



# Vorrangige Vorhaben im transeuropäischen Verkehrsnetz bis 2020



## Bericht der Hochrangigen Gruppe

Am 30. Juni 2003 veröffentlichte die Hochrangige Gruppe „Transeuropäisches Verkehrsnetz (TEN-V)“ einen Bericht für die Vizepräsidentin der Kommission Loyola de Palacio, die für Verkehr und Energie zuständig ist. Die Gruppe war von der Kommission beauftragt worden, bis Sommer 2003 die im transeuropäischen Verkehrsnetz bis 2020 vorrangig durchzuführenden Vorhaben auf der Grundlage von Vorschlägen der Mitgliedstaaten und der Beitrittsländer zu ermitteln. In dem Bericht werden diese vorrangigen Infrastrukturvorhaben genannt und eine Reihe von Empfehlungen ausgesprochen, wie die notwendige Finanzierung der Bauvorhaben und die Koordinierung der TEN-V-Investitionen gewährleistet werden kann. Als Teil des transeuropäischen Verkehrsnetzes sind die neuen vorrangigen Vorhaben für die Wettbewerbsfähigkeit der erweiterten Europäischen Union, die Funktionsfähigkeit des Binnenmarkts und zur Stärkung des wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Zusammenhalts in der größeren Union von wesentlicher Bedeutung.

## 1. Was ist das transeuropäische Verkehrsnetz?

Das **transeuropäische Verkehrsnetz** (TEN-V) ist für die Gewährleistung des freien Güterverkehrs in der Europäischen Union von Bedeutung. In diesem Netz wird etwa die Hälfte aller Güter und Personen befördert. Die **TEN-V-Leitlinien** fixieren die Prioritäten der EU, indem bestimmte Strecken zum Netzbestandteil erklärt werden, sodass die Finanzunterstützung der EU auf Vorhaben mit zusätzlichem Nutzen für die Gemeinschaft konzentriert werden kann. Die EU-Finanzunterstützung aus dem TEN-Haushalt ist zwar begrenzt – grundsätzlich auf weniger als 10 % –, doch spielen auch der Kohäsionsfonds, der EFRE und die EIB sowie in gewissem Ausmaß FTE-Mittel eine wichtige Rolle. Das Netz dient als Bezugsrahmen für andere Gemeinschaftsvorschriften und fördert den wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und territorialen Zusammenhalt der Union. Einige Großprojekte wurden in eine Liste **vorrangiger Vorhaben** aufgenommen. Sie stellen nur einen Teil der zahlreichen Projekte im TEN-V dar, ihre Auswahl hebt sie jedoch aus einer breiten Palette von Vorhaben heraus und ermöglicht es, Finanzmittel zu konzentrieren, anzuwerben und zu koordinieren.

### Das jetzige TEN-V in Zahlen

- 75 200 km Straßen
- 78 000 km Schienenstrecken
- 330 Flughäfen
- 270 internationale Seehäfen
- 210 Binnenhäfen
- Verkehrsmanagementsysteme, Navigations- und Benutzerinformationssysteme sind ebenfalls Teil des TEN-V

## 2. Was ist die Hochrangige Gruppe „Transeuropäisches Verkehrsnetz“?

Die letzten **TEN-V-Leitlinien** wurden 1996 aufgestellt<sup>1</sup> und müssen jetzt überarbeitet werden. Wie im Weißbuch von 2001 über die Verkehrspolitik<sup>2</sup> unterstrichen wurde, sollten sie angepasst werden, um den Besorgnis erregenden Anstieg der Überlastung aufgrund von Engpässen, fehlenden Verbindungen, einer mangelnden Interoperabilität und der dringlichen Notwendigkeit einer besseren Balance der Verkehrsträger Rechnung zu tragen. Die Erweiterung um 12 neue Mitgliedstaaten macht einen neuen Ansatz zur Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Wirtschaft und zur Gewährleistung einer ausgewogenen und nachhaltigen Verkehrsentwicklung noch vordringlicher. Anlässlich der Tagungen des Europäischen Rates von Göteborg, Barcelona und Brüssel wurden die Organe der Gemeinschaft wiederholt aufgerufen, bis 2003 geänderte Leitlinien und neue vorrangige Vorhaben festzulegen.

Eine erste begrenzte Überarbeitung wurde von der Kommission im Oktober 2001 vorgeschlagen und vom Europäischen Parlament generell akzeptiert, eine Einigung mit dem Rat „Verkehr“ stand jedoch noch aus. Ohne die endgültige Annahme dieses ersten Vorschlags abzuwarten, hat die für Verkehr und Energie zuständige Vizepräsidentin der Kommission **Loyola de Palacio** beschlossen, eine gründlichere Überarbeitung der TEN-V-Leitlinien einzuleiten. Um die Mitgliedstaaten angesichts der erheblichen raumplanerischen und finanziellen Auswirkungen von Infrastrukturgroßvorhaben von vornherein in dieses umfassende Vorhaben einzubinden, wurde eine **Hochrangige Gruppe „TEN-V“** unter dem Vorsitz von **Karel Van Miert**, ehemaliger Vizepräsident der Kommission, der zuvor insbesondere für die Verkehrspolitik zuständig war, eingesetzt. Die Gruppe war beauftragt, bis zum Sommer 2003 die vorrangigen Vorhaben und horizontalen Fragen, die für das transeuropäische Verkehrsnetz bis 2020 von maßgebender Bedeutung sind, auf der Grundlage von Vorschlägen der Mitgliedstaaten und Beitrittsländer zu ermitteln.

Die Gruppe umfasste einen Vertreter je Mitgliedstaat, einen Beobachter aus jedem Beitrittsland und einen Beobachter der Europäischen Investitionsbank. Die Gruppe kam zwischen Dezember 2002 und Juni 2003 zehnmal zusammen.

### Mitglieder

Vorsitz	Herr Karel <b>VAN MIERT</b> Ehemaliger Vizepräsident der Kommission und Kommissar für Verkehr
Österreich	Herr Gerold <b>ESTERMANN</b> Direktor « Gesamtverkehrsmanagement, Logistik und Telematik », Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Belgien	Herr Luc <b>MARECHAL</b> Chef de cabinet du Ministre de la mobilité et des transports
Dänemark	Herr Thomas <b>EGEBO</b> Permanent Secretary, Ministry of Transport Vertreter: Herr Jørn <b>HOLDT</b>
Deutschland	Herr Ulrich <b>SCHÜLLER</b> Direktor Grundsatzabteilung, Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen Vertreter: Herr Jürgen <b>PAPAJEWSKI</b>
Spanien	Herr Antonio <b>LOPEZ -CORRAL</b> Director General de Programación Económica Ministerio de Fomento
Finnland	Herr Juhani <b>TERVALA</b> Director of infrastructures, Ministry of Transport and Communication Vertreter: Herr Juha <b>PARANTAINEN</b>
Frankreich	Herr Claude <b>MARTINAND</b> Vice Président du Conseil Général des Ponts et Chaussées, Ministère de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer
Griechenland	Herr Yiannis <b>ROUBATIS</b> Ehemaliger Regierungssprecher und ehemaliges Mitglied des Europäischen Parlaments Vertreter: Herr Christos <b>DIONELIS</b>
Irland	Herr Andrew <b>CULLEN</b> Director General Public Transport Planning and Investments, Dept. of Transport
Italien	Herr Ercole <b>INCALZA</b> , Cabinet advisor to M. Lunardi Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Luxemburg	Herr Paul <b>SCHMIT</b> Commissaire du gouvernement Secrétaire général du Ministère des Transports
Niederlande	Frau Dr. Neelie <b>KROES</b> Ehemalige Verkehrsministerin Vertreter: Mr <b>GANS</b>
Portugal	Herr Dr Romeu <b>REIS</b> Director do Gabinete para os Assuntos Europeus e Relações Externas-GAERE
Schweden	Herr Jonas <b>BJELFVENSTAM</b> State Secretary, Ministry of Industry, Employment and Communications Vertreter: Herr Ulf <b>LUNDIN</b>
Vereinigtes Königreich	Herr Willy <b>RICKETT</b> Director General of Transport Strategy, Roads and Local Transport Vertreter: David <b>Mc MILLAN</b> , John <b>STEVENS</b>

### Beobachter der Beitrittsländer und der EIB

Bulgarien	Herr Dimitar <b>ZOEV</b> Director Transport Policy, Infrastructure and Construction Directorate of the Ministry of Transport and Communications.
Tschechische Republik	Herr Antonin <b>TESARIK</b> Ministry of Transport and Communications of the Czech Republic Vertreter: Herr Karel <b>STEINER</b>
Zypern	Herr Symeon <b>MATSIS</b> Permanent Secretary, Ministry of Communication and Works Vertreter: Herr Iacovos <b>PAPADOPOULOS</b>
Estland	Herr Anti <b>MOPPEL</b> Head of Department of Development & Logistics Ministry of Economic Affairs and Communication
Ungarn	Herr Zoltan <b>KAZATSAY</b> Deputy State Secretary, Ministry of Economy and Transport.
Lettland	Herr Vigo <b>LEGZDINS</b> State Secretary, Ministry of Transport of Latvia
Litauen	Herr Alminas <b>MACIULIS</b> State Secretary of the Lithuanian Ministry of Transport and Communications Vertreter: Herr Albertas <b>ARUNA</b>
Malta	Herr Dr. Marc <b>BONELLO</b> Chairman Malta Maritime Authority Ministry of Transport and Communication
Polen	Herr Sergiusz <b>NAJAR</b> Undersecretary of State, Ministry of Infrastructure
Rumänien	Herr Sergiu <b>SECELARIU</b> State Secretary Ministry of Transport Vertreterin: Frau Virginia <b>TANASE</b>
Slowakei	Herr Branislav <b>OPATERNY</b> State Secretary of Ministry of Transport, Posts & Telecommunication Vertreter: Herr Rudolf <b>KORONTHALY</b>
Slowenien	Herr Boris <b>ZIVEC</b> State Secretary for Transport Policy, Ministry of Transport
EIB	Herr Ewald <b>NOWOTNY</b> , Vizepräsident

<sup>1</sup> Entscheidung 1692/96

<sup>2</sup> Veröffentlicht am 12.9.2001 und abrufbar im Internet unter [http://europa.eu.int/comm/energy\\_transport/de/lb\\_de.html](http://europa.eu.int/comm/energy_transport/de/lb_de.html)

### 3. Der Bericht der Gruppe

Nach der Sichtung von 100 Vorhaben, die von den Mitgliedstaaten und Beitrittsländern vorgelegt worden waren, hat die Gruppe eine eigene Methodik entwickelt und eine beschränkte Zahl vorrangiger Vorhaben für das Verkehrsnetz der erweiterten Union ausgewählt. Die Gruppe untersuchte auch Hindernisse finanzieller, rechtlicher und administrativer Art, die der Verwirklichung der vorrangigen Vorhaben entgegenstehen können. Schließlich gab die Gruppe Empfehlungen für die Vorbereitung der nächsten Stufen des Netzausbaus ab.

#### 1. Neue vorrangige Vorhaben verwirklichen und den Verkehr besser managen

##### Vorrangige Vorhaben

Die Gruppe hat eine Reihe neuer vorrangiger Vorhaben und anderer wichtiger Vorhaben ermittelt, die für die Erleichterung des grenzüberschreitenden Austauschs im Binnenmarkt entscheidend sind und die Intermodalität im Hinblick auf den territorialen Ausgleich in der erweiterten Union fördern.

Wichtig ist, zwischen der Vorrangigkeit und der Förderfähigkeit durch Finanzmittel der Gemeinschaft zu unterscheiden. Die Förderfähigkeit ist für jedes Finanzierungsinstrument gesondert geregelt und wird von Fall zu Fall geprüft. Zahlreiche andere Projekte, die nicht in den Bericht der Gruppe aufgenommen wurden, sind nicht minder wichtig und werden durchaus förderfähig sein. Es mussten jedoch Auswahlentscheidungen getroffen werden.

Die Gruppe empfiehlt der Kommission, sich bei den vorrangigen Vorhaben auf **zwei Hauptziele** zu konzentrieren: fünf der vierzehn vorrangigen Vorhaben, die 1994 von der Christophersen-Gruppe festgelegt und von den Tagungen des Europäischen Rats in Essen und Dublin bestätigt worden waren, bis 2010 fertigzustellen und 22 neue vorrangige Vorhaben, die bis 2020 abgeschlossen sein sollen, zu beginnen.

##### Auswahlkriterien

Alle ausgewählten Vorhaben mussten

- auf einer transeuropäischen Hauptachse des erweiterten Europa liegen, wobei besonders natürliche Barrieren, Überlastungsprobleme und fehlende Verbindungen berücksichtigt wurden
- eine europäische Dimension aufweisen und ein Volumen von 500 Mio. € überschreiten
- potenzielle wirtschaftliche Bestandsfähigkeit und andere sozioökonomische Vorteile aufweisen sowie von den betreffenden Mitgliedstaaten zugesagtermaßen innerhalb eines vereinbarten Zeitrahmens fertiggestellt werden

Als zusätzliche qualitative Kriterien galten:

- Der europäische Zusatznutzen des Projekts hinsichtlich seiner Bedeutung für die Erleichterung des Austauschs zwischen Mitgliedstaaten
- Stärkung des Zusammenhalts
- Beitrag zur nachhaltigen Verkehrsentwicklung unter Berücksichtigung von Sicherheitsaspekten und des Umweltschutzes durch die Förderung der Intermodalität.

##### Vorgeschlagene Liste vorrangiger Vorhaben

Die vorgeschlagenen vorrangigen Vorhaben sind in **4 Listen** zusammengefasst:

**Liste 0:** Bestandsaufnahme der Projekte von Essen. Auflistung der Vorhaben, die **vor** 2010 abgeschlossen werden. Die Gruppe einigte sich auf neue Zeitpläne für die verbleibenden Vorhaben und nahm sie zusammen mit Erweiterungen im Gebiet der künftigen Mitgliedstaaten in die Liste neuer vorrangiger Vorhaben mit einem Zeitrahmen bis 2020 auf (Liste 1).

**Liste 1: neue Prioritäten**, die eindeutig definiert sind, einen hohen europäischen Zusatznutzen aufweisen und hinsichtlich Finanzierung und des rechtzeitig möglichen Baubeginns realistisch sind. Wichtige Abschnitte von sechs Projekten von Essen wurden in diese neuen vorrangigen Vorhaben aufgenommen. Die Länder haben fest zugesagt, mit den Arbeiten in allen Abschnitten dieser Vorhaben spätestens 2010 zu beginnen, um sie spätestens 2020 betriebsbereit fertigzustellen.

**Liste 2:** Vorhaben mit einem besonders hohen europäischen Zusatznutzen, die zwar für einen **längeren Zeitrahmen** ausgelegt sind, aber besonderes Augenmerk verdienen.

**Liste 3:** für den territorialen **Zusammenhalt** wichtige Vorhaben, die zu den Zielen des wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Zusammenhalts beitragen.

**Fertigstellung von 5 der Vorhaben von Essen bis 2010.** Einige vorrangige Vorhaben befinden sich im Abschlussstadium, ihre Fertigstellung wird in den meisten Fällen bis 2007 erwartet. Die Gruppe empfiehlt die Fortführung der Arbeiten an diesen vorrangigen Vorhaben gemäß den vereinbarten Zeitplänen. Die Vorhaben sind in **Liste 0** aufgeführt.

**Beginn von 22 neuen vorrangigen Vorhaben in einer erweiterten Union mit einem Zeitrahmen bis 2020.** Aus der Vergangenheit und aus den Verzögerungen bei den Vorhaben von Essen sind Lehren zu ziehen. Nach der Prüfung von 100 Vorhaben haben sich alle bis auf drei Delegationen<sup>3</sup> auf neue vorrangige Vorhaben geeinigt.

18 dieser Vorhaben dürften laut Angaben der betreffenden Staaten bis 2020 in Betrieb sein. Sie sind in **Liste 1** aufgeführt.

4 weniger fortgeschrittene Vorhaben weisen ebenfalls einen hohen europäischen Zusatznutzen auf. Die Gruppe konnte jedoch nicht von allen betroffenen Ländern Zusagen für einen Baubeginn vor 2010 erhalten. Diese Vorhaben sind in **Liste 2** aufgeführt.

Die Gruppe hat sich abschließend auch mit einer Reihe von Vorhaben befasst, die zum angestrebten wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Zusammenhalt beitragen. Der wirtschaftliche Aufholungsprozess vieler Regionen, besonders in den neuen Mitgliedstaaten, wird von einem guten Zugang zu den europäischen Hauptachsen und effizienten Verbindungen, gerade auch grenzüberschreitend, abhängen. Ohne dem Anwendungsbereich künftiger gemeinschaftlicher Finanzinstrumente nach 2006 vorzugreifen konnten nur die wichtigsten Vorhaben ausgewählt werden. Sie sind in **Liste 3** aufgeführt.

### Liste 0

- 3 fertiggestellte Vorhaben (Eisenbahnstrecke Cork-Dublin-Belfast-Stranraer, Flughafen Malpensa, feste Öresund-Querung)
- 5 Vorhaben, die bis 2010 vollkommen fertiggestellt werden (Betuwe-Linie, Hochgeschwindigkeitszug Paris-Brüssel-Köln-Amsterdam-London, griechische Autobahnen, Straßenverbindung VK/IRL/Benelux, Eisenbahnhauptstrecke Westküste)
- wichtige Abschnitte von 6 Vorhaben, die vor 2010 fertiggestellt werden (Berlin-Verona, HGZ Süd, HGZ Ost, Lyon-Turin-Triest, multimodale Verbindung Portugal/Spanien/übriges Europa, nordisches Dreieck)

### Liste 1

1. GALILEO
2. Beseitigung von Engpässen auf Rhein-Main-Donau
3. Hochgeschwindigkeitsseewege
4. Schienenstrecke für Güter-/Personenverkehr Lyon-Triest/Koper-Ljubljana-Budapest
5. Schienenstrecke für Güter-/Personenverkehr Berlin-Verona-Neapel/Mailand-Bologna
6. Schienenstrecke für Güter-/Personenverkehr griechisch-bulgarische Grenze-Sofia-Budapest-Wien-Prag-Nürnberg
7. Hochgeschwindigkeits-Schienenstrecken Südwest
8. Schienenstrecke für Güter-/Personenverkehr Danzig - Warschau - Brünn/Zilina
9. Schienenstrecke für Güter-/Personenverkehr Lyon/Genua-Basel-Duisburg-Rotterdam/Antwerpen
10. Schienenstrecke für Güter-/Personenverkehr Paris-Straßburg-Stuttgart-Wien-Bratislava
11. Interoperabilität des Hochgeschwindigkeitszugnetzes der iberischen Halbinsel
12. Multimodale Verbindungen Irland/VK/Kontinentaleuropa
13. Eisenbahn/Straßenbrücke über die Straße von Messina
14. Feste Querung (Schiene/Straße) Fehmarnbelt
15. Nordisches Dreieck
16. Multimodale Verbindung Portugal/Spanien mit dem übrigen Europa
17. Autobahn griechisch-bulgarische Grenze - Sofia - Nadlac(Budapest) / (Constanta)
18. Autobahn Danzig - Kattowitz - Brünn / Zilina - Wien

### Liste 2

1. Neue Pyrenäen-Eisenbahnquerung mit hoher Kapazität
2. Rail Baltica: Helsinki-Tallinn-Riga-Kaunas-Warschau
3. Schienengüterverkehrsstrecke Danzig-Bydgoszcz-Kattowitz-Zwardon
4. Binnenschiffahrtsweg Seine-Schelde

### Liste 3

#### 1. Netzzugänglichkeit und Netzverbund

- Multimodale Logistikzentren in Slawkow (Polen) mit Verbindungen zum russischen Breitspurschienennetz
- Schienenstrecke Bari-Durres-Sofia-Varna/Bourgas (Schwarzes Meer)
- Schienenstrecke Neapel - Reggio Calabria - Palermo
- Straßen/Schienen-Korridor zwischen Westirland und Dublin
- Hafen und Zugangsstraßen Limassol
- Hafen und Zugangsstraßen Larnaka
- Häfen Valletta und Marsaxlokk
- Intermodaler Korridor Ionisches Meer/Adria
- Straße Dover-Fishguard (außer M25)

#### 2. Grenzüberschreitende Verbindungen

- Autobahn Dresden/Nürnberg-Prag-Linz
- Schienenstrecke Prag/Linz
- Autobahn Zilina - Bratislava - (Wien)
- Schienenstrecke Maribor-Graz
- Autobahn (Ljubljana)-Maribor-Pinca-Zamardi-(Budapest)
- Durchlässigkeit der Pyrenäen für den Straßenverkehr

<sup>3</sup> Belgien und Luxemburg wollten die Hochgeschwindigkeitszugstrecke zwischen Brüssel und Luxemburg in Liste 1 aufnehmen, und Griechenland wollte den intermodalen Korridor Ionisches Meer/Adria in Liste 1 statt Liste 3 aufnehmen.

Die Gruppe ermittelte auch eine Reihe von Verbindungen zu **Drittländern**, die für die Entwicklung des Außenhandels der Europäischen Union und zur Verbesserung der Transitbedingungen für einige der neuen Mitgliedstaaten von Interesse sind. Folglich empfiehlt die Gruppe, diese Verbindungen auszubauen, insbesondere mit Hilfe struktureller Finanzinstrumente – im Fall von Abschnitten im Gebiet der Europäischen Union – oder im Rahmen von Transit- oder Assoziierungsabkommen zwischen der Gemeinschaft und den betreffenden Drittländern bei Abschnitten außerhalb der Union.

### Vorrangige Maßnahmen für ein besseres Verkehrsmanagement

Abgesehen von der Auswahl einer beschränkten Zahl vorrangiger Vorhaben, die im Folgenden skizziert werden, hat die Gruppe horizontale vorrangige Maßnahmen ermittelt, die zu einer besseren Organisation und einem besseren Management des Verkehrs beitragen. Dazu gehören:

- **Hochgeschwindigkeitsseewege** (vorrangiges Vorhaben Nr. 3): Hochgeschwindigkeitsseeweg Ostsee, Westeuropa, Südosteuropa und Südwesteuropa. Im Hinblick auf die praktische Umsetzung der Vorhaben schlägt die Gruppe vor, dass die jetzigen und künftigen Mitgliedstaaten der Kommission vor 2007 Vorschläge für transnationale Projekte vorlegen.
- **Verkehrsmanagementsysteme**: Schaffung eines europäischen Schienenverkehrsnetzes (Schienennetze interoperabel machen, einen Teil des Schienennetzes dem Güterverkehr vorbehalten), Integration des Flugverkehrsmanagements, Management des Binnenschiffsverkehrs, Überwachung des Seeverkehrs und Überwindung der Kapazitätsbeschränkungen von Flughäfen.

## 2. Den Ausbau des transeuropäischen Netzes erleichtern

Die von der Gruppe ausgewählten vorrangigen Vorhaben sind mit einem Finanzierungsbedarf von rund **235 Mrd. €** ab jetzt bis 2020 verbunden, wovon mehr als 110 Mrd. € auf die noch durchzuführenden Projekte von Essen/Dublin entfallen. Die Gesamtkosten des Netzes (vorrangige Vorhaben und andere Vorhaben) werden auf über **600 Mrd. €** geschätzt. Die Investitionen zur Durchführung der empfohlenen vorrangigen Vorhaben machen durchschnittlich **0,16 % des BIP** aus, doch handelt es sich dabei um maßgebende Produktivinvestitionen, die das Wachstumspotenzial der Wirtschaft stärken. Die Entscheidungsträger sind in diesem Zusammenhang darauf aufmerksam zu machen, welche Inkongruitäten auf lange Sicht zwischen dem, was bei der Durchführung dieser Vorhaben auf dem Spiel steht, und den Sparzwängen, die eine öffentliche Finanzierung begrenzen, bestehen. Die Gruppe hat deshalb auch Empfehlungen zur Finanzierung vorgelegt.

**Gewährleistung der Finanzierung vorrangiger Vorhaben.** Der Anteil der Gemeinschaft an der TEN-V-Finanzierung wird sich zwischen 2000 und 2006 auf rund 20 Mrd. € belaufen. Die Verwirklichung des TEN-V könnte ein frommer Wunsch bleiben, wenn die Europäische Gemeinschaft keine neuen Finanzmittel freigibt. Empfohlen wird Folgendes:

- Die Haushaltsbehörden sollten eine entsprechende Mittelzuweisung für den Zeitraum **2007-2013** vornehmen. Die Mittel müssen ausreichende Anreizwirkung entfalten und auf vorrangige Vorhaben konzentriert werden.
- **Erhöhung des Anteils der Gemeinschaftsfinanzierung bei grenzübergreifenden Projekten.** Nach Auffassung der Gruppe sollte ein System erwogen werden, das eine stärkere Differenzierung des Finanzierungsanteils je nach dem Nutzen für andere Länder erlaubt, vorrangig zur besseren Unterstützung grenzübergreifender Projekte. Der Vorschlag der Kommission, den Anteil der TEN-Haushaltsmittel bei bestimmten wichtigen grenzübergreifenden Abschnitten von 10 % auf **20 %** zu erhöhen, ist als Mindestmaß anzusehen und sollte noch einmal überprüft werden.

- Die Finanzierungskapazität der **Europäischen Investitionsbank** könnte durch verschiedene finanztechnische Maßnahmen erhöht werden, insbesondere durch die Schaffung der neuen TEN-Investitionsfazilität mit einem Umfang bis zu 50 Mrd. € für grenzübergreifende Projekte, was die Gewährung langfristiger Darlehen ermöglichen würde.
- **Öffentlich-private Partnerschaften** sollten gefördert werden. Ein entsprechender rechtlicher Rahmen, insbesondere hinsichtlich der Konzessionsrechte und der Entgelte für die Infrastrukturnutzung, muss auf Gemeinschaftsebene geschaffen werden. Neue Garantiemechanismen sollten eingerichtet werden, etwa in Form eines Risikofonds auf Gegenseitigkeit, um unter anderem die Risiken einer Verzögerung oder Nichtfertigstellung bestimmter Abschnitte, die die Bestandsfähigkeit eines Projekts gefährden könnte, abzudecken.

**Bessere Projektkoordinierung.** Empfohlen wird Folgendes:

- **Die operationale Koordinierung** – und nicht lediglich die finanzielle Koordinierung – der Staaten, die von den Projekten betroffen sind, muss verstärkt und institutionalisiert werden. Ein **Koordinierungsteam** unter Schirmherrschaft der Gemeinschaft, das von einer anerkannten und von allen betroffenen Staaten akzeptierten **Persönlichkeit** geleitet wird, sollte eingesetzt werden, um die Verwirklichung der Projekte auf den Hauptachsen voranzubringen und private und öffentliche Investoren anzusprechen.
- **Gemeinsame Bewertungsmethoden und einheitliche Verfahren** für transnationale Planfeststellungsverfahren sollten ausgearbeitet werden, um zu vermeiden, dass nationale Verfahren für die Bewertung der Umweltauswirkungen und sozioökonomischen Auswirkungen eines Projekts auferlegt werden. Es sollte die Möglichkeit geben, für ein gegebenes Vorhaben ein **einziges Planfeststellungsverfahren** in den verschiedenen betroffenen Staaten durchzuführen.

### 3. Die nächsten Stufen des Netzausbaus vorbereiten

Von der Gruppe wurden diejenigen vorrangigen Vorhaben ausgewählt, die am meisten zur Förderung des grenzüberschreitenden Verkehrs auf den **transeuropäischen Hauptachsen**, die durch einen großen, aus geographischen oder wirtschaftlichen Gründen unvermeidlichen Verkehrsfluss gekennzeichnet sind, beitragen. Die Ermittlung und Benennung dieser Achsen erleichtert es, den Prioritäten eine Rangfolge zuzuordnen und die einzelstaatlichen Pläne aufeinander abzustimmen. Diese anfängliche Benennung sollte durch eine **detailliertere Analyse der Verkehrsflüsse in einer Europäischen Union von 27 Ländern** sowie durch die Festlegung eines **Kernnetzes unter Einschluss dieser Achsen** ergänzt werden. Dies wird ein unabdingbares Werkzeug für die Begleitung der empfohlenen vorrangigen Vorhaben und die künftige Überarbeitung der Liste sein.

Eine **ähnliche Hochrangige Gruppe sollte regelmäßig eingesetzt werden** und sich der Synchronisierung dieser Arbeiten mit der periodischen Überprüfung der finanziellen Vorausschau der Gemeinschaft annehmen, um den bei den vorrangigen Vorhaben erzielten Fortschritt zu bewerten und die Aufnahme neuer Vorhaben in die Liste oder, wo nötig, die Streichung von zu sehr verzögerten Vorhaben aus der Liste zu erwägen. Die Gruppe regt an, dies **2010** zu tun.

MEMO wird vom Referat Information und Kommunikation der Generaldirektion Energie und Verkehr erstellt. Bitte sprechen Sie uns an, falls Sie weitere Informationen benötigen (Tel. + 32 2 296 8042).

Besuchen Sie uns im Internet: [http://europa.eu.int/comm/dgs/energy\\_transport/index\\_de.html](http://europa.eu.int/comm/dgs/energy_transport/index_de.html)

Abonnieren Sie DIGEST, unseren elektronischen, wöchentlich versandten Rundbrief "**Energy and Transport in Europe Digest**", auf der Internetseite [http://europa.eu.int/comm/energy\\_transport/mm\\_dg/index\\_en.html](http://europa.eu.int/comm/energy_transport/mm_dg/index_en.html)