

27. Juni 2003

**HOCHRANGIGE GRUPPE
FÜR DAS TRANSEUROPÄISCHE
VERKEHRSNETZ**

BERICHT

1. ZUSAMMENFASSUNG UND SCHLUSSFOLGERUNGEN.....	4
2. DIE POLITIK DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES SEIT MAASTRICHT.....	12
2.1. DIE ERSTEN ERGEBNISSE.....	12
2.2. NOTWENDIGKEIT DER NEUFORMULIERUNG DER GEMEINSCHAFTLICHEN LEITLINIEN	14
3. NEUE INFRASTRUKTUR: EIN WESENTLICHER BEITRAG ZUR ERWEITERUNG	17
3.1. INTEGRATION DER NETZE DER NEUEN MITGLIEDSTAATEN	17
3.2. DIE INFRASTRUKTUR FÜR DIE ERWEITERUNG GEHT ALLE AN	18
4. DER AUFTRAG DER KOMMISSION	19
4.1. ZUSAMMENSETZUNG UND AUFTRAG DER GRUPPE	19
4.2. DAS ARBEITSPROGRAMM	19
5. NOTWENDIGKEIT EINES SELEKTIVEN ANSATZES	22
5.1. ALLGEMEINE BEMERKUNGEN	22
5.1.1. <i>Unzureichende und gelegentlich inkohärente Bereitstellung von Infrastrukturen auf europäischer Ebene.....</i>	22
5.1.2. <i>Absehbare Verkehrsentwicklung</i>	23
5.1.3. <i>Finanzierungseinschränkungen.....</i>	24
5.1.4. <i>Notwendigkeit stärkerer Konzentration, Auswahl und Koordinierung.....</i>	24
5.2. KRITERIEN UND METHODEN FÜR DIE UNTERSUCHUNG VON PROJEKTEN.....	25
5.2.1. <i>Erfassung von Fortschritten und Verzögerungen bei vorrangigen Projekten.....</i>	25
5.2.2. <i>Notwendigkeit der Einhaltung strenger Kriterien.....</i>	26
5.2.2.1 Eine zweistufige Methode	26
5.2.2.2 Vorauswahl.....	27
5.2.2.3 Bewertung der Projekte aus der Vorauswahl	28
5.2.2.4 Vergleiche mit dem Ansatz der Christophersen-Gruppe	28
6. EMPFEHLUNGEN DER GRUPPE	30
6.1. DURCHFÜHRUNG DER VORRANGIGEN PROJEKTE.....	31
6.1.1. <i>Abzuschließende vorrangige Projekte (Liste 0)</i>	32
6.1.2. <i>Vor 2010 zu beginnende vorrangige Projekte (Liste 1)</i>	33
6.1.3. <i>Längerfristige vorrangige Projekte (Liste 2)</i>	40
6.1.4. <i>Weitere für den territorialen Zusammenhalt wichtige Projekte.....</i>	41
6.2. ENTWICKLUNG ECHTER HOCHGESCHWINDIGKEITSSSEEWEGE.....	42
6.2.1. <i>Ein unerschlossenes Potenzial</i>	42
6.2.2. <i>Vorgeschlagenes Verfahren für den Beginn von Projekten</i>	43
6.3. BESSERES VERKEHRSMANAGEMENT	45
6.3.1. <i>Schaffung eines europäischen Schienenverkehrsnetzes</i>	46
6.3.1.1 <i>Interoperable Gestaltung nationaler Netze</i>	46
6.3.1.2 <i>Teilweise Reservierung des Schienenverkehrsnetzes für den Güterverkehr</i>	46
6.3.2. <i>Integration von Air Traffic Management-Systemen</i>	48
6.3.3. <i>Binnenschifffahrtsmanagement</i>	48
6.3.4. <i>Beobachtung des Seeverkehrs</i>	49

6.3.5.	<i>Abbau von Einschränkungen der Flughafenkapazitäten</i>	50
6.4.	BESTIMMUNG DER HAUPTACHSEN	50
6.4.1.	<i>Kohärentere Planung</i>	51
6.4.2.	<i>Berücksichtigung der Erfahrungen mit den paneuropäischen Korridoren</i> .	52
6.4.3.	<i>Eine im Rahmen der Änderung der Leitlinien fortzusetzende Aufgabe</i>	53
6.5.	ENTWICKLUNG VON VERBINDUNGEN ZU NACHBARLÄNDERN DER UNION	54
6.5.1.	<i>Die Schweiz: ein Sonderfall</i>	54
6.5.2.	<i>Länder des Westbalkans</i>	55
6.5.3.	<i>Osteuropäische Länder (Russland, Weißrussland, Ukraine, Moldawien)</i> ...	55
6.5.4.	<i>Mittelmeerländer</i>	56
6.6.	LEICHTERE EINFÜHRUNG DES NETZES	57
6.6.1.	<i>Sicherstellen der erforderlichen Mittel</i>	57
6.6.1.1	Berücksichtigung knapper öffentlicher Finanzen.....	58
6.6.1.2	Fest verankertes Territorialitätsprinzip	59
6.6.1.3	Finanzierungsinstrumente der Gemeinschaft zur Bewältigung der Herausforderung	60
6.6.1.4	Finanzhilfen der Gemeinschaft mit größerer Wirksamkeit.....	63
6.6.1.5	Öffentlich-private Partnerschaften: besseres Risiko- und Kostenmanagement	65
6.6.2.	<i>Anpassung der politischen und rechtlichen Rahmenbedingungen</i>	67
6.6.2.1	Für Konzessionen maßgebliche Gesetze	68
6.6.2.2	Geregelter Wettbewerb im Verkehrssektor	68
6.6.2.3	Erhebung von Infrastrukturgebühren	69
6.6.3.	<i>Koordinierung der Investitionen</i>	69
6.6.3.1	Koordinierung mit den europäischen Hauptachsen.....	69
6.6.3.2	Länderübergreifende Rechtssubjekte für größere grenzüberschreitende Projekte.....	70
6.6.4.	<i>Nachhaltige Entwicklung als Maßstab für Bewertungsmethoden</i>	70
6.6.4.1	Homogenere Methoden zur Wirtschaftlichkeitsbewertung.....	70
6.6.4.2	Berücksichtigung der nachhaltigen Entwicklung.....	71
6.6.4.3	Verfahren zur Umweltverträglichkeitsprüfung	71
6.6.4.4	Vereinfachung der Verfahren durch länderübergreifende Feststellungskommissionen	72
6.7.	VEREINFACHUNG DER KÜNFTIGEN ÄNDERUNGEN DER LISTE VORRANGIGER PROJEKTE	74
6.7.1.	<i>Regelmäßig erforderliche Änderungen</i>	74
6.7.2.	<i>Erarbeitung der Liste der vorrangigen Projekte</i>	74
6.7.3.	<i>Heutige Unzulänglichkeit eines von unten nach oben orientierten Konzeptes</i>	75
7.	MITGLIEDERLISTE	76
8.	SITZUNGEN	81

1. ZUSAMMENFASSUNG UND SCHLUSSFOLGERUNGEN

1. Die Hochrangige Gruppe für das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V) ist von der für den Bereich Verkehr und Energie zuständigen Vizepräsidentin der Kommission beauftragt worden, bis Sommer 2003 die vorrangigen Projekte des transeuropäischen Verkehrsnetzes bis zum Jahre 2020 ausgehend von Vorschlägen der Mitgliedstaaten und der Beitrittsländer zu ermitteln. Dieser Auftrag ist Teil einer umfassenderen Überarbeitung der gemeinschaftlichen Leitlinien für den Aufbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes. Die dem Vorsitz von Herrn Karel van Miert unterstehende Gruppe setzte sich aus je einem Vertreter der Mitgliedstaaten, je einem Beobachter aus den Beitrittsländern und einem Beobachter der Europäischen Investitionsbank zusammen. Die Gruppe ist zwischen Dezember 2002 und Juni 2003 zehn Mal zusammengekommen.
2. Die Hochrangige Gruppe bestätigt die Notwendigkeit, die vom Europäischen Parlament und vom Rat im Jahre 1996 beschlossenen Leitlinien für das transeuropäische Verkehrsnetz neu zu fassen. Das Verkehrsnetz ist geprägt durch eine Besorgnis erregende Zunahme von Verkehrsbehinderungen infolge anhaltender Engpässe sowie fehlender Verbindungen und mangelnder Interoperabilität. Die anstehende Erweiterung der Union um weitere 12 Länder erhöht die Dringlichkeit eines neuen Ansatzes, mit dem die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Wirtschaft gewahrt und eine ausgewogene und nachhaltige Verkehrsentwicklung sichergestellt werden kann. Daher muss ein neuer Motivationsschub zur Schaffung eines echten transeuropäischen Netzes vermittelt werden.
3. Eine der wesentlichen Aufgaben der Gruppe war die Auswahl einer begrenzten Anzahl vorrangiger Projekte in Verbindung mit dem Verkehrsnetz der erweiterten Union. Diese Projekte sind wesentlich, um den Binnenmarkt für den gesamten europäischen Kontinent zu verwirklichen und den wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Zusammenhalt zu stärken. Außerdem hat die Gruppe die Hindernisse finanzieller, juristischer und administrativer Art untersucht, die einer Umsetzung dieser vorrangigen Projekte entgegenstehen.
4. Die Hochrangige Gruppe empfiehlt, dass die Kommission alle erforderlichen Maßnahmen zur Umsetzung ihrer Empfehlungen trifft. Ferner empfiehlt die Gruppe, dass auch die übrigen Einrichtungen der Kommission im Rahmen ihrer jeweiligen Kompetenzen alle erforderlichen Maßnahmen zur Unterstützung der von der Gruppe formulierten Empfehlungen ergreifen. Diese Empfehlungen können nur dann in die Praxis umgesetzt werden, wenn eine starke politische und finanzielle Beteiligung seitens der Mitgliedstaaten gegeben ist. Entsprechend ersucht die Gruppe alle Mitgliedsstaaten – die derzeitigen ebenso wie die künftigen –, sich an der Verwirklichung der im Bericht genannten Ziele zu beteiligen.

1.1. Durchführung vorrangiger Projekte bis 2020

5. Gemäß dem Auftrag der Gruppe enthält die Liste der vorrangigen Projekte ausschließlich *„die wichtigsten Projekte für die Infrastruktur des internationalen Verkehrs unter Berücksichtigung der allgemeinen Ziele der Förderung des Zusammenhalts des europäischen Kontinents, des Gleichgewichts zwischen den Verkehrszweigen, der Interoperabilität und der Reduzierung von Engpässen“*.

Darüber hinaus wurden „die Vereinbarkeit der einzelnen Projekte mit den Zielsetzungen der europäischen Verkehrspolitik, der Mehrwert für die Gemeinschaft und die Nachhaltigkeit der Finanzierung bis zum Jahre 2020“ bewertet.

6. Die Gruppe ist der Ansicht, dass sich der Begriff des „vorrangigen Projekts“ auch in der Koordinierung und Konzentration der finanziellen Mittel der Gemeinschaft (unabhängig vom jeweiligen Ursprung oder von der vorgesehenen Verwendung) sowie in den finanziellen Beiträgen der Staaten und der örtlichen Behörden zum transeuropäischen Verkehrsnetz ausdrücken muss. Außerdem muss dieser Begriff ein Maßstab für die Kreditpolitik der Europäischen Investitionsbank sein. Die Gruppe ist überzeugt, dass dieser Begriff dank geeigneter juristischer Strukturen dazu beitragen wird, private Investoren zu gewinnen.

Abschluss von 5 Essen-Vorhaben vor dem Jahre 2010

7. Unter den 14 von der Christophersen-Gruppe benannten und von den Europäischen Räten von Essen und Dublin bestätigten vorrangigen Projekten wurden nur drei abgeschlossen; fünf Projekte werden vor dem Jahre 2010 vollständig abgeschlossen sein. Trotzdem konstatiert die Gruppe insofern erhebliche Fortschritte bei den meisten der sechs übrigen Projekte, als wichtige Teile vor dem Jahre 2010 abgeschlossen sein werden.¹ Hinsichtlich der übrigen Teile hat sich die Gruppe auf neue Zeitpläne verständigt und in Anbetracht der Erklärungen der Europäischen Räte von Essen und Dublin beschlossen, diese Teile gemeinsam mit den Erweiterungen auf die Hoheitsgebiete künftiger Mitgliedstaaten als vorrangige Projekte mit einem Zeitrahmen bis 2020 aufzunehmen.
8. Die Hochrangige Gruppe empfiehlt, alle in Verbindung mit diesen Projekten zu treffenden Maßnahmen in der vom Europäischen Rat von Essen 1994 unterstützten Form bis zum Jahre 2010 abzuschließen und die entsprechenden Einrichtungen in Betrieb zu nehmen. Abschnitte, die bis zu diesem Datum nicht abgeschlossen werden können, sollten auf jeden Fall verhältnismäßig weit vorangeschritten sein. Der entsprechend erzielte Fortschritt wird darüber hinaus im Rahmen künftiger Überprüfungen der Leitlinien für den Aufbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes bei der Entscheidung berücksichtigt, ob diese Abschnitte in der Liste der vorrangigen Projekte über das Jahr 2010 hinaus erhalten bleiben sollen. Die Gruppe empfiehlt, dass die Kommission den Fortschritt dieser Projekte mit größtmöglicher Aufmerksamkeit überwacht und alle hilfreichen Maßnahmen ergreift, um sicherzustellen, dass die in diesem Bericht vorgesehenen Termine eingehalten werden. Die Maßnahmen zur Vergabe von Gemeinschaftsmitteln werden insbesondere vom ordnungsgemäßen Fortschritt der Projekte abhängig gemacht werden müssen.

Beginn 22 neuer vorrangiger Projekte in einer erweiterten Union in einem Zeitrahmen bis 2020

9. Die Gruppe hat ihre eigene Methode entwickelt, nach der die neuen, bis 2020 durchzuführenden Projekte unter den von den derzeitigen und den künftigen Mitgliedstaaten vorgeschlagenen Projekten bewertet und ausgewählt werden.

¹ Die bis zum Jahre 2010 abzuschließenden Abschnitte sind diesem Bericht als „Liste 0“ beigefügt. Die nach 2010 abzuschließenden Abschnitte sowie die Erweiterungen auf die Hoheitsgebiete der Beitrittsländer sind in „Liste 1“ zusammengestellt.

Ausgehend von 100 seitens der Gruppe zu überprüfenden Projekten einigten sich 24 Delegationen auf eine Reihe neuer vorrangiger Projekte, die in diesem Bericht geordnet nach ihrer Zugehörigkeit zu einer bestimmten Anzahl an Hauptverkehrsachsen in der erweiterten Union neu zusammengestellt wurden. Belgien und Luxemburg haben den Bericht nicht genehmigt, weil der Ausbau der Schienenverbindung zwischen Brüssel und Luxemburg in Liste 1 nicht genannt wurde. Außerdem verweigerte Griechenland seine Zustimmung, weil Griechenland daran gelegen war, dass der intermodale Korridor Ionisches Meer / Adriatisches Meer nicht in Liste 3, sondern in Liste 1 aufgenommen wurde.

10. Die Gruppe hat als allgemeine Bedingung festgelegt, dass die Arbeiten in allen betroffenen Abschnitten² spätestens im Jahre 2010 begonnen werden müssen. Da für vier dieser vorrangigen³ Projekte zwischen den betroffenen Staaten keinerlei Finanzierungsvereinbarung getroffen und keinerlei Zeitplan vereinbart wurde, empfiehlt die Gruppe diesen Staaten, ihre vorläufigen Studien und ihre Verhandlungen weiter zu verfolgen, um zu einer Entscheidung über Zeitplan, Abschlussdatum und Finanzierung zu gelangen. Angesichts ihrer Bedeutung für das transeuropäische Verkehrsnetz empfiehlt die Gruppe, dass die Kommission alle hilfreichen Schritte unternimmt, um die Durchführung dieser Projekte zu unterstützen; dies gilt insbesondere für die Hochleistungsschienenstrecke durch die Pyrenäen.
11. Die Gruppe möchte die Finanzierung sonstiger Projekte von gemeinsamem Interesse im Verkehrssektor nicht vernachlässigen, ist jedoch der Ansicht, dass die Kommission und die Europäische Investitionsbank ihre finanziellen Bemühungen in größtmöglichem Umfang auf die vorrangigen Projekte konzentrieren sollte.
12. Eine wesentliche Priorität kommt Galileo als Projekt zur Entwicklung eines Satellitennavigationssystems für zivile Anwendungen zu. Galileo wird dazu beitragen, die Wirksamkeit und die Sicherheit in allen Verkehrszweigen zu erhöhen und gleichzeitig die technologische Unabhängigkeit der Europäischen Union in diesem Bereich sicherstellen.
13. Angesichts des zunehmenden Transportbedarfs müssen durch Binnenverkehrsinfrastrukturprojekte fehlende Verbindungen im Verkehrsnetz geschlossen werden, bzw. muss dazu beigetragen werden, bestehende Engpässe beseitigen. Durch Schienenverkehrsprojekte muss die Interoperabilität der europäischen Netze verbessert werden. Besondere Aufmerksamkeit muss bei diesen Projekten auf zwei größere Hindernisse auf dem Weg zur Verwirklichung des transeuropäischen Netzes verwendet werden: erstens auf die Überwindung natürlicher Hindernisse wie z.B. der Alpen oder der Pyrenäen und zweitens auf grenzüberschreitende Projekte, die in der Vergangenheit häufig durch einen eklatanten Mangel an Koordinierung und Engagement zwischen den nationalen Behörden bzw. seitens der nationalen Behörden gekennzeichnet waren.
14. Das Ziel einer nachhaltigen Entwicklung erfordert eine Verlagerung des Gleichgewichts der Verkehrszweige zu Gunsten von Verkehrszweigen, die als Alternativen zum Straßenverkehr in Betracht kommen (d.h. Schienenverkehr,

² Diese Projekte wurden in „Liste 1“ aufgenommen.

³ Diese Projekte sind in „Liste 2“ zusammengestellt.

Binnenschifffahrt und Kurzstreckenseeverkehr). Entsprechend hat die Gruppe unter den vorrangigen Projekten die Projekte ausgewählt, welche eine Verbesserung der Schiffbarkeit auf verschiedenen Strecken der Rhein-Main-Donau-Route einschließlich der Maas und der Seine-Schelde-Route zum Gegenstand haben. Zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs hat die Gruppe vier Hochgeschwindigkeitsseewege beschrieben, für die die betroffenen Mitgliedstaaten Projekte von gemeinsamem Interesse entwickeln müssen. Der Erfolg dieser Hochgeschwindigkeitsseewege hängt wesentlich von einer Verbesserung der Logistikketten, von der Vereinfachung und Automatisierung von Verwaltungs- und Zollverfahren sowie von der Einführung gemeinsamer Verkehrsmanagementsysteme ab.

15. Außerdem hat die Gruppe – allerdings noch nicht erschöpfend – weitere wichtige Projekte zur Förderung des territorialen Zusammenhalts beschrieben, für welche die aktuellen strukturpolitischen Finanzierungsinstrumente⁴ beansprucht werden können.
16. Ferner hat die Gruppe verschiedene „horizontale“ oder bereichsübergreifende vorrangige Projekte benannt, die auf ein besseres Management des europäischen Verkehrssystems abzielen, und deren Wirksamkeit in engem Zusammenhang mit der Einführung begleitender Regulierungsmaßnahmen stehen wird. Die Integration von Verkehrsmanagementsystemen auf der Grundlage gemeinsamer Verfahren und Normen für die optimale Nutzung der bestehenden Netze setzt den Einsatz von Anreizen voraus. Eine Reihe von Maßnahmen zur wirksameren Zuweisung von Kapazitäten erscheint insbesondere im Güterverkehr und vor allem hinsichtlich der Anforderungen einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung unausweichlich. In diesem Zusammenhang empfiehlt die Gruppe mit besonderem Nachdruck die schrittweise und von allen Marktteilnehmern getragene Einführung eines europäischen Schienengüternetzes.
17. Der Auftrag der Gruppe bestand in der Ermittlung vorrangiger Projekte für den Binnenmarkt. Allerdings hat die Gruppe eine Reihe von Verbindungen mit Drittländern ermittelt, die für die Entwicklung des Außenhandels der Europäischen Union sowie im Hinblick auf eine Verbesserung der Transitbedingungen für einige neue Mitgliedstaaten von Interesse sind. Entsprechend empfiehlt die Gruppe die Entwicklung dieser Verbindungen insbesondere mit Hilfe strukturpolitischer Finanzierungsinstrumente bei Abschnitten innerhalb des Hoheitsgebiets der Union bzw. bei Abschnitten außerhalb der Union im Rahmen von Transit- oder Assoziierungsabkommen zwischen der Gemeinschaft und den betreffenden Drittländern (wobei diese Abkommen auch eine finanzielle Komponente beinhalten könnten).

1.2. Erleichterte Bedingungen für die Schaffung des transeuropäischen Verkehrsnetzes

18. Die von der Gruppe ausgewählten vorrangigen Projekte werden bis zum Jahre 2020 auf ein Fördervolumen von etwa 235 Mrd. € geschätzt; davon sind ca. 112 Mrd. € für die noch nicht abgeschlossenen Essen- / Dublin-Projekte vorgesehen.⁵ Hinzu kommt, dass diese neuen vorrangigen Projekte nur einen Teil der für das transeuropäische

⁴ Diese Projekte wurden in „Liste 3“ aufgenommen.

⁵ Beide Abschnitte in Liste 0 und in Liste 1

Verkehrsnetz der erweiterten Union erforderlichen Investitionen darstellen. Die Gruppe veranschlagt die Gesamtkosten des Netzes (vorrangige Projekte und sonstige Projekte) abzüglich des Unterhaltungsaufwandes auf ein Volumen von über 600 Mrd. €

19. Zurzeit investieren die Mitgliedstaaten weniger als 1 % ihres Bruttoinlandsproduktes für den Bau der Verkehrsinfrastruktur und verwenden nur ein Drittel dieser Investition für die Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes. Insbesondere im Hinblick auf letzteres ist die Gruppe der Ansicht, dass zurzeit zu wenig investiert wird, und dass dies bei einer ganzen Reihe von Netzprojekten, insbesondere bei einigen vorrangigen Projekten, ungeachtet ihrer positiven Auswirkungen auf die gesamte Wirtschaft der Union möglicherweise zur Folge hat, dass diese Projekte nicht innerhalb des jeweils vorgesehenen Zeitrahmens abgeschlossen werden können. Grenzüberschreitende Projekte werden zudem häufig durch das immanente Problem der Koordinierung zwischen den beteiligten Regierungen sowie durch die Zeitpläne, die Finanzplanung und die entsprechenden Verwaltungsverfahren behindert.

Garantierte Förderung vorrangiger Projekte

20. Die Kommission schätzt den Finanzierungsanteil der Gemeinschaft an der Einrichtung des transeuropäischen Verkehrsnetzes im Zeitraum 2000 bis 2006 auf etwa 20 Mrd. €⁶ Nach Ansicht der Gruppe ist dieser Beitrag offenbar kein geeigneter Anreiz, insbesondere nicht zur Durchführung grenzüberschreitender Projekte. Daher begrüßt die Gruppe die Mitteilung der Kommission – Ausbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes: Neue Formen der Finanzierung.⁷
21. Die auf dem Europäischen Rat von Essen eingegangenen Verpflichtungen sowie die von der Gruppe geäußerten Empfehlungen hinsichtlich der neuen Prioritäten laufen Gefahr, bloße Lippenbekenntnisse zu bleiben, wenn die Europäische Gemeinschaft keine weiteren Finanzmittel freigibt. Insbesondere empfiehlt die Gruppe den Haushaltsbehörden, eine geeignete Mittelzuweisung zu überdenken, die tatsächlich einen Anreiz darstellt, und die im Rahmen der künftigen finanziellen Vorausschau speziell für das transeuropäische Verkehrsnetz vorgesehen sind, wobei darauf hinzuweisen ist, dass im Zeitraum 2004-2013 allein für die vorrangigen Projekte Investitionen in Höhe von 208 Mrd. € erforderlich sein werden.
22. Immer wieder auftretende Verzögerungen gefährden die Durchführbarkeit anderer Abschnitte der jeweiligen Strecke, insbesondere bei grenzüberschreitenden Projekten. Entsprechend vertritt die Gruppe die Ansicht, dass die Gemeinschaft eine aktivere Rolle bei der Finanzierung der grenzüberschreitenden Projekte übernehmen könnte. Die Kommission hat bereits eine Änderung der Finanzverordnung mit dem Ziel vorgeschlagen, den Anteil des TEN-Haushaltes für bestimmte wesentliche grenzüberschreitende Abschnitte von 10 % auf 20 % anzuheben. Die Gruppe empfiehlt, diese Initiative als mögliche erste Stufe eines Systems, das eine umfangreichere Modulation der Interventionsrate abhängig von den Vorteilen für andere Länder zulässt, sowie – allgemeiner betrachtet – als eine mögliche Lösung zur

⁶ Dieser Betrag wird aus Beiträgen aus dem Haushalt für transeuropäische Netze, aus dem Kohäsionsfonds und aus dem Strukturfonds aufgebracht.

⁷ KOM(2003) 132 endgültig

Stärkung der Rolle der Gemeinschaft bei grenzüberschreitenden Projekten neu zu überprüfen.

23. Die Gruppe betont nachdrücklich die entscheidende Rolle, die der Europäischen Investitionsbank (EIB) durch ihre Kreditpolitik zukommt. Sie schlägt vor, die Finanzierungskapazität der Bank um verschiedene zusätzliche Formen der finanziellen Ausstattung insbesondere für grenzüberschreitende Projekte zu erweitern. Darüber hinaus empfiehlt die Gruppe der EIB, ihre Verbindungen zur Europäischen Kommission zu stärken.
24. Die Koordinierung von Projekten und Finanzmitteln, insbesondere für die Umsetzung grenzüberschreitender Projekte, muss verbessert werden. Projekte in Verbindung mit dem transeuropäischen Verkehrsnetz kommen zwangsläufig der gesamten Union zugute. Entsprechend sollten die Mitgliedstaaten rein einzelstaatliche Interessen überwinden, die – von einigen allzu seltenen Ausnahmen abgesehen – zur Folge hatten, dass die Mitgliedstaaten die Finanzierung von Infrastrukturen außerhalb ihrer jeweiligen Hoheitsgebiete abgelehnt haben.
25. Die zur Durchführung der empfohlenen vorrangigen Projekte des transeuropäischen Verkehrsnetzes benötigten Investitionen belaufen sich durchschnittlich auf 0,16 % des BIP. Trotzdem sind dies wesentliche produktive Investitionen, die das mögliche Wirtschaftswachstum vergrößern, dem Binnenmarkt Auftrieb verleihen und zu nachhaltiger Entwicklung und territorialem Zusammenhalt beitragen. In diesem Zusammenhang macht die Gruppe die Entscheidungsträger in der Politik auf die unter längerfristigen Gesichtspunkten bestehende Diskrepanz zwischen den Potenzialen dieser Projekte und den Vorbehalten und Einschränkungen aufmerksam, die stärkeren Investitionen der öffentlichen Hand entgegenstehen.
26. In Anbetracht der finanziellen Anforderungen ruft die Gruppe schließlich zu Initiativen zur Förderung öffentlich-privater Partnerschaften auf. Auf Gemeinschaftsebene müssen insbesondere hinsichtlich der Konzessionsregelungen und der Gebühren für die Nutzung der Infrastruktur geeignete juristische Rahmenbedingungen geschaffen werden. In derartigen Partnerschaften müssen auch die Risiken in einer für den privaten Sektor annehmbaren Weise verteilt sein. Außerdem sollten neue Garantiemechanismen (z.B. in Form eines Risikofonds auf Gegenseitigkeit) eingerichtet werden, um unter anderem die Risiken eines Verzugs oder der Nichterfüllung bei der Ausführung bestimmter Abschnitte abzudecken, die die Durchführbarkeit eines Projektes gefährden könnten.

Bessere Koordinierung der Projekte

27. Die Gruppe ist der Ansicht, dass die Koordinierung – nicht nur in finanzieller Hinsicht, sondern auch in Bezug auf die organisatorische Struktur – zwischen Mitgliedstaaten auf einer gemeinsamen Projektachse⁸ gestärkt und institutionalisiert werden muss. Zu diesem Zweck sollte ein Koordinierungsteam unter der Schirmherrschaft der Gemeinschaft und unter Leitung einer von allen betroffenen Staaten anerkannten und akzeptierten Persönlichkeit eingerichtet werden, um die Umsetzung von Projekten auf den Hauptachsen voranzutreiben und um private und institutionelle Investoren zu gewinnen. Mit der Zeit könnten sich diese Teams zu

⁸ Der Begriff „Achse“ wird verwendet, um Verwechslungen mit den auf den Konferenzen von Kreta und Helsinki im Rahmen der EKVM beschriebenen paneuropäischen Korridoren zu vermeiden.

gemeinsamen Managementstrukturen entwickeln, welche die Koordinierung der verschiedenen Interventionsmaßnahmen der Gemeinschaft sicherstellen.

28. Die Übertragung nationaler Verfahrensweisen für die Bewertung der ökologischen und sozioökonomischen Auswirkungen eines Projektes hat sich im Falle grenzüberschreitender Projekte als ungeeignet erwiesen. Über gemeinsame Bewertungsmethoden hinaus sollten gemeinsame länderübergreifende Planfeststellungsverfahren entwickelt werden. Entsprechend schlägt die Gruppe vor, bei Projekten die Möglichkeit vorzusehen, in allen betroffenen Staaten ein einziges Planfeststellungsverfahren durchzuführen; dies könnte die Umsetzung der kürzlich angenommenen Rechtsvorschriften der Gemeinschaft zur Umweltverträglichkeitsprüfung erleichtern.⁹ Unabhängig von einer angemesseneren Berücksichtigung ökologischer Prioritäten würde ein derartiges Verfahren eine größere Transparenz bei der Auswahl der Infrastruktur zulassen und unnötige und kostspielige Parallelverfahren vermeiden.

1.3. Vorbereitung der nächsten Stufen beim Ausbau des Netzes

29. Von der Gruppe wurden die vorrangigen Projekte ausgewählt, die am meisten zur Förderung des länderübergreifenden Verkehrs auf den transeuropäischen Hauptachsen beitragen. Durch dieses Auswahlverfahren konnte eine bestimmte Anzahl transeuropäischer Hauptachsen stärker betont werden. Die aus geografischen bzw. ökonomischen Gründen unerlässliche Beschreibung der durch größere Verkehrsströme gekennzeichneten europäischen Achsen erleichtert das Setzen von Prioritäten sowie die konsequente Gestaltung der einzelstaatlichen Planungen. Entsprechend fordert die Gruppe dazu auf, diese erste Beschreibung im Zusammenhang mit der Änderung der Leitlinien durch eingehendere Analysen von Verkehrsströmen in einer aus 27 Ländern bestehenden Union zu erstellen.
30. Die Beschreibung eines aus diesen Achsen bestehenden Kernnetzes wird ein unverzichtbares Arbeitsinstrument für weitere Änderungen der Liste vorrangiger Projekte darstellen. Die Beauftragung einer Gruppe von den Verkehrsministern benannter hochrangiger Experten hat überdies die Beschreibung umfassenderer Leitlinien für das transeuropäische Netz sowie eine Spezifizierung der für die Entwicklung dieses Netzes erforderlichen Anreize ermöglicht. Angesichts der weiten geografischen Ausdehnung und der finanziellen Auswirkungen des Netzes stellt die Arbeit einer derartigen Gruppe eine wichtige Voraussetzung für jegliche wesentliche Änderungen der gemeinschaftlichen Leitlinien dar.
31. Aus diesem Grund sollte regelmäßig eine ähnliche Gruppe eingerichtet werden, wobei darauf zu achten wäre, dass die Arbeit dieser Gruppe mit den regelmäßigen Änderungen der Finanziellen Vorausschau der Gemeinschaft abgestimmt wird, damit der bei den vorrangigen Projekten erzielte Fortschritt bewertet werden kann und damit die Aufnahme neuer Projekte in die Liste bzw. – wenn erforderlich – bei zu großem Verzug die Streichung von Projekten aus der Liste erwogen werden kann.
32. Die Gruppe schlägt vor, mit der Durchführung dieser Initiative im Jahre 2010 zu beginnen.

⁹ Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2001 über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme

2. DIE POLITIK DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES SEIT MAASTRICHT

2.1. DIE ERSTEN ERGEBNISSE

1. Ein vollständig integriertes Verkehrsnetz ist eine Voraussetzung für einen echten freien Güter- und Personenverkehr sowie für die Einbeziehung von Inseln und peripheren bzw. isolierten Regionen. Ein modernes integriertes und interoperables Netz ermöglicht durch ein besseres Verkehrsmanagement die Stärkung des Handels und der Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Wirtschaft insgesamt. Ohne die Einrichtung der erforderlichen Infrastruktur und eines geeigneten rechtlichen Rahmens für eine wirksame Verwaltung des Netzes werden die Konzepte des Binnenmarkts und des territorialen Zusammenhalts der Union nicht vollständig verwirklicht werden können.
2. Die Tatsache, dass der Vertrag von Maastricht eine Politik bezüglich der transeuropäischen Netze vorsieht, hat der Europäischen Gemeinschaft Kompetenzen verliehen und Instrumente für die Entwicklung ihrer Politik an die Hand gegeben. Gemäß Artikel 154 des Vertrags über die Europäische Union trägt die Gemeinschaft zur Einrichtung und Entwicklung transeuropäischer Netze in den Bereichen Verkehr, Telekommunikation und Energieinfrastruktur bei. Diese Tatsache ist unter dem Gesichtspunkt des Beitrags zur Einrichtung des Binnenmarktes und zur Stärkung des wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Zusammenhalts zu sehen. Dazu muss zunächst die Integration und die Interoperabilität der einzelstaatlichen Netze entwickelt werden.
3. Unter diesen Umständen wird das transeuropäische Verkehrsnetz die Entwicklung der Wirtschaft in der Europäischen Union unterstützen. Im gesamten Markt sollte ein effizienter und möglichst kostengünstiger Personen-, Güter- und Dienstleistungsverkehr möglich sein. In den vergangenen Jahrzehnten waren die Verkehrsinfrastrukturen der Mitgliedstaaten jedoch übermäßig nach innen ausgerichtet, wobei die jeweiligen Hauptstädte das „Nervenzentrum“ darstellten, in dem die wichtigen Verkehrswege zusammenliefen. In den frühen 90er Jahren erlangte die Entwicklung des transeuropäischen Verkehrsnetzes politische Priorität, da das transeuropäische Verkehrsnetz zu Recht als Instrument zur Stützung des gemeinsamen Marktes betrachtet wurde, der mit Öffnung der Binnengrenzen am 1. Januar 1993 spürbare Realität wurde.
4. Die Einrichtung eines derartigen Netzes müsste ein Instrument der ökonomischen Integration darstellen, das die Kommunikation erleichtert, Entfernungen verkürzt und Kontakte zwischen peripheren und zentralen Regionen begünstigt. Da dies von entscheidender Bedeutung für das ordnungsgemäße Funktionieren des gemeinsamen Marktes ist, spielt das transeuropäische Netz auch eine grundlegende Rolle bei der Entwicklung des ökonomischen und sozialen Zusammenhalts.
5. Bald stellte sich heraus, dass man die Einrichtung des transeuropäischen Netzes mit größerem Nachdruck fördern musste, da die Umsetzung unter dem schwächeren Wirtschaftswachstum und der entsprechend geringeren Verfügbarkeit von Finanzmitteln litt. In ihrem Weißbuch über Wachstum, Wettbewerbsfähigkeit und

Beschäftigung entwarf die Kommission 1993 entsprechend die Idee der Erstellung einer Liste mit Projekten von Interesse für die Gemeinschaft sowie eine Reihe von Maßnahmen zur Mobilisierung öffentlicher und privater Akteure.

6. In diesem Zusammenhang bestand die Aufgabe der Union darin, die Hindernisse im finanziellen und im administrativen Bereich auszuräumen, die der Entwicklung dieser wichtigen und kostspieligen vorrangigen Projekte (darunter viele grenzüberschreitende Projekte) entgegenstanden, indem private Investoren ermutigt wurden, sich stärker an der Finanzierung zu beteiligen. Mit anderen Worten: Diese Projekte wurden unter Ermutigung zu Partnerschaften zwischen allen interessierten Parteien (öffentliche Stellen, Fahrwegbetreiber, Nutzer, Finanzinstitute und Industrie) durchgeführt. Dieser Ansatz beinhaltete für jedes Projekt die Entwicklung eines eigenen Aktionsplans in einer Form, die den erforderlichen politischen Antrieb für eine raschere Umsetzung und Finanzierung der Projekte vermitteln sollte.
7. Ausgehend von den Vorschlägen im Weißbuch der Kommission hat der Europäische Rat von Brüssel im Dezember 1993 eine Reihe wichtiger Entscheidungen zur rascheren Umsetzung transeuropäischer Netze (Verkehr, aber auch Energie und Telekommunikation) angenommen. Einer dieser Vorschläge führte zur Einrichtung einer Sondergruppe bestehend aus Vertretern der Staats- bzw. Regierungschefs unter dem Vorsitz von Herrn Christophersen. Diese „Christophersen-Gruppe“ sollte den Rat bei der Erfüllung seiner Aufgabe im Bereich der Verkehrs- und Energienetzinfrastruktur unterstützen. Das wesentliche Ziel der Gruppe bestand darin, die vorrangigen Projekte zu ermitteln, die nach Ansicht der Vertreter der Einzelstaaten von entscheidender Bedeutung für die Einrichtung des transeuropäischen Verkehrs- und Energienetzes waren.
8. Hinsichtlich des Verkehrsnetzes befürwortete der Europäische Rat von Korfu im Juni 1994 und in Essen im Dezember desselben Jahres eine Liste mit 14 vorrangigen Verkehrsprojekten ausgehend vom Bericht der „Christophersen-Gruppe“. Der Rat ersuchte die betroffenen Mitgliedstaaten, alle erforderlichen Maßnahmen zu unternehmen, um diese Projekte insbesondere durch straffere Verwaltungs-, Regulierungs- und Gesetzgebungsverfahren zu beschleunigen.
9. Am 23. Juli 1996 nahmen das Europäische Parlament und der Rat Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 1996 über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes an;¹⁰ diese Entscheidung beinhaltete eine wesentlich umfangreichere Liste an Projekten von gemeinsamem Interesse.
10. Diese Entscheidung¹¹ sieht 2010 als Ziel für die Fertigstellung des Netzes vor. Die Leitlinien sollten die Mitgliedstaaten sowie – wenn erforderlich – die Gemeinschaft ermutigen, mit den jeweils verfügbaren Haushaltsmitteln Projekte von gemeinsamem Interesse durchzuführen, welche die konsequente Gestaltung, die Integrität und die Interoperabilität des transeuropäischen Netzes sowie den Zugang zu diesem Netz sicherstellen sollen.

¹⁰ ABl. L 228 vom 9.9.1996, S. 1

¹¹ Die Entscheidung wurde am 22. Mai 2001 dahingehend geändert, dass auch Binnenhäfen und intermodale Terminals in die Pläne einbezogen und das vorrangige Projekt Nr. 8 gemäß den Wünschen des Europäischen Rates von Dublin im Dezember 1996 geändert wurde.

11. Die Leitlinien sahen für die einzelnen Verkehrszweige einen gemeinsamen Orientierungsrahmen für die Pläne und Kriterien vor, nach denen für eine Förderung aus dem TEN-Haushalt bzw. aus den vorhandenen strukturpolitischen Finanzinstrumenten geeignete Projekte von gemeinsamem Interesse ermittelt werden sollten. Außerdem beinhaltete die Entscheidung in Anhang III die vom Europäischen Rat von Essen angenommenen vorrangigen Projekte („Essen-Vorhaben“). **Inzwischen stellen die vom Europäischen Rat von Essen befürworteten Projekte nur noch einen Teil der zahlreichen sonstigen Projekte von gemeinsamem Interesse dar.**

2.2. NOTWENDIGKEIT DER NEUFORMULIERUNG DER GEMEINSCHAFTLICHEN LEITLINIEN

1. Im vergangenen Jahrzehnt war nicht nur eine Besorgnis erregende Zunahme von Verkehrsbehinderungen in Ballungszentren, sondern auch eine neue Ausprägung von Behinderungen auf den wichtigen Adern des transeuropäischen Netzes mit zusätzlichen Engpässen zu verzeichnen. Fehlende Verbindungen in der bestehenden Infrastruktur und die mangelnde Interoperabilität innerhalb der Verkehrszweige sowie im Hinblick auf intermodale Verkehrssysteme verschärfen diese Behinderungen im Netz. Dies gilt für alle Verkehrszweige: für den Straßenverkehr, aber auch für den Schienenverkehr. (Nach Schätzungen der Bahngesellschaften stellen bei den vorhandenen Technologien etwa 20 % des gesamten Schiennetzes Engpässe dar.) Von den entsprechenden Verzögerungen ist in zunehmendem Maße auch der Luftverkehr betroffen. Die peripheren Regionen hingegen leiden immer noch unter ihrer Isolierung infolge fehlender Verbindungen zum Zentrum des Kontinents; außerdem bestehen Behinderungen in den zentralen Abschnitten des Netzes. Die peripheren Länder der Europäischen Union sind daher unmittelbar von der Verschlechterung der Verkehrsbedingungen in Transitländern betroffen.
2. Die Notwendigkeit, natürliche Grenzen wie z.B. Gebirgszüge oder Küstenstriche zu überwinden, stellt ein besonders Hindernis für die Beförderung von Gütern und Personen dar. Spontan würde man an die Alpen oder an die Pyrenäen denken; ebenso wäre jedoch in den Wintermonaten das Eis in der nördlichen Ostsee als Beispiel für eine natürliche Grenze zu nennen, die den Seeverkehr in den nordischen Ländern und in den Ländern des Baltikums beeinträchtigt. Die Einrichtung angepasster Infrastrukturen zur Überwindung dieser Hindernisse sowie die Inbetriebnahme eigens angepasster Ausrüstungen (z.B. Eisbrecher) sind unverzichtbar. Dies erfordert gewaltige Investitionen, die häufig nur von mehreren Mitgliedstaaten gemeinsam und unter sehr guter Zusammenarbeit zwischen den einzelstaatlichen Verwaltungen bewältigt werden können.
3. Das Phänomen der Behinderungen und die fehlende Anbindung peripherer Regionen beeinträchtigen infolge höherer Kosten die Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmen. Außerdem wird die Umwelt durch den zusätzlichen Kraftstoffverbrauch belastet und das Wohlbefinden der Bürger durch die zahlreichen Begleiterscheinungen des Verkehrs gemindert. Die Kommission beziffert die externen Kosten von

Behinderungen des Straßenverkehrs auf etwa 0,5 % des Bruttoinlandsprodukts (BIP) der Europäischen Union.¹²

4. Diese Einschätzung wird noch beunruhigender, wenn man bedenkt, dass der Transportbedarf auch in Zukunft erheblich anwachsen wird. Wenn bis zum Jahre 2010 keine Maßnahmen getroffen werden, um die Vorteile der verschiedenen Verkehrszweige rationeller zu nutzen, könnte der Lkw-Verkehr in der Union der 15 gegenüber dem Stand des Jahres 1998 um 50 % zunehmen. Dieses Phänomen betrifft die Mitgliedstaaten ebenso wie die Beitrittsländer, in denen in den Jahren 1990 bis 1998 ein progressiver Rückgang des Marktanteils der Schiene sowie eine entsprechende Zunahme des Straßenverkehrs um fast 20 % zu verzeichnen war.
5. Eine wirksame Verkehrspolitik beschränkt sich offenbar nicht auf die Einrichtung von Infrastrukturen für das transeuropäische Verkehrsnetz. Allerdings ist zu bemerken, dass die Auslastung bestimmter größerer Verkehrsadern sowie das Fehlen befriedigender Verbindungen zu den peripheren Regionen unmittelbar auf Verzögerungen bei der Umsetzung der Infrastruktur des Netzes zurückzuführen ist. Wie im Weißbuch zur europäischen Verkehrspolitik dargestellt,¹³ waren sechs Jahre nach Annahme der Entscheidung 1692/96/EG über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes kaum 20 % der für den Zeitraum bis 2010 geplanten Projekte abgeschlossen. Die größten Verzögerungen betreffen grenzüberschreitende Projekte sowie Schienenprojekte. Von den 15 vom Europäischen Rat von Essen 1994 angenommenen Projekten wurden bislang nur drei abgeschlossen. Zwei Projekte wurden noch nicht einmal begonnen.
6. Die derzeitigen Pläne des transeuropäischen Netzes sind wesentlich aus der Gegenüberstellung einzelstaatlicher Pläne hervorgegangen. Nach der Erweiterung wird dieses Fehlen einer gemeinsamen allgemeinen Vision für den gesamten Kontinent unweigerlich zu einem Zerfasern der Anstrengungen und zu großen Schwierigkeiten bei der Sicherstellung der Kohärenz zwischen den verschiedenen Initiativen zur Planung und Umsetzung des Netzes auf europäischer, einzelstaatlicher und sogar regionaler Ebene führen.
7. Auf Wunsch der Mitgliedstaaten wurde mehr als die Hälfte der Kapitalaufwendungen auf den Straßenbau verwendet. Im neuen Kontext der nachhaltigen Entwicklung hat der Europäische Rat von Göteborg im Juni 2001 dazu aufgerufen, in Zukunft schwerpunktmäßig die Entwicklung des Schienenverkehrs sowie der See- und der Binnenschifffahrt voranzutreiben. Auch im Weißbuch der Kommission zur Verkehrspolitik für das Jahr 2010 wurde die Neugewichtung der verschiedenen Verkehrszweige ins Zentrum der Strategie zur Förderung einer nachhaltigen Entwicklung gestellt.
8. Die Neugewichtung der Verkehrszweige bedeutet eine noch nachdrücklichere Förderung der Intermodalität. Die einzelnen Projekte in Verbindung mit dem transeuropäischen Netz müssen in eine Transportkette einbezogen werden, und es muss die optimale Kombination bestehender Verkehrszweige für eine Verbesserung der Gesamtleistung des Systems bei gleichzeitiger Reduzierung der Umweltbelastung gefunden werden. Ein Straßenprojekt z.B. kann insgesamt einen positiven Beitrag zur

¹² Weißbuch „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010“

¹³ KOM (2001) 370 - http://europa.eu.int/comm/energy_transport/de/lb_de.html

Minderung der Umweltbelastung darstellen, wenn dadurch die Anbindung an das Schienennetz oder an Binnenwasserstraßen verbessert wird. Anstatt Projekte isoliert zu betrachten, müssen in Projekten auf europäischer Ebene die spezifischen Qualitäten der einzelnen Verkehrszweige vereint werden.

9. Entsprechend ist eine Neuformulierung der derzeitigen Leitlinien erforderlich geworden. Wie im Weißbuch Verkehr dargestellt, zwingen uns die ungleichmäßige Zunahme des Verkehrs und die Anforderungen einer nachhaltigen Entwicklung, die Verkehrszweige neu zu gewichten, Engpässe zu beseitigen und fehlende Verbindungen zu ergänzen. Die entsprechenden Anstrengungen erfordern einen geregelten Wettbewerb innerhalb des gesamten Verkehrssektors mit dem Ziel, einen für die Finanzierung der Infrastruktur vorteilhaften Rahmen zu schaffen sowie Investitionen in die wichtigen Strecken des transeuropäischen Netzes besser zu steuern.
10. Wir müssen die verschiedenen Verkehrszweige sinnvoll nutzen, telematische Einrichtungen zur besseren Organisation von Reisen und Verkehrsströmen einsetzen, in allen Bereichen die entsprechenden Netze der einzelstaatlichen Behörden verbinden und schließlich die Verkehrsdienste unter Kombination verschiedener Verkehrszweige verbessern. In Infrastrukturprojekte müssen wir höhere Umweltschutzstandards einbeziehen. Die territorialen Aspekte des Verkehrs müssen berücksichtigt werden, damit eine ausgewogene und nachhaltige Entwicklung sämtlicher Regionen in Europa durch eine bessere Verteilung von Verkehrsströmen gewährleistet werden kann. Die Investitionen sind beträchtlich; ebenso beträchtlich sind jedoch die möglichen Vorteile hinsichtlich der Wettbewerbsfähigkeit, der Beschäftigungssituation, des territorialen Zusammenhalts und einer Minderung nachteiliger externer Effekte auf Gesellschaft und Umwelt.
11. Ein erster begrenzter Versuch einer Änderung der Leitlinien für das transeuropäische Verkehrsnetz wurde von der Kommission am 2. Oktober 2001 vorgeschlagen.¹⁴ Allerdings ist darauf hinzuweisen, dass die in Anhang III zusammengefasste Liste neuer vorrangiger Projekte¹⁵ trotz der Annahme des Vorschlags der Kommission durch das Parlament die Zustimmung des Rates noch immer nicht erhalten hat. Trotzdem haben Mitgliedstaaten anlässlich verschiedener Sitzungen des Europäischen Rats ihren Wunsch nach einer Änderung der Leitlinien für das transeuropäische Netz einschließlich neuer vorrangiger Projekte erneuert.¹⁶

¹⁴ KOM (2001) 544; ABl. C 362 vom 18.12.2001, S. 205.

¹⁵ In Anhang III wurden die folgenden neuen vorrangigen Projekte genannt: Galileo, eine Hochleistungsschienenstrecke durch die Pyrenäen, eine Eisenbahnverbindung für den gemischten Schienenverkehr von Stuttgart nach Wien, die Verbesserung der Donauschifffahrt zwischen Vilshofen and Straubing, die interoperable Hochgeschwindigkeitsbahnverbindung auf der iberischen Halbinsel und die Fehmarnbelt-Querung.

¹⁶ In den Sitzungen der folgenden Europäischen Räte wurden die nachstehenden Erklärungen formuliert:

In Göteborg „ersucht der Europäische Rat das Europäische Parlament und den Rat, bis 2003 auf der Grundlage eines in Kürze erfolgenden Vorschlags der Kommission überarbeitete Leitlinien für die transeuropäischen Verkehrsnetze festzulegen, um gegebenenfalls den Infrastrukturinvestitionen in den öffentlichen Verkehr und in die Eisenbahn, die Binnenwasserstraßen, den Kurzstreckenseeverkehr, den kombinierten Verkehr und einen effizienten Verbund Vorrang einzuräumen;“

In Barcelona „ersucht der Europäische Rat den Rat und das Europäische Parlament, bis Dezember 2002 die überarbeitete Fassung der Leitlinien und ergänzenden Finanzbestimmungen für die

3. NEUE INFRASTRUKTUR: EIN WESENTLICHER BEITRAG ZUR ERWEITERUNG

3.1. INTEGRATION DER NETZE DER NEUEN MITGLIEDSTAATEN

1. Eine Neuformulierung der derzeitigen Leitlinien für das transeuropäische Verkehrsnetz ist besonders wichtig, da wir unmittelbar vor der größten Erweiterung der Europäischen Union stehen. Im Mai 2004 werden der Europäischen Union zehn Länder beitreten: Zypern, die Tschechische Republik, Estland, Ungarn, Lettland, Litauen, Malta, Polen, die Slowakei und Slowenien. Rumänien und Bulgarien sollen im Jahre 2007 folgen. Diese Entwicklung unterstreicht die Notwendigkeit verbesserter oder neuer Infrastrukturen auf den Korridoren zwischen diesen Ländern, damit diese Länder wirksam an das transeuropäische Netz der 15 derzeitigen Mitgliedstaaten angebunden werden können. Ebenso müssen die Verbindungen zwischen diesen Ländern verbessert werden. Daher muss ein neues Infrastrukturnetz in der Ost-/ West-Achse sowie in der Nord- / Süd-Achse geschaffen werden.
2. Eine geeignete Verkehrsinfrastruktur ist eine der Bedingungen für die wirtschaftliche Entwicklung der Beitrittsländer und für die Integration der Beitrittsländer in einen den gesamten Kontinent umschließenden Binnenmarkt sowie für einen besseren Zugang peripherer Regionen zu den zentralen Regionen. Die Grenzen werden nicht wirklich geöffnet, und Personen- und Güterverkehr können nicht wirklich ungehindert und effizient erfolgen, wenn die Straßen, Bahnverbindungen, Flughäfen und Häfen dieser Länder nicht modernisiert werden.
3. Bei den Beitrittsverhandlungen wurden wichtige Bedürfnisse hinsichtlich der Verkehrssituation in den Beitrittsländern deutlich. Straßen mit einer Länge von etwa 20 000 km und Bahnverbindungen über 30 000 km sowie Häfen und Flughäfen müssen gebaut oder modernisiert werden, damit die in der für die derzeitigen Mitgliedstaaten maßgeblichen Entscheidung über die Leitlinien für das transeuropäische Netz vorgegebenen Kriterien und Zielsetzungen erfüllt werden können. Die in diesen Ländern vorzunehmenden Investitionen dürften sich auf etwa 100 Mrd. € belaufen; im Verhältnis zu den betreffenden Bruttoinlandsprodukten ist dies ein gewaltiges Volumen.
4. Auf den gesamteuropäischen Konferenzen der Verkehrsminister in Kreta 1994 und in Helsinki 1997 konnte eine Reihe paneuropäischer Korridore beschrieben werden, welche die mittel- und osteuropäischen Länder durchqueren und diese Länder mit dem Netz der Europäischen Union verbinden. Diese Korridore, die einen erheblichen

transeuropäischen Verkehrsnetze, einschließlich von der Kommission ermittelter neuer vorrangiger Projekte, anzunehmen, damit die Verkehrsbedingungen bei einem hohen Sicherheitsstandard in der gesamten Europäischen Union verbessert und Engpässe in Regionen wie unter anderem den Alpen, den Pyrenäen und der Ostsee verringert werden können.“

In Brüssel fordert der Europäische Rat „den Rat (Verkehr) auf, im Lichte der Schlussfolgerungen des Europäischen Rates (Barcelona) und im Anschluss an den Bericht der hochrangigen van Miert-Gruppe die erforderlichen Bedingungen und Orientierungspunkte für die Verbundfähigkeit insbesondere im Hinblick auf die Erweiterung festzulegen, um die bestehende Infrastruktur besser zu nutzen und zu verbessern und (im nächsten Programmplanungszeitraum) deren Lücken zu schließen, dabei Engpässe in Regionen wie den Alpen, den Pyrenäen, dem Massif Central und der Ostsee abzubauen – insbesondere im Zusammenhang mit grenzübergreifenden natürlichen Hindernissen – und Investitionen in grundlegende Infrastrukturen über die zur Verfügung stehenden Finanzierungsinstrumente der EU und gemeinsame Initiativen des öffentlichen Sektors und der Privatwirtschaft zu fördern;“

Teil des internationalen Verkehrs aufnehmen sollen, ermöglichen die Koordinierung der Maßnahmen der verschiedenen Stellen einschließlich der Stellen der Gemeinschaft, welche die mittel- und osteuropäischen Länder durch die Programme PHARE und ISPA (Strukturpolitisches Instrument zur Vorbereitung auf den Beitritt) bereits aktiv unterstützen.

3.2. DIE INFRASTRUKTUR FÜR DIE ERWEITERUNG GEHT ALLE AN

5. Die Förderung der Volkswirtschaften der Beitrittsländer auf das Niveau der 15 derzeitigen Mitgliedstaaten wird jedoch noch beträchtlichen Investitionsaufwand erfordern. Zudem wird das Wirtschaftswachstum an sich mit einer völlig neuen Zunahme des Transportbedarfs und entsprechend der Infrastruktur in diesen Ländern einhergehen. Da der Aufbau eines wirksamen Verkehrsnetzes vergleichsweise lange dauert, sind wir der Ansicht, dass umfangreiche Einrichtungen sofort geplant werden müssen und dass sofort mit der Umsetzung dieser Einrichtungen begonnen werden muss, wenn das künftige transeuropäische Verkehrsnetz einer erweiterten Union ausgebaut werden soll. Außerdem müssen wir Investitionen nachholen, die in Jahrzehnten nicht getätigt wurden, als Europa noch in zwei Blöcke geteilt war.
6. Die Auswirkungen der Erweiterung auf das transeuropäische Verkehrsnetz sind nicht auf die Teile des Verkehrsnetzes in den künftigen Mitgliedstaaten beschränkt. Die Integration der Märkte wird durch die Erweiterung beschleunigt werden; dies dürfte zur Schaffung neuer Verkehrsströme auch im Netz der derzeitigen Mitgliedstaaten beitragen. Einigen der derzeitigen peripheren Mitgliedstaaten werden die neuen Verbindungen mit zentralen Regionen innerhalb der EU zugute kommen (z.B. Verbindungen durch die baltischen Staaten oder durch die Länder des Ostbalkans). Es ist schwierig, schon heute die Größenordnung dieses Phänomens abzuschätzen, das von territorialen Entwicklungen und von der internationalen Arbeitsteilung abhängen wird. Zweifellos werden die an die Beitrittsländer angrenzenden Regionen der Union sowie bestimmte wichtigere Routen wie z.B. die Alpen- oder Pyrenäenpässe stark betroffen sein. Daher ist besonders wichtig, dass die Verpflichtungen aus früheren Jahren erfüllt und die zur Fertigstellung des transeuropäischen Verkehrsnetzes in der derzeitigen Union erforderlichen Projekte durchgeführt werden.

4. DER AUFTRAG DER KOMMISSION

4.1. ZUSAMMENSETZUNG UND AUFTRAG DER GRUPPE

1. Ende 2002 hat die Vizepräsidentin der Kommission, Loyola de Palacio, beschlossen, eine hochrangige Gruppe einzusetzen, die die Kommission bei der Änderung der Leitlinien für das transeuropäische Netz unterstützen sollte. Außerdem wünschte Frau Palacio, von Anfang an die künftigen Mitgliedstaaten in dieses umfangreiche Vorhaben einzubeziehen.
2. Die Gruppe wurde unter dem Vorsitz von Herrn Karel van Miert, dem ehemaligen Vizepräsidenten der Kommission mit besonderer Zuständigkeit für den Verkehr, eingerichtet und umfasste je einen von den Verkehrsministern der Mitgliedstaaten benannten Vertreter sowie – beschränkt auf einen Beobachterstatus – je einen Vertreter der 12 Länder, die der Europäischen Union 2004 bzw. 2007 beitreten sollen, und schließlich einen Vertreter der Europäischen Investitionsbank.¹⁷
3. Das wesentliche Ziel der Gruppe bestand darin, aus den Vorschlägen der einzelnen Staaten eine begrenzte Anzahl vorrangiger Projekte zur Durchführung auf den größeren Korridoren auszuwählen, auf denen sich wichtige Verkehrsströme zwischen den Staaten der erweiterten Union bewegen. Gemäß dem Auftrag der Gruppe enthält die Liste der vorrangigen Projekte ausschließlich *„die wichtigsten Projekte für die Infrastruktur des internationalen Verkehrs unter Berücksichtigung der allgemeinen Ziele der Förderung des Zusammenhalts des europäischen Kontinents, des Gleichgewichts zwischen den Verkehrszweigen, der Interoperabilität und der Reduzierung von Engpässen“*. Außerdem sollten für die einzelnen Projekte jeweils *„die Vereinbarkeit der einzelnen Projekte mit den Zielsetzungen der europäischen Verkehrspolitik, der Mehrwert für die Gemeinschaft und die Nachhaltigkeit der Finanzierung bis zum Jahre 2020“* bewertet werden.

4.2. DAS ARBEITSPROGRAMM

4. Die Gruppe ist zwischen Dezember 2002 und Juni 2003 zehn Mal zusammengekommen. Für die Auswahl vorrangiger Projekte wurden eine Methode sowie geeignete Kriterien entwickelt. Die Gruppe hat sämtliche Vorschläge für neue Projekte überprüft, die ihr von den betreffenden Staaten vorgelegt wurden; ferner wurden die elf noch nicht abgeschlossenen Projekte unter den vom Europäischen Rat von Essen 1994¹⁸ angenommenen Projekten sowie die sechs von der Kommission in ihrem Vorschlag vom Oktober 2001¹⁹ vorgeschlagenen neuen Projekte überprüft.

¹⁷ Siehe Liste der Mitglieder der Hochrangigen Gruppe in Abschnitt 7 dieses Berichts

¹⁸ Siehe Entscheidung 1692/96/EG Anhang III

¹⁹ Vorschlag 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; KOM/2001/544, ABl. 362 vom 18.12. 2001 S. 205; Vorschlag für

5. Für die Projekte, die vom Europäischen Rat von Essen 1994 ausgewählt wurden, bestand das Ziel vor allem darin, das Engagement der von der Durchführung der Projekte in einem angemessenen Zeitrahmen betroffenen Staaten zu überprüfen und entsprechend zu untersuchen, ob es ratsam ist, diese Projekte in der Liste der vorrangigen Projekte zu belassen. Die Überprüfung durch die Gruppe bot auch die Gelegenheit, einen Überblick über den aktuellen Stand der Projekte zu erhalten und bereits abgeschlossene Abschnitte zu bestimmen, um sich auf die noch nicht abgeschlossenen Abschnitte konzentrieren zu können. Die Aussicht der Erweiterung verlieh bestimmten Projekten eine neue Dimension, die ebenfalls berücksichtigt werden musste. Daher wurden einige „Essen-Vorhaben“ in östlicher Richtung ausgedehnt, um die Anbindung der Beitrittsländer zu verbessern.
6. In der Liste der *vorrangigen Projekte* ist nur ein Teil der zahlreichen Projekte des transeuropäischen Netzes erfasst. Die Auswahl dieser Projekte aus einer größeren Anzahl an Projekten verleiht diesen Projekten jedoch einen besonderen Stellenwert. Nach Erhalt dieses „europäischen Prädikats“ können die Finanzmittel aus dem Gemeinschaftshaushalt für die transeuropäischen Netze sowie die von den Staaten und / oder regionalen oder örtlichen Stellen bewilligten Mittel konzentriert und koordiniert und private Investoren gewonnen werden.
7. Die Beschreibung dieser Prioritäten ermöglicht auch die Kanalisierung der finanziellen Beiträge aus dem Kohäsionsfonds und aus dem Strukturfonds und kann als Orientierung für die Kreditpolitik der Europäischen Investitionsbank dienen. Diese Projekte sind in besonderer Weise von Interesse für Europa, da sie den Austausch zwischen den Staaten der erweiterten Union erleichtern, den Zusammenhalt zwischen den Ländern stärken und eine Verlagerung der Verkehrsströme hin zum Schienenverkehr und zur Binnenschifffahrt fördern.
8. Die von der Gruppe erstellte eingeschränkte Liste vorrangiger Projekte beinhaltet Großprojekte, bei denen alle beteiligten Staaten ein politisches Engagement in einem Umfang belegen konnten, der einen Beginn der Arbeiten spätestens im Jahre 2010 sicherstellt und gewährleistet, dass die Infrastrukturprojekte spätestens 2020 abgeschlossen sind.
9. Die Gruppe hat auch Projekte mit offensichtlicher Bedeutung für Europa ermittelt, bei denen derzeit allerdings eine Zeitplanung zwischen den betroffenen Ländern fehlt oder bei denen sonstige Projektmerkmale noch nicht definiert sind.
10. Die Gruppe hofft, dass dieser Ansatz diesen Projekten den erforderlichen hohen Stellenwert verleiht, der eine Koordinierung zwischen den betroffenen Ländern sowie – wenn erforderlich unter finanzieller Intervention seitens der europäischen Gemeinschaft – die Durchführung der nötigen vorläufigen Studien zur Gewinnung potenzieller Investoren erleichtert.
11. Die Gruppe hat einige Projekte, die in besonderer Weise zur Herstellung von Verbindungen mit Drittländern beitragen, sowie eine Reihe von Projekten bestimmt, die in der Liste der vorrangigen Projekte belassen werden sollten und denen

eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2236/95 des Rates über die Grundregeln für die Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen für transeuropäische Netze; KOM/2001/545, ABl. C 75 vom 26.03.2002, S. 316

bestimmte Gemeinschaftsmittel (Kohäsionsfonds und / oder Europäischer Fonds für regionale Entwicklung) zugute kommen könnten, wenngleich sie die Auswahlkriterien insofern nicht erfüllen, als diese Projekte von nationaler oder regionaler Bedeutung sind.

12. Über die Auswahl einer begrenzten Anzahl an vorrangigen Projekten hinaus hat die Gruppe auch Projekte mit so genannten „horizontalen“ Prioritäten bestimmt, welche die Lenkung und die Verwaltung der Verkehrsströme verbessern könnten. Dies betrifft Projekte, mit denen die Interoperabilität sowie Verkehrsmanagementsysteme für die verschiedenen Verkehrszweige gefördert werden sollen.
13. Außerdem hat die Gruppe untersucht, inwieweit die Umsetzung der Prioritäten des transeuropäischen Netzes erleichtert und beschleunigt werden könnte. Der Erfolg bei der Durchführung von Großprojekten in Verbindung mit dem transeuropäischen Netz hängt häufig von Grad der Koordinierung zwischen den beteiligten Stellen ab. Dies gilt insbesondere für grenzüberschreitende Projekte, bei denen der Beginn ebenso wie die Umsetzung häufig unter dem Fehlen eines gemeinsamen Konzeptes leidet.
14. In diesem Zusammenhang hat die Gruppe einige Maßnahmen beschrieben, die die Kommission hinsichtlich eines möglichen stärkeren finanziellen Engagements bei den Projekten des transeuropäischen Netzes eingehender untersuchen muss. Öffentlich-private Partnerschaften und die Koordinierung verschiedener Investitionsquellen sind Beispiele für Ansätze, die in technischer Hinsicht eingehender untersucht werden sollten.
15. Außerdem hat die Gruppe eine Methode, ein Verfahren und einen Zeitplan für künftige Aktualisierungen der Liste vorrangiger Projekte empfohlen. Diese Aktualisierungen beinhalten die Beschreibung neuer vorrangiger Projekte, aber auch die Streichung von Projekten aus der Liste der vorrangigen Projekte, bei denen nicht die zu erwartenden Fortschritte zu verzeichnen sind, bzw. deren Rentabilität und Durchführbarkeit sich als fraglich erwiesen haben.

5. NOTWENDIGKEIT EINES SELEKTIVEN ANSATZES

5.1 ALLGEMEINE BEMERKUNGEN

5.1.1. Unzureichende und gelegentlich inkohärente Bereitstellung von Infrastrukturen auf europäischer Ebene

1. Die Erfahrung zeigt, dass der Umfang des gesamten Verkehrs immer oder zumindest fast immer rascher steigt als das BIP und dass der Verkehr zwischen den Städten sowie insbesondere auf längeren Strecken nochmals rascher zunimmt. Außerdem wird die Erweiterung diese Zunahme des Verkehrs, besonders im Bereich des Güterverkehrs, beschleunigen. Die bereitgestellte Infrastruktur hält nicht Schritt mit dieser Entwicklung, da u.a. öffentliche Finanzmittel fehlen und da private Mittel zurzeit schwer zu beschaffen sind. Diese Lücke zwischen dem Beförderungsbedarf und dem Angebot neuer Infrastrukturen bedingt eine Fehlentwicklung, die nicht ohne nachteilige Folgen für die Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft in der Union bleiben wird.
2. Die Kohärenz des transeuropäischen Netzes leidet unter in der Vergangenheit veranlassten Maßnahmen. Die Verkehrsinfrastruktur in den Mitgliedstaaten wurde vor allem unter nationalen Gesichtspunkten entwickelt, wobei der Entwicklung radialer Strecken zu den größeren Städten Vorrang eingeräumt und das Gleichgewicht insgesamt beeinträchtigt wurde. Erfahrungsgemäß werden die grenzüberschreitenden Streckenabschnitte im Allgemeinen zuletzt berücksichtigt. Zudem zeigen nicht alle Mitgliedstaaten das gleiche Interesse an den alternativen Verkehrszweigen. Dies führt gelegentlich dazu, dass Kanal- oder Bahntunnel-Projekte für den Güterverkehr nur auf einer Seite einer Grenze durchgeführt werden.
3. Außerdem hat die Teilung Europas nach dem zweiten Weltkrieg dazu beigetragen, dass Investitionen in Streckenverbindungen nicht nur zwischen den derzeitigen Mitgliedstaaten und den künftigen Mitgliedstaaten Mittel- und Osteuropas, sondern auch zwischen den Beitrittsländern vernachlässigt wurden.
4. Die Politik des teilweisen Transfers des wachsenden Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene und auf Binnenwasserstraßen bzw. auf die Hochgeschwindigkeitsseewege kann nur dann umgesetzt werden, wenn grenzüberschreitende Infrastrukturprojekte sowie die Interoperabilität auf europäischer Ebene Wirklichkeit werden.
5. Die Verwaltung von Infrastrukturprojekten wird immer komplizierter. Die Durchführung von Großprojekten dauert heute zwischen 10 und 15 Jahren bzw. bei grenzüberschreitenden Projekten noch länger.
6. Außerdem wird die Umsetzung grenzüberschreitender Projekte durch spezifische Faktoren wie z.B. unterschiedliche politische Tagesordnungen, die fehlende Koordinierung von Verwaltungsverfahren auf beiden Seiten einer Grenze und die Schwierigkeit einer Einigung auf einen hinreichenden öffentlichen Beitrag behindert, der die Projekte bankfähig machen würde. Die Entscheidungsträger in der Politik sind gelegentlich geneigt, grenzüberschreitende Projekte zu Gunsten nationaler Projekte zu opfern.

7. Um die heute leider so verbreiteten kurzsichtigen und an den aktuellen politischen Prioritäten orientierten Entscheidungen über die Finanzierung von Infrastrukturen zu vermeiden, müssen langfristige Aspekte berücksichtigt werden. Außerdem dürfen bei der Planung umfangreicher Infrastrukturprojekte die Interessen der Gemeinschaft eines erweiterten Europa nicht außer Acht gelassen werden.

5.1.2. Absehbare Verkehrsentwicklung

8. Die Integration von 12 neuen Mitgliedstaaten bis zum Jahre 2007 wird dem Handel der betreffenden Länder erheblichen Auftrieb verleihen. Daher ist davon auszugehen, dass der Verkehr auf bestimmten Abschnitten des derzeitigen Netzes kurzfristig völlig zum Erliegen kommen wird, wenn Europa nicht bereit ist, hinreichende Anstrengungen zur Verlagerung der Verkehrsströme auf andere Verkehrswege und zur Herstellung neuer Infrastrukturen zu unternehmen.
9. Prognosen bleiben schwierig, besonders über einen Zeitraum von 20 Jahren. Trotzdem haben die Dienststellen der Kommission eine umfangreichere Studie zur Simulation der Zunahme des Verkehrs in einem erweiterten Europa sowie zur Bestimmung der Struktur der größeren Verkehrsströme auf europäischer Ebene in Auftrag gegeben.²⁰
10. Obwohl diese Studie noch nicht abgeschlossen ist, konnte sich die Gruppe bestimmte vorläufige Ergebnisse zu Nutze machen. Selbst ausgehend von der Annahme, dass einige im Weißbuch über die europäische Verkehrspolitik vorgeschlagene proaktive Maßnahmen umgesetzt werden und ein Wachstum von 60 % des BIP bei mäßiger Angleichung des Wirtschaftswachstums der östlichen Länder erreicht wird, würde der Güterverkehr auf dem Landweg 2000 bis 2020 in den derzeitigen Mitgliedstaaten um 68 % und in den künftigen Mitgliedstaaten um 94 % zunehmen.

Vorläufige Ergebnisse

<i>Güterverkehr in Mrd. t.km</i>	<i>Derzeitige Mitgliedstaaten</i>			<i>Neue Mitgliedstaaten</i>		
	<i>2000</i>	<i>2020</i>	<i>%</i>	<i>2000</i>	<i>2020</i>	<i>%</i>
Straße	848	1420	67%	114	268	135%
Schiene	220	388	76%	167	273	63%
Binnenwasserstraßen	145	226	56%	7	18	157%
Gesamt	1213	2034	68%	288	559	94%

11. Ohne unnötig dramatisieren zu wollen, weist die Gruppe die Mitgliedstaaten und die Institutionen der Gemeinschaft nachdrücklich auf die wesentliche Bedeutung hin, die mutigen Entscheidungen heute gleichermaßen hinsichtlich der allgemeinen Verkehrspolitik wie auch bezüglich der Investitionsprioritäten für den Schutz der Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Wirtschaft zukommt.

²⁰ Studie „Scenarios, traffic forecast and analysis of TEN corridors“ im Auftrag der GD TREN; Zahlen ohne örtlichen Verkehr

5.1.3. Finanzierungseinschränkungen

12. Die Kosten des gesamten 1996 in den Leitlinien und 2002 in den Beitrittsverträgen vorgesehenen transeuropäischen Verkehrsnetzes belaufen sich für alle Projekte, die ursprünglich 2010 abgeschlossen sein sollten, auf nahezu 500 Mrd. €²¹ wobei 112 Mrd. € noch für die vom Europäischen Rat von Essen vereinbarten vorrangigen Projekte zu investieren sind. Die Arbeit der Gruppe hat gezeigt, dass nun für einen Zeitrahmen bis 2020 weitere Anforderungen berücksichtigt werden müssen, die in den Leitlinien noch nicht beschrieben wurden. Einschließlich der Aufwendungen, die für den Abschluss von Projekten zur Erfüllung früherer Verpflichtungen erforderlich sind, sowie zuzüglich der genannten neuen Anforderungen können wir bis 2020 von einem Gesamtbedarf von etwa 600 Mrd. € ausgehen.
13. Die Mitgliedstaaten, die in den 1980er Jahren durchschnittlich 1,5 % ihres BIP in die Verkehrsinfrastruktur investiert haben, wenden nun weniger als 1 % auf.²² Die Beitrittsländer investieren zurzeit etwa 1,5 % ihres BIP, und offenbar ist eher nicht davon auszugehen, dass dieser Anteil ohne Unterstützung von außen erheblich gesteigert werden könnte. Nur ein kleiner Teil dieser Investitionen wird tatsächlich für die Infrastruktur des transeuropäischen Verkehrsnetzes verwendet; den Löwenanteil dieser Aufwendungen nutzen die Mitgliedstaaten für sonstige nationale, regionale oder urbane Verkehrsprojekte. Aktuelle Schätzungen zufolge²³ betragen die Gesamtinvestitionen in das transeuropäische Verkehrsnetz der EU-27 seit 1996 weniger als 30 Mrd. € jährlich. Bei diesem Investitionstempo werden weitere 20 Jahre benötigt, um das angestrebte Netz fertigzustellen.

5.1.4. Notwendigkeit stärkerer Konzentration, Auswahl und Koordinierung

14. Die Beschränkungen der öffentlichen Finanzen bedingen zwangsläufig eine strenge Auswahl der neuen vorrangigen Projekte von gemeinsamem Interesse. Eine stärkere Konzentration der Anstrengungen muss auf der Grundlage gemeinsamer Programme sowie maximaler Rentabilität der neuen Infrastrukturen angestrebt werden, um eine koordinierte Entwicklung auf europäischer Ebene sicherzustellen. Um die Wirksamkeit und dem Mehrwert von Gemeinschaftsaktionen gewährleisten zu können, muss die finanzielle Unterstützung durch die Gemeinschaft unter entsprechender Auswahl gebündelt werden.

²¹ Preise aus dem Jahre 2003 ohne Verkehrsmanagement- und Informationssysteme sowie teilweise ohne Flughäfen und Häfen

²² Einschließlich der Verkehrsinfrastruktur des transeuropäischen Netzes und sonstiger Infrastrukturen, EKVM, „Investment in Transport Infrastructure 1985 – 1995“

²³ Von der GD TREN in Auftrag gegebene Studie TEN-Invest ohne Verkehrsverwaltung und Informationssysteme

5.2. KRITERIEN UND METHODEN FÜR DIE UNTERSUCHUNG VON PROJEKTEN

5.2.1. Erfassung von Fortschritten und Verzögerungen bei vorrangigen Projekten

1. Wengleich die Gruppe bei einer Reihe vorrangiger Projekte Fortschritte verzeichnen konnte (siehe Abschnitt 6.1), mussten die Ursachen von Verzögerungen bei den vorrangigen Projekten bestimmt werden, die bis zum Jahre 2010 nicht abgeschlossen werden können. Bestimmte Verzögerungen ergeben sich bei der Verwaltung von Infrastrukturprojekten im Allgemeinen zwangsläufig; dies gilt z.B. für Verzögerungen aufgrund der folgenden Ursachen:
 - fehlende differenzierte Studien zum Zeitpunkt der Entscheidung über die Schaffung der betreffenden Infrastruktur,
 - Umweltschutzauflagen z.B. in Verbindung mit NATURA 2000-Gebieten und
 - juristische Risiken, die sich aus dem St.-Florians-Prinzip („nicht vor meiner Tür“) ergeben; Entscheidungen seitens der Mitgliedstaaten betreffend die Schaffung umfangreicherer Infrastrukturen werden immer häufiger vor örtlichen Gerichten verhandelt.
2. Außerdem ist zu bedenken, dass im Allgemeinen gerade bei den grenzüberschreitenden Projekten bzw. bei Abschnitten grenzüberschreitender Projekte die größten Verzögerungen auftreten. Die grenzüberschreitende Art dieser Projekte bedingt einige weitere Ursachen für Verzögerungen:
 - Erstens besteht gelegentlich das Problem, dass sich die Mitgliedstaaten auf eine Streckenführung verständigen müssen (z.B. bei der Hochleistungsschienenstrecke durch die Pyrenäen).
 - Zweitens ist hinsichtlich der Kostenübernahme äußerst schwierig Übereinkunft zu erzielen, da sich die Vorteile in der Regel nicht proportional zu den Kosten verhalten, die in den einzelnen Regionen oder Ländern entstehen, die von einem Projekt betroffen sind (z.B. beim Brenner-Basistunnel des vorrangigen Projekts Nr. 1 der Essener Liste).
 - Drittens sind grenzüberschreitende Projekte im Gegensatz zu nationalen Projekten eher attraktiv für Entscheidungsträger in der Politik, die persönliche Vorteile aus der Behauptung beziehen möchten, dass sich der jeweils andere Mitgliedstaat in Verzug befindet oder in Verzug geraten dürfte.
 - Und schließlich leiden grenzüberschreitende Projekte häufig darunter, dass in den verschiedenen Mitgliedstaaten unterschiedliche Verfahren durchlaufen werden müssen, um die erforderlichen Vorabgenehmigungen für den Bau der betreffenden Infrastruktur zu erhalten. Zudem sind Verwaltungsvereinbarungen für grenzüberschreitende Abschnitte schwieriger zu treffen.
3. Die Verzögerungen bei grenzüberschreitenden Projekten machen gewisse Schwächen der bislang von den Mitgliedstaaten verfolgten Methode der Abstimmung zwischen Regierungen deutlich:

- Die Mitgliedstaaten, die vom Verlauf einer Strecke nicht betroffen sind, andererseits aber ein unmittelbares Interesse an der Ausführung des jeweiligen Projekts haben, da die betreffende Strecke sie mit dem Netz verbindet, werden zu bilateralen Zusammenkünften nicht eingeladen;
- die Gemeinschaft ist bei den „zwischenstaatlichen“ Zusammenkünften der Mitgliedstaaten nicht vertreten, wenngleich sich die Frage des gemeinsamen Interesses stellt und auf die Tatsache zu verweisen ist, dass die Gemeinschaft verschiedentlich beträchtliche Finanzierungsanteile aus dem Kohäsionsfonds, aus dem EFRE und aus dem TEN-Haushalt beisteuert;
- die Verzögerungen in den Durchführungsplänen ziehen keine „Konventionalstrafen“ für die betreffenden Staaten nach sich, wenngleich diese Verzögerungen häufig erhebliche Kosten für einen anderen Mitgliedstaat verursachen, der seinen Abschnitt fristgerecht abgeschlossen hat, nun den fertiggestellten Abschnitt aber nicht nutzen kann, da die neue Infrastruktur jenseits der Grenze nicht fortgeführt wird.

5.2.2. Notwendigkeit der Einhaltung strenger Kriterien

4. Eine Untersuchung sämtlicher von der Christophersen-Gruppe ausgewählten vorrangigen Projekte könnte den Eindruck vermitteln, dass eine vollständig Kohärenz nicht gegeben sei. Die verwendete Methode sowie die mit derartigen Vorgehensweisen verbundenen „Spielregeln“ können diesen vergleichweisen und gelegentlich festzustellenden Mangel an Kohärenz erklären. Einige Essen-Vorhaben sind Ausdruck nationaler Planungen, die keinerlei ausgeprägte Synergie mit dem übrigen transeuropäischen Netz aufweisen. Andere Projekte sind als Pakete mit zahlreichen gesonderten Einzelprojekten konzipiert. Die vorrangigen Projekte sind jedoch insoweit von Bedeutung, als sie transeuropäische Hauptachsen ergänzen, deren Nützlichkeit und deren Mehrwert für Europa auf Gemeinschaftsebene nicht zu leugnen ist. Die derzeitige Gruppe hat versucht, die genannten Probleme durch Zugrundelegung der beiden folgenden Prinzipien zu vermeiden:
 - Annahme einer strikten und klaren Methode bei der Auswahl der vorrangigen Projekte und
 - Berücksichtigung des Konzeptes transeuropäischer Hauptachsen (ähnlich dem von den gesamteuropäischen Konferenzen zur Verkehrsinfrastruktur zwischen den Ländern Mittel- und Osteuropas beschriebenen paneuropäischen Korridor), um der Notwendigkeit der Bestimmung vorrangiger Projekte in einem Rahmen und in einer Hierarchie Rechnung zu tragen, die den Anforderungen des transeuropäischen Netzes gerecht werden.
5. Die Gruppe hat eine eindeutige Methode und klare Kriterien entwickelt, nach denen die Projekte ausgewählt werden können, die aus europäischer Sicht tatsächlich eine wesentliche Rolle spielen können.

5.2.2.1 Eine zweistufige Methode

6. Die Gruppe hat beschlossen, in zwei Stufen vorzugehen. In einer ersten Stufe hat die Gruppe eine Vorauswahl der Projekte getroffen, bei denen eine eingehendere Untersuchung lohnend erscheint. Dazu wurden die Projekte ausgeschlossen, die eines der folgenden Kriterien nicht erfüllten:

- Die Projekte liegen auf einer transeuropäischen Hauptachse, die mit dem Binnenmarkt des erweiterten Europa in Verbindung steht; besonders zu berücksichtigen sind Projekte, mit denen natürliche Hindernisse oder Verkehrsbehinderungen überwunden oder fehlende Streckenabschnitte ergänzt werden.
 - Die Projekte sind durch eine europäische Dimension dahingehend gekennzeichnet, dass sich das Volumen der Infrastrukturprojekte auf jeweils mindestens 500 Mio. € beläuft.
 - Die potenzielle wirtschaftliche Durchführbarkeit, weitere sozioökonomische Vorteile (z.B. für die Gesellschaft oder für die Umwelt), ein nachdrückliches Engagement der betroffenen Mitgliedstaaten bei der Durchführung der vorgeschriebenen Verträglichkeitsprüfungen und die Fähigkeit zum Abschluss des Projekts im vorgesehenen Zeitrahmen wurden nachgewiesen.
7. In einer zweiten Stufe hat die Gruppe die vorrangigen Projekte nach den drei folgenden Qualitätskriterien ausgewählt:
- Mehrwert der Projekte für Europa gemessen an der Bedeutung für einen leichteren Austausch zwischen den Mitgliedstaaten, um z.B. die Verbindungen und die Interoperabilität zwischen nationalen Netzen zu verbessern,
 - Stärkung des Zusammenhalts durch bessere Einbindung der künftigen Mitgliedstaaten in ein erweitertes Europa oder durch Anbindung der wesentlichen peripheren Regionen und der am wenigsten entwickelten Regionen im übrigen Europa und schließlich der
 - Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung des Verkehrs unter Auseinandersetzung mit Fragen der Sicherheit und des Umweltschutzes sowie unter Förderung einer Verlagerung der Verkehrsströme in andere Verkehrszweige.

5.2.2.2 Vorauswahl

8. Das erste Kriterium für die Vorauswahl orientiert sich im Hinblick auf die künftigen Mitgliedstaaten an den in Abschnitt 4 dieses Berichts genannten paneuropäischen Korridoren. Für die derzeitigen Mitgliedstaaten wurden die transeuropäischen Hauptachsen, die den Rahmen eines transeuropäischen Kernnetzes hätten darstellen sollen, niemals formal beschrieben und erfasst. Aus diesem Grund wurden die Mitgliedstaaten aufgefordert, für ihre Vorschläge jeweils anzugeben, auf welcher transeuropäischen Hauptachse die betreffenden Projekte liegen sollten. Dieser Ansatz ermöglichte einen sehr konstruktiven und informativen Austausch dahingehend, wie die Mitglieder der Gruppe diese transeuropäischen Hauptachsen verstehen.
9. Als zweites Kriterium für die Vorauswahl wurde die Projektsumme angenommen, um Projekte ausschließen zu können, deren Volumen den vorgesehenen Maßstab offensichtlich unterschreiten würde.
10. Und als drittes Kriterium für die Vorauswahl wurde schließlich die wesentliche Voraussetzung betrachtet, dass die Projekte ausgeschlossen werden konnten, die noch nicht ausgereift genug waren, oder an denen die Staaten noch nicht bereit waren, sich zu beteiligen.

5.2.2.3 Bewertung der Projekte aus der Vorauswahl

11. Das erste Bewertungskriterium bezüglich des Mehrwerts für Europa ist zweifellos das wichtigste. Dieses Kriterium wird entweder am Anteil des Verkehrs innerhalb der Gemeinschaft (d.h. unter Beteiligung von mindestens zwei Mitgliedstaaten) als Prozentanteil des gesamten Verkehrs auf den betreffenden Abschnitten oder an der Zunahme der Netzkapazitäten der betreffenden Strecke oder an Anzahl und Länge der infolge der betreffenden Projekte für den interoperablen Verkehr erschlossenen Netze gemessen.
12. Das zweite Bewertungskriterium bezieht sich in unmittelbarer Übereinstimmung mit Artikel 154 Ziffer 2 des EG-Vertrags auf die Bedeutung der Projekte für den Zusammenhalt. Dieses Kriterium zielt auf die Bevölkerung „isolierter“ Regionen ab, denen die betreffende Infrastruktur zugute kommt, sowie auf die Anzahl der Stunden, die für die peripheren Regionen eingespart werden können, und auf die Kosteneinsparungen im Güterverkehr.
13. Das dritte Bewertungskriterium schließlich ist Ausdruck einer wichtigen Anforderung aus dem Weißbuch zur Verkehrspolitik dahingehend, dass sich der Verkehr stärker an einer nachhaltigen Entwicklung orientieren müsse. Als Maßstab für dieses Kriterium kann der Anteil der Personenkilometer oder der Tonnenkilometer angenommen werden, der auf „nachhaltigere“ Verkehrswege wie z.B. den Schienenverkehr oder die Schifffahrt verlagert werden kann.

5.2.2.4 Vergleiche mit dem Ansatz der Christophersen-Gruppe

14. Der Vollständigkeit halber weisen wir darauf hin, dass die Christophersen-Gruppe die folgenden Auswahlkriterien erarbeitet hat:
 - (i) Die Projekte mussten Projekte von gemeinsamem Interesse gemäß den Kriterien sein, die inzwischen in den gemeinschaftlichen Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes formuliert wurden;
 - (ii) die Projekte mussten einen außergewöhnlichen Umfang haben, wobei der Projekttyp und die relative Größe der unmittelbar betroffenen Mitgliedstaaten berücksichtigt werden sollten;
 - (iii) die wirtschaftliche Durchführbarkeit der Projekte einschließlich Verbesserungen der Wettbewerbsfähigkeit und der technologischen Leistungsfähigkeit der Union mussten nachgewiesen werden können;
 - (iv) die Projekte mussten eine private Finanzierung zulassen;
 - (v) die Projekte mussten als so ausgereift eingestuft werden, dass eine rasche Durchführung vorstellbar war;
 - (vi) die Projekte mussten die öffentliche Finanzierung von Infrastrukturen ausschließen, die zu Wettbewerbsverzerrungen geführt und damit nicht im gemeinsamen Interesse gelegen hätten;
 - (vii) die Projekte durften nicht gegen das Gemeinschaftsrecht verstoßen (insbesondere nicht gegen die geltenden Umweltschutzbestimmungen).

15. Die Gruppe hat die meisten dieser Auswahlkriterien in dem Bewusstsein übernommen, dass die übrigen Kriterien unter allen Umständen ohnehin implizit erfüllt werden mussten, und weitere Kriterien hinzugefügt, um den größtmöglichen Mehrwert für Europa sicherzustellen und neue wichtige politische Ziele wie z.B. eine nachhaltige Entwicklung gewährleisten zu können. Neu an den Auswahlkriterien der Gruppe ist, dass Bewertungskriterien im Vorfeld eingeführt wurden, nach denen entschieden werden kann, ob ein Projekt in die Liste der vorrangigen Projekte aufgenommen wird. Die Bewertungskriterien sind keine absoluten Maßstäbe, bieten jedoch vor allem eine methodische Orientierung, welche die Arbeit in der Gruppe erleichtert und getroffene Entscheidungen rechtfertigen kann.
16. Es wird darauf hingewiesen, dass die Christophersen-Gruppe unter 34 eingereichten Projekten 14 vorrangige Projekte ausgewählt hatte. Unsere Gruppe musste nun über 100 Projekte prüfen, von denen schließlich nur 19 Projekte in die Liste der vorrangigen Projekte aufgenommen wurden.
17. Aus diesem Grund musste die Gruppe einen sehr selektiven Ansatz zugrunde legen, indem nur die Projekte ausgewählt wurden, die offensichtlich überdurchschnittlich viel zu den mit den drei Bewertungskriterien erfassten Zielsetzungen beitragen. Die Tatsache, dass ein Projekt nicht als vorrangiges Projekt angenommen wurde, bedeutet allerdings nicht, dass das Projekt nicht von Interesse für die Gemeinschaft wäre.
18. Erstens soll sich die Liste der vorrangigen Projekte im Laufe der Zeit entwickeln. Und zweitens beabsichtigt die Gruppe, bestimmte nicht ausgewählte Projekte für eine Berücksichtigung durch sonstige Förderinstrumente der Gemeinschaft zu empfehlen.
19. Aus diesen Gründen hat die Gruppe verschiedene Projektlisten erstellt.

6. EMPFEHLUNGEN DER GRUPPE

1. Die Empfehlungen der Gruppe gehen über den bloßen Rahmen der reinen Infrastruktur hinaus. Bedarfsmanagement und aktive Maßnahmen zur Verlagerung von Verkehrsströmen auf verschiedene Verkehrszweige sowie auf die transeuropäischen Hauptachsen ausgerichtetete und koordinierte Investitionen sind nur unterschiedliche Facetten des einzigen Problems der Sicherstellung einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung auf der Ebene einer erweiterten Union.
2. Wenngleich eine Reihe fehlender strategischer Verbindungen hergestellt werden müssen, ist eine wirksamere Nutzung des vorhandenen Netzes von entscheidender Bedeutung. Das Potenzial des Seeverkehrs auf Strecken innerhalb der Gemeinschaft ist weiterhin durch innovative Kooperation zwischen öffentlichen Stellen und dem privaten Sektor zu erschließen, um echte Hochgeschwindigkeitsseewege zu schaffen. Die Organisation des Verkehrs mit dem Ziel einer Verlagerung von Fahrwegkapazitäten zwischen Güter- und Personenzügen, die Verwaltung von Flughafenkapazitäten und des Luftraums, eine bessere Nutzung der Signaltechnik im Schienenverkehr und schließlich ein stärker integriertes Verkehrsmanagement werden sich ebenfalls als notwendig erweisen.
3. Angesichts der knappen Haushalte und des geänderten Umfangs des transeuropäischen Netzes nach der Erweiterung wird ein kohärenterer Ansatz zwischen der Infrastrukturplanung auf europäischer und auf nationaler Ebene benötigt werden. Die Bestimmung der wesentlichen multimodalen Verkehrsströme innerhalb der Gemeinschaft ist eine Voraussetzung für eine wirksame Koordinierung der verschiedenen öffentlichen Stellen und der Industrie sowie für die Ausrichtung der Anstrengungen zur Förderung einer Verlagerung auf Schiene und Wasserstraßen in einer Form, die vorwiegend auf langen Strecken mit Straßenverbindungen konkurrenzfähig ist.
4. Die Durchführung der von der Gruppe bestimmten vorrangigen Projekte wird erhebliche öffentliche Mittel erfordern. Außerdem sind weitere Anstrengungen erforderlich, um für die Verkehrsentwicklung den rechtlichen und politischen Rahmen zu schaffen, mit dem eine stärkere Einbeziehung privaten Kapitals und eine wirksame Nutzung der gesamten Infrastruktur sichergestellt werden kann.
5. Die Gruppe betont, dass die Umsetzung dieser Prioritäten regelmäßig auf Gemeinschaftsebene überwacht werden muss und dass bis 2010 eine weitere Änderung erforderlich sein wird.

6.1. DURCHFÜHRUNG DER VORRANGIGEN PROJEKTE

6. Die Gruppe hat eine Reihe neuer vorrangiger Projekte sowie weitere wichtige Projekte bestimmt, die als entscheidend für einen leichteren länderübergreifenden Austausch in einem gemeinsamen Binnenmarkt betrachtet werden, und die zur Verlagerung von Verkehrsströmen auf andere Verkehrszweige und damit zu einer „Neugewichtung“ innerhalb des Hoheitsgebiets der erweiterten Union beitragen.
7. Die Erfahrungen der Vergangenheit sowie die Verzögerungen der Essen-Vorhaben müssen berücksichtigt werden. Die Gruppe hat daher eine erste Bestandsaufnahme der bei den derzeitigen Essen-Vorhaben (Liste 0) erzielten Fortschritte vorgenommen.
8. Nach der Überprüfung von 100 Projekten einigten sich 24 Delegationen auf eine Reihe neuer vorrangiger Projekte, die in diesem Bericht geordnet nach ihrer Zugehörigkeit zu einer bestimmten Anzahl an Hauptachsen in der erweiterten Union neu zusammengestellt wurden. Belgien und Luxemburg haben den Bericht nicht genehmigt, weil der Ausbau der Schienenverbindung zwischen Brüssel und Luxemburg in Liste 1 nicht berücksichtigt wurde. Griechenland hat seine Zustimmung verweigert, weil der intermodale Korridor Ionisches Meer / Adriatisches Meer nicht in Liste 1, sondern in Liste 3 aufgenommen wurde.
9. Es wurde sichergestellt, dass die neuen vorrangigen Projekte in Liste 1 klar beschrieben sind, dass sich die Projekte durch einen hohen Mehrwert für Europa auszeichnen und dass die Projekte hinsichtlich der Finanzierung und des fristgerechten Beginns realistisch sind. Wichtige Teile von sechs Essen-Vorhaben wurden in diese neuen vorrangigen Projekte aufgenommen.²⁴
10. Die in Liste 2 genannten Projekte haben einen besonders hohen Mehrwert für Europa und verdienen besondere Aufmerksamkeit (wenngleich erst auf längere Sicht). Unbeschadet des Umfangs künftiger Finanzierungsinstrumente der Gemeinschaft hat die Gruppe auch eine Liste wichtiger Projekte zur Förderung des territorialen Zusammenhalts bestimmt, die zur Verwirklichung des wirtschaftlichen und des gesellschaftlichen Zusammenhalt beitragen.
11. Es kann jedoch nicht ausgeschlossen werden, dass bis zur nächsten Änderung der Liste vorrangiger Projekte keine neuen Anforderungen auftreten, sowie vor allem, dass eine erneute Überprüfung bestimmter in diesem Bericht benannter Projekte erforderlich sein wird (siehe Abschnitt 6.7).
12. Ratsam ist eine Unterscheidung zwischen diesen vorrangigen Projekten und der Eignung für eine Finanzierung durch die Gemeinschaft. Für die einzelnen Finanzierungsinstrumente bestehen unterschiedliche Eignungsanforderungen; entsprechend ist die Eignung von Fall zu Fall individuell zu prüfen (siehe auch Abschnitt 6.6). Die zahlreichen sonstigen, in diesem Bericht nicht berücksichtigten Projekte, sind nicht weniger bedeutungsvoll. Allerdings musste eine Auswahl getroffen werden. Außerdem hat eine Reihe weiterer Projekte einfach nicht das erforderliche Volumen und nicht die strategische Bedeutung für die Gemeinschaft,

²⁴ Frühere vorrangige Essen-Projekte Nr. 1, 3, 4, 6, 8, 12 (siehe Tabelle 2 von 6.1.1)

um den länderübergreifenden Handel zu entwickeln und um wesentlich zum territorialen Zusammenhalt und zur Konzentration des Verkehrs auf umweltfreundlichere Verkehrswege beizutragen.

6.1.1. Abzuschließende vorrangige Projekte (Liste 0)

13. Bestimmte von den Europäischen Räten von Essen und Dublin angenommene vorrangige Projekte stehen vor dem Abschluss. Die Inbetriebnahme ist meist vor dem Jahre 2007 beabsichtigt. **Die Gruppe anerkennt die erzielten Fortschritte und empfiehlt die Fortsetzung der Arbeit an diesen vorrangigen Projekten gemäß den vereinbarten Zeitplänen.**
14. Die Gruppe bestätigt den vorrangigen Charakter dieser Projekte. Außerdem verweist die Gruppe darauf, dass wichtige Abschnitte innerhalb dieser Projekte erst 2007 fertiggestellt werden und dass es entsprechend **ratsam ist, die Finanzierung durch die Gemeinschaft im nächsten Gemeinschaftshaushalt zu berücksichtigen.** In der folgenden Tabelle sind die Projekte zusammengefasst, die bis 2007 fertiggestellt sein werden.

Tabelle 1: Bis 2007 vollständig abgeschlossene Projekte

<i>Bis 2007 abgeschlossene Projekte bzw. Projektteile</i>	<i>Inbetriebnahme</i>
PP2 Hochgeschwindigkeitsbahnverbindung Paris-Brüssel-Köln-Amsterdam-London ²⁵	2007
PP5 Betuwe-Strecke	2007
PP9 Eisenbahnstrecke Cork-Dublin-Belfast-Stranraer ²⁶	2001
PP 10 Flughafen Malpensa (fertiggestellt)	2001
PP11 Feste Øresund-Querung (fertiggestellt)	2000

15. Weitere Projekte stehen ebenfalls vor der Fertigstellung. Zahlreiche Abschnitte werden binnen der ursprünglich vorgesehenen Frist, d.h. bis 2010, abgeschlossen. Die betreffenden Staaten haben entsprechende Fortschritte erzielt (Tabelle 2).

Tabelle 2: Projekte, bei denen mehrere Abschnitte bis 2010 fertiggestellt sind

<i>Vor 2010 abgeschlossene Projekte</i>	<i>Inbetriebnahme</i>
PP1 Berlin-Verona	
- Nürnberg-München	2006
- Kufstein-Innsbruck	2009
PP3 TGV Süd	
- Madrid-Barcelona	2005
- Barcelona-Figueras-Perpignan	2008
- Madrid-Vitoria-Hendaya	2010
PP 4 TGV Ost	
- Paris-Baudrecourt	2007
- Metz-Luxembourg	2007
- Saarbrücken-Mannheim	2007
PP 6 Lyon-Turin-Triest	
- Turin-Venedig	2010

²⁵ Zwei Bahnhöfe für Hochgeschwindigkeitszüge in den Niederlanden (Rotterdam und Amsterdam) müssen über das in der Essener Liste belassene Projekt hinaus finanziert werden.

²⁶ Neue zusätzliche Fahrwegkapazitäten für diese Strecke wurden in 2003 beschlossen; das entsprechende Produkt wurde als getrenntes Projekt in Liste 1 aufgenommen.

PP7 Griechische Autobahnen	
- Via Egnatia	2006
- Pathe	2008
PP 8 Multimodale Verbindung zwischen Portugal/Spanien und dem restlichen Europa	2010
- Eisenbahnverbindung Coruña-Lissabon-Sines	2010
- Eisenbahnverbindung Lissabon-Valladolid	2004
- Eisenbahnverbindung Lissabon-Faro	2003
- Straßenverbindung Coruña-Lissabon	2010
- Straßenverbindung Lissabon-Valladolid	2001
- Straßenverbindung Sevilla-Lissabon	
PP12 Nordisches Dreieck	
- Straßen- und Schienenprojekte in Schweden ²⁷	
- Straßenverbindung Helsinki-Turku	2010
- Straßenverbindung Kerava-Lahti	2006
PP13 Straßenverbindung Vereinigtes Königreich, Irland, Benelux	2010
PP14 Eisenbahnhauptstrecke Westküste (West Coast Main Line)	2007

16. Die Gruppe stellt jedoch fest, dass bei den Essen-Vorhaben unterschiedliche Fortschritte erzielt werden. **Auf den Abschnitten innerhalb der nationalen Netze waren deutlich größere Fortschritte zu verzeichnen als auf den grenzüberschreitenden Abschnitten, bei denen mit Ausnahme der Øresund-Querung im Allgemeinen größere Verzögerungen aufgetreten sind.** Entsprechend werden wesentliche Abschnitte dieser Projekte vor 2010 nicht fertiggestellt.²⁸

17. In Bezug auf Projekt 14 (Eisenbahnhauptstrecke Westküste (West Coast Main Line)) begrüßt die Gruppe das Engagement des Vereinigten Königreichs im Hinblick auf eine Inbetriebnahme des Europäischen Eisenbahnverkehrsmanagementsystems (ERTMS) vor 2015.

6.1.2. Vor 2010 zu beginnende vorrangige Projekte (Liste 1)

18. Auf der Grundlage der von den Mitgliedstaaten, den Beitrittsländern und der Kommission eingereichten Vorschläge hat die Gruppe eine Reihe von Projekten mit sehr hohem Mehrwert für Europa bestimmt. **Die betroffenen Länder haben ernsthaft ihren Willen erklärt, mit den Arbeiten an allen Abschnitten dieser Projekte spätestens 2010 zu beginnen, damit eine Inbetriebnahme spätestens 2020 sichergestellt ist.**

19. Die Gruppe ist der Ansicht, dass damit die vorrangigen Projekte für den Zeitraum 2007-2020 erfasst sind. Entsprechend sollten diese Projekte in den künftigen Leitlinien für das transeuropäische Verkehrsnetz auch als solche bezeichnet werden, wobei jedoch die in Abschnitt 6.6 dieses Berichts genannten späteren Änderungen nicht ausgeschlossen werden können.

²⁷ 2010 bis 2015 bleiben nur einige kleinere Straßenabschnitte und Schienenstrecken fertigzustellen.

²⁸ Einige dieser Abschnitte, auf denen noch immer wichtige Arbeiten ausstehen, wurden wegen ihres grundlegenden Interesses für Europa in Liste 1 aufgenommen.

20. Mit diesen Projekten sollen meist neue Bahnstrecken, Binnenwasserstraßen oder Straßenverbindungen geschaffen werden. Angesichts der Geografie der Verkehrsströme in Europa sowie in Anbetracht der technologischen Entwicklungen im Verkehrssektor im Allgemeinen und im Schienenverkehr im Besonderen ist unerlässlich, dass wir den herkömmlichen Begriff der Infrastruktur erweitern. Daher werden Projekte zur Entwicklung der Hochgeschwindigkeitsseewege vorgeschlagen, die uns ermöglichen, natürliche Hindernisse wie z.B. die Alpen, die Pyrenäen oder die Ostsee zu umgehen. Außerdem werden Technologieprojekte zur Verbesserung der Interoperabilität des Schienenverkehrsnetzes sowie Projekte zur Verbesserung des Verkehrsmanagements insgesamt (z.B. Galileo) angenommen.
21. Die Aufnahme bestimmter Projekte in diese Liste ist an Bedingungen geknüpft, die bis zu einem bestimmten Datum erfüllt sein müssen. Die Gruppe ist der Ansicht, dass die betreffenden Projekte in Liste 2 (längerfristige vorrangige Projekte) zu übertragen sind, wenn diese Bedingungen binnen eines bestimmten Zeitraums nicht erfüllt werden.
22. Die Gruppe empfiehlt den zuständigen Stellen der betroffenen Länder sowie verschiedenen Einrichtungen der Gemeinschaft insbesondere hinsichtlich ihrer Investitionen sowie in Bezug auf finanzierungstechnische Entscheidungen, der Durchführung dieser Projekte in einem koordinierten Rahmen echte Priorität einzuräumen.
23. Diese vorrangigen Projekte und die entsprechenden Abschnitte werden im Folgenden beschrieben (Jahr der Fertigstellung der Projekte jeweils in Klammern).

1. Galileo (2008)

Die Gruppe ist der Ansicht, dass dieses Projekt von besonders hohem strategischen Interesse ist, da dieses Projekt der Europäischen Union zu einem autonomen satellitengestützten Navigationssystem verhelfen wird. Die Einrichtung einer aus 30 Satelliten bestehenden und die gesamte Welt umspannenden Konstellation ergänzt um landgestützte Sender zur Versorgung von Universaldiensten wird ein wesentliches Instrument für viele Bereiche und insbesondere für den Verkehrssektor darstellen. Das System wird die Wirksamkeit und die Sicherheit aller Verkehrswege durch die Bereitstellung einer soliden technischen Grundlage für die Positionsbestimmung und die Identifizierung sämtlicher Kraftfahrzeuge, Eisenbahnen, Schiffe und Flugzeuge erhöhen.

2. Ausschalten der Engpässe auf Rhein, Main und Donau²⁹

- Rhein-Maas (2019) mit der Schleuse von Lanaye als grenzüberschreitendem Abschnitt
- Vilshofen – Straubing (2013)
- Wien – Bratislava (2015), grenzüberschreitender Abschnitt
- Palkovicovo-Mohacs (2014)
- Engpässe in Rumänien und Bulgarien (2011)

Die Gruppe stellt fest, dass der Abschnitt Vilshofen-Straubing einen wesentlichen Engpass auf der Rhein-Main-Donau-Strecke darstellt und betont, dass der Ausbau dieses Abschnitts unabhängig von der Jahreszeit eine Fahrtiefe von mindestens 2,50 m gewährleisten sollte, damit unter Wahrung des Umweltschutzes eine zuverlässige

²⁹ Teilweise fällt dieses Projekt in den paneuropäischen Korridor VII.

Langstrecken-Binnenschifffahrt von der Nordsee bis zum Schwarzen Meer entwickelt werden kann. Die Gruppe ist jedoch der Ansicht, dass die von Deutschland für den Abschnitt Vilshofen-Straubing gewählte technische Option diese ganzjährige Schiffbarkeit nicht sicherstellt.

3. Hochgeschwindigkeitsseewege³⁰

- Hochgeschwindigkeitsseeweg Ostsee (zur Anbindung der Mitgliedstaaten des Ostseeraums an die mittel- und westeuropäischen Mitgliedstaaten)
- Hochgeschwindigkeitsseeweg Westeuropa (von der iberischen Halbinsel über den Atlantischen Bogen zur Nordsee und zur Irischen See)
- Hochgeschwindigkeitsseeweg Südosteuropa (zur Anbindung des Adriatischen Meers an das Ionische Meer und den östlichen Mittelmeerraum einschließlich Zypern)
- Hochgeschwindigkeitsseeweg Südwesteuropa (westlicher Mittelmeerraum) zur Anbindung Spaniens, Frankreichs und Italiens (einschließlich Malta) sowie zur Anbindung an den Hochgeschwindigkeitsseeweg Südosteuropa³¹

Vorschläge, die auf eine Entwicklung dieser Hochgeschwindigkeitsseewege abzielen, müssen der Kommission von mindestens zwei Mitgliedstaaten vorgeschlagen werden und bestimmte Bedingungen erfüllen (siehe Abschnitt 6.2). Für den Hochgeschwindigkeitsseeweg der Ostsee hat sich eine gemeinsame Arbeitsgruppe der betroffenen Länder bereits auf eine Reihe länderübergreifender Vorschläge (z.B. Brechen der Eisdecke sowie Systeme zur Positionsverfolgung des Güterverkehrs) verständigt. Außerdem begrüßt die Gruppe die Initiativen Griechenlands und Italiens zur Erarbeitung von Vorschlägen, die in den Hochgeschwindigkeitsseeweg Südosteuropa einbezogen werden können.

4. Eisenbahnverbindung Lyon-Triest/Koper-Ljubljana-Budapest für den gemischten Schienenverkehr³²

- Lyon-St Jean de Maurienne (2015)
- Mont-Cenis-Tunnel (2015/2017), grenzüberschreitender Abschnitt
- Bussoleno-Turin (2011)
- Venedig-Triest/Koper-Divaca (2015)
- Ljubljana-Budapest (2015)

Die ersten drei Abschnitte stuft die Gruppe unter der Bedingung in Liste 1 ein, dass der Tunnel unter dem Mont-Cenis, der kritischste grenzüberschreitende Abschnitt, bis etwa 2015/2017 fertiggestellt wird. Die Gruppe fordert die betroffenen Länder auf, ihre Verpflichtungen hinsichtlich der vereinbarten Termine zu erfüllen. Die finanzielle Seite dieser Abschnitte hängt von dem festen Willen der betroffenen Länder ab, eine für eine Verlagerung von Verkehrsströmen auf andere Verkehrszweige günstige Situation im Sinne der Alpenkonvention zu fördern. Die Vorstellung, neue Straßenkapazitäten auf miteinander konkurrierenden Strecken zu schaffen, läuft diesem Projekt selbst kurz- und

³⁰ Projekte, die zu einem späteren Zeitpunkt von der Kommission überprüft werden müssen, damit eine Bewertung vorgenommen werden kann

³¹ Einschließlich der Anbindung zum Schwarzen Meer

³² Teile dieses Projekts liegen im paneuropäischen Korridor V.

mittelfristig zuwider. Außerdem wird ein kohärenter Ansatz hinsichtlich der Einführung von Infrastrukturgebühren benötigt.

5. Eisenbahnverbindung Berlin-Verona-Neapel/Mailand-Bologna für den gemischten Schienenverkehr

- Halle/Leipzig-Nürnberg (2015)
- München-Kufstein (2015)³³
- Brenner-Tunnel (2015), grenzüberschreitender Abschnitt
- Verona-Neapel (2007)
- Mailand-Bologna (2006)

Die Gruppe stuft dieses Projekt unter der Bedingung in Liste 1 ein, dass die grenzüberschreitenden Abschnitte, insbesondere der Brenner-Tunnel, bis 2015 fertiggestellt werden, und fordert die betroffenen Länder auf, ihren Verpflichtungen zur Durchführung dieser Abschnitte binnen der vereinbarten Fristen nachzukommen. Ebenso wie beim vorherigen Projekt hängt auch beim Brenner-Tunnel sowie bei den Anbindungen des Brenner-Tunnels die finanzielle Situation vom nachdrücklichen Willen der betroffenen Länder ab, eine Verkehrspolitik zu fördern, welche die Verlagerung von Verkehrsströmen auf andere Verkehrswege im Sinne der Alpenkonvention unterstützt. Die Vorstellung, neue Straßenkapazitäten auf miteinander konkurrierenden Strecken zu schaffen, widerspricht diesem Projekt selbst kurz- und mittelfristig. Außerdem wird ein kohärenter Ansatz hinsichtlich der Einführung von Infrastrukturgebühren benötigt.

6. Eisenbahnverbindung griechisch-bulgarische Grenze - Sofia – Budapest – Wien - Prag - Nürnberg für den gemischten Schienenverkehr³⁴

- Griechisch-bulgarische Grenze–Kulata-Sofia-Vidin/Calafat-(Craiova) (2015)³⁵
- Curtici–Brasov–(nach Bukarest und Constanta) (2010)
- Budapest-Wien (2010), grenzüberschreitender Abschnitt
- Brunn-Prag-Nürnberg (2010), mit Nürnberg-Prag als grenzüberschreitendem Abschnitt

Die Interoperabilität dieser Strecke auf einer Schienenverkehrshauptachse einschließlich eines Abschnitts zur Anbindung des Schwarzen Meeres an Mitteleuropa muss durch Zugrundelegung der technischen Anforderungen der Gemeinschaft sichergestellt werden.

7. Hochgeschwindigkeitsbahnstrecken, Südwest

- Lissabon/Porto – Madrid (2011)
- Perpignan – Montpellier (2015)
- Montpellier - Nîmes (2010)
- Irún – Dax als grenzüberschreitender Abschnitt (2010)
- Dax - Bordeaux (2020)
- Bordeaux – Tours (2015)

³³ Abhängig von der Fertigstellung des Brenner-Tunnels

³⁴ Teile dieses Projekts liegen im paneuropäischen Korridor IV.

³⁵ Der Abschnitt Vidin/Calafat bis Craiova wird mit der Kommission noch diskutiert.

Die Gruppe betont die Wichtigkeit der Abschnitte zur Überwindung des natürlichen Hindernisses der Pyrenäen, das als Bremse für die Wirtschaftsentwicklung wirkt (siehe auch Abschnitt 6.1.3). Daher sollte möglichst rasch eine Konzession für den Abschnitt Figueras-Perpignan (in Liste 0) auf der Mittelmeerseite gewährt werden; daran sollte sich so bald wie möglich der Abschnitt Perpignan-Nîmes anschließen. Für die Atlantikseite erinnert die Gruppe an die anlässlich des Europäischen Rats von Essen eingegangenen Verpflichtungen zur Entwicklung einer Hochgeschwindigkeitsverbindung, die allerdings leider nicht vor 2020 fertiggestellt sein wird. Die Gruppe schlägt vor, für diesen Schienenverkehrskorridor eine gemischte Nutzung (Güter- / Personenverkehr) sicherzustellen und die Fahrwegkapazität für den Güterverkehr kurz- bis mittelfristig auszuweiten. Hinsichtlich der neuen Verbindung Lissabon/Porto-Madrid schlägt die Gruppe die Einstufung in Liste 1 unter der Bedingung vor, dass sich Spanien und Portugal rechtzeitig vor Annahme der geänderten TEN-V-Leitlinien auf eine Streckenführung insbesondere für die grenzüberschreitenden Abschnitte des Projekts verständigen.

8. Eisenbahnverbindung Danzig-Warschau-Brünn/Zilina für den gemischten Schienenverkehr³⁶

- Danzig-Warschau-Kattowitz (2015)
- Kattowitz-Brünn-Breslau/Zilina-Nove Mesto n.V. (2010)

Die Gruppe ist der Ansicht, dass die Durchführung dieses Projekts in Verbindung mit Projekt Nr. 18 entlang einer Nord-Süd-Achse von der Ostsee aus eine Chance zur Realisierung einer Langstreckenverbindung alternativ zu den bestehenden von der Nordsee ausgehenden ausgelasteten Nord-Süd-Achsen darstellt. Das Projekt beinhaltet einen Zugang zum Danziger Hafen.

9. Eisenbahnverbindung Lyon/Genua-Basel-Duisburg-Rotterdam/Antwerpen für den gemischten Schienenverkehr

- Lyon-Mülhausen-Mülheim (2018), mit Mülhausen-Mülheim als grenzüberschreitendem Abschnitt³⁷
- Genua-Mailand/Novara-Basel-Karlsruhe (2015)
- Frankfurt-Mannheim (2012)
- Duisburg-Emmerich (2009)
- „Eiserner Rhein“ Rheidt – Antwerpen (2010)

Das Projekt umfasst den Bau der neuen Hochgeschwindigkeitsstrecken für den Personenverkehr sowie neuer Güterverkehrsstrecken und den Ausbau vorhandener Strecken. Der Bau der neuen Hochgeschwindigkeitsverbindungen wird neue Fahrwegkapazitäten für die vorhandenen Güterverkehrsstrecken freisetzen. Dieses Projekt wird u.a. mit der Absicht vorgeschlagen, zu einem späteren Zeitpunkt einen eigenen Güterverkehrskorridor einrichten zu können. Eine gute zeitliche Abstimmung der Arbeiten erfordert eine enge Koordinierung der Investitionen zwischen allen betroffenen Ländern einschließlich der Schweiz (siehe Abschnitt 6.5).

³⁶ Dieses Projekt ist Bestandteil des paneuropäischen Korridors VI.

³⁷ Einschließlich des so genannten „TGV Rhein-Rhone“ ohne den westlichen Abschnitt; der im Projekt ebenfalls enthaltene Abschnitt Dijon-Mülhausen („östlicher Abschnitt“) wird 2010 fertiggestellt.

10. Eisenbahnverbindung Paris - Straßburg - Stuttgart – Wien – Bratislava für den gemischten Schienenverkehr

- Baudrecourt-Straßburg-Stuttgart (2015) mit dem Rheinübergang Kehl als grenzüberschreitendem Abschnitt
- Stuttgart-Ulm (2012)
- München-Salzburg (2015), grenzüberschreitender Abschnitt
- Salzburg-Wien (2012)
- Wien-Bratislava (2010), grenzüberschreitender Abschnitt

Die grenzüberschreitenden Abschnitte dieses Projekts sind als kritische Abschnitte zu betrachten, insbesondere die Abschnitte zwischen Frankreich und Deutschland sowie zwischen Deutschland und Österreich. Die Gruppe empfiehlt, dass die betroffenen Mitgliedstaaten alle erforderlichen Maßnahmen treffen, um die Koordinierung der Investitionen und die Einhaltung der jeweiligen Verpflichtungen bezüglich der Fertigstellung der Arbeiten im vorgesehenen Zeitrahmen sicherzustellen.

11. Interoperabilität des Hochgeschwindigkeitsbahnnetzes der iberischen Halbinsel

Die Gruppe schlägt vor, die neuen Hochgeschwindigkeitsbahnstrecken (mit europäischer Spurweite) sowie die mit zwei Spurweiten ausgerüsteten Strecken der iberischen Halbinsel in Liste 1 aufzunehmen. Sie behält die von der Kommission vorgeschlagene Begriffsbestimmung³⁸ mit den diesem Bericht als Anhang beigefügten technischen Anforderungen bei. Das Projekt beinhaltet die neue Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Vigo und Porto.

12. Multimodale Verbindungen Irland/Vereinigtes Königreich / Kontinentaleuropa

- Strategischer Straßen- / Bahnkorridor zur Anbindung Dublins nach Norden (Belfast-Larne) und nach Süden (Cork) (2010)
- Straßen- / Bahnkorridor Hull-Liverpool (2015)
- Bahnstrecke Felixstowe-Nuneaton (2011)
- Bahnstrecke Crewe-Holyhead (2008)

Die Projekte Felixstowe-Nuneaton und Crewe-Holyhead sowie die Straßen- / Bahnkorridore Hull-Liverpool über die Eisenbahnhauptstrecke Westküste (West Coast Main Line) hinweg wird in besonderer Weise zur Verbesserung des Güterverkehrs zwischen größeren britischen Häfen beitragen. In Irland erfordert die Entwicklung des Personen- und des Güterverkehrs zusätzliche Arbeiten über die Arbeiten hinaus, die gemäß den Essen-Vorhaben Nr. 9 und 13 (siehe Liste 0) bereits abgeschlossen wurden.

13. Bahn- / Straßenbrücke über die Straße von Messina (2015)

Das Projekt besteht aus einer 3,3 km langen Brücke für gemischten Verkehr zwischen zwei großen Piers über die Straße von Messina und wird die am stärksten besiedelte Insel des Mittelmeerraums (5 Mio. Einwohner) mit dem übrigen Europa verbinden. Mit einer Größenordnung etwa vergleichbar der Øresund-Querung wird diese Verbindung einen Meilenstein in der Infrastruktur Europas darstellen.

³⁸ KOM(2001) 544

14. Feste Bahn- / Straßenverbindung über den Fehmarnbelt (2014)

Der Fehmarnbelt soll eine feste kombinierte Verbindung sowohl für den Schienenverkehr als auch für den Straßenverkehr schaffen und so einen wesentlichen Engpass für die Verkehrsströme zwischen Skandinavien und Kontinentaleuropa beseitigen. Die Verbindung wird insbesondere dem Schienenverkehr zugute kommen. Zwischen Deutschland und Dänemark sollte in der näheren Zukunft eine Vereinbarung über die Finanzierungsverfahren erzielt werden, damit das Projekt im vorgesehenen Zeitrahmen durchgeführt werden kann. Die Bahnanbindung an die feste Verbindung über den Fehmarnbelt, in Dänemark vom Øresund und in Deutschland von Hamburg, Hannover und Bremen aus muss als Bestandteil des erweiterten Projekts geprüft werden.

15. Das Nordische Dreieck

- Autobahn Helsinki-Vaalimaa (2015)
- Bahnverbindung Helsinki-Vainikkala (russische Grenze) (2014)

Die Konzeption dieses Projektes wird in der vom Europäischen Rat von Essen angenommenen Form unverändert beibehalten. Allerdings werden die Hauptabschnitte, die bis 2010 auszuführen sind, in Liste 0 aufgenommen. In Schweden sind einige kleinere Abschnitte bis 2015 abzuschließen.

16. Multimodale Anbindung Portugals / Spaniens an das übrige Europa

Dieses Projekt wird mit Ausnahme der vor 2007 fertiggestellten Abschnitte, die in Liste 0 aufgenommen wurden, sowie mit Ausnahme des neuen Abschnitts von Sines nach Badajoz an der spanisch-portugiesischen Grenze in der vom Europäischen Rat von Essen angenommenen Form unverändert beibehalten.

17. Autobahn griechisch-bulgarische Grenze - Sofia - Nadlac (Budapest) / (Constanta)³⁹

- Sofia-Kulata-griechisch-bulgarische Grenze (2010), grenzüberschreitender Abschnitt
- Nadlac-Sibiu (Abzweigung nach Bukarest und nach Constanta) (2007)

Dieses Projekt bindet die griechische Autobahn „Pathe“ (ein vom Europäischen Rat von Essen unterstütztes vorrangiges Projekt) an neue Mitgliedstaaten an.

18. Autobahn Danzig – Kattowitz – Brünn/Zilina – Wien⁴⁰

- Danzig - Kattowitz (2010)
- Kattowitz-Brünn/Zilina (2010), grenzüberschreitender Abschnitt
- Brünn-Wien (2009), grenzüberschreitender Abschnitt

Die Gruppe ist der Ansicht, dass die Durchführung dieses Projekts in Verbindung mit Projekt Nr. 8 entlang einer Nord-Süd-Achse von der Ostsee aus eine Chance zur Realisierung einer Langstreckenverbindung alternativ zu den bestehenden von der Nordsee ausgehenden ausgelasteten Nord-Süd-Achsen darstellt. Das Projekt beinhaltet einen Zugang zum Danziger Hafen.

³⁹ Beide Abschnitte sind Bestandteil des paneuropäischen Korridors IV.

⁴⁰ Straßenverbindung des paneuropäischen Korridors VI

6.1.3. Längerfristige vorrangige Projekte (Liste 2)

Weitere weniger ausgereifte Projekte zeichnen sich ebenfalls durch einen hohen Mehrwert für Europa aus. Der Gruppe ist vollständig bewusst, dass diese übrigen Projekte angesichts ihrer Bedeutung ebenfalls in Liste 1 hätten aufgenommen werden können. Dies gilt insbesondere für die Bahnverbindung über die Pyrenäen, die im Rahmen der ersten Änderung der Leitlinien von der Kommission bereits vorgeschlagen und vom Parlament bereits angenommen wurde⁴¹

Zu ihrem großen Bedauern hat die Gruppe nicht von allen betroffenen Ländern eine Verpflichtungserklärung dahingehend erhalten, dass mit der Durchführung der Projekte vor 2010 begonnen wird, sobald die erforderliche genaue Abstimmung erfolgt ist. (Allerdings wurde diese genaue Abstimmung teilweise auch noch nicht erzielt.) Bis sich die betroffenen Länder auf eine Vereinbarung über den Verlauf und / oder die Finanzierung der Strecken geeinigt haben und so lange der Zeitrahmen für Fertigstellung dieser Projekte noch nicht bestätigt wurde, empfiehlt die Gruppe, diese Projekte in eine Liste der längerfristigen vorrangigen Projekte aufzunehmen.

Die Gruppe empfiehlt daher den betroffenen Staaten, alle erforderlichen Studien fortzusetzen, damit die Kommission sie unterstützen und ggf. vorschlagen kann, die Leitlinien entsprechend zu ändern. Es empfiehlt sich, diese Projekte anlässlich der Ausarbeitung der nächsten Änderung erneut zu überprüfen (siehe Abschnitt 6.7). Folgende Projekte wurden längerfristig als vorrangig eingestuft:

1. Neue Hochleistungsschienenstrecke durch die Pyrenäen

Die Gruppe macht die betroffenen Mitgliedstaaten auf die sehr rasche Zunahme des Verkehrs über die Pyrenäen aufmerksam und weist darauf hin, dass die Entwicklung neuer Schienengüterverkehrskapazitäten angesichts der Tatsache, dass sich der Landverkehr 1999 auf 70 Mio. Tonnen belief und sich bis 2020 mehr als verdoppeln wird, von entscheidender Bedeutung ist. Die derzeitigen Straßenverbindungen können diese Zunahme des Verkehrs (im Straßenverkehr +10 % jährlich) nicht verkraften.

In diesem Zusammenhang und unter Berücksichtigung der hohen Bedeutung dieses Projekts sowie angesichts der Bedeutung, die auch die Kommission bereits erkannt und die das Parlament anerkannt hat, hofft die Gruppe, dass Frankreich und Spanien in der näheren Zukunft eine Übereinkunft erzielen können, die den Beginn der Arbeiten vor 2010 ermöglicht; in diesem Fall könnte diesem Projekt der gleiche Status eingeräumt werden wie den Projekten in Liste 1.

Die Gruppe erinnert daran, dass die Kommission in ihren Vorschlag für eine Änderung der gemeinschaftlichen Leitlinien für die Entwicklung des TEN-V als eine behelfsmäßige Lösung die Pau-Canfranc-Verbindung aufgenommen hat, so lange der Bau der Hochleistungsschienenstrecke durch die Pyrenäen noch aussteht.

Angesichts der eindrucksvollen Zunahme des Güterverkehrs über die Pyrenäen erfordert der lange Zeitrahmen eines derart gewaltigen Projekts in näherer Zukunft eine Erhöhung der Kapazitäten der derzeitigen Straßenverbindungen über die Pyrenäen, damit die Pyrenäen leichter überwunden werden können; gleichzeitig muss allerdings die

⁴¹ KOM (2001) 544

Notwendigkeit im Auge behalten werden, so bald wie möglich die Hochleistungsschienenstrecke durch die Pyrenäen zu schaffen.

2. „Rail Baltica“: Helsinki-Tallinn-Riga-Kaunas-Warschau

Ebenso ratsam wie eine Übereinkunft zwischen den betroffenen Staaten über die Art der Arbeiten, über die Streckenführung und über die Anforderungen an die Interoperabilität ist die Sicherstellung einer guten Anbindung an das Netz der übrigen Europäischen Union (über das polnische Netz).

3. Schienengüterverkehrsstrecke Danzig-Bydgoszcz-Kattowitz-Zwardon

Die Gruppe erinnert daran, dass Polen zurzeit eines der Länder mit dem höchsten Güterverkehrsanteil ist. Angesichts der derzeitigen Reform des Schienenverkehrssektors in Polen ist die Gruppe jedoch der Ansicht, dass die Durchführbarkeit dieses Projekts nach den Fortschritten bei der Umsetzung der Projekte Nr. 18 und Nr. 8 angemessen bewertet und eingestuft werden kann.

4. Binnenwasserstraße Seine-Schelde

In Anbetracht der Tatsache, dass eines der betroffenen Länder nicht in der Lage ist, einen Zeitrahmen zu bestätigen, wird das Projekt nicht in Liste 1 aufgenommen. Die Gruppe ist der Ansicht, dass dieses Projekt eine erhebliche Verbesserung der Verbindungen zwischen den drei großen Binnenschiffahrtswegen Frankreichs, Belgiens und der Niederlande ermöglicht.

6.1.4. Weitere für den territorialen Zusammenhalt wichtige Projekte

Das transeuropäische Netz trägt zum Ziel des wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Zusammenhalts bei. Die Angleichung der Wirtschaftsleistung zahlreicher Regionen, insbesondere in den künftigen neuen Mitgliedstaaten, wird von einem guten Zugang zu den europäischen Hauptachsen, von leistungsfähigen Verbindungen und insbesondere von guten grenzüberschreitenden Anbindungen abhängen. Daher hat die Gruppe eine Reihe in dieser Hinsicht wichtiger Projekte überprüft. Ohne den künftigen Umfang der Finanzierungsinstrumente der Gemeinschaft vorwegzunehmen, darf doch davon ausgegangen werden, dass nach 2006 unter Bezugnahme auf die von der Gruppe entwickelten Auswahlkriterien nur die wichtigsten Projekte ausgewählt werden können. In Anbetracht der eher örtlich begrenzten Bedeutung wurden auch Projekte in Verbindung mit urbanen Verkehrssystemen nicht übernommen; gemessen an der transeuropäischen Dimension sind diese Projekte nicht erheblich. Die Projekte in dieser Liste sind von Bedeutung, da sie den Austausch zwischen den Mitgliedstaaten erleichtern; in erster Linie wurden die Projekte aber wegen ihrer Bedeutung für den territorialen Zusammenhalt ausgewählt. Diese Liste ist nicht erschöpfend, da die Gruppe nur die Projekte berücksichtigt hat, die ursprünglich als mögliche vorrangige Projekte eingestuft wurden.

1. Zugänglichkeit und Anbindung der Netze

- Multimodale Logistikzentren in Slawkow (Polen) mit Anbindung an das Eisenbahnnetz mit russischer Spurweite (2012)

- Bahnverbindung Bari–Durres-Sofia-Varna/Bourgas (Schwarzes Meer) (2020)⁴²
- Bahnverbindung Neapel-Reggio Calabria – Palermo (2015)
- Straßen- / Schienenverkehrskorridor zur Anbindung des Westens und Dublins (2010)
- Hafen Limassol und Zugang zum Straßennetz (2015)
- Hafen Larnaka und Zugang zum Straßennetz (2020)
- Häfen Valletta und Marsaxlokk (2012)
- Intermodaler Korridor ionisches / adriatisches Meer (2015)
- Straßenverbindung Dover-Fishguard (2015), (ohne M25)

2. Grenzüberschreitende Verbindungen

- Autobahn Dresden/Nürnberg-Prag-Linz (2010)
- Bahnverbindung Prag / Linz (2010)
- Autobahn Zilina - Bratislava- (Wien) (2012)
- Bahnverbindung Maribor-Graz (2015)
- Autobahn (Ljubljana)-Maribor-Pince-Zamardi-(Budapest) (2012)⁴³
- Durchlässigkeit des Straßenverkehrs durch die Pyrenäen (2010)⁴⁴

6.2. ENTWICKLUNG ECHTER HOCHGESCHWINDIGKEITSSSEEWEGE

1. Auf den Seeverkehr entfallen mehr als 40 % des Gesamtvolumens des innergemeinschaftlichen Güterverkehrs,⁴⁵ d.h. der Seeverkehr hat nahezu den gleichen Stellenwert wie der Straßenverkehr. Allerdings könnte der Seeverkehr noch mehr dazu beitragen, Lastkraftwagen in Bereichen mit Verkehrsbehinderungen von der Straße zu bringen. Die Seeverkehrsrouten, die dazu beitragen könnten, durch natürliche Barrieren wie z.B. die Alpen, die Pyrenäen und die Ostsee isolierte Länder sowie Inselländer besser anzubinden, sollten als ebenso wichtig betrachtet werden wie Autobahnen oder Bahnverbindungen im transeuropäischen Netz.

6.2.1. Ein unerschlossenes Potenzial

2. Eine Reihe der vorhandenen Seeverkehrsverbindungen wurde allerdings aus vielen Gründen nicht in vollem Umfang genutzt; u.a. wegen des Verwaltungsaufwandes am Zoll, wegen mangelnder Regelmäßigkeit und Pünktlichkeit sowie wegen des Fehlens geeigneter Einrichtungen (Logistik, kommerzielle One-Stop-Shops, mobile Ausrüstung, Infrastruktur).
3. Für Europa ist von äußerster Bedeutung, dass die Verbindungen mit den größten Potenzialen wie im Weißbuch zur Verkehrspolitik dargestellt in der Anfangsphase durch öffentliche Hilfen unterstützt werden. *„Diese Verbindungen entwickeln sich jedoch nicht spontan, sondern sie müssen – auf Vorschlag der Mitgliedstaaten – durch die Zuweisung europäischer Finanzmittel („Marco Polo“, Strukturfonds)*

⁴² Bestandteil von Korridor VIII

⁴³ Teile dieses Projekts liegen im paneuropäischen Korridor V.

⁴⁴ Siehe Kommentare zu Projekt Nr. 1 in Liste 2

⁴⁵ Weißbuch „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“

„benannt“ werden, um ihre Entstehung zu fördern und attraktive wirtschaftliche Aussichten sicherzustellen.“ Unter angemessener Berücksichtigung der Risiken einer Wettbewerbsverzerrung sollten diese Seeverkehrsverbindungen⁴⁶ vorzugsweise Häfen auf den transeuropäischen Hauptachsen verbinden oder zumindest erheblich zu einer Reduzierung der Verkehrsbehinderungen im Straßenverkehr auf diesen Achsen beitragen.

4. Daher werden echte Hochgeschwindigkeitsseewege als geeigneter Ersatz für Autobahnen zu Land betrachtet, um entweder ausgelastete Korridore auf dem Landweg zu meiden oder um durch Meere getrennte Länder besser an die übrige Europäische Union anzubinden. Um die Anzahl der Lastkraftwagen auf den größeren Straßenverbindungen zu reduzieren, sollten die Hochgeschwindigkeitsseewege in bestimmten Fällen außerdem dazu beitragen, den Personenverkehr stärker auf Seeverkehrsrouten zu verlagern, da Schiffe Personen und Güter gleichzeitig befördern können. Das zugrunde liegende Konzept unterscheidet sich entsprechend vom weiter gefassten Konzept des Kurzstreckenseeverkehrs, in den auch einzelstaatliche Verbindungen im Küstenverkehr sowie Verbindungen vom Festland zu Inseln eingerechnet werden.⁴⁷

6.2.2. Vorgeschlagenes Verfahren für den Beginn von Projekten

5. Die Gruppe hat in Liste 1 (siehe vorrangiges Projekt Nr. 3) vier Bereiche im Seeverkehr bestimmt, in denen Projekte begonnen werden könnten. Für diesen Zweck sollten sicher am besten Ro-Ro-Schiffe (Roll-on-Roll-off) eingesetzt werden; zu einem späteren Zeitpunkt kommen jedoch auch Lo-Lo-Schiffe (Load-on-Load-off) ggf. in Verbindung mit entsprechenden Feeder- und Abfertigungssystemen in Betracht. Die erfolgreiche Einführung neuer Hochgeschwindigkeitsseewege (auch kurz „Schiffsbahnen“) würde von verschiedenen Voraussetzungen bzw. parallelen Maßnahmen abhängen; in Betracht kämen z.B. folgende Voraussetzungen bzw. Maßnahmen.
 - Konzentration des Güterverkehrs auf die betreffenden Seeverkehrsrouten, um die potenzielle wirtschaftliche Lebensfähigkeit der Seeverkehrsverbindungen zu erhöhen;
 - Überzeugung von Frachtführern und Spediteuren von den Vorteilen und Vorzügen des Seeverkehrs;
 - Ausschaltung (systematischer) Zollprüfungen und sonstiger verwaltungstechnischer Unannehmlichkeiten wie an den innergemeinschaftlichen Grenzübergängen auf den Autobahnen Europas bereits geschehen, bzw. zumindest eine Straffung der Verfahren und schließlich die Entwicklung eines elektronischen Berichtssystems für die Hafenbehörden;⁴⁸
 - nach Möglichkeit Bereitstellung geeigneter Einrichtungen, vorzugsweise ausschließlich für diesen Zweck (Ro-Ro-Terminals, logistische Einrichtungen, Parkplätze, Einrichtungen für Lkw-Fahrer) und direkter Zugang zu den Häfen (einschließlich eines offenen Bahnzugangs);

⁴⁶ Einschließlich Seeverkehrs- / Binnenschifffahrtsrouten

⁴⁷ Mit Ausnahme der Inselstaaten

⁴⁸ Für die elektronische Berichterstellung sollte ein europaweites System unter Erfassung sämtlicher Hochgeschwindigkeitsseewege entwickelt werden (siehe Abschnitt 6.3).

- Achtung der Wettbewerbsregeln;
 - Sicherstellung der ganzjährigen Schiffbarkeit, besonders in der Ostsee (unter Einsatz von Eisbrechern).
6. Für zwei Mitgliedstaaten wäre etwa folgendes Verfahren denkbar:
- Auswahl der jeweiligen Häfen unter Berücksichtigung der Kategorie A des TEN-V ausgehend von transparenten Kriterien;
 - Vereinbarung einer gemeinsamen Kostenübernahme bei öffentlicher Finanzierung;
 - Durchführung einer öffentlichen Ausschreibung zur Vergabe eines öffentlichen Auftrags;
 - Auslaufenlassen der Betriebsförderung in einem zuvor bestimmten Zeitraum.
7. Die Gruppe stellt jedoch fest, dass der schwierigste Schritt für die Mitgliedstaaten in der Auswahl der Häfen besteht, die für eine Einbeziehung in einen Hochgeschwindigkeitsseeweg geeignet wären. Wenn sich eine Auswahl auf nationaler Ebene als zu schwierig erweist, könnte ein alternativer Vorschlag die Durchführung einer allgemeinen Ausschreibung für Häfen sowie für Seeverkehrsunternehmen sein, wobei den möglichen Konsortien die Auswahl der Häfen überlassen bliebe.
8. Ein weiterer (ergänzender) Ansatz könnte in der Finanzierung oder Förderung der oben beschriebenen begleitenden Maßnahmen bestehen, wobei in angemessener Weise darauf zu achten wäre, dass Wettbewerbsverzerrungen unterbleiben und dass nicht gegen die Leitlinien für die Vergabe staatlicher Beihilfen verstoßen wird.
9. Für den Beginn der praktischen Durchführung von Projekten schlägt die Gruppe vor, dass die derzeitigen und die künftigen Mitgliedstaaten der Kommission vor 2007 Vorschläge hinsichtlich der angestrebten Einrichtung von Hochgeschwindigkeitsseewegen in mindestens einem dieser vier Bereiche des Seeverkehrs einreichen. **Diese Projekte könnten in Form öffentlich-privater Partnerschaften gestaltet werden, wobei die Finanzierung durch die Gemeinschaft sowie aus nationalen Haushalten auf dem Wege öffentlicher Ausschreibungen gemeinsam übernommen würde.** Für eine Förderung durch die Gemeinschaft kommen Projekte in Betracht, welche die folgenden Anforderungen erfüllen:
- die Projekte sollten von mindestens zwei Mitgliedstaaten eingereicht worden sein;
 - die Projekte sollten möglichst wenig Häfen betreffen (im Idealfall pro Mitgliedstaat zwei);
 - die Projekte sollten zur Reduzierung von Behinderungen im Straßenverkehr auf den Hauptachsen beitragen.⁴⁹
10. Die Gruppe ist der Ansicht, dass **diese Projekte vorrangige Projekte sein sollten, denen der gleiche Stellenwert beigemessen wird, wie Infrastrukturprojekten im Landverkehr**, und dass sie entsprechend in Liste 1 aufgenommen und in vergleichbarer Weise finanziert werden sollten (siehe Abschnitt 6.1), selbst wenn die

⁴⁹ bzw. die Anbindung von Inselstaaten verbessern

Projekte noch nicht beschrieben wurden; dabei ist ebenfalls zu berücksichtigen, dass die Inbetriebnahme der entsprechenden Verbindungen in kürzeren Zeiträumen erfolgen könnte.

11. Die Gruppe betont, dass diese vorrangigen Projekte nicht als Konkurrenz zum Programm Marco Polo zu verstehen sind, mit dem eine weiter gefasste Zielsetzung verfolgt wird. Hochgeschwindigkeitsseewege sollten sich im Wesentlichen darauf konzentrieren, die auf dem Landweg bestehenden Hauptachsen zu ergänzen.
12. **Ausgehend von diesem allgemeinen Ansatz empfiehlt die Gruppe, so bald wie möglich die rechtlichen Bestimmungen hinsichtlich der Hochgeschwindigkeitsseeweg-Projekte in die TEN-V-Leitlinien aufzunehmen und eine konkrete Unterstützung durch die Gemeinschaft zu ermöglichen.**

6.3. BESSERES VERKEHRSMANAGEMENT

1. Infrastrukturen sind kein Selbstzweck. Sie erfüllen ihren Zweck durch die Bereitstellung hochwertiger Dienste nur bei wirksamer Verwaltung, die unter anderem die Konzeption interoperabler Netze voraussetzt, die besser an die Markterfordernisse und an integrierte Verkehrsmanagementsysteme angepasst sein müssen. Die Zunahme des Verkehrs in den vergangenen Jahrzehnten hat zum stetigen Ausbau der Infrastruktur geführt. Eine derartige nachfragegesteuerte Politik kann nicht mehr die einzige Antwort auf das Problem zunehmender Verkehrsbehinderungen sein. Der Aufbau einer Infrastruktur ist zudem mit beträchtlichen Kosten verbunden und – insbesondere im Straßenbau – keineswegs neutral hinsichtlich der Auswirkungen auf die Umwelt, auf die menschliche Gesundheit und den Flächenverbrauch sowie hinsichtlich des allgemeinen Wohlergehens der Bevölkerung.
2. Ein hochleistungsfähiges Verkehrssystem sollte die sichere und regelmäßige Bereitstellung von Diensten unabhängig davon ermöglichen, ob die Beförderung in der Luft, auf der Straße, auf der Schiene oder zu Wasser erfolgt. Zu diesem Zweck müssen die Mitgliedstaaten der erweiterten Union gemeinsame Ziele bestimmen, um die Nutzung der Verkehrsinfrastruktur zu optimieren. In diesem Zusammenhang hat die Kommission bereits in ihrem Weißbuch zur europäischen Verkehrspolitik die Notwendigkeit eines besseren Managements und einer besseren Koordinierung der verschiedenen Verkehrszweige betont.
3. Der Verkehr in Europa leidet unter einem Ungleichgewicht zwischen den Verkehrszweigen zum Nachteil des Schienenverkehrs und insbesondere des Schienengüterverkehrs, des Seeverkehrs und der Binnenschifffahrt. Im Bahnsektor z.B. ist der Anteil der auf der Schiene in Europa beförderten Güter zwischen 1970 und 1998 von 21 % auf 8,4 % zurückgegangen, obwohl das Gesamtvolumen des Güterverkehrs drastisch zugenommen hat. Wegen der Bevorzugung von Personenzügen werden Güter im internationalen Schienenverkehr mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von nur 18 km/h befördert. Dies hält Spediteure davon ab, den Güterverkehr über Bahnverbindungen abzuwickeln.
4. Trotz aller Anstrengungen, diesen Trend umzukehren, wird der Straßenverkehr erheblich zunehmen. Statt den Straßenbau voranzutreiben, sollte die Auslastung dieses Verkehrszweiges durch besseres Verkehrsmanagement bestmöglich gesteigert

werden, um Engpässe und Umweltbelastungen zu mindern. In dieser Hinsicht wurden durch die Einführung wirksamer Straßenverkehrsleitsysteme bereits gute Fortschritte erzielt; die entsprechenden Bemühungen müssen fortgesetzt werden.

5. Das zunehmende Ungleichgewicht zwischen den Verkehrszweigen zum Nachteil des Schienenverkehrs (insbesondere des Schienengüterverkehrs), des Seeverkehrs und der Binnenschifffahrt muss u.a. durch besseres Verkehrsmanagement beseitigt werden. Entsprechend betont die Gruppe die Notwendigkeit der Schaffung eines echten europäischen Schienenverkehrsnetzes, das uneingeschränkt interoperabel und an die Anforderungen der Kunden angepasst sein muss, indem der Schienenverkehr nach Güterverkehr und Personenverkehr unterschieden wird. Integrierte Verkehrsleitsysteme für Luftfahrt, Binnenschifffahrt und Seeverkehr mit finanzieller Unterstützung durch die Gemeinschaft sowie der Abbau von Einschränkungen der Flughafenkapazitäten spielen ebenfalls eine wichtige Rolle.

6.3.1. Schaffung eines europäischen Schienenverkehrsnetzes

6.3.1.1 Interoperable Gestaltung nationaler Netze

6. Das Entstehen transeuropäischer interoperabler Schienenverkehrsachsen für spezifische Marktsegmente (z.B. Hochgeschwindigkeitsverkehr und Güterverkehr) sollte als Schlüssel für den Erfolg internationaler Bahndienste betrachtet werden. Allerdings stellt die gewaltige Vielfalt der Signal- und Telekommunikationseinrichtungen ein großes Hindernis für die Erreichung dieses Ziels dar. Die derzeitige Situation erfordert europäische Normen für eine neue Generation von Signal- und Telekommunikationseinrichtungen im Schienenverkehr wie z.B. das *Europäische Eisenbahnverkehrsmanagementsystem*, das erstens das *European Train Control System* (betreffend den Bereich „Signalisierung“) und den Aspekt *GSM for Railways* (d.h. den Bereich „Funkkommunikation“) umfasst. Die Gemeinschaft hat bereits Richtlinien zur Förderung der technischen Spezifikationen für die Interoperabilität angenommen. Derzeit beginnt die Umsetzung der im Jahre 2002 für Hochgeschwindigkeitsbahnen angenommenen Spezifikationen. Diese Spezifikationen müssen von der künftigen Europäischen Bahnagentur für das herkömmliche Bahnsystem weiterentwickelt werden. In einer kohärenten „*transeuropäischen Entwicklungsstrategie*“ müssten die verschiedenen nationalen Entwicklungskonzepte aufeinander abgestimmt werden.
7. Die Gruppe ist der Ansicht, dass die Gemeinschaft die Interoperabilität fördern und bei der Koordinierung nationaler Ansätze helfen sollte. Ausgehend von definierten Achsen sollte 2003 unter Einbeziehung nationaler Pläne ein Umsetzungsplan der EU erarbeitet werden. Förderungen würden nach den zu erwartenden Auswirkungen der Projekte bewilligt. Die den Fahrwegbetreibern entstehenden Kosten sollten vorrangig betrachtet werden, da Investitionen in den Fahrzeugbestand im Allgemeinen nicht bestimmten Achsen zugeordnet werden.

6.3.1.2 Teilweise Reservierung des Schienenverkehrsnetzes für den Güterverkehr

8. Wesentliche Hindernisse für die Entwicklung des europäischen Schienengüterverkehrs sind die ineffiziente Nutzung sowie technische und physische Unzulänglichkeiten der bestehenden Schienenverkehrsinfrastruktur. Die Inkompatibilität langsamer und schneller Züge sowie die technischen und

betriebsbedingten Unterschiede zwischen den nationalen Netzen in Verbindung mit der niedrigen Gewichtung des Schienengüterverkehrs bei der Zuweisung von Fahrwegkapazitäten und die tägliche Verwaltung von Fahrwegkapazitäten beschränken das Wachstumspotenzial von Schienengüterverkehrsdiensten.

9. Die Gruppe ist der Ansicht, dass ein Güterverkehrsnetz (bzw. ein Netz mit starker Priorität für den Güterverkehr) auf einigen europäischen Hauptachsen in den Transitländern erheblich zur Qualität und Effizienz der Dienste beitragen und sich ähnlich auswirken dürfte wie die Revolutionierung des Schienenverkehrs durch Hochgeschwindigkeitszüge. Dieses Netz könnte hinsichtlich der Fahrgeschwindigkeiten (über 100 km/h) sowie bezüglich der Qualität der Dienste (Regelmäßigkeit) sowohl für den herkömmlichen Güterverkehr als auch für den kombinierten Verkehr und für den Transport von Lastkraftwagen mit der Bahn sehr effizient sein.
10. Die Gruppe begrüßt die Position der Gemeinschaft, dass die Entwicklung eines derartigen Güterverkehrsnetzes sehr erhebliche und motivierende Fördervolumina von bis zu 50 % der Gesamtkosten erfordert.
11. Ein erster Schritt hin zu einem wirksameren europäischen Schienengüternetz wird darin bestehen, dass das Netz nach und nach interoperabel gestaltet wird. Dazu sollten die Mitgliedstaaten zunächst die technischen Spezifikationen für die in den oben genannten gemeinschaftlichen Leitlinien (siehe Abschnitt 6.3.1.1) vorgesehene Interoperabilität umsetzen.
12. Die nationalen Fahrwegbetreiber werden in einem Gemeinschaftsrahmen zusammenarbeiten müssen, um die vorhandene Infrastruktur besser nutzen zu können. Diese Zusammenarbeit erfolgt im Wesentlichen durch eine koordinierte Zuweisung internationaler und nationaler Fahrwege unter vorrangiger Behandlung des internationalen Güterverkehrs.
13. Und schließlich muss der Betrieb des Schienengüternetzes neu konzipiert werden, um attraktive und hochwertige Dienste auf europäischer Ebene zu ermöglichen. Eine Studie⁵⁰ zur Attraktivität des Güterverkehrsnetzes hat gezeigt, dass der Verkehr in einem Güterverkehrsnetz um etwa 25 % zunehmen, 85 % des Gesamtverkehrs ausmachen und zu Zeitersparnissen von 20 bis 30 % führen kann. Derzeit hat das Schienengüternetz eine Länge von insgesamt 140 000 km; in dieser Studie wurde jedoch dargelegt, dass auf nur 22 % dieses Netzes etwa 60 % des gesamten Verkehrs entfallen.
14. Die Gruppe empfiehlt die Einrichtung einer ständigen Gruppe, in der Betreiber sowie nationale und europäische Stellen zusammenkommen. Der erste Auftrag dieser Gruppe würde darin bestehen, auf der Ebene einer erweiterten Europäischen Union das angestrebte Schienengüterverkehrsnetz zu beschreiben. In einer zweiten Stufe könnte sich die Gruppe zu den in Abschnitt 6.6.3 genannten Koordinierungsstellen entwickeln.

⁵⁰ EUFRANET (EU-Forschungsprojekt innerhalb des 4. RP zum Aufbau eines europäischen Netzes für einen attraktiven und effizienten Schienengüterverkehr)

6.3.2. Integration von Air Traffic Management-Systemen

15. Der Luftverkehr ist durch regelmäßige Verzögerungen infolge der Begrenzungen der derzeitigen Air Traffic Management-Systeme (ATM-Systemen) behindert. Zum einen leidet der Luftverkehr unter der Zersplitterung der ATM-Dienste in Europa mit 29 nationalen Systemen und 58 Flugsicherungszentralen, die unter Berücksichtigung unterschiedlicher Normen mit unterschiedlichen Systemen und Kapazitäten entwickelt wurden, und zum anderen wird der Flugverkehr durch die schleppende Einführung neuer Technologien beeinträchtigt.
16. Die Aufgabe der Gemeinschaft besteht darin, dafür zu sorgen, dass die Entwicklung der künftigen Air Traffic Management-Systeme auf europäischer Ebene ordnungsgemäß strukturiert und verwaltet wird, um sicherzustellen, dass die verschiedenen Elemente abhängig von der Zunahme des Verkehrs systemweit verfügbar sind und eingeführt werden. Entsprechend hat die Gemeinschaft Lösungen für diese Probleme vorgeschlagen und im Gesetzespaket zum Einheitlichen Luftraum⁵¹ zur Annahme im Jahre 2003 vorgelegt. Anstelle einer Zusammenstellung nationaler Systeme sollte die EU ein „europäisches System“ verwirklichen, indem der Luftraum in Funktionsblöcke eingeteilt wird und neue Konzepte und Technologien in die Praxis umgesetzt werden.
17. Um zum Einheitlichen Luftraum zu gelangen, würde die Integration der Luftverkehrsdienste eine Neuaufteilung des Luftraums in eine begrenzte Anzahl an Funktionsblöcken erfordern. Dadurch könnten die Bereitstellung von Diensten sowie eine Rationalisierung erreicht und die verfügbare Infrastruktur konsolidiert werden. Dies würde bis zum Jahre 2008 die Entwicklung der Interoperabilitätsanforderungen an die vorhandenen Systeme sowie die Schaffung einer standardisierten „Zielarchitektur“ für das künftige europäische Air Traffic Management-System und die schrittweise Umsetzung dieser Zielarchitektur für die nationalen Systeme bis zum Jahre 2015 beinhalten. Die Gruppe schließt sich entsprechend dem Gedanken an, dass die finanzielle Förderung neuer und für die Interoperabilität entscheidender Komponenten wie z.B. Komponenten für Datenverarbeitungssysteme oder Ausrüstungen sowie ggf. für einige Bodenkontrollzentren zur Entwicklung eines integrierten europäischen Air Traffic Management-Systems beitragen könnte.

6.3.3. Binnenschifffahrtsmanagement

18. Um den Nutzern von Binnenwasserstraßen behilflich zu sein, wird zurzeit ein Pilotprojekt unter dem Titel *River Information System* (RIS) entwickelt; dieses Projekt soll dafür sorgen, dass den betreffenden Schiffen die folgenden Informationen übermittelt und die folgenden Leistungen angeboten werden können:
 - Fahrwasserinformationen (geografische, hydrologische und verwaltungstechnische Informationen zur jeweiligen Wasserstraße),
 - ständig aktualisierte Verkehrsinformationen (als Kriterium für sofortige Navigationsentscheidungen unter den jeweiligen Verkehrsbedingungen sowie in Anbetracht der betreffenden geografischen Gegebenheiten),

⁵¹ KOM(2001) 123 endgültig/2; ABl. C 103E, 30.4.2002, S. 1 und KOM(2001) 564 endgültig/2; ABl. 103E, 30.4.2002, S. 26

- Informationen zur Verkehrsplanung (Routenplanung, Informationen zu Schleusen und Brücken, Informationen zu Häfen und Terminals),
 - Fracht- und Flottenmanagement, Positionsverfolgung,
 - Informationen zur Schadensbegrenzung bei Katastrophen und
 - Informationen zu möglichen Übergängen zu sonstigen Verkehrszweigen.
19. Dieses Projekt soll Havarien während der Fahrt sowie Verletzungen und Todesfälle in der Binnenschifffahrt verhindern und dazu beitragen, Umweltgefährdungen und Umweltverschmutzungen durch Leckagen zu vermeiden.
20. Bislang setzen die Mitgliedstaaten dieses System auf freiwilliger Basis auf der Grundlage gemeinsam vereinbarter Normen und Protokolle um. Um die Interoperabilität auf den Binnenwasserstraßen der Gemeinschaft sicherzustellen, begrüßt die Gruppe die Absicht der Kommission, in näherer Zukunft eine Rahmenrichtlinie vorzuschlagen. Zweifellos liegt es im Interesse der Gemeinschaft, dass die Mitgliedstaaten dieses System auf harmonisierte Weise für das transeuropäische Binnenschifffahrtsnetz vorrangig auf der Rhein-Donau-Achse einführen.

6.3.4. Beobachtung des Seeverkehrs

21. Auf den europäischen Gewässern besteht gemäß den Statistiken der vergangenen 20 Jahre ein erhöhtes Havarierisiko. *Schiffsleitsysteme und Informationssysteme* werden benötigt, um die Sicherheit auf den Wasserstraßen und Gewässern der Gemeinschaft, besonders in Bereichen mit hoher Verkehrsdichte, gefährlichem Fahrwasser und ökologischer Empfindlichkeit, zu gewährleisten. Außerdem würden die Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsnetzes und die Sicherheit der Häfen erhöht.
22. Einige Seeverkehrsgebiete in Europa werden von diesen national oder regional betriebenen Systemen erfasst. Der Informationsaustausch zwischen diesen Systemen erfolgt ggf. auf bilateraler Grundlage, und die Kommunikationsprotokolle wurden noch nicht harmonisiert. Um diese Schwachpunkte zu beheben, sollte das vorhandene System in ein europäisches *Schiffsverkehrsmanagement- und -informationssystem* integriert werden. In einer EU-Richtlinie werden die Merkmale eines derartigen Gemeinschaftsinstruments bereits beschrieben: Ausrüstungen zur Verfolgung von Schiffen durch automatische Positionsbestimmungssysteme, Interoperabilität für den Austausch von Informationen, Bestimmung von Liegeplätzen und sorgfältige Überwachung „gefährlicher“ Schiffe.
23. Dieses integrierte System sollte eine physische Infrastruktur, Einrichtungen zur Aufnahme von Schiffen an Liegeplätzen und Telematik-Netze zwischen den Mitgliedstaaten zum Austausch von Seeverkehrsinformationen umfassen. Außerdem sollte dieses System neue Technologien wie z.B. Systeme zur automatischen Identifizierung und Verfolgung von Schiffen auf hoher See verwenden.
24. In Anbetracht dieser Zielsetzung hat die Gemeinschaft entsprechende Systeme insbesondere in peripheren Regionen wie z.B. Griechenland und Spanien bereits durch verschiedene Finanzierungsinstrumente gefördert. Insbesondere hat die Kommission im Januar 2002 das Projekt *SafeSeaNet* (ein gemeinschaftliches System für die Überwachung des Seeverkehrs) mit dem Ziel ins Leben gerufen, eine elektronische Plattform für den Austausch von Seeverkehrsdaten zwischen den Mitgliedstaaten zu schaffen.

25. Im Allgemeinen ist die Gruppe der Ansicht, dass die Gemeinschaft über das Programm TEN-V folgende Ziele verfolgen sollte:
- Weiterentwicklung der Infrastruktur zur Verwaltung des Seeverkehrs, insbesondere in den Regionen mit dem größten Risiko,
 - Herstellung der Interoperabilität der Systeme der Mitgliedstaaten und Einrichtung regionaler Schiffsleitzentren,
 - Einrichtung von Telematik-Netzen zum Austausch von Daten über Gefahrgüter, über die örtliche Datenbanken mit dem SafeSeaNet verbunden werden,
 - Anschluss der Gemeinschaftsdatenbank zur Sicherheit des Seeverkehrs mit anderen europäischen Datenbanken (Sicherheit, Schengen, Zoll, Binnenschifffahrt usw.),
 - Ausrüstung der Liegeplätze mit geeigneten Hilfsmitteln und
 - Entwicklung von Instrumenten zur Risikoanalyse in Verbindung mit der Steuerung des Schiffsverkehrs.
26. Die Verbesserung der Schiffbarkeit und das Seeverkehrsmanagement würden auch vom Programm Galileo zur Entwicklung eines autonomen Satellitennavigationssystems abhängen. Mit künftig 30 mit landgestützten Sendern verbundenen Satelliten wird Galileo eine unverzichtbare Einrichtung u.a. für die Schaffung von Hochgeschwindigkeitsseewegen sein.

6.3.5. Abbau von Einschränkungen der Flughafenkapazitäten

27. Angesichts der zu erwartenden Zunahme des Luftverkehrs betont die Gruppe, dass Anstrengungen unternommen werden müssen, um die vorhandenen Flughafenkapazitäten besser auszunutzen. Deshalb empfiehlt die Gruppe, die bestehenden Regeln zu Slots und Gebühren zu überprüfen und proaktiv ein besseres Ineinandergreifen von Schienenverkehr und Luftverkehr zu fördern.
28. Die Gruppe anerkennt, dass Flughäfen im transeuropäischen Netz eine besondere Rolle spielen. Flughäfen begünstigen das Wirtschaftswachstum und dienen als Übergänge zum inner- und außereuropäischen Güter- und Personenverkehr; in dieser Eigenschaft sind Flughäfen angesichts der Erweiterung und der Prozesse einer globalisierten Wirtschaft von entscheidender Bedeutung.
29. Zurzeit bestehen derartige umweltschutztechnische, politische und physische Einschränkungen auf Flughäfen, dass umfangreichere Erweiterungen vorhandener Einrichtungen, insbesondere auf den großen Knotenflughäfen, schwer umzusetzen sind. Daher besteht die Notwendigkeit der Entwicklung zusätzlicher Flughafenkapazitäten in diesem und im kommenden Jahrzehnt. Im Idealfall sollten sich diese Flughäfen zu größeren europäischen Verbindungspunkten entwickeln könnten.

6.4. BESTIMMUNG DER HAUPTACHSEN

1. Die Gruppe hat festgestellt, dass das transeuropäische Netz in den gemeinschaftlichen Leitlinien und in den Beitrittsverträgen beschrieben wird, während die paneuropäischen Korridore von den gesamteuropäischen Konferenzen von Kreta und Helsinki bestimmt wurden.

2. Die Gruppe hat sehr rasch als eines der wesentlichen Kriterien zur Bestimmung vorrangiger Projekte erkannt, dass die betreffenden Projekte Bestandteil einer für den Binnenmarkt wesentlichen länderübergreifenden Achse sein müssen; unter diesem Aspekt sollten Projekte zur Überwindung natürlicher Hindernisse sowie zur Beseitigung von Verkehrsbehinderungen und zur Ergänzung fehlender Verbindungen berücksichtigt werden.
3. Die Dichte des derzeitigen aus den einzelnen nationalen Netzen sowie gelegentlich auch aus regionalen Netzen bestehenden transeuropäischen Netzes vermittelt aus europäischer Sicht jedoch kein klares Bild. In den gemeinschaftlichen Leitlinien werden die multimodalen Strecken zwischen Mitgliedstaaten, die aufgrund geografischer und ökonomischer Faktoren die größte Verkehrslast aufnehmen, nicht beschrieben. Vor diesem Hintergrund hat sich die Bestimmung vorrangiger Projekte auf der Grundlage eines aus einander gegenübergestellten nationalen Netzen aufgebauten Netzes insbesondere in den derzeitigen Mitgliedstaaten, in denen offizielle Korridore mit europäischem Umfang nicht vorhanden sind, als schwierig erwiesen.

6.4.1. Kohärentere Planung

4. Daher ist die Gruppe der Ansicht, dass so rasch wie möglich mit der Beschreibung der Hauptachsen fortgefahren werden muss, um die Auswahl der vorrangigen Projekte für das transeuropäische Netz bei künftigen Änderungen zu erleichtern. Umso wichtiger erscheint dies aus folgenden Gründen:
 - Bei der Planung des Netzes müssen gleichzeitig größere Infrastrukturprojekte, die Einführung von Betreibersystemen und die allmähliche Beseitigung von Engpässen bzw. sogar das Bedarfsmanagement berücksichtigt werden; dies ist für Achsen leichter als für das gesamte Netz.
 - Eine Zunahme der Intermodalität als Bedingung einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung ist nur auf Verkehrswegen mit erheblichem Langstreckenverkehr möglich, da nur auf diesen Strecken eine echte Wettbewerbsfähigkeit mit dem Straßenverkehr gegeben ist. Die Konzentration dieses Verkehrstyps auf Hauptachsen erhöht die Wettbewerbsfähigkeit von Schienenverkehr, Binnenschifffahrt und Seeverkehr.⁵²
 - Die Beseitigung von Engpässen und die Ergänzung fehlender Verbindungen auf den wichtigen europäischen Routen zur Förderung des länderübergreifenden Handels und zur Erschließung des Zugangs zu allen europäischen Regionen stellen sich als eigenständige Probleme jeweils mit eigenen Lösungen. Die getrennte Betrachtung dieser Probleme und entsprechend die Klärung von Zuständigkeiten hilft, zwischen Planungen auf europäischer, nationaler und regionaler Ebene sowie zwischen kurz- und langfristigen Planungen zu unterscheiden.
 - Die Koordinierung und die Überwachung von Investitionen in Netze auf transeuropäischer Ebene hat sich als komplex erwiesen und dürfte in der näheren Zukunft kaum in effizienter Weise möglich sein. Offenbar können jedoch rasch

⁵² Siehe Abschnitt 6.2 zu Hochgeschwindigkeitsseewegen und Abschnitt 6.3.2.1 zu einem eigenen Schienengüternetz.

Mechanismen eingerichtet werden, die eine umfassende Koordinierung und Überwachung der verschiedenen Hauptachsen ermöglichen (siehe Abschnitt 6.6.3).

5. Die Gruppe stellt fest, dass diese Empfehlung mit der EntschlieÙung des Parlaments zum Weißbuch im Einklang steht, in dem im Rahmen des TEN-V die Erschließung der Korridore in Ost-West- und in Nord-Süd-Richtung als vorrangig bewertet wird.⁵³

6.4.2. Berücksichtigung der Erfahrungen mit den paneuropäischen Korridoren

6. Die einzige konkrete Erfahrung bei der Beschreibung europäischer Hauptachsen stammt aus den gesamteuropäischen Ministerkonferenzen in Kreta (1994) und Helsinki (1997), auf denen 10 paneuropäische Korridore in mittel- und osteuropäischen Ländern erfasst wurden.⁵⁴ Dies hat sich als vielversprechender Planungsansatz zur Koordinierung von Investitionen erwiesen, da paneuropäische Korridore nun allgemein von den nationalen Verwaltungen der Beitrittsländer und von der Kommission selbst genutzt werden, nicht nur um Finanzhilfen zu steuern, sondern auch, um die erforderliche politische Koordinierung vorzunehmen.
7. Die paneuropäischen Korridore sind Bestandteil eines vom transeuropäischen Netz (Gemeinschaftsrahmen) verschiedenen institutionellen Rahmens (Zusammenarbeit zwischen Regierungen). Die Korridore haben eine wichtige Rolle gespielt, insbesondere, weil in den frühen 90er Jahren noch kein klar umrissenes Netz wie in den westlichen Ländern bestand.
8. Heute bestehen angesichts der erweiterten Union und in Anbetracht des gestiegenen Umfangs und der Komplexität des transeuropäischen Netzes andere Anforderungen, die auch andere Ansätze erfordern. Durch die Bestimmung der transeuropäischen Achsen soll schließlich ein Kernnetz eingerichtet werden.
9. Beim Erstellen nationaler Verkehrsinfrastrukturpläne haben viele Mitgliedstaaten Korridore auf ihren jeweiligen Hoheitsgebieten beschrieben. Außerdem wird der Begriff des Korridors zunehmend auch von Bahngesellschaften und von Fahrwegbetreibern (Magistrale Eco-fret, Belifret usw.) verwendet.

⁵³ EntschlieÙung des EP. – in Ziffer 36, fordert das Europäische Parlament „im Hinblick auf die nächste Änderung der Weichenstellungen für die Entwicklung des transeuropäischen Verkehrsnetzes den beschleunigten und vorrangigen Aus- und Aufbau der Süd-Nord- und Ost-West-Korridore mit hoher Kapazität und intermodalen Inland-Terminals für den Schienenverkehr gemäß der TEN- und TINA-Planungen, um die Wiederbelebung des Eisenbahnsektors innerhalb der Europäischen Union zu unterstützen und die Anbindung an die Beitrittsstaaten und die Freihandelszone Europa-Mittelmeerraum zu fördern“ (siehe auch Ziffer 34).

⁵⁴ „Die Korridore sollen [...] die wesentlichen Verkehrsverbindungen in einem gesamteuropäischen Kontext zum Ausdruck bringen. Die Korridore sind als Bänder mit einer Breite von 100 bis zu 200 km zu verstehen. Die Korridore sind durch ihren multimodalen Charakter gekennzeichnet und stellen kein Präjudiz zu Gunsten eines der zur Aufrechterhaltung dieser Verbindungen erforderlichen Verkehrszweige dar.“ (Gesamteuropäische Konferenz der Verkehrsminister, Kreta, März 1994)

6.4.3. Eine im Rahmen der Änderung der Leitlinien fortzusetzende Aufgabe

10. Die Gruppe hatte nicht genügend Zeit, diese Hauptachsen zu bestimmen. Die von der Gruppe empfohlenen vorrangigen Projekte decken sich jedoch in erheblichem Umfang mit einigen von der Gruppe berücksichtigten länderübergreifenden Hauptachsen, da mit dieser Methode zunächst einmal die tatsächlich wesentlichen Projekte ausgewählt werden sollten. Ausgehend von den Vorschlägen der Mitgliedstaaten ermöglichen die vorrangigen Projekte daher eine erste Vorstellung von der wahrscheinlichen Gestalt dieser Achsen (siehe Anhang 4).
11. Die Gruppe fordert die Kommission auf, diese Beschreibung der europäischen Hauptachsen abzuschließen, die für eine wirksame Beförderung der meisten Güter und Personen in der erweiterten Union von entscheidender Bedeutung sind, und diese Achsen in die künftigen Leitlinien aufzunehmen.
12. Die Beschreibung sollte von der Abbildung von Verkehrsströmen und von einem zukunftsgerichteten Ansatz ausgehen und dabei die bestehenden paneuropäischen Korridore berücksichtigen. Voraussetzung ist eine eingehende Analyse der derzeitigen und der künftigen Verkehrsströme (Personen- und Güterverkehr) einschließlich der Aufteilung auf die verschiedenen Verkehrswege sowie der Aufteilung in Kurz- und Langstreckenverkehr. Die Gruppe schlägt vor, die folgenden drei Grundanforderungen anzunehmen:
 - Die europäischen Achsen sollten Land- und Seeverkehrsverbindungen sowie Verkehrsknoten umfassen, bei denen von einer hohen Bedeutung für den Handel zwischen den Mitgliedstaaten ausgegangen werden kann. Die Verbesserung der Verkehrsströme auf diesen Verbindungsstrecken wird vorteilhaft nicht nur für Nutzer auf nationaler Ebene, sondern auch auf europäischer Ebene sein und den Austausch zwischen den Mitgliedstaaten erleichtern.
 - Die europäischen Achsen sollten die Zugangsanforderungen der peripheren Länder berücksichtigen und gut an nationale und regionale Netze sowie an die Netze von Drittländern angebunden sein.
 - Die europäischen Achsen sollten Strecken mit verhältnismäßig starkem Langstreckenverkehr einschließlich des nationalen Langstreckenverkehrs beinhalten, da sich diese Strecken zur Förderung einer Verlagerung von Verkehrsströmen auf andere Verkehrswege empfehlen und da die Abstimmung mit bereits vorhandenen, aber zurzeit im Ausbau befindlichen nationalen Korridoren verbessert werden könnte.
13. Die Gruppe betont, dass sobald diese Hauptachsen bestimmt wurden, einerseits die künftige Änderung der Liste vorrangiger Projekte erleichtert und andererseits auch die Bestimmung kleinerer Projekte (u.a. Projekte, die der Gruppe zur Überprüfung vorgelegt wurden) ermöglicht wird, die ungeachtet ihres Volumens zu einer Verbesserung der Leistungsfähigkeit dieser Achsen beitragen dürften; außerdem können Projekte aufgenommen werden, welche die Anbindung an diese Hauptachsen und Hochgeschwindigkeitsseewege verbessern und Schnittstellen zu diesen Hauptachsen und Hochgeschwindigkeitsseewegen darstellen.

6.5. ENTWICKLUNG VON VERBINDUNGEN ZU NACHBARLÄNDERN DER UNION

1. Gute Verbindungen mit Drittländern spielen eine wichtige Rolle bei der Förderung des Handels zwischen der Gemeinschaft und den Nachbarländern der Gemeinschaft und damit bei der Förderung des Wirtschaftswachstums. Verbindungen zur Schweiz und zu den Ländern des westlichen Balkans sowie darüber hinaus erleichtern den Handel und die Mobilität zwischen den Mitgliedstaaten. In den meisten neuen Mitgliedstaaten wird über diese Transitrouten ein erheblicher Teil des jeweiligen Außenhandels abgewickelt. In diesem Zusammenhang spielen auch die Hochgeschwindigkeitsseewege eine Rolle bei der Schaffung von Verbindungen zu Regionen außerhalb der EU. Die meisten dieser Kontinentalverbindungen sind auch Bestandteile der in der Konferenz von Helsinki im Jahre 1997 beschriebenen paneuropäischen Korridore.
2. Obwohl die entscheidende Rolle dieser Verbindungen für die Europäische Union im Allgemeinen sowie für die Länder an der Peripherie der Union im Besonderen anerkannt wird, ist darauf hinzuweisen, dass diese Verbindungen anders zu bewerten sind als die vorrangigen Projekte des transeuropäischen Verkehrsnetzes, das in erster Linie zur Stärkung des Binnenmarktes beitragen muss.
3. Dies schließt jedoch nicht die Möglichkeit aus, dass diese Verbindungen, für die im Folgenden einige Projekte beschrieben werden, von Mitteln aus Finanzierungsinstrumenten der Gemeinschaft profitieren könnten, welche für die Abschnitte auf dem Hoheitsgebiet der Europäischen Union, insbesondere in den neuen Mitgliedstaaten, sowohl an der Peripherie als auch in Transitländern bewilligt würden. Die Abschnitte in den neuen Mitgliedstaaten, die vom Handel mit Drittländern im Osten abhängen, könnten auch die Transitbedingungen zwischen diesen Ländern und den älteren Mitgliedstaaten verbessern.
4. Diese Projekte könnten auch bei der Verhandlung von Transit- oder Assoziierungsabkommen zwischen der Gemeinschaft und Drittländern berücksichtigt werden, wobei manche dieser Abkommen Bestimmungen über eine finanzielle Zusammenarbeit enthalten könnten, welche die Unterstützung von Durchführbarkeitsstudien oder von Arbeiten an Abschnitten außerhalb der Europäischen Union ermöglichen.
5. In diesem Zusammenhang ist besonders auf Norwegen zu verweisen. Wenngleich Norwegen ein Drittland ist, das nicht unmittelbar zum Haushalt der EU beiträgt, ist Norwegen durch die Vereinbarung über den Europäischen Wirtschaftsraum doch eng am Binnenmarkt der Europäischen Union beteiligt. Deshalb wurden die Verbindungen zu Norwegen in Liste 1 (Nordisches Dreieck) aufgenommen.

6.5.1. Die Schweiz: ein Sonderfall

6. Die Gruppe verweist auf die besondere Situation der Schweiz. Das Hoheitsgebiet der Schweiz liegt mitten in der Union in einer Region, die durch eine sehr hohe Verkehrsdichte gekennzeichnet ist. Das Abkommen vom 21. Juni 2002 zwischen der Schweiz und der Europäischen Gemeinschaft sieht neue Bahnverbindungen über die Alpen in der Schweiz (NEAT) sowie Verbesserungen hinsichtlich der Fahrwegkapazitäten der nördlichen und der südlichen Zugangstrecken zur NEAT mit der UIC-Spurweite C' vor. In Anbetracht der internationalen Verpflichtungen der

Gemeinschaft wurden diese Anbindungen selbstverständlich in Liste 1 aufgenommen.

7. Der Bau dieser Zugangstunnel zur Schweiz muss bei der Umsetzung der Verkehrspolitik der Gemeinschaft berücksichtigt werden, damit eine koordinierte Vorstellung von der Entwicklung der Hauptverkehrsachsen durch das gesamte Hoheitsgebiet Europas gewährleistet ist.
8. Diese Investitionspolitik ist erforderlich, um die Intermodalität in diesem empfindlichen Bereich sicherzustellen. Erforderlich ist dazu eine enge Abstimmung des für die Tunnel und für die Zugangsstrecken vorgesehenen Zeitplans. Außerdem müssen die Verkehrsströme über die Alpen insbesondere nach der Erweiterung in vollem Umfang berücksichtigt werden. Entsprechend empfiehlt die Gruppe den verstärkten systematischen Austausch multilateraler detaillierter Informationen zu Investitionen z.B. im Rahmen des im Abkommen zwischen der EU und der Schweiz vorgesehenen Gemeinsamen Ausschusses.

6.5.2. *Länder des Westbalkans*

9. Die Länder des westlichen Balkans stellen einen weiteren Bereich mit Drittländern im Herzen Europas dar. Kroatien hat den Antrag auf Mitgliedschaft in der Union bereits im März 2003 gestellt, und die Stärkung der Verbindungen mit der gesamten Region trägt zum Stabilisierungsprozess bei. Auf der Grundlage des von der Kommission für die Entwicklung der Infrastruktur des Westbalkans vorgesehenen Strategieplans⁵⁵ hat die Gruppe eine Reihe von Verbindungen bestimmt, die nicht nur im Hinblick auf die Wirtschaftsentwicklung und die Stabilisierung der Region von hohem Interesse für die Gemeinschaft sind, sondern den Mitgliedstaaten im Südosten Europas auch einen besseren Zugang zu den zentralen Märkten der europäischen Union ermöglichen.
10. Diese Projekte von hohem Interesse für Europa betreffen vor allem die *Donau*. Während der Kriegshandlungen in den 1990er Jahren wurden in Serbien verschiedene Donaubrücken zerstört, und die Schifffahrt wurde entsprechend behindert. Inzwischen wurden Ponton-Brücken errichtet, die Schifffahrt ist aber noch immer behindert. Nun muss möglichst umgehend ein Plan für den Bau neuer Brücken erarbeitet werden, um eine hinreichende Schiffbarkeit in diesem Teil der Donau wiederherzustellen. Weitere wichtige Projekte sind die *Autobahn Ljubljana-Zagreb-Belgrad-Nish-Skopje-Thessaloniki* und die *Autobahn Budapest-Sarajevo-Ploce* zur Verbesserung der Anbindung an das Adriatische Meer.

6.5.3. *Osteuropäische Länder (Russland, Weißrussland, Ukraine, Moldawien)*

11. Die Gruppe hat verschiedene Projekte zur Verstärkung der Verbindung mit Russland, Weißrussland und der Ukraine als überprüfungswürdig bestimmt: die Bahnverbindung (Helsinki)-Vainikkala-Sankt Petersburg, die Bahnstrecken und die Straßenverbindungen zwischen den baltischen Staaten und Russland / Weißrussland (Klaipeda-Wilna-Grenze mit Weißrussland und Ventspils/Liepāja/Riga – Grenze mit

⁵⁵ Bericht „Transport and energy infrastructure in south-eastern Europe“ unter http://europa.eu.int/comm/energy_transport/en/se_sum_en.html.

Russland / Weißrussland; Tallin – Narva/Tartu – Grenze mit Russland), Autobahn Zilina-Kosice (Ukraine), Straßenverbindung und Bahnstrecken Berlin – Warschau – Minsk-Moskau-Nishny Novgorod (paneuropäischer Korridor II), Straßenverbindung und Bahnstrecke Berlin/Dresden-Wroclaw-Lvov-Kiew (paneuropäischer Korridor III), Straßenverbindung und Bahnstrecke Budapest - ukrainische Grenze (paneuropäischer Korridor V), Bahnstrecke und Straßenverbindung nach Kaliningrad, Verbindungen zu Ländern am Schwarzen Meer.

12. Die Gruppe empfiehlt der Kommission, das Interesse der EU an diesen Ländern z.B. innerhalb des Rahmens der Partnerschaft zwischen der EU und Russland und dem Abkommen über Partnerschaft und Zusammenarbeit (PCA = *Partnership and Co-operation Agreement*) sowie im Zusammenhang mit den EU-Initiativen *Northern Dimension* und *Wider Europe* zu überprüfen.

6.5.4. Mittelmeerländer

13. Die Europäische Union steht vor der Erweiterung um zehn neue Mitgliedstaaten, von denen zwei (Zypern und Malta) Partnerländer im Mittelmeerraum sind. Daher besteht die dringende Notwendigkeit ein europäisch-mediterranes Verkehrsnetz zu entwickeln, das den Verkehr in Nord-Süd-Richtung sowie den Regionalverkehr in Süd-Süd-Richtung in größtmöglichem Umfang berücksichtigt. In diesem Zusammenhang sollte besondere Aufmerksamkeit auf die Verbindungen zur Türkei verwendet werden.
14. Die Gruppe begrüßt mit Interesse die Mitteilung der Kommission zu dieser Angelegenheit.⁵⁶ Die Gruppe erkennt das Interesse der betroffenen Länder, auf der Grundlage der ständigen Studien, ein entsprechendes Netz zu planen. In diesem Zusammenhang werden im Rahmen der Europa-Mittelmeer-Konferenz „Infrastruktur und Investitionen“ unter der Präsidentschaft Italiens (im Dezember 2003) von allen Partnern des Europa-Mittelmeer-Raums mit einem ausgeprägteren regionalen Interesse eine Reihe von Verkehrsinfrastrukturprojekten bestimmt. Diesen Projekten könnten Durchführbarkeitsstudien im Rahmen des Projekts MEDA rasch zugute kommen.

⁵⁶ KOM(2003)376 endgültig vom 24.6.2003: Mitteilung der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament über die Entwicklung eines Europa-Mittelmeer-Verkehrsnetzes

6.6. LEICHTERE EINFÜHRUNG DES NETZES

6.6.1. Sicherstellen der erforderlichen Mittel

1. Die spärliche öffentliche Finanzierung infolge knapper Haushalte hat dazu geführt, dass die Gruppe bei der Entscheidung über vorrangige Projekte auswählen musste, insbesondere, indem Projekte über längere Zeiträume gestaffelt wurden (siehe Abschnitt 5). **Trotzdem belaufen sich die von der Gruppe bestimmten vorrangigen Projekte des transeuropäischen Netzes⁵⁷ selbst unter Zugrundelegung strenger Auswahlkriterien auf ein Volumen von etwa 235 Mrd. €⁵⁸ bis zum Jahre 2020; dies ist das doppelte Volumen der in der Essener Liste erfassten derzeitigen Projekte.**
2. Hinzu kommen die Investitionen für längerfristigen Projekte und für sonstige Projekte im transeuropäischen Netz, die für den in diesem Bericht beschriebenen territorialen Zusammenhalt von Bedeutung sind. **Diese vorrangigen Projekte sind jedoch nur ein Teil des gesamten transeuropäischen Netzes.** Die Gruppe betont die Notwendigkeit der Finanzierung der Einrichtung sonstiger weniger umfangreicher Elemente des transeuropäischen Netzes, die in diesem Bericht nicht genannt oder näher beschrieben werden, wie z.B. Anbindungen an die Hauptachsen oder erforderliche Verkehrsmanagementsysteme, welche eine bessere Nutzung der vorhandenen Infrastruktur ermöglichen. **Die Kosten des gesamten transeuropäischen Netzes einschließlich der Projekte, die in diesem Bericht nicht als vorrangig beschrieben wurden, belaufen sich auf eine Höhe von etwa 600 Mrd. €** Außerdem werden die öffentlichen Kassen zunehmend von den Kosten für Unterhaltung und Instandsetzung der bestehenden Infrastruktur belastet.

Kosten vorrangiger und wichtiger Projekte⁵⁹

<i>Mrd. €</i>	<i>2004-2020</i>	<i>Davon 2004-2013</i>	<i>Davon 2014-2020</i>
Liste 0	80	80	0
Liste 1	142	125	17
Liste 2	13	3	10
Liste 3	22	20	2
Gesamt	257	228	29

3. Die Zahlen der vorstehenden Tabelle beruhen auf Informationen, die von den Mitgliedstaaten vorgelegt wurden (und werden bis zur endgültigen Veröffentlichung dieses Berichts noch in geringerem Umfang aktualisiert). Der Einfachheit halber wird in der Tabelle von einer gleichmäßigen Verteilung des Investitionsbedarfs in allen

⁵⁷ Liste 0, Liste 1 und Liste 2

⁵⁸ Diese Zahlen sind unter dem Vorbehalt inhärenter Unwägbarkeiten bei Hochrechnungen ausgehend von den Kosten umfangreicherer Infrastrukturprojekte zu verstehen. Erfahrungsgemäß greifen diese Hochrechnungen immer zu niedrig.

⁵⁹ Die für die nächsten Finanzierungsberechnungen benötigte Finanzielle Vorausschau wurde jedoch noch nicht erstellt.

Bauphasen ausgegangen. Da die entsprechenden Daten fehlen, werden die Kosten der in Abschnitt 6.2 und 6.3 genannten vorrangigen Projekte auf horizontaler Ebene nicht berücksichtigt. Außerdem ist darauf hinzuweisen, dass im Investitionsbedarf nach 2014 die Projekte nicht berücksichtigt wurden, die später noch hinzukommen können.

4. Die Frage der Finanzierung der vorrangigen Projekte des transeuropäischen Netzes sowie, allgemeiner betrachtet, der gesamten Verkehrsinfrastruktur, erlangt daher entscheidende Bedeutung. Aus diesem Grund nimmt die Gruppe mit großem Interesse die Mitteilung der Kommission „Ausbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes: *Neue Formen der Finanzierung*“⁶⁰ zur Kenntnis, in der dieser Aspekt behandelt wird. In Anbetracht dieser Mitteilung ist die Gruppe der Ansicht, dass Maßnahmen getroffen werden müssen, um mehr privates Kapital mit dem Ziel anzuziehen, die Durchführung der vorrangigen Projekte zu erleichtern. Die Gruppe betont jedoch, dass die Rechnung letztlich entweder von den Steuerzahlern oder von den Benutzern beglichen werden muss. Außerdem stellt die Gruppe fest, dass sich der von den Benutzern getragene Anteil wie in den vergangenen Jahren in einigen Ländern bereits zu beobachten in näherer Zukunft eher erhöhen dürfte.
5. Bestimmte größere Infrastrukturen können vollständig über Gebühren finanziert werden. Daher ist die Gruppe der Ansicht, dass sich die Schaffung neuer Flughafenkapazitäten oder eine erhebliche Steigerung der vorhandenen Kapazitäten in der Regel aus künftig zu erhebenden Gebühren trägt. In dieser Hinsicht vertritt die Gruppe die Überzeugung, dass Projekte wie z.B. der Bau eines neuen Flughafens in Berlin (als eines der vorrangigen Projekte) abgesehen von den erforderlichen Studien ohne finanzielle Unterstützung durch die Gemeinschaft erfolgen sollte. Die Flughäfen in den isolierten und weniger entwickelten Regionen sind als Ausnahme zu betrachten und sollten im Rahmen der strukturpolitischen Finanzierungsinstrumente für eine Begünstigung durch Mittel der Gemeinschaft in Betracht kommen.

6.6.1.1 Berücksichtigung knapper öffentlicher Finanzen

6. Die Vergangenheit war in den derzeitigen Mitgliedstaaten und in den Beitrittsländern durch zu geringe Investitionen in die Infrastruktur gekennzeichnet. Die Gruppe ist der Ansicht, dass Wirtschaftswachstum und nachhaltige Entwicklung behindert werden, wenn dieser Trend anhält.
7. Abgesehen von der Bedeutung der Investitionen bergen die meisten von der Gruppe empfohlenen Projekte Unwägbarkeiten hinsichtlich der jeweiligen *a posteriori* festzustellenden endgültigen Kosten und des zukünftigen Ertrags. Diese Infrastrukturprojekten immanenten Risiken gefährden aus Sicht privater Investoren die Rentabilität. Entsprechend können diese Projekte ohne zumindest teilweise öffentliche Finanzierung insbesondere u.a. durch finanzielle Mittel der Gemeinschaft nicht durchgeführt werden.

⁶⁰ KOM(2003) 132

8. Die Gruppe betont, dass sich die ausgewählten vorrangigen Projekte durch ausgeprägte sozioökonomische Vorteile infolge von Kostensenkungen (intern und extern), einer besseren Qualität des Verkehrs und der Einleitung räumlicher Weiterentwicklungen auszeichnen. Außerdem empfehlen sich diese Projekte durch einen besonders hohen Mehrwert für Europa. Die Projekte erleichtern den länderübergreifenden Handel und tragen zur nachhaltigen Entwicklung des Verkehrs auf Gemeinschaftsebene bei, indem sie die Intermodalität fördern. Die Gruppe weist darauf hin, dass anders als in vielen sonstigen Sektoren Investitionsprojekte im Verkehrssektor über viele Jahrzehnte und im Interesse künftiger Generationen betrachtet werden müssen.
9. **Da diese Projekte das Wachstumspotenzial langfristig erhöhen, die Dynamik des Binnenmarkts stärken und zu einer nachhaltigen Entwicklung beitragen, können diese Projekte als produktive Investitionen⁶¹ mit positiven Auswirkungen für die gesamte Union und die Wettbewerbsfähigkeit der Union betrachtet werden.**
10. Entsprechend empfiehlt die Gruppe den Mitgliedstaaten, diese Vorteile bei der Prüfung der erforderlichen Finanzierung in vollem Umfang zu bedenken. In dieser Hinsicht erkennt die Gruppe einerseits die Wichtigkeit dieser Projekte für die langfristige Wettbewerbsfähigkeit der Union, andererseits aber auch die derzeitige Knappheit der öffentlichen Finanzen an. **Die Gruppe macht die politischen Entscheidungsträger auf die Gefahr langfristig noch größerer Diskrepanzen zwischen den für die Durchführung dieser vorrangigen Projekte erforderlichen Investitionen und den Haushaltszwängen aufmerksam, unter denen die Mitgliedstaaten und die Gemeinschaft zurzeit stehen.**
11. Allerdings sollte bedacht werden, dass die zur Durchführung der Projekte in den Listen 0, 1, 2 und 3 erforderlichen jährlichen Investitionen nur 0,16 % des BIP der erweiterten Union ausmachen, wenngleich dieser Anteil für einzelne Mitgliedstaaten u.U. höher sein kann. Trotzdem sind die einzelnen vorrangigen Projekte klar beschrieben, und entsprechend einfach können auch die jeweiligen öffentlichen Aufgaben beziffert werden.

6.6.1.2 Fest verankertes Territorialitätsprinzip

12. Der Staat und die regionalen Stellen tragen die Hauptlast der öffentlichen Finanzierung sowie der den jeweiligen Projekten innewohnenden Risiken. Selbst bei Projekten, die über den Kohäsionsfonds mitfinanziert werden, tragen die betreffenden Staaten die Risiken der Nichterfüllung der Zielsetzungen der Projekte und müssen unter Umständen Beihilfen der Gemeinschaft zurückerstatten.
13. Die vorrangigen Projekte des transeuropäischen Netzes nehmen jedoch *per definitionem* länderübergreifenden Verkehr auf und kommen in erster Linie den Benutzern anderer Mitgliedstaaten zugute. Der Verkehr über die Pyrenäen z.B. besteht zur Hälfte aus dem Transitverkehr durch Frankreich. Für nicht weniger als 80 % der Lkw, die durch den Brenner-Tunnel fahren, ist Österreich Transitland. Der Transitverkehr durch Deutschland wird mit Sicherheit zunehmen. Die Zugänglichkeit

⁶¹ Theorie des endogenen Wachstums

und die Öffnung bestimmter peripherer Regionen hängen ebenfalls von wirksamen Anbindungen an das Hoheitsgebiet der jeweiligen benachbarten Transit-Mitgliedstaaten ab.

14. Wichtig ist die Feststellung, dass sich die Länder nur ausnahmsweise an der Finanzierung von Infrastrukturprojekten in ihren jeweiligen Nachbarländern beteiligen. Luxemburg z.B. trägt bis zu 100 Mio. € zur Finanzierung der Hochgeschwindigkeitsbahnverbindung zwischen Metz und Luxemburg bei. Und die Niederlande beteiligen sich an der Finanzierung der Hochgeschwindigkeitsbahn in Belgien.
15. Außerdem ist in diesen Ländern, in denen die interne politische Struktur den Regionen besondere Kompetenzen verleiht, eine zunehmend aktivere Beteiligung bestimmter Regionen an der Finanzierung von Infrastrukturen zu beachten, die eine Reduzierung des Anteils aus den nationalen Haushalten ermöglicht.
16. Trotzdem bleibt meist ein entscheidender finanzieller Beitrag bestehen; in den Ländern, die für eine Förderung über den Kohäsionsfonds in Betracht kommen, fällt dieser Beitrag geringer aus und geht zu Lasten der nationalen Behörden, die zudem für die Erteilung der erforderlichen Genehmigungen zuständig sind.

6.6.1.3 Finanzierungsinstrumente der Gemeinschaft zur Bewältigung der Herausforderung

17. **In Anbetracht der hohen Risiken bei der Schaffung eines nachhaltigen und ausgewogenen europäischen Verkehrssystems, des Mehrwerts der vorrangigen Projekte für Europa und der derzeitigen Finanzierungsengpässe ist die Gruppe im Allgemeinen der Überzeugung, dass wesentliche finanzielle Unterstützung durch die Gemeinschaft benötigt wird.**
18. **Insbesondere ist die Gruppe der Ansicht, dass vorrangige Projekte von außergewöhnlicher Bedeutung für den gemeinsamen Markt (z.B. Projekte zur Überwindung natürlicher Hindernisse) in größerem Umfang aus Gemeinschaftsmitteln gefördert werden sollten.**
19. Die Gemeinschaft trägt zur Finanzierung des transeuropäischen Verkehrsnetzes bei. Der Vertrag über die Europäische Union beauftragt die Gemeinschaft nicht nur, Projekte von gemeinsamem Interesse im Netz zu bestimmen, sondern auch finanzielle Unterstützung aus dem TEN-Haushalt oder aus dem Kohäsionsfonds zu gewähren. Verordnung Nr. 2236/95 des Rates⁶² legt die allgemeinen Regeln für die Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen für die transeuropäischen Netze sowie für die Durchführung von Studien und für die Umsetzung von Projekten von gemeinsamem Interesse fest.
20. Diese Unterstützung erfolgt vorwiegend in Form direkter Beihilfen, während die Verordnung auch die Vergabe von Krediten sowie Zinsnachlässe oder eine unmittelbare Beteiligung an Risikokapitalfonds vorsieht. Die Gruppe ist der Ansicht,

⁶² Diese Verordnung wurde geändert durch die Verordnung Nr. 1655/1999 des Europäischen Parlaments und des Rates.

dass dieses Spektrum an Möglichkeiten in vollem Umfang ausgeschöpft werden sollte.

21. Außerdem beteiligt sich die Gemeinschaft über strukturpolitische Finanzierungsinstrumente für die am wenigsten entwickelten Länder und Regionen (Kohäsionsfonds und EFRE) an der Finanzierung dieser Netze. Für Verbindungen innerhalb der künftigen Mitgliedstaaten werden im Rahmen des strukturpolitischen Instruments zur Vorbereitung auf den Beitritt (ISPA) Mittel zum Aufbau dieser Netze in diesen Ländern zur Verfügung gestellt. Insgesamt beläuft sich die Beteiligung der Gemeinschaft an der derzeitigen Europäischen Union (alle Instrumente zusammengenommen, jedoch ohne Kredite der Europäischen Investitionsbank) auf ein Volumen von etwa 20 Mrd. € für den Zeitraum 2000-2006. Es wird davon ausgegangen, dass infolge des Anreizes durch diese Unterstützung im Laufe der Zeit Investitionen in einer Höhe bis zu 100 Mrd. € veranlasst werden. **Entsprechend deckt der Beitrag der Gemeinschaft nur einen (sehr) geringen Anteil des gesamten Finanzbedarfs und ist bei weitem nicht ausreichend für die Schaffung der betreffenden Netze.**
22. **Die Gruppe betont den Unterschied zwischen dem vorrangigen Charakter der in diesem Bericht beschriebenen und angesichts der Zunahme des innergemeinschaftlichen Handels und der wachsenden Mobilität erforderlichen Projekte einerseits und der Eignung der Projekte für eine Finanzierung durch die Gemeinschaft.** In diesem Bericht wurde nur eine geringe Anzahl an Projekten von gemeinsamem Interesse ausgewählt. (Der Bericht konzentriert sich auf die Beschreibung der strategischen Elemente des Netzes.) Bestimmte Projekte von gemeinsamem Interesse sollten trotzdem auch weiterhin für eine Finanzierung aus Instrumenten der Gemeinschaft (z.B. aus dem Strukturfonds oder aus dem Kohäsionsfonds) in Betracht kommen. Die Einstufung in die in Abschnitt 6.1 genannten Listen stellt jedoch in keiner Weise ein Präjudiz zu Gunsten einer vollständigen Finanzierung dieser Projekte durch private Investoren dar.
23. Andererseits wird eine beträchtliche Anzahl an Projekten der Listen 0, 1 und 2 ohne hinreichende Unterstützung durch die Gemeinschaft zur Mobilisierung und Koordinierung öffentlichen und privaten Kapitals nicht im vorgesehenen Zeitrahmen durchgeführt werden können. **Dies gilt insbesondere für grenzüberschreitende Projekte sowie in geringerem Umfang für Engpässe.**
24. Eine andere Situation ist im Falle der in Liste 3 genannten Projekte gegeben. Unbeschadet der Zuordnung künftiger Finanzierungsinstrumente der Gemeinschaft (z.B. des Strukturfonds und des Kohäsionsfonds) zu bestimmten Zonen (d.h. unbeschadet der Verteilung) weist die Gruppe darauf hin, dass diese Projekte vor allem im Rahmen des territorialen Zusammenhalts zu sehen sind und dass diese Projekte eine entscheidende Rolle für die wirtschaftliche Integration dieser Länder oder Regionen spielen, da sie diese Länder und Regionen an die Hauptachsen anbinden. Sehr wahrscheinlich werden die Haushalte der meisten Beitrittsländer sowie die Fähigkeit der Nutzer zur Zahlung von Gebühren für eine Finanzierung nicht ausreichend sein. Ohne erhebliche finanzielle Beiträge von außen, insbesondere seitens der Gemeinschaft, könnten diese Projekte im vorgesehenen Zeitraum nicht durchgeführt werden.
25. Der Zeitrahmen für die Durchführung der von der Gruppe empfohlenen Projekte überschreitet die Zeiträume der finanziellen Vorausschau der Gemeinschaft

erheblich. Die Projekte erstrecken sich über einen Zeitraum, der von den Finanziellen Vorausschau von Berlin und Kopenhagen (bis Ende 2006), von der daran anschließenden Vorausschau, mit deren Vorbereitung gerade erst begonnen wurde, und schließlich von der darauffolgenden Vorausschau betroffen ist.

<i>Mrd. €</i>	<i>1993-1999</i>	<i>2000-2006</i> <i>EU15</i>	<i>2000-2006</i> <i>EU25</i>
TEN-Haushalt	2,2	4,2	4,4
Kohäsionsfonds	7,6	9	12,8
EFRE *	5	6	6
ISPA	--	2,1	Entf.
Gesamt	14,8	21,3	23,2

* *GD TREN-Schätzung des für das TEN-V vorgesehenen Anteils*

26. Aufgabe der Gruppe ist nicht, zu einer Schlussfolgerung bezüglich des Anteils zu gelangen, den die Politik des transeuropäischen Netzes hinsichtlich der übrigen Maßnahmen der Gemeinschaft während der Zeiträume der nächsten Finanziellen Vorschauen der Gemeinschaft übernehmen sollte. Ebenso wenig soll die Gruppe den auf Gemeinschaftsebene verfügbaren Gesamthaushalt bestimmen.
27. **Die Gruppe betont, dass eine nachhaltige Verkehrspolitik in einer erweiterten Union eine Voraussetzung für eine europaweite Integration auf Bürgerebene sowie auf der Ebene der vom Binnenmarkt und von der Währungsunion vorangetriebenen ökonomischen Integration ist.** Daher muss allein für den Zeitraum 2004-2013 betont werden, dass sich die in den Listen 0, 1 und 2 genannten vorrangigen Projekte auf ein Investitionsvolumen von über 208 Mrd. € belaufen. **Ohne entsprechende Finanzierung im Rahmen der künftigen Finanzierungsinstrumente des transeuropäischen Netzes könnten verschiedene vorrangige Projekte nicht im vorgesehenen Zeitplan durchgeführt werden oder müssten sogar aufgegeben werden.**
28. In dieser Hinsicht nimmt die Gruppe mit Interesse die vom Europäischen Parlament⁶³ in seiner Entschließung zum Weißbuch über die gemeinsame Verkehrspolitik dargelegte Vorstellung zur Kenntnis, in der das Europäische Parlament „gemäß den im vorliegenden Weißbuch formulierten Prioritäten sowie unter Berücksichtigung der Schlussfolgerungen des Europäischen Rates von Göteborg die Einrichtung eines Europäischen Verkehrsfonds im Rahmen der Finanziellen Vorausschau [vorschlägt], eines Finanzinstruments mit angemessener Mittelausstattung, das in allen Mitgliedstaaten der Union und auf alle Verkehrsträger angewandt wird.“
29. Die Europäische Investitionsbank (EIB) spielt eine wesentliche Rolle. Die EIB kann auf den internationalen Märkten zu vorteilhaften Zinsen Geld beschaffen und entsprechend für Projekte von gemeinsamem Interesse Krediten zu günstigen Konditionen vergeben. Seit 1993 hat die EIB für TEN-V-Projekte Kredite in Höhe von 80 Mrd. € vergeben und sich an öffentlich-privaten Partnerschaften mit etwa 40 Mrd. € beteiligt.

⁶³ Entschließung vom 12. Februar 2003, Berichterstatter: Juan de Dios Izquierdo Collado Absatz 82

30. **Die Gruppe nimmt mit Interesse die Bereitschaft der EIB zur Kenntnis, eine neue TEN-Investitionsfazilität (TIF = *TENs Investment Facility*) zu schaffen, welche die Vergabe langfristiger Kredite (über 35 Jahre) für bis zu 75 % der Kosten von TEN-V-Projekten mit einem Volumen von bis zu 50 Mrd. € für den Zeitraum 2004-2010 ermöglicht. Diese Fazilität wird besondere Flexibilität in Bezug auf Laufzeiten, Tilgungsaufschubregelungen und Tilgungen ermöglichen.**
31. Im Rahmen dieser Fazilität strebt die EIB an, Projekten des transeuropäischen Netzes, welche einen Beitrag zur Regionalentwicklung leisten, sowie grenzüberschreitenden Projekten und Projekten in Verbindung mit intelligenten Verkehrssystemen Vorrang einzuräumen. Die Gruppe nimmt diese vorrangigen Projekte, und darunter insbesondere grenzüberschreitende Projekte, mit Interesse zur Kenntnis.
32. Im Zusammenhang mit der privaten Finanzierung und mit privat-öffentlichen Partnerschaften in Verbindung mit TENs könnte die EIB ergänzend zu der bestehenden Fazilität für die strukturierte Finanzierung für Kredite mit höherem Ausfallrisiko einen besonderen Garantieplan für langfristige Investitionen einrichten.
33. Die Einrichtung eines Infrastruktur-Kapitalfonds zur Bereitstellung von Aktienkapital und Mezzanine Finance-Angeboten zur Stärkung des Eigenkapitalanteils von Projektunternehmen (oder sonstige besondere projektbezogene Förderinstrumente) sowie die Finanzierung von Start-up- und Durchführbarkeitsstudien könnten ebenfalls angestrebt werden. Der Fonds könnte von der EIB verwaltet werden und aus Mitteln der Kommission, der EIB und des privaten Sektors getragen werden. Dieser Fonds würde schwerpunktmäßig die in diesem Bericht genannten vorrangigen Projekte fördern.
34. Ein „*Special Purpose Vehicle*“ (SPV) könnte Kreditportfolios in Verbindung mit TEN von nationalen Finanzinstituten erwerben, absichern und AAA-Bonds auf dem freien Markt anbieten. Dadurch könnten neue Mittel für Investitionen in TEN beschafft und gleichzeitig den ursprünglich beteiligten Finanzinstituten Kapitalspielräume verschafft werden. Die EIB-Gruppe könnte an diesen Transaktionen beteiligt werden.

6.6.1.4 Finanzhilfen der Gemeinschaft mit größerer Wirksamkeit

35. Die Mittel der Gemeinschaft sind sehr begrenzt und daher wertvoll. Wir müssen versuchen, diese Mittel bestmöglich zu verwalten. Erfahrungsgemäß ist den Ländern bei der Beantragung von Mitteln vor allem daran gelegen, diese Mittel auf zahlreiche kleine Projekte zu verteilen. Die Essen-Vorhaben wurden von den Staats- und Regierungschefs zwar als vorrangig bezeichnet, jedoch nur mit 40 % des für das transeuropäische Netz für den Zeitraum 2000-2006 vorgesehenen Haushalts bzw. mit etwas weniger als der Hälfte des im vorigen Zeitraum verfügbaren Haushalts gefördert. Da sich die von der Gruppe empfohlenen Projekte⁶⁴ durch einen hohen Mehrwert für Europa auszeichnen, **empfiehlt die Gruppe, in Zukunft einen größeren Anteil der für das transeuropäische Netz verfügbaren Finanzierungsinstrumente auf diese Projekte zu verwenden.** Diese Konzentration

⁶⁴ Einschließlich Projekten in Verbindung mit den in den Abschnitten 6.2 und 6.3 genannten Bereichen

sollte möglichst die in den betreffenden Ländern vorhandenen strukturpolitischen Finanzierungsinstrumente beinhalten.

36. Die Koexistenz verschiedener Finanzierungsinstrumente jeweils mit eigenen Konzepten führt zu asymmetrischen Interventionsanteilen zwischen den Ländern und Regionen, die für eine Förderung aus den strukturpolitischen Finanzierungsinstrumenten in Betracht kommen, und den Ländern und Regionen, die nur aus dem Haushalt für das transeuropäische Netz gefördert werden könnten. Entsprechend treten bei den Arbeiten an den Korridoren zur Anbindung der peripheren Länder an die Transitländer übermäßige Verzögerungen auf den Hoheitsgebieten der Transitländer auf, da die Transitländer wenig motiviert sind, in eine Infrastruktur zu investieren, die in erster Linie den jeweiligen Nachbarländern zugute kommt. Die Extraterritorialität der Eignung für eine Förderung durch strukturpolitischen Finanzierungsinstrumente oder durch neu angepasste Finanzierungsinstrumente könnte in dieser Hinsicht zu einer Lösung beitragen, die bei grenzüberschreitenden Abschnitten der Projekte auf den Hauptachsen überprüft werden sollte.
37. **Im Allgemeinen sollte sich eine Beteiligung der Gemeinschaft nach den Vorteilen richten, die anderen Ländern, insbesondere den Nachbarländern, entstehen.** Eine derartige Regelung würde dem Territorialitätsprinzip bei der Finanzierung von Infrastrukturen nicht zuwiderlaufen und sollte in erster Linie grenzüberschreitenden Projekten für den Langstreckenverkehr zugute kommen.
38. Diese grenzüberschreitenden Verbindungen sind wesentlich für den Austausch zwischen den Mitgliedstaaten und entsprechend für die Durchlässigkeit der transeuropäischen Hauptachsen. Der „Grenzeffekt“ sorgt häufig für eine Reduzierung des lokalen Verkehrs, was wiederum die Rentabilität grenzüberschreitender Projekte im Vergleich zu Projekten mit Abschnitten im Zentrum der nationalen Netze beeinträchtigt. Entsprechend größer ist die durch öffentliche Finanzierung zu schließende Lücke.
39. Im Allgemeinen sind die nationalen Stellen bei der Finanzierung grenzüberschreitender Abschnitte sehr zurückhaltend, nicht nur wegen der komplexen Koordinierung zwischen den Mitgliedstaaten bei der Beschreibung und der Durchführung der Projekte, sondern auch wegen der Abwägung des finanziellen Aufwandes im Vergleich zum Nutzen der Infrastrukturen unter nationalen Gesichtspunkten, wobei das umfassendere europäische Interesse nicht berücksichtigt wird. **Die meisten in diesem Bericht genannten grenzüberschreitenden Abschnitte werden anders als die übrigen Abschnitte allerdings erst nach 2010 ausgeführt.**
40. **Die Gruppe vertritt die Überzeugung, dass die Gemeinschaft eine aktivere Rolle bei der Förderung der Verwirklichung grenzüberschreitender Verbindungen spielen könnte,** und dass eine mögliche stärkere Beteiligung der Gemeinschaft im Rahmen des TEN-Haushalts, wie bereits von der Kommission in ihrem Vorschlag vom 3. Dezember 2001 nahegelegt,⁶⁵ ernsthaft in Erwägung gezogen werden sollte. Erstaunlicherweise wären die Auswirkungen einer derartigen Entwicklung auf den

⁶⁵ KOM (2001)545 endg.

Haushalt keineswegs übermäßig; die Kosten der grenzüberschreitenden Abschnitte im Zeitraum 2007-2013 würden sich auf nicht einmal 15 Mrd. € belaufen.⁶⁶

41. Die Gruppe empfiehlt daher dem Rat, den Vorschlag der Kommission für eine Änderung der Verordnung (EG) 2236/95 über die Grundregeln für die Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen für transeuropäische Netze nochmals zu überprüfen, um diese Förderung für bestimmte grenzüberschreitende Projekte um 20 % (statt derzeit um 10 %) anzuheben. Diese Vorschläge wurden vom Europäischen Parlament genehmigt. Unbeschadet des Ergebnisses des Mitentscheidungsverfahrens kann dieser Vorschlag jedenfalls ein erster praktischer Schritt für eine an den Vorteilen für die jeweiligen Nachbarländer orientierten Förderung sein.

6.6.1.5 Öffentlich-private Partnerschaften: besseres Risiko- und Kostenmanagement

42. Die Börsenkurswerte der verschiedenen Finanzmärkte in Europa belaufen sich auf mehrere Billionen Euro. Theoretisch könnte dieses Volumen ohne weiteres den Finanzbedarf für die Schaffung des transeuropäischen Verkehrsnetzes decken. Das Problem besteht daher nicht darin, dass privates Kapital fehlen würde. Problematisch ist vielmehr die Aufteilung des Risikos zwischen privaten Investoren und öffentlichen Stellen. Ein klarerer und homogenerer rechtlicher Rahmen in Europa würde private Investoren wahrscheinlich motivieren können, höhere Risiken zu übernehmen und in größerem Umfang private Mittel in den Bau von Infrastrukturen einfließen zu lassen.
43. Mit wenigen Ausnahmen kann der Bau der wichtigen Häfen und Flughäfen heute aus den mit der Infrastruktur erzielten Einnahmen finanziert werden. Im Landverkehr ist dies jedoch nicht der Fall:
- die Bahnverbindungen, deren Herstellung im gesamten 19. Jahrhundert in erheblichem Umfang durch private Investoren finanziert wurde, müssen sich im Wettbewerb mit Straßenverbindungen behaupten, die nahezu vollständig kostenlos genutzt werden können;
 - bei den Binnenwasserstraßen ist seit fast 200 Jahren ein chronischer Finanzierungsmangel zu verzeichnen;
 - der Schwerlastverkehr trägt nur verhältnismäßig wenig zum Gebührenaufkommen auf Autobahnen bei; allerdings entstehen die Kosten für den Bau der Infrastruktur größtenteils durch technische und konstruktive Anforderungen des Schwerlastverkehrs.
44. Im Landverkehr können private Investoren die Übernahme der Gesamtkosten für den Bau der Infrastrukturen nicht sicherstellen, da die Gebühren für die Nutzung der Infrastrukturen verhältnismäßig gering sind und zudem künstlich gering gehalten werden. Daher ist eine gemischte Finanzierung unumgänglich.

⁶⁶ Einschließlich Projekten in Kohäsionsländern und ohne Hochgeschwindigkeitsseewege

45. Die entsprechenden Pläne⁶⁷ ermöglichen den Staaten, durch die Vergabe von Konzessionen ihre Finanzbeihilfen auf das Maß zu begrenzen, das zur Deckung der Lücke zwischen dem gesellschaftlich akzeptierten Aufwand und dem angesichts der finanziellen Rentabilität vertretbaren Aufwand erforderlich ist. Bei komplexen Großprojekten, insbesondere bei grenzüberschreitenden Schienenprojekten, sind diese Pläne jedoch äußerst schwierig zu gestalten, und der mögliche Beitrag des privaten Sektors ist in Anbetracht der Risiken und der sehr langfristigen Rentabilität in jedem Fall begrenzt. Die Gruppe betont jedoch, dass sowohl für den Schienenverkehr als auch für die Binnenschifffahrt der Anteil des zu erwartenden privaten Kapitals sehr niedrig sein wird.
46. **Selbst wenn kein wesentlicher Anteil an privatem Kapital zustande kommt, haben öffentlich-private Partnerschaften insofern einen hohen Wert, als die Verpflichtung zu größerer Kostentransparenz und somit zu strafferer Verwaltung durch die öffentlichen Stellen besteht.** Öffentlich-private Partnerschaften zwingen die Staaten, sich über ihre langfristige Politik (Regulierung, Infrastruktur und vertragliche Selbstverpflichtung zur Reduzierung der bestehenden Risiken) klar zu werden. Eine klare Aufteilung der Risiken zwischen den öffentlichen Stellen und dem privaten Sektor ist unumgänglich. Allerdings bestehen sehr unterschiedliche Risiken (künftige vom Ertragsvolumen abhängige Risiken,⁶⁸ die Gefahr der Kostenexplosion während der Durchführung eines Projekts und Wechselkursrisiken für Staaten außerhalb der Eurozone). Entsprechend schwierig sind diese Risiken einzuschätzen.
47. In einem Sektor, für den schon immer die öffentliche Hand zuständig war, sind Risikobeurteilungen noch immer nicht sehr verbreitet. Entscheidungsträger bemühen sich nicht automatisch um gemischte (öffentlich-private) Finanzierungslösungen. Diese traditionelle Haltung wirkt demotivierend für private Investoren. **Die Gruppe schlägt vor, dass die größeren vorrangigen Projekte des transeuropäischen Netzes künftig einer Analyse der verschiedenen Risiken sowie der Potenziale für eine private Finanzierung unterzogen werden und empfiehlt der Kommission, diesen Aspekt gemeinsam mit der EIB weiter zu untersuchen.**
48. Die Risikoverteilung stellt den Schlüssel für erfolgreiche öffentlich-private Partnerschaften dar. Die Garantiemechanismen spielen in dieser Hinsicht eine wesentliche Rolle. In der Mitteilung der Kommission zur Entwicklung des transeuropäischen Netzes wird die Vorstellung dargelegt, dass die Gemeinschaft gegenüber Konzessionsnehmern eine Garantie gegen das Risiko übernimmt, dass die Arbeiten auf bestimmten Abschnitten nicht fertiggestellt oder verzögert werden.⁶⁹ Das Unternehmen, mit dem z.B. ein Konzessionsvertrag für den Bau und den Betrieb

⁶⁷ Der Hauptzweck öffentlich-privater Partnerschaften besteht darin, öffentliche Dienste unter Einbeziehung des privaten Sektors sowie mit finanzieller Beteiligung des privaten Sektors einzurichten. Wenn die Dienste auf Konzessionsbasis angeboten werden, bleibt der öffentliche Sektor Eigentümer der Infrastruktur, obwohl die Konzessionsnehmer ihr Geschäft auf eigene Gefahr betreiben.

⁶⁸ Dies gilt insbesondere bei Änderungen der Schwerpunkte der Verkehrspolitik.

⁶⁹ Die Bestimmungen zur Überwachung öffentlicher Defizite beziehen sich zudem nicht auf Garantien, die von Staaten und Regionen übernommen werden.

der Bahnstrecke zwischen Figueras und Perpignan geschlossen würde, könnte durch eine derartige Garantie Einnahmeverluste in dem Fall absichern, dass der Abschnitt zwischen Perpignan und Nîmes nicht fertiggestellt würde.

49. Gemeinsam mit den betroffenen Mitgliedstaaten und der Europäischen Investitionsbank könnte die Gemeinschaft gemäß Artikel 103 des EG-Vertrags Kredite für die Finanzierung vorrangiger Projekte mit Garantien absichern. Diese Garantien wären dann Ausdruck des Interesses der Union an dem betreffenden Projekt und des Vertrauens der Union in das betreffende Projekt.
50. Um diese Garantien abzudecken, sollte ein „Risikofonds auf Gegenseitigkeit“ in Erwägung gezogen werden. Ähnlich wie bei Versicherungssystemen würde dies bedeuten, dass die Risiken einer hinreichenden Anzahl an Projekten gemeinsam abgesichert werden müssten. Dieser Risikofonds auf Gegenseitigkeit könnte unter Berücksichtigung von Praktiken eingerichtet werden, welche die EIB vorgibt, und würde von den betroffenen Mitgliedstaaten sowie von der Gemeinschaft finanziert.
51. **Die Finanzierung dieser Reserve würde die Wahrscheinlichkeit der jeweiligen Risiken berücksichtigen.** Der Beitrag aus dem Gemeinschaftshaushalt zu diesem Fonds auf Gegenseitigkeit würde aus dem TEN-V-Haushalt oder möglicherweise durch Beiträge aus sonstigen Finanzierungsinstrumenten wie z.B. aus dem Strukturfonds oder dem Kohäsionsfonds finanziert. **Die Gruppe schlägt vor, dass die Kommission die Durchführbarkeit dieser neuen Garantiemechanismen überprüft und das Potential eines derartigen Ansatzes im Rahmen der Erarbeitung neuer Finanzieller Vorausschauen einschätzt.**
52. Bei der Schaffung der Hochgeschwindigkeitsseewege liegt das Problem nicht in der Beschaffung privaten Kapitals, sondern in der Einrichtung von Diensten von allgemeinem Interesse, welche keinen Verstoß gegen die Wettbewerbsregeln darstellen. Außerdem werden öffentlich-private Partnerschaften benötigt (wenngleich in erheblich geringerem Umfang und in anderer Form).
53. Aus Zeitgründen konnte die Gruppe den potenziellen Anteil privaten Kapitals an der Finanzierung der vorrangigen Projekte nicht bestimmen. Erfahrungswerten und Prognosen der nationalen Pläne zufolge nimmt die Gruppe an, dass für den Landverkehr im besten Fall zwischen 10 und 30 % der Gesamtkosten der vorrangigen Projekte vom privaten Sektor aufgebracht werden könnten. Dieser Anteil schwankt freilich von Projekt zu Projekt beträchtlich. Der zugrunde zu legende Ansatz sollte von Fall zu Fall unterschiedlich sein, damit der mögliche Beitrag privater Investoren möglichst genau bestimmt werden kann. **Die Gruppe empfiehlt der Kommission, zu diesem Zweck einen geeigneten Rahmen zu beschreiben.**

6.6.2. Anpassung der politischen und rechtlichen Rahmenbedingungen

54. Öffentlich-private Partnerschaften sehen sich großen Hindernissen juristischer, ökonomischer und gelegentlich politischer Art gegenüber. Die Gruppe hält die Verbreitung guter Praktiken sowie mittelfristig die Anpassung der bestehenden juristischen Rahmenbedingungen für erforderlich, um insbesondere für private Investoren attraktive Voraussetzungen zu schaffen.

6.6.2.1 Für Konzessionen maßgebliche Gesetze

55. Eine Reihe von Mitgliedstaaten hat bereits damit begonnen, den rechtlichen Status von Konzessionen zu ändern. Das derzeit geltende Gemeinschaftsrecht berücksichtigt Konzessionen in den Richtlinien zu öffentlichen Aufträgen (außer Konzessionen für Tätigkeiten, die gewissen Bestimmungen in Richtlinie 93/37 unterliegen) nicht. In ihrer Auslegungsmitteilung vom 29. April 2000 hat die Kommission trotzdem nicht die Grundsätze definiert, die sich aus den Bestimmungen des EG-Vertrags zu den Grundfreiheiten ergeben, und insbesondere wurden keine Regelungen hinsichtlich des Wettbewerbs und der Gleichbehandlung getroffen. Der Europäische Gerichtshof hat diese Auslegung insbesondere in seiner Telaustria-Entscheidung bestätigt.⁷⁰
56. Anlässlich des neuen Entwurfs für die Richtlinien über öffentliche Aufträge⁷¹ hat die Kommission unter dem Begriff des „Wettbewerbsdialogs“ die Einführung neuer Verfahren für die Vergabe von Aufträgen vorgeschlagen. Dieses Verfahren gilt für die komplexen Märkte sowie insbesondere dann, wenn die jeweilige verantwortliche Stelle nicht in der Lage ist, die zur Erfüllung ihrer Anforderungen erforderlichen technischen Mittel zu beschreiben oder den rechtlichen und / oder finanziellen Rahmen eines Projekts vorzugeben. Der Wettbewerbsdialog ermöglicht bilaterale Dialoge mit verschiedenen Kandidaten bereits in einem frühen Stadium. Sobald die den Auftrag vergebende Stelle im Stande ist, die Lösungen zu beschreiben, mit denen ihre Anforderungen am besten erfüllt werden, wird der Dialog beendet. Anschließend folgt die Phase der Ausschreibung und der Bewertung der eingereichten Angebote. **Die Gruppe nimmt diese Änderungen mit Interesse zur Kenntnis.**

6.6.2.2 Geregelter Wettbewerb im Verkehrssektor

57. Die Kohärenz der Verkehrspolitik ist von wesentlicher Bedeutung für die Mobilisierung privater Investoren. Die Gruppe betont daher, dass die Umsetzung der Verkehrspolitik auf der Ebene der Staaten und der Gemeinschaft kohärent mit der Liste der vorrangigen Projekte sein muss, sobald diese Liste vom Rat und vom Parlament angenommen wurde. Unkoordinierte Infrastrukturinvestitionen, wenig wettbewerbsfähige Verkehrsmärkte, ungeeignetes Bedarfsmanagement und fehlende gemeinsame Normen sind Faktoren, die sich unmittelbar auf die Wirtschaftlichkeit der von der Gruppe ermittelten vorrangigen Projekte auswirken. In dieser Hinsicht kommt der noch nicht abgeschlossenen Ausarbeitung der Interoperabilitätsnormen für die Mitgliedstaaten hohe Bedeutung zu.
58. Die derzeitigen sektorbezogenen Reformen, insbesondere im Schienenverkehr, spielen eine wichtige Rolle. Die vom Rat und vom Parlament beschlossene Öffnung des Schienengüterverkehrs für den freien Wettbewerb schafft neue Marktchancen auf europäischer Ebene. Diese neuen Regelungen sowie entsprechende technische Normen zur Sicherstellung der Interoperabilität wurden noch nicht in vollem Umfang umgesetzt. **Die Gruppe betont, dass die Anwendung dieser Regelungen und Normen die Wirtschaftlichkeit der meisten in diesem Bericht empfohlenen Projekte erhöhen wird. Rückfahrten auf den neuen Infrastrukturen bedeuten**

⁷⁰ Rechtssache 324/98, Urteil vom 7. Dezember 2000

⁷¹ KOM (2000)275 endg.

keine unnötige Beanspruchung durch leere Güterwagen, sondern werden ebenfalls zur Güterbeförderung eingeplant.

6.6.2.3 Erhebung von Infrastrukturgebühren

59. **Die Gruppe betont insbesondere die Notwendigkeit eines stabilen gemeinsamen Rahmens für die Erhebung von Infrastrukturgebühren. Die Erhebung von Gebühren für eine wirksame Nutzung der Infrastruktur würde die Schaffung eines investitionsfreundlicheren Rahmens nicht zuletzt dadurch ermöglichen, dass den Fahrwegbetreibern die vollständige oder zumindest teilweise Deckung ihrer Kosten ermöglicht würde.**
60. Die Gruppe weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass der Bau und die Finanzierung der Alpentunnel (und später der Pyrenäentunnel) im vorgeschlagenen Zeitrahmen nur dann realistisch sind, wenn ein geeigneter Rahmen die Querfinanzierung neuer Infrastrukturen aus bereits eingeführten oder neu einzuführenden Straßennutzungsgebühren oder durch eine höhere Beteiligung der Gemeinschaft ermöglicht.
61. Die Gruppe stellt fest, dass eine Querfinanzierung in verschiedenen Mitgliedstaaten zulässig ist, wenn ein klarer Funktionszusammenhang hinsichtlich der Verfügbarkeit und der Qualität zwischen den verschiedenen betroffenen Infrastrukturen besteht. Sie stellt fest, dass der Europäische Rat von Kopenhagen im Dezember 2002 die Kommission aufgefordert hat, ein neues legislatives Instrument in Änderung von Richtlinie 1999/62 (der so genannten „Eurovignette“-Richtlinie) zu entwickeln und empfiehlt entsprechend der Ankündigung der Kommission, dass ein derartiges Instrument unter Berücksichtigung der vorstehenden Anforderungen die Bedingungen für die Umsetzung der Querfinanzierung festlegen sollte.

6.6.3. *Koordinierung der Investitionen*

6.6.3.1 Koordinierung mit den europäischen Hauptachsen

62. Die Rentabilität der Investitionen ist eng mit der Reihenfolge verknüpft, in der die verschiedenen Abschnitte auf den betreffenden Achsen in Betrieb genommen werden. Erfahrungsgemäß ist die sozioökonomische Rentabilität umfangreicherer Projekte des transeuropäischen Netzes aufgrund der Verzögerungen bei anderen Projekten auf den gleichen transeuropäischen Achsen enttäuschend gering. Daher müssen die Investitionen auf den Hauptkorridoren besser synchronisiert werden.
63. **Entsprechend ist eine engere Abstimmung zwischen den auf einer Achse liegenden Ländern erforderlich. Für die europäischen Hauptachsen (Korridore) könnte für die Dauer der vorrangigen Projekte auf der betreffenden Achse jeweils eine Koordinierungsstelle eingerichtet werden, an der auch die Gemeinschaft beteiligt wäre. Gemäß Artikel 155 des EG-Vertrags kann die Kommission alle hilfreichen Initiativen unternehmen, um die Koordinierung zwischen den Mitgliedstaaten zu fördern. Daher wäre die Kommission befugt, in Übereinstimmung mit den betroffenen Mitgliedstaaten eine Persönlichkeit zu benennen, die mit der Koordinierung, der Förderung der Zusammenarbeit und der Sicherstellung der erforderlichen Überwachung sowie mit der**

Durchführung von Maßnahmen zur Sicherstellung eines ordnungsgemäßen Betriebs beauftragt würde.

64. Dieses Konzept kommt der in der Mitteilung der Kommission „*Ausbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes*“ beschriebenen Vorstellung einer „europäischen Struktur“ nahe. Die betreffenden Stellen könnten sich langfristig zu gemeinsamen Strukturen entwickeln, die für die Bewerbung der Projekte bei privaten und öffentlichen Investoren zuständig wären, wobei unmittelbar am Abschluss eines vorrangigen Projekts interessierte Mitgliedstaaten Beteiligungen erwerben könnten. Wer nicht unmittelbar an der Verwaltung von Großprojekten beteiligt sein möchte oder sein kann, könnte seine Aufgaben diesen Strukturen übertragen.
65. Unbeschadet der künftigen finanziellen Vorausschau und der nach 2006 verfügbaren Strukturbeihilfen empfiehlt die Gruppe, dass die betroffenen Mitgliedstaaten heute ihre Verkehrsplanung und ihre Verkehrsprogramme für die nächste Haushaltsperiode auf der Grundlage der in diesem Bericht genannten vorrangigen Projekte entwickeln.

6.6.3.2 Länderübergreifende Rechtssubjekte für größere grenzüberschreitende Projekte

66. Die Koordinierung zwischen den verschiedenen an einem Projekt beteiligten Parteien (öffentliche Stellen oder private Rechtspersonen) ist eine wesentliche Voraussetzung insbesondere bei grenzüberschreitenden Infrastrukturen. Die Einrichtung einer projektbezogenen Struktur für die Verwaltung eines Projekts in der Entwicklungsphase und für die Beschaffung öffentlichen und privaten Kapitals dürfte sich ausgesprochen komplex gestalten. Das vom Rat am 8. Oktober 2001 angenommene Statut der **Europäischen Gesellschaft** (SE) bietet bereits einige mögliche Lösungen.
67. Das Statut der Europäischen Gesellschaft wird ab der Umsetzung im Jahre 2004 Vereinfachungen und Größenvorteile bei der Einrichtung von für die Verwaltung grenzüberschreitender Projekte zuständigen Unternehmen ermöglichen. Im diesem Rahmen der „Europäischen Gesellschaft“ (mit von den Mitgliedstaaten, von privaten Unternehmen und unter Beteiligung der EIB autorisiertem Aktienkapital) könnte daher die Einrichtung von Unternehmen für grenzüberschreitende TEN-V-Projekte angestrebt werden, wobei die Struktur bzw. zumindest der Geist des gemeinsamen Unternehmens Galileo als Vorbild dienen könnte.

6.6.4. Nachhaltige Entwicklung als Maßstab für Bewertungsmethoden

6.6.4.1 Homogenere Methoden zur Wirtschaftlichkeitsbewertung

68. Die sozioökonomischen Auswirkungen eines Projekts bilden die Grundlage einer jeglichen Entscheidung über Investitionen in Infrastrukturmaßnahmen. Die Methoden zur Berechnung der Kosten und der Vorteile von Infrastrukturprojekten sind in dieser Hinsicht wertvolle Planungshilfen. Die Gruppe stellt eine große Vielfalt an Praktiken zwischen den Mitgliedstaaten und zwischen den verschiedenen Verkehrszweigen fest. Dabei unterscheiden sich die Methoden nicht nur hinsichtlich ihrer Bewertung der externen Effekte, sondern auch in Bezug auf Kriterien wie z.B. die Mindestrenditen, die sich unmittelbar auf den Entscheidungsprozess auswirken. Diese Vielfalt verhindert klare Strukturen und die erforderliche

Bewertungstransparenz bei grenzüberschreitenden Projekten. Daher erscheint eine Harmonisierung dieser Methoden wünschenswert. **Wenn die Gemeinschaft ein wichtiger Finanzierungspartner bei der Umsetzung grenzüberschreitender Projekte werden sollte, wäre nur logisch, dass die Kommission auch gemeinsame Bewertungsmethoden vorschlägt.** Zudem bewertet die Kommission Förderanträge im Rahmen der strukturpolitischen Finanzierungsinstrumente durch harmonisierte Methoden zur Abschätzung von Kosten und Vorteilen. Dieses Vorgehen stellt einen leistungsfähigen Ansatz für die Verbreitung und die Harmonisierung guter Praktiken für die Durchführung der Kosten- / Nutzenanalyse dar.

69. Die derzeit üblichen Praktiken weisen weitere Unzulänglichkeiten, insbesondere hinsichtlich der Schienenverkehrsinfrastrukturen auf. Die positiven Auswirkungen auf die nachhaltige Entwicklung der Schienenverkehrsinfrastrukturen zeigen sich nur sehr langfristig und können durch die herkömmliche Kosten- / Nutzenanalyse nicht vollständig erfasst werden. Außerdem verwenden bestimmte Mitgliedstaaten einerseits erhebliche Aufmerksamkeit auf die Zeitersparnis im Personenverkehr, berücksichtigen andererseits den Mehrwert durch die Schaffung neuer Güterverkehrskapazitäten jedoch nur unzureichend. Der derzeitige Schienenverkehrsmarkt befindet sich insbesondere infolge der Öffnung des Marktes in einer Phase des tiefgreifenden Umbruchs, und Verkehrsprognosen aufgrund von in der Vergangenheit festgestellten Trends sind für die Zukunft nicht mehr angemessen. Ähnlich bleiben die Auswirkungen der Verkehrsinfrastruktur in allen Verkehrszweigen hinsichtlich der räumlichen Entwicklung schwierig in eine transparente Bewertung einzubeziehen; dies führt allerdings auch dazu, dass die betreffenden Auswirkungen zu stark oder zu schwach gewichtet werden. **Daher empfiehlt die Gruppe der Kommission, weitere Untersuchungen in diesem Bereich zu fördern und gute Praktiken zu verbreiten.**

6.6.4.2 Berücksichtigung der nachhaltigen Entwicklung

70. Die Begrenzung von Treibhausgasen stellt im Bereich des Umweltschutzes wahrscheinlich die größte Herausforderung für die derzeitige Verkehrspolitik dar. Der Verkehrssektor ist einer der wesentlichen Bereiche menschlicher Aktivität, der zur Erzeugung von Treibhausgasen beiträgt. Die Zunahme der Kohlendioxidemissionen kann ohne einen starken politischen Willen zur Herstellung einer wesentlichen Verlagerung auf den Schienenverkehr und die Binnenschifffahrt nicht verhindert werden. Wenn diese Verlagerung nicht erfolgt, wird es trotz des in den kommenden Jahrzehnten in der Automobilindustrie zu erwartenden technologischen Fortschritts schwierig werden, die Verpflichtungen zu erfüllen, die die Union gemäß dem Kyoto-Protokoll eingegangen ist. Aus diesem Grunde misst die Gruppe dem Kriterium der nachhaltigen Entwicklung große Bedeutung zu. **Die von der Gruppe bestimmten vorrangigen Projekte stehen unmittelbar in Verbindung mit dem vom Europäischen Rat von Göteborg vorgegebenen Ziel, den Infrastrukturen für den intermodalen Verkehr sowie für Schienenverkehr, Seeverkehr und Flussschifffahrt Vorrang einzuräumen.**

6.6.4.3 Verfahren zur Umweltverträglichkeitsprüfung

71. Die Durchführung vorrangiger Projekte muss hinsichtlich der Erfüllung der verschiedenen Gemeinschaftsrichtlinien zum Umweltschutz, insbesondere hinsichtlich der Richtlinie des Rates 85/337/EWG vom 27. Juni 1985

Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten⁷² und der Richtlinie 92/43 vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen beispielhaft sein.⁷³ **Dabei hat die Gruppe die Tatsache nicht übersehen, dass Infrastrukturen für die unmittelbare Umgebung nachteilig sein können. Die Minderung dieser nachteiligen Auswirkungen (Beeinträchtigung der Sicherheit, Lärmbelästigung, Wasserverschmutzung usw.) in größtmöglichem Umfang bereits in der Konzeptionsphase ist empfehlenswert.**

72. Häufig werden die Rechtsvorschriften zum Umweltschutz als eine der Ursachen für die allzu häufigen Verzögerungen bei der Durchführung von Großprojekten genannt. Selbst wenn die Berücksichtigung der Umweltverträglichkeit dazu beitragen könnte, dass der Abschluss von Studien und die Fertigstellung von Projekten verzögert werden, möchte die Gruppe betonen, dass unter Berücksichtigung der Umweltverträglichkeit höherwertige und letztlich für eine nachhaltige Entwicklung vorteilhaftere Infrastrukturen geschaffen werden können. Die Befürworter von Infrastrukturprojekten und die Entscheidungsträger in der Politik müssen diese längeren Entwicklungsphasen einkalkulieren und entsprechend früher mit der Durchführung von Projektstudien beginnen. Zu häufig sind die Studien noch nicht hinreichend fortgeschritten, wenn eine politische Entscheidung getroffen werden muss. Insbesondere ist die Gruppe der Ansicht, dass für einige der ausgewählten vorrangigen Projekte vorteilhaft gewesen wäre, wenn die betreffenden Studien weiter fortgeschritten gewesen wären, damit die Voraussetzungen für die Durchführung der Tätigkeit der Gruppe erfüllt gewesen wären.
73. Um Verzögerungen in einem späteren Planungsstadium zu vermeiden, müssen die Fahrwegbetreiber die Umweltverträglichkeit so früh wie möglich insbesondere anhand der Anforderungen der Richtlinie 2001/42/EG über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme berücksichtigen. Das COREPER hatte dem Rat der Verkehrsminister am 25. September 2002 bereits vorgeschlagen, die Kommission zu ersuchen, mit Zustimmung der Mitgliedstaaten, Methoden zur Umsetzung einer strategischen Umweltverträglichkeitsprüfung mit dem Ziel zu entwickeln, *unter anderem* eine angemessene Koordinierung sicherzustellen und „parallelen Mehraufwand zu vermeiden und die Verfahren in Verbindung mit grenzüberschreitenden Projekten sowie in Verbindung mit den Korridoren zu vereinfachen und zu beschleunigen“. **Die Gruppe schließt sich diesem Vorschlag an, damit möglichst rasch eine gemeinsame Methode für alle vorrangigen Projekte sowie für sonstige Projekte des TEN-V gefunden wird, mit der die Erfüllung dieser Richtlinie gewährleistet werden kann.**

6.6.4.4 Vereinfachung der Verfahren durch länderübergreifende Feststellungskommissionen

74. Die Gruppe hat die Frage einer Ausweitung des Umweltschutzes über die Harmonisierungsverfahren hinaus untersucht. Insbesondere ersucht die Gruppe die Kommission, zu überprüfen, ob ein **gemeinsames öffentliches**

⁷² ABl. 175 vom 5.7.1985, S. 40

⁷³ ABl. L206 vom 22.7.1992, S. 7

Konsultationsverfahren für mehrere Mitgliedstaaten anstelle eines Verfahrens jeweils nur mit dem Mitgliedstaat zugelassen werden kann, der ein unmittelbares Interesse an einem Projekt hat. Entsprechend würde eine „länderübergreifende“ Feststellungskommission eingerichtet, welche die Stellungnahmen aller interessierten Parteien innerhalb der betroffenen Mitgliedstaaten entgegennehmen würde.

75. Dieses Verfahren könnte ein Instrument sein, das den Mitgliedstaaten zur Verfügung gestellt würde. **Das Verfahren wäre in dem Sinne fakultativ, dass es nur dann maßgeblich wäre, wenn die von einem Projekt betroffenen Mitgliedstaaten bereits im Vorfeld ihren Wunsch betreffend eine Nutzung dieses Verfahrens zum Ausdruck bringen würden.** Dieses Verfahren könnte zudem über den Rahmen des eigentlichen TEN-V hinaus für beliebige allgemeine Infrastrukturprojekte eingesetzt werden (Verkehr, Energie und Telekommunikation).
76. Außerdem muss das Verfahren von dem Espooer Übereinkommen über Erklärungen zur Umweltverträglichkeitsprüfung im grenzüberschreitenden Rahmen ausgehen.⁷⁴ Dieses Übereinkommen beschreibt die Grundsätze für die Berücksichtigung von Erklärungen zu grenzüberschreitenden Auswirkungen von grenzüberschreitenden oder national begrenzten Projekten sowie für den Austausch von Informationen zwischen den betroffenen Ländern. Das in diesem Fall angestrebte Verfahren würde in dieser Hinsicht insofern über dieses Übereinkommen hinausgehen, als eine einzige Erklärung zur Umweltverträglichkeit und ein einziges Verfahren zur Verträglichkeitsprüfung für alle betroffenen Mitgliedstaaten angestrebt würde.
77. Dieses Verfahren hätte verschiedene Vorteile. Das Verfahren würde statt einer Gegenüberstellung verschiedener einzelstaatlicher Verfahren, die zwangsläufig nicht koordiniert wären, ein **einziges Planfeststellungsverfahren in den verschiedenen betroffenen Staaten** erfordern. Damit würde **die Entwicklung einer einzigen Erklärung zur Umweltverträglichkeit** für das betreffende Projekt ermöglicht. In der Tat besteht die dringende Notwendigkeit, die positiven und die negativen Auswirkungen nicht nur auf der Ebene des jeweils interessierten Staats, sondern auf der Ebene aller von einem Projekt betroffenen Mitgliedstaaten zu berücksichtigen. Die Berücksichtigung auf der Ebene aller betroffenen Mitgliedstaaten würde **in Übereinstimmung mit Richtlinie 2001/42/EG die Konsultation aller in den jeweiligen Mitgliedstaaten betroffenen Parteien ermöglichen.**

⁷⁴ Verfügbar auf der UNECE-Site unter <http://www.unece.org/env/eia/eia.htm>

6.7. VEREINFACHUNG DER KÜNFTIGEN ÄNDERUNGEN DER LISTE VORRANGIGER PROJEKTE

6.7.1. Regelmäßig erforderliche Änderungen

1. Die Liste der vorrangigen Projekte wurde nicht in Stein gemeißelt, sondern muss sich im Laufe der Zeit entsprechend den jeweiligen Anforderungen und dem Fortschritt der Projekte ändern. Flexibilität hinsichtlich der Liste vorrangiger Projekte ist auch in Zukunft erforderlich. Wenn Projekte in Liste 1 nicht bis zum vereinbarten Datum begonnen werden, sollte erneut geprüft werden, ob diese Projekte noch als vorrangige Projekte für das transeuropäische Netz eingestuft werden können. Außerdem sind Projekte von sehr hoher Bedeutung für Europa vorgesehen (z.B. in Liste 2), die vielleicht unmittelbar umgesetzt werden können, etwa wenn die betroffenen Länder zu einer politischen Vereinbarung über die Koordinierung und den Zeitplan gelangen.
2. Die Christophersen-Gruppe hat bereits empfohlen, die Liste der vorrangigen Projekte regelmäßig zu überprüfen. Seit der Arbeit der Christophersen-Gruppe sind nun allerdings zehn Jahre vergangen. Erfahrungsgemäß ist ein Zeitraum von 10 Jahren zwischen den Überprüfungen zu lang. Die Kommission musste z.B. die Essener Liste um neue Vorschläge ergänzen.

6.7.2. Erarbeitung der Liste der vorrangigen Projekte

3. Die Gruppe schlägt vor, die Liste der vorrangigen Projekte und damit die Leitlinien für das transeuropäische Verkehrsnetz nach einem bestimmten Zeitraum zu überprüfen. Die Gültigkeit der Leitlinien und der meisten vorrangigen Projekte überschreitet die Dauer der Finanziellen Vorausschau der Gemeinschaft bei weitem. Daher empfiehlt die Gruppe vorzugsweise die Abstimmung dieser Änderungen auf die Finanziellen Vorausschau der Gemeinschaft.
4. Dazu müsste allerspätestens im Jahre 2010⁷⁵ eine Gruppe bestehend aus von den Verkehrsministern benannten Vertretern eingerichtet werden. Die Empfehlungen dieser Gruppe sollten rechtzeitig an die Kommission gerichtet werden, damit ein Vorschlag für eine Änderung der Leitlinien und die folgenden Finanziellen Vorausschau entwickelt werden kann. Das Mitentscheidungsverfahren für die Annahme der gemeinschaftlichen Leitlinien und entsprechend auch der vorrangigen Projekte hat eine gewisse Dauer und muss bei der Prozessplanung zuverlässig einbezogen werden.
5. Dieser Gruppe müssten 12 Monate für eine eingehendere Analyse eingeräumt werden. Die der derzeitigen Gruppe gewährte Frist von sechs Monaten wird rückblickend als zu kurz betrachtet.
6. Die Gruppe schlägt vor, dem nächsten Auswahlverfahren eine Analyse der sozioökonomischen Interessen und der Finanzierbarkeit der einzelnen eingereichten Projekte voranzustellen, damit die Gruppe die mit den verschiedenen Projekten verbundenen Risiken besser versteht. Insbesondere sollte die EIB nach Möglichkeit

⁷⁵ Bei Voraussetzung 7-jähriger Finanzieller Vorausschau

in der Lage sein, eine informierte Stellungnahme zur Finanzierbarkeit der verschiedenen Projekte abzugeben.

7. Dazu sollte die Kommission die Mitgliedstaaten auffordern, ihre Projekte mindestens sechs Monate vor der Einrichtung der Gruppe einzureichen, damit die Kommission und die Dienste der EIB die Projekte eingehend sowie deutlich bevor die Gruppe ihre Tätigkeit aufnimmt überprüfen können. Bei Zweifeln im Hinblick auf ökonomische, ökologische, soziale oder technische Aspekte bestimmter Projekte sollte sich das Sekretariat der Gruppe auf weitere unabhängige externe Experten stützen können. Für die eigentliche Tätigkeit der Gruppe sollten rechtzeitig mehr und zeitnähere Unterlagen zur Verkehrssituation mit Karten zur Darstellung der Verkehrsströme auf den verschiedenen Hauptachsen zur Verfügung gestellt werden.

6.7.3. Heutige Unzulänglichkeit eines von unten nach oben orientierten Konzeptes

8. Angesichts der Integration des transeuropäischen Verkehrsnetzes ist der von unten nach oben orientierte Ansatz alleine bei der Bestimmung vorrangiger Projekte nicht mehr hinreichend. Kein einzelner Mitgliedstaat kann mehr für sich in Anspruch nehmen, einen Überblick über den gesamten Transportbedarf der erweiterten Union zu besitzen.
9. Entsprechend schlägt die Gruppe die Einrichtung einer Europäischen Verkehrsbeobachtungsstelle vor, die regelmäßig den Verkehr auf den Hauptachsen erfasst und Verkehrsprognosen erstellt. Diese Beobachtungsstelle würde die seitens der in Abschnitt 6.6 vorgeschlagenen Rechtssubjekten benötigten Hilfsmittel bieten. Und vor allem würde diese Beobachtungsstelle der Kommission helfen, ihrer Verpflichtung aufgrund des EG-Vertrags nachzukommen, indem sie Vorschläge für mehrere vorrangige Projekte unterbreitet und ggf. darauf aufmerksam macht, dass Verzögerungen bei der Umsetzung der Projekte erhebliche Störungen des Binnenmarkts zur Folge haben bzw. voraussichtlich zur Folge haben werden.

7. MITGLIEDERLISTE

Vorsitzender : Herr Karel **VAN MIERT**

Ehemaliger Vizepräsident der Kommission und Kommissar für den Verkehr

Österreich

Herr Gerold **ESTERMANN**

Direktor „Gesamtverkehrsmanagement, Logistik und Telematik“,
Bundesministerium für Verkehr, Innovation
und Technologie

Belgien

Herr Luc **MARECHAL**

Chef de cabinet du Ministère de la mobilité et des transports

Dänemark

Herr Thomas **EGEBO**

Ständiger Sekretär, Verkehrsministerium

Vertreter:

Herr Jørn **HOLDT**

Leiter der internationalen Abteilung, Verkehrsministerium

Deutschland

Herr Ulrich **SCHÜLLER**

Direktor der Grundsatzabteilung, Bundesministerium für Verkehr,
Bau- und Wohnungswesen

Vertreter:

Herr Jürgen **PAPAJEWSKI**

Regierungsdirektor, Bundesministerium für Verkehr,
Bau- und Wohnungswesen

Spanien

D. Antonio **LOPEZ -CORRAL**

Director General de Programación Económica
Ministerio de Fomento

Finnland

Herr Juhani **TERVALA**

Direktor Verkehr, Ministerium für Verkehr und Kommunikation

Vertreter:

Herr Juha **PARANTAINEN**

- Frankreich Herr Claude **MARTINAND**
Vice Président du Conseil Général des Ponts et Chaussées, Ministère
de l'équipement, des transports, du logement,
du tourisme et de la mer CGPC
- Griechenland Herr Yiannis **ROUBATIS**
Ehemaliger Regierungssprecher und ehemaliges Mitglied des
Europäischen Parlaments
- Vertreter:
Herr Christos **DIONELIS**, Berater des Verkehrsministers
- Irland Herr Andrew **CULLEN**, Generaldirektor,
Public Transport Planning and Investments,
Verkehrsministerium
- Italien Herr Ercole **INCALZA**, Consigliere del Ministro für Herrn Lunardi
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
- Luxemburg Herr Paul **SCHMIT**
Commissaire du gouvernement
Secrétaire général du Ministère des Transports
- Niederlande Frau Dr. Neelie **KROES**
Ehemalige Verkehrsministerin
- Vertreter
Dr. Roel **GANS**, MMC
- Portugal Exmo Senhor
Dr. Romeu **REIS**
Director do Gabinete para os Assuntos
Europeus e Relações Externas-GAERE
- Schweden Herr Jonas **BJELFVENSTAM**
Staatssekretär, Ministerium für Industrie, Beschäftigung und
Kommunikation
- Vertreter:
Herr Ulf **LUNDIN**
Direktor, Ministerium für Industrie, Beschäftigung und
Kommunikation

Vereinigtes Königreich Herr Willy **RICKETT**
Generaldirektor Verkehrsstrategie, Straßen und örtlicher Verkehr

Vertreter:
Herr David **Mc MILLAN**
Herr John **STEVENS**

Von den Beitrittsländern benannte Beobachter:

Bulgarien Herr Dimitar **ZOEV**
Direktor „Verkehrspolitik, Infrastruktur und Bau“
Direktion des Ministeriums für Verkehr und Kommunikation

Tschechische Republik Herr Antonin **TESARIK**
Stellvertretender Minister, Verkehrsministerium

Vertreter:
Herr Karel **STEINER**
Direktor der Abteilung Verkehrspolitik, internationale Beziehungen
und Umwelt, Verkehrsministerium

Herr Vratislav **INDRA**,
Kabinettsberater, Verkehrsministerium

Zypern Zypern Symeon **MATSIS**
Ständiger Sekretär, Ministerium für Kommunikation und Arbeit

Vertreter:
Herr Iacovos **PAPADOPOULOS**
Verwaltungsdirektor, Ministerium für Kommunikation und Arbeit

Estland Herr Anti **MOPPEL**
Leiter der Abteilung für Entwicklung und Logistik,
Ministerium für Wirtschaftsangelegenheiten und Kommunikation

Ungarn Herr Zoltan **KAZATSAY**
Stellvertretender Staatssekretär, Ministerium für Wirtschaft und
Verkehr

- Lettland Herr Vigo **LEGZDINS**
Staatssekretär, Verkehrsministerium Lettland
- Litauen Herr Alminas **MACIULIS**
Staatssekretär des litauischen Ministeriums für Verkehr und
Kommunikation
- Vertreter:
Herr Albertas **ARUNA**
Direktor der Direktion Verkehrsinvestition,
Ministerium für Verkehr und Kommunikation,
- Malta Dr. Marc **BONELLO**
Vorsitzender der Maltesischen Seeverkehrsbehörde
Verkehrsministerium für Verkehr und Kommunikation
- Polen Herr Sergiusz **NAJAR**
Stellvertretender Staatssekretär, Infrastrukturministerium
- Rumänien Herr Sergiu **SECHELARIU**
Staatssekretär Verkehrsministerium
- Vertreter:
Frau Virginia **TANASE**
Generaldirektor, Ministerium für öffentliche Aufträge, Verkehr und
Wohnungsbau
- Herr William **PADINA**
Generaldirektor, Ministerium für öffentliche Aufträge, Verkehr und
Wohnungsbau
- Slowakei Herr Branislav **OPATERNY**
Staatssekretär Ministerium für Verkehr, Post und Telekommunikation
der Slowakischen Republik
- Vertreter:
Herr Rudolf **KORONTHALY**
Direktor der Abteilung für europäische Integration, Ministerium für
Verkehr, Post und Telekommunikation
- Slowenien Herr Boris **ZIVEC**
Staatssekretär für Verkehrspolitik, Verkehrsministerium

Europäische Investitionsbank (EIB):

Herr Ewald **NOWOTNY**
Vizepräsident

8. SITZUNGEN

Die Hochrangige Gruppe ist in Brüssel an folgenden Daten zusammengekommen:

- 12. Dezember 2002⁷⁶
- 10. Januar 2003
- 28. Januar 2003
- 14. Februar 2003
- 7. März 2003
- 31. März 2003
- 9. April 2003
- 30. April 2003
- 12.–13. Mai 2003
- 20. Juni 2003

⁷⁶ Ohne Beteiligung der Beitrittsländer