



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 1.10.2003
KOM(2003) 564 endgültig

2001/0229 (COD)

Vorschlag für eine

ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

zur Änderung des geänderten Vorschlags für eine

**ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES
zur Änderung der Entscheidung Nr. 1692/96/EG über gemeinschaftliche Leitlinien für
den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes**

(Vorlage der Kommission gemäß Artikel 250 Absatz 2 EG-Vertrag)

{SEK(2003) 1060 }

Inhaltsverzeichnis

1.	Einführung und Zusammenfassung.....	3
2.	Vorhaben mit Vorrang für die erweiterte Union.....	4
2.1.	Selektives Verfahren	5
2.2.	Begrenzte Zahl neuer Vorhaben.....	5
2.3.	Erklärung eines europäischen Interesses.....	6
3.	Instrumente zur Förderung von Hochgeschwindigkeitsseewegen.....	8
4.	Verstärkte Koordinierung unter den Mitgliedstaaten.....	10
4.1.	Europäische Koordinatoren auf Projekt- bzw. Projektgruppenebene	11
4.2.	Durchführung koordinierter Verfahren vor Erteilung der Baugenehmigung	12
5.	Elemente der Folgenabschätzung.....	14
5.1.	Finanzierung.....	14
5.2.	Auswirkungen auf die Wirtschaft, den sozialen Bereich und die Umwelt	15
5.3.	Externe Konsultation.....	17

1. EINFÜHRUNG UND ZUSAMMENFASSUNG

Ein wirklich transeuropäisches Verkehrsnetz fördert die Dynamik des Binnenmarktes, verbessert den territorialen Zusammenhalt und damit die Wettbewerbsfähigkeit und das Wachstumspotenzial der Europäischen Union. Seine Ausweitung auf die künftigen Mitgliedstaaten trägt zum Gelingen der Erweiterung bei und bietet eine neue Gelegenheit, die Überlastung der Hauptverkehrsachsen zu verringern und die Intermodalität in einem erweiterten Europa als Voraussetzung für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung zu fördern.

Um die Entwicklung dieses Verkehrsnetzes mit Hilfe von Projekten mit einer klaren europäischen Ausrichtung voranzubringen, hat die Kommission am 2. Oktober 2001 eine Änderung der Entscheidung des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 1996 über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes vorgeschlagen¹. In seiner Plenarsitzung vom 30. Mai 2002 billigte das Europäische Parlament vorbehaltlich einiger Änderungen die wesentlichen Elemente des Vorschlags, insbesondere die Hinzufügung von sechs vorrangigen Vorhaben mit einem großen zusätzlichen Nutzen für Europa. Im September 2002 legte die Kommission dem Parlament und dem Rat einen Vorschlag mit den ihr wünschenswert erscheinenden Änderungen des Europäischen Parlaments vor².

Der Rat hat diesen Vorschlag nicht verabschiedet. Die Kommission hatte bereits 2001 in ihrem Weißbuch über die europäische Verkehrspolitik auf die Notwendigkeit hingewiesen, diesen ersten Vorschlag zum Abschluss zu bringen, damit angesichts der bevorstehenden Erweiterung die weiteren Anstrengungen auf vorrangige Vorhaben gelenkt werden können.

Zu diesem Zweck setzte die Kommission eine Gruppe hochrangiger Persönlichkeiten unter dem Vorsitz von Herrn Karel Van Miert ein, der von den Verkehrsministern der heutigen und künftigen Mitgliedstaaten benannte Sachverständige sowie Vertreter der Europäischen Investitionsbank angehörten. Der Bericht dieser Gruppe wurde der Kommission am 30. Juni 2003 vorgelegt und zugleich veröffentlicht³.

Nach einer Prüfung der von der Gruppe ausgesprochenen Empfehlungen und der nach deren Veröffentlichung erhaltenen Reaktionen gelangte die Kommission zu der Auffassung, dass neue Elemente für eine Ergänzung des geänderten Vorschlags vom September 2002 sprechen. Ziel dieses ergänzten geänderten Vorschlags ist es, eine Einigung im Europäischen Parlament und im Rat zu erleichtern und so das vom Europäischen Rat gesetzte Ziel, die neuen Leitlinien rasch zu verabschieden und neue vorrangige Vorhaben in den Alpen, den Pyrenäen und der Ostsee festzulegen, zu verwirklichen. Die neuen Änderungsvorschläge

- ergänzen die im Jahr 2001 vorgeschlagene Liste der vorrangigen Vorhaben durch die von der Hochrangigen Gruppe ermittelten neuen Vorhaben und sehen darüber hinaus neue Formen der Förderung grenzübergreifender Hochgeschwindigkeitsseewege vor;

¹ KOM(2001) 544.

² KOM(2002) 542.

³ Im Internet unter: http://europa.eu.int/comm/ten/transport/revision/hlg_en.htm.

- erklären für diese Vorhaben ein europäisches Interesse; so können vorrangig die Gemeinschaftsmittel verwendet werden, die im Rahmen der für die transeuropäischen Netze geschaffenen Finanzinstrumente der Gemeinschaft geltenden Regeln zur Verfügung stehen. Außerdem ist, wenn eine solche Erklärung abgegeben wurde, vorgesehen, dass die betroffenen Staaten vor der Erteilung von Baugenehmigungen koordinierte beziehungsweise im Falle bestimmter grenzübergreifender Abschnitte ein gemeinsames Prüf- und Konsultationsverfahren durchführen;
- sehen die Ernennung „europäischer Koordinatoren“ vor, die bei bestimmten Vorhaben bzw. Gruppen von Vorhaben, für die ein europäisches Interesse erklärt wurde, die operationelle und finanzielle Koordinierung unter den Mitgliedstaaten stärken sollen;
- erweitern - angesichts der seit dem ursprünglichen Vorschlag vom Oktober 2001 verstrichenen und der für den Bau der Verkehrsinfrastruktur benötigten Zeit - den Zeithorizont für die Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes bis 2020.

Die Kommission weist darauf hin, dass die vorliegende Vorschlagsergänzung von einem weiteren Vorschlag begleitet wird, der eine Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2236/95 vorsieht, damit der Gemeinschaftsanteil an der Finanzierung der grenzübergreifenden Abschnitte von Vorhaben, für die ein europäisches Interesse erklärt wurde, auf bis zu 30 % der Gesamtkosten erhöht werden kann.

Diese beiden Vorschläge sind Teil der Wachstumsinitiative, die die Kommission im Juli 2003 angekündigt hatte. Der Vorschlag für eine Entscheidung sieht nämlich Investitionen in Vorhaben, für die ein europäisches Interesse erklärt wurde, in der Größenordnung von 220 Mrd. € bis 2020 vor, davon 80 Mrd. € bis 2006, die - wenn der politische Wille dazu da ist - schnell mobilisiert werden sollen, um die Wirtschaft anzukurbeln. Indem sie andere, langfristige Investitionen vorschlägt, mit denen das Wachstumspotenzial von morgen erhöht werden kann, ermöglicht sie sowohl den öffentlichen als auch den privaten Investoren, ihren Beitrag früher zu leisten. Ein erster Zwischenbericht über die Wachstumsinitiative wird gleichzeitig mit diesen Vorschlägen für den Europäischen Rat im Oktober erstellt, die ausführliche Analyse der vorrangigen Investitionen und des Zeitplans dafür, die sich aus dieser Initiative ergeben, wird auf der Grundlage gemeinsamer Arbeiten der Kommission und der Europäischen Investitionsbank dem Europäischen Rat im Dezember 2003 vorgelegt. Da der Ausbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes einer der Tragpfeiler einer solchen Initiative ist, stellen diese beiden Vorschläge im Anschluss an den am 23. Juli 2003 vorgelegten Vorschlag zur Besteuerung von Lastkraftwagen („Eurovignetten-Richtlinie“) ein wesentliches Element des einzurichtenden Instruments dar.

2. VORHABEN MIT VORRANG FÜR DIE ERWEITERTE UNION

Das transeuropäische Verkehrsnetz umfasst zahlreiche Vorhaben von gemeinsamem Interesse. Einige davon zeichnen sich darüber hinaus durch ihre europäische Dimension aus, sei es bezogen auf ihren Umfang, ihre Rolle bei der Entwicklung des zwischenstaatlichen Handels oder ihren Beitrag zum territorialen Zusammenhalt und zur Bündelung der Verkehrsströme auf umweltfreundlichere Verkehrsträger.

Zur Koordinierung und gegebenenfalls finanziellen Unterstützung dieser Vorhaben muss die Gemeinschaft besondere Anstrengungen unternehmen, um eine kohärente Entwicklung des Verkehrsnetzes zu gewährleisten und dafür zu sorgen, dass bei den betreffenden nationalen und regionalen Behörden sowie den Betreibern übereinstimmende Auffassungen bezüglich der Hauptverkehrsachsen herrschen. Dies ist das mit der Bezeichnung „vorrangiges Vorhaben“ verbundene Ziel.

2.1. Selektives Verfahren

Bei der Auswahl der vorrangigen Vorhaben muss ein strenges und klares Verfahren zugrundegelegt werden. Das von der Hochrangigen Gruppe entwickelte Verfahren, dessen Einzelheiten dem Bericht zu entnehmen sind, umfasst zwei Abschnitte:

- Im ersten Abschnitt wird geprüft, ob die Gesamtkohärenz der Vorhaben, ihre Durchführbarkeit und die Bereitschaft der betroffenen Mitgliedstaaten zu ihrer Verwirklichung gewährleistet sind. Der letzte Punkt ist besonders wichtig, berücksichtigt man die räumliche und finanzielle Tragweite der Vorhaben für die betroffenen Mitgliedstaaten.
- Im zweiten Abschnitt wird untersucht, inwieweit die Vorhaben zu drei wesentlichen gemeinschaftspolitischen Zielen beitragen: ihr Nutzen im Hinblick auf die Förderung der Mobilität von Gütern und Personen zwischen den Mitgliedstaaten sowie ihr Beitrag zum territorialen Zusammenhalt und zur nachhaltigen Verkehrsentwicklung.

Diese Vorgehensweise hat sich im Rahmen der Hochrangigen Gruppe bewährt. Sie wird deshalb in Artikel 19 des vorliegenden Vorschlags festgeschrieben.

Die vorrangigen Vorhaben, für die die Arbeiten vor 2010 beginnen, werden nach Prüfung dieser verschiedenen Kriterien im Rahmen dieser Entscheidung festgelegt, das heißt nach dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags im Mitentscheidungsverfahren durch das Europäische Parlament und den Rat auf Vorschlag der Kommission.

2.2. Begrenzte Zahl neuer Vorhaben

Auf der Grundlage des oben beschriebenen Verfahrens hat die Hochrangige Gruppe etwa hundert Vorhaben untersucht. So konnte mit Zustimmung der breiten Mehrheit ihrer Mitglieder eine begrenzte Zahl neuer vorrangiger Vorhaben ausgewählt werden, die noch vor 2010 in Angriff genommen werden sollen (Liste 1 des Berichts). Ferner bestätigte die Hochrangige Gruppe die Bedeutung der vom Europäischen Rat in Essen und in Dublin unterstützten Vorhaben von Essen (Liste 0 des Berichts).

Die Kommission hat die Ergebnisse dieser Arbeiten bewertet und führte auf der Grundlage des Berichts der Hochrangigen Gruppe eine Konsultation der Öffentlichkeit durch (vgl. Abschnitt 4). In Erwägung nachstehender Umstände ergab diese Bewertung keine neuen Erkenntnisse, die die von der Gruppe getroffene Auswahl in Frage stellen würden.

- Die Aufnahme eines Vorhabens in die Liste der vorrangigen Vorhaben bedeutet nicht, dass damit der Auswahl der tatsächlichen Projektvariante nach

den Umweltverträglichkeitsprüfungen vorgegriffen wird. Ferner sorgt die Kommission dafür, dass die Mitgliedstaaten die einschlägigen Richtlinien ordnungsgemäß anwenden. In Bezug auf die Beitrittsländer ist die Kommission der Auffassung, dass die in diesen Richtlinien vorgesehenen Mindestanforderungen für Vorhaben im transeuropäischen Verkehrsnetz, einschließlich der vorrangigen Vorhaben, zu gelten haben. Somit ist die eventuelle Gewährung von Gemeinschaftshilfen in der Praxis an die Erfüllung dieser Mindestanforderungen geknüpft.

- Die Aufnahme eines Vorhabens in die Liste der vorrangigen Vorhaben entscheidet nicht darüber, ob das Vorhaben auch für eine Gemeinschaftsförderung in Frage kommt. Ein vorrangiges Vorhaben setzt sich nämlich aus mehreren Einzelprojekten entlang einer bestimmten Verkehrsachse zusammen. Die Förderfähigkeit dieser Einzelprojekte, die jeweils mit einer Reihe untrennbarer wirtschaftlicher Kriterien mit klar festgelegten Zielen verknüpft sind, hängt u. a. von dem Nachweis ihrer potenziellen wirtschaftlichen Tragfähigkeit ab.

Neben den vorrangigen Vorhaben, die im Oktober 2001 von der Kommission vorgelegt und am 30. Mai 2002 vom Europäischen Parlament in erster Lesung gebilligt wurden, schlägt die Kommission somit in Anhang III alle der nach dem oben beschriebenen Verfahren ausgewählten Vorhaben der Liste 1 des von der Hochrangigen Gruppe vorgelegten Berichts als neue vorrangige Vorhaben vor.

Darüber hinaus vertritt die Kommission die Ansicht, dass drei Eisenbahnprojekte (Nrn. 27, 28 und 29), die in der Hochrangigen Gruppe eingehend diskutiert, von ihr aber nicht akzeptiert wurden, die Kriterien erfüllen und es angesichts des klaren Engagement der betroffenen Staaten und ihres zusätzlichen Nutzens für Europa verdienen, in die Liste des Anhangs III aufgenommen zu werden. Im Anschluss an die Vorlage des Berichts der Hochrangigen Gruppe wurde der Kommission auf höchster politischer Ebene glaubhaft versichert, dass sich die betroffenen Mitgliedstaaten verpflichten, mit den Arbeiten vor 2010 zu beginnen.

Um die Zusammenarbeit im Hinblick auf eine Projektüberwachung zu vereinfachen, werden die neuen Vorhaben den Hauptverkehrsachsen zugeordnet, die die Hauptstädte der erweiterten Union miteinander verbinden oder eine Erweiterung der bereits im Oktober 2001 vorgeschlagenen Vorhaben darstellen.

Der Anhang umfasst somit Vorhaben in den Hoheitsgebieten von Staaten, die demnächst der Union beitreten werden. Dabei ist anzumerken, dass gemäß den Beitrittsverträgen die Verkehrsnetze dieser Staaten in den Leitlinien, insbesondere in den Karten des Anhangs 1, berücksichtigt werden, dass jedoch keines der vorrangigen Vorhaben diese Staaten betrifft.

2.3 Erklärung eines europäischen Interesses

Die Erfahrung hat gezeigt, dass vorrangige Vorhaben häufig behindert werden, weil es Probleme mit der Finanzierung, der Organisation der aufgrund des grenzübergreifenden Charakters des Projekts erforderlichen Koordination zwischen Mitgliedstaaten oder auch aufgrund der verschiedenen einzelstaatlichen Verfahren für die Baugenehmigung gibt.

Um hier Abhilfe zu schaffen, wird in der vorliegenden Entscheidung für die vorrangigen Vorhaben ein europäisches Interesse erklärt. Die Kommission hatte bereits in ihrem Weißbuch über die europäische Verkehrspolitik die Einführung eines Konzepts zur Erklärung eines europäischen Interesses vorgeschlagen, die erfolgen kann, wenn eine Infrastruktur für das reibungslose Funktionieren des Binnenmarkts und die Beseitigung von Engpässen als von strategischer Bedeutung anzusehen ist, auf nationaler oder lokaler Ebene aber nicht von demselben Interesse ist. In Artikel 19a ist im Einzelnen festgelegt, welche Auswirkungen die Erklärung eines europäischen Interesses hat:

1. Es muss gewährleistet werden, dass die von der Gemeinschaft aufgestellten Prioritäten auch in der Praxis ihren Niederschlag finden. Die Zuschüsse, die im Rahmen der transeuropäischen Netze, des Kohäsionsfonds und des strukturellen Instruments zur Vorbereitung auf den Beitritt gewährt werden, müssen selbstverständlich auf diese Prioritäten konzentriert werden, wobei die für die einzelnen Instrumente jeweils geltenden Vorschriften und Kriterien zu beachten sind⁴.
2. Da Verzögerungen oder die Einstellung der Arbeiten an bestimmten Streckenabschnitten sich negativ auf die Rentabilität der Arbeiten anderer Mitgliedstaaten an derselben Verkehrsachse sowie auf die finanziellen Interessen der Gemeinschaft auswirken können, sollte ein Verfahren eingeführt werden, das die Mitgliedstaaten anhält, die in der Entscheidung über die Leitlinien vereinbarten Zeitpläne einzuhalten. In Artikel 19a wird daher erstmals vorgesehen, dass die Kommission im Falle von Verzögerungen die Erklärung eines europäischen Interesses zurückzunehmen kann, nachdem sie die Stellungnahme der betroffenen Mitgliedstaaten zur Begründung der Verzögerung zur Kenntnis genommen hat.
3. Um künftige Änderungen der Leitlinien und gegebenenfalls der Liste der vorrangigen Vorhaben zu vereinfachen und die Verfahren der Projektbewertung zu verbessern, wurden in Artikel 19a neue Bestimmungen aufgenommen, nach denen die Mitgliedstaaten nach Abschluss jedes vorrangigen Vorhabens Bewertungen vornehmen und deren Ergebnisse der Kommission vorlegen.
4. Angesichts der drohenden Schwierigkeiten im Zusammenhang mit den unterschiedlichen Prüf- und Konsultationsverfahren in den einzelnen Mitgliedstaaten vor Erteilung der Baugenehmigung wird den Mitgliedstaaten empfohlen, koordinierte beziehungsweise im Falle grenzübergreifender Abschnitte nur ein einziges Verfahren durchzuführen (siehe Abschnitt 4).

Außerdem sieht der gleichzeitig ausgearbeitete Vorschlag zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2236/95 vor, dass der Gemeinschaftsanteil an der Finanzierung der grenzübergreifenden Abschnitte von Vorhaben, für die ein europäisches Interesse erklärt wurde und die in dem vorliegenden Vorschlag aufgeführt sind, bis zu 30 % der Gesamtkosten betragen kann. Anhang III dieser Entscheidung enthält eine vorläufige Liste der grenzübergreifenden Abschnitte, die für eine solche verstärkte Förderung in Frage kommen.

⁴ Die Hochrangige Gruppe hat empfohlen, die Finanzierung der Gemeinschaft aus Mitteln der verschiedenen bestehenden Finanzierungsinstrumente auf die vorrangigen Vorhaben zu konzentrieren.

3. INSTRUMENTE ZUR FÖRDERUNG VON HOCHGESCHWINDIGKEITSSSEEWEGEN

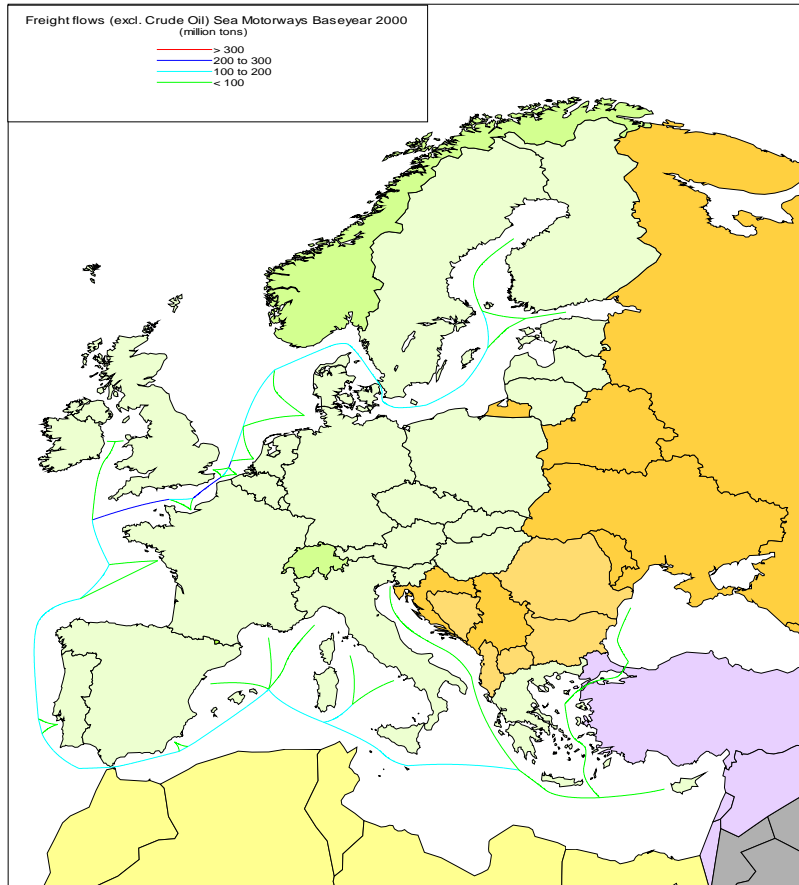
Der neue Anhang III sieht u. a. auch die Schaffung von Hochgeschwindigkeitsseewegen vor. Damit soll im Rahmen des transeuropäischen Verkehrsnetzes die Entwicklung neuer grenzübergreifender Seeverkehrsverbindungen dieselbe Bedeutung erhalten wie die Autobahnen oder der Schienenverkehr; diese Verbindungen bieten die Möglichkeit, durch natürliche Hindernisse abgeschnittene Länder sowie Inselstaaten und andere Länder in Randlage besser anzubinden.

In dem Bericht der Hocharangigen Gruppe wird eine Reihe von Maßnahmen genannt, die solchen Seeverkehrsverbindungen durch eine Massenbeförderung von Gütern zu einem Aufschwung verhelfen könnten. Dabei soll zur Steigerung der potenziellen Rentabilität der Verbindungen der Frachtverkehr auf bestimmte Strecken mit nur wenigen Häfen konzentriert werden. Die Maßnahmen sehen Folgendes vor:

- Vereinfachung der Zoll- und Verwaltungskontrollen, wie dies bereits beim Passieren innergemeinschaftlicher Grenzen auf Autobahnen geschieht, sowie Einführung eines elektronischen Meldesystems für die Hafenbehörden⁵;
- speziell für diesen Bereich vorgesehene Hafenanlagen (Fährterminals, Logistikausrüstungen, Parkplätze, Einrichtungen für Berufskraftfahrer) sowie direkter Hafenzugang (einschließlich freier Anbindungen an das Schienennetz);
- ganzjährige Schiffbarkeit der betreffenden Routen, insbesondere der Ostsee.

Das Potenzial einer solchen Massenbeförderung verdeutlicht die folgende Karte mit einer Darstellung der in den im Anhang III genannten Seegebieten beförderten Frachtmenge (außer Erdölzeugnisse).

⁵ Wie bereits in Artikel 15 der Entscheidung von 1996 vorgesehen.



In der Praxis sollte die Schaffung neuer grenzübergreifender Seeverkehrsverbindungen neben den oben beschriebenen Aktionen durch entsprechende Begleitmaßnahmen gefördert werden, u. a. durch die Gewährung von Starthilfen für neue Verkehrsdienste.

Neben den im Rahmen des Programms Marco Polo bereits durchgeführten Maßnahmen enthält der neue Artikel 12a die notwendigen rechtlichen Bestimmungen, die es ermöglichen, derartige Anreize innerhalb des transeuropäischen Verkehrsnetzes mit Gemeinschaftsmitteln finanziell zu unterstützen.

Mit dem vorgeschlagenen Verfahren zur Ermittlung von Vorhaben, die für eine solche Unterstützung in Frage kommen, sollen Wettbewerbsverzerrungen vermieden werden. An den Vorhaben müssen zwei Mitgliedstaaten beteiligt sein. Ferner sind dabei die privaten und öffentlichen Finanzmittel nach einem Verfahren zusammenzuführen, das sicherstellt, dass die Beihilfen aus den nationalen Haushalten und gegebenenfalls der Gemeinschaft im Wege eines Wettbewerbs vergeben werden. Das vorgeschlagene Verfahren umfasst mehrere Schritte:

1. Um als Vorhaben von gemeinsamem Interesse eingestuft werden zu können, müssen die Vorhaben von mindestens zwei Mitgliedstaaten vorgeschlagen werden, auf die Entwicklung neuer Linienverkehre zwischen zwei Mitgliedstaaten ausgerichtet sein, nicht mehr als die absolut notwendigen Häfen

einbeziehen sowie zu einer Entlastung der Hauptverkehrsachsen führen bzw. im Fall der Rand- oder Inselstaaten deren Verkehrsanbindung verbessern.

2. Die betroffenen Mitgliedstaaten führen im Hinblick auf die Gewährung öffentlicher Fördermittel für Zufahrtswege, Hafeninfrastruktur, elektronische Verwaltungssysteme oder Hafendienste, durch die die wirtschaftliche Lebensfähigkeit der neuen Linien verbessert wird, eine gemeinsame Ausschreibung (Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen) durch.
3. Der schwierigste Schritt ist die Auswahl der für die Hochgeschwindigkeitsseewege in Frage kommenden Häfen. Sollte diese Auswahl auf nationaler Ebene zu schwierig sein, so können die betroffenen Mitgliedstaaten eine Ausschreibung durchführen, die sich an Häfen und Seeverkehrsunternehmen gleichermaßen richtet. Die Auswahl der Häfen erfolgt dann anhand der Vorschläge, die von den interessierten Konsortien unter Mitwirkung von Seeverkehrsunternehmen und Hafenbehörden eingereicht werden. In der Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen darf nicht präzisiert werden, um welche Häfen es sich handelt; sie muss auf vergleichbare Häfen abgestellt sein, um zu vermeiden, dass bei der Auswahl der Angebote die geografische Lage der Häfen eine Rolle spielt.
4. Die von zwei Mitgliedstaaten nach einer solchen Ausschreibung gemeinsam ausgewählten Vorhaben werden der Kommission zur Genehmigung vorgelegt.
5. Nachdem die Kommission u. a. geprüft hat, ob die vorgesehenen Zuschüsse mit den Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen im Seeverkehr im Einklang stehen, entscheidet sie darüber, ob ein Vorhaben als Vorhaben von gemeinsamem Interesse eingestuft werden kann. Hat ein Vorhaben einmal diesen Status erhalten, so kommt es auch für eine Gemeinschaftsförderung in Frage.

4. VERSTÄRKTE KOORDINIERUNG UNTER DEN MITGLIEDSTAATEN

Im Hinblick auf eine kohärente Entwicklung des transeuropäischen Verkehrsnetzes ist es notwendig, neben der Ausrichtung der gemeinschaftlichen Anstrengungen auf Vorhaben mit einer besonderen europäischen Dimension auch die Planungen und Investitionen der Mitgliedstaaten zu koordinieren.

Die Mitgliedstaaten führen eigene Planungen durch, bringen den Großteil der öffentlichen Gelder auf, mobilisieren Privatinvestoren, führen die komplexen Verwaltungsverfahren vor der Erteilung von Baugenehmigungen durch, überwachen die Auftragsvergabe sowie die Abnahme von Bauarbeiten und vieles mehr.

Die isolierte Wahrnehmung dieser Aufgaben und ihre schwierige Koordinierung unter mehreren Mitgliedstaaten führen bei grenzübergreifenden Verbindungen, insbesondere an den grenzübergreifenden Abschnitten, häufig zu Verzögerungen, abgesehen von den Schwierigkeiten im Zusammenhang mit der Finanzierung. Werden die Größenvorteile nicht vollständig genutzt, so verringert sich dadurch die Investitionsrentabilität für die Gesellschaft (sozioökonomische Rentabilität).

In der im Anschluss an die Beratungen der Verkehrsminister am 5. Juli 2003 erarbeiteten Charta von Neapel wird daran erinnert, dass die Änderung der Leitlinien dazu genutzt werden sollte, neue Verfahren für die Koordinierung unter den Mitgliedstaaten einzuführen.

In der Mitteilung der Kommission über den „Ausbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes“⁶ und zuletzt im Bericht der Hochrangigen Gruppe wurden bereits verschiedene Möglichkeiten für eine verstärkte Koordinierung untersucht, die sich umso schwieriger gestaltet, als bei Fragen der Finanzierung und der Projektträgerschaft das Territorialitätsprinzip besonders stark verankert ist. Neben dieser Untersuchung und nach einem Informationsaustausch mit den Mitgliedstaaten im Rahmen des Ausschusses nach Artikel 18 bietet das vorliegende Dokument zu dieser Frage folgende zwei Lösungsvorschläge:

4.1. Europäische Koordinatoren auf Projekt- bzw. Projektgruppenebene

Die vom künftigen Verkehrsaufkommen und den Skalenerträgen abhängige Investitionsrentabilität ist eng mit der Abfolge verknüpft, in der die verschiedenen Abschnitte einer Verkehrsachse in Betrieb genommen werden. In der Vergangenheit hat sich gezeigt, dass die sozioökonomische Rentabilität von Großprojekten im transeuropäischen Verkehrsnetz enttäuschend gering ist, weil andere Vorhaben an derselben transeuropäischen Achse, insbesondere in anderen Staaten, sich verzögerten. Häufig werden in Unkenntnis der genauen Absichten der Nachbarländer bestimmte Investitionsentscheidungen hinausgezögert, selbst wenn von diesen ein großer europäischer Nutzen zu erwarten ist. Die Investitionen entlang der grenzübergreifenden Verkehrsachsen müssen daher optimal aufeinander abgestimmt werden.

Bei bestimmten Vorhaben, für die ein europäisches Interesse erklärt wurde, bzw. Gruppen von Vorhaben entlang der europäischen Hauptverkehrsachsen (Korridore) sollte die Möglichkeit bestehen, für die Dauer der vorrangigen Vorhaben entlang dieser Achsen ein Koordinierungsteam unter Beteiligung der Gemeinschaft einzusetzen. Ein derartiges Vorgehen, über das je nach Einzelfall zu entscheiden ist, erfordert eine Zusammenarbeit der betroffenen Mitgliedstaaten, wie sie der neu hinzugefügte Artikel 17a dieses Vorschlags vorsieht.

Die Kommission kann gemäß Artikel 155 EG-Vertrag alle Initiativen ergreifen, die der Koordinierung unter den Mitgliedstaaten förderlich sind. Die Kommission ist somit in der Lage, in Absprache mit den betroffenen Mitgliedstaaten eine Person mit der Steuerung dieser Koordinierung zu betrauen.

Aufgabe eines solchen europäischen Koordinators, der jeweils für ein Vorhaben oder eine Gruppe von Vorhaben ernannt wird, wäre es, die Zusammenarbeit zwischen Benutzern und Betreibern zu fördern sowie bei privaten und öffentlichen Investoren, einschließlich der Gemeinschaft, für die betreffenden Vorhaben zu werben. Er würde ferner für die notwendige Überwachung sorgen und die Gemeinschaft über die erzielten Fortschritte unterrichten, so dass zur Überwindung eventueller Schwierigkeiten die entsprechenden Maßnahmen ergriffen werden können. Der europäische Koordinator handelt im Namen und auf Rechnung der Kommission.

⁶ KOM(2003) 132.

Die Ernennung zum europäischen Koordinator erfolgt durch Beschluss der Kommission nach Konsultation der betroffenen Mitgliedstaaten. In diesen Einzelbeschlüssen werden die Modalitäten für die Tätigkeit des Koordinators im Einzelnen vorgegeben. Diese werden von Fall zu Fall festgelegt und können sich daher je nach den gegebenen Umständen ändern. Ein Koordinator wird nicht zwangsläufig in allen Fällen ernannt, sondern nur für bestimmte Vorhaben oder Gruppen von Vorhaben, je nach den Schwierigkeiten, die sich bei der Koordination zeigten.

Die Kommission beabsichtigt, den Erfolg dieser europäischen Koordinatoren rasch zu bewerten. Anhand der Ergebnisse könnte eine Weiterentwicklung in Richtung einer oder mehrerer gemeinsamer Strukturen stattfinden, deren Aufgabe es ist, bei privaten wie öffentlichen Investoren für die Vorhaben zu werben und diese gegebenenfalls sogar durchzuführen. Dabei würde es sich um Strukturen handeln, wie sie in der genannten Mitteilung der Kommission „*Ausbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes*“ beschrieben werden.

4.2. Durchführung koordinierter Verfahren vor Erteilung der Baugenehmigung

Die Schwierigkeiten bei bestimmten Vorhaben, die auf die getrennt durchgeführten Prüf- und Konsultationsverfahren in den Mitgliedstaaten im Vorfeld einer Genehmigung zurückzuführen sind, haben die Hochrangige Gruppe veranlasst, die Möglichkeit eines einzigen Planfeststellungsverfahrens vorzusehen, an dem anstatt nur des einen, für das Vorhaben verantwortlichen Mitgliedstaats mehrere Mitgliedstaaten beteiligt sind.

Für jene grenzübergreifenden Abschnitte, die häufig durch derartige Hindernisse beeinträchtigt werden, sollten „grenzübergreifende“ Planfeststellungskommission geschaffen werden, die insbesondere Folgenabschätzungen vornehmen und die Stellungen aller Beteiligten in den betroffenen Mitgliedstaaten zusammentragen.

Die Erklärung eines europäischen Interesses im Rahmen dieser Entscheidung ist daher eine Aufforderung an die betroffenen Mitgliedstaaten, koordinierte beziehungsweise im Falle grenzübergreifender Abschnitte, die unter technischen und finanziellen Aspekten nicht getrennt werden können, grenzübergreifende Verfahren durchzuführen (Artikel 19b Ansätze 8 bis 9).

Solche Verfahren, die die Gemeinschaftsrichtlinien über die Umweltverträglichkeitsprüfung beachten, hätte mehrere Vorteile:

- ein koordiniertes oder grenzübergreifendes Planfeststellungsverfahren in den betroffenen Mitgliedstaaten anstatt mehrerer nationaler und möglicherweise unkoordinierter Verfahren. Dies wäre besonders dann vorteilhaft, wenn für den Bau eines grenzübergreifenden Abschnitts nur ein einziger Bauträger verantwortlich ist;
- eine koordinierte oder eine einzige Folgenabschätzung für das gesamte Vorhaben. Auf diese Weise kann sowohl positiven wie negativen Auswirkungen nicht nur in dem für das Vorhaben verantwortlichen Staat, sondern in allen betroffenen Mitgliedstaaten, Rechnung getragen werden. Durch eine solche Folgenabschätzung kann u. a. leicht festgestellt werden, ob die zu beiden Seiten der Grenze verwendeten Systeme für das Verkehrsmanagement und/oder die Signalgebung identisch oder zumindest interoperabel sind;

- eine kollegiale Zusammenarbeit zwischen unabhängigen Sachverständigen (Untersuchungsbeauftragten) aus den betroffenen Mitgliedstaaten, die unter Abwägung der mit dem Vorhaben verbundenen Vor- und Nachteile eine gemeinsame oder koordinierte Stellungnahme zu der gesamten Strecke abzugeben hätten;
- eine einheitliche Vorgehensweise in Bezug auf die Einhaltung bestimmter Umweltschutzrichtlinien (zur Vermeidung einer Anhäufung nationaler Umsetzungsmaßnahmen) und die Bewertung der Auswirkungen auf die Nachhaltigkeit;
- die Konsultation aller betroffenen Personen in mehreren Mitgliedstaaten gemäß den verschiedenen Richtlinien über die Umweltverträglichkeitsprüfung und dem Aarhus-Übereinkommen. Dies würde den Unionsbürgern bei grenzübergreifenden Vorhaben gleiches Recht auf Information sowie die Möglichkeit geben, sich zu den Vorhaben zu äußern.

Die betroffenen Mitgliedstaaten können, sofern die einschlägigen Umweltschutzvorschriften der Gemeinschaft eingehalten werden, beschließen, für Vorhaben, für die ein europäisches Interesse erklärt wurde, die Modalitäten für koordinierte Verfahren beziehungsweise im Falle grenzübergreifender Abschnitte für ein grenzübergreifendes Planfeststellungsverfahren auszuarbeiten.

Es ist darauf hinzuweisen, dass die von den Mitgliedstaaten gewählten Modalitäten der öffentlichen Anhörung und der Bewertungsverfahren mit dem gemeinschaftlichen Besitzstand auf dem Gebiet der Umweltverträglichkeitsprüfung in Einklang stehen müssen.

Diesem Besitzstand liegen insbesondere die Richtlinie 85/337/EWG über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Vorhaben und ihre nachfolgenden Änderungen⁷, die Richtlinie 92/43/EG zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen, die Vogelschutzrichtlinie, die Richtlinie 2001/42/EG über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme sowie die Richtlinie 2000/60/EG zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Wasserpolitik zugrunde.

Die genannten Richtlinien gelten für Vorhaben in den Mitgliedstaaten, sehen jedoch für grenzübergreifende Vorhaben keine speziellen Verfahren zur Koordinierung oder gegebenenfalls Vereinheitlichung der einzelstaatlichen Verfahren und Bewertungen vor. Die Kommission beabsichtigt, diese Frage im Rahmen der Anwendung dieser Richtlinie und der vorliegenden Entscheidung zu prüfen und erforderlichenfalls entsprechende Änderungen vorzuschlagen. Es ist daher wichtig, dass die betroffenen Mitgliedstaaten die Kommission über die Einleitung und die Ergebnisse dieser koordinierten beziehungsweise grenzübergreifenden Planfeststellungsverfahren unterrichten.

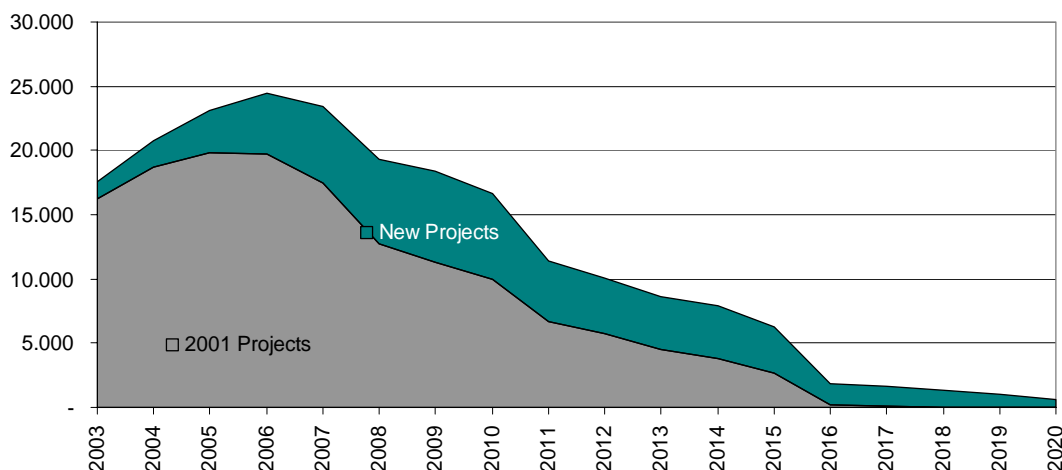
⁷ Einschließlich der Richtlinie 2003/35/EG, die die Bestimmungen des Aarhus-Übereinkommen über den Informationszugang der Öffentlichkeit in Umweltangelegenheiten enthält.

5. ELEMENTE DER FOLGENABSCHÄTZUNG

5.1. Finanzierung

Der geschätzte Investitionsbedarf für die Verwirklichung aller Vorhaben, für die ein europäisches Interesse erklärt wurde (die im Jahr 2001 vorgeschlagenen Vorhaben sowie die neuen Vorhaben, die in dieser Entscheidung vorgeschlagen werden) beträgt rund 220 Mrd. €⁸ und damit etwa 40 % mehr als für die 2001 vorgeschlagenen Vorhaben (siehe folgende Grafik). Diese Zahl gilt jedoch nur für Vorhaben, für die ein europäisches Interesse erklärt wurde. Der Gesamtbetrag für das transeuropäische Verkehrsnetz, einschließlich der nicht als vorrangig eingestuften Vorhaben von gemeinsamem Interesse, beläuft sich bis 2020 auf mindestens 600 Mrd. €. Dafür müssen kurz- und mittelfristig vor allem beträchtliche Investitionsanstrengungen (über 80 Mrd. € bis 2006) unternommen werden.

**Remaining Investment -
Projects proposed in 2001 and New Projects
(2003-2020, Meuro)**



Damit die Erklärung eines europäischen Interesses konkrete Auswirkungen für die Bürger und für die Wirtschaft hat, ist es daher von wesentlicher Bedeutung, dass die Staaten und die Gemeinschaft im Zuge der Wachstumsinitiative einen kohärenten Ansatz verfolgen, um kurz- und mittelfristig die erforderlichen Investitionen zu fördern und zu erleichtern, wie es in der bereits genannten Mitteilung „*Ausbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes*“ gefordert wird.

Über die Beteiligung von Finanzintermediären des Privatsektors hinaus ist es zur Förderung eines besseren Kosten- und Risikomanagements von wesentlicher Bedeutung, die drei bestehenden Finanzierungsquellen, nämlich die nationalen Haushalte, den Haushalt der Gemeinschaft und die unmittelbar von den Nutzern kommenden Ressourcen möglichst gut zu kombinieren:

⁸ Mit Ausnahme der Hochgeschwindigkeitsseewege.
⁹ Preise von 2003.

- Dabei kommt der Finanzierung aus den nationalen Haushalten eine Schlüsselrolle zu. Die Mitgliedstaaten sind also aufgefordert, in diesem Bereich eine Politik zu verfolgen, die mit den im Rahmen dieser Entscheidung eingegangenen Verpflichtungen im Einklang steht. Der Gemeinschaftshaushalt kann in dieser Hinsicht eine wichtige Hebelwirkung entwickeln. Die Kommission beabsichtigt daher, die Durchführbarkeit eines Verfahrens zu prüfen, mit dem Vorhaben belohnt werden, für die die Mitgliedstaaten rasch Haushaltsmittel bereitstellen.
- Die bis 2006 im Rahmen der Finanzinstrumente für die transeuropäischen Netze verfügbaren Mittel (Haushalt für die transeuropäischen Netze, Kohäsionsfonds, strukturpolitisches Instrument zur Vorbereitung auf den Beitritt) werden gezielt für die Vorhaben eingesetzt werden müssen, für die ein europäisches Interesse erklärt wurde. Die Finanzierung der grenzübergreifenden Abschnitte könnte durch Zuschüsse erleichtert werden, die im Rahmen der transeuropäischen Netze gewährt werden (diese Möglichkeit wird gleichzeitig mit der vorliegenden Entscheidung vorgeschlagen) und die bis zu 30 % der Projektkosten ausmachen können.
- Die Beiträge der Nutzer sind abhängig von den angewendeten Entgelten für die Infrastrukturnutzung und den einschlägigen Vorschriften des Gemeinschaftsrechts. Darüber hinaus bietet die am 23. Juli 2003 vorgeschlagene Änderung der Richtlinie 99/62/EG über die Erhebung von Gebühren für schwere Nutzfahrzeuge einen Rahmen, der unter bestimmten Umständen eine Quersubventionierung möglich macht.

Aus Simulationen, die die Kommission anhand der individuellen Gegebenheiten der Vorhaben im Vorfeld durchgeführt hat, ergibt sich, dass das Beitragsvolumen der Nutzer (unter Berücksichtigung der bereits erwähnten Entwicklung der Rechtsvorschriften in Bezug auf die Erhebung von Entgelten¹⁰) in der Größenordnung von 40 Mrd. € des insgesamt erforderlichen Investitionsvolumens liegt, das heißt unter Umständen bei privaten Investoren mobilisiert werden kann. Angesichts der mit dieser Projektart verbundenen Risiken spielt die Gewährung von Bürgschaften eine wesentliche Rolle für die Mobilisierung dieses Kapitals.

In jedem Fall muss der Restbetrag, das heißt fast 180 Mrd. € aus den nationalen Haushalten und dem Haushalt der Gemeinschaft finanziert werden, was eine Vorstellung von der Höhe der Mittel vermittelt, die insbesondere im Rahmen der finanziellen Vorausschau der Gemeinschaft für die nächsten Zeiträume nach 2006 bereitgestellt werden müssen.

5.2 Auswirkungen auf die Wirtschaft, den sozialen Bereich und die Umwelt

Die Hochrangige Gruppe hat die vorrangigen Vorhaben dieses Vorschlags, für die ein europäisches Interesse erklärt wurde, bereits einer ersten Prüfung unterzogen und die Vorteile untersucht, die von einer verstärkten Koordinierung unter den Mitgliedstaaten zu erwarten sind.

¹⁰ Einschließlich der Quersubventionierungen.

Dieser vorläufigen Untersuchung zufolge könnten mit den vorrangigen Vorhaben große sozioökonomische Vorteile verbunden sein, die die Verringerung der (internen und externen) Kosten, eine bessere Verkehrsqualität und die Raumentwicklung betreffen. Der technische Anhang des Berichts beschreibt im Einzelnen die Merkmale, die zu erwartenden Vorteile und den Stand der in diesem Vorschlag neu hinzugefügten Vorhaben¹¹.

Im Rahmen der von der Kommission durchgeführten Folgenabschätzung¹² lässt eine Studie¹³ erkennen, dass die Verwirklichung dieser Vorhaben in Verbindung mit freiwilligen Maßnahmen zur Förderung der Intermodalität und bezüglich der Gebührenerhebung für die Nutzung der Infrastruktur, wie sie im Weißbuch über die europäische Verkehrspolitik aufgezeigt werden, allein im überregionalen Verkehr erhebliche Fahrtzeitverkürzungen, insbesondere in den Beitrittsländern, und damit Einsparungen in Höhe von jährlich 8 Mrd. € ermöglichen würde.

Das Maßnahmenpaket würde die verkehrsbedingten CO₂-Emissionen im überregionalen Verkehr sowie andere Emissionen gegenüber dem Szenario der ungebremsten Entwicklung um 17 Mio. Tonnen jährlich senken, was einer Verringerung der durch die Luftverschmutzung bedingten externen Kosten um mehr als 600 Mio. € entspricht.

Weitere Vorteile wären ein Abbau der Verkehrsüberlastung auf den Straßen um bis zu 14 % und die Verbesserung der Sicherheit, indem die Zahl der Unfälle im Straßenverkehr gesenkt würde. Die Maßnahmen würden zu einer ausgewogeneren Raumentwicklung beitragen, da sämtliche Beitrittsländer, die iberische Halbinsel, die nordischen Länder, der Norden Griechenlands sowie Irland von einer besseren Verkehrsanbindung profitieren¹⁴.

Durch Förderung der Intermodalität würden die Vorhaben ferner zu einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung auf Unionsebene beitragen. Der genannten Studie zufolge ermöglichen es die Vorhaben, sofern sie durch die oben beschriebenen Maßnahmen flankiert werden, den Anteil des Straßenverkehrs in einer auf 27 Mitgliedstaaten erweiterten Union stabil zu halten.

Gestützt auf die vorgenannte Studie stellte die Kommission außerdem fest, dass die vorrangigen Vorhaben jene Verkehrsachsen des transeuropäischen Verkehrsnetzes betreffen, die voraussichtlich einen starken grenzübergreifenden Verkehr verzeichnen werden. Die Vorhaben bieten somit einen erheblichen Nutzen für Europa, da die nationalen Verkehrsnetze besser miteinander verknüpft und damit der grenzübergreifende Handel und die Dynamik des Binnenmarktes gefördert werden.

Im Gegensatz zu vielen anderen Bereichen bieten Investitionsvorhaben im Verkehrssektor einen mehrere Jahrzehnte währenden Nutzen und dienen auch den kommenden Generationen. Solche Vorhaben fördern somit die langfristigen Wachstumschancen, stärken die Dynamik des Binnenmarktes und tragen zu einer

¹¹ Im Internet unter: http://europa.eu.int/comm/ten/transport/revision/hlg_en.htm.

¹² Siehe SEK(2003) 1060.

¹³ Studie „Scenarios, Traffic Forecast and Analysis of Corridors of the trans-European transport network“, Phase I (Veröffentlichung in Vorbereitung). Im Internet unter: <http://www.nea.nl/ten-stac/>

¹⁴ Vgl. Studie „Scenarios, Traffic Forecast and Analysis of Corridors of the trans-European transport network“, Phase I (Veröffentlichung in Vorbereitung). Im Internet unter: <http://www.nea.nl/ten-stac/>

nachhaltigen Entwicklung bei, so dass sie als produktive Investitionen angesehen werden können, die sich auf die gesamte Union und ihre Wettbewerbsfähigkeit positiv auswirken.

Weitere im Rahmen der Wachstumsinitiative durchgeführte Studien über die makroökonomischen Auswirkungen deuten bereits jetzt darauf hin, dass die Verwirklichung der vorrangigen Vorhaben eine erhebliche Steigerung des gemeinsamen Wohlstands zur Folge hätte, was zu einem Produktivitätszuwachs und neben den befristeten Arbeitsstellen während der Bauarbeiten auch zur Schaffung neuer Dauerarbeitsplätze führen würde.

5.3. Externe Konsultation

Unmittelbar nach seiner Vorlage veröffentlichte die Kommission den Bericht der Hochrangigen Gruppe und forderte die beteiligten Kreise zur Stellungnahme auf. Neben der Stellungnahme des Energie- und Verkehrsforums vom 10. September hat die Kommission 76 Beiträge von Infrastruktur- und sonstigen Betreibern, Wirtschaftsverbänden sowie Regionalverbänden und Umweltschutzorganisationen erhalten. Zusammenfassend lässt sich darin eine große Zustimmung zu folgenden Punkten erkennen¹⁵:

- dem Ziel einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung, insbesondere durch Förderung der für die Intermodalität des Schienen-, Binnenschiff- und Seeverkehrs benötigten Infrastrukturen, ohne dabei jedoch die Qualität des Straßennetzes zu vernachlässigen;
- der Entwicklung von Hochgeschwindigkeitsseewegen mit dem Hinweis, dass die für den Start solcher Vorhaben notwendigen Verfahren genau festgelegt werden müssen;
- der Idee einer verstärkten Koordinierung unter den Mitgliedstaaten in Bezug auf die Verkehrskorridore, einer intensiveren Projektüberwachung sowie verbesserter Bewertungsverfahren und Finanzierungsmöglichkeiten für die Gemeinschaft, insbesondere bei grenzübergreifenden Vorhaben.

Durch die Reaktionen wird allgemein deutlich, dass die Investitionen, die im Rahmen der Politik zur Förderung der transeuropäischen Netze getätigt werden, und die zur gemeinsamen Verkehrspolitik zählenden Maßnahmen bezüglich des Verkehrsmanagements, z. B. die Öffnung des Eisenbahnnetzes für den Wettbewerb und die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Verkehrsinfrastruktur, sich gegenseitig ergänzen.

¹⁵ Im Internet unter: http://europa.eu.int/comm/ten/transport/revision/revision_1692_96_en.htm.

Hinsichtlich bestimmter Abschnitte der vorrangigen Vorhaben haben sich Nicht-regierungsorganisationen der Kommission gegenüber unzufrieden über die Art und Weise geäußert, in der die Mitgliedstaaten die Umweltverträglichkeitsprüfungen durchführen, insbesondere in Bezug auf Naturgebiete. Mehrere Regionen unterbreiteten darüber hinaus Vorschläge für weitere vorrangige Vorhaben, die von den Mitgliedstaaten nicht vorgeschlagen bzw. von der Hocharangigen Gruppe nicht ausgewählt wurden.

Vorschlag für eine

ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

zur Änderung des geänderten Vorschlags für eine

**ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES
zur Änderung der Entscheidung Nr. 1692/96/EG über gemeinschaftliche Leitlinien für
den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes**

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 156 Absatz 1,

auf Vorschlag der Kommission¹,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses²,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen³,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags⁴,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) In der Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates⁵, geändert durch die Entscheidung Nr. 1346/2001/EG⁶, wurden die gemeinschaftlichen Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes festgelegt; dabei wurden die Vorhaben von gemeinsamem Interesse festgehalten, deren Verwirklichung zum Ausbau des Netzes beitragen soll, und in Anhang III die spezifischen Vorhaben aufgeführt, denen der Europäische Rat bei seinen Tagungen in Essen 1994 und Dublin 1996 besondere Bedeutung beimaß.
- (2) Angesichts der bevorstehenden Erweiterung der Union und dem angestrebten Ziel, ausgewogene Anteile der Verkehrsträger zu erreichen, sowie angesichts der Tatsache, dass die Verwirklichung bestimmter vorrangiger Vorhaben mehr als zehn Jahre in

¹ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

² ABl. C [...] vom [...], S. [...].

³ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

⁴

⁵ ABl. L 228 vom 9.9.1996, S. 1.

⁶ ABl. L 185 vom 6.7.2001, S. 1.

Anspruch nehmen kann, ist es erforderlich, die Liste der Vorhaben in Anhang III der Entscheidung Nr. 1692/96/EG zu überprüfen.

- (3) Die Kommission hat am 2. Oktober 2001 vorgeschlagen, die Entscheidung Nr. 1692/96/EG zu ändern und den Anhang III durch eine Liste vorrangiger Vorhaben zu ersetzen, die die noch nicht abgeschlossenen spezifischen Vorhaben, denen der Europäische Rat bei seinen Tagungen in Essen 1994 und in Dublin 1996 besondere Bedeutung beimaß, sowie sechs neue Vorhaben enthält.
- (4) In ihrem Bericht für die Kommission vom 30. Juni 2003 legte die mit hochrangigen Persönlichkeiten besetzte Gruppe zum Thema transeuropäisches Verkehrsnetz (im Folgenden „Hochrangige Gruppe“) eine begrenzte Zahl vorrangiger Vorhaben unter Anwendung eines Verfahrens fest, bei dem insbesondere die potenzielle wirtschaftliche Tragfähigkeit der Vorhaben und die Bereitschaft der betroffenen Mitgliedstaaten zur Einhaltung eines im Voraus festgelegten Zeitplans sowie die zu erwartenden Auswirkungen auf die Mobilität von Gütern und Personen zwischen den Mitgliedstaaten, den territorialen Zusammenhalt und die nachhaltige Entwicklung berücksichtigt wurden. Die von der Hochrangigen Gruppe festgelegten Vorhaben umfassen die von der Kommission am 2. Oktober vorgeschlagenen Vorhaben sowie neue Vorhaben, darunter auch solche in den neuen Mitgliedstaaten, die der Union am 1. Mai 2004 beitreten werden.
- (5) Es ist erforderlich, die Liste der vorrangigen Vorhaben in begrenztem Maße zu erweitern, für diese Vorhaben ein europäisches Interesse zu erklären und Instrumente einzuführen, die die Koordinierung zwischen den Mitgliedstaaten fördern, um den Abschluss dieser Vorhaben innerhalb der gewünschten Zeitpläne zu erleichtern.
- (6) Es sind Verfahren zur Förderung von Hochgeschwindigkeitsseewegen zwischen Mitgliedstaaten einzuführen, um die Straßen zu entlasten und die Anbindung von Rand- oder Inselstaaten zu verbessern. Derartige Verfahren, die unter anderem auch Ausschreibungen beinhalten, dürfen nicht im Widerspruch zu den gemeinschaftlichen Wettbewerbsvorschriften oder den Vorschriften über das öffentliche Vergabewesen stehen.
- (7) Die Koordinierung zwischen den Staaten, die an Vorhaben an der gleichen Achse beteiligt sind, muss verbessert werden, um die Rentabilität der Investitionen zu erhöhen und die zeitliche Abstimmung und Finanzierung zu erleichtern.
- (8) Eine nachträgliche Bewertung der vorrangigen Vorhaben wird künftige Änderungen der Leitlinien und der Liste der vorrangigen Vorhaben vereinfachen und dazu beitragen, die von den Mitgliedstaaten vor der Verwirklichung eines Vorhabens angewandten Bewertungsmethoden zu verbessern.
- (9) Die verschiedenen einzelstaatlichen Verfahren zur Prüfung der ökologischen und sozioökonomischen Auswirkungen eines Vorhabens können sich als hinderlich für die Verwirklichung grenzübergreifender Vorhaben erweisen, für die ein europäisches Interesse erklärt wurde. Um hier Abhilfe zu schaffen, müssen neben den gemeinsamen Bewertungsmethoden auch koordinierte Prüf- und Konsultationsverfahren beziehungsweise grenzübergreifende Planfeststellungsverfahren für die betroffenen Mitgliedstaaten ausgearbeitet werden, die sowohl die sozioökonomischen als auch die ökologischen Aspekte abdecken. Diese koordinierten beziehungsweise grenzüber-

greifenden Verfahren dürfen nicht die Verpflichtungen berühren, die sich aus den Umweltschutzvorschriften der Gemeinschaft ergeben.

- (10) Die Kommission hat die von der Hochrangigen Gruppe ausgesprochenen Empfehlungen einer Folgenabschätzung unterzogen. Die Ergebnisse zeigen, dass die Verwirklichung der von der Gruppe festgelegten Vorhaben in Verbindung mit einer Reihe von Maßnahmen im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik, zum Beispiel der Erhebung von Entgelten für die Infrastrukturnutzung und einer Liberalisierung des Schienengüterverkehrs, erhebliche Vorteile hätte, indem die Fahrtzeiten verkürzt, die Emissionen und die Verkehrsüberlastung verringert, die Verkehrsanbindung der Rand- sowie der neuen Mitgliedstaaten verbessert und der gemeinsame Wohlstand gesteigert würden.
- (11) Der geänderte Vorschlag für eine Entscheidung zur Änderung der Entscheidung Nr. 1692/96/EG sollte daher geändert werden -

HABEN FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

Artikel 1

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

- 1) In Artikel 2 Absatz 1 wird die Jahreszahl „2010“ ersetzt durch „2020“.
- 2) Artikel 3 Absatz 2 erhält folgende Fassung:
„2. Die Verkehrsinfrastruktur umfasst Straßen-, Eisenbahn- und Wasserstraßennetze, Hochgeschwindigkeitsseewege, See- und Binnenhäfen, Flughäfen sowie andere verkehrsträgerübergreifende Knotenpunkte.“
- 3) Folgender Artikel 12a wird eingefügt:

„Artikel 12a Hochgeschwindigkeitsseewege

- (1) Ziel des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsseewegenetzes ist die Konzentration des Güterstroms auf bestimmten Seeverkehrsstrecken zur Schaffung neuer tragfähiger, regelmäßiger und häufiger Verbindungen im Frachtverkehr zwischen den Mitgliedstaaten, damit die Überlastung der Straßen verringert und die Anbindung der Insel- sowie der Randstaaten verbessert wird.
- (2) Das transeuropäische Hochgeschwindigkeitsseewegenetz besteht aus den Ausrüstungen und Infrastruktureinrichtungen mindestens zweier Häfen, die in zwei verschiedenen Mitgliedstaaten liegen. Diese Ausrüstungen und Infrastruktureinrichtungen umfassen die Hafenausrüstung, die elektronischen Logistiksysteme, die Verwaltungs- und Zollverfahren sowie die Infrastruktur für den direkten, auch im Winter nutzbaren Hafenzugang zu Land und zu Wasser, die für die in Absatz 1 genannten Verbindungen eingesetzt werden.
- (3) Die Vorhaben von gemeinsamem Interesse für das transeuropäische Hochgeschwindigkeitsseewegenetz werden von mindestens zwei Mitgliedstaaten vorgeschlagen. Im Rahmen der vorgeschlagenen Vorhaben werden der öffent-

liche und der private Sektor nach Modalitäten eingebunden, die es gestatten, dass vor der Bereitstellung von Zuschüssen aus den nationalen Haushalten, gegebenenfalls ergänzt durch Gemeinschaftsmittel, die Möglichkeiten des Wettbewerbs ausgeschöpft werden, und zwar über:

- a) eine öffentliche Ausschreibung, die die betroffenen Mitgliedstaaten gemeinsam durchführen und die sich auf die Entwicklung neuer Linienverkehre ab einem der Häfen der Kategorie A gemäß Artikel 12 Absatz 2 bezieht, die zuvor in den einzelnen Seegebieten ausgewählt wurden, die in Vorhaben Nr. 21 in Anhang III festgelegt sind, oder
 - b) sofern die geografische Lage der Häfen vergleichbar ist, durch eine öffentliche Ausschreibung, die die betroffenen Mitgliedstaaten gemeinsam durchführen und die an Konsortien in einem der Seegebiete, die in Vorhaben Nr. 21 in Anhang III festgelegt sind, gerichtet ist, in denen zumindest Seeverkehrsgesellschaften und Hafentreiber gleichzeitig vertreten sind;
- (4) Die Vorhaben von gemeinsamem Interesse beziehen sich auf die Ausrüstungen und Infrastruktureinrichtungen des Hochgeschwindigkeitsseewegenetzes und können gegebenenfalls Starthilfen für jene Seeverkehrsunternehmen umfassen, die die in Absatz 1 genannten Strecken bedienen. Die Starthilfen sind auf zwei Jahre begrenzt und werden nur dann gewährt, wenn einem Unternehmensstart finanzielle Schwierigkeiten im Wege stehen. Sie übersteigen nicht den Mindestbetrag, der für die Aufnahme von Verkehrsdiensten auf den betreffenden Strecken für erforderlich gehalten wird.
- (5) Die Vorhaben von gemeinsamem Interesse werden der Kommission zur Genehmigung vorgelegt.“
- 4) Folgender Abschnitt 10a wird eingefügt:

„ABSCHNITT 10A KOORDINIERUNG ZWISCHEN MITGLIEDSTAATEN

Artikel 17a Europäischer Koordinator

- (1) Die Kommission kann nach Konsultation der betroffenen Mitgliedstaaten eine Person zum „europäischen Koordinator“ ernennen, um die koordinierte Durchführung bestimmter Vorhaben oder Teile davon, für die gemäß Artikel 19a ein europäisches Interesse erklärt wurde, zu unterstützen. Der Koordinator handelt im Namen und auf Rechnung der Kommission. Sein Auftrag bezieht sich in der Regel auf ein Vorhaben, kann aber erforderlichenfalls auf andere Vorhaben, die dieselbe Verkehrsachse betreffen, ausgeweitet werden.
- (2) Der europäische Koordinator wird insbesondere aufgrund seiner Erfahrung mit den europäischen Organen und seiner Kenntnisse ausgewählt, die er im Bereich der Finanzierung und der Bewertung der sozioökonomischen und ökologischen Auswirkungen von Großprojekten besitzt.

- (3) Im Rechtsakt der Kommission zur Ernennung des europäischen Koordinators werden die Modalitäten der Ausübung seiner Aufgaben festgelegt.
- (4) Der europäische Koordinator
 - a) fördert die Anwendung gemeinsamer Projektbewertungsverfahren, berät die Projektträger in Bezug auf das Finanzierungssystem der Vorhaben, spricht potenzielle Privatinvestoren an und kann zu Fragen des Netzbetriebs Stellung nehmen;
 - b) erstellt für die Kommission einen jährlichen Bericht über die Fortschritte bei der Verwirklichung der Vorhaben, mit denen er betraut ist, über neue Vorschriften oder sonstige Entwicklungen mit möglichen Auswirkungen auf die Merkmale der Vorhaben sowie über eventuelle Schwierigkeiten und Hindernisse, die bezüglich der in Anhang III genannten Termine zu erheblichen Verzögerungen führen könnten;
 - c) fördert den Dialog zwischen den Betreibern, den Nutzern, den regionalen und kommunalen Behörden sowie den Vertretern der Zivilgesellschaft, um im Hinblick auf eine optimale Nutzung der geförderten Infrastrukturen den Bedarf an Verkehrsdiensten und deren Parameter sowie mögliche Hindernisse besser in Erfahrung zu bringen.
- (5) Die betroffenen Mitgliedstaaten arbeiten mit dem europäischen Koordinator zusammen und stellen ihm die Informationen zur Verfügung, die zur Erfüllung der in Absatz 4 genannten Aufgaben notwendig sind.
- (6) Die Kommission kann den europäischen Koordinator bei der Bearbeitung von Anträgen auf Gemeinschaftsförderung, die sich auf Vorhaben oder Gruppen von Vorhaben beziehen, mit denen er betraut ist, um Stellungnahme bitten.“

5) Artikel 18 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

- „(1) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission die von ihnen zur Entwicklung des transeuropäischen Verkehrsnetzes erstellten einzelstaatlichen Pläne und Programme mit, insbesondere in Bezug auf die in Artikel 19a genannten Vorhaben, für die ein europäisches Interesse erklärt wurde, und die auf einzelstaatlicher Ebene verabschiedeten Pläne und Programme. Nach Verabschiedung der einzelstaatlichen Pläne und Programme legen die Mitgliedstaaten diese der Kommission vor.“

6) Artikel 19 erhält folgende Fassung:

*„Artikel 19
Vorrangige Vorhaben*

- (1) Die Vorhaben von gemeinsamem Interesse gemäß Artikel 7 gelten als vorrangig, wenn die Prüfung ergibt, dass sie
 - a) der Beseitigung von Verkehrsengpässen oder der Vervollständigung transeuropäischer Hauptverkehrsachsen dienen, insbesondere Vorhaben zur Überwindung natürlicher Hindernisse;

- b) von solcher Tragweite sind, dass eine langfristige, auf europäischer Ebene durchgeführte Planung einen erheblichen Nutzen mit sich bringt;
 - c) bezogen auf das Gesamtvorhaben eine potenzielle sozioökonomische Rentabilität sowie weitere sozioökonomische Vorteile versprechen und die betroffenen Mitgliedstaaten bereit sind, die jeweiligen Studien und Evaluierungen rechtzeitig durchzuführen, um die Arbeiten bis zu einem im Voraus festgelegten Termin abzuschließen;
 - d) Im Hinblick auf eine Förderung der Mobilität von Gütern und Personen zwischen den Mitgliedstaaten, unter anderem durch ihren Beitrag zur Interoperabilität der nationalen Verkehrsnetze, einen zusätzlichen Nutzen darstellen;
 - e) durch die Integration der Verkehrsnetze der neuen Mitgliedstaaten und eine Verbesserung der Anbindung von Randregionen zum territorialen Zusammenhalt der Europäischen Union beitragen;
 - f) zu einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung durch Verbesserung der Sicherheit und Verringerung der verkehrsbedingten Umweltbeeinträchtigungen beitragen, indem insbesondere der Schienenverkehr, die Binnenschifffahrt und der Seeverkehr als alternative Verkehrsträger sowie der intermodale Verkehr gefördert werden.
- (2) Die vorrangigen Vorhaben, mit denen vor 2010 begonnen werden soll, ihre Teilabschnitte sowie die vorgesehenen Fertigstellungstermine gemäß Absatz 1 Buchstabe c) sind in Anhang III aufgeführt.
 - (3) Vor 2010 erstellt die Kommission eine Bilanz der erzielten Fortschritte und schlägt gegebenenfalls eine Änderung der Liste der in Anhang III aufgeführten vorrangigen Vorhaben entsprechend Absatz 1 dieses Artikels vor.“

7) Folgender Artikel 19a wird eingefügt:

*„Artikel 19a
Erklärung eines europäischen Interesses*

- (1) Für die in Anhang III aufgeführten vorrangigen Vorhaben wird ein europäisches Interesse erklärt.
- (2) Wenn die Mitgliedstaaten gemäß Artikel 10 der Verordnung (EG) Nr. 1164/94 des Rates* Vorhaben für den Kohäsionsfonds vorschlagen, geben sie den Vorhaben angemessenen Vorrang, für die ein europäisches Interesse erklärt wurde.
- (3) Wenn die Mitgliedstaaten gemäß Artikel 9 und 10 der Verordnung (EG) Nr. 2236/95 des Rates** Vorhaben für die Finanzierung aus dem Haushalt für die transeuropäischen Netze vorschlagen, geben sie den Vorhaben angemessenen Vorrang, für die ein europäisches Interesse erklärt wurde.
- (4) Die Kommission ermutigt die Mitgliedstaaten dazu, den Vorhaben für die ein europäisches Interesse erklärt wurde, Rechnung zu tragen, wenn sie die

Programmierung der Strukturfonds planen, insbesondere was Ziel 1-Regionen angeht.

- (5) Die Kommission achtet darauf, dass die Länder, die das strukturpolitische Instrument zur Vorbereitung auf den Beitritt in Anspruch nehmen können, wenn sie ihre Vorhaben für dieses Instrument vorschlagen, gemäß Artikel 2 und Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 1267/1999 des Rates^{***} den Vorhaben angemessenen Vorrang einräumen, für die ein europäisches Interesse erklärt wurde.
- (6) Wird deutlich, dass sich der Beginn der Arbeiten eines Vorhabens, für das ein europäisches Interesse erklärt wurde, gegenüber dem vorgesehenen Termin 2010 beträchtlich verzögert oder verzögern wird, fordert die Kommission von den betroffenen Mitgliedstaaten innerhalb von drei Monaten eine Begründung für diese Verzögerung. Nachdem sie die Antwort der betroffenen Mitgliedstaaten erhalten und geprüft hat, kann die Kommission zur Wahrung der finanziellen Interessen der Gemeinschaft und unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit beschließen, die Erklärung eines europäischen Interesses zurückzunehmen.
- (7) Fünf Jahre nach Fertigstellung eines Vorhabens, für das ein europäisches Interesse erklärt wurde, oder eines seiner Teilabschnitte nehmen die betroffenen Mitgliedstaaten eine Bestandsaufnahme vor, in der seine sozioökonomischen und ökologischen Auswirkungen sowie die Auswirkungen auf den Handel zwischen den Mitgliedstaaten, den territorialen Zusammenhalt und die nachhaltige Entwicklung untersucht werden. Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission über die Ergebnisse dieser Bestandsaufnahme.
- (8) Wird für ein Vorhaben ein europäisches Interesse erklärt, führen die betroffenen Mitgliedstaaten für jeden Teil des betreffenden Vorhabens vor Erteilung einer Baugenehmigung koordinierte Prüf- und Konsultationsverfahren durch.
- (9) Umfasst ein Vorhaben, für das ein europäisches Interesse erklärt wurde, einen grenzübergreifenden Abschnitt, der unter technischen und finanziellen Aspekten nicht aufgeteilt werden kann, führen die beiden betroffenen Mitgliedstaaten vor Erteilung einer Baugenehmigung ein grenzübergreifendes Prüf- und Konsultationsverfahren zur Evaluierung dieses grenzübergreifenden Abschnitts durch.
- (10) Die koordinierten beziehungsweise grenzübergreifenden Verfahren gemäß Absatz 8 und Absatz 9 berühren nicht die Verpflichtungen, die sich aus den Umweltschutzvorschriften der Gemeinschaft ergeben, insbesondere hinsichtlich der Umweltverträglichkeitsprüfung. Die betroffenen Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission von der Einleitung und den Ergebnissen dieser koordinierten beziehungsweise grenzübergreifenden Verfahren.

* ABl. L 130 vom 25.4.1994, S. 1.

** ABl. L 228 vom 23.9.1995, S. 1.

*** ABl. L 161 vom 26.6.1999, S. 73.“

- 8) Anhang III wird wie folgt geändert:
- a) Der Titel wird ersetzt durch „Liste der vor 2010 zu beginnenden Vorhaben“.
 - b) Der Inhalt wird gemäß dem Anhang zu der vorliegenden Entscheidung geändert.

Artikel 2

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

Artikel 3

Diese Entscheidung ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am [...]

Im Namen des Europäischen Parlaments
Der Präsident
[...]

Im Namen des Rates
Der Präsident
[...]

ANHANG

Die Liste der vorrangigen Vorhaben enthält neben den im Vorschlag der Kommission vom Oktober 2001¹ enthaltenen vorrangigen Vorhaben, die vom Europäischen Parlament in erster Lesung am 30. Mai 2002 genehmigt wurden, folgende neue vorrangige Vorhaben:

Erweiterung des Vorhabens Nr. 1: Eisenbahnverbindung Berlin-Verona/Milan-Bologna-Napoli-Messina-Palermo

- Straßen-/Eisenbahnbrücke über die Straße von Messina (2015)

Erweiterung des Vorhabens Nr. 3: Hochgeschwindigkeitszug Südwesteuropa

- Lisboa/Porto-Madrid (2011)
- Dax-Bordeaux (2020)
- Bordeaux-Tours (2015)

Erweiterung des Vorhabens Nr. 6: Eisenbahnverbindung Lyon-Trieste/Koper-Ljubljana-Budapest-ukrainische Grenze²

- Venice-Trieste/Koper-Divaca (2015)
- Ljubljana-Budapest (2015)

Erweiterung des Vorhabens Nr. 7: Autobahn Igoumenitsa/Patra-Athina-Sofia-Budapest

- Autobahn Sofia-Kulata-griechisch/bulgarische Grenze (2010), mit grenzübergreifendem Abschnitt Promahon-Kulata
- Autobahn Nadlac-Sibiu-(Verbindung nach Bucuresti und Constanta) (2007)

Erweiterung des Vorhabens Nr. 16: Eisenbahnverbindung für den Güterverkehr Sines-Madrid-Paris

- Eisenbahnverbindung Sines-Badajoz (2010)

Erweiterung des Vorhabens Nr. 17 auf der Eisenbahnverbindung Paris-Strasbourg-Stuttgart-Wien-Bratislava

- Strasbourg-Stuttgart (2015) mit der Rheinbrücke Kehl als grenzübergreifendem Abschnitt
- Wien-Bratislava (2010), grenzübergreifender Abschnitt

Erweiterung des Vorhabens Nr. 18: Binnenwasserstraße Rhein-Main-Donau³

- Rhein-Meuse (2019) mit der Lanay-Schleuse als grenzübergreifendem Abschnitt

¹ KOM(2001) 544.

² Diese Verkehrsachse deckt sich zum Teil mit dem gesamteuropäischen Korridor V.

³ Ein Teil dieser Verkehrsachse entspricht der Definition des gesamteuropäischen Korridors VII.

- Wien-Bratislava (2015), grenzübergreifender Abschnitt
- Palkovicovo-Mohàcs (2014)
- Verkehrsgänge in Rumänien und Bulgarien (2011)

Erweiterung des Vorhabens Nr. 20 auf der Eisenbahnstrecke über den Fehmarnbelt

- Zulaufstrecke in Dänemark vom Öresund aus (2015)
- Zulaufstrecke in Deutschland ab Hannover (2015)
- Eisenbahnverbindung Hannover-Hamburg/Bremen (2015)

Vorhaben Nr. 21: Hochgeschwindigkeitsseewege

Vorhaben von gemeinsamem Interesse gemäß Artikel 12a, die eine der folgenden Hochgeschwindigkeitsseewege betreffen:

- Hochgeschwindigkeitsseeweg Ostsee (Anbindung der Mitgliedstaaten des Ostseeraums an die Mitgliedstaaten in Mittel- und Westeuropa) (2010)
- Hochgeschwindigkeitsseeweg Westeuropa (Anbindung der iberischen Halbinsel über den Atlantischen Bogen an die Nordsee und die Irische See) (2010)
- Hochgeschwindigkeitsseeweg Südosteuropa (Verbindung Adria/Ionisches Meer/östliches Mittelmeer zur Anbindung Zyperns) (2010)
- Hochgeschwindigkeitsseeweg Südwesteuropa (westliches Mittelmeer) zwischen Spanien, Frankreich, Italien und Malta mit Anbindung an den Hochgeschwindigkeitsseeweg Südosteuropa (2010)⁴

Vorhaben Nr. 22: Eisenbahnverbindung Athina-Sofia-Budapest-Wien-Praha-Nürnberg/Dresden⁵

- Eisenbahnverbindung griechisch/bulgarische Grenze-Kulata-Sofia-Vidin/Calafat (2015)
- Eisenbahnverbindung Curtici-Brasov (nach Bucuresti und Constanta) (2010)
- Eisenbahnverbindung Budapest-Wien (2010), grenzübergreifender Abschnitt
- Eisenbahnverbindung Brno-Praha-Nürnberg (2010), mit Nürnberg-Praha als grenzübergreifenden Abschnitt

Vorhaben Nr. 23: Eisenbahnverbindung Gdansk-Warszawa-Brno/Bratislava-Wien⁶

- Eisenbahnverbindung Gdansk-Warszawa-Katowice (2015)

⁴ Einschließlich einer Verbindung zum Schwarzen Meer.

⁵ Diese Hauptverkehrsachse entspricht in weiten Teilen der Definition des gesamteuropäischen Korridors IV.

⁶ Diese Hauptverkehrsachse entspricht in weiten Teilen der Definition des gesamteuropäischen Korridors VI.

- Eisenbahnverbindung Katowice-Brno-Breclav (2010)
- Eisenbahnverbindung Katowice-Zilina-Nove Mesto n.V. (2010)

Vorhaben Nr. 24: Eisenbahnverbindung Lyon/Genf-Basel-Duisburg-Rotterdam/Antwerpen

- Lyon-Mulhouse-Mülheim⁷, mit Mulhouse-Mülheim als grenzübergreifendem Abschnitt (2018)
- Genova-Milano/Novara – Schweizer Grenze (2013)
- Basel-Karlsruhe (2015)
- Frankfurt-Mannheim (2012)
- Duisburg-Emmerich (2009)⁸
- „Eiserner Rhein“ Rheidt-Antwerp (2010)

Vorhaben Nr. 25: Autobahn Gdansk-Brno/Bratislava-Wien⁹

- Autobahn Gdansk-Katowice (2010)
- Autobahn Katowice-Brno/Zilina (2010), grenzübergreifender Abschnitt
- Autobahn Brno-Wien (2009), grenzübergreifender Abschnitt

Vorhaben Nr. 26: Schienen-/Straßenverbindung Irland/Vereinigtes Königreich/europäisches Festland

- Schienen-/Straßenkorridor von Dublin in den Norden (Belfast-Larne) und den Süden (Cork) (2010)¹⁰
- Schienen-/Straßenkorridor Hull-Liverpool (2015)
- Eisenbahnverbindung Felixstowe-Nuneaton (2011)
- Eisenbahnverbindung Crewe-Holyhead (2008)

Vorhaben Nr. 27: „Rail Baltica“: Eisenbahnverbindung Warszawa - Kaunas - Riga - Tallinn

- Warszawa - Kaunas (2010)
- Kaunas - Riga (2014)
- Riga - Tallinn (2016)

⁷ Dies umfasst den „TGV Rhein-Rhône“ ohne den westlichen Streckenteil.

⁸ Das Vorhaben Nr. 5 (Betuwe-Strecke) verbindet Rotterdam und Emmerich.

⁹ Diese Hauptverkehrsachse entspricht in weiten Teilen der Definition des gesamteuropäischen Korridors VI.

¹⁰ Einschließlich des Essener Vorhabens Nr. 13: Straßenverbindung Irland/Vereinigtes Königreich/Benelux.

Vorhaben Nr. 28: „Eurocaprail“ auf der Eisenbahnverbindung Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg

- Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg (2012)

Vorhaben Nr. 29: Eisenbahnverbindung des Intermodaler Korridors Ionisches Meer/Adria

- Kozani-Kalambaka-Igoumenitsa (2012)
- Ioannina-Antirrio-Rio-Kalamata (2014)

In Klammern steht jeweils das im Voraus vereinbarte Fertigstellungsdatum. Die Termine für die Fertigstellung der Vorhaben Nr. 1 - 20 sowie die Angaben zu den einzelnen Streckenabschnitten stammen aus dem Bericht der Hocharangigen Gruppe, in dem diese Angaben festgelegt wurden.