



EUROPÄISCHE UNION

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT

DER RAT

Straßburg, den 7. Juli 2010
(OR. en)

2009/0110 (COD)
LEX 1131

PE-CONS 13/2/10
REV 2

TRANS 91
ECOFIN 203
ENV 212
RECH 124
CODEC 311

**BESCHLUSS DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES
ÜBER LEITLINIEN DER UNION FÜR DEN AUFBAU EINES
TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (NEUFASSUNG)**

**BESCHLUSS NR. .../2010/EU
DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

vom 7 Juli 2010

**über Leitlinien der Union für den Aufbau
eines transeuropäischen Verkehrsnetzes**

(Neufassung)

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 172,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses¹,

nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren²,

¹ ABl. C 128 vom 18. Mai 2010, S. 147.

² Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 5. Mai 2010 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates vom 24. Juni 2010.

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 1996 über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes¹ wurde mehrfach und erheblich geändert². Aus Gründen der Klarheit empfiehlt es sich, im Rahmen der jetzt anstehenden Änderungen eine Neufassung vorzunehmen.
- (2) Der Auf- und Ausbau der transeuropäischen Netze dient wichtigen Unionszielen wie dem reibungslosen Funktionieren des Binnenmarktes und der Stärkung des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts.
- (3) Mit dem Auf- und Ausbau transeuropäischer Verkehrsnetze im gesamten Gebiet der Union wird insbesondere auch bezweckt, einen auf Dauer tragbaren Personen- und Güterverkehr unter möglichst sozial- und umweltverträglichen sowie sicherheitsorientierten Bedingungen zu gewährleisten und alle Verkehrsträger unter Berücksichtigung ihrer komparativen Vorteile zu integrieren. Die Schaffung von Arbeitsplätzen ist eine der möglichen Auswirkungen des transeuropäischen Netzes.
- (4) Die Zunahme des Verkehrsaufkommens, die insbesondere dem wachsenden Anteil schwerer Nutzfahrzeuge zuzuschreiben ist, führt auf den internationalen Verkehrskorridoren vermehrt zu Überlastung und Engpässen. Zur Gewährleistung der internationalen Mobilität von Gütern und Personen sind daher Maßnahmen zur Optimierung der Kapazität des transeuropäischen Verkehrsnetzes erforderlich.

¹ ABl. L 228 vom 9.9.1996, S. 1.

² Siehe Anhang IV.

- (5) Die Kurzstreckenschifffahrt kann mit zur Entlastung der Landverkehrswege beitragen.
- (6) Die europaweite Integration der Netze kann nur schrittweise durch eine Verknüpfung der Verkehrsträger zur besseren Nutzung ihrer jeweiligen Vorteile erfolgen.
- (7) Knotenpunkte wie Seehäfen, Binnenhäfen und intermodale Terminals stellen eine Voraussetzung für die Integration der verschiedenen Verkehrsträger in ein multimodales Verkehrsnetz dar.
- (8) Da die Ziele der beabsichtigten Maßnahme, insbesondere das Festlegen der Grundzüge und Prioritäten im Bereich der transeuropäischen Verkehrsnetze, auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden können und daher aufgrund der Notwendigkeit, diese Ziele zu koordinieren, besser auf Unionsebene zu verwirklichen sind, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht dieser Beschluss nicht über das zur Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.

- (9) Es sollte festgestellt werden, welche Vorhaben von gemeinsamem Interesse diesen Zielen und den so festgelegten Prioritäten der Aktion entsprechen. Es sollten nur potentiell wirtschaftlich lebensfähige Vorhaben berücksichtigt werden.
- (10) Es ist erforderlich, für vorrangige Vorhaben ein europäisches Interesse zu erklären, um Finanzmittel der Union auf solche Vorhaben zu konzentrieren und Instrumente einzuführen, die die Koordinierung zwischen den Mitgliedstaaten fördern, damit der Abschluss der Vorhaben innerhalb des gewünschten Zeitplans erleichtert wird.
- (11) Gemäß Artikel 170 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union sollte die Politik im Bereich der transeuropäischen Netze zur Stärkung des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts in der Union beitragen. Im Hinblick auf dieses Ziel sollten Anstrengungen unternommen werden, um eine größtmögliche Kohärenz zwischen den Leitlinien der Union für das transeuropäische Verkehrsnetz und der Programmierung der maßgeblichen auf Unionsebene zur Verfügung stehenden Finanzinstrumente zu erreichen.

- (12) Eine nachträgliche Bewertung der vorrangigen Vorhaben sollte künftige Änderungen der Leitlinien und der Liste der vorrangigen Vorhaben vereinfachen und dazu beitragen, die von den Mitgliedstaaten vor der Verwirklichung eines Vorhabens angewandten Bewertungsmethoden zu verbessern.
- (13) Bestimmte öffentliche und private Vorhaben, die erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt haben können, sollten erst genehmigt werden, nachdem unter Beachtung des geltenden Unionsrechts die erheblichen Auswirkungen, die diese Vorhaben auf die Umwelt haben können, geprüft worden sind.
- (14) Bei der Festlegung und Durchführung der Unionspolitik im Bereich der transeuropäischen Netze sollten gemäß Artikel 11 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union die Erfordernisse des Umweltschutzes einbezogen werden. Demzufolge sollte vorrangig die Infrastruktur für Verkehrsträger, die geringere Umweltschäden verursachen, wie Eisenbahnverkehr, Kurzstreckenseeverkehr und Binnenschifffahrt, gefördert werden.

- (15) Umweltprüfungen gemäß der Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2001 über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme¹ werden in Zukunft bei allen Plänen und Programmen für Vorhaben von gemeinsamem Interesse durchgeführt. Die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur sollte ferner davon abhängig gemacht werden, dass die Umweltschutzvorschriften der Union, insbesondere die Richtlinie 85/337/EWG des Rates vom 27. Juni 1985 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten², die Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 über die Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wild lebenden Tiere und Pflanzen³ und die Richtlinie 2009/147/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. November 2009 über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten (kodifizierte Fassung)⁴ eingehalten werden.
- (16) Im Rahmen des übergreifenden Ziels der Gewährleistung einer nachhaltigen Mobilität von Personen und Gütern sollten Verfahren zur Förderung der Entwicklung von Meeresautobahnen zwischen Mitgliedstaaten eingeführt werden, die die Straßen entlasten und/oder die Anbindung von Regionen und Staaten in Rand- oder Insellage verbessern. Derartige Verfahren, die unter anderem auch durch Ausschreibungen unterstützt werden, sollten transparent und auf den Bedarf ausgerichtet sein und sollten die Wettbewerbsvorschriften der Union oder die Vorschriften über das öffentliche Vergabewesen unberührt lassen.

¹ ABl. L 197 vom 21.7.2001, S. 30.

² ABl. L 175 vom 5.7.1985, S. 40.

³ ABl. L 206 vom 22.7.1992, S. 7.

⁴ ABl. L 20 vom 26.1.2010, S. 7.

- (17) Die Koordinierung zwischen den Staaten, die an Vorhaben auf derselben Strecke beteiligt sind, sollte möglicherweise verbessert werden, um die Rentabilität der Investitionen zu erhöhen und die zeitliche Abstimmung der Investitionen und deren Finanzierung zu erleichtern.
- (18) Die Kommission sollte alle zwei Jahre einen Bericht über die Durchführung dieses Beschlusses vorlegen sowie bis 2010 einen Bericht über den Stand der vorrangigen Vorhaben anfertigen und gegebenenfalls Änderungen an der Liste dieser Vorhaben vorschlagen.
- (19) Es sollte insbesondere ein Ausschuss ermächtigt werden, die Kommission bei der Prüfung der Durchführung und der Weiterentwicklung der in diesem Beschluss festgelegten Leitlinien zu unterstützen.
- (20) Im Interesse der Klarheit sollte Anhang I der Entscheidung Nr. 1629/96/EG durch einen neuen Anhang ersetzt werden, der die Karten sämtlicher Mitgliedstaaten enthält. So würde gewährleistet, dass die bereits in der genannten Entscheidung in der Fassung der Verordnung (EG) Nr. 1791/2006¹ enthaltenen Karten durch die Karten der Beitrittsakte von 2003 ergänzt werden. Zudem ist der Zeithorizont für diesen Plan für alle Mitgliedstaaten das Jahr 2020 –

HABEN FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

¹ ABl. L 363 vom 20.12.2006, S. 1.

ABSCHNITT 1

ALLGEMEINE GRUNDSÄTZE

Artikel 1

Gegenstand

- (1) Zweck dieses Beschlusses ist die Aufstellung der Leitlinien, in denen die Ziele, Prioritäten und Grundzüge der im Bereich des transeuropäischen Verkehrsnetzes geplanten Aktionen erfasst werden. In diesen Leitlinien werden außerdem Vorhaben von gemeinsamem Interesse genannt, deren Durchführung zum Aufbau des Netzes auf Unionsebene beitragen soll.
- (2) Die Leitlinien nach Absatz 1 stellen einen allgemeinen Bezugsrahmen dar, durch den die Maßnahmen der Mitgliedstaaten und gegebenenfalls die Maßnahmen der Union, die auf die Durchführung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse zur Sicherstellung der Kohärenz, der Verknüpfung und der Interoperabilität des transeuropäischen Verkehrsnetzes sowie des Zugangs zu diesem Netz ausgerichtet sind, gefördert werden sollen. Mit diesen Leitlinien soll auch die Beteiligung des privaten Sektors erleichtert werden.

(3) Die grundlegenden Anforderungen an die Interoperabilität des transeuropäischen Verkehrsnetzes, die Verkehrstelematiksysteme und die zugehörigen Dienste sind gesondert von diesem Beschluss und im Einklang mit den Verträgen in der Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft¹ festgelegt.

Artikel 2

Ziele

(1) Das transeuropäische Verkehrsnetz wird schrittweise im Zeithorizont 2020 auf Unionsebene durch Integration von Land-, See- und Luftverkehrsinfrastrukturnetzen entsprechend den Schemata auf den Karten in Anhang I und/oder den Spezifikationen des Anhangs II hergestellt.

(2) Das Netz muss

- a) in einem Raum ohne Binnengrenzen einen auf Dauer tragbaren Personen- und Güterverkehr unter möglichst sozialverträglichen und sicherheitsorientierten Bedingungen sicherstellen und gleichzeitig zur Verwirklichung der Ziele der Union insbesondere im Bereich des Umweltschutzes und des Wettbewerbs beitragen sowie einen Beitrag zur Stärkung des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts leisten;

¹ ABl. L 191 vom 18.7.2008, S. 1.

- b) den Benutzern eine qualitativ hochwertige Infrastruktur zu möglichst vertretbaren wirtschaftlichen Bedingungen anbieten;
- c) alle Verkehrsträger unter Berücksichtigung ihrer komparativen Vorteile einbeziehen;
- d) eine optimale Nutzung der vorhandenen Kapazitäten gestatten;
- e) innerhalb der Verkehrsträger soweit möglich interoperabel sein und die Intermodalität zwischen verschiedenen Verkehrsträgern begünstigen;
- f) soweit möglich wirtschaftlich lebensfähig sein;
- g) sich in der Weise über das Gebiet aller Mitgliedstaaten erstrecken, dass der Zugang allgemein erleichtert wird und dass insulare, eingeschlossene und am Rande gelegene Gebiete mit den zentralen Gebieten sowie die städtischen Ballungsgebiete und die Regionen der Union ohne Engpässe miteinander verbunden werden;
- h) mit den Netzen der Staaten der Europäischen Freihandelsassoziation (EFTA), der mittel- und osteuropäischen Staaten sowie der Mittelmeerländer verbunden werden können und gleichzeitig die Interoperabilität und den Zugang zu diesen Netzen fördern, soweit dies im Interesse der Union ist.

Artikel 3
Netzumfang

- (1) Das transeuropäische Netz umfasst Verkehrsinfrastrukturen sowie Verkehrsmanagement-, Ortungs- und Navigationssysteme.
- (2) Die Verkehrsinfrastruktur umfasst Straßen-, Eisenbahn- und Binnenwasserstraßennetze, Meeresautobahnen, See- und Binnenhäfen, Flughäfen sowie andere Knotenpunkte zwischen modalen Netzen.
- (3) Die Verkehrsmanagement-, die Ortungs- und die Navigationssysteme umfassen die technischen, die Datenverarbeitungs- und die Telekommunikationseinrichtungen zur Sicherstellung eines harmonischen Betriebs des Netzes und eines effizienten Verkehrsmanagements.

Artikel 4
Grundzüge der Aktion

Die Unionsaktion umfasst in ihren Grundzügen Folgendes:

- a) Aufstellung und Fortschreibung von Netzplänen,
- b) Bestimmung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse,

- c) Anpassung des bestehenden Netzes,
- d) Förderung der Netzinteroperabilität,
- e) optimale Kombination der Verkehrsträger, auch durch Schaffung von Knotenpunkten, die hinsichtlich der Fracht möglichst außerhalb der Stadtzentren gelegen sein müssten, damit ein effizientes Funktionieren der Intermodalität möglich ist,
- f) Streben nach Kohärenz und Komplementarität der finanziellen Maßnahmen unter Einhaltung der für die einzelnen Finanzinstrumente geltenden Vorschriften,
- g) Forschung und Entwicklung,
- h) Zusammenarbeit mit den vom Ausbau des Netzes berührten Drittländern und Abschluss geeigneter Abkommen mit diesen Ländern,
- i) Schaffung von Anreizen für die Mitgliedstaaten sowie für internationale Organisationen zur Unterstützung der Ziele der Union,
- j) Förderung einer ständigen Zusammenarbeit der Beteiligten,
- k) alle übrigen Aktionen, die zur Verwirklichung der in Artikel 2 Absatz 2 genannten Ziele notwendig sind.

Artikel 5
Prioritäten

Vorrang hat in Anbetracht der in Artikel 2 Absatz 2 genannten Ziele und der in Artikel 4 genannten Grundzüge der Aktion Folgendes:

- a) Auf- und Ausbau der Haupt- und Zwischenverbindungen, die erforderlich sind, um Engpässe zu beseitigen, Lücken zu schließen und die Fernverkehrsverbindungen — insbesondere bei grenzüberschreitenden Abschnitten — zu ergänzen, natürliche Hindernisse zu überqueren und die Interoperabilität auf Fernverkehrsverbindungen zu verbessern;
- b) Auf- und Ausbau der Infrastrukturen zur Förderung des Verbunds der einzelstaatlichen Netze, damit die Anbindung insularer oder inselähnlicher sowie eingeschlossener und am Rande gelegener Gebiete an die zentralen Gebiete der Union insbesondere zur Senkung der hohen Transportkosten dieser Gebiete erleichtert wird;
- c) die erforderlichen Maßnahmen zur schrittweisen Verwirklichung eines interoperablen Eisenbahnnetzes, nach Möglichkeit einschließlich für den Güterverkehr geeigneter Strecken;

- d) die erforderlichen Maßnahmen zur Förderung des Langstrecken- und des Kurzstreckenseeverkehrs sowie der Binnenschifffahrt;
- e) die erforderlichen Maßnahmen zur Integration des Schienen- und des Luftverkehrs, insbesondere über die Schienenanbindung von Flughäfen, soweit dies angezeigt ist, sowie der erforderlichen Infrastrukturen und Einrichtungen;
- f) Optimierung der Kapazität und der Effizienz bestehender und neuer Infrastrukturen, Förderung der Intermodalität sowie Erhöhung der Sicherheit und der Zuverlässigkeit des Netzes durch Bau und Verbesserung von intermodalen Terminals und deren Zugangsinfrastruktur und/oder durch Einsatz intelligenter Systeme;
- g) Einbeziehung von Sicherheits- und Umweltbelangen bei der Konzeption und Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes;
- h) Entwicklung der nachhaltigen Mobilität von Personen und Gütern entsprechend den Zielen der Union im Hinblick auf die nachhaltige Entwicklung.

Artikel 6

Netze von Drittstaaten

Von Fall zu Fall wird nach den geeigneten Verfahren der Verträge entschieden, ob die Union zur Sicherstellung der Kohärenz des transeuropäischen Verkehrsnetzes mit Netzen von Drittstaaten Vorhaben von gemeinsamem Interesse sowie die Verknüpfung und die Interoperabilität der Netze fördert.

Artikel 7

Vorhaben von gemeinsamem Interesse

- (1) Die Vorhaben von gemeinsamem Interesse bilden ein gemeinsames Ziel, dessen Verwirklichung davon abhängt, wie weit die Vorhaben planerisch ausgereift sind und inwieweit Finanzmittel verfügbar sind; die finanzielle Beteiligung der einzelnen Mitgliedstaaten oder der Union wird dabei jedoch nicht präjudiziert.
- (2) Unter Beachtung der Bestimmungen der Verträge, insbesondere hinsichtlich des Wettbewerbs, gilt als Vorhaben von gemeinsamem Interesse jedes Vorhaben, das
- a) den in Artikel 2 Absatz 2 genannten Zielen dient;
 - b) das in Artikel 3 Absatz 1 beschriebene Netz betrifft;
 - c) den in Artikel 5 genannten Prioritäten entspricht und
 - d) im Lichte von Analysen des sozioökonomischen Kosten-/Nutzenverhältnisses potentiell wirtschaftlich lebensfähig ist.
- (3) Die Vorhaben müssen einen Teilbereich des Netzes im Sinne der Artikel 9 bis 18 und insbesondere
- a) die Verbindungen betreffen, die in den Karten des Anhangs I angegeben sind und/oder
 - b) den Spezifikationen oder Kriterien des Anhangs II entsprechen.

(4) Die Mitgliedstaaten treffen alle ihnen erforderlich erscheinenden Maßnahmen im Rahmen der Grundsätze des Artikels 1 Absatz 2.

Artikel 8
Umweltschutz

(1) Bei der Planung und Durchführung der Vorhaben müssen die Mitgliedstaaten dem Umweltschutz Rechnung tragen, indem sie für die durchzuführenden Vorhaben von gemeinsamem Interesse Umweltverträglichkeitsprüfungen gemäß der Richtlinie 85/337/EWG vornehmen und indem sie die Richtlinien 92/43/EWG und 2009/147/EG anwenden.

Für die zu solchen Vorhaben führenden Pläne und Programme führen die Mitgliedstaaten insbesondere dann, wenn die Vorhaben neue Strecken oder den Ausbau anderer wichtiger Einrichtungen zur Verknüpfung von Infrastruktur betreffen, ab dem 21. Juli 2004 eine Umweltprüfung gemäß der Richtlinie 2001/42/EG durch.

Die Mitgliedstaaten berücksichtigen die Ergebnisse dieser Umweltprüfung bei der Ausarbeitung der betreffenden Pläne und Programme nach Artikel 8 der Richtlinie 2001/42/EG.

(2) Vor dem 21. Juli 2004 entwickelt die Kommission im Einvernehmen mit den Mitgliedstaaten geeignete Methoden zur Durchführung der strategischen Umweltprüfung mit dem Ziel, unter anderem eine angemessene Koordinierung zu gewährleisten, Doppelarbeit zu vermeiden und eine Vereinfachung und Beschleunigung der Planung für grenzüberschreitende Vorhaben und Korridore zu erreichen.

Die Ergebnisse dieser Arbeit und der Umweltprüfung in Bezug auf die Vorhaben der transeuropäischen Netze, die die Mitgliedstaaten gemäß der Richtlinie 2001/42/EG durchführen, werden gegebenenfalls von der Kommission in ihrem Bericht über die Leitlinien und den möglicherweise beigefügten Legislativvorschlägen zur Überarbeitung der Leitlinien nach Artikel 22 dieses Beschlusses berücksichtigt.

ABSCHNITT 2

STRASSENNETZ

Artikel 9

Merkmale

(1) Das transeuropäische Straßennetz setzt sich aus bereits bestehenden, neuen oder auszubauenden Autobahnen und hochwertigen Straßen zusammen, die

- a) wichtige Funktionen im Fernverkehr erfüllen, oder
- b) auf den im Netz ausgewiesenen Strecken die Umgehung großer Ballungsräume ermöglichen, oder
- c) Verbindungen zu anderen Verkehrsträgern gewährleisten, oder
- d) die Anbindung der eingeschlossenen und am Rande gelegenen Gebiete an die zentralen Gebiete der Union ermöglichen.

(2) Das Netz garantiert den Benutzern einen hohen, einheitlichen und gleichbleibenden Dienstleistungs-, Komfort- und Sicherheitsstandard.

(3) Das Netz umfasst ferner die Infrastruktur für das Verkehrsmanagement, die Information der Benutzer, das Störungs- und Notfallmanagement sowie die elektronische Gebührenerfassung; diese Infrastruktur beruht auf einem aktiven Zusammenwirken der Verkehrsmanagementsysteme auf europäischer, nationaler und regionaler Ebene sowie der Anbieter von Reise- und Verkehrsinformationen und Mehrwertdiensten, was die notwendige Komplementarität mit den Anwendungen gewährleistet, deren Einführung im Rahmen des Programms für die trans-europäischen Telekommunikationsnetze erleichtert wird.

ABSCHNITT 3 EISENBAHNNETZ

Artikel 10

Merkmale

- (1) Das Eisenbahnnetz besteht aus dem Hochgeschwindigkeitsbahnnetz und dem konventionellen Eisenbahnnetz.
- (2) Das auf gegenwärtiger oder neuer Technologie basierende Hochgeschwindigkeitsbahnnetz besteht aus
 - a) eigens für hohe Geschwindigkeiten ausgebauten Strecken, die für Geschwindigkeiten von im Allgemeinen mindestens 250 km/h ausgelegt sind;
 - b) eigens für hohe Geschwindigkeiten ausgebauten Strecken, die für Geschwindigkeiten von etwa 200 km/h ausgelegt sind;
 - c) eigens für hohe Geschwindigkeiten ausgebauten Strecken sowie eigens für hohe Geschwindigkeiten gebauten, an das Hochgeschwindigkeitsbahnnetz angebundenen Strecken, die aufgrund der sich aus der Topografie, den Umweltbedingungen, der Oberflächengestalt oder der städtischen Umgebung ergebenden Zwänge von spezifischer Beschaffenheit sind und bei denen die Geschwindigkeit jeweils angepasst werden muss.

Das Hochgeschwindigkeitsbahnnetz besteht aus den in Anhang I Abschnitt 3 aufgeführten Strecken. Die für Hochgeschwindigkeitsbahnstrecken mit gegenwärtiger Technologie geltenden grundlegenden Anforderungen und technischen Spezifikationen für die Interoperabilität werden gemäß der Richtlinie 96/48/EG des Rates vom 23. Juli 1996 über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems¹ festgelegt. Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission vorab über die Eröffnung einer Hochgeschwindigkeitsstrecke und deren technische Merkmale.

(3) Das konventionelle Eisenbahnnetz besteht aus Strecken für den konventionellen Personen- und Güterverkehr, einschließlich der in Artikel 15 genannten Abschnitte des transeuropäischen Netzes für den kombinierten Verkehr, der Anschlussverbindungen zu See- und Binnenhäfen von gemeinsamem Interesse und der allen Betreibern offen stehenden Frachtterminals. Die für das konventionelle Eisenbahnnetz geltenden grundlegenden Anforderungen und technischen Spezifikationen für die Interoperabilität werden gemäß der Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2001 über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems² festgelegt.

(4) Das Eisenbahnnetz umfasst die Infrastrukturen und Einrichtungen, die die Integration von Eisenbahn- und Straßenverkehrsdiensten und gegebenenfalls Luft- und Seeverkehrsdiensten ermöglichen. In diesem Zusammenhang wird der Anbindung von Regionalflughäfen an das Netz besondere Aufmerksamkeit gewidmet.

¹ ABl. L 235 vom 17.9.1996, S. 6.

² ABl. L 110 vom 20.4.2001, S. 1.

- (5) Das Eisenbahnnetz erfüllt mindestens eine der folgenden Aufgaben:
- a) Es spielt eine wichtige Rolle im Personenfernverkehr;
 - b) es ermöglicht gegebenenfalls die Anbindung an Flughäfen;
 - c) es ermöglicht die Anbindung regionaler und lokaler Eisenbahnnetze;
 - d) es erleichtert den Güterverkehr durch die Festlegung und den Bau von dem Güterverkehr vorbehaltenen Fernverkehrsstrecken oder von Strecken, auf denen Güterzüge Vorrang haben;
 - e) es spielt eine wichtige Rolle im kombinierten Verkehr;
 - f) es ermöglicht über die Häfen von gemeinsamem Interesse die Anbindung an Kurzstreckenseeverkehr und Binnenschifffahrt.
- (6) Das Eisenbahnnetz bietet den Benutzern aufgrund seiner Kontinuität und der schrittweisen Verwirklichung der Interoperabilität, die insbesondere durch die technische Harmonisierung und das für das europäische Eisenbahnnetz empfohlene einheitliche Zugsteuerungs- und -sicherungssystem ERTMS erreicht werden, einen hohen Qualitäts- und Sicherheitsstandard. Zu diesem Zweck erstellt die Kommission im Benehmen mit den Mitgliedstaaten einen mit den einzelstaatlichen Plänen abgestimmten Entwicklungsplan.

ABSCHNITT 4

BINNENWASSERSTRASSENNETZ UND BINNENHÄFEN

Artikel 11

Merkmale

- (1) Das transeuropäische Binnenwasserstraßennetz besteht aus Flüssen und Kanälen sowie deren Verzweigungen und Verbindungen. Es ermöglicht insbesondere die Verknüpfung von Industrieregionen und bedeutenden Ballungsgebieten und deren Anschluss an die Häfen.
- (2) Die Binnenwasserstraßen dieses Netzes müssen mindestens den technischen Anforderungen der Klasse IV entsprechen, d. h. die Durchfahrt eines Schiffes oder Schubverbands von 80 bis 85 m Länge und 9,50 m Breite gestatten. Wird eine Binnenwasserstraße modernisiert oder neu gebaut und in dieses Netz einbezogen, so müssten die technischen Spezifikationen mindestens der Klasse IV entsprechen, zu einem späteren Zeitpunkt die Erfüllung der Anforderungen der Klasse Va/Vb gestatten und den im kombinierten Verkehr eingesetzten Schiffen in ausreichender Weise die Durchfahrt ermöglichen. Die Wasserstraßenklasse Va gestattet die Durchfahrt eines Schiffes oder Schubverbands von 110 m Länge und 11,40 m Breite und die Klasse Vb die eines Schubverbands von 172 bis 185 m Länge und 11,40 m Breite.

(3) Die Binnenhäfen, insbesondere als Knotenpunkte zwischen den in Absatz 2 und in Artikel 15 genannten Binnenwasserstraßen und den übrigen Verkehrsträgern, sind Bestandteil dieses Netzes.

(4) Zu diesem Netz gehören die Binnenhäfen, die

- a) dem gewerblichen Verkehr offen stehen,
- b) zu dem Binnenwasserstraßennetz des Schemas in Anhang I Abschnitt 4 gehören,
- c) an andere transeuropäische Verkehrswege gemäß Anhang I angeschlossen sind und
- d) mit Umschlaganlagen für den intermodalen Verkehr ausgestattet sind oder deren jährliches Güterumschlagsvolumen mindestens 500 000 Tonnen beträgt.

Die unter Buchstabe d genannten Binnenhäfen sind in Anhang I aufgeführt.

(5) Das Netz umfasst ferner die Verkehrsmanagementinfrastruktur. Dazu gehört insbesondere die Einrichtung eines als „River Information Services“ bekannten interoperablen, intelligenten Verkehrs- und Transportsystems, das die vorhandenen Kapazitäten und die Sicherheit des Binnenwasserstraßennetzes optimieren und die Interoperabilität mit anderen Verkehrsträgern verbessern soll.

ABSCHNITT 5

SEEHÄFEN

Artikel 12

Merkmale

(1) Die Seehäfen ermöglichen den Ausbau des Seeverkehrs und bilden die Ausgangspunkte für den Seeverkehr zu den Inseln und die Knotenpunkte zwischen dem Seeverkehr und den anderen Verkehrsträgern. Sie stellen den Verkehrsbetreibern Anlagen und Dienste zur Verfügung. Ihre Infrastruktur bietet für die Beförderung von Personen und Gütern eine Reihe von Dienstleistungen, die Fähr- sowie Nah- und Fernstreckendienste, einschließlich der Küstenschifffahrt, innerhalb der Union sowie zwischen dieser und Drittländern umfassen.

(2) Die Seehäfen des transeuropäischen Verkehrsnetzes entsprechen einer der Kategorien A, B und C, die folgendermaßen definiert sind:

A: Seehäfen von internationaler Bedeutung: Häfen mit einem jährlichen Gesamtverkehrsaufkommen von mindestens 1,5 Millionen Tonnen Fracht oder von mindestens 200 000 Passagieren, die – falls dies nicht unmöglich ist – an terrestrische Komponenten des transeuropäischen Verkehrsnetzes angebunden sind und deshalb für den internationalen Seeverkehr eine wichtige Rolle spielen;

- B: Seehäfen von Bedeutung für die Union, die nicht in Kategorie A fallen: diese Häfen haben ein jährliches Gesamtverkehrsaufkommen von mindestens 0,5 Millionen Tonnen Fracht oder zwischen 100 000 und 199 999 Passagieren, und sind – falls dies nicht unmöglich ist – an terrestrische Komponenten des transeuropäischen Verkehrsnetzes angebunden und sind mit den für den Kurzstreckenseeverkehr notwendigen Umschlaganlagen ausgerüstet;
- C: Häfen mit regionaler Anbindung: diese Häfen entsprechen nicht den Kriterien der Kategorien A und B, befinden sich aber auf Inseln, in Randgebieten oder in Gebieten in äußerster Randlage und verbinden die betreffenden Gebiete über den Seeweg miteinander und/oder mit den zentralen Regionen der Union.

Die Seehäfen der Kategorie A sind in den informatorischen Karten der Schemata des Anhangs I Abschnitt 5 verzeichnet, die auf den neuesten Daten über die Häfen beruhen.

- (3) Zusätzlich zu den in Artikel 7 festgelegten Voraussetzungen müssen Hafenvorhaben von gemeinsamem Interesse im Zusammenhang mit den dem transeuropäischen Seehafennetz angehörenden Häfen den Kriterien und Spezifikationen in Anhang II entsprechen.

Artikel 13
Meeresautobahnen

(1) Ziel des transeuropäischen Meeresautobahnnetzes ist es, den Güterstrom auf seegestützten Logistikstrecken so zu konzentrieren, dass die bestehenden Seeverbindungen verbessert oder neue lebensfähige, regelmäßige und häufige Seeverbindungen für den Frachtverkehr zwischen den Mitgliedstaaten geschaffen werden, damit die Überlastung der Straßen verringert und/oder die Anbindung von Regionen und Staaten in Rand- oder Insellage verbessert wird. Meeresautobahnen sollten die kombinierte Personen- und Güterbeförderung nicht ausschließen, wenn die Güterbeförderung überwiegt.

(2) Das transeuropäische Meeresautobahnnetz besteht aus Ausrüstungen und Infrastruktureinrichtungen mindestens zweier Häfen, die in zwei verschiedenen Mitgliedstaaten liegen. Diese Ausrüstungen und Infrastruktureinrichtungen umfassen – mindestens in einem Mitgliedstaat – beispielsweise die Hafenausrüstung, die elektronischen Logistiksysteme, die Sicherheits-, Gefahrenabwehr-, Verwaltungs- und Zollverfahren sowie die Infrastruktur für den direkten Zugang zu Land und zu Wasser, einschließlich Möglichkeiten zur Gewährleistung der ganzjährigen Befahrbarkeit, insbesondere die Verfügbarkeit von Einrichtungen für das Ausbaggern und von Eisbrechern für den Zugang im Winter.

(3) Die in Anhang I Abschnitt 4 genannten Wasserstraßen oder Kanäle, die zwei europäische Meeresautobahnen oder zwei Abschnitte davon verbinden und einen erheblichen Beitrag zur Verkürzung der Seestrecken leisten, die Effizienz erhöhen und Transportzeit einsparen, sind Teil des transeuropäischen Meeresautobahnnetzes.

(4) Die Vorhaben von gemeinsamem Interesse für das transeuropäische Meeresautobahnnetz werden von mindestens zwei Mitgliedstaaten vorgeschlagen und sind auf den tatsächlichen Bedarf auszurichten. Im Rahmen der vorgeschlagenen Vorhaben werden im Allgemeinen sowohl der öffentliche als auch der private Sektor nach Verfahren eingebunden, die es vorsehen, dass, bevor die Zuschüsse aus den nationalen Haushalten erforderlichenfalls durch Unionsmittel ergänzt werden, eine Ausschreibung durchgeführt wird, und zwar entweder

a) eine öffentliche Ausschreibung, die die beteiligten Mitgliedstaaten gemeinsam durchführen und die sich auf die Entwicklung neuer Verbindungen ab einem der Häfen der Kategorie A gemäß Artikel 12 Absatz 2 bezieht, die zuvor in den einzelnen Seegebieten gemäß dem in Anhang III genannten Vorhaben Nr. 21 ausgewählt wurden, oder,

- b) sofern die geografische Lage der Häfen vergleichbar ist, durch eine öffentliche Ausschreibung, die die beteiligten Mitgliedstaaten gemeinsam durchführen und die an Konsortien gerichtet ist, in denen zumindest Seeverkehrsgesellschaften und Hafenbetreiber aus einem der Seegebiete gemäß dem in Anhang III genannten Vorhaben Nr. 21 vertreten sind.
- (5) Die Vorhaben von gemeinsamem Interesse des transeuropäischen Meeresautobahnnetzes
- a) beziehen sich vorrangig auf die Ausrüstungen und Infrastruktureinrichtungen des Meeresautobahnnetzes;
 - b) können unbeschadet der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Starthilfen umfassen, wenn infolge der in Absatz 4 genannten Ausschreibung eine öffentliche Unterstützung als Ergänzung im Hinblick auf die finanzielle Tragfähigkeit des Vorhabens für notwendig erachtet wird. Die Starthilfen sind auf zwei Jahre begrenzt und werden nur zur Unterstützung eines gebührend begründeten Kapitalaufwands gewährt. Sie dürfen den geschätzten Mindestbetrag, der für die Aufnahme von Verkehrsdiensten auf den betreffenden Strecken erforderlich ist, nicht übersteigen. Die Starthilfen dürfen auf den betreffenden Märkten nicht zu Wettbewerbsverzerrungen führen, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderlaufen;

- c) können auch Tätigkeiten mit einem weiter gefassten Nutzen umfassen, die nicht mit bestimmten Häfen zusammenhängen; hierzu gehören beispielsweise die Bereitstellung von Einrichtungen für Eisbrech- und Ausbaggerarbeiten sowie Informationssysteme unter Einschluss von Verkehrsmanagementsystemen und elektronischen Meldesystemen.
- (6) Die Vorhaben von gemeinsamem Interesse für das transeuropäische Meeresautobahnnetz werden der Kommission zur Genehmigung vorgelegt.
- (7) Die Kommission unterbreitet binnen drei Jahren dem in Artikel 21 Absatz 1 genannten Ausschuss eine erste Liste spezifischer Vorhaben von gemeinsamem Interesse. Dadurch bringt sie das Konzept der Meeresautobahnen in eine konkrete Form.

Diese Liste wird auch dem Europäischen Parlament übermittelt.

ABSCHNITT 6 FLUGHÄFEN

Artikel 14

Merkmale

(1) Das transeuropäische Flughafennetz besteht aus Flughäfen, die im Gebiet der Union liegen, dem gewerblichen Luftverkehr offenstehen und den Spezifikationen des Anhangs II Abschnitt 6 entsprechen. Diese Flughäfen werden je nach ihrem Verkehrsaufkommen und der Verkehrsart sowie je nach ihrer Aufgabe innerhalb des Netzes unterschiedlich bezeichnet. Sie ermöglichen den Ausbau der Luftverkehrsverbindungen und den Verbund des Luftverkehrs mit den anderen Verkehrsträgern.

(2) Die internationalen Netzpunkte und die Unionsnetzpunkte bilden den Kern des transeuropäischen Flughafennetzes. Die Verbindungen zwischen der Union und der übrigen Welt werden überwiegend durch die internationalen Netzpunkte sichergestellt. Die Unionsnetzpunkte stellen im Wesentlichen die Verbindungen innerhalb der Union sicher, wobei die Verbindungen nach außergemeinschaftlichen Zielen noch einen geringen Anteil ihrer Tätigkeit ausmachen. Die regionalen Netzpunkte und die Zugangspunkte erleichtern den Zugang zum Netzkern oder tragen zur verkehrsmäßigen Erschließung der am Rande gelegenen und der abgelegenen Gebiete bei.

(3) Die internationalen Netzpunkte und die Unionsnetzpunkte werden gegebenenfalls schrittweise mit den Hochgeschwindigkeitsstrecken des Eisenbahnnetzes verbunden. Das Netz umfasst die Infrastrukturen und die Einrichtungen, die die Integration der Luft- und Eisenbahnverkehrsdienste und gegebenenfalls der Seeverkehrsdienste ermöglichen.

ABSCHNITT 7

NETZ FÜR DEN KOMBINIERTEN VERKEHR

Artikel 15

Merkmale

Das transeuropäische Netz für den kombinierten Verkehr umfasst:

- a) für den kombinierten Verkehr geeignete Eisenbahnstrecken und Binnenwasserstraßen und den Seeweg, die zusammen mit einem etwaigen möglichst kurzen Vor- und/oder Nachlauf auf der Straße den Güterfernverkehr ermöglichen;
- b) intermodale Terminals mit Einrichtungen, die den Umschlag zwischen den Eisenbahnstrecken, den Binnenwasserstraßen, dem Seeweg und dem Straßenverkehr ermöglichen;
- c) einstweilen die entsprechenden Fahrzeuge, wenn die noch nicht angepassten Infrastrukturmerkmale dies verlangen.

ABSCHNITT 8

SEEVERKEHRSMANAGEMENT- UND -INFORMATIONSNETZ

Artikel 16

Merkmale

Das transeuropäische Seeverkehrsmanagement- und -informationsnetz umfasst:

- a) Küsten- und Hafenverkehrsmanagementsysteme;
- b) Schiffsortungssysteme;
- c) Meldesysteme für Schiffe mit gefährlichen oder umweltschädlichen Gütern;
- d) Seenotruf- und Seenotrettungssysteme.

ABSCHNITT 9

LUFTVERKEHRSMANAGEMENTNETZ

Artikel 17

Merkmale

Das transeuropäische Netz für das Luftverkehrsmanagement umfasst den Luftraum für den allgemeinen Luftverkehr, die Flugstrecken, die Flugnavigationshilfen, die Verkehrsflussplanung und -regelung und die Flugsicherung (Kontrollzentren, Überwachungs- und Kommunikationseinrichtungen), die für eine sichere und effiziente Abwicklung des Luftverkehrs im europäischen Luftraum erforderlich sind.

ABSCHNITT 10

ORTUNGS- UND NAVIGATIONSNETZ

Artikel 18

Merkmale

Das transeuropäische Ortungs- und Navigationsnetz umfasst die satellitengestützten Ortungs- und Navigationssysteme sowie die im Rahmen des künftigen europäischen Funknavigationsplans festgelegten Systeme. Diese Systeme bieten verlässliche und effiziente Ortungs- und Navigationsdienste an, die von sämtlichen Verkehrsträgern genutzt werden können.

ABSCHNITT 11

KOORDINIERUNG ZWISCHEN MITGLIEDSTAATEN

Artikel 19

Europäischer Koordinator

- (1) Die Kommission kann im Einvernehmen mit den beteiligten Mitgliedstaaten und nach Anhörung des Europäischen Parlaments eine Person als „Europäischen Koordinator“ benennen, um die koordinierte Durchführung von bestimmten – insbesondere grenzüberschreitenden – Vorhaben oder Teilen davon, die zu den Vorhaben gehören, für die gemäß Artikel 25 ein europäisches Interesse erklärt wurde, zu erleichtern.
- (2) Der Europäische Koordinator wird insbesondere aufgrund der Erfahrung mit den europäischen Organen und der Kenntnisse im Bereich der Finanzierung und der Bewertung der sozioökonomischen und ökologischen Auswirkungen von Großprojekten ausgewählt.
- (3) Im Beschluss der Kommission zur Benennung des Europäischen Koordinators werden die Modalitäten der Ausübung der Aufgaben gemäß Absatz 5 festgelegt.

(4) Der Europäische Koordinator handelt im Namen und auf Rechnung der Kommission. Der Auftrag des Europäischen Koordinators bezieht sich – insbesondere im Fall grenzüberschreitender Vorhaben – in der Regel auf ein einzelnes Vorhaben, kann aber erforderlichenfalls auf eine gesamte Hauptachse ausgeweitet werden. Der Europäische Koordinator erstellt mit den beteiligten Mitgliedstaaten einen Arbeitsplan für seine Tätigkeit.

(5) Der Europäische Koordinator

- a) fördert in Zusammenarbeit mit den beteiligten Mitgliedstaaten die Anwendung gemeinsamer Projektbewertungsverfahren und berät gegebenenfalls die Projektträger in Bezug auf das Finanzierungssystem der Vorhaben;
- b) erstellt für das Europäische Parlament, die Kommission und die beteiligten Mitgliedstaaten einen jährlichen Bericht über die Fortschritte bei der Verwirklichung der Vorhaben, mit denen er betraut ist, über neue Vorschriften oder sonstige Entwicklungen mit möglichen Auswirkungen auf die Merkmale der Vorhaben sowie über eventuelle Schwierigkeiten und Hindernisse, die bezüglich der in Anhang III genannten Termine zu erheblichen Verzögerungen führen könnten;

- c) konsultiert mit den beteiligten Mitgliedstaaten die regionalen und kommunalen Behörden, die Betreiber, die Nutzer sowie die Vertreter der Zivilgesellschaft, um mehr Informationen über den Bedarf an Verkehrsdiensten, die Möglichkeiten für die Finanzierung von Investitionen und die Art der Dienste einzuholen, die bereitzustellen sind, damit der Zugang zu den Finanzierungsquellen erleichtert wird.
- (6) Die beteiligten Mitgliedstaaten arbeiten mit dem Europäischen Koordinator zusammen und stellen ihm die Informationen zur Verfügung, die zur Erfüllung der Aufgaben nach Absatz 5 notwendig sind.
- (7) Unbeschadet der nach dem Unionsrecht und den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften geltenden Verfahren kann die Kommission den Europäischen Koordinator bei der Bearbeitung von Anträgen auf Unionsförderung, die sich auf Vorhaben oder Gruppen von Vorhaben beziehen, mit denen er betraut ist, um Stellungnahme bitten.

ABSCHNITT 12

GEMEINSAME BESTIMMUNGEN

Artikel 20

Einzelstaatliche Pläne und Programme

Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission Zusammenfassungen der von ihnen zur Entwicklung des transeuropäischen Verkehrsnetzes erstellten einzelstaatlichen Pläne und Programme, insbesondere in Bezug auf die in den Artikeln 24 bis 27 genannten Vorhaben, für die ein europäisches Interesse erklärt wurde. Nach Verabschiedung der einzelstaatlichen Pläne und Programme übermitteln die Mitgliedstaaten diese informationshalber der Kommission.

Artikel 21

Ausschuss für die Überwachung der Leitlinien und den Informationsaustausch

(1) Die Kommission wird durch den Ausschuss für die Überwachung der Leitlinien und den Informationsaustausch – im Folgenden „Ausschuss“ genannt – unterstützt, der sich aus Vertretern der Mitgliedstaaten zusammensetzt und in dem ein Vertreter der Kommission den Vorsitz führt.

(2) In diesem Ausschuss findet der Informationsaustausch über die von den Mitgliedstaaten übermittelten Pläne und Programme statt; der Ausschuss kann alle Fragen prüfen, die den Ausbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes betreffen.

Artikel 22

Bericht

Die Kommission erstattet dem Europäischen Parlament, dem Rat, dem Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und dem Ausschuss der Regionen alle zwei Jahre über die Durchführung der in diesem Beschluss beschriebenen Leitlinien Bericht.

Der Ausschuss unterstützt die Kommission bei der Ausarbeitung dieses Berichts.

Dem Bericht werden erforderlichenfalls Legislativvorschläge zur Überarbeitung der Leitlinien beigefügt; falls erforderlich können diese Vorschläge Änderungen der in Anhang III enthaltenen Liste der vorrangigen Vorhaben gemäß Artikel 23 Absatz 1 einschließen oder diese Liste um Vorhaben gemäß Artikel 23 Absatz 1 ergänzen. Bei der Überarbeitung sind Vorhaben, die gemäß Artikel 23 Absatz 1 Buchstabe e zum territorialen Zusammenhalt der Union beitragen, besonders zu berücksichtigen.

Artikel 23
Vorrangige Vorhaben

- (1) Vorrangige Vorhaben sind Vorhaben von gemeinsamem Interesse gemäß Artikel 7, bei denen die Prüfung ergibt, dass sie
- a) der Beseitigung von Verkehrsengpässen oder der Vervollständigung transeuropäischer Hauptverkehrsachsen dienen; dies gilt insbesondere für grenzüberschreitende Vorhaben, Vorhaben zur Überwindung natürlicher Hindernisse oder Vorhaben mit einem grenzüberschreitenden Abschnitt;
 - b) von solcher Tragweite sind, dass eine langfristige, auf europäischer Ebene durchgeführte Planung einen erheblichen zusätzlichen Nutzen mit sich bringt;
 - c) insgesamt einen potenziellen sozioökonomischen Nettonutzen sowie weitere sozioökonomische Vorteile bieten;
 - d) die Mobilität von Gütern und Personen zwischen den Mitgliedstaaten erheblich verbessern und damit auch einen Beitrag zur Interoperabilität der einzelstaatlichen Verkehrsnetze leisten;
 - e) durch die Integration der Verkehrsnetze der neuen Mitgliedstaaten und eine Verbesserung der Anbindung von Regionen in Rand- oder Insellage zum territorialen Zusammenhalt der Union beitragen;

- f) durch die Verbesserung der Sicherheit und die Verringerung der verkehrsbedingten Umweltbeeinträchtigungen zur nachhaltigen Verkehrsentwicklung beitragen, indem insbesondere der Schienenverkehr, der intermodale Verkehr, die Binnenschifffahrt und der Seeverkehr als alternative Verkehrsträger gefördert werden;
- g) die Bereitschaft der beteiligten Mitgliedstaaten belegen, die jeweiligen Studien und Evaluierungen rechtzeitig durchzuführen, um auf der Grundlage einzelstaatlicher Pläne oder anderer entsprechender Unterlagen, die sich auf das betreffende Vorhaben beziehen, die Arbeiten bis zu einem im Voraus festgelegten Termin abzuschließen.
- (2) Die vorrangigen Vorhaben, mit denen vor 2010 begonnen werden sollte, ihre Abschnitte sowie die vorgesehenen Fertigstellungstermine gemäß Absatz 1 Buchstabe g sind in Anhang III aufgeführt.
- (3) Die Kommission erstellt bis 2010 einen Sachstandsbericht und schlägt gegebenenfalls eine Änderung der Liste der in Anhang III aufgeführten vorrangigen Vorhaben entsprechend Absatz 1 vor.

Artikel 24

Erklärung eines europäischen Interesses

Für die in Anhang III aufgeführten vorrangigen Vorhaben wird ein europäisches Interesse erklärt. Diese Erklärung wird ausschließlich nach dem Verfahren abgegeben, das in den Verträgen und den darauf beruhenden Rechtsakten festgelegt ist.

Artikel 25

Vorhaben, für die ein Europäisches Interesse erklärt wurde

- (1) Unbeschadet der Rechtsgrundlage für die betreffenden Finanzinstrumente der Union gilt Folgendes:
- a) Wenn die Mitgliedstaaten gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1084/2006 des Rates vom 11. Juli 2006 zur Errichtung des Kohäsionsfonds¹ Vorhaben für den Kohäsionsfonds vorschlagen, geben sie den Vorhaben angemessenen Vorrang, für die ein europäisches Interesse erklärt wurde.
 - b) Wenn die Mitgliedstaaten gemäß den Artikeln 5 und 9 der Verordnung (EG) Nr. 680/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Grundregeln für die Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen für transeuropäische Verkehrs- und Energienetze² Vorhaben für die Finanzierung aus dem Haushalt für die transeuropäischen Netze vorschlagen, geben sie den Vorhaben angemessenen Vorrang, für die ein europäisches Interesse erklärt wurde.
- (2) Unbeschadet der Rechtsgrundlage für die betreffenden Finanzinstrumente der Union gilt ferner:

¹ ABl. L 210 vom 31.7.2006, S. 79.

² ABl. L 162 vom 22.6.2007, S. 1.

- a) Die Kommission fordert die Mitgliedstaaten auf, den Vorhaben, für die ein europäisches Interesse erklärt wurde, Rechnung zu tragen, wenn sie die Programmierung der Strukturfonds planen, insbesondere was die unter das Ziel „Konvergenz“ fallenden Regionen angeht, wobei einzelstaatliche Verkehrspläne, die in den Anwendungsbereich der geltenden Förderkonzepte der Union fallen, zu berücksichtigen sind.
- b) Die Kommission achtet darauf, dass die Länder, die das Instrument für Heranführungshilfe (IPA) in Anspruch nehmen können, den Vorhaben angemessenen Vorrang einräumen, für die ein europäisches Interesse erklärt wurde, wenn sie ihre Vorhaben für dieses Instrument gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1085/2006 des Rates vom 17. Juli 2006 zur Schaffung eines Instruments für Heranführungshilfe (IPA)¹ vorschlagen.
- (3) Die Kommission räumt bei der Vorausschau ihres Finanzierungsbedarfs den Vorhaben, für die ein europäisches Interesse erklärt wurde, angemessenen Vorrang ein.

Artikel 26

Verspätete Fertigstellung von Vorhaben, für die ein europäisches Interesse erklärt wurde

- (1) Wird deutlich, dass sich der Beginn der Arbeiten eines Vorhabens, für das ein europäisches Interesse erklärt wurde, gegenüber dem vorgesehenen Termin 2010 beträchtlich verzögert, so fordert die Kommission von den beteiligten Mitgliedstaaten innerhalb von drei Monaten eine Begründung für diese Verzögerung. Auf der Grundlage der erhaltenen Antwort konsultiert die Kommission alle beteiligten Mitgliedstaaten, um das Problem, das zu der Verzögerung geführt hat, zu lösen.

¹ ABl. L 210 vom 31.7.2006, S. 82.

Die Kommission kann im Benehmen mit dem Ausschuss und im Rahmen ihrer aktiven Beobachtung der Durchführung des Vorhabens, für das ein europäisches Interesse erklärt wurde, unter gebührender Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit angemessene Maßnahmen ergreifen. Die beteiligten Mitgliedstaaten erhalten die Gelegenheit, Bemerkungen zu diesen Maßnahmen vor ihrer Annahme vorzubringen.

Das Europäische Parlament wird unverzüglich über alle ergriffenen Maßnahmen unterrichtet.

Wenn die Kommission diese Maßnahmen ergreift, berücksichtigt sie in gebührender Weise die jeweilige Verantwortung der beteiligten Mitgliedstaaten für die Verzögerung und sieht von Maßnahmen ab, die die Verwirklichung des Vorhabens in Mitgliedstaaten, die nicht für die Verzögerung verantwortlich sind, beeinträchtigen würden.

(2) Wird eines der Vorhaben, für das ein europäisches Interesse erklärt wurde, nicht innerhalb einer angemessenen Zeit nach dem erwarteten Fertigstellungstermin gemäß Anhang III im Wesentlichen fertig gestellt und sind alle beteiligten Mitgliedstaaten für die Verzögerung verantwortlich, so überprüft die Kommission das Vorhaben gemäß dem Verfahren nach Absatz 1 im Hinblick darauf, ob eine Einstufung als Vorhaben, für das ein europäisches Interesse erklärt wurde, durch das Überarbeitsverfahren nach Artikel 22 Absatz 3 zurückzuziehen ist.

Auf jeden Fall überprüft die Kommission das Vorhaben am Ende eines Zeitraums von fünfzehn Jahren, der ab dem Zeitpunkt gilt, zu dem für das Vorhaben ein europäisches Interesse im Sinne dieses Beschlusses erklärt wurde.

Artikel 27

Sozioökonomische und ökologische Folgenabschätzung

- (1) Die beteiligten Mitgliedstaaten nehmen fünf Jahre nach Fertigstellung eines Vorhabens, für das ein europäisches Interesse erklärt wurde, oder eines seiner Abschnitte eine Bewertung vor, in der seine sozioökonomischen und ökologischen Auswirkungen sowie die Auswirkungen auf den Handel sowie den freien Verkehr von Personen und Gütern zwischen den Mitgliedstaaten, den territorialen Zusammenhalt und die nachhaltige Entwicklung untersucht werden. Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission über die Ergebnisse dieser Bewertung.
- (2) Umfasst ein Vorhaben von europäischem Interesse einen grenzüberschreitenden Abschnitt, der unter technischen und finanziellen Aspekten nicht aufgeteilt werden kann, so koordinieren die beteiligten Mitgliedstaaten vor der Erteilung einer Baugenehmigung innerhalb des bestehenden Rahmens ihre Verfahren für die Bewertung der sozioökonomischen Auswirkungen des Vorhabens und bemühen sich nach besten Kräften um die Durchführung einer grenzüberschreitenden Untersuchung.

(3) Andere Abschnitte von Vorhaben von europäischem Interesse werden fallweise bilateral oder multilateral von den Mitgliedstaaten koordiniert.

(4) Die koordinierten Maßnahmen beziehungsweise grenzüberschreitenden Untersuchungen gemäß Absatz 2 lassen die Verpflichtungen, die sich aus den Umweltschutzvorschriften der Union, insbesondere den Vorschriften für die Umweltverträglichkeitsprüfung, ergeben, unberührt. Die beteiligten Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission von der Einleitung und den Ergebnissen dieser koordinierten Maßnahmen beziehungsweise grenzüberschreitenden Untersuchungen. Die Kommission nimmt diese Informationen in den Bericht nach Artikel 22 auf.

Artikel 28

Grenzüberschreitende Abschnitte

Im Zusammenhang mit bestimmten vorrangigen Vorhaben werden grenzüberschreitende Abschnitte zwischen zwei Mitgliedstaaten, einschließlich Meeresautobahnen, auf der Grundlage von Kriterien, die vom Ausschuss festgelegt werden, von den Mitgliedstaaten ermittelt und der Kommission mitgeteilt.

Dabei handelt es sich insbesondere um Abschnitte, die unter technischen und finanziellen Aspekten nicht aufteilbar sind oder für die die beteiligten Mitgliedstaaten eine gemeinsame Verpflichtung eingehen und eine gemeinsame Struktur errichten.

Artikel 29
Aufhebung

Die Entscheidung Nr. 1692/96/EG wird aufgehoben.

Verweisungen auf die aufgehobene Entscheidung gelten als Verweisungen auf den vorliegenden Beschluss und sind nach Maßgabe der Entsprechungstabelle in Anhang V zu lesen.

Artikel 30
Inkrafttreten

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

Artikel 31
Adressaten

Dieser Beschluss ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Straßburg

Im Namen des Europäischen Parlaments *Im Namen des Rates*
Der Präsident *Der Präsident*