch Signale, die speziellen Gruppen und Bereichen vorbehalten sind, z. B. gewerblichen und staatlichen Anbietern, oder auch Sicherheitsanwendungen, umfassen.

Vorrangiger Streckenabschnitt	Baumaßnahmen/Stand	Entfernung (km)	Zeitplan ⁽¹⁾	Gesamtkosten (Mio. EUR)	TEN-V-Anteil, einschl. Studien, bis 31.12.2004 (Mio. EUR)
Galileo	Entwicklung und Einsatz	k.A.	2001–10 (2008)	3 400	450
Insgesamt				3 400	450

⁽¹⁾ In Klammern ist das Datum der Fertigstellung gemäß den Leitlinien 2004 angezeigt, sofern es von dem Mitte 2005 bekannten Datum abweicht.

Derzeitiger Stand

Das „gemeinsame Unternehmen Galileo“ leitet die technischen Arbeiten in der Entwicklungsphase (Validierung des Systems in der Umlaufbahn), bereitet die Märkte für Galileo-Anwendungen und -Dienste vor und ist für die Auswahl des künftigen kommerziellen Betreibers des Systems verantwortlich.

Die Europäische Union und die Europäische Weltraumorganisation (ESA) beteiligen sich gemeinsam an den Kosten der Entwicklungsphase in Höhe von 1,1 Mrd. EUR. Der Gemeinschaftsbeitrag (680 Mio. EUR bis 2006) wird aus dem TEN-V-Programm geleistet. Weitere 100 Mio. EUR aus dem 6. Forschungsrahmenprogramm tragen zur Entwicklung der Empfänger-technologie und -anwendungen bei.

Entwicklung und kommerzielle Nutzung von Galileo werden durch ein öffentlich-privates Partnerschaftsprojekt im Rahmen einer Konzession erfolgen, bei der der Konzessionsinhaber zwei Drittel der Einsatzkosten finanziert. Derzeit findet die Entwicklungsphase statt, wobei der erste Satellit im Dezember 2005 in die Umlaufbahn gebracht werden soll. Gleichzeitig wird mit dem Aufbau einer bodengestützten Mindestinfrastruktur begonnen, die benötigt wird, um die vor dem Einsatz des gesamten Satellitensystems erforderlichen Anpassungen vornehmen zu können. Die erste Inbetriebnahme ist für 2008 vorgesehen, die volle Betriebskapazität soll bis November 2010 erreicht werden. Diese zweijährige Verzögerung gegenüber dem in den Leitlinien 2004 genannten Datum ist darauf zurückzuführen, dass die politischen Entscheidungen zur umfassenden Initiierung des Programms länger als erwartet gedauert haben.





Eisenbahnachse für den Güterverkehr Sines/Algeciras-Madrid-Paris

Mit der Hochleistungsstrecke, einschließlich einer neuen Pyrenäenquerung, die die Containerterminalhäfen Sines und Algeciras mit dem französischen und spanischen Eisenbahnnetz verbindet, wird der Anteil der Bahn am Güterverkehr auf dieser stark belasteten Verkehrsachse zunehmen und damit die Verbindung zwischen Nord- und Südeuropa verbessert.

Die Achse

Das Projekt zielt auf die Entwicklung einer für große Kapazitäten ausgelegten Eisenbahnachse für den Güterverkehr ab, die die Häfen Algeciras im Süden Spaniens und Sines im Südwesten Portugals mit dem Zentrum der Europäischen Union verbindet. Das Projekt umfasst den Bau einer neuen Hochleistungsschienenstrecke durch die Pyrenäen, die den Anschluss des französischen an das spanische Netz ermöglicht. Die für den Güterverkehr vorgesehene Strecke wird europäische Spurweite aufweisen, um die gegenseitige Verbindung zu erleichtern, und den Bau eines Langtunnels einschließen. Es sind mehrere Streckenführungen in Betracht gezogen worden.

Durch eine zweigleisige Güterschienenverkehrsstrecke zwischen Sines und Badajoz und eine zweigleisige Personen- und Güterschienenverkehrsstrecke zwischen Algeciras und Bobadilla wird eine neue Verbindung von Südspanien/Südportugal nach Madrid und Lissabon entstehen. Sie ergänzt die bestehenden Bahn-, Straßen- und Seeverkehrsstrecken im westlichen Teil der Iberischen Halbinsel und wird einen Anschluss an die wichtigsten portugiesischen und spanischen Streckenabschnitte des transeuropäischen Verkehrsnetzes herstellen.

Erwarteter Nutzen

Die neuen Verbindungen zwischen Sines und Badajoz und zwischen Algeciras und Bobadilla sind für die Entwicklung der Häfen Sines und Algeciras von entscheidender Bedeutung und werden den Verkehr zwischen Lissabon, Setúbal, Sines und Algeciras sowie zwischen Zentralspanien und dem übrigen Europa fördern. Die Verbindungen werden nach neuen Standards für höhere Geschwindigkeiten auf Doppelspurweite umgerüstet und künftig die uneingeschränkte Interoperabilität zwischen den Güterverkehrsnetzen Portugals und Spaniens mit denen des transeuropäischen Bahnnetzes gewährleisten. Das Projekt wird in den betroffenen Regionen unmittelbar und mittelbar die Schaffung von Arbeitsplätzen begünstigen.

Durch die neue Hochleistungsbahnverbindung durch die Pyrenäen wird eine wichtige europäische Handelsstrecke ausgebaut, die Portugal und Spanien an das übrige Europa anbindet. Bis 2001 belief sich das jährliche Frachtvolumen, das von der Iberischen Halbinsel ins übrige Europa bewegt wurde, auf 200 Mio. t. Davon wurden 53 % auf der Straße und nur 4 % auf der Schiene transportiert, der übrige Teil entfiel auf den

Kurzstreckenseeverkehr. Der Anteil der auf der Straße beförderten Güter hat sich um mehr als 10 % pro Jahr vergrößert, wobei täglich 18 000 Schwerlastkraftwagen die Pyrenäen überqueren. Es wird erwartet, dass sich das gesamte Verkehrsaufkommen bis 2020 mehr als verdoppelt und der Straßenverkehr um 100 Mio. t zunehmen wird, d. h., dass weitere 17 000 Lastkraftwagen täglich die Pyrenäen überqueren werden und sich die Gesamtzahl der Lastkraftwagen gegenüber heute um 6 Millionen pro Jahr erhöhen wird.

Auf mittlere Sicht werden der Abschluss der „Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnachse in Südwesteuropa“ (siehe Achse Nr. 3) und die Modernisierung der vorhandenen Strecken und Terminals in Hendaye und Irún sowie der Ausbau des Kurzstreckenseeverkehrs Alternativen für den Güterverkehr auf der Straße bieten. Langfristig hingegen werden zusätzliche Bahnfrachtkapazitäten benötigt. Durch den Bau dieser neuen Strecke wird die Schiene einen Anteil von 30 % am Landverkehrsmarkt in den Pyrenäen erreichen – und das ist immer noch weniger als ihr 35-40%iger Anteil in den Alpen.

Derzeitiger Stand

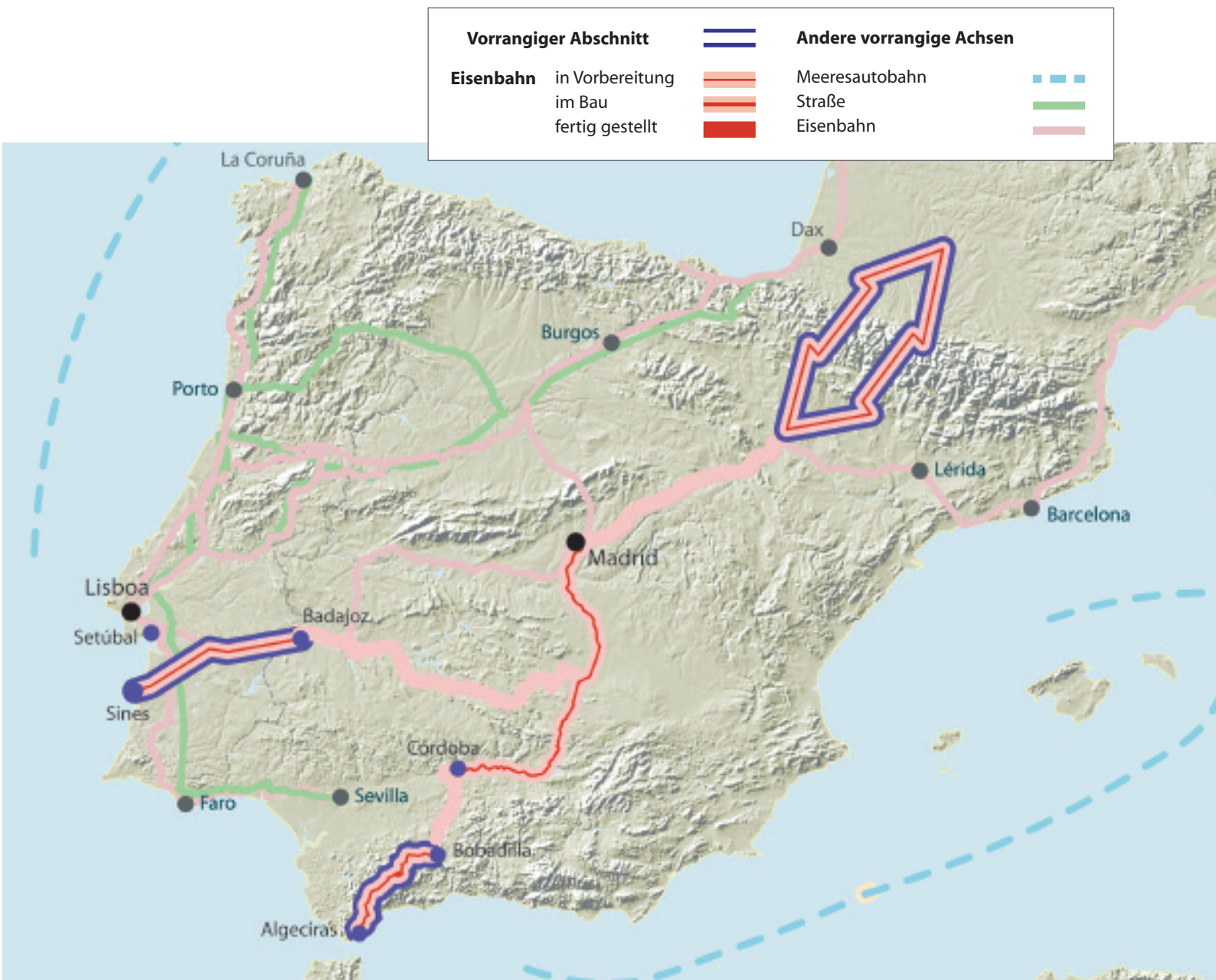
Zurzeit werden ausführliche Studien zu den Eisenbahnverbindungen Sines-Badajoz und Algeciras-Bobadilla durchgeführt. Mit den Baumaßnahmen wird voraussichtlich 2006 begonnen.

Für die Verbindung durch die Pyrenäen wurden von den angrenzenden Regionen (Aragón, Aquitaine, Midi-Pyrénées), die über die Organisation TCP (Traversée Centrale des Pyrénées) zusammenarbeiten, einleitende Studien und eingehende Erhebungen zum grenzübergreifenden Straßen- und Bahnverkehr durchgeführt.

Die Regierungen Spaniens und Frankreichs haben die Verkehrsströme durch die Pyrenäen beobachtet, und die Eisenbahnverbindung ist Diskussionsthema bei den regelmäßigen Gipfeltreffen zur regionalen Zusammenarbeit im Pyrenäenraum.

Ein Bericht über die Prognosen des Verkehrsaufkommens wird in Kürze fertig gestellt sein, wonach die voraussichtlichen Verkehrsströme in einer Modellrechnung ermittelt werden. Darüber hinaus werden Studien durchgeführt, um die möglichen Wechselwirkungen mit den vorhandenen Netzen zu untersuchen, ehe eine Auswahlliste der Strecken, von denen jede auf ihre Umweltverträglichkeit überprüft werden soll, erstellt wird.

Vorrangiger Streckenabschnitt	Baumaßnahmen/Stand	Entfernung (km)	Zeitplan	Gesamtkosten Ende 2004 (Mio. EUR)	Investitionsumfang bis 31.12.2004 (Mio. EUR)	TEN-V-Anteil, einschl. Studien, bis 31.12.2004 (Mio. EUR)
Bahnstrecke durch die Pyrenäen	Neubaustrecke (einschl. eines Langtunnels)	150	2013–20	5 000	0	0
Bahnstrecke Sines-Badajoz	Neubaustrecke	200	2006–10	700	0	0
Bahnstrecke Algeciras-Bobadilla	Neubaustrecke	176	2006–10	360	0	0
Insgesamt		526		6 060	0	0





Eisenbahnachse Paris-Straßburg-Stuttgart-Wien-Bratislava

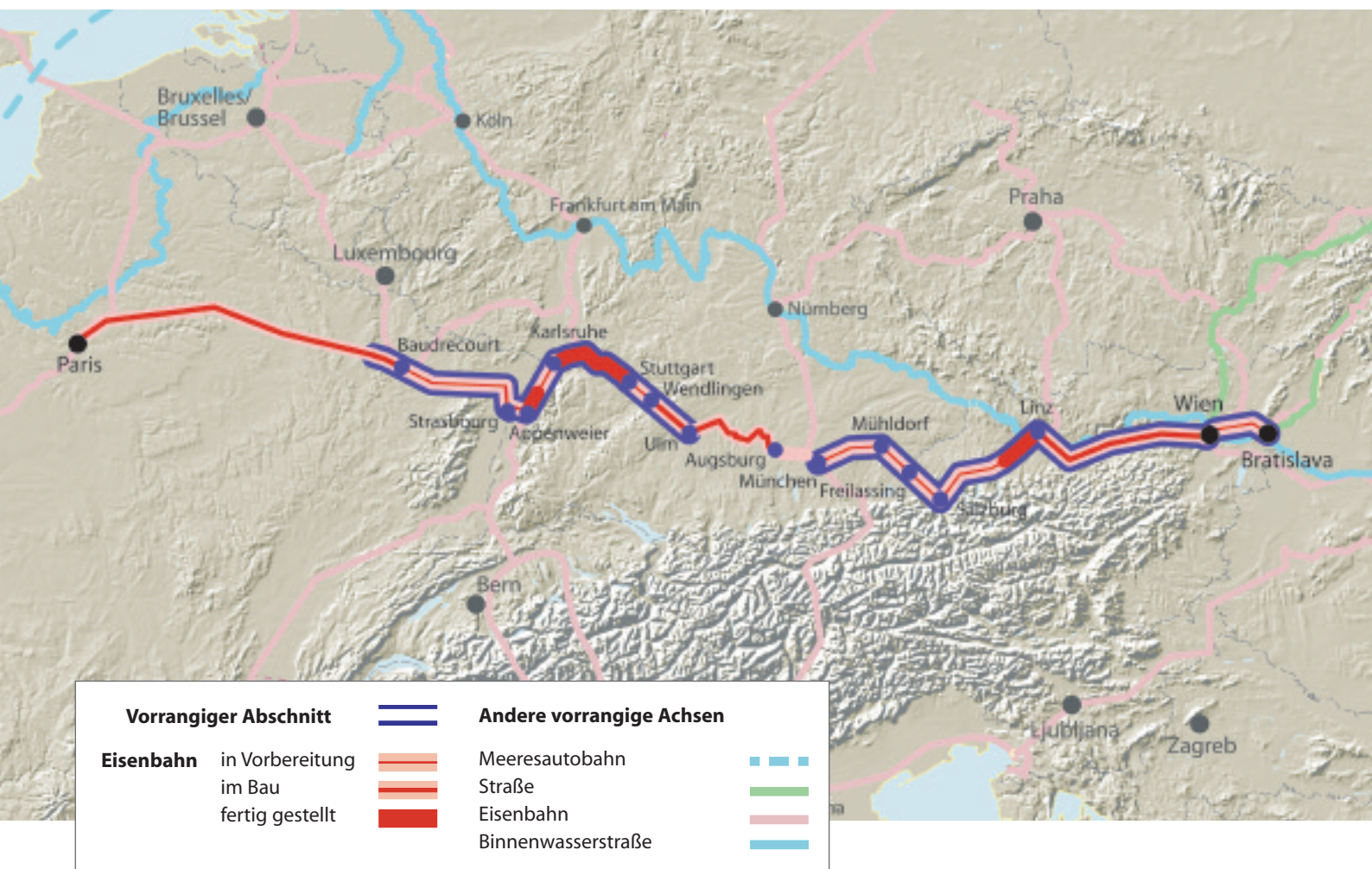
Neue Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnverbindungen auf einer Strecke, die durch dicht besiedelte Gebiete im Herzen Europas führt, werden den europäischen Bürgern aus West und Ost gleichermaßen zugute kommen. Verladener und Frachtführer werden auf einer der im Straßenverkehr am stärksten überlasteten Verkehrsachsen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

Die Achse

Das westliche Ende überschneidet sich mit der Hochgeschwindigkeitsachse Ost (siehe Achse Nr. 4) und der östliche Teil mit der Eisenbahnverbindung Athen-Prag-Nürnberg (siehe Achse Nr. 22). Neugebaute bzw. ausgebaute Hochgeschwindigkeitsstrecken werden von Paris nach Wien führen. Dazu gehört insbesondere der zweigleisige Ausbau der Rheinbrücke bei Kehl zur besseren Verbindung des deutschen und französischen Bahnnetzes. Weiter östlich werden die vorhandenen Strecken zur Nutzung für den Güterverkehr ausgebaut, während umfangreiche Baumaßnahmen nördlich wie südlich der Donau die Verbindungen zwischen Wien und Bratislava verbessern werden.

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 Intra-EU-Verkehr Alternativen zum Straßenverkehr eröffnet. Schon heute stellt der Güterverkehr zwischen den Mitgliedstaaten auf mehreren Teilstrecken mehr als die Hälfte des gesamten Frachtaufkommens, und es ist sicher, dass sein Umfang nun nach der Erweiterung noch weiter zunehmen wird. Außerdem wird das Vorhaben auch die Verbindungen von und zu den vielen an dieser Route gelegenen städtischen Ballungsgebieten verbessern.



Vorrangiger Streckenabschnitt	Baumaßnahmen/Stand	Entfernung (km)	Zeitplan ⁽¹⁾	Gesamtkosten Ende 2004 (Mio. EUR)	Investitionsumfang bis 31.12.2004 (Mio. EUR)	TEN-V-Anteil, einschl. Studien, bis 31.12.2004 (Mio. EUR)
Baudrecourt-Straßburg-Stuttgart, mit der Kehler Brücke als grenzübergreifendem Streckenabschnitt	Neubau- und Ausbaustrecke	265	2010–15	1 450	0	0
Stuttgart–Ulm	Neubaustrecke	91	2006–12	1 266		16,4
Grenzübergreifender Streckenabschnitt München-Salzburg	Ausbau/ Elektrifizierung	141	2002–15	461	46,2	1
Salzburg–Wien	Ausbau	315	1990–2012	6 600	2 334	63,7
Grenzübergreifender Streckenabschnitt Wien-Bratislava ⁽²⁾	Ausbau	70	2004–12 (2010)	300	15,7	0
Insgesamt		882		10 077	2 395,9	81,1

⁽¹⁾ In Klammern ist das Datum der Fertigstellung gemäß den Leitlinien 2004 angezeigt, sofern es von dem 2005 durch den Mitgliedstaat gemeldeten Datum abweicht.

⁽²⁾ Der Termin für die Fertigstellung der nördlichen Anbindung über Marchegg steht noch nicht fest. Die südliche Anbindung über den Wiener Flughafen soll bis 2012 fertig gestellt werden.

Derzeitiger Stand

Die Arbeiten an allen inländischen Abschnitten sind in den nationalen Verkehrsplänen der betreffenden Länder berücksichtigt. Für den 104 km langen Streckenabschnitt Baudrecourt-Vendenheim (Vorort von Straßburg) in Frankreich sollen die letzten technischen Studien bis 2008 abgeschlossen werden und die Strecke soll bis 2015 fertig gestellt sein. Réseau Ferré de France (RFF) und Deutsche Bahn (DB) haben eine Arbeitsgruppe eingerichtet, die die Planung der Baumaßnahmen auf der Rheinbrücke koordinieren wird. Es steht noch nicht fest, ob die Brücke zweigleisig ausgebaut werden kann oder ob sie völlig neu gebaut werden muss. Die Brücke und der verbundene Streckenabschnitt nach Appenweier (für eine Geschwindigkeit von 200 km/h) werden voraussichtlich 2010 fertig gestellt sein. Auf den meisten anderen deutschen Abschnitten laufen derzeit die technischen Untersuchungen für die Auslegung der Strecke.

Der Streckenabschnitt Wendlingen-Ulm auf der Verbindung Stuttgart-Ulm befindet sich in der Planungsphase und erhält eine Kofinanzierung aus dem TEN-V-Haushalt. Für den Streckenabschnitt Stuttgart-Wendlingen haben die Behörden noch keine Entscheidung gefällt, ob die bestehende Verbindung

ausgebaut oder eine Neustrecke gebaut wird, die auch eine Anbindung an den Stuttgarter Flughafen mit sich führen würde.

Eine wichtige Verbindung in Deutschland ist der Streckenabschnitt München-Mühldorf-Freilassing (österreichische Grenze). Der zweigleisige Ausbau und die Elektrifizierung der Strecke, die eine Geschwindigkeit von 160 km/h zulassen werden, sollen planmäßig 2015 abgeschlossen werden, jedoch könnte es aufgrund mangelnder staatlicher Fördermittel zu Verzögerungen kommen. Eine wesentliche Verbesserung der Verbindung zwischen Wien und Bratislava ist ein wichtiges Anliegen für die beiden Städte und ihre Flughäfen.

Zur gemeinsamen Bewertung der Möglichkeiten für die örtliche Entwicklung und wirtschaftliche Integration haben die betroffenen Regionen und Städte (unter dem Namen „Magistrale für Europa“) einen speziellen Kooperationsrahmen gebildet. Bisher beteiligte sich die Gemeinschaft mit 315 Mio. EUR an den vorrangigen Achsen Nr. 4 und Nr. 17. Für 2005–2006 sind weitere 66 Mio. EUR vorgesehen.

Am 20. Juli 2005 ernannte die Europäische Kommission Péter Balázs zum Europäischen Koordinator der vorrangigen Achse Nr. 17.



Binnenwasserstraße Rhein/ Maas-Main-Donau

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

Die Achse

Die Rhein-Main-Donau-Achse ist ein wichtiger Güterverkehrsweg, der die Nordsee (den Hafen von Rotterdam) und das Schwarze Meer (insbesondere den Hafen von Constanza) miteinander verbindet. Einige Abschnitte 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 gesamten Länge der Wasserstraße ist erforderlich, um sie für Schiffe bis zu 3 000 t Tragfähigkeit befahrbar zu machen.

Bauarbeiten an mehreren Teilstrecken der Donau in Deutschland, Österreich, der Slowakei, Ungarn, Rumänien und Bulgarien sollen bewirken, dass dieser Mindesttiefgang ganzjährig oder zumindest während des größten Teils des Jahres gewährleistet ist. Insbesondere soll der Hauptengpass in Deutschland auf dem Abschnitt Straubing-Vilshofen, wo der Tiefgang im Verhältnis zur Gesamtstrecke am stärksten eingeschränkt ist, beseitigt werden. Das Gesamtvorhaben umfasst auch Arbeiten an der Maas als einem der wichtigsten Nebenarme des Rheins, wo ein Tiefgang von 3,5 m die Zufahrt nach Belgien für Schiffe bis zu 6 000 t gewährleisten soll.

Erwarteter Nutzen

Auf dieser multimodalen Ost-West-Verbindung wird das Vorhaben die Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt gegenüber den anderen Verkehrsträgern stärken und einen Anreiz zur Verlagerung des Frachtaufkommens 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, das voraussichtlich auch in Zukunft weiter steigen wird.

Bei einer Steigerung der Gesamtkapazität der Strecke um rund 30 % könnten auf lange Sicht jährlich etwa 5 Mrd. tkm Fracht auf die Binnenschifffahrt verlagert werden. Eine verbesserte Schiffbarkeit des Wasserwegs brächte seinen Benutzern erhebliche Vorteile, da die pro Tonne anfallenden Transportkosten um etwa 20-30 % gesenkt werden könnten. Zudem wird das Vorhaben die Integration der Verkehrsnetze mehrerer neuer EU-Mitgliedstaaten in das TEN-V begünstigen und durch die Schaffung von Arbeitsplätzen zum wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalt beitragen.

Derzeitiger Stand

In den meisten der betroffenen Länder sind die notwendigen Bauvorhaben Teil der nationalen Pläne für die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur. Die Wirtschaftlichkeitsstudien und Umweltverträglichkeitsprüfungen für die einzelnen Streckenabschnitte sind in Arbeit oder bereits abgeschlossen. Daneben sind auch Untersuchungen durchgeführt worden, in denen die Auswirkungen der baulichen Veränderungen am Fluss auf die Überschwemmungsgefahr analysiert wurden. Die derzeit von Deutschland für den Abschnitt Vilshofen-Straubing verfolgte Lösung wird die Schiffbarkeit verbessern, ohne jedoch ganzjährig einen Tiefgang von 2,5 m zu garantieren. Umfangreichere Verbesserungen werden noch geprüft.

In Österreich wird die die Baumaßnahmen betreffende Umweltverträglichkeitsprüfung 2006 abgeschlossen sein. Ungarn hat ebenfalls eine (aus TEN-V-Fördermitteln unterstützte) Untersuchung eingeleitet, die Ende 2006 abgeschlossen sein soll. Die ungarischen und slowakischen Behörden streben die Festlegung gemeinsamer Leitlinien für die Baumaßnahmen am gemeinsamen Donau-Abschnitt an.

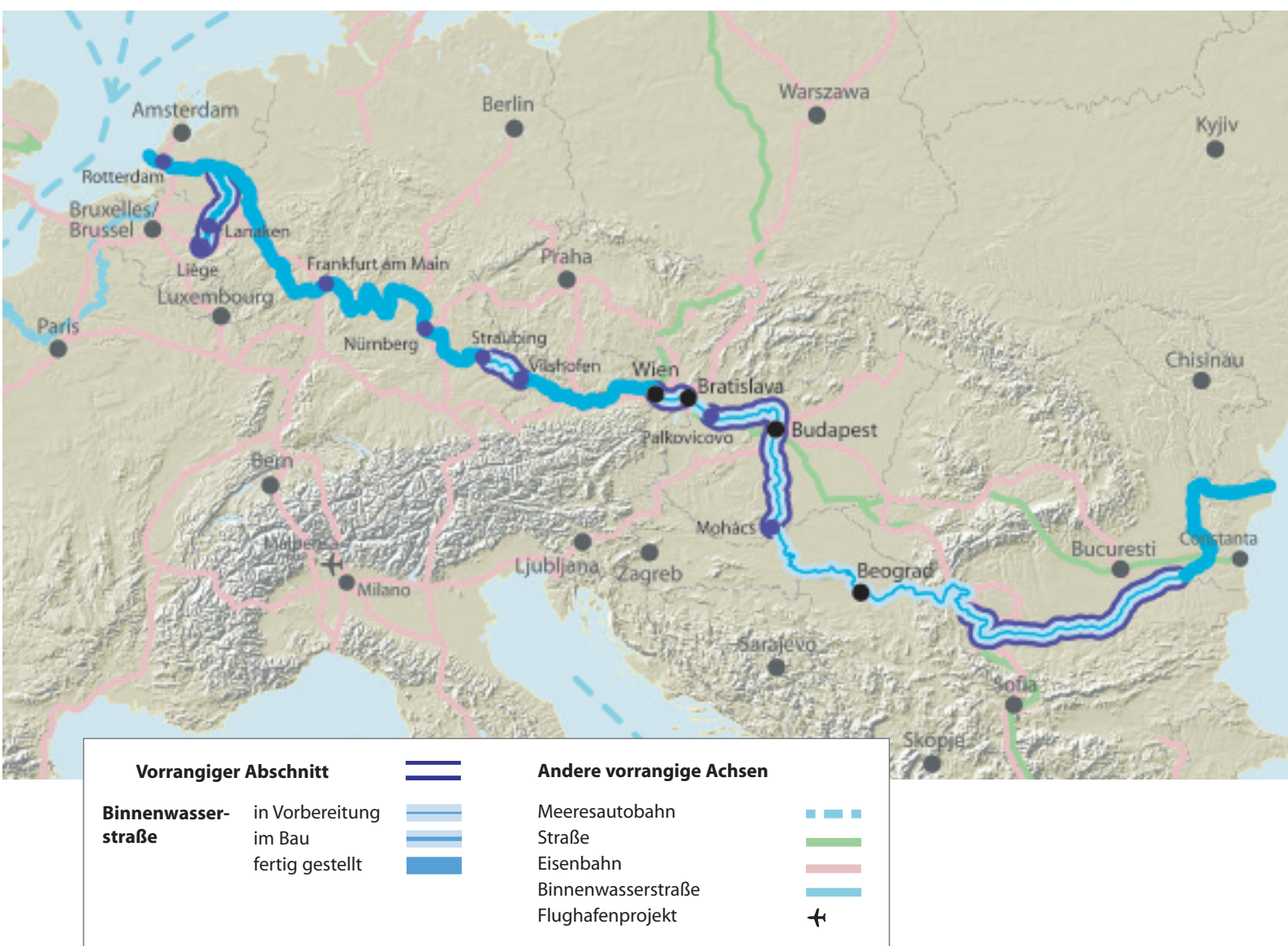
Rumänien hat einige Baumaßnahmen zur Verbesserung der Schiffbarkeit durchgeführt und eine technische Unterstützung der EU zur Vorbereitung einer umfassenden Untersuchung für dieses auf seinem Staatsgebiet durchgeführte Projekt, dessen Kosten zu 75 % durch den ISPA-Fonds (Strukturpolitisches Instrument zur Vorbereitung auf den Beitritt) gedeckt werden, angefordert.

Mit den Bauarbeiten an der Maas in den Niederlanden wird 2005 begonnen und in Belgien an der Schleuse in Lanaken nördlich von Lüttich 2006.

Neben den zur Verbesserung der Schiffbarkeit erforderlichen Infrastrukturvorhaben wird es zur Optimierung der Verkehrsbedingungen auch notwendig sein, die Verkehrsleitsysteme für die Binnenschifffahrt zu verbessern. Dabei geht es um den Einsatz des Binnenschifffahrts-Informationssystems RIS (*River Information System*) für die Bereitstellung gemeinsamer, harmonisierter Informationsdienste. Diese Informationsdienste werden Verkehrs- und Transportleitsysteme für die Binnenschifffahrt bieten und Schnittstellen mit anderen Verkehrsträgern schaffen. Im Korridor werden sie die intermodale Verlagerung auf umweltfreundlichere Verkehrsträger unterstützen.

Die Mitgliedstaaten erstellen zurzeit (bis Ende 2006) einen Gesamtentwicklungsplan für die koordinierte technische, finanzielle und physische Umsetzung der EU-Richtlinie über RIS auf europäischen Binnenwasserstraßen in den kommenden Jahren.

Vorrangiger Streckenabschnitt	Baumaßnahmen/Stand	Entfernung (km)	Zeitplan	Gesamtkosten Ende 2004 (Mio. EUR)	Investitionsumfang bis 31.12.2004 (Mio. EUR)	TEN-V-Anteil, einschl. Studien, bis 31.12.2004 (Mio. EUR)
Rhein-Maas	Verbesserung der Schiffbarkeit	140	2005–19	428	0	0
Schleuse Lanaken	neue Schleuse	n.a.	2006–11	76	1,1	1
Vilshofen-Straubing	Verbesserung der Schiffbarkeit	70	2008–13	128	0	0
Wien-Bratislava	Verbesserung der Schiffbarkeit	47	2006–15	180	2	0
Palkovicovo-Mohács	Verbesserung der Schiffbarkeit	358	2007–14	300	0,6	1,1
Verkehrsengpässe in Rumänien und Bulgarien	Verbesserung der Schiffbarkeit	927 (26 in Bulgarien)	2002–11	777	140	0
Insgesamt		1 542		1 889	143,7	2,1





Interoperabilität der Hochgeschwindigkeitsbahn auf der Iberischen Halbinsel

Neue Bau- und Ausrüstungstechnologien werden die Integration Spaniens und Portugals in ein vollständig interoperables Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnnetz ermöglichen.

Die Achse

Die unterschiedlichen Spurweiten der Eisenbahnnetze auf der Iberischen Halbinsel und im Rest der Europäischen Union sind eines der größten Hindernisse für den effizienten Betrieb des europäischen Eisenbahnverkehrssystems. Das Projekt umfasst den Bau neuer Strecken mit Doppelspurweite, Zusatzschienen oder Umspuranlagen am Hochgeschwindigkeitsnetz in Spanien und Portugal, um die vollständige Interoperabilität mit dem übrigen transeuropäischen Eisenbahnnetz zu gewährleisten.

Das Projekt zielt darauf ab, die größten Städte Spaniens und Portugals durch Hochgeschwindigkeitszüge erreichbar zu machen, was über fünf Korridore geschehen soll: Madrid-Andalusien, Nordosten, Madrid-Levante/Mittelmeer, Nord-/Nordwest-Korridor, einschließlich Vigo-Porto, und Extremadura. Das Projekt wird gemäß der Richtlinie 96/48/EG über die Interoperabilität durchgeführt und das ERTMS-System einbeziehen.

Erwarteter Nutzen

Die Schwerpunktsetzung auf die Interoperabilität des Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnnetzes wird dazu beitragen, die Investitionstätigkeit der betroffenen Länder in Technologien zu lenken, die diese Interoperabilität gewährleisten, und damit die mit den unterschiedlichen Spurweiten verbundenen Zusatzkosten schrittweise abzubauen.

Durch diese Interoperabilität wird eine deutliche Verbesserung der Eisenbahnverbindungen erreicht und damit die Anbindung Spaniens und Portugals an das übrige Europa verbessert. Auf den Strecken des Hochgeschwindigkeitsnetzes dürften damit auf überlasteten Strecken Marktanteile vom Luftverkehr und vom Straßenverkehr gewonnen werden. Neubaustrecken werden auf den vorhandenen, langsameren Verbindungen zusätzliche Kapazitäten für den Güterverkehr freisetzen. Erhebliche Vorteile werden durch die Verkürzung der Fahrzeiten und die Freisetzung bedeutender Frachttransportkapazitäten auf den konventionellen Strecken erzielt.

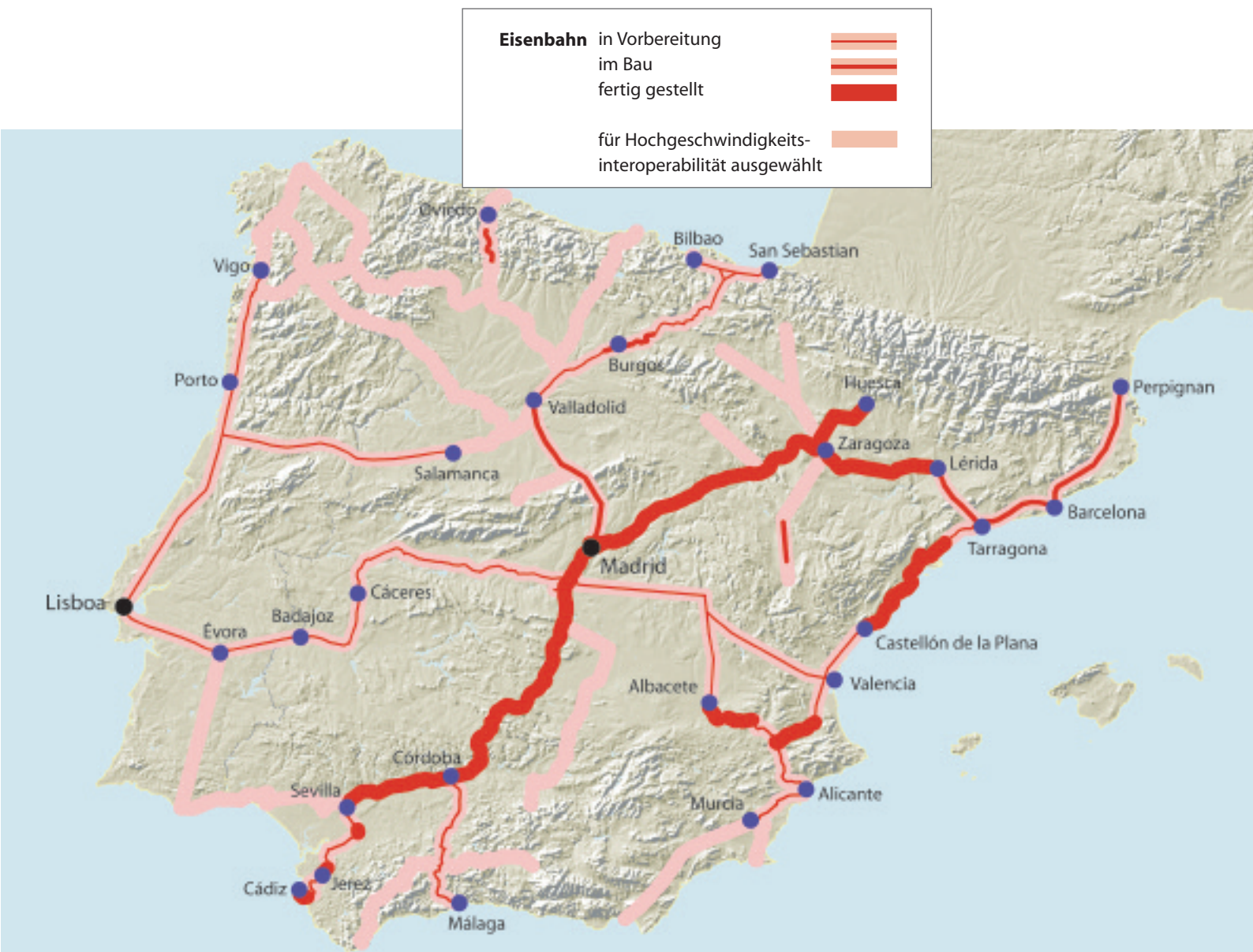
Derzeitiger Stand

Die Streckenabschnitte dieser Achse ergänzen jene der „Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnachse in Südwesteuropa“ (siehe Achse Nr. 3), auf der bereits mehrere neue Hochgeschwindigkeitsstrecken mit europäischer Spurweite in Betrieb – Madrid-Sevilla, Madrid-Saragossa-Lérida – oder im Bau – Lérida-Barcelona-Perpignan, Córdoba-Málaga, Jerez-Cádiz und Pajares (Asturien-Leon) – sind. Weitere Projekte befinden sich in einem fortgeschrittenen Planungsstadium, wie die Verbindung zwischen Vigo und Porto. Es ist jedoch darauf hinzuweisen, dass sich die Implementierung dieser Achse insgesamt aus verwaltungstechnischen Gründen sowie aufgrund fehlender Finanzierung in einem beachtlichen Umfang verzögert.

Vorrangiger Streckenabschnitt	Baumaßnahmen/Stand	Entfernung (km)	Zeitplan ⁽¹⁾	Gesamtkosten Ende 2004 (Mio. EUR)	Investitionsumfang bis 31.12.2004 (Mio. EUR)	TEN-V-Anteil, einschl. Studien, bis 31.12.2004 (Mio. EUR)
Madrid-Andalusien	Neubaustrecke	1 019	2001–20 (2010)	5 115	1 507	0
Nordost-Korridor	Neubaustrecke	589	2001–20 (2010)	3 191	300	0
Madrid-Levante und Mittelmeer	Neubaustrecke	1 347	2001–20 (2010)	11 183	542	27
Nord-/Nordwest-Korridor einschl. Vigo-Porto	Neubaustrecke	1 314	2001–20 (2010)	2 824	136	0
Extremadura	Neubaustrecke	418	2001–20 (2010)	0 ⁽²⁾	0	0
Insgesamt		4 687		22 313	2 485	27

⁽¹⁾ In Klammern ist das Datum der Fertigstellung gemäß den Leitlinien 2004 angezeigt, sofern es von dem 2005 durch den Mitgliedstaat gemeldeten Datum abweicht.

⁽²⁾ Die Kosten des Abschnitts in Extremadura sind in Achse Nr. 3 mit einbezogen und deshalb an dieser Stelle nicht erwähnt.





Eisenbahnachse Fehmarnbelt

Mit der Freigabe dieses Meilensteinprojekts wird der Personen- und Güterverkehr in der Ostseeregion eine neue Dimension erhalten. Die Verbindung folgt den Querungen über den Großen Belt und den Øresund bei der Umwandlung der Verkehrsinfrastruktur Dänemarks und der weiteren Region.

Die Achse

Diese Achse ist eine Erweiterung der Querung über den Øresund (siehe Achse Nr. 11) und der Eisenbahn-/Straßenachse nordisches Dreieck (siehe Achse Nr. 12) und stellt ein wesentliches Element zur Vollendung der zentralen Nord-Süd-Achse zwischen Mitteleuropa und den nordischen Ländern dar. 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. Sie wird die derzeitige Fährverbindung zwischen Rødby (Dänemark) und Puttgarden (Deutschland) ersetzen. Die Vollendung dieser Verbindung wird auch Verbesserungen an den inländischen Zufahrtsstrecken und Eisenbahnverbindungen sowohl in Dänemark als auch in Deutschland erforderlich machen.

Erwarteter Nutzen

Die Fehmarnbelt-Querung ist ein Schlüsselement bei der Vervollständigung der Nord-Süd-Hauptverbindungsstrecke zwischen Mitteleuropa und den nordischen Ländern. Nach der Fertigstellung wird sie ein Personen- und Güterverkehrsaufkommen von voraussichtlich 3,3 Millionen Kraftfahrzeugen und 30 400 bis 35 100 Zügen pro Jahr anziehen und damit insbesondere auf dem Bahnnetz zur Entlastung der über den Großen Belt durch Dänemark führenden Strecke beitragen.

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 sich der Anteil des über den Fehmarnbelt geführten Güterverkehrs nach Fertigstellung der festen Verbindung auf etwa 15-17 Mio. t im Jahr vervierfachen wird. Davon würden 8-11 Mio. t auf den Eisenbahnverkehr entfallen.

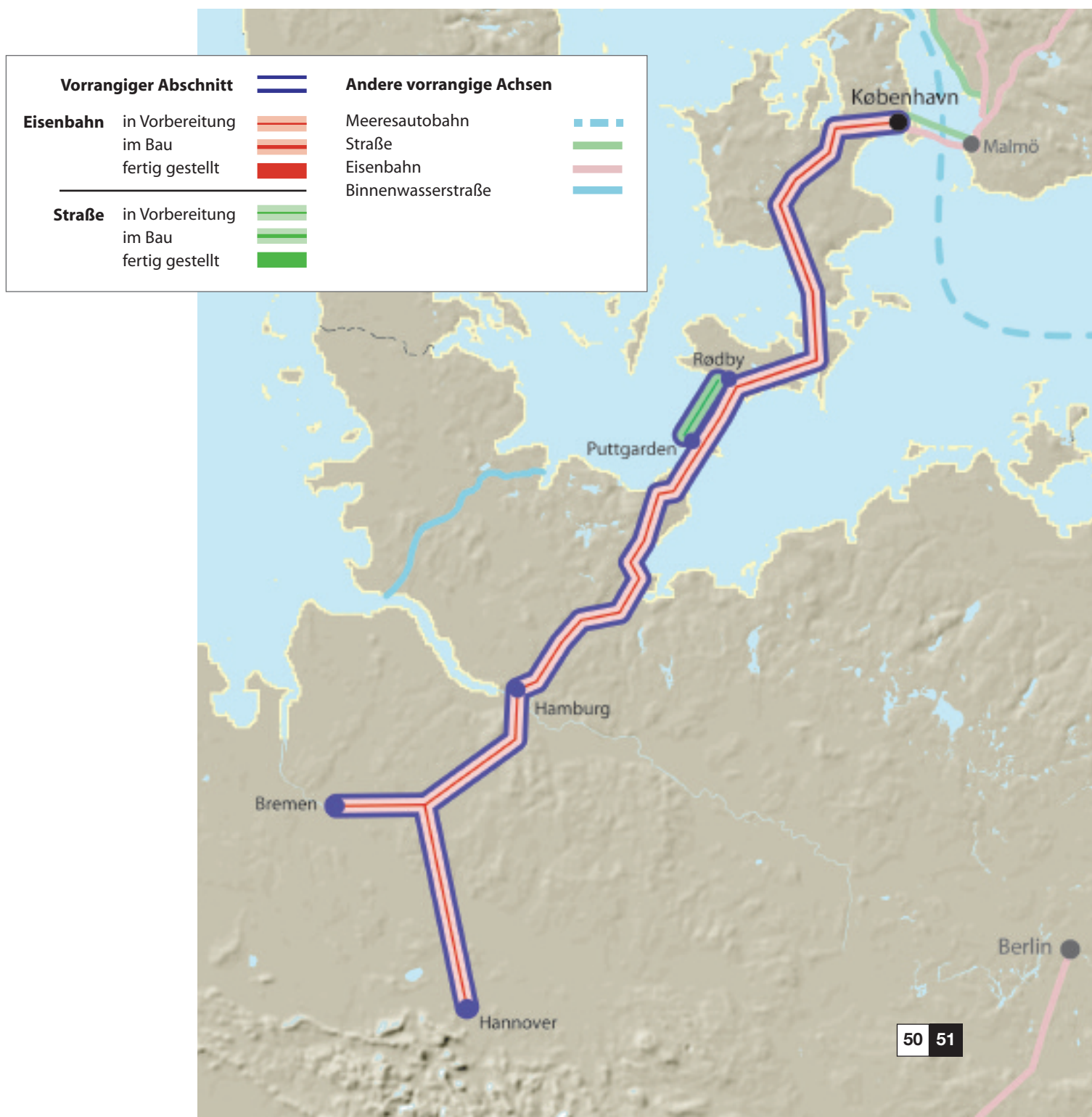
Das Projekt dürfte in Deutschland und Dänemark insbesondere in den grenzübergreifenden Gebieten nahe der Verbindung für neue Impulse für die wirtschaftliche Entwicklung der Ostseeregion sorgen.

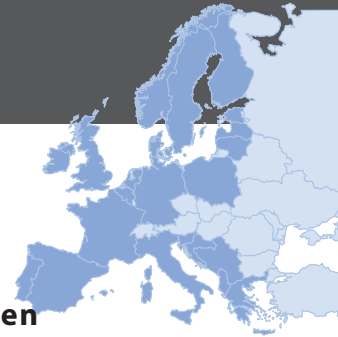
Derzeitiger Stand

Eine Reihe gemeinsamer deutsch-dänischer Studien war bereits vor 2002 abgeschlossen. Das Vorhaben ist in den deutschen und dänischen Verkehrsinfrastruktur-Plänen aufgenommen. Eine im Juni 2002 abgeschlossene Erhebung zum Interesse der gewerblichen Wirtschaft sollte klären, inwieweit sich der Privatsektor an der Realisierung des öffentlich finanzierten Vorhabens beteiligen könnte. In weiteren Studien auf Grundlage der Ergebnisse dieser Erhebung wurden Verkehrsaufkommen, Einnahmen, wirtschaftliche und finanzielle Prognosen sowie technische Aspekte des Projekts (erneut) überprüft. Die Gesamtkosten werden von der gewählten technischen Lösung (Brücke oder Tunnel) abhängen, auf die man sich noch nicht festgelegt hat. Ferner werden derzeit mehrere wichtige Themen, u. a. Finanzierungs- und Umweltfragen, behandelt, obwohl geplant ist, die Verbindung 2015 für den Verkehr freizugeben. Unterdessen hat Dänemark mit den Untersuchungen zur Erweiterung der Bahnkapazität auf dem Streckenabschnitt Kopenhagen-Ringsted begonnen.

Vorrangiger Streckenabschnitt	Baumaßnahmen/Stand	Entfernung (km)	Zeitplan ⁽¹⁾	Gesamtkosten Ende 2004 (Mio. EUR)	Investitionsumfang bis 31.12.2004 (Mio. EUR)	TEN-V-Anteil, einschl. Studien, bis 31.12.2004 (Mio. EUR)
Fehmarnbelt	Feste Schienen-/Straßenquerung	19	2007–15 (2014)	4 000		11,5
Dänischer Eisenbahn-zubringer vom Øresund	Ausbau/ Elektrifizierung	185	2006–15	675	4	3,8
Deutscher Eisenbahn-zubringer von Hamburg	Ausbau/ Elektrifizierung	130	2007–14 (2015)	1 092		4,1
Bahnstrecke Hannover-Hamburg/Bremen	Ausbau	114	2010–15	1 284	0	
Insgesamt		448		7 051	4	19,4

⁽¹⁾ In Klammern ist das Datum der Fertigstellung gemäß den Leitlinien 2004 angezeigt, sofern es von dem 2005 durch den Mitgliedstaat gemeldeten Datum abweicht.





Meeresautobahnen

Regelmäßige Hochleistungsfährverbindungen zwischen den wichtigsten Häfen der Union können die Effizienz und Zuverlässigkeit des Güterverkehrs verbessern und durchführbare Alternativen zu überlasteten Landstrecken auf Straßen bieten. Insbesondere die Meeresautobahnen werden dazu beitragen, die Engpässe zu umgehen, die durch geografische Gegebenheiten wie Gebirgsketten entstehen.

Das Projekt

Es wurden vier Hochgeschwindigkeitsseeverbindungen („Meeresautobahnen“) benannt, die für eine unionsweite Unterstützung in Betracht kommen. Diese Verbindungen sollen die Güterströme auf bestimmte Seestrecken konzentrieren und letztlich dazu führen, dass die Überlastung der Straßen abgebaut und/oder die Anbindung von Regionen und Mitgliedstaaten in Rand- oder Insellage verbessert wird. Das Netz wird aus den Einrichtungen und Infrastrukturen von mindestens zwei Häfen, die in zwei verschiedenen Mitgliedstaaten liegen, bestehen. Meeresautobahnen sollten die Beförderung von Personen und Gütern im kombinierten Verkehr nicht ausschließen, jedoch soll der Güterverkehr überwiegen.

Weiterhin können die Vorschläge auch Tätigkeiten mit einem weiter gefassten Nutzen umfassen, die nicht mit bestimmten Häfen zusammenhängen, z. B. Einrichtungen für Eisbrech- und Ausbaggerarbeiten und Informationssysteme. Für solche Vorhaben muss jedoch auch nachgewiesen werden, dass sie mit dem Netz in Zusammenhang stehen und den allgemeinen Zielen der Meeresautobahnen dienen: der modalen Verlagerung bzw. dem Zusammenhalt.

Folgende Projektarten können eine Unterstützung der Gemeinschaft erhalten:

- Einrichtungen: Hafeninfrastrukturen, Infrastrukturen für den direkten Hafenzugang zu Land und zu Wasser, Wasserstraßen oder Kanäle;
- Ausrüstungen: elektronische Logistikverwaltungssysteme, Sicherheit, Gefahrenabwehr, Verwaltungs- und Zolleinrichtungen, Einrichtungen für Eisbrech- und Ausbaggerarbeiten.

Erwarteter Nutzen

Die Meeresautobahnen werden zur modalen Verlagerung bzw. zum Zusammenhalt beitragen. Während die Auswirkungen eines bestimmten Projekts im Zusammenhang mit diesem Korridor zu erfassen sind und daher keine Gesamtziele für die Union festgelegt wurden, sollten die Auswirkungen eines bestimmten Projekts jedoch spürbar sein.

Im Hinblick auf die modale Verlagerung sollte der Nutzen am Anteil des in einem bestimmten Korridor bis 2010 verlagerten Straßengüterverkehrs gemessen werden. Die Verlagerung sollte zumindest der voraussichtlichen durchschnittlichen jährlichen Zunahme des Straßengüterverkehrs entsprechen. Die Art der beförderten Güter (z. B. Gefahrgut) sollte ebenfalls berücksichtigt werden.

Die Meeresautobahnen werden für den wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalt in den betroffenen Ländern von Nutzen sein. Besonders wichtige Kriterien sind diesbezüglich Zugangsmöglichkeiten, Zeit- und Kostenersparnis bei der Beförderung, Vertrieb und Produktion, Verbesserung der Qualität, Schaffung von Arbeitsplätzen und Zugang zu neuen Märkten.

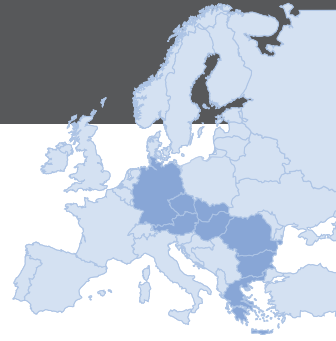
Derzeitiger Stand

Vier Korridore wurden festgelegt, in denen bis 2010 Projekte für den Hochgeschwindigkeitsseeverkehr durchgeführt werden:

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

Bis Anfang 2007 wird die Kommission eine erste Liste mit spezifischen Projekten von gemeinsamem Interesse erstellen, womit sie das Konzept der Meeresautobahnen in eine konkretere Form bringt.





Eisenbahnachse Athen-Sofia-Budapest-Wien-Prag-Nürnberg/Dresden

Diese Eisenbahnlinie soll das Rückgrat des osteuropäischen Eisenbahnnetzes bilden und die Häfen von Athen (Piräus), Thessaloniki und Constanza mit dem Zentrum der erweiterten Union verbinden. Zusammen mit einer zweiten Eisenbahnachse (Nr. 23) ermöglicht sie Direktverbindungen zwischen der Ostsee und dem Ägäischen und Schwarzen Meer.

Die Achse

Durch das Projekt werden die östlichen Mitgliedstaaten der erweiterten EU mit einer Haupteisenbahnachse verbunden. Die betroffenen Abschnitte vollenden Streckenabschnitte, die bereits mithilfe finanzieller Mittel im Rahmen des ISPA-Programms (Strukturpolitisches Instrument zur Vorbereitung auf den Beitritt) ausgebaut wurden. Durch ihre Fertigstellung wird ein auf gemeinsame Normen (TER und ERTMS, elektrifiziert, zweigleisig und Höchstgeschwindigkeiten von 160-200 km/h) gestützter Netzverbund geschaffen. Am östlichen Ende teilt sich die Achse in zwei Zweiglinien, eine zum Hafen von Constanza am Schwarzen Meer und eine weitere nach Thessaloniki/Athen. Nach dem Beitritt Rumäniens und Bulgariens wird diese Achse die einzige ausschließlich über EU-Gebiet führende Verbindung von Südosteuropa (und Griechenland) ins Zentrum der Europäischen Union sein. Eine weitere Zweiglinie von Prag nach Linz wird die Nord-Süd-Verbindungen in der Region verbessern und für eine künftige Erweiterung der EU um die südosteuropäischen Länder Vorbereitungsarbeit leisten.

Erwarteter Nutzen

Die Eisenbahnachse wird den Verkehr und Handel in einer riesigen Region Europas fördern. Zeitgleich verschafft sie dem griechischen Netz wichtige Verbindungen. Das Projekt 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 Streckenabschnitten der Anteil des grenzüberschreitenden Verkehrs zwischen den Mitgliedstaaten von 25 auf 50 % ansteigen wird.

Derzeitiger Stand

Die Verbindung Thessaloniki-Kulata-Sofia wurde neu gebaut und elektrifiziert und ist für eine Betriebsgeschwindigkeit von bis zu 120 km/h ausgelegt. Weitere Modernisierungen zur Erhöhung der Geschwindigkeit, zum zweigleisigen Ausbau und zur Einführung von ETCS-Signalsystemen sind geplant.

Der 280 km lange Streckenabschnitt zwischen Sofia und Vidin ist elektrifiziert, aber zwei Drittel der Strecke sind eingleisig und

die Betriebsgeschwindigkeit beträgt weniger als 100 km/h. Derzeit wird mit finanzieller Unterstützung aus dem ISPA-Programm eine Durchführbarkeitsstudie zum Ausbau dieses Streckenabschnitts umgesetzt.

Eine zweite Donaubrücke – Vidin-Calafat – zwischen Bulgarien und Rumänien, die bis 2008 fertig gestellt werden soll, ist ein Schlüsselprojekt für Bulgarien und diese Achse. Im Streckenabschnitt Calafat-Craiova in Rumänien müssen überdies Ausbauarbeiten durchgeführt werden.

Die rumänische Hauptlinie – Curtici-Brasov-Bukarest-Constanza – ist zweigleisig und elektrifiziert, in gutem Zustand, aber für relativ geringe Geschwindigkeiten ausgelegt. Eine aus dem ISPA-Programm finanzierte Durchführbarkeitsstudie für den Ausbau des Streckenabschnitts zwischen Curtici und Simeria (180 km) für eine Geschwindigkeit von 160 km/h wurde abgeschlossen. Eine ähnliche Studie wird derzeit für den Streckenabschnitt zwischen Simeria und Brasov (300 km) durchgeführt. Durch den verspäteten Abschluss dieser Studien könnte sich die Vollendung des Abschnitts Curtici-Brasov verzögern.

Die Bahnverbindung zwischen Wien und Budapest ist nun für Geschwindigkeiten von 140-160 km/h ausgelegt. Es sind mehrere Ausbauarbeiten geplant.

In der Tschechischen Republik ist der Ausbau der Verbindung Břeclav(Lundenburg)-Brno(Brünn)-Prag fast fertig gestellt, und in Kürze wird dort ein Neigezug eingesetzt. Die Ausbesserungsarbeiten auf dem Streckenabschnitt Prag-Plzeň(Pilsen)-Cheb(Eger) (deutsche Grenze in Richtung Nürnberg) sind im Gange. ERTMS-Signalsysteme werden installiert, um die Interoperabilität zu verbessern.

In Deutschland werden der Ausbau und die Elektrifizierung des Streckenabschnitts zwischen Nürnberg und der tschechischen Grenze bis 2015 einen Betrieb mit höheren Geschwindigkeiten gewährleisten. Unsicherheiten bezüglich der Finanzierung könnten jedoch den Abschluss dieses Abschnitts verzögern.

Mit dem Ausbau der Strecke zwischen Prag und Linz wird 2005 begonnen. Derzeit ist nur ein kleiner Streckenabschnitt südlich von Prag nach Benesov (42 km) elektrifiziert und zweigleisig.

Vereinbarungen zwischen Deutschland, der Tschechischen Republik und Österreich über den Ausbau der Strecke für höhere Geschwindigkeiten und den Einsatz von Neigezügen werden zu einer Verkürzung der Fahrzeiten führen: Nürnberg-Prag auf 3 Stunden 20 Minuten, Berlin-Prag auf 3 Stunden und Prag-Wien auf 3 Stunden 30 Minuten.

Vorrangiger Streckenabschnitt	Baumaßnahmen/Stand	Entfernung (km)	Zeitplan ⁽¹⁾	Gesamtkosten Ende 2004 (Mio. EUR)	Investitionsumfang bis 31.12.2004 (Mio. EUR)	TEN-V-Anteil, einschl. Studien, bis 31.12.2004 (Mio. EUR)
Griechisch-bulgarische Grenze-Kulata-Sofia-Vidin/Calafat	Schiene (Ausbau und Neubau)	420	2006–15	4 277	0	0
Curtici-Brasov	Schiene (neu)	480	2006–13 (2010)	2 678	0	0
Budapest-Wien	Schiene (Ausbau)	260	2006–10	300	0	0
Břeclav-Prag-Nürnberg	Schiene (Ausbau) und ERTMS	690	2005–16 (2010)	2 315	0	0
Prag-Linz	Schiene (Ausbau)	250	2005–17 (2016)	1 555	0	0
Insgesamt		2 100		11 125	0	0

⁽¹⁾ In Klammern ist das Datum der Fertigstellung gemäß den Leitlinien 2004 angezeigt, sofern es von dem 2005 durch den Mitgliedstaat gemeldeten Datum abweicht.





Eisenbahnachse Gdansk(Danzig)-Warschau-Brno(Bränn)/Bratislava-Wien

Die Modernisierung dieser Eisenbahnverbindung soll sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr eine Verkürzung der Fahrzeiten ermöglichen. Die Entwicklung attraktiver Eisenbahn-Verkehrsdienste auf einer neuen, von der Ostsee ausgehenden Nord-Süd-Achse ist eine einmalige Gelegenheit, die bestehenden, stark strapazierten Nord-Süd-Verbindungen von der Nordsee zu entlasten.

Die Achse

Das Projekt für diese Achse umfasst hauptsächlich die Modernisierung und den Ausbau der Eisenbahnstrecke, die zum paneuropäischen Verkehrskorridor VI gehört, der auf den Konferenzen von Kreta und Helsinki benannt wurde. Mit einem jährlichen Verkehrsaufkommen von 4 Millionen Passagieren und 5 Mio. t Fracht stößt die bestehende Verbindung („E65“) – obschon elektrifiziert und zweigleisig ausgebaut – an die Grenzen ihrer Kapazität. Die Baumaßnahmen im Rahmen des Projekts dienen der Begradigung der Trassen, der Erneuerung der Stromversorgung und der Installation neuer Signal- und Kommunikationssysteme. Dies soll Geschwindigkeiten bis zu 160 km/h für Reisezüge und 120 km/h für Güterzüge ermöglichen. Ebenfalls vorgesehen ist eine Zubringerstrecke zum Danziger Hafen, wo der Bau eines neuen Container- und Fährterminals (mit einer erwarteten Kapazität von 1 Mio. 20-Fuß-Einheiten und 1,5 Millionen Reisenden pro Jahr) geplant ist. Die Gesamtkapazität der Strecke wird sich um 20 % erhöhen.

Erwarteter Nutzen

Diese Strecke ist vom gesamteuropäischen Standpunkt her von besonderem Interesse, da sie schon jetzt einen hohen Anteil am internationalen Güterverkehr aufweist (im Jahr 2000 belief sich der internationale Transitverkehr auf 48 Mio. t). Das Projekt ist darauf ausgelegt, 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. Die Reisezeit von Danzig nach Warschau wird von 3 Stunden 30 Minuten auf 2 Stunden 40 Minuten verkürzt, während die Kosten für den Gütertransport um 15 % sinken werden. Die vorgesehenen Arbeiten sollen die Attraktivität der Eisenbahn erhöhen 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 Projekt leistet auch einen Beitrag zu einer umfassenderen Strategie, die darauf abzielt, für das Gebiet entlang der neuen Verkehrsachse neue wirtschaftliche Aktivitäten zu gewinnen, die Verlagerung des Fernverkehrs auf die Schiene zu fördern und zugleich dem Mobilitätsbedarf der Regionalreisenden zu dienen. Daneben ergänzt es zwei weitere vorrangige Achsen im TEN-V (siehe Achse Nr. 25 und Achse Nr. 27).

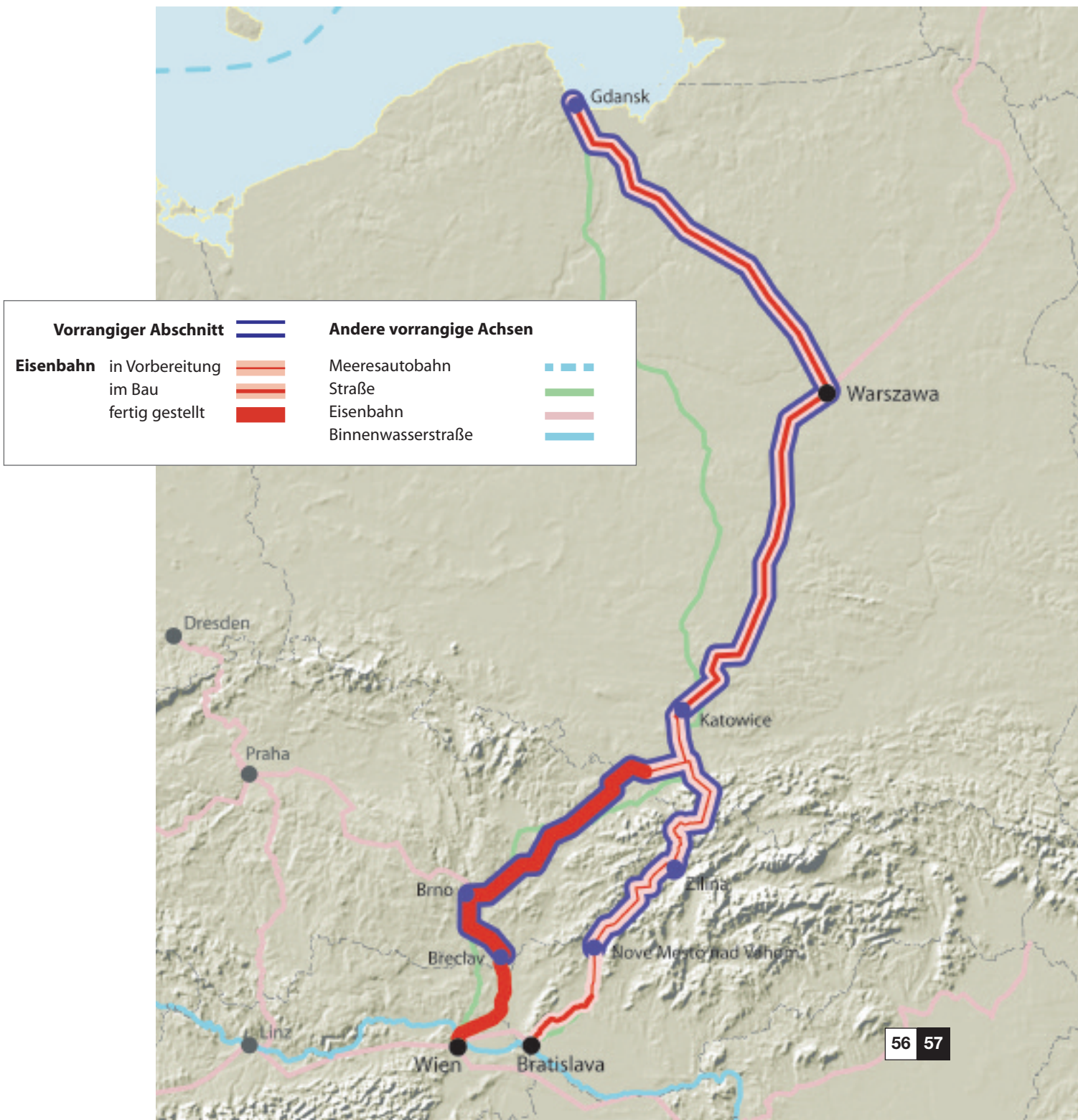
Derzeitiger Stand

Die Eisenbahnprojekte auf der Achse sind in den jeweiligen nationalen Entwicklungsplänen der Tschechischen Republik, Polens und der Slowakei enthalten. Wirtschaftliche Vorstudien sind bereits durchgeführt worden. Die Studien zur technischen Auslegung haben begonnen, während die formelle Umweltverträglichkeitsprüfung voraussichtlich Ende 2005 erfolgen wird.

In Polen sind derzeit nur 220 km der Eisenbahn-Hauptstrecken nach internationalen Normen im Betrieb. Alle polnischen Abschnitte dieser Achse sind so geplant, dass sie bis 2013 die AGC/AGTC-Parameter erfüllen werden, d. h., dass das Projekt zwei Jahre vor Plan fertig gestellt sein wird. Mit der ersten Ausbauphase wird 2005 auf dem Streckenabschnitt Danzig-Warschau (320 km) begonnen.

Vorrangiger Streckenabschnitt	Baumaßnahmen/Stand	Entfernung (km)	Zeitplan ⁽¹⁾	Gesamtkosten Ende 2004 (Mio. EUR)	Investitionsumfang bis 31.12.2004 (Mio. EUR)	TEN-V-Anteil, einschl. Studien, bis 31.12.2004 (Mio. EUR)
Danzig-Warschau-Kattowitz	Schiene (Ausbau)	722	2005–13 (2015)	2 351	0	0
Kattowitz-Břeclav	Schiene (Ausbau)	304	2007–10	1 581	850	0
Kattowitz-Zilina-Nove Mesto n.V.	Schiene (Ausbau)	265	2006–15 (2010)	1 556	1,5	0
Insgesamt		1 291		5 488	851,5	0

⁽¹⁾ In Klammern ist das Datum der Fertigstellung gemäß den Leitlinien 2004 angezeigt, sofern es von dem 2005 durch den Mitgliedstaat gemeldeten Datum abweicht.





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

Die Entwicklung einer Eisenbahnachse von der Nordsee bis zum Mittelmeer durch das europäische Wirtschaftszentrum soll dazu beitragen, in einem der am dichtesten bevölkerten und höchst industrialisierten Gebiete Europas den Verkehr umzuverteilen. Das Projekt ist nicht nur für den Personenverkehr von Bedeutung, sondern entspricht auch dem langfristigen Ziel der Entwicklung eines Eisenbahn-Güterverkehrskorridors mit reinen Güterzugstrecken.

Die Achse

Diese Achse, die die Häfen von Rotterdam und Antwerpen mit dem Hafen von Genua verbindet, ist für den Nord-Süd-Verkehr von großer Bedeutung. Der Schwerpunkt liegt auf der Verbindung zwischen Rotterdam und Genua, aber es gibt auch eine westliche Zweiglinie zur Anbindung der Strecke Mulhouse(Mülhausen)-Dijon-Lyon. Die vorgesehenen Arbeiten umfassen den Bau neuer Hochgeschwindigkeitsstrecken (300 km/h) in Frankreich (südliche und östliche Zweige des „TGV Rhin-Rhône“) und in Deutschland (Karlsruhe-Basel und Frankfurt Flughafen-Mannheim). Der Ausbau der bestehenden Strecken wird ihre Frachtkapazität vergrößern und den Anschluss der Betuwe-Verbindung (*siehe Achse Nr. 5*) an das deutsche Netz sowie der Strecke Lyon-Mülheim und der Verbindungen vom Hafen von Genua an das Schweizer Eisenbahnnetz gewährleisten. Außerdem wird eine neue reine Güterzugverbindung („Eiserner Rhein“) zwischen dem Hafen von Antwerpen und dem deutschen Netz gebaut. Bei all diesen Abschnitten handelt es sich um zwei- bis viergleisige Strecken.

Erwarteter Nutzen

Das Projekt wird dazu beitragen, im Güter- und Reiseverkehr eine bedeutende modale Verlagerung zu bewirken. Durch die verschiedenen Abschnitte werden jährlich mehrere Milliarden Tonnenkilometer Fracht von der Straße übernommen und auch einige hundert Millionen Personenkilometer von der Straße oder vom Luftverkehr abgezogen. Das Projekt verbindet Flughäfen und einige der größeren Seehäfen und leistet damit durch die Verbindung von Bahn- und Flugreisen im Personenverkehr und die Kombination von Bahn- und Seetransport im Güterverkehr einen wichtigen Beitrag zur Intermodalität.

Derzeitiger Stand

Alle nicht grenzüberschreitenden Abschnitte sind in die jeweiligen nationalen Pläne übernommen worden. Außerdem wurde eine Handelskammervereinigung für die Eisenbahnachse Genua-Rotterdam eingerichtet, die für den Bahnfrachtverkehr auf dieser Achse werben soll. Die Verkehrsministerien Italiens, der Schweiz, Deutschlands und der Niederlande haben eine spezielle Arbeitsgruppe mit dem gleichen Ziel eingerichtet.

Die Strecke „Eiserner Rhein“ ist Gegenstand eines dreiseitigen Abkommens zwischen Deutschland, den Niederlanden und Belgien. Darüber hinaus haben Belgien und die Niederlande besondere Vereinbarungen für den Streckenabschnitt auf niederländischem Staatsgebiet, in denen Spezifikationen und Kostenteilung festgelegt sind, getroffen.

Die Ausbauarbeiten von der niederländisch-deutschen Grenze nach Duisburg werden eine Verbindung zur Betuwe-Verbindung (nach Rotterdam) herstellen. Die Ausbauarbeiten auf dem Streckenabschnitt Duisburg-Emmerich werden 2015 fertig gestellt sein.

Die Hochgeschwindigkeitsstrecke Rhein-Rhône in Frankreich umfasst drei Zweiglinien mit einer Gesamtlänge von 425 km, von denen zwei Linien Teil dieser vorrangigen Achse sind. Der 189 km lange östliche Zweig (Dijon-Mülhausen) ist weiter fortgeschritten. Die Baumaßnahmen sollen 2006-2011 ausgeführt werden. Vorstudien für den südlichen Zweig (Dijon-Mâcon-Lyon) werden derzeit durchgeführt, um insbesondere das Potenzial für eine kombinierte Personen-/Güterverkehrsstrecke zu untersuchen.

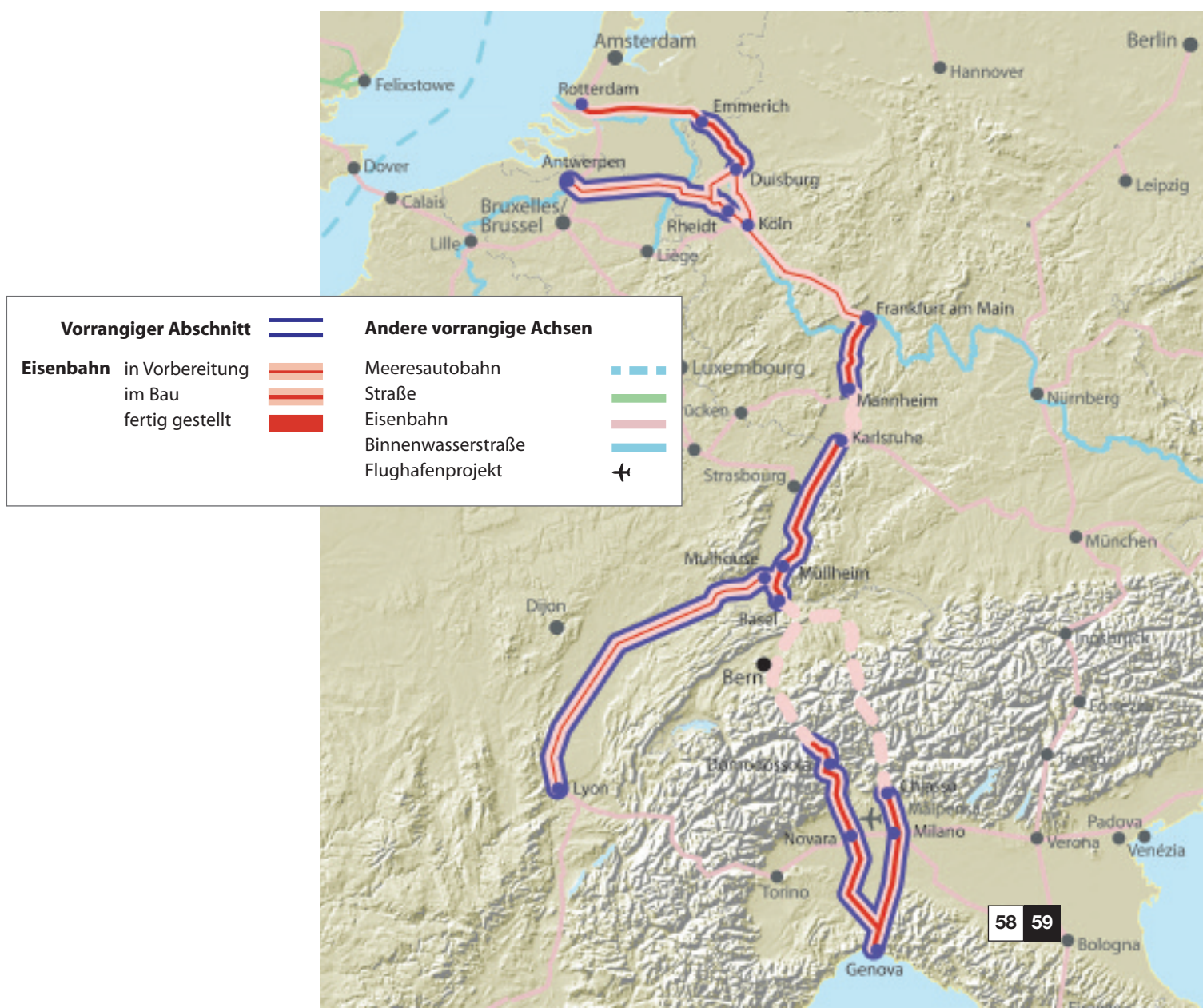
Eine Arbeitsgruppe untersucht die Optionen für eine Rhein-Brücke im Streckenabschnitt Mülheim-Mülhausen. Der Streckenabschnitt Basel-Karlsruhe wird (gegenüber der bisher zweigleisigen Trasse) viergleisig für Hochgeschwindigkeitszüge ausgebaut und soll 2015 fertig gestellt sein.

Zubringerverbindungen in die Schweiz wurden bereits im Verkehrsabkommen EU-Schweiz festgelegt. Der neue Gotthard-Basistunnel (östlicher Zweig nach Mailand) soll planmäßig bis 2013 fertig gestellt werden. Der Lötschberg-Basistunnel (westlicher Zweig) soll 2007 dem Verkehr freigegeben werden und wird die Transitkapazität von 55 auf 110 Züge pro Tag erhöhen. Anfänglich wird aufgrund der Kapazitätsgrenzen auf der italienischen Seite das Verkehrsaufkommen auf 90 Züge pro Tag beschränkt sein. Kapazitätssteigerungen sind durch den Ausbau der vorhandenen Strecken und eine Neubaustrecke zwischen Genua und dem Gebiet südlich von Mailand, die bis 2013 fertig gestellt werden sollen, geplant.

Vorrangiger Streckenabschnitt	Baumaßnahmen/Stand	Entfernung (km)	Zeitplan ⁽¹⁾	Gesamtkosten Ende 2004 (Mio. EUR)	Investitionsumfang bis 31.12.2004 (Mio. EUR)	TEN-V-Anteil, einschl. Studien, bis 31.12.2004 (Mio. EUR)
Lyon-Mülhausen-Müllheim, mit grenzübergreifendem Abschnitt Mülhausen-Müllheim	Neubau/Ausbau Brücke	389	2006–18	4 580	1,5	0
Genua-Mailand/Novara-Schweizer Grenze	Neubau-/Ausbautrecke	297	2005–13	10 313	0	0
Basel-Karlsruhe	Neubau-/Ausbautrecke	193	1987–2015	4 256	1 448	18,5
Frankfurt-Mannheim	Neubaustrecke	75	2010–15 (2012) ⁽²⁾	1 771	0	0
Duisburg-Emmerich	Ausbau	73	1997–2015 (2009) ⁽²⁾	1 254	61,4	0
„Eiserner Rhein“ (Rheidt-Antwerpen)	Ausbau	214	2004–10	550	0	0
Insgesamt		1 241		22 724	1 510,9	18,5

⁽¹⁾ In Klammern ist das Datum der Fertigstellung gemäß den Leitlinien 2004 angezeigt, sofern es von dem 2005 durch den Mitgliedstaat gemeldeten Datum abweicht.

⁽²⁾ Verzögert aufgrund allgemeiner Haushaltskürzungen für die Verkehrsinfrastruktur in Deutschland.





Straßenachse Gdansk(Danzig)-Brno(Brünn)/Bratislava-Wien

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

Die Achse

Diese Achse umfasst den Bau einer neuen vierspurigen Autobahn von Danzig nach Wien über Lodz in Polen und Brünn in der Tschechischen Republik. In einigen Abschnitten zwischen Kattowitz und Brünn bzw. Zilina werden bestehende Strecken ausgebaut. Zu dem Gesamtvorhaben gehört auch der Bau einer Zubringerstraße zum Danziger Hafen, wo der Bau eines neuen Container- und Fährterminals (mit einer erwarteten jährlichen Kapazität von 1 Mio. 20-Fuß-Einheiten und 1,5 Millionen Passagieren) geplant ist. Die Strecke gehört zum paneuropäischen Verkehrskorridor VI, der auf den Konferenzen von Kreta und Helsinki festgelegt wurde.

Erwarteter Nutzen

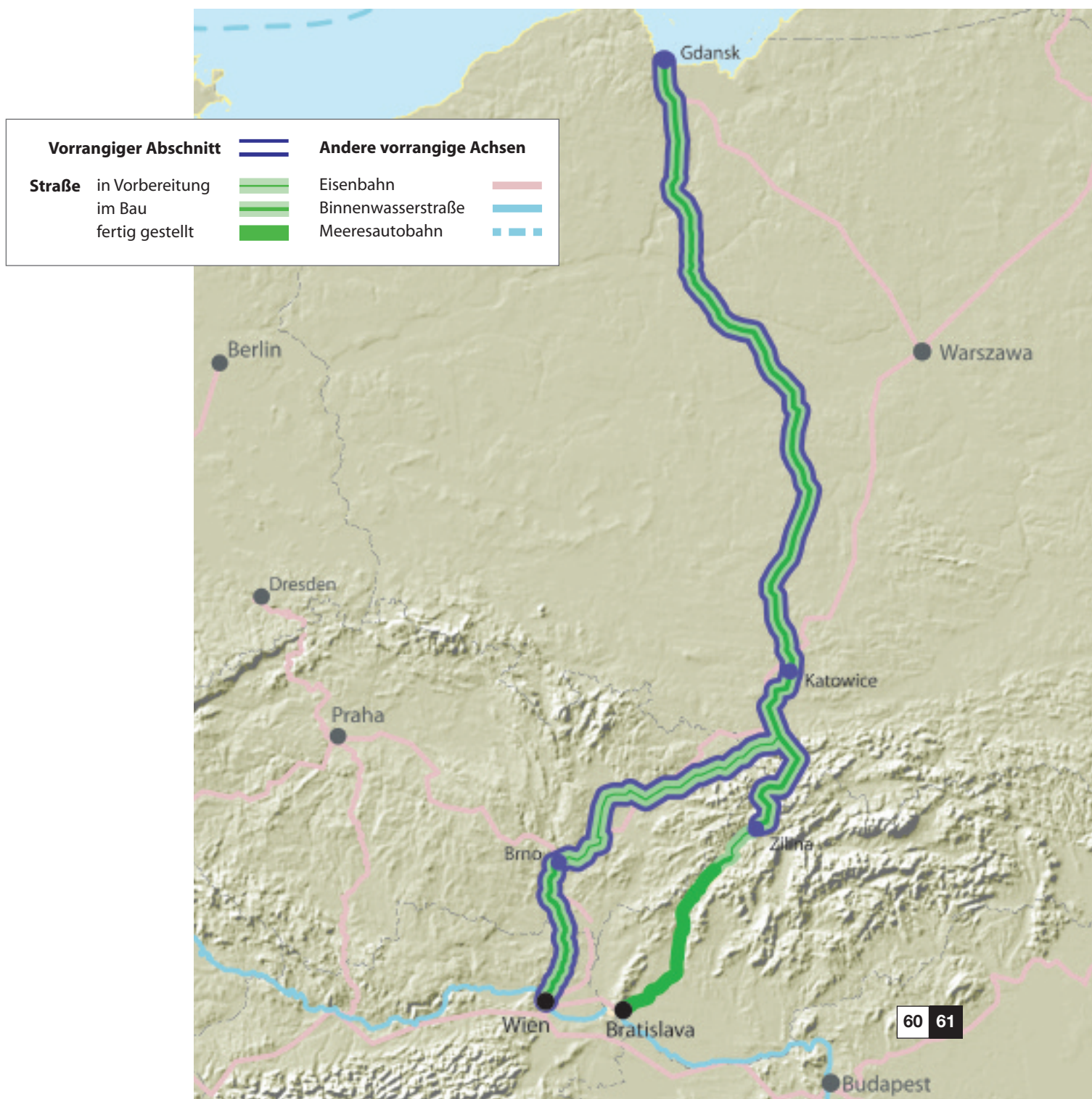
Die für dieses Vorhaben gewählte Route ist vom europäischen Standpunkt her von besonderem Interesse, weil sie schon jetzt einen sehr hohen Anteil am internationalen Verkehr aufzuweisen hat (im Jahr 2000 belief sich der internationale Transitverkehr auf 48 Mio. t). Polen gehört zu den neuen Mitgliedstaaten 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 Staubildung und erleichtert den Handelsverkehr. Kosten-Nutzen-Analysen ergaben eine sehr hohe Rentabilität. Darüber hinaus leistet das Vorhaben einen Beitrag zu einer umfassenderen Strategie zur Förderung der Ansiedlung neuer wirtschaftlicher Aktivitäten in den Gebieten entlang der Verkehrsachse, zu der parallel ein Eisenbahnprojekt durchgeführt wird (siehe Achse Nr. 23).

Derzeitiger Stand

Die Autobahnprojekte sind in den jeweiligen nationalen Entwicklungsplänen der Mitgliedstaaten mit einbezogen. Die formelle Umweltverträglichkeitsprüfung ist für die meisten Abschnitte bereits erfolgt. In einigen Abschnitten haben auch die Bauarbeiten schon begonnen. Das Gesamtvorhaben soll auf dem polnischen Streckenabschnitt ein Jahr später als in den Leitlinien 2004 vorgesehen abgeschlossen werden. Der Verlauf des Streckenabschnitts zwischen Brünn und der tschechisch-österreichischen Grenze ist noch nicht beschlossen, weil er in der Tschechischen Republik durch ein Natura 2000-Schutzgebiet führt. Dadurch könnte sich der Endtermin bis 2013 verzögern, während in den Leitlinien ein Abschluss für 2009 vorgesehen war. Der grenzübergreifende Abschnitt zwischen Wien und Brünn wird wahrscheinlich in Form einer öffentlich-privaten Partnerschaft (ÖPP) durchgeführt, wodurch die bestehende, für den österreichischen Abschnitt betriebene ÖPP erweitert wird.

Vorrangiger Streckenabschnitt	Baumaßnahmen/Stand	Entfernung (km)	Zeitplan ⁽¹⁾	Gesamtkosten Ende 2004 (Mio. EUR)	Investitionsumfang bis 31.12.2004 (Mio. EUR)	TEN-V-Anteil, einschl. Studien, bis 31.12.2004 (Mio. EUR)
Autobahn Danzig-Kattowitz	Straße (neu)	508	2005–11 (2010)	2 754	0	1
Autobahn Kattowitz-Brünn/Zilina (grenzübergreifender Abschnitt)	Straße (Aus- und Neubau)	421	2004–10	4 380	14	3,8
Autobahn Brünn-Wien (grenzübergreifender Abschnitt)	Straße (neu)	109,5	2003–13 (2009)	643	7	0
Insgesamt		1 038,5		7 777	21	4,8

⁽¹⁾ In Klammern ist das Datum der Fertigstellung gemäß den Leitlinien 2004 angezeigt, sofern es von dem 2005 durch den Mitgliedstaat gemeldeten Datum abweicht.





Eisenbahn-/Straßenachse Irland/ Vereinigtes Königreich/europäisches Festland

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

Die Achse

Diese Projekte schließen sich an die Verbesserungsarbeiten auf der Nord-Süd-Eisenbahnachse in Irland (*siehe Achse Nr. 9*) und der Straßenachse Vereinigtes Königreich-Irland-Benelux (*siehe Achse Nr. 13*) an. Beide Projekte haben erheblich dazu beigetragen, die Reise- und Transportzeiten zwischen Irland, dem Vereinigten Königreich und dem europäischen Festland spürbar zu verkürzen. Angesichts der Entwicklung des Verkehrs, und auch um die Verbindungen mit der übrigen Union weiter zu verbessern, sind die Kapazitäten im Eisenbahn- und Straßensektor weiter auszubauen.

In Irland ist eine weitere Modernisierung erforderlich, um die Zugfrequenz erhöhen und die Zuverlässigkeit und Sicherheit der Züge verbessern zu können. Investitionen sind notwendig, um den Ausbau der die drei wichtigsten Städte der Insel verbindenden Hauptfernstraßen von Dublin nach Norden und Süden zu vollenden und außerdem die Verkehrslenkung durch den Aufbau eines Fahrerinformationssystems zu verbessern.

Die Modernisierungsprojekte im Vereinigten Königreich betreffen in erster Linie die Eisenbahnstrecken Felixstowe-Nuneaton und Crewe-Holyhead. Diese Strecken verbinden die beiden Haupthäfen und erhöhen die Kapazität des das Vereinigte Königreich in West-Ost-Richtung durchquerenden Güterbahnverkehrs um fast das Dreifache gegenüber dem derzeitigen Niveau. Diese beiden Bahnlinien haben Anschluss an die wichtigste Nord-Süd-Bahnlinie des Vereinigten Königreichs, die Hauptstrecke Westküste (*siehe Achse Nr. 14*). Verbesserungen an den Straßen- und Eisenbahnverbindungen zwischen Liverpool und Hull – den beiden Haupthäfen an der West- bzw. Ostküste – sind ebenfalls vorgesehen und werden für den Güterverkehr von besonderer Bedeutung sein.

Neben diesen beiden Elementen stellt das Projekt eine günstige Gelegenheit dar, die Strecke Crewe-Holyhead für die Entwicklungsarbeit am Europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystem (ERTMS) zu nutzen.

Erwarteter Nutzen

Die neuen irischen Bahnprojekte werden im Reise- und Güterverkehr eine Erhöhung der Zugdichte und der Geschwindigkeit bewirken. Es wird geschätzt, dass auf der Strecke zwischen Dublin und Cork 30 Minuten und zwischen Dublin und Belfast 15 Minuten Reisezeit eingespart werden können, was die Bahn als Verkehrsmittel attraktiver machen wird. Die Projekte für den Straßenverkehr, insbesondere die Entwicklung eines Fahrerinformationssystems, sollen mithelfen, die Nutzung des Netzes zu optimieren, und sich somit positiv auf den Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit auswirken. Es wurde berechnet, dass die vorgesehenen Infrastrukturinvestitionen auf der Strecke Dublin-(nördliche) Grenze zu einer Verkürzung der Fahrzeit um 24 Minuten und auf der Strecke Dublin-Cork um 58 Minuten führen werden.

Die vorgesehene Modernisierung der Eisenbahnverbindungen Felixstowe-Nuneaton und Crewe-Holyhead wird der Strategie einer vorrangigen Entwicklung des bahngestützten Güterverkehrs und einer Intermodalität zwischen Bahn- und Seeverkehr gerecht. Diese durch das Vereinigte Königreich führende Strecke wird dazu beitragen, das Wachstum auf dem intermodalen Markt für den Schienentransport von Seecontainern zu halten und zu entwickeln. Felixstowe ist der viertgrößte Containerhafen in Europa. Die Felixstowe-Strecke wird Terminals zur Verschiffung von Containern im gesamten Vereinigten Königreich anschließen. Sie wird zur Entlastung des strapazierten südlichen Endes der Hauptstrecke Westküste beitragen und die Verlagerung des neuen Seecontainerverkehrs auf die Schiene ermöglichen. Die 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. Die ERTMS-Entwicklungsarbeit auf der Strecke Crewe-Holyhead wird einen nützlichen Beitrag zum nationalen ERTMS-Umsetzungsplan leisten.

Derzeitiger Stand

Die am weitesten ausgereiften Vorhaben sind in den nationalen Infrastruktur-Entwicklungsplänen des Vereinigten Königreichs und Irlands enthalten. Erhebliche Investitionen in rollendes Material bieten eine optimale Nutzung der auf der Schiene neu geschaffenen Kapazitäten.

Bedeutende Verbesserungen auf der Bahnstrecke Felixstowe-Nuneaton wurden bereits in der ersten Phase des (mit TEN-V-Fördermitteln in Höhe von 5 Mio. EUR unterstützten) Projekts auf der über London führenden Linie erzielt. Durch Kapazitätsverbesserungen, insbesondere am Tunnel im Bahnhof Ipswich, wurde der Transport von größeren, 2,9 m hohen Containern aus Felixstowe möglich. Weitere Arbeiten werden auf die Verbesserungen einer von Felixstowe durch das Vereinigte Königreich verlaufenden Strecke abzielen. Die Baumaßnahmen auf der Strecke Crewe-Holyhead werden die Entwicklungsarbeit des Vereinigten Königreichs am ERTMS betreffen und abhängig vom Ergebnis der Tests auf der Cambrian-Strecke zwischen England und Wales durchgeführt.

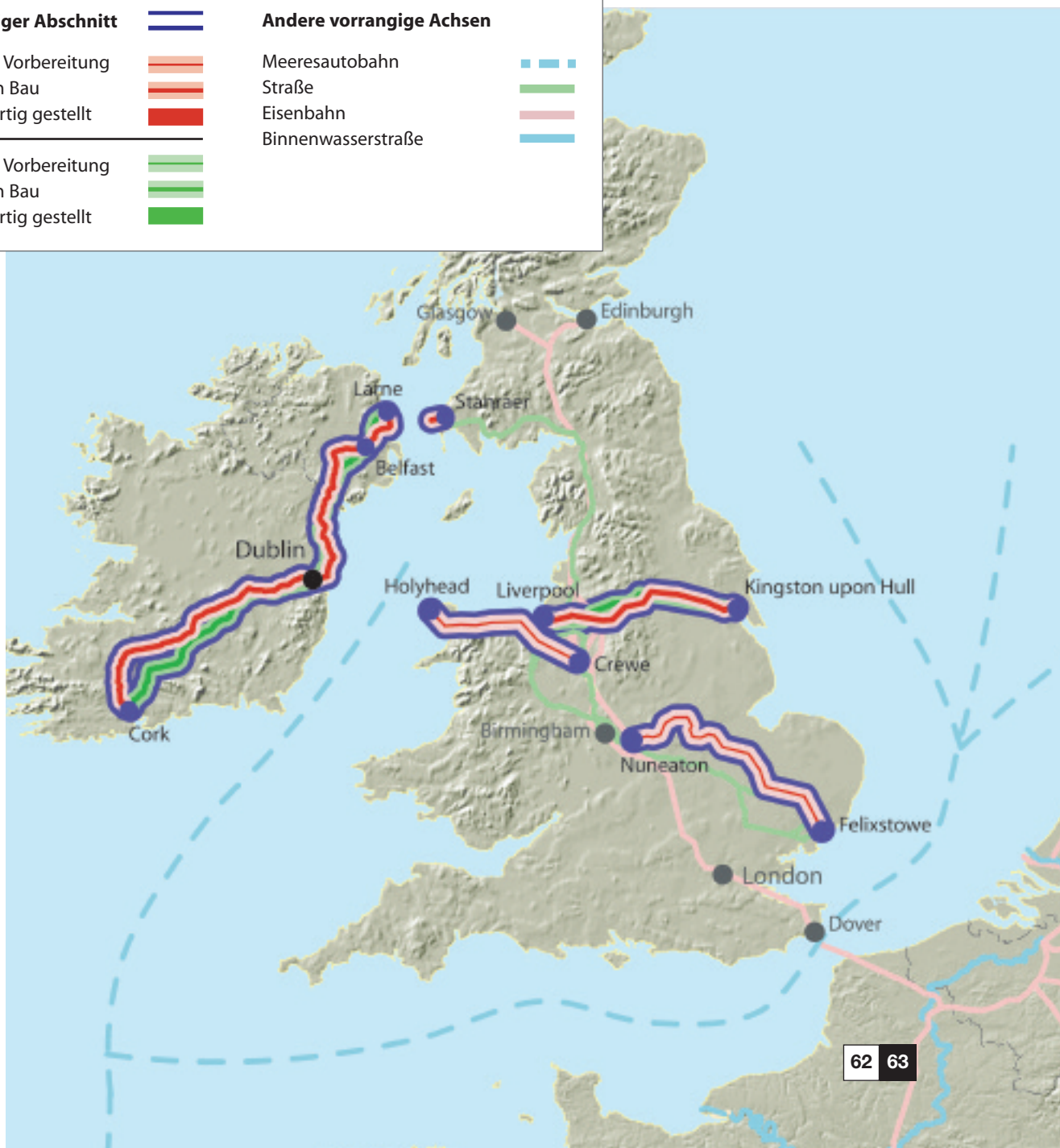
Ungewissheiten bezüglich der Finanzierung könnten jedoch zu Verzögerungen beim Abschluss der Bahnprojekte führen.

Der Korridor, der die Häfen von Liverpool und Hull verbindet, ist eine etablierte Strecke, auf deren gesamter Länge erhebliche Warenmengen transportiert werden. Die jüngsten Arbeiten zielen auf die Verbesserung von Teilen der Strecke in oder nahe Hull ab. Weitere Verbesserungen des Korridors befinden sich derzeit in Planung. Manche Projektvorschläge für diese Strecke werden derzeit noch geprüft und sind noch nicht beschlossen, so dass sich die Fertigstellung verzögern kann.

Vorrangiger Streckenabschnitt	Baumaßnahmen/Stand	Entfernung (km)	Zeitplan ⁽¹⁾	Gesamtkosten Ende 2004 (Mio. EUR)	Investitionsumfang bis 31.12.2004 (Mio. EUR)	TEN-V-Anteil, einschl. Studien, bis 31.12.2004 (Mio. EUR)
Irland	Straße/Schiene Modernisierung	400	1995–2010	2 544	2 075	11,5
Hull-Liverpool	Schiene Modernisierung	190	2003–20 (2015)	1 750	10	0
Felixstowe-Nuneaton	Schiene Modernisierung	265	2007–14 (2011)	300	0	0
Crewe-Holyhead	Schiene Modernisierung	180	2009–12 (2008)	120	0	0
Insgesamt		1 035		4 714	2 085	11,5

⁽¹⁾ In Klammern ist das Datum der Fertigstellung gemäß den Leitlinien 2004 angezeigt, sofern es von dem 2005 durch den Mitgliedstaat gemeldeten Datum abweicht.

Vorrangiger Abschnitt		Andere vorrangige Achsen		
Eisenbahn	in Vorbereitung		Meeresautobahn	
	im Bau		Straße	
	fertig gestellt		Eisenbahn	
			Binnenwasserstraße	
Straße	in Vorbereitung			
	im Bau			
	fertig gestellt			





„Rail Baltica“: Eisenbahnachse Warschau-Kaunas-Riga-Tallinn-Helsinki

Der Ausbau und die Erneuerung des Nord-Süd-Eisenbahnnetzes in Estland, Lettland, Litauen und Polen und insbesondere seine Umstellung auf Interoperabilität mit dem Rest des europäischen Bahnnetzes werden entscheidend dazu beitragen, dass die Bahn wieder ein attraktiver Verkehrsträger in der Region wird.

Die Achse

In den baltischen Ländern wird die Eisenbahn im internationalen Verkehr in Nord-Süd-Richtung nur sehr wenig benutzt. Das vorhandene, nach russischen Normen gebaute Netz ist langsam und mit dem polnischen oder deutschen Netz nicht interoperabel. An der litauisch-polnischen Grenze z. B. kommt es im Reise- und Güterverkehr zu langen Verzögerungen. 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 Mittel- und Südeuropa bietet. Im Interesse der europäischen Integration sollten jetzt die technischen Möglichkeiten für die Entwicklung einer der gleichen Route folgenden Eisenbahnverbindung geprüft werden.

Erwarteter Nutzen

Bessere Bahnverkehrsverhältnisse auf dieser Nord-Süd-Route sollen mithelfen, die Verbindungen der drei baltischen Länder über Polen mit der Mitte Europas zu verbessern und damit zur Integration dieser Länder in die erweiterte Union beizutragen. Im Güterverkehr wird das Projekt eine erhebliche Kapazitätssteigerung des Eisenbahnnetzes bewirken, das Potenzial des intermodalen Verkehrs verbessern und damit den Handel mit anderen europäischen Ländern fördern. Im Personenverkehr nach Mittel- und Südeuropa werden der verbesserte Service und die erwartete Verkürzung der Reisezeiten zu einer spürbaren Verringerung des Straßenverkehrs nach Polen und Deutschland führen. Dadurch wird die Nachhaltigkeit des Verkehrs begünstigt und die Mobilität der Bürger und Waren in der erweiterten Europäischen Union unterstützt.

Derzeitiger Stand

Die Europäische Kommission wird Ende 2005 im Namen der betreffenden Länder (Polen, Litauen, Lettland, Estland und Finnland) eine Durchführbarkeitsstudie einleiten. In dieser (aus dem Kohäsionsfonds zu finanzierenden) Studie sollen die Verkehrsnachfrage, technische Lösungen und mögliche Streckenführungen für neue Verbindungen analysiert werden. Weitere Schätzungen über das Verkehrsaufkommen und insbesondere über die potenzielle Verlagerung von der Straße auf die Schiene müssen noch durch tiefer gehende Analysen bestätigt werden.

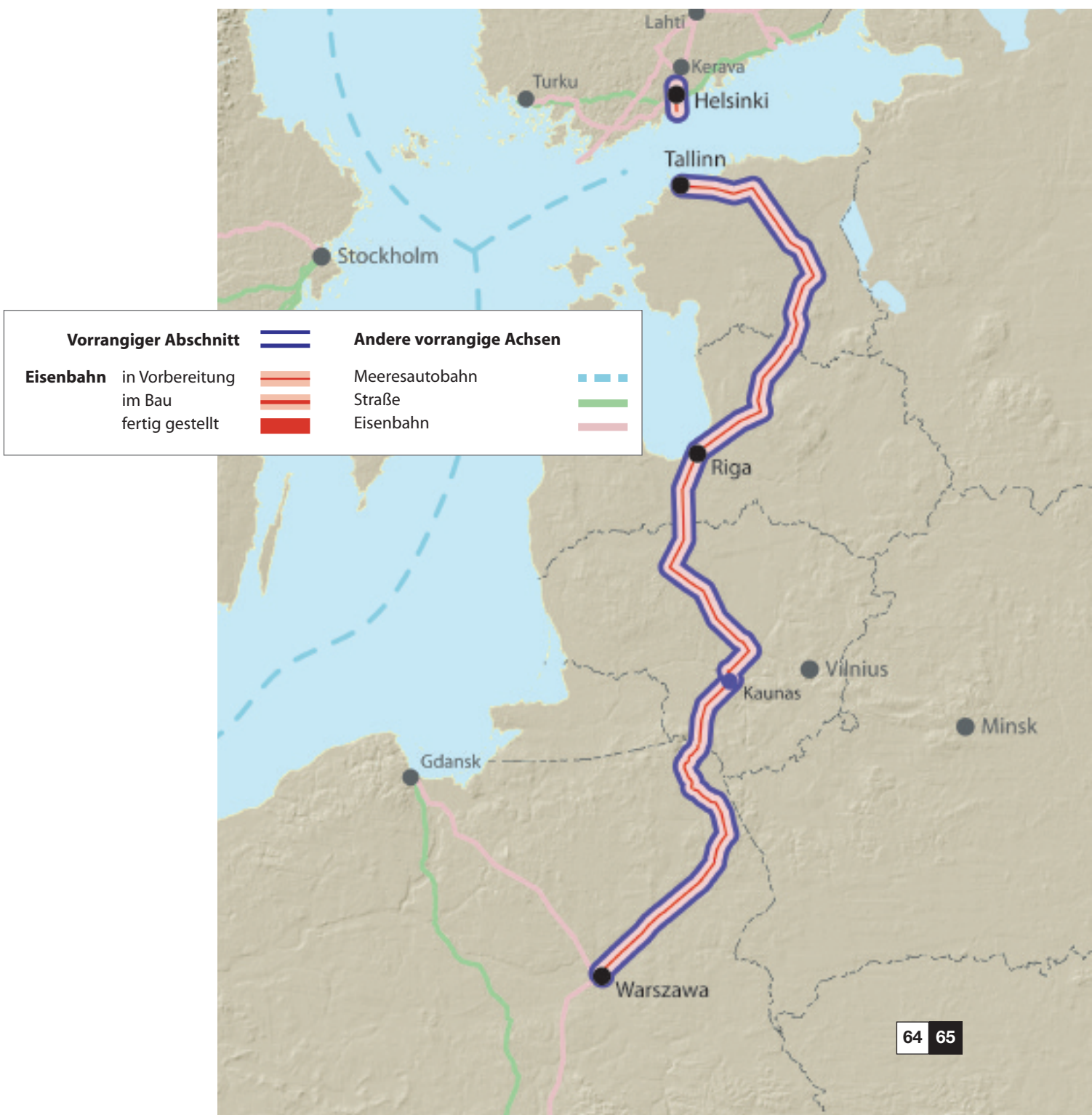
Die Durchführung des Projekts erfordert zudem eine möglichst enge Koordinierung der drei baltischen Länder untereinander und auch mit Polen, da die „Baltikum-Bahn“ an die von Berlin über Warschau nach Minsk und Moskau verlaufende Hauptbahnverbindung angeschlossen wird. Zunächst müssen sich die drei baltischen Länder noch über die technischen Optionen und den Verlauf der Strecke Riga-Tallinn 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 prüfen, die darin bestünde, eine moderne Bahnlinie nach europäischem Standard zu bauen.

Am 20. Juli 2005 ernannte die Europäische Kommission Pavel Telicka zum Europäischen Koordinator für die vorrangige Achse Nr. 27.

Vorrangiger Streckenabschnitt	Baumaßnahmen/Stand	Entfernung (km)	Zeitplan ⁽¹⁾	Gesamtkosten Ende 2004 (Mio. EUR)	Investitionsumfang bis 31.12.2004 (Mio. EUR)	TEN-V-Anteil, einschl. Studien, bis 31.12.2004 (Mio. EUR)
Warschau-Kaunas	Wiederaufbau/Neubau	437	2004–10	300 ⁽²⁾	0	0
Kaunas-Riga	Modernisierung/Neubau	283	2010–14	850	0	0
Riga-Tallinn	Modernisierung/Neubau	470	2010–2018 (2016)	1 500	0	0
Insgesamt		1 190		2 650	0	0

⁽¹⁾ In Klammern ist das Datum der Fertigstellung gemäß den Leitlinien 2004 angezeigt, sofern es von dem 2005 durch den Mitgliedstaat gemeldeten Datum abweicht.

⁽²⁾ Die Kosten für den polnischen Abschnitt sind hier nicht inbegriffen.





„Eurocaprail“ auf der Eisenbahnachse Brüssel-Luxemburg-Straßburg

Diese Achse ergänzt das Bahnnetz in Nordwesteuropa um eine wertvolle Nord-Süd-Route, die optimalere Verbindungen im Güter- und Personenverkehr von den Niederlanden/London über Luxemburg und Brüssel nach Südwestdeutschland schafft.

Die Achse

Diese Achse ergänzt das europäische Bahnnetz um eine wichtige Verbindung. Sie wird zum Ausbau der Nord-Süd-Strecken durch bessere Verbindungen von der Nordsee über Belgien, Luxemburg, Ostfrankreich und die Schweiz nach Italien an die vorhandene Infrastruktur angeschlossen.

Die Baumaßnahmen umfassen die Anbindung der Bahnstrecke des internationalen Flughafens von Brüssel an die Hochgeschwindigkeitsstrecke Brüssel-Antwerpen-Amsterdam (siehe Achse Nr. 2) durch einen neuen Tunnel zwischen Brüssel-Schuman und Josaphat. In Brüssel wird der Bau einer zusätzlichen doppelgleisigen Trasse zwischen Brüssel-Schuman und der Brüsseler Nord-Süd-Verbindung (für Hochgeschwindigkeitsanschlüsse nach London, Frankreich und in die niederländische Randstad-Region) den Verkehrsfluss optimieren. Der Bau einer neuen Strecke zwischen Bettemburg (Luxemburg) und den Anschlussverbindungen an den TGV-Est (siehe Achse Nr. 4) und die Strecke Paris-Stuttgart-Wien-Bratislava (siehe Achse Nr. 17) wird Hochgeschwindigkeitsverbindungen nach und von Süden und Osten schaffen. Die Ausbauarbeiten werden außerdem den täglichen Pendelverkehr von ungefähr 30 000 Belgiern aus dem südlichen Wallonien zu ihren Arbeitsplätzen in Luxemburg entlasten.

Erwarteter Nutzen

Neben der Stärkung des Zusammenhalts in der Gemeinschaft ist eines der Hauptziele dieser Achse die Verbesserung der Verbindungen zwischen den drei Verwaltungszentren der EU und dadurch die Steigerung der Effizienz und Produktivität der Union.

Außerdem wird die Achse durch den Ausbau dieser wichtigen Verbindung im TEN-V die Rentabilität und Wettbewerbsfähigkeit der Schiene gegenüber der Straße erhöhen und den Verkehr auf den angrenzenden Autobahnen entlasten. Dadurch wird ein bedeutender Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung und zum Umweltschutz in attraktiven Naturgebieten wie den Ardennen geleistet.

Nach Vollendung des Projekts werden sich die Fahrzeiten wesentlich verkürzen. Nach Abschluss des zweiten Streckenabschnitts des TGV-Est (Baudrecourt-Straßburg) wird sich die Fahrzeit zwischen Luxemburg und Straßburg auf 1 Stunde 25 Minuten (derzeit über 2 Stunden) verringern. Das wichtigste Ziel aus internationaler Sicht ist die Verkürzung der Reisezeiten zwischen Brüssel und Luxemburg auf 1 Stunde 30 Minuten und zwischen Brüssel und Straßburg, mit Anschluss an den TGV-Est, auf 3 Stunden. Insgesamt wird das Projekt zu einer Einsparung von 2,5 Millionen gefahrenen Stunden pro Jahr führen, von denen mehr als 2 Millionen auf den internationalen Verkehr entfallen.

Derzeitiger Stand

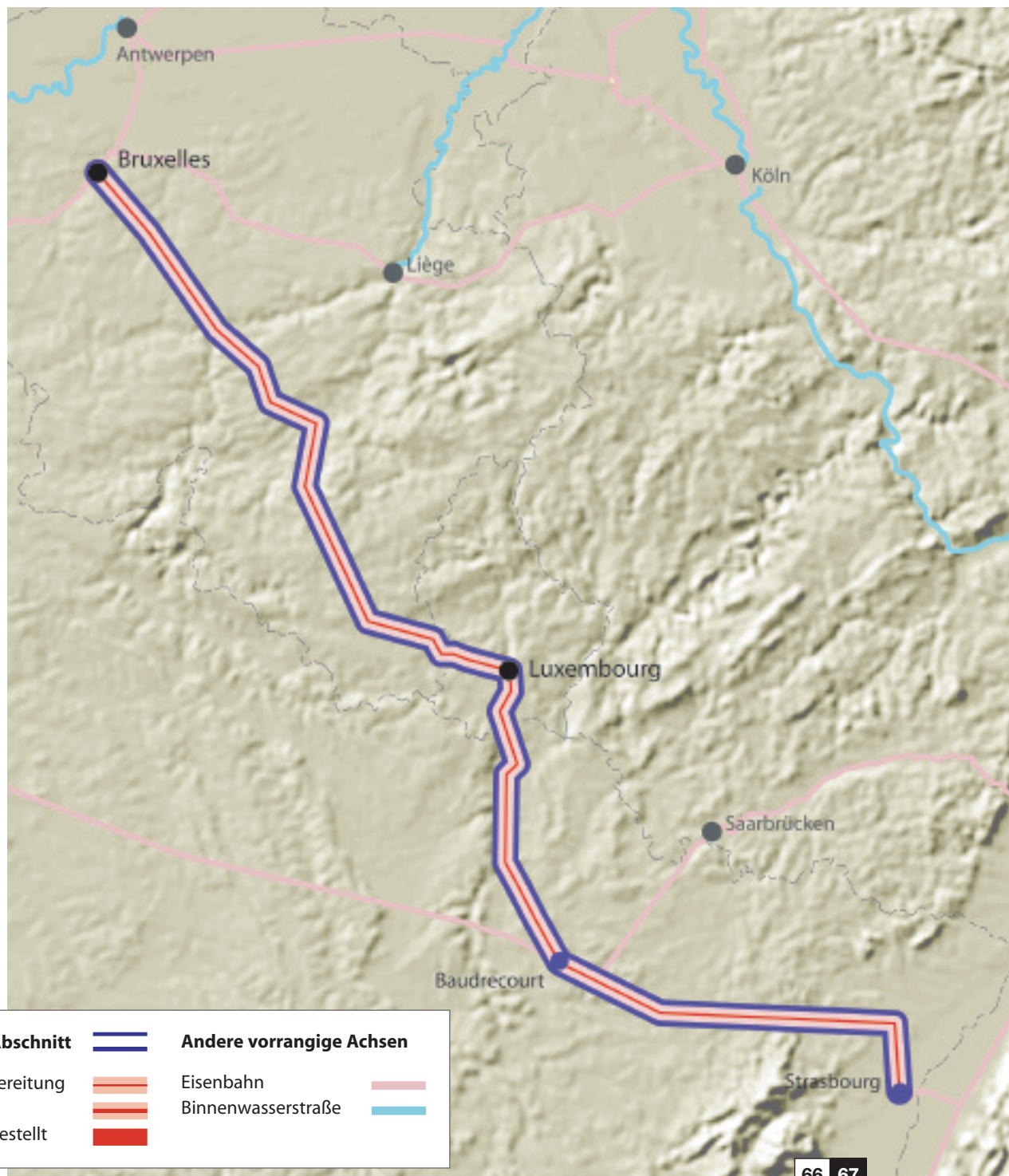
Eine gemeinsame belgisch-luxemburgische Arbeitsgruppe untersucht die wirtschaftlichen Interessen dieses Projekts. Die Belgischen Staatsbahnen untersuchen zurzeit die Durchführbarkeit einer Struktur in Form einer öffentlich-privaten Partnerschaft (ÖPP) zur schnelleren Realisierung des Projekts.

Die Investitionen in den Ausbau der Bahnverbindung zwischen Luxemburg und der belgischen Grenze sind für 2009-2012 geplant und könnten bis 2013 verlängert werden.

Der 104 km lange Streckenabschnitt Baudrecourt-Straßburg in Frankreich (siehe Achse Nr. 4 und Nr. 17) befindet sich derzeit in einem fortgeschrittenen Planungsstadium und dürfte 2008 fertig gestellt sein. Die Strecke wird voraussichtlich 2015 für den Verkehr freigegeben.

Vorrangiger Streckenabschnitt	Baumaßnahmen/Stand	Entfernung (km)	Zeitplan ⁽¹⁾	Gesamtkosten Ende 2004 (Mio. EUR)	Investitionsumfang bis 31.12.2004 (Mio. EUR)	TEN-V-Anteil, einschl. Studien, bis 31.12.2004 (Mio. EUR)
Brüssel-luxemburgische Grenze	Schiene (Ausbau)	176	2007–12	1 245	0	0
Luxemburg-französische Grenze	Schiene (Ausbau)	18	2009–13 (2012)	164	0	0
TOTAL		194		1 409	0	0

⁽¹⁾ In Klammern ist das Datum der Fertigstellung gemäß den Leitlinien 2004 angezeigt, sofern es von dem 2005 durch den Mitgliedstaat gemeldeten Datum abweicht.





Eisenbahnachse des intermodalen Korridors Ionisches Meer/Adria

Durch diese beiden miteinander verbundenen Bahnstrecken wird die Kapazität für intermodale Verbindungen zwischen dem See- und Bahnverkehr erheblich gesteigert, indem größere Häfen in Griechenland untereinander und mit den Hauptstrecken in das übrige Europa verknüpft werden.

Die Achse

Diese neuen Bahnverbindungen sind in Griechenland geostrategisch günstig, an der Schnittstelle zwischen Europa, Afrika und Asien, gelegen. Und mit der Anbindung Griechenlands an drei der zehn paneuropäischen Korridore (die Korridore IV, IX und X) nach Dresden, St. Petersburg und Salzburg besteht ein großes Potenzial für die Anbindung Europas an den Rest der Welt.

Die erste mit der bestehenden Infrastruktur verbundene Bahnlinie wird eine hochwertige und umweltfreundliche „Landbrücke“ zwischen dem Hafen von Igoumenitsa (an der Adria) und Thessaloniki (Endpunkt des Eisenbahnkorridors X), Volos (Meeresautobahn nach Asien und in den Mittleren Osten), Alexandroupoli (Endpunkt des Korridors IX) und Piräus (Hauptverkehrsknotenpunkt im östlichen Mittelmeer) schaffen.

Die zweite Strecke wird die vier griechischen Häfen des Korridors Adria/Ionisches Meer (Patras, Igoumenitsa, Kalamata und Astakos) anbinden. Dadurch können diese Häfen ergänzende Dienste entwickeln und durch verstärkten Rückgriff auf die Intermodalität (Verbindungen zwischen See- und Bahnverkehr) für einen ausgewogenen Handelsverkehr sorgen. Diese Strecke wird außerdem durch die vorhandene Strecke Patras-Río-Korinth-Athen eine direkte Bahnverbindung vom Terminal von Igoumenitsa zum Hafen von Piräus und dem Bahnverkehrsknotenpunkt von Athen in Thriasion herstellen.

Erwarteter Nutzen

Diese Achse wird eine wichtige Lücke in der Eisenbahninfrastruktur in Nordgriechenland schließen und den Betrieb der so genannten Egnatia-Eisenbahnachse ermöglichen. Die Verbindungen zwischen den Eisenbahnnetzen in Südosteuropa (Griechenland, ehemalige jugoslawische Republik Mazedonien, Bulgarien und Türkei) werden dadurch wesentlich flexibler und effizienter.

Diese Routen werden für eine effiziente Ausrichtung des EU-Binnenverkehrs und des internationalen Verkehrs auf die

mitteleuropäischen Märkte, welche derzeit über den Straßen- und Langstreckenseeverkehr bedient werden, die Kapazität des Bahnnetzes deutlich vergrößern. Der verbesserte intermodale Betrieb entlang des Korridors Adria-Ionisches Meer wird erhebliche Zeit- und Kosteneinsparungen für den Gütertransit bewirken und den Einsatz nachhaltiger Verkehrsträger begünstigen.

Die Anbindung des am Rande der EU gelegenen Griechenlands an das übrige Europa wird verbessert. Die Strecke Río-Antirío-Ioannina durchquert die Regionen Epirus und Westgriechenland, zwei der ärmsten Regionen in der EU, und wird dadurch die Isolierung vermindern und zur wirtschaftlichen Entwicklung beitragen.

Eine verbesserte Verbindung zwischen den großen Häfen des Korridors Adria/Ionisches Meer und den griechischen Ägäishäfen wird überdies die Umsetzung der Projekte für Meeresautobahnen im östlichen Mittelmeer fördern (*siehe Achse Nr. 21*).

Derzeitiger Stand

Die Strecken sind Bestandteil der griechischen Gesamtentwicklungsplanstudie zur Errichtung eines nationalen Netzes intermodaler Güterverkehrszentren. Fördermittel in Höhe von 40 % der veranschlagten Kosten wurden aus den regionalen Förderprogrammen gesichert. Die übrigen Kosten werden vom Privatsektor über öffentlich-private Partnerschaften (ÖPP) übernommen. Der überwiegende Teil der die Strecken betreffenden technischen Studien wird derzeit an Unternehmen vergeben.

Im Juni 2004 wurde eine Vereinbarung über die Aufnahme intermodaler Transportgeschäfte (einschließlich Korridor Ionisches Meer/Adria) mit Südosteuropa und dem östlichen Mittelmeer unterzeichnet. Diese Strecke wird einen Teil der ausgedehnten Verkehrsverbindungen im größeren Balkanraum ausmachen und den Handelsverkehr zwischen dieser Region und der EU fördern.

Vorrangiger Streckenabschnitt	Baumaßnahmen/Stand	Entfernung (km)	Zeitplan	Gesamtkosten Ende 2004 (Mio. EUR)	Investitionsumfang bis 31.12.2004 (Mio. EUR)	TEN-V-Anteil, einschl. Studien, bis 31.12.2004 (Mio. EUR)
Kozani-Kalambaka-Igoumenitsa	Neue Bahnstrecke	317	2006–12	1 395	0	0
Ioannina-Antirio-Río-Kalamata	Neue Bahnstrecke	475	2009–14	1 094	0	0
Insgesamt		792		2 489	0	0





Binnenwasserstraße Seine-Schelde

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

Die Achse

Die Seine-Schelde-Verbindung ist Teil eines bedeutenden Verkehrswegs, der durch eine hoch entwickelte 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.

Die Durchfahrt in diesem Abschnitt ist streckenweise auf Schiffe mit 400-750 t Tragfähigkeit beschränkt, womit die Schiffbarkeit hier im untersten Bereich der internationalen Normen liegt. Das Projekt umfasst den Bau eines etwa 100 km langen Kanals mit einem hohen Pegel, auf dem Ladungen von 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 Achse nördlich dieses Engpasses zu verbessern, um die Strecke für Schiffe von bis zu 4 400 t zu öffnen. Dieser Abschnitt ist 80 km lang. Die Arbeiten würden somit eine durchgehende Verbindung von den Binnenschifffahrtsgebieten Nordfrankreichs in die Benelux-Länder schaffen.

Erwarteter Nutzen

Die Achse erleichtert nicht nur den Transitverkehr und entlastet den Landverkehr, sondern dürfte auch günstige Auswirkungen auf die Wirtschaft der umliegenden Regionen haben, in denen sich neue Verkehrszentren entwickeln können. Hier könnten zahlreiche neue Arbeitsplätze, einigen Schätzungen zufolge etwa 8 000 Stellen innerhalb von fünf Jahren, entstehen.

Nach diesen Schätzungen könnte die Beseitigung des französischen Engpasses bereits im anschließenden ersten Betriebsjahr ein Frachtaufkommen von 15 Mio. t freimachen. 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 EUR je 1 000 tkm auf 10-15 EUR je 1 000 tkm sinken. Auch die von einer besseren Diversifizierung der Verkehrsmittel ausgehenden positiven Auswirkungen auf die Umwelt und die Bevölkerung wären beachtlich.

Derzeitiger Stand

Vorstudien zum neuen, auf französischer Seite gelegenen Abschnitt des Kanals (nördlicher Seinekanal, der Compiègne mit Cambrai verbindet) wurden 2004 unter der Leitung der französischen Binnenwasserbehörden eingeleitet. Die Regierungsgenehmigung für den Bau des Kanals wird für 2007 erwartet.

Die französische Regierung entwickelt für das Projekt ein innovatives Finanzierungsmodell – durch einen Verkehrsinfrastrukturfonds unter der Leitung der AFITF, der Finanzierungsbehörde für Verkehrsinfrastruktur, die am 1. Januar 2005 gegründet wurde. Diese Behörde leitet ein Investitionsprogramm in einer Gesamthöhe von 7,5 Mrd. EUR für den Zeitraum 2005-2012, d. h. von knapp 1 Mrd. EUR pro Jahr. Die Mittel der Behörde stammen hauptsächlich aus den Erlösen der Unternehmen, die Autobahnkonzessionen besitzen. Diese belaufen sich derzeit auf 250-300 Mio. EUR pro Jahr und wachsen angesichts des Alters des Autobahnnetzes und der Tatsache, dass die Schulden der Unternehmen nahezu beglichen sind, weiter an. Zusätzliche Mittel werden von der Regierung kommen.

In Belgien ist durch den Bau einer zweiten Schleuse in Evergem am Ringkanal bei Gent (2001-2007) und die Höherverlegung des Hubtors der Schleuse von Sint-Baafs-Vijve (2004) mit den Projektarbeiten bereits begonnen worden.

Im Frühjahr 2005 wurden zwei Brücken gespannt. Im Zeitraum 2005-2007 müssen noch einige Studien durchgeführt werden, um bis 2008 die Planungsgenehmigung zu erhalten, damit der restliche Teil des Projekts abgeschlossen werden kann.

Vorrangiger Streckenabschnitt	Baumaßnahmen/ Stand	Entfernung (km)	Zeitplan	Gesamtkosten Ende 2004 (Mio. EUR)	Investitionsumfang bis 31.12.2004 (Mio. EUR)	TEN-V-Anteil, einschl. Studien, bis 31.12.2004 (Mio. EUR)
Deulemont-Gent	Verbesserung der Schiffbarkeit	80	2001–16	324	23	0
Compiègne- Cambrai	Neuer Kanal	105	2007–16	2 170	0	3
Insgesamt		185		2 494	23	3



Weitere Informationen

- Weitere Informationen über das **transeuropäische Verkehrsnetz** (TEN-V) erhalten Sie unter:
http://europa.eu.int/comm/ten/transport/index_en.htm
- Das Weißbuch **Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft** kann heruntergeladen werden unter: http://europa.eu.int/comm/energy_transport/de/lb_de.html
- Informationen über die EU-Politiken zu **allen Verkehrsträgern** sind erhältlich unter:
http://europa.eu.int/comm/transport/index_de.html
- Ausführliche Informationen über das Programm „**Marco Polo**“ für den intermodalen Güterverkehr finden Sie unter:
http://europa.eu.int/comm/transport/marcopolo/index_en.htm
- **Statistiken über den europäischen Verkehr** sind erhältlich unter:
http://europa.eu.int/comm/dgs/energy_transport/figures/index_en.htm
- Ergebnisse und aktuelle **Informationen über die durch** das FuE-Rahmenprogramm der EU geförderten Verkehrsforschungsprojekte finden Sie unter: <http://europa.eu.int/comm/transport/extra/web/index.cfm>

Europäische Kommission

Transeuropäisches Verkehrsnetz – TEN-V – vorrangige Achsen und Projekte 2005

Luxemburg: Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften

2005 — 72 S. — 21 x 29.7 cm

ISBN 92-894-9836-6

Das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V) umfasst alle Verkehrsträger und deckt alle Regionen der Europäischen Union ab. Durch die Ergänzung fehlender Verkehrsverbindungen und die Beseitigung von Engpässen in unserer Verkehrsinfrastruktur sowie durch eine bessere Auswahl der Verkehrsträger für die Nutzer möchte die EU den Verkehr zwischen den Mitgliedstaaten erleichtern und dadurch den freien Personen- und Warenverkehr im Binnenmarkt fördern. Die Vollendung des Netzes wird dazu beitragen, das wirtschaftliche Wachstum zu erhöhen, die Regionen in Randlage besser anzubinden und die Lebensqualität aller europäischen Bürger zu verbessern. Diese Broschüre stellt die 30 vorrangigen Infrastrukturachsen und -projekte vor, auf die sich die EU in den kommenden Jahren konzentrieren wird.



Amt für Veröffentlichungen

Publications.eu.int

ISBN 92-894-9836-6



9 789289 498364