I

(Gesetzgebungsakte)

BESCHLÜSSE

BESCHLUSS Nr. 661/2010/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 Sozialausschusses [1],

nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren [2],

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 Verkehrsnetzes [3] wurde mehrfach und erheblich geändert [4]. 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.

(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.

---

[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.
[3] ABl. L 228 vom 9.9.1996, S. 1.
[4] Siehe Anhang IV.

(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 Programme [1] 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 Projekten [2], die Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 über die Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wild lebenden Tiere und Pflanzen [3] 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.

(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.

---

[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.

(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. 1791/2006 [1] 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:

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 Gemeinschaft [2] 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;

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.

[1] ABl. L 363 vom 20.12.2006, S. 1.
[2] ABl. L 191 vom 18.7.2008, S. 1.

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 transeuropäischen 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 Hochgeschwindigkeitsbahnsystems [1] 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 Eisenbahnsystems [2] 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.

(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.

[1] ABl. L 235 vom 17.9.1996, S. 6.
[2] ABl. L 110 vom 20.4.2001, S. 1.

(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 Kohäsionsfonds [1] Vorhaben für den Kohäsionsfonds vorschlagen, geben sie den Vorhaben angemessenen Vorrang, für die ein europäisches Interesse erklärt wurde.

[1] ABl. L 210 vom 31.7.2006, S. 79.

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 Energienetze [1] 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:

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) [2] 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.

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 Überarbeitungsverfahren 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.

[1] ABl. L 162 vom 22.6.2007, S. 1.
[2] ABl. L 210 vom 31.7.2006, S. 82.

(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 am 7. Juli 2010.

Im Namen des Europäischen Parlaments	*Im Namen des Rates*
Der Präsident	*Der Präsident*
J. BUZEK	O. CHASTEL

ANHANG I

LEITSCHEMATA DER NETZE IN KARTENDARSTELLUNG [1]

Abschnitt 2: **Straßennetz**

2.0. Europa
2.1. Belgien
2.2. Bulgarien
2.3. Tschechische Republik
2.4. Dänemark
2.5. Deutschland
2.6. Estland
2.7. Irland
2.8. Griechenland
2.9. Spanien
2.10. Frankreich
2.11. Italien
2.12. Zypern
2.13. Lettland
2.14. Litauen
2.15. Luxemburg
2.16. Ungarn
2.17. Malta
2.18. Niederlande
2.19. Österreich
2.20. Polen
2.21. Portugal
2.22. Rumänien
2.23. Slowenien
2.24. Slowakei
2.25. Finnland
2.26. Schweden
2.27. Vereinigtes Königreich

Abschnitt 3: **Eisenbahnnetz**

3.0. Europa
3.1. Belgien
3.2. Bulgarien
3.3. Tschechische Republik
3.4. Dänemark
3.5. Deutschland
3.6. Estland
3.7. Irland
3.8. Griechenland
3.9. Spanien
3.10. Frankreich
3.11. Italien
3.12. Lettland
3.13. Litauen
3.14. Luxemburg
3.15. Ungarn
3.16. Niederlande
3.17. Österreich
3.18. Polen
3.19. Portugal
3.20. Rumänien
3.21. Slowenien
3.22. Slowakei
3.23. Finnland
3.24. Schweden
3.25. Vereinigtes Königreich

Abschnitt 4: **Binnenwasserstraßennetz und Binnenhäfen**

4.0. Europa
4.1. Belgien
4.2. Niederlande
4.3. Deutschland
4.4. Deutschland / Österreich
4.5. Frankreich / Italien
4.6. Frankreich
4.7. Bulgarien
4.8. Tschechische Republik
4.9. Litauen
4.10. Ungarn
4.11. Polen
4.12. Rumänien
4.13. Slowakei

Abschnitt 5: **Seehäfen — Kategorie A**

5.0. Europa
5.1. Ostsee
5.2. Nordsee
5.3. Atlantik
5.4. Mittelmeer — Westteil
5.5. Mittelmeer — Ostteil
5.6. Bulgarien / Rumänien
5.7. Zypern
5.8. Malta

Abschnitt 6: **Flughäfen**

6.0. Europa
6.1. Belgien Dänemark / Deutschland / Luxemburg / Niederlande / Österreich
6.2. Bulgarien
6.3. Tschechische Republik
6.4. Estland
6.5. Irland / Vereinigtes Königreich
6.6. Griechenland
6.7. Spanien / Portugal
6.8. Frankreich
6.9. Italien
6.10. Zypern
6.11. Lettland
6.12. Litauen
6.13. Ungarn
6.14. Malta
6.15. Polen
6.16. Rumänien
6.17. Slowenien
6.18. Slowakei
6.19. Finnland / Schweden

[1] Die Karten beziehen sich auf die entsprechenden Abschnitte, die im verfügenden Teil und/oder in Anhang II aufgeführt sind.

Abschnitt 7: **Netz für den kombinierten Verkehr**

7.1. A. Eisenbahn

B. Eisenbahn, großmaßstäblich

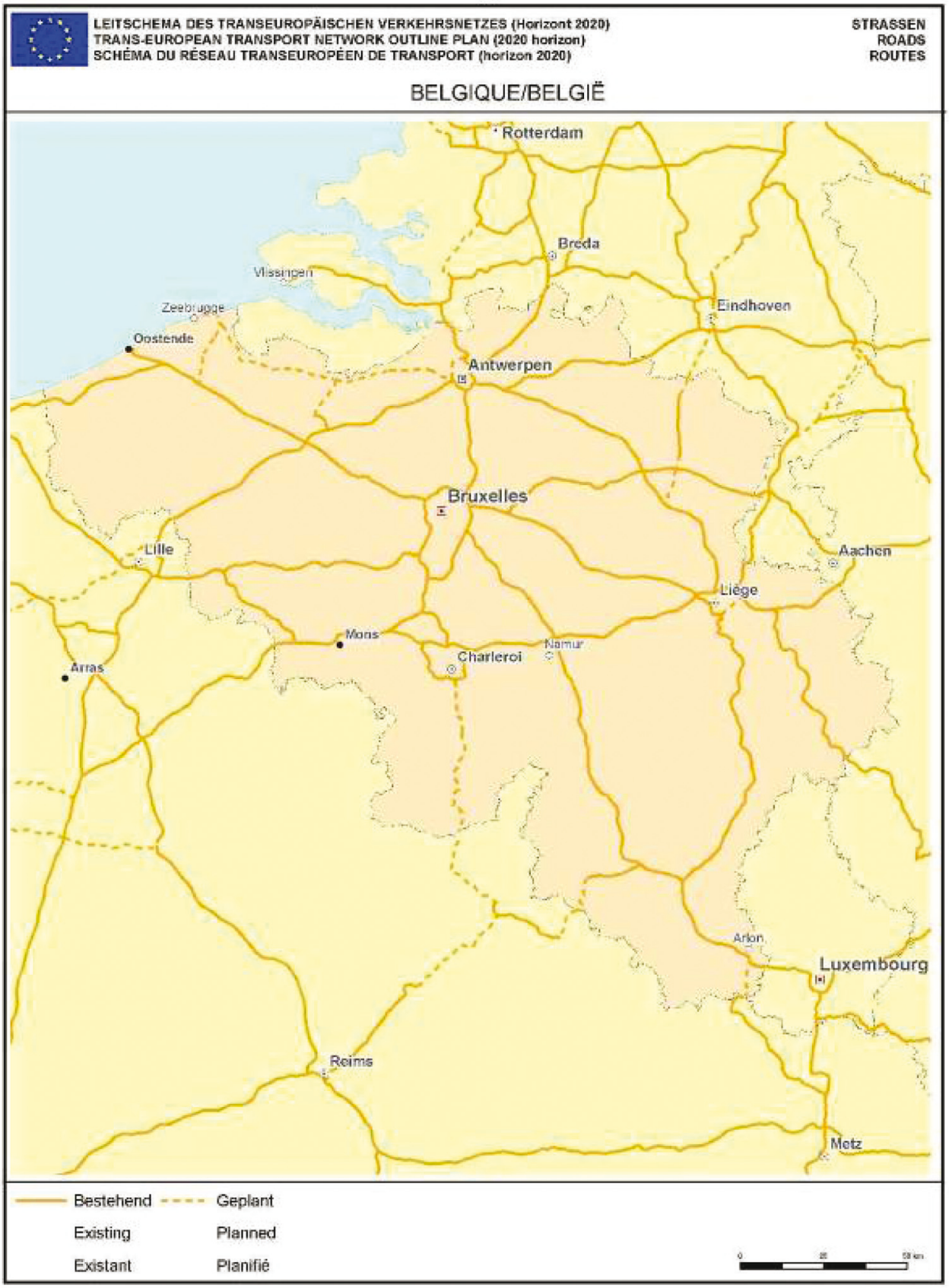
Anmerkung: Der Ausdruck „geplant“ in den Kartenlegenden deckt alle Stufen eines Infrastrukturvorhabens von allgemeinem Interesse ab den ersten Studien bis zum Bau ab.

ABSCHNITT 2:

STRASSENNETZ

2.0

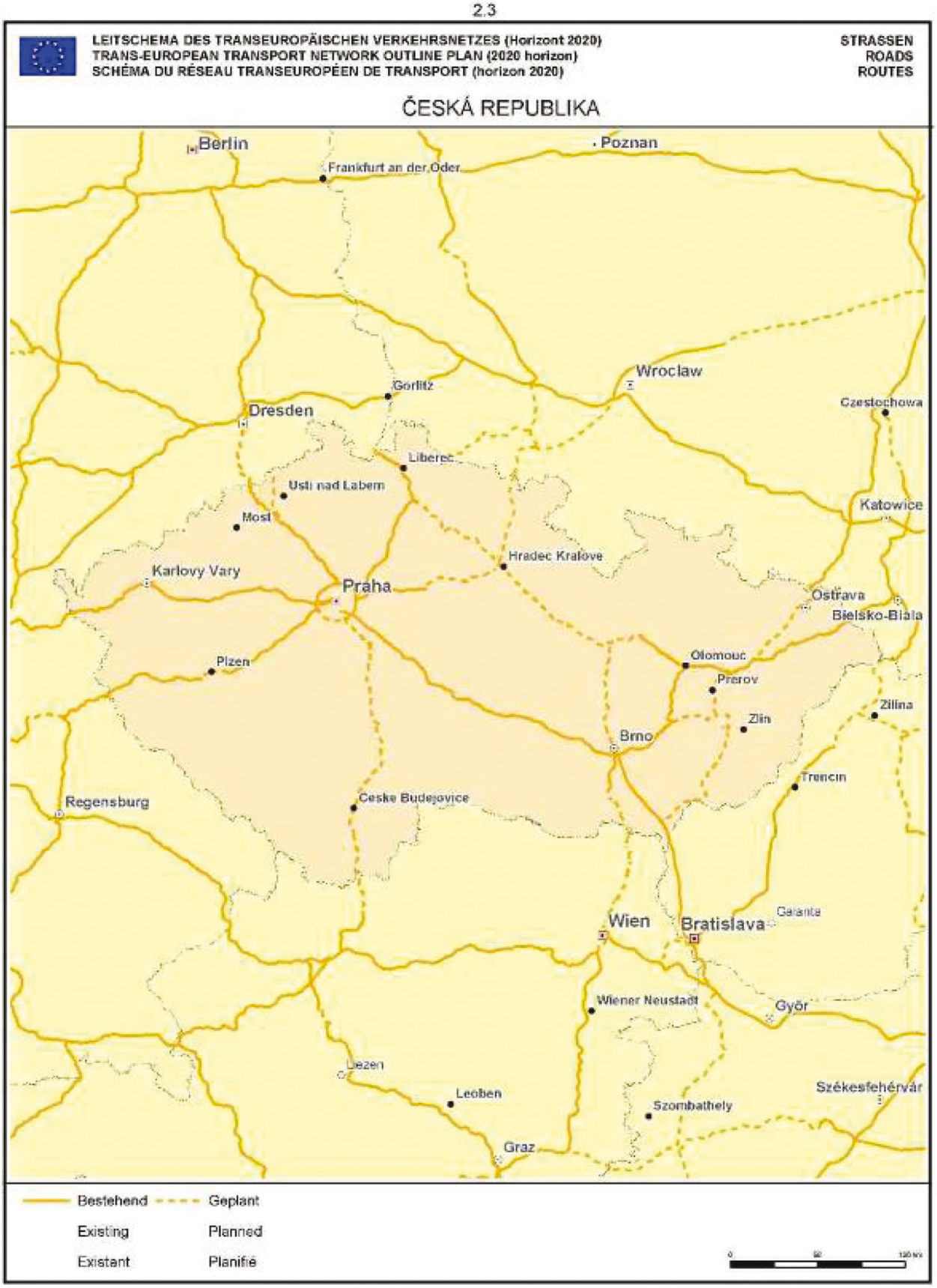
2.1


LEITSCHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHÉMA DU RÉSEAU TRANSEUROPÉEN DE TRANSPORT (horizon 2020)
STRASSEN
ROADS
ROUTES
BELGIQUE/BELGIË
Rotterdam
Breda
Vlissingen
Zeebrugge
Oostende
Eindhoven
Antwerpen
Bruxelles
Lille
Aachen
Liège
Mons
Namur
Charleroi
Arras
Arlon
Luxembourg
Reims
Metz
Bestehend
Existing
Existant
Geplant
Planned
Planifié

2.2

LEITSCHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHÉMA DU RÉSEAU TRANSEUROPÉEN DE TRANSPORT (horizon 2020)
STRASSEN
ROADS
ROUTES
BULGARIA
Buzau
Ploiesti
Pitesti
Constanta
Bucuresti
Drobeta-Turnu Severin
Craiova
Giurgiu
Rousse
Vidin
Calafat
Varna
Pleven
Montana
Veliko Tarnovo
Sliven
Bourgas
Kalotina
Sofia
Stara Zagora
Plovdiv
Dimitrovgrad
Haskovo
Gyueshevo
Ormenio
Orestiada
Kulata
Promachónas
Kipi
Alexandroupolis
Seres
Kavala
Evzoni
Thessaloniki
Bestehend
Existing
Existant
Geplant
Planned
Planifié

2.3


LEITSCHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHÉMA DU RÉSEAU TRANSEUROPÉEN DE TRANSPORT (horizon 2020)
STRASSEN
ROADS
ROUTES
ČESKÁ REPUBLIKA
Berlin
Poznan
Frankfurt an der Oder
Wroclaw
Gorlitz
Dresden
Czestochowa
Liberec
Usti nad Labem
Katowice
Most
Hradec Kralove
Karlovy Vary
Praha
Ostrava
Bielsko-Biala
Olomouc
Plzen
Prerov
Zilina
Zlin
Brno
Trencin
Regensburg
Ceske Budejovice
Wien
Bratislava
Galanta
Wiener Neustadt
Györ
Leoben
Leoben
Szombathely
Székesfehérvár
Graz
Bestehend
Geplant
Existing
Planned
Existant
Planifié

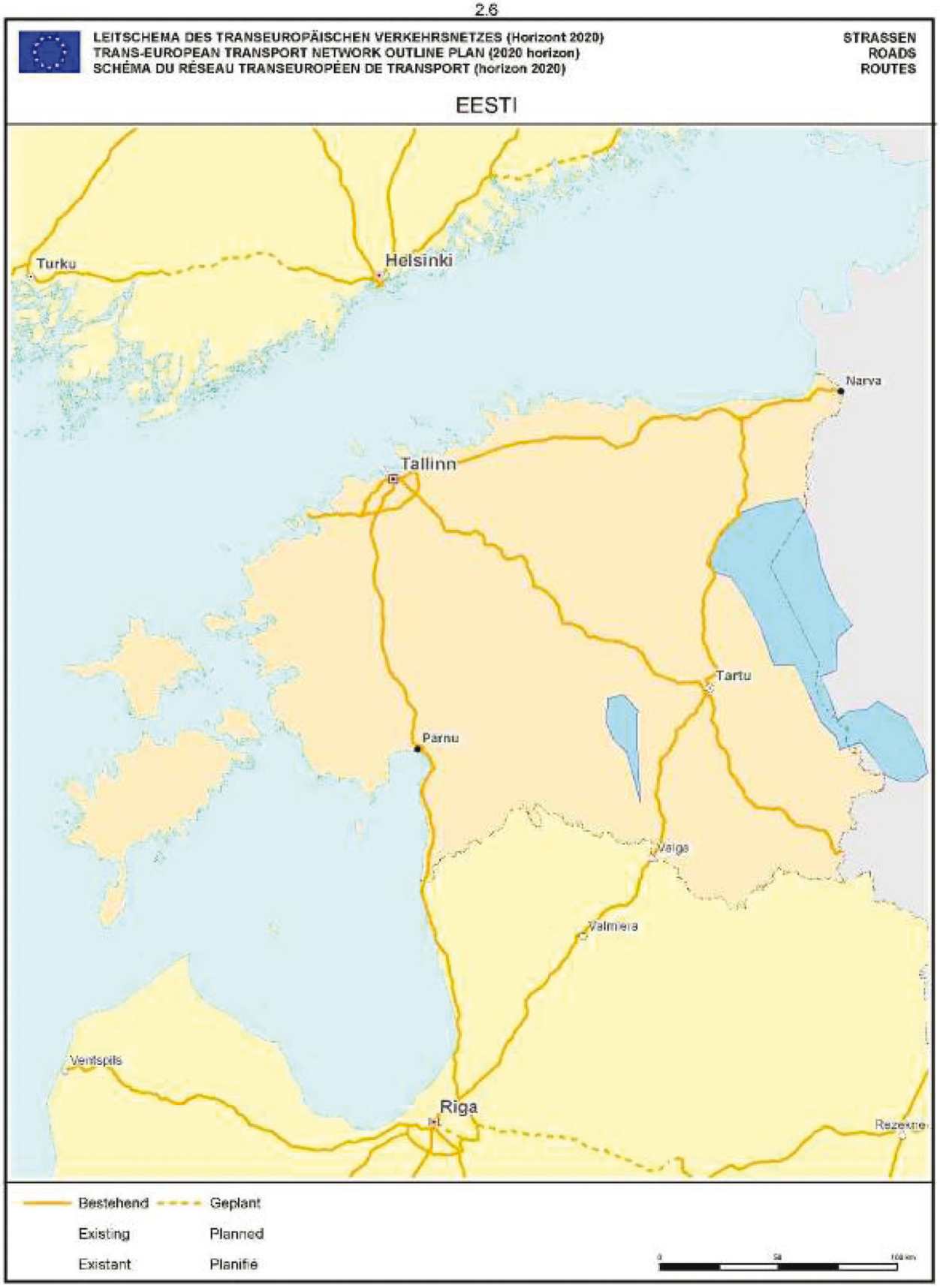
2.4

LEITSCHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHÉMA DU RÉSEAU TRANSEUROPÉEN DE TRANSPORT (horizon 2020)
STRASSEN
ROADS
ROUTES
DANMARK
Linköping
Jönköping
Göteborg
Hirtshals
Frederikshavn
Aalborg
Randers
Aarhus
Helsingør
Helsingborg
København
Malmö
Ystad
Trelleborg
Esbjerg
Kolding
Flensburg
Rødby
Sassnitz
Stralsund
Kiel
Neumünster
Rostock
Cuxhaven
Lübeck
Wismar
Bestehend
Existing
Existant
Geplant
Planned
Planifié

2.5

LEITSCHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHÉMA DU RÉSEAU TRANSEUROPÉEN DE TRANSPORT (horizon 2020)
STRASSEN
ROADS
ROUTES
DEUTSCHLAND
Flensburg
Rødby
Sassnitz
Stralsund
Kiel
Neumünster
Rostock
Lübeck
Wismar
Cuxhaven
Wilhelmshaven
Hamburg
Szczecin
Groningen
Oldenburg
Bremen
Hoogeveen
Zwolle
Amsterdam
Amersfoort
Enschede
Osnabrück
Hannover
Berlin
Frankfurt an der Oder
Magdeburg
Münster
Eindhoven
Duisburg
Dortmund
Kassel
Gorlitz
Dresden
Köln
Aachen
Erfurt
Jena
Bonn
Koblenz
Frankfurt am Main
Praha
Arlon
Trier
Plzen
Luxembourg
Nürnberg
Saarbrücken
Karlsruhe
Regensburg
Ceske Budejovice
Nancy
Stuttgart
Strasbourg
Ulm
Augsburg
München
Langres
Freiburg
Mulhouse/Mulheim
Basel
Bregenz
Liezen
Leoben
Innsbruck
Graz
Bestehend
Geplant
Existing
Planned
Existant
Planifié

2.6


LEITSCHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHÉMA DU RÉSEAU TRANSEUROPÉEN DE TRANSPORT (horizon 2020)
STRASSEN
ROADS
ROUTES
EESTI
Turku
Helsinki
Narva
Tallinn
Tartu
Pärnu
Valga
Valmiera
Ventspils
Riga
Rezekne
Bestehend
Geplant
Existing
Planned
Existant
Planifié

2.7

LEITSCHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHÉMA DU RÉSEAU TRANSEUROPÉEN DE TRANSPORT (horizon 2020)
STRASSEN
ROADS
ROUTES
IRELAND
Londonderry
Sligo
Dundalk
Galway
Athlone
Dublin
Portlaoise
Limerick
Tralee
Cahir
Waterford
Rosslare
Cork
Bestehend
Geplant
Existing
Planned
Existant
Planifié

2.8

LEITSCHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHÉMA DU RÉSEAU TRANSEUROPÉEN DE TRANSPORT (horizon 2020)

STRASSEN
ROADS
ROUTES

HELLAS/ΕΛΛΑΣ

2.9

LEITSCHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHÉMA DU RÉSEAU TRANSEUROPÉEN DE TRANSPORT (horizon 2020)
STRASSEN
ROADS
ROUTES
ESPAÑA
Vierzon
Nevers
la Rochelle
Limoges
Clermont-Ferrand
Bordeaux
Brive-la-Gaillarde
La Coruña
Ferrol
Santiago
Gijón
Oviedo
Santander
Bilbao
San Sebastián
Vigo
Orense
León
Vitoria
Pau
Tarbes
Toulouse
Montpellier
Béziers
Pamplona
Braga
Chaves
Bragança
Burgos
Palencia
Porto
Zamora
Valladolid
Perpignan
Huesca
Soria
Aveiro
Viseu
Salamanca
Zaragoza
Figueira da Foz
Segovia
Lérida
Avila
Barcelona
Leiria
Tarragona
Castelo Branco
Madrid
Abrantes
Teruel
Cáceres
Setúbal
Badajoz
Évora
Ciudad Real
Valencia
Palma de Mallorca
Beja
Albacete
Córdoba
Linares
Alicante
Faro
Huelva
Sevilla
Murcia
Cartagena
Granada
Cádiz
Málaga
Almería
Algeciras
Ceuta
Canarias
Santa Cruz de Tenerife
Las Palmas de Gran Canaria
Melilla
Bestehend
Existing
Existant
Geplant
Planned
Planifié

2.10

LEITSCHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHÉMA DU RÉSEAU TRANSEUROPÉEN DE TRANSPORT (horizon 2020)

STRASSEN
ROADS
ROUTES

FRANCE

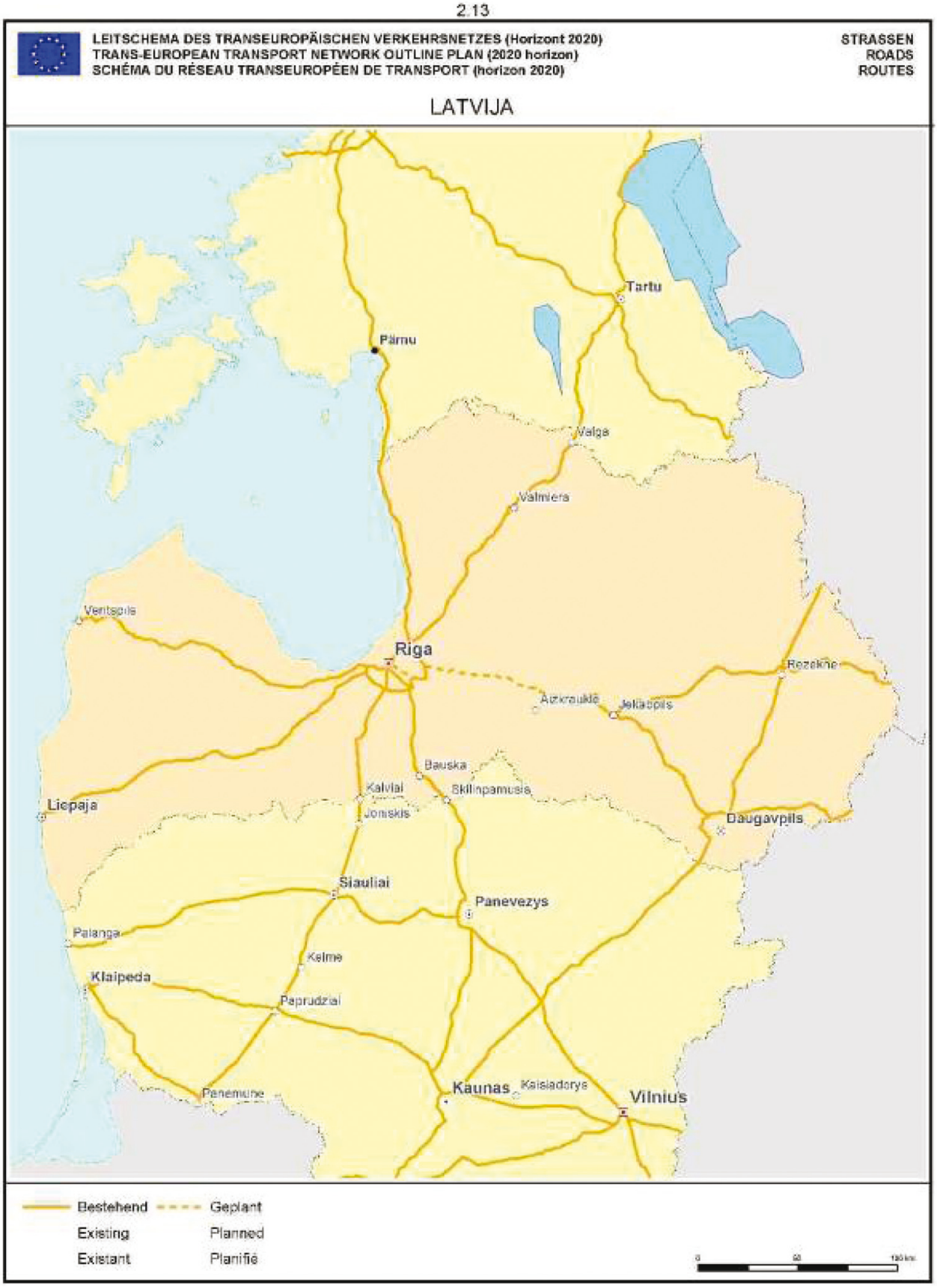
2.11

LEITSCHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHÉMA DU RÉSEAU TRANSEUROPÉEN DE TRANSPORT (horizon 2020)
STRASSEN
ROADS
ROUTES
ITALIA
Bern
Vaduz
Brennero
Bolzano
Klagenfurt
Spielfeld
Lendava
Nagykanizsa
Tarvisio
Maribor
Pragersko
Zgornje Gruskovje
Pécs
Jesenice
Ljubljana
Zagreb
Domodóssola
Trento
Udine
Aosta
Chiasso
Trieste
Divača
Brezice
Milano
Bréscia
Verona
Vicenza
Venézia
Jelšane
Koper
Samac
Brčko
Torino
Piacenza
Parma
Ferrara
Asti
Alessándria
Bologna
Genova
Savona
Sarajevo
La Spézia
Rimini
Monaco
Ventimiglia
Firenze
Ancona
Livorno
Perúgia
Piombino
Bastia
Pescara
L'Aquila
Civitavecchia
Roma
Ajáccio
Fóggia
Bari
Napoli
Brindisi
Porto Torres
Sassari
Olbia
Potenza
Táranto
Lecce
Ballipáglia
Casa San Biágio
Cágliari
Catanzaro
Messina
Palermo
Réggio di Calábria
Trápani
Mazara del Vallo
Catánia
Siracusa
Gela
Ragusa
Bestehend
Existing
Existant
Geplant
Planned
Planifié
0
100
200 km

2.12

LEITSCHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHÉMA DU RÉSEAU TRANSEUROPÉEN DE TRANSPORT (horizon 2020)
STRASSEN
ROADS
ROUTES
KYPROS
Gazi Magusa
Lefkosia
Larnaka
Lemesos
Pafos
Bestehend
Existing
Existant
Geplant
Planned
Planifié
0
20
30 km

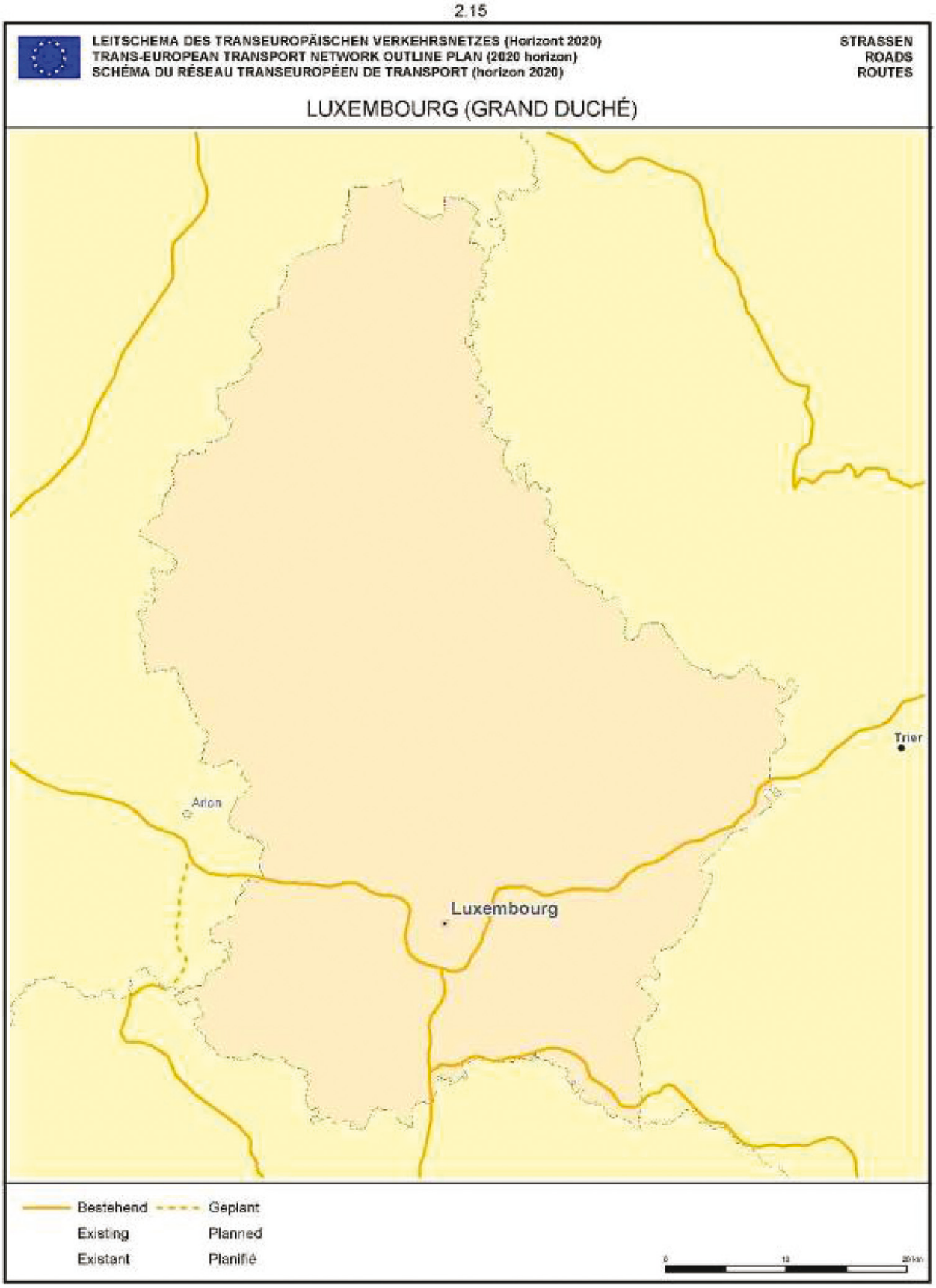
2.13


LEITSCHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHÉMA DU RÉSEAU TRANSEUROPÉEN DE TRANSPORT (horizon 2020)
STRASSEN
ROADS
ROUTES
LATVIJA
Tartu
Pärnu
Valga
Valmiera
Ventspils
Riga
Rezekne
Aizkraukle
Jekabpils
Bauska
Kalvial
Skilinpamusis
Jonskis
Liepaja
Daugavpils
Siauliai
Panevezys
Palanga
Kelme
Klaipeda
Paprudzai
Panemune
Kaunas
Kaisiadorys
Vilnius
Bestehend
Existing
Existant
Geplant
Planned
Planifié

2.14

LEITSCHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHÉMA DU RÉSEAU TRANSEUROPÉEN DE TRANSPORT (horizon 2020)
STRASSEN
ROADS
ROUTES
LIETUVA
Ventspils
Riga
Rezekne
Aizkraukle
Jekabpils
Bauska
Kalvial
Skilinpamusis
Liepaja
Joniskis
Daugavpils
Siauliai
Panevezys
Palanga
Kelme
Klaipeda
Papnuziai
Raseiniai
Kaunas
Kaisiadorys
Vilnius
Panamune
Marijampole
Bestehend
Existing
Existant
Geplant
Planned
Planifié

2.15


LEITSCHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHÉMA DU RÉSEAU TRANSEUROPÉEN DE TRANSPORT (horizon 2020)
STRASSEN
ROADS
ROUTES
LUXEMBOURG (GRAND DUCHÉ)
Trier
Arlon
Luxembourg
Bestehend
Existing
Existant
Geplant
Planned
Planifié

2.16

LEITSCHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHÉMA DU RÉSEAU TRANSEUROPÉEN DE TRANSPORT (horizon 2020)
STRASSEN
ROADS
ROUTES
MAGYARORSZAG
Bielsko-Biala
Barwinek
Olomouc
Prerov
Zlin
Zilina
Presov
Brno
Kosice
Trencin
Halmeu
Miskolc
Nyiregyháza
Wien
Bratislava
Gelanta
Debrecen
Wiener Neustadt
Györ
Budapest
Oradea
Szolnok
Székesfehérvár
Szombathely
Kecskemét
Lendava
Nagykanizsa
Szeged
Nadlac
Arad
Pécs
Timisoara
Zagreb
Moravita
Samac
Beograd
Brcko
Bestehend
Geplant
Existing
Planried
Existant
Planifié

2.17

LEITSCHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHÉMA DU RÉSEAU TRANSEUROPÉEN DE TRANSPORT (horizon 2020)
STRASSEN
ROADS
ROUTES
MALTA
Victoria
Mellieha
Valletta
Bestehend
Existing
Existant
Geplant
Planned
Planifié

2.18

LEITSCHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHÉMA DU RÉSEAU TRANSEUROPÉEN DE TRANSPORT (horizon 2020)
STRASSEN
ROADS
ROUTES
NEDERLAND
Groningen
Hoogeveen
Heemskerk
Zwolle
Amsterdam
Amersfoort
Enschede
Den Haag
Rotterdam
Arnhem
Emmerich
Breda
Vlissingen
Zeebrugge
Eindhoven
Dortmund
Duisburg
Antwerpen
Gent
Bruxelles
Maastricht
Köln
Aachen
Bonn
Bestehend
Existing
Existant
Geplant
Planned
Planifié

2.19

LEITSCHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHÉMA DU RÉSEAU TRANSEUROPÉEN DE TRANSPORT (horizon 2020)
STRASSEN
ROADS
ROUTES
ÖSTERREICH
Erfurt
Jena
Praha
Plzen
Olomouc
Prerov
Zlin
Nürnberg
Brno
Regensburg
Ceske Budejovice
Stuttgart
Ulm
Augsburg
Linz
Wien
Bratislava
München
Wiener Neustadt
Salzburg
Jesenice
Leoben
Bregenz
Szombathely
Innsbruck
Vaduz
Graz
Brennero
Spielfeld
Klagenfurt
Maribor
Lendava
Nagykanizsa
Tarvisio
Jesenice
Pragersko
Zgornje Gruskovje
Bolzano
Ljubljana
Trento
Udine
Brezice
Zagreb
Trieste
Divača
Koper
Jelšane
Brescia
Vicenza
Verona
Venezia
Piacenza
Parma
Ferrara
Bestehend
Existing
Existant
Geplant
Planned
Planifié

2.20

LEITSCHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHÉMA DU RÉSEAU TRANSEUROPÉEN DE TRANSPORT (horizon 2020)
STRASSEN
ROADS
ROUTES
POLSKA
Klaipeda
Paprudziai
Kaunas
Vilnius
Marijampole
Gdynia
Gdansk
Bialystok
Szczecin
Bydgoszcz
Torun
Warszawa
Malaszewicze Male
Poznan
Frankfurt an der Oder
Lodz
Lublin
Okopy
Wroclaw
Gorlitz
Dresden
Czestochowa
Jelenia Gora
Hrebenne
Liberec
Usti nad Labem
Most
Gliwice
Krakow
Katowice
Hradec Kralove
Praha
Ostrava
Bielsko-Biala
Barwinek
Olomouc
Prerov
Zlin
Zilina
Presov
Brno
Kosice
Trencin
Ceske Budejovice
Halmeu
Miskolc
Nyiregyháza
Wien
Galanta
Bestehend
Existing
Existant
Geplant
Planned
Planifié

2.21

LEITSCHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHÉMA DU RÉSEAU TRANSEUROPÉEN DE TRANSPORT (horizon 2020)
STRASSEN
ROADS
ROUTES
PORTUGAL
Braga
Chaves
Bragança
Porto
Zamora
Aveiro
Viseu
Salamanca
Figueira da Foz
Coimbra
Leiria
Castelo Branco
Abrantes
Cáceres
Lisboa
Setúbal
Badajoz
Evora
Sines
Beja
Córdoba
Faro
Huelva
Sevilla
Bestehend
Existing
Existant
Geplant
Planned
Planifié

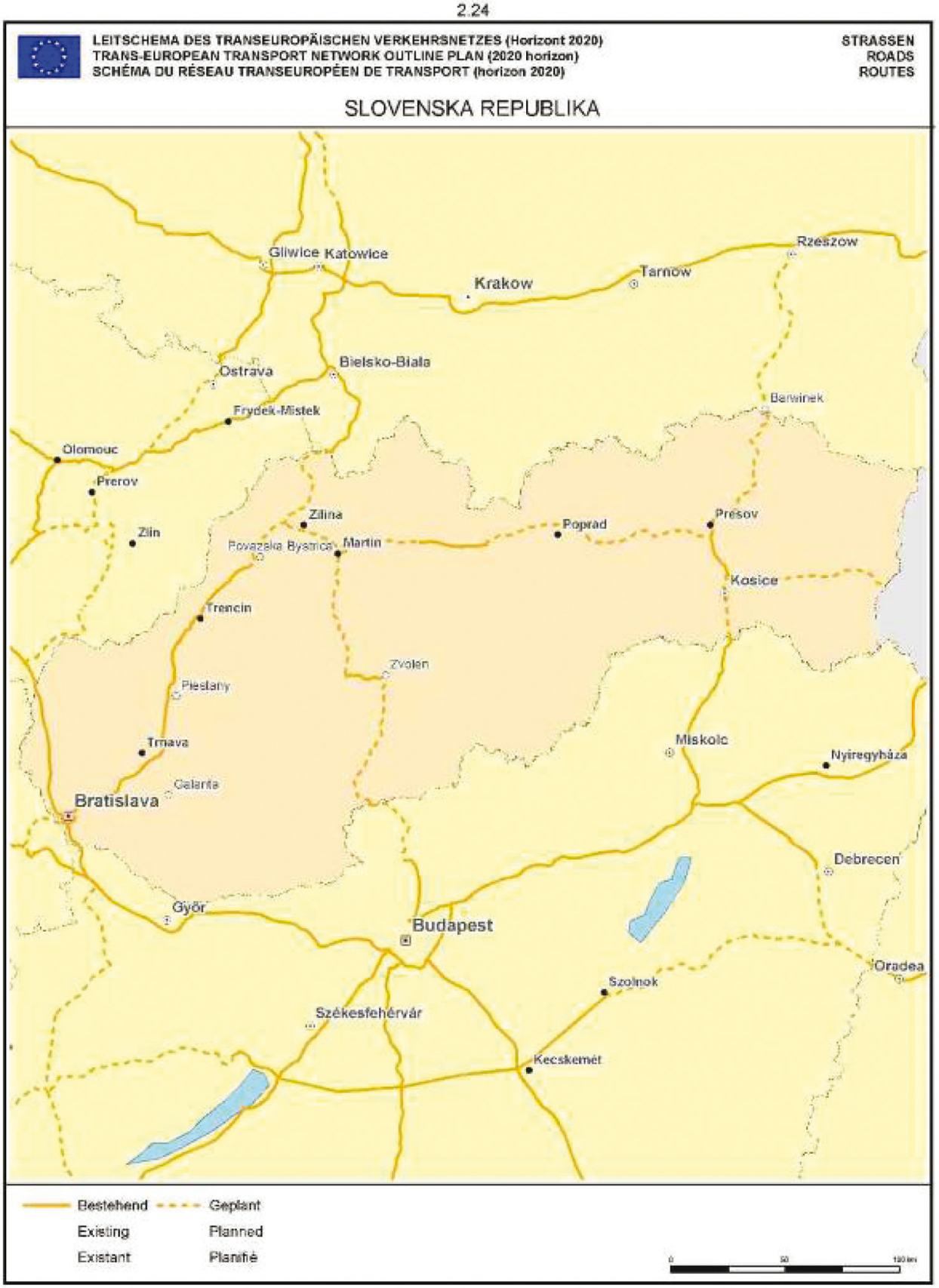
2.22

LEITSCHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHEMA DU RÉSEAU TRANSEUROPÉEN DE TRANSPORT (horizon 2020)
STRASSEN
ROADS
ROUTES
ROMANIA
Barwinek
Presov
Kosice
Miskolc
Nyiregyháza
Debrecen
Bors
Oradea
Halmeu
Siret
Chisinau
Albita
Bacau
Cluj-Napoca
Turda
Sighisoara
Marasesti
Szeged
Nadlac
Arad
Sebes
Sibiu
Fagaras
Brasov
Sinaia
Buzau
Timisoara
Ploiesti
Pitesti
Moravita
Constanta
Bucuresti
Drobeta-Turnu Severin
Craiova
Beograd
Giurgiu
Rousse
Vidin
Calafat
Varna
Pleven
Montana
Veliko Tarnovo
Sliven
Bourgas
Kalotina
Stara Zagora
Sofia
Pristina
Plovdiv
Dimitrovgrad
Haskovo
Bestehend
Existing
Existant
Geplant
Planned
Planifié

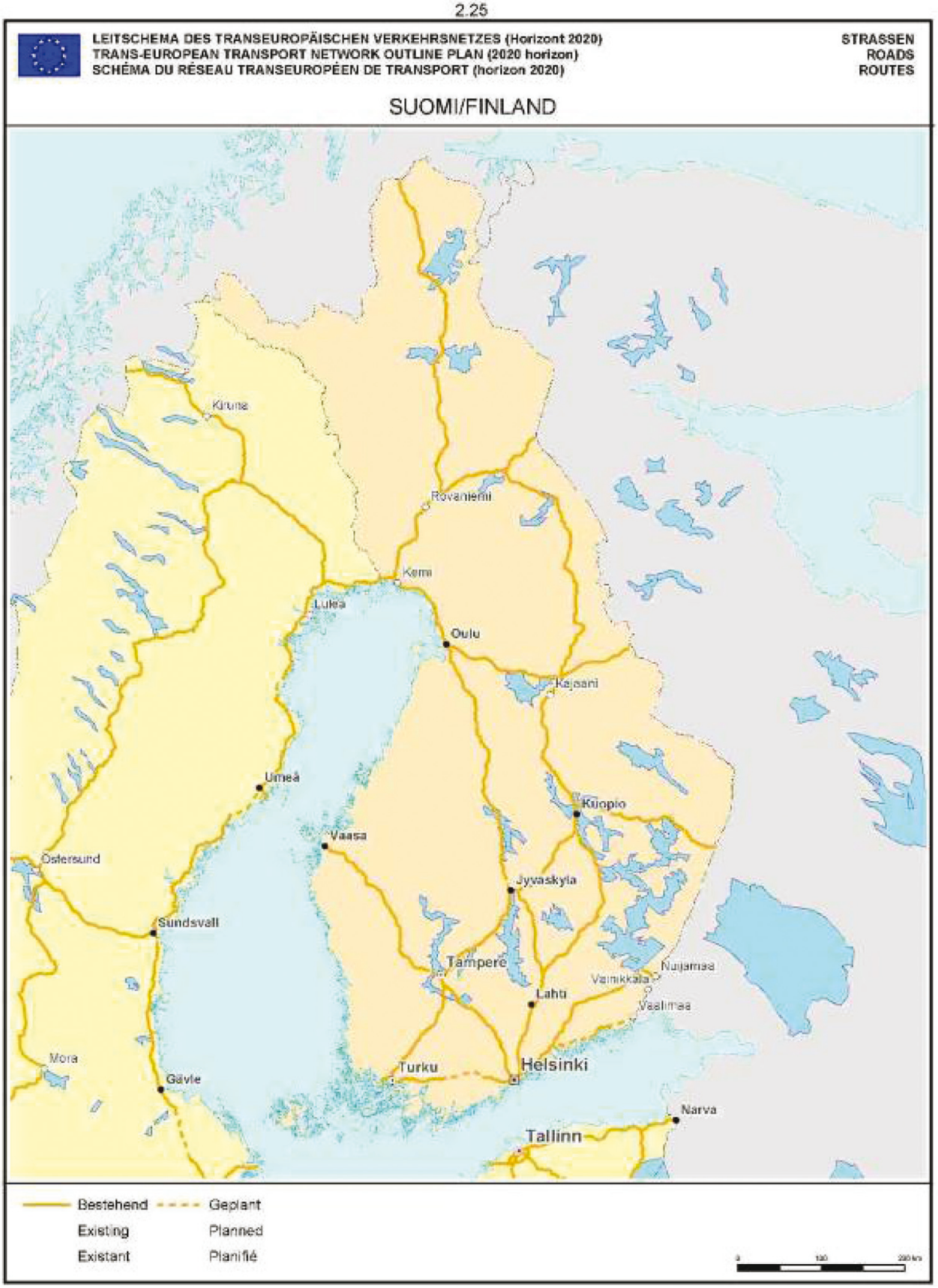
2.23

LEITSCHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHÉMA DU RÉSEAU TRANSEUROPÉEN DE TRANSPORT (horizon 2020)
STRASSEN
ROADS
ROUTES
SLOVENIJA
Leoben
Szombathely
Graz
Spielfeld
Lendava
Klagenfurt
Maribor
Tarvisio
Jesenice
Pragersko
Zgornje Gruskovje
Ljubljana
Brezice
Zagreb
Trieste
Divača
Koper
Jelsane
Bestehend
Existing
Existant
Geplant
Planned
Planifié

2.24


LEITSCHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHÉMA DU RÉSEAU TRANSEUROPÉEN DE TRANSPORT (horizon 2020)
STRASSEN
ROADS
ROUTES
SLOVENSKA REPUBLIKA
Gliwice
Katowice
Krakow
Tarnow
Rzeszow
Ostrava
Bielsko-Biala
Frydek-Mistek
Berwinek
Olomouc
Prerov
Zlin
Zilina
Poprad
Presov
Povazska Bystrica
Martin
Kosice
Trencin
Zvolen
Piestany
Trnava
Miskolc
Nyiregyháza
Galanta
Bratislava
Debrecen
Györ
Budapest
Oradea
Szolnok
Székesfehérvár
Kecskemét
Bestehend
Existing
Existant
Geplant
Planned
Planifié

2.25


LEITSCHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHÉMA DU RÉSEAU TRANSEUROPÉEN DE TRANSPORT (horizon 2020)
STRASSEN
ROADS
ROUTES
SUOMI/FINLAND
Kiruna
Rovaniemi
Kemi
Luleå
Oulu
Kajaani
Umeå
Kuopio
Vaasa
Östersund
Jyväskylä
Sundsvall
Tampere
Nurjamaa
Valkeakoski
Lahti
Vaalimaa
Mora
Turku
Helsinki
Gävle
Narva
Tallinn
Bestehend
Existing
Existant
Geplant
Planned
Planifié

2.26

LEITSCHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHÉMA DU RÉSEAU TRANSEUROPÉEN DE TRANSPORT (horizon 2020)

STRASSEN
ROADS
ROUTES

SVERIGE

2.27

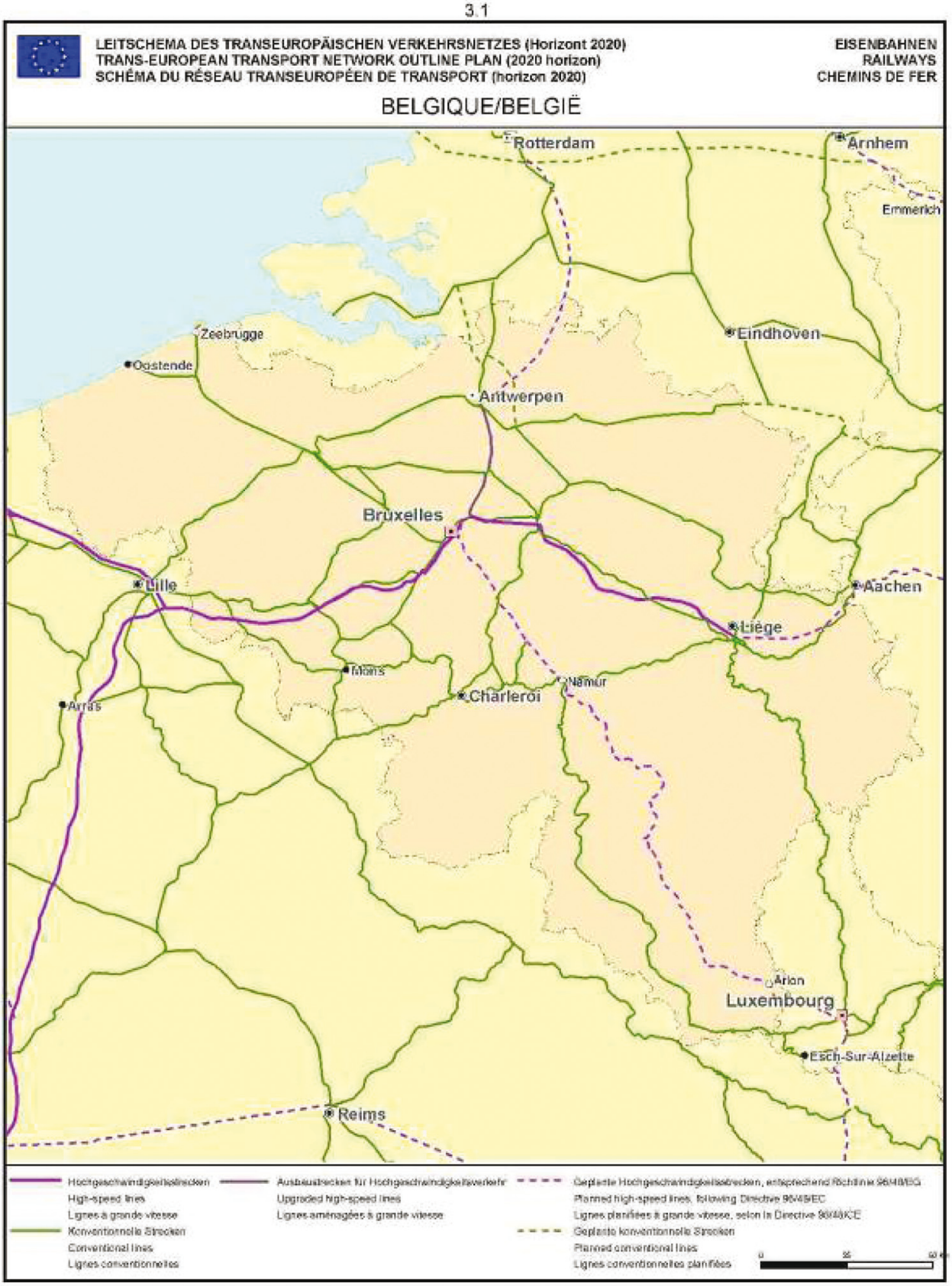
LEITSCHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHÉMA DU RÉSEAU TRANSEUROPÉEN DE TRANSPORT (horizon 2020)
STRASSEN
ROADS
ROUTES
UNITED KINGDOM
Uig
Inverness
Aberdeen
Dundee
Glasgow
Edinburgh
Londonderry
Larne
Sligo
Belfast
Newcastle-upon-Tyne
Dundalk
Galway
Athlone
Dublin
Portlaoise
Limerick
Tralee
Caher
Waterford
Cork
Rosslare
Holyhead
Liverpool
Leeds
Kingston upon Hull
Manchester
Birmingham
Norwich
Fishguard
Pembroke
Swansea
Cardiff
Bristol
Felixstowe
Harwich
London
Heemskerk
Den Haag
Rotterdam
Zeebrugge
Oostende
Antwerpen
Dover
Calais
Bruxelles
Lille
Bestehend
Existing
Existant
Geplant
Planned
Planifié
0
100
200 km

ABSCHNITT 3

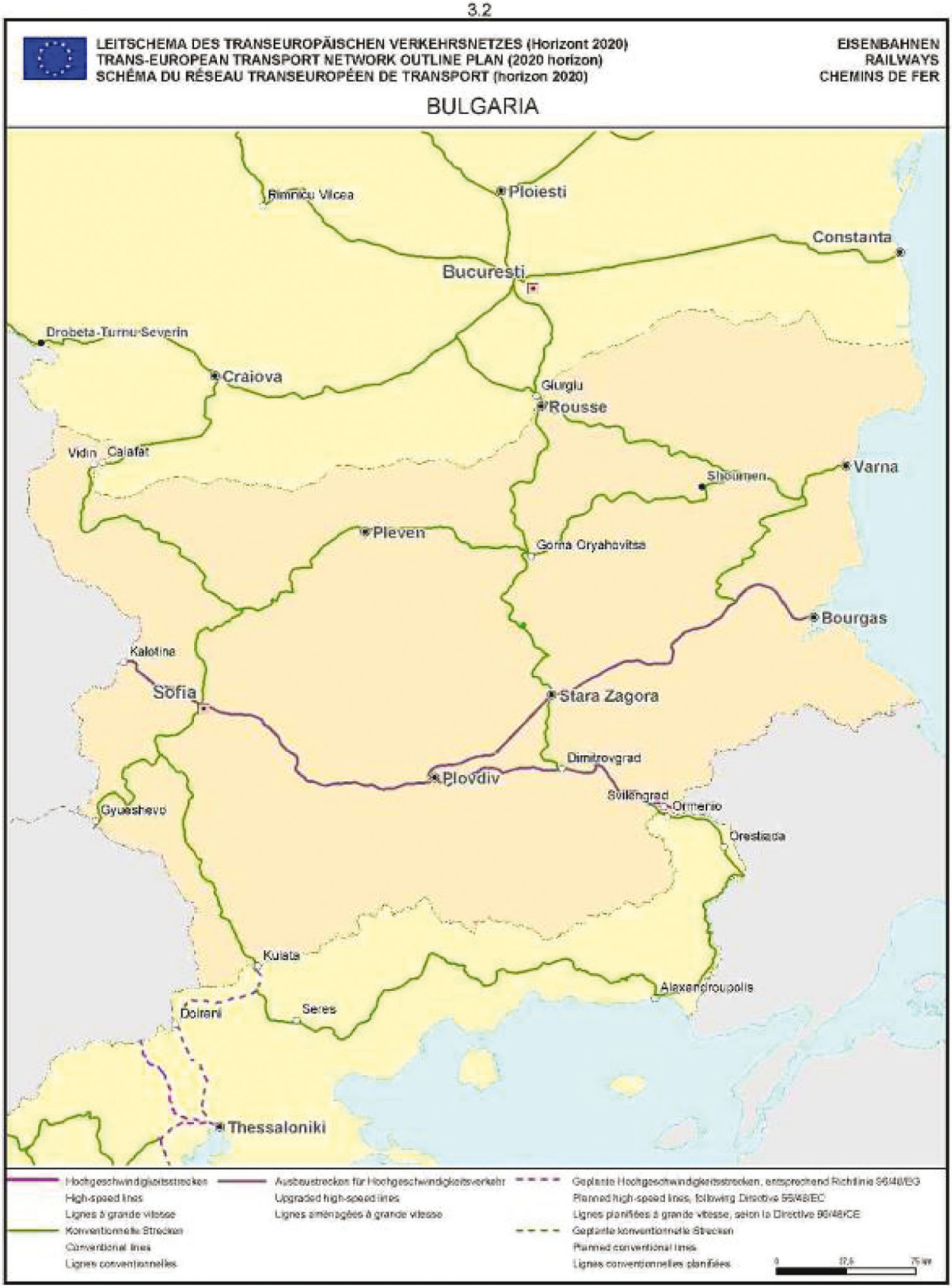
EISENBAHNNETZ

3.0

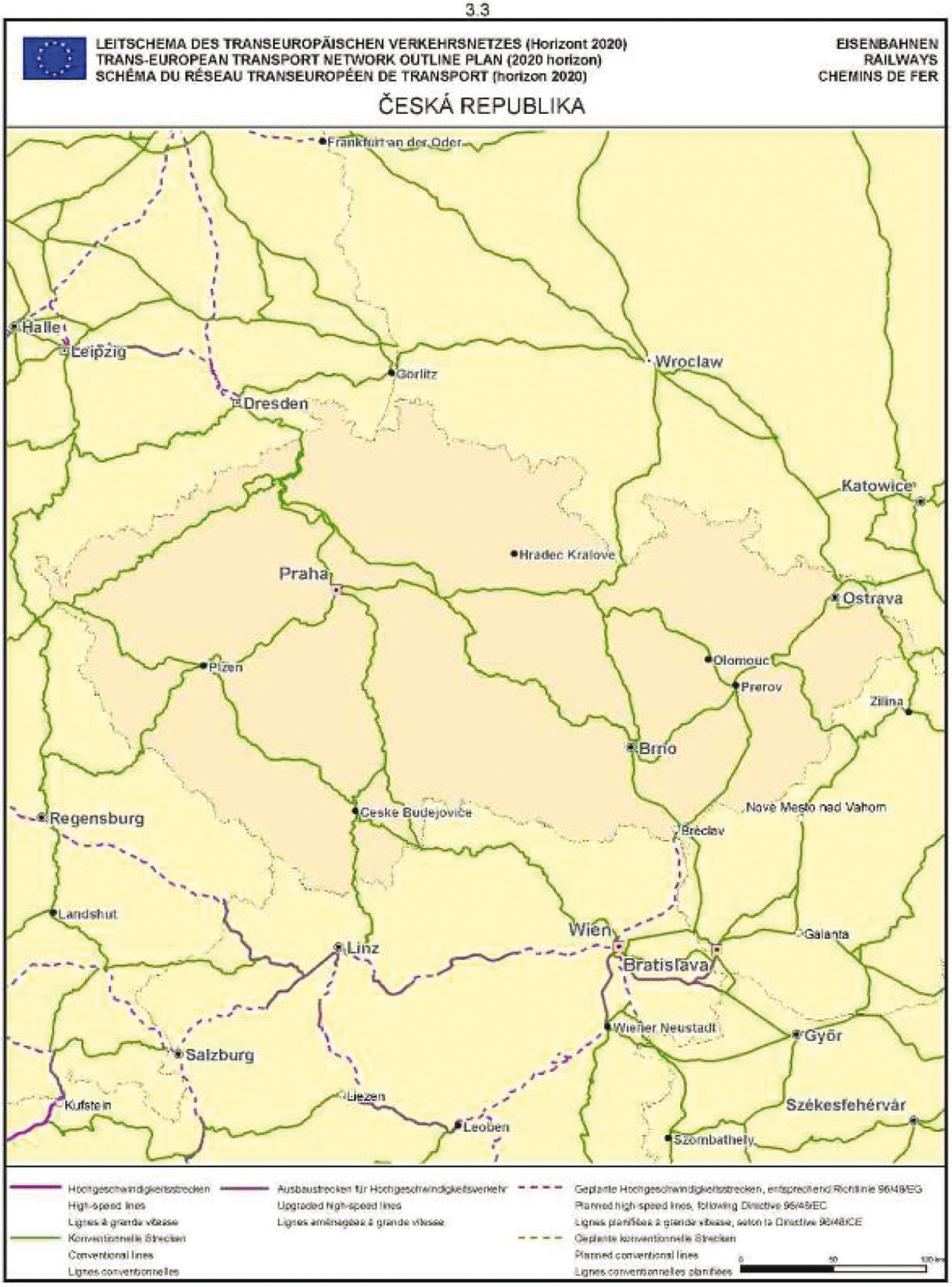
3.1


LEITSCHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHÈMA DU RÉSEAU TRANSEUROPÉEN DE TRANSPORT (horizon 2020)
EISENBAHNEN
RAILWAYS
CHEMINS DE FER
BELGIQUE/BELGIË
Rotterdam
Arnhem
Emmerich
Zeebrugge
Oostende
Eindhoven
Antwerpen
Bruxelles
Lille
Aachen
Liège
Mons
Namur
Charleroi
Arras
Arlon
Luxembourg
Esch-Sur-Alzette
Reims
Hochgeschwindigkeitslinien
High-speed lines
Lignes à grande vitesse
Konventionelle Strecken
Conventional lines
Lignes conventionnelles
Ausbaustrecken für Hochgeschwindigkeitsverkehr
Upgraded high-speed lines
Lignes aménagées à grande vitesse
Geplante Hochgeschwindigkeitsstrecken, entsprechend Richtlinie 96/48/EG
Planned high-speed lines, following Directive 96/48/EC
Lignes planifiées à grande vitesse, selon la Directive 96/48/CE
Geplante konventionelle Strecken
Planned conventional lines
Lignes conventionnelles planifiées

3.2


LEITSCHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHÉMA DU RÉSEAU TRANSEUROPÉEN DE TRANSPORT (horizon 2020)
EISENBAHNEN
RAILWAYS
CHEMINS DE FER
BULGARIA
Rimnicu Vilcea
Ploiesti
Constanta
Bucuresti
Drobeta-Turnu Severin
Craiova
Giurgiu
Rousse
Vidin
Calafat
Shoumen
Varna
Pleven
Gorna Oryahovitsa
Bourgas
Kalotina
Sofia
Stara Zagora
Dimitrovgrad
Plovdiv
Svilengrad
Ormenio
Gyueshevo
Orestiada
Kulata
Alexandroupolis
Dolirani
Seres
Thessaloniki
Hochgeschwindigkeitsstrecken
High-speed lines
Lignes à grande vitesse
Konventionelle Strecken
Conventional lines
Lignes conventionnelles
Ausbaustrecken für Hochgeschwindigkeitsverkehr
Upgraded high-speed lines
Lignes aménagées à grande vitesse
Geplante Hochgeschwindigkeitsstrecken, entsprechend Richtlinie 96/48/EG
Planned high-speed lines, following Directive 96/48/EC
Lignes planifiées à grande vitesse, selon la Directive 96/48/CE
Geplante konventionelle Strecken
Planned conventional lines
Lignes conventionnelles planifiées

3.3


LEITSCHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHÉMA DU RÉSEAU TRANSEUROPÉEN DE TRANSPORT (horizon 2020)
EISENBAHNEN
RAILWAYS
CHEMINS DE FER
ČESKÁ REPUBLIKA
Frankfurt an der Oder
Halle
Leipzig
Dresden
Görlitz
Wrocław
Katowice
Hradec Kralove
Praha
Ostrava
Plzen
Olomouc
Prerov
Zilina
Brno
Regensburg
Ceske Budejovice
Nové Mesto nad Vahom
Breclav
Landshut
Wien
Galanta
Linz
Bratislava
Wiener Neustadt
Győr
Salzburg
Kufstein
Liezen
Leoben
Székesfehérvár
Szombathely
Hochgeschwindigkeitsstrecken
High-speed lines
Lignes à grande vitesse
Konventionelle Strecken
Conventional lines
Lignes conventionnelles
Ausbaustrecken für Hochgeschwindigkeitsverkehr
Upgraded high-speed lines
Lignes aménagées à grande vitesse
Geplante Hochgeschwindigkeitsstrecken, entsprechend Richtlinie 96/48/EG
Planned high-speed lines, following Directive 96/48/EC
Lignes planifiées à grande vitesse, selon la Directive 96/48/CE
Geplante konventionelle Strecken
Planned conventional lines
Lignes conventionnelles planifiées

3.4

LEITSCHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHÉMA DU RÉSEAU TRANSEUROPÉEN DE TRANSPORT (horizon 2020)
EISENBAHNEN
RAILWAYS
CHEMINS DE FER
DANMARK
Göteborg
Hirtshals
Frederikshavn
Aalborg
Randers
Aarhus
København
Malmö
Ystad
Trelleborg
Esbjerg
Kolding
Flensburg
Rødby
Sassnitz
Stralsund
Kiel
Rostock
Neumünster
Cuxhaven
Lübeck
Hochgeschwindigkeitsstrecken
High-speed lines
Lignes à grande vitesse
Konventionelle Strecken
Conventional lines
Lignes conventionnelles
Ausbaustrecken für Hochgeschwindigkeitsverkehr
Upgraded high-speed lines
Lignes aménagées à grande vitesse
Geplante Hochgeschwindigkeitsstrecken, entsprechend Richtlinie 96/48/EG
Planned high-speed lines, following Directive 96/48/EC
Lignes planifiées à grande vitesse, selon la Directive 96/48/CE
Geplante konventionelle Strecken
Planned conventional lines
Lignes conventionnelles planifiées

3.5

LEITSCHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHÉMA DU RÉSEAU TRANSEUROPÉEN DE TRANSPORT (horizon 2020)
EISENBAHNEN
RAILWAYS
CHEMINS DE FER
DEUTSCHLAND
Flensburg
Radby
Sassnitz
Stralsund
Kiel
Rostock
Neumünster
Cuxhaven
Lübeck
Wilhelmshaven
Hamburg
Schwerin
Szczecin
Emden
Groningen
Oldenburg
Bremen
Berlin
Heemskerk
Zwolle
Frankfurt-an-der-Oder
Hannover
Amersfoort
Osnabrück
Enschede
Magdeburg
Rotterdam
Arnhem
Münster
Emmerich
Eindhoven
Halle
Duisburg
Leipzig
Kassel
Gorlitz
Düsseldorf
Erfurt
Dresden
Köln
Jena
Aachen
Namur
Liège
Koblenz
Praha
Frankfurt am Main
Lichtenfels
Ebensfeld
Arlon
Trier
Plzen
Esch-Sur-Alzette
Mannheim
Nürnberg
Metz
Saarbrücken
Karlsruhe
Regensburg
Ceske Budejovice
Baudrecourt
Nancy
Stuttgart
Strasbourg
Landshut
Ulm
Augsburg
Linz
München
Freiburg
Mulhouse/Mülheim
Salzb
Basel
Kufstein
Dijon
Bregenz
Vaduz
Innsbruck
New technologies
Rail
MÜNCHEN
München
Hochgeschwindigkeitsstrecken
High-speed lines
Lignes à grande vitesse
Konventionelle Strecken
Conventional lines
Lignes conventionnelles
Ausbaustrecken für Hochgeschwindigkeitsverkehr
Upgraded high-speed lines
Lignes aménagées à grande vitesse
Geplante Hochgeschwindigkeitszugstrecken, entsprechend Richtlinie 96/48
Planned high-speed lines, following Directive 96/48
Lignes planifiées à grande vitesse, selon la Directive 96/48
Geplante konventionelle Strecken
Planned conventional lines
Lignes conventionnelles planifiées
Neue Technologien
New technologies
Nouvelles technologies

3.6

LEITSCHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHÉMA DU RÉSEAU TRANSEUROPÉEN DE TRANSPORT (horizon 2020)
EISENBAHNEN
RAILWAYS
CHEMINS DE FER
EESTI
Kerava
Helsinki
Turku
Hanko
Narva
Rakvere
Tallinn
Keila
Tartu
Valga
Ventspils
Riga
Hochgeschwindigkeitsstrecken
High-speed lines
Lignes à grande vitesse
Konventionelle Strecken
Conventional lines
Lignes conventionnelles
Ausbaustrecken für Hochgeschwindigkeitsverkehr
Upgraded high-speed lines
Lignes aménagées à grande vitesse
Geplante Hochgeschwindigkeitsstrecken, entsprechend Richtlinie 96/48/EG
Planned high-speed lines, following Directive 96/48/EC
Lignes planifiées à grande vitesse, selon la Directive 96/48/CE
Geplante konventionelle Strecken
Planned conventional lines
Lignes conventionnelles planifiées

3.7

LEITSCHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHÉMA DU RÉSEAU TRANSEUROPÉEN DE TRANSPORT (horizon 2020)
EISENBAHNEN
RAILWAYS
CHEMINS DE FER
IRELAND
Londonderry
Sligo
Ballina
Westport
Dundalk
Galway
Athlone
Dublin
Limerick
Tralee
Kilkenny
Mallow
Waterford
Cork
Rosslare
Hochgeschwindigkeitsstrecken
High-speed lines
Lignes à grande vitesse
Konventionelle Strecken
Conventional lines
Lignes conventionnelles
Ausbaustrecken für Hochgeschwindigkeitsverkehr
Upgraded high-speed lines
Lignes aménagées à grande vitesse
Geplante Hochgeschwindigkeitsstrecken, entsprechend Richtlinie 96/48/EG
Planned high-speed lines, following Directive 96/48/EC
Lignes planifiées à grande vitesse, selon la Directive 96/48/CE
Geplante konventionelle Strecken
Planned conventional lines
Lignes conventionnelles planifiées

3.8

LEITSCHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHÉMA DU RÉSEAU TRANSEUROPÉEN DE TRANSPORT (horizon 2020)
EISENBAHNEN
RAILWAYS
CHEMINS DE FER
HELLAS/ΕΛΛΑΣ
Vidin
Pleven
Shoumen
Varna
Gorna Oryahovitsa
Bourgas
Kalotina
Stara-Zagora
Sofia
Pristina
Plovdiv
Dimitrovgrad
Podgorica
Gyueshevo
Ormenio
Istanbul
Skopje
Orestiada
Kulata
Alexandroupolis
Serres
Tiranë
Dolrani
Durrës
Niki
Thessaloniki
Kozani
Vlore
Kalambaka
Larissa
Ioannina
Igoumenitsa
Panagia
Chalkida
Agrinio
Rio
Athina
Antirrio
Patra
Korinthos
Lavrio
Kyparissia
Kalamata
Heraklion
Hochgeschwindigkeitsstrecken
High-speed lines
Lignes à grande vitesse
Konventionelle Strecken
Conventional lines
Lignes conventionnelles
Ausbaustrecken für Hochgeschwindigkeitsverkehr
Upgraded high-speed lines
Lignes aménagées à grande vitesse
Geplante Hochgeschwindigkeitsstrecken, entsprechend Richtlinie 96/48/EG
Planned high-speed lines, following Directive 96/48/EC
Lignes planifiées à grande vitesse, selon la Directive 96/48/CE
Geplante konventionelle Strecken
Planned conventional lines
Lignes conventionnelles planifiées

3.9

LEITSCHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHÉMA DU RÉSEAU TRANSEUROPÉEN DE TRANSPORT (horizon 2020)
EISENBAHNEN
RAILWAYS
CHEMINS DE FER
ESPAÑA
Limoges
Clermont-Ferrand
Bordeaux
Ferrol
Coruña
Santiago
Avilés
Gijón
Oviedo
Santander
Bilbao
San Sebastián
Dax
Toulouse
Vigo
Orense
León
Vitoria
Pau
Tarbes
Pamplona
Béziers
Montpellier
Braga
Porto
Burgos
Logroño
Palencia
Valladolid
Zamora
Perpignan
Huesca
Figueras
Aveiro
Viseu
Soria
Salamanca
Zaragoza
Lerida
Leiria
Avila
Barcelona
Madrid
Tarragona
Abrantes
Teruel
Cáceres
Toledo
Cuenca
Badajoz
Évora
Valencia
Ciudad Real
Palma de Mallorca
Beja
Albacete
Alicante
Córdoba
Linares
Huelva
Sevilla
Faro
Murcia
Jaén
Cartagena
Bobadilla
Granada
Cádiz
Málaga
Almería
Algeciras
Ceuta
Melilla
Hochgeschwindigkeitsstrecken
High-speed lines
Lignes à grande vitesse
Konventionelle Strecken
Conventional lines
Lignes conventionnelles
Ausbaustrecken für Hochgeschwindigkeitsverkehr
Upgraded high-speed lines
Lignes aménagées à grande vitesse
Verkehrsverbindung zu entwickeln
Route to be developed
Liaison à développer
Geplante Hochgeschwindigkeitsstrecken, entsprechend Richtlinie 96/48/EG
Planned high-speed lines, following Directive 96/48/EC
Lignes planifiées à grande vitesse, selon la Directive 96/48/CE
Geplante konventionelle Strecken
Planned conventional lines
Lignes conventionnelles planifiées
0
100
200 km

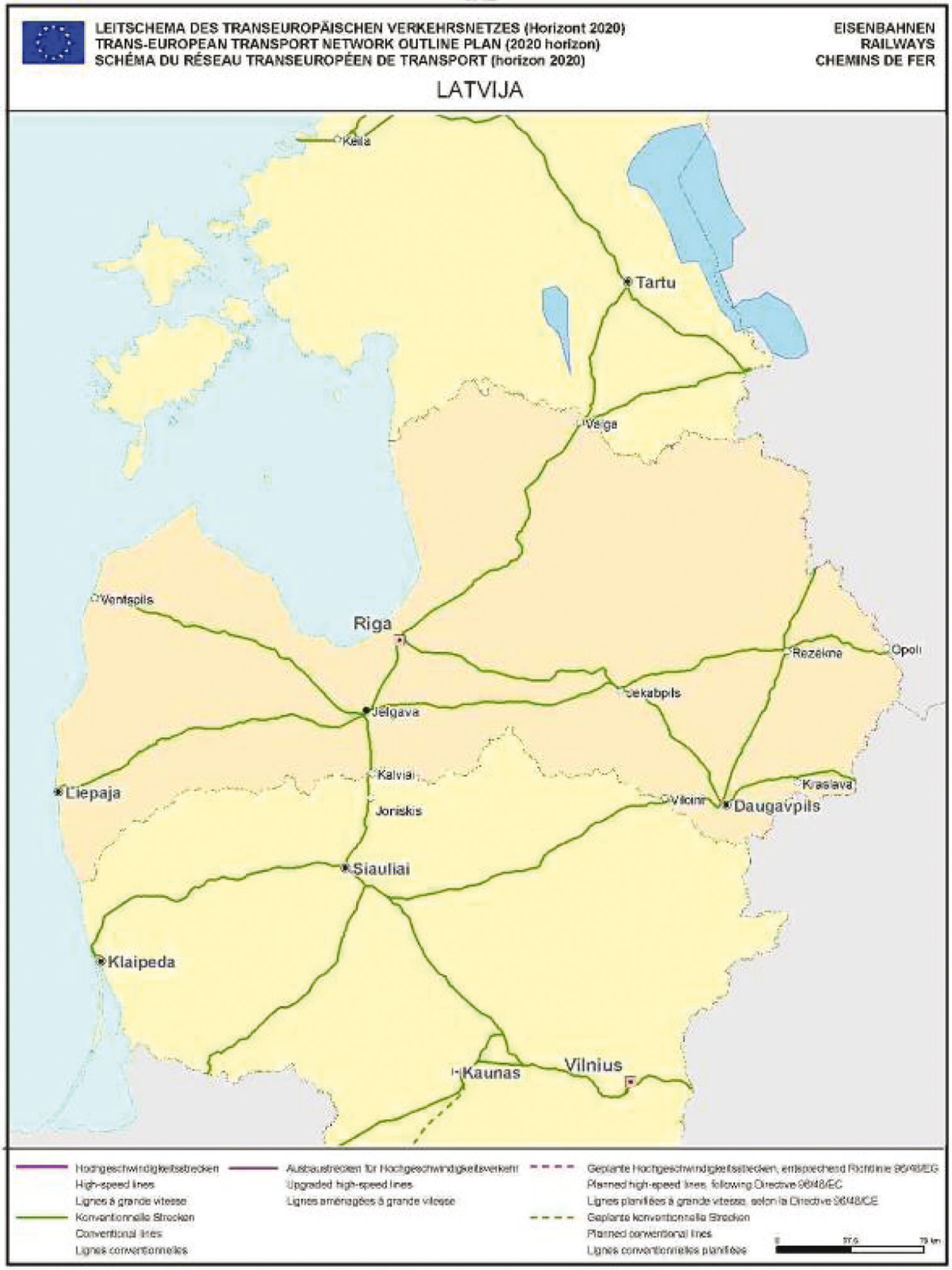
3.10

LEITSCHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHÉMA DU RÉSEAU TRANSEUROPÉEN DE TRANSPORT (horizon 2020)
EISENBAHNEN
RAILWAYS
CHEMINS DE FER
FRANCE
Plymouth
Penzance
Portsmouth
Dover
Oostende
Zeebrugge
Antwerpen
Eindhoven
Kassel
Calais
Bruxelles
Lille
Köln
Liège
Mons
Namur
Aachen
Arras
Koblenz
Charleroi
Frankfurt am Main
Cherbourg
le Havre
Amiens
Arlon
Trier
Mannheim
Brest
Reims
Luxembourg
Metz
Saarbrücken
Paris
Karlsruhe
Quimper
Rennes
Baudrecourt
Nancy
Stuttgart
Strasbourg
le Mans
Freiburg
Ulm
Tours
Mulhouse/Mulheim
Basel
Dijon
Bregenz
Vaduz
Bern
la Rochelle
Limoges
Clermont-Ferrand
Domodossola
Lyon
Chiasso
Novara
Milano
Bordeaux
St Jean de Maurienne
Torino
Piacenza
Mont Cenis tunnel
Alessandria
Santander
Genova
Dax
Bilbao
San Sebastián
Irun/Hendaye
Toulouse
Nimes
Pau
Montpellier
Monaco
Ventimiglia
Vitoria
Tarbes
Pamplona
Béziers
Marseille
Logroño
Andorra la Vella
Perpignan
Huesca
Bastia
Soria
Figueras
Zaragoza
Lérida
Ajaccio
Barcelona
Tarragona
Teruel
Cuenca
Porto Torres
Sassari
Olbia
Hochgeschwindigkeitsstrecken
High-speed lines
Lignes à grande vitesse
Konventionelle Strecken
Conventional lines
Lignes conventionnelles
Ausbaustrecken für Hochgeschwindigkeitsverkehr
Upgraded high-speed lines
Lignes aménagées à grande vitesse
Verkehrsverbindung zu entwickeln
Route to be developed
Liaison à développer
Geplante Hochgeschwindigkeitsstrecken, entsprechend Richtlinie 96/48/EG
Planned high-speed lines, following Directive 96/48/EC
Lignes planifiées à grande vitesse, selon la Directive 96/48/CE
Geplante konventionelle Strecken
Planned conventional lines
Lignes conventionnelles planifiées
0
100
200 km

3.11

LEITSCHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHÉMA DU RÉSEAU TRANSEUROPÉEN DE TRANSPORT (horizon 2020)
EISENBAHNEN
RAILWAYS
CHEMINS DE FER
ITALIA
Bern
Innsbruck
Brennero
Fortezza
Bolzano
Trento
Villach
Jesenice
Graz
Maribor
Nagykanizsa
Dombóvár
Tarvisio
Udine
Ljubljana
Pragersko
Ziliani Most
Zagreb
Brezice
Domodossola
Chiasso
Bergamo
Brescia
Milano
Novara
Verona
Vicenza
Treviso
Venezia
Trieste
Divaca
Koper
St-Jean de Maurienne
Torino
Piacenza
Parma
Ferrara
Alessandria
Bologna
Genova
Sarajevo
Monaco
Ventimiglia
Rimini
Firenze
Livorno
Ancona
Ploce
Piombino
Bastia
Pescara
Civitavecchia
Roma
Ajaccio
Foggia
Bari
Caserta
Napoli
Brindisi
Potenza
Taranto
Lecce
Salerno
Porto Torres
Olbia
Sassari
Nuoro
Cala San Biagio
Iglesias
Cagliari
Catanzaro
Messina
Palermo
Trapani
Reggio di Calabria
Catania
Agrigento
Gela
Hochgeschwindigkeitsstrecken
High-speed lines
Lignes à grande vitesse
Konventionelle Strecken
Conventional lines
Lignes conventionnelles
Ausbaustrecken für Hochgeschwindigkeitsverkehr
Upgraded high-speed lines
Lignes aménagées à grande vitesse
Geplante Hochgeschwindigkeitsstrecken, entsprechend Richtlinie 96/48/EG
Planned high-speed lines, following Directive 96/48/EC
Lignes planifiées à grande vitesse, selon la Directive 96/48/CE
Geplante konventionelle Strecken
Planned conventional lines
Lignes conventionnelles planifiées

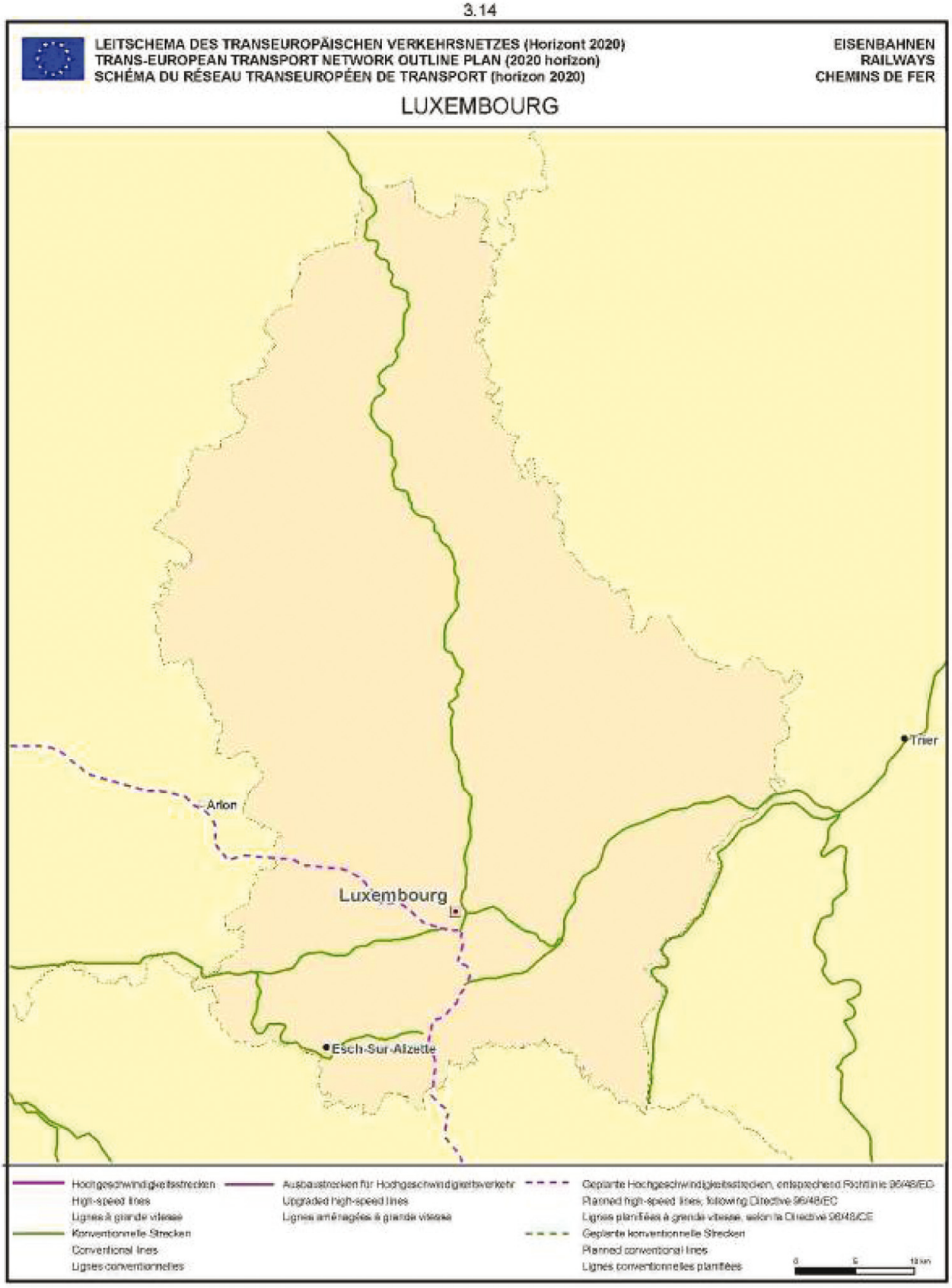
3.12


LEITSCHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHÉMA DU RÉSEAU TRANSEUROPÉEN DE TRANSPORT (horizon 2020)
EISENBAHNEN
RAILWAYS
CHEMINS DE FER
LATVIJA
Kelà
Tartu
Valga
Ventspils
Riga
Rezekne
Opoli
Jekabpils
Jelgava
Kalvai
Liepaja
Joniskis
Vilcini
Daugavpils
Kraslava
Siauliai
Klaipeda
Kaunas
Vilnius
Hochgeschwindigkeitsstrecken
High-speed lines
Lignes à grande vitesse
Konventionelle Strecken
Conventional lines
Lignes conventionnelles
Ausbaustrecken für Hochgeschwindigkeitsverkehr
Upgraded high-speed lines
Lignes aménagées à grande vitesse
Geplante Hochgeschwindigkeitsstrecken, entsprechend Richtlinie 96/48/EG
Planned high-speed lines, following Directive 96/48/EC
Lignes planifiées à grande vitesse, selon la Directive 96/48/CE
Geplante konventionelle Strecken
Planned conventional lines
Lignes conventionnelles planifiées

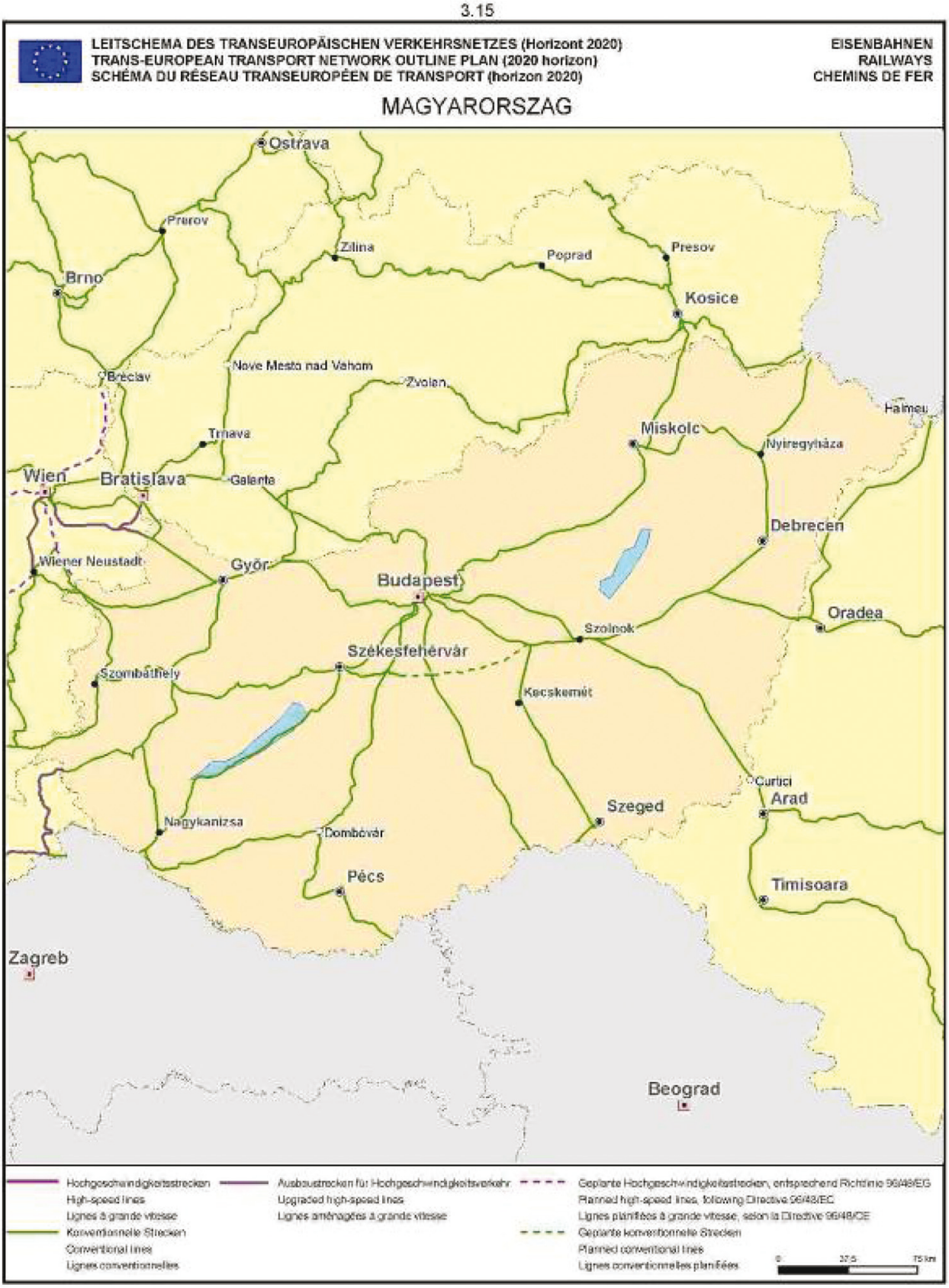
3.13

LEITSCHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHÉMA DU RÉSEAU TRANSEUROPÉEN DE TRANSPORT (horizon 2020)
EISENBAHNEN
RAILWAYS
CHEMINS DE FER
LIETUVA
Ventspils
Riga
Rezekne
Jelgava
Kalvai
Liepaja
Joniskis
Kraslava
Vilcini
Daugavpils
Siauliai
Klaipeda
Kaunas
Kaisiadorys
Vilnius
Marijampole
Hochgeschwindigkeitsstrecken
High-speed lines
Lignes à grande vitesse
Konventionelle Strecken
Conventional lines
Lignes conventionnelles
Ausbaustrecken für Hochgeschwindigkeitsverkehr
Upgraded high-speed lines
Lignes aménagées à grande vitesse
Geplante Hochgeschwindigkeitsstrecken, entsprechend Richtlinie 96/48/EG
Planned high-speed lines, following Directive 96/48/EC
Lignes planifiées à grande vitesse, selon la Directive 96/48/CE
Geplante konventionelle Strecken
Planned conventional lines
Lignes conventionnelles planifiées

3.14


LEITSCHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHÉMA DU RÉSEAU TRANSEUROPÉEN DE TRANSPORT (horizon 2020)
EISENBAHNEN
RAILWAYS
CHEMINS DE FER
LUXEMBOURG
Trier
Arlon
Luxembourg
Esch-Sur-Alzette
Hochgeschwindigkeitsstrecken
High-speed lines
Lignes à grande vitesse
Konventionelle Strecken
Conventional lines
Lignes conventionnelles
Ausbaustrecken für Hochgeschwindigkeitsverkehr
Upgraded high-speed lines
Lignes aménagées à grande vitesse
Geplante Hochgeschwindigkeitsstrecken, entsprechend Richtlinie 96/48/EG
Planned high-speed lines, following Directive 96/48/EC
Lignes planifiées à grande vitesse, selon la Directive 96/48/CE
Geplante konventionelle Strecken
Planned conventional lines
Lignes conventionnelles planifiées

3.15


LEITSCHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHÉMA DU RÉSEAU TRANSEUROPÉEN DE TRANSPORT (horizon 2020)
EISENBAHNEN
RAILWAYS
CHEMINS DE FER
MAGYARORSZAG
Ostrava
Prerov
Brno
Zilina
Poprad
Presov
Kosice
Nove Mesto nad Vahom
Breclav
Zvolen
Halmeu
Trnava
Miskolc
Nyiregyhaza
Wien
Bratislava
Galanta
Debrecen
Wiener Neustadt
Györ
Budapest
Oradea
Szolnok
Székesfehérvár
Szombathely
Kecskemét
Curtici
Arad
Szeged
Nagykanizsa
Dombóvár
Pécs
Timisoara
Zagreb
Beograd
Hochgeschwindigkeitsstrecken
High-speed lines
Lignes à grande vitesse
Konventionelle Strecken
Conventional lines
Lignes conventionnelles
Ausbaustrecken für Hochgeschwindigkeitsverkehr
Upgraded high-speed lines
Lignes aménagées à grande vitesse
Geplante Hochgeschwindigkeitsstrecken, entsprechend Richtlinie 96/48/EG
Planned high-speed lines, following Directive 96/48/EC
Lignes planifiées à grande vitesse, selon la Directive 96/48/CE
Geplante konventionelle Strecken
Planned conventional lines
Lignes conventionnelles planifiées
0
37,5
75 km

3.16

LEITSCHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHÉMA DU RÉSEAU TRANSEUROPÉEN DE TRANSPORT (horizon 2020)
EISENBAHNEN
RAILWAYS
CHEMINS DE FER
NEDERLAND
Emden
Groningen
Heemskerk
Amsterdam
Zwolle
Amersfoort
Enschede
Den Haag
Europoort
Rotterdam
Arnhem
Nijmegen
Emmerich
Roosendaal
Zeebrugge
Eindhoven
Duisburg
Antwerpen
Düsseldorf
Gent
Bruxelles
Leuven
Köln
Maastricht
Halle
Aachen
Tournai
Liège
Hochgeschwindigkeitsstrecken
High-speed lines
Lignes à grande vitesse
Konventionelle Strecken
Conventional lines
Lignes conventionnelles
Ausbaustrecken für Hochgeschwindigkeitsverkehr
Upgraded high-speed lines
Lignes aménagées à grande vitesse
Geplante Hochgeschwindigkeitsstrecken, entsprechend Richtlinie 96/48/EG
Planned high-speed lines, following Directive 96/48/EC
Lignes planifiées à grande vitesse, selon la Directive 96/48/CE
Geplante konventionelle Strecken
Planned conventional lines
Lignes conventionnelles planifiées
0
25
50 km

3.17

LEITSCHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHÉMA DU RÉSEAU TRANSEUROPÉEN DE TRANSPORT (horizon 2020)
EISENBAHNEN
RAILWAYS
CHEMINS DE FER
ÖSTERREICH
Praha
Ebensfeld
Plzen
Nürnberg
Brno
Regensburg
Ceske Budejovice
Breclav
Landshut
Wien
Ulm
Augsburg
Linz
Bratislava
München
Wiener Neustadt
Salzburg
Kufstein
Liezen
Bregenz
Leoben
Szombathely
Vaduz
Innsbruck
Graz
Brennero
Fortezza
Spielfeld
Maribor
Villach
Tarviso
Bolzano
Jesenice
Pragersko
Ljubljana
Zidani Most
Trento
Udine
Brezice
Zagreb
Rorchi Sud
Trieste
Bergamo
Treviso
Koper
Brescia
Vicenza
Verona
Pádova
Piacenza
Hochgeschwindigkeitsstrecken
High-speed lines
Lignes à grande vitesse
Konventionelle Strecken
Conventional lines
Lignes conventionnelles
Ausbaustrecken für Hochgeschwindigkeitsverkehr
Lignes aménagées à grande vitesse
Upgraded high-speed lines
Geplante Hochgeschwindigkeitszugstrecken, entsprechend Richtlinie 96/48
Planned high-speed lines, following Directive 96/48
Lignes planifiées à grande vitesse, selon la Directive 96/48
Geplante konventionelle Strecken
Planned conventional lines
Lignes conventionnelles planifiées
Neue Technologien
New technologies
Nouvelle technologie
0
50
100 km

3.18

LEITSCHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHÉMA DU RÉSEAU TRANSEUROPÉEN DE TRANSPORT (horizon 2020)
EISENBAHNEN
RAILWAYS
CHEMINS DE FER
POLSKA
Kaunas
Vilnius
Gdynia
Gdansk
Tczew
Bialystok
Szczecin
Bydgoszcz
Torun
Inowroclaw
Warszawa
Poznan
Frankfurt an der Oder
Lodz
Lublin
Wroclaw
Görlitz
Jelenia Gora
Liberec
Czestochowa
Usti nad Labem
Gliwice
Katowice
Krakow
Hradec Kralove
Praha
Ostrava
Olomouc
Prerov
Zilina
Poprad
Presov
Brno
Kosice
Ceske Budejovice
Breclav
Nova Mesto nad Vahom
Zvolen
Hatmeu
Hochgeschwindigkeitsstrecken
High-speed lines
Lignes à grande vitesse
Konventionelle Strecken
Conventional lines
Lignes conventionnelles
Ausbaustrecken für Hochgeschwindigkeitsverkehr
Upgraded high-speed lines
Lignes aménagées à grande vitesse
Geplante Hochgeschwindigkeitsstrecken, entsprechend Richtlinie 96/48/EG
Planned high-speed lines, following Directive 96/48/EC
Lignes planifiées à grande vitesse, selon la Directive 96/48/CE
Geplante konventionelle Strecken
Planned conventional lines
Lignes conventionnelles planifiées
0
50
100 km

3.19

LEITSCHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHÉMA DU RÉSEAU TRANSEUROPÉEN DE TRANSPORT (horizon 2020)
EISENBAHNEN
RAILWAYS
CHEMINS DE FER
PORTUGAL
Vigo
Orense
León
Braga
Porto
Zamora
Aveiro
Viseu
Salamanca
Figueira da Foz
Coimbra
Leiria
Abrantes
Cáceres
Lisboa
Setubal
Badajoz
Evora
Sines
Beja
Córdoba
Huelva
Sevilla
Faro
Hochgeschwindigkeitsstrecken
High-speed lines
Lignes à grande vitesse
Konventionelle Strecken
Conventional lines
Lignes conventionnelles
Ausbaustrecken für Hochgeschwindigkeitsverkehr
Upgraded high-speed lines
Lignes aménagées à grande vitesse
Geplante Hochgeschwindigkeitsstrecken, entsprechend Richtlinie 96/48/EG
Planned high-speed lines, following Directive 96/48/EC
Lignes planifiées à grande vitesse, selon la Directive 96/48/CE
Geplante konventionelle Strecken
Planned conventional lines
Lignes conventionnelles planifiées
0
37,5
75 km

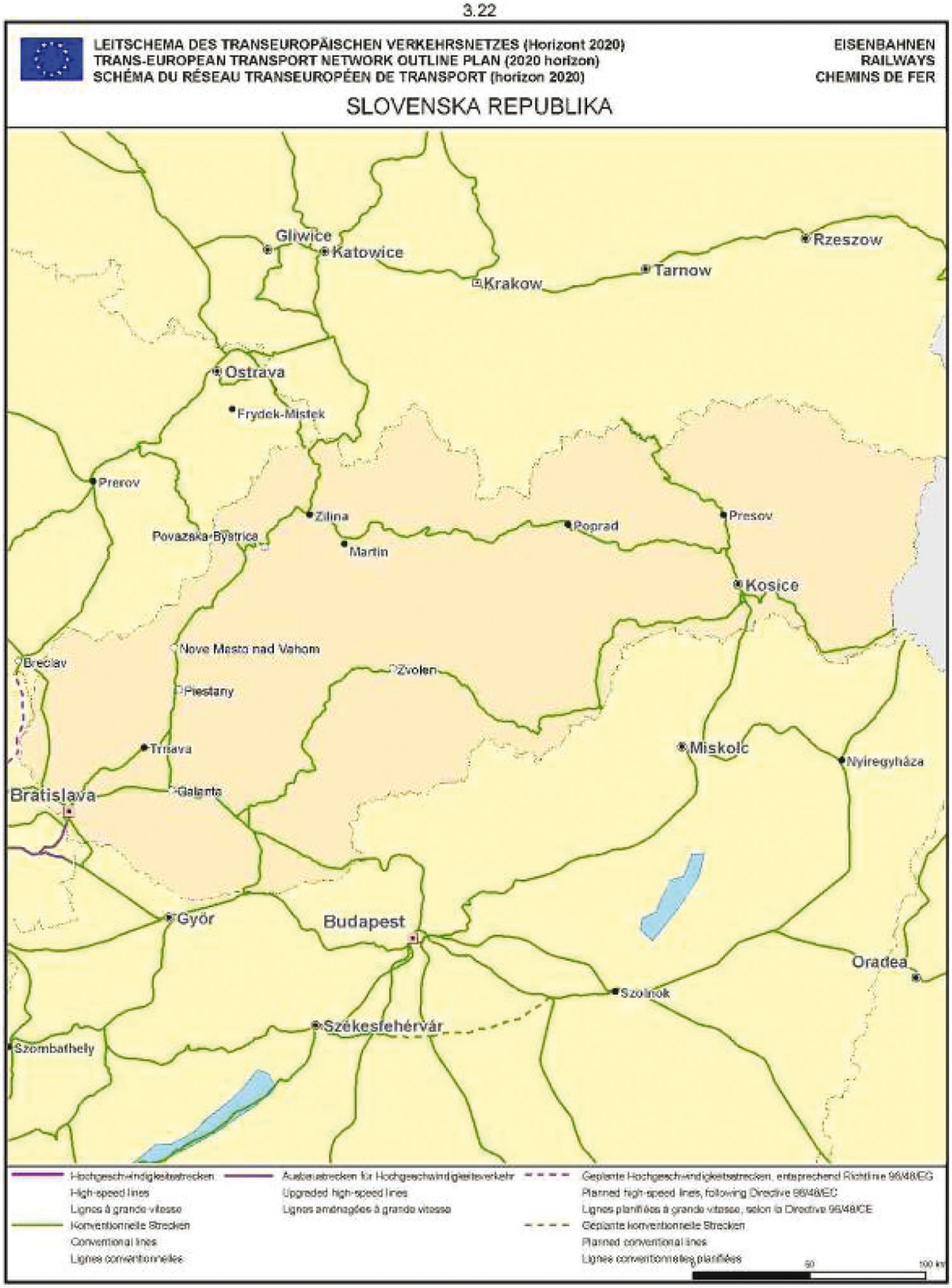
3.20

LEITSCHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHÉMA DU RÉSEAU TRANSEUROPÉEN DE TRANSPORT (horizon 2020)
EISENBAHNEN
RAILWAYS
CHEMINS DE FER
ROMANIA
Vicsani
Halmeu
Ungheni
Chisinau
Miskolc
Nyiregyháza
Iasi
Bacau
Oradea
Sighisoara
Curtici
Galati
Braila
Szeged
Arad
Simeria
Sibiu
Brasov
Predeal
Buzau
Timisoara
Cimpina
Rimnicu Vilcea
Ploiesti
Fetesti-Gara
Constanta
Bucuresti
Beograd
Drobeta-Turnu Severin
Craiova
Giurgiu
Rousse
Vidin
Calafat
Varna
Shoumen
Pleven
Gorna Oryahovitsa
Bourgas
Kalotina
Sofia
Stara Zagora
Pristina
Plovdiv
Dimitrovgrad
Hochgeschwindigkeitsstrecken
High-speed lines
Lignes à grande vitesse
Konventionelle Strecken
Conventional lines
Lignes conventionnelles
Ausbaustrecken für Hochgeschwindigkeitsverkehr
Upgraded high-speed lines
Lignes aménagées à grande vitesse
Geplante Hochgeschwindigkeitsstrecken, entsprechend Richtlinie 96/48/EG
Planned high-speed lines, following Directive 96/48/EC
Lignes planifiées à grande vitesse, selon la Directive 96/48/CE
Geplante konventionelle Strecken
Planned conventional lines
Lignes conventionnelles planifiées

3.21

LEITSCHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHÉMA DU RÉSEAU TRANSEUROPÉEN DE TRANSPORT (horizon 2020)
EISENBAHNEN
RAILWAYS
CHEMINS DE FER
SLOVENIJA
Leoben
Szombathely
Graz
Spielfeld
Maribor
Klagenfurt
Villach
Tarvisio
Jesenice
Pragersko
Ljubljana
Zidani Most
Brezice
Zagreb
Rabuchi Sud
Divača
Trieste
Koper
Hochgeschwindigkeitsstrecken
High-speed lines
Lignes à grande vitesse
Konventionelle Strecken
Conventional lines
Lignes conventionnelles
Ausbaustrecken für Hochgeschwindigkeitsverkehr
Upgraded high-speed lines
Lignes aménagées à grande vitesse
Geplante Hochgeschwindigkeitsstrecken, entsprechend Richtlinie 96/48/EG
Planned high-speed lines, following Directive 96/48/EC
Lignes planifiées à grande vitesse, selon la Directive 96/48/CE
Geplante konventionelle Strecken
Planned conventional lines
Lignes conventionnelles planifiées
0
25
50 km

3.22


LEITSCHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHÉMA DU RÉSEAU TRANSEUROPÉEN DE TRANSPORT (horizon 2020)
EISENBAHNEN
RAILWAYS
CHEMINS DE FER
SLOVENSKA REPUBLIKA
Gliwice
Katowice
Krakow
Tarnow
Rzeszow
Ostrava
Frydek-Mistek
Prerov
Zilina
Povazska Bystrica
Martin
Poprad
Presov
Kosice
Nove Mesto nad Vahom
Breclav
Zvolen
Piestany
Trnava
Miskolc
Nyiregyháza
Bratislava
Galanta
Györ
Budapest
Oradea
Szolnok
Székesfehérvár
Szombathely
Hochgeschwindigkeitsstrecken
High-speed lines
Lignes à grande vitesse
Konventionelle Strecken
Conventional lines
Lignes conventionnelles
Ausbaustrecken für Hochgeschwindigkeitsverkehr
Upgraded high-speed lines
Lignes aménagées à grande vitesse
Geplante Hochgeschwindigkeitsstrecken, entsprechend Richtlinie 96/48/EG
Planned high-speed lines, following Directive 96/48/EC
Lignes planifiées à grande vitesse, selon la Directive 96/48/CE
Geplante konventionelle Strecken
Planned conventional lines
Lignes conventionnelles planifiées
50
100 km

3.23

LEITSCHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHÉMA DU RÉSEAU TRANSEUROPÉEN DE TRANSPORT (horizon 2020)
EISENBAHNEN
RAILWAYS
CHEMINS DE FER
SUOMI/FINLAND
Kiruna
Rovaniemi
Kemi
Luleå
Oulu
Raahe
Kokkola
Umeå
Kuopio
Östersund
Jyväskylä
Sundsvall
Tampere
Pori
Rauma
Lahti
Helsinki
Kerava
Turku
Gävle
Narva
Tallinn
Hanko
Hochgeschwindigkeitsstrecken
High-speed lines
Lignes à grande vitesse
Konventionelle Strecken
Conventional lines
Lignes conventionnelles
Ausbaustrecken für Hochgeschwindigkeitsverkehr
Upgraded high-speed lines
Lignes aménagées à grande vitesse
Geplante Hochgeschwindigkeitsstrecken, entsprechend Richtlinie 96/48/EG
Planned high-speed lines, following Directive 96/48/EC
Lignes planifiées à grande vitesse, selon la Directive 96/48/CE
Geplante konventionelle Strecken
Planned conventional lines
Lignes conventionnelles planifiées
0
100
200 km

3.24

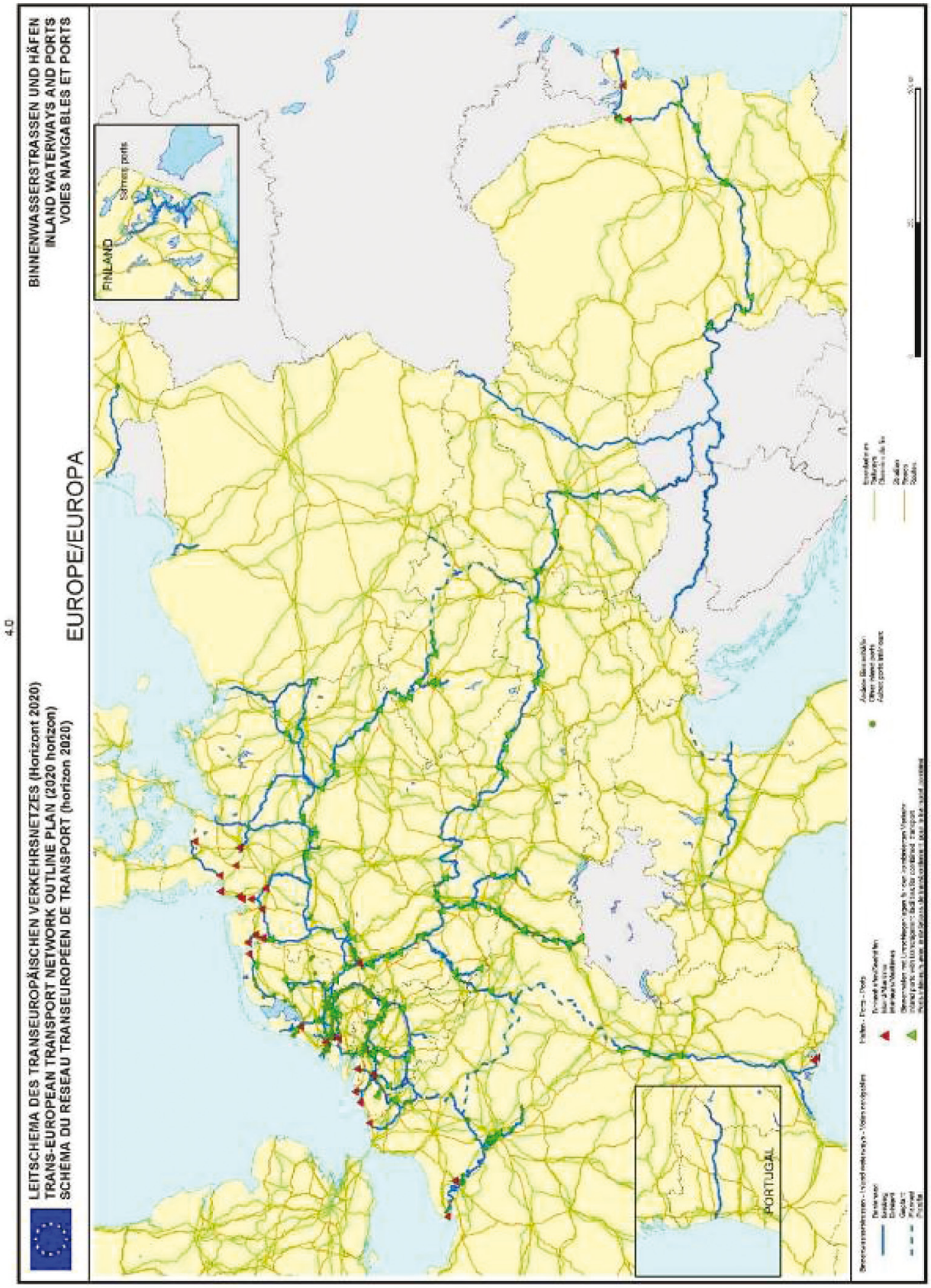
LEITSCHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHÉMA DU RÉSEAU TRANSEUROPÉEN DE TRANSPORT (horizon 2020)
EISENBAHNEN
RAILWAYS
CHEMINS DE FER
SVERIGE
Kiruna
Rovaniemi
Kemi
Luleå
Oulu
Raahe
Kokkola
Umeå
Kuopio
Östersund
Jyväskylä
Sundsvall
Tampere
Pori
Lahti
Rauma
Helsinki
Turku
Gävle
Tallinn
Narva
Hanko
Kella
Oslo
Charlottenberg
Stockholm
Tartu
Skoltar
Valga
Ventspils
Riga
Opoli
Göteborg
Frederikshavn
Aalborg
Liepaja
Kalvlai
Vilcini
Randers
Aarhus
Siauliai
København
Klaipeda
Vilnius
Esbjerg
Kolding
Malmö
Trelleborg
Kaunas
Minsk
Flensburg
Gdynia
Hochgeschwindigkeitsstrecken
High-speed lines
Lignes à grande vitesse
Konventionelle Strecken
Conventional lines
Lignes conventionnelles
Ausbaustrecken für Hochgeschwindigkeitsverkehr
Upgraded high-speed lines
Lignes aménagées à grande vitesse
Geplante Hochgeschwindigkeitsstrecken, entsprechend Richtlinie 96/48/EG
Planned high-speed lines, following Directive 96/48/EC
Lignes planifiées à grande vitesse, selon la Directive 96/48/CE
Geplante konventionelle Strecken
Planned conventional lines
Lignes conventionnelles planifiées

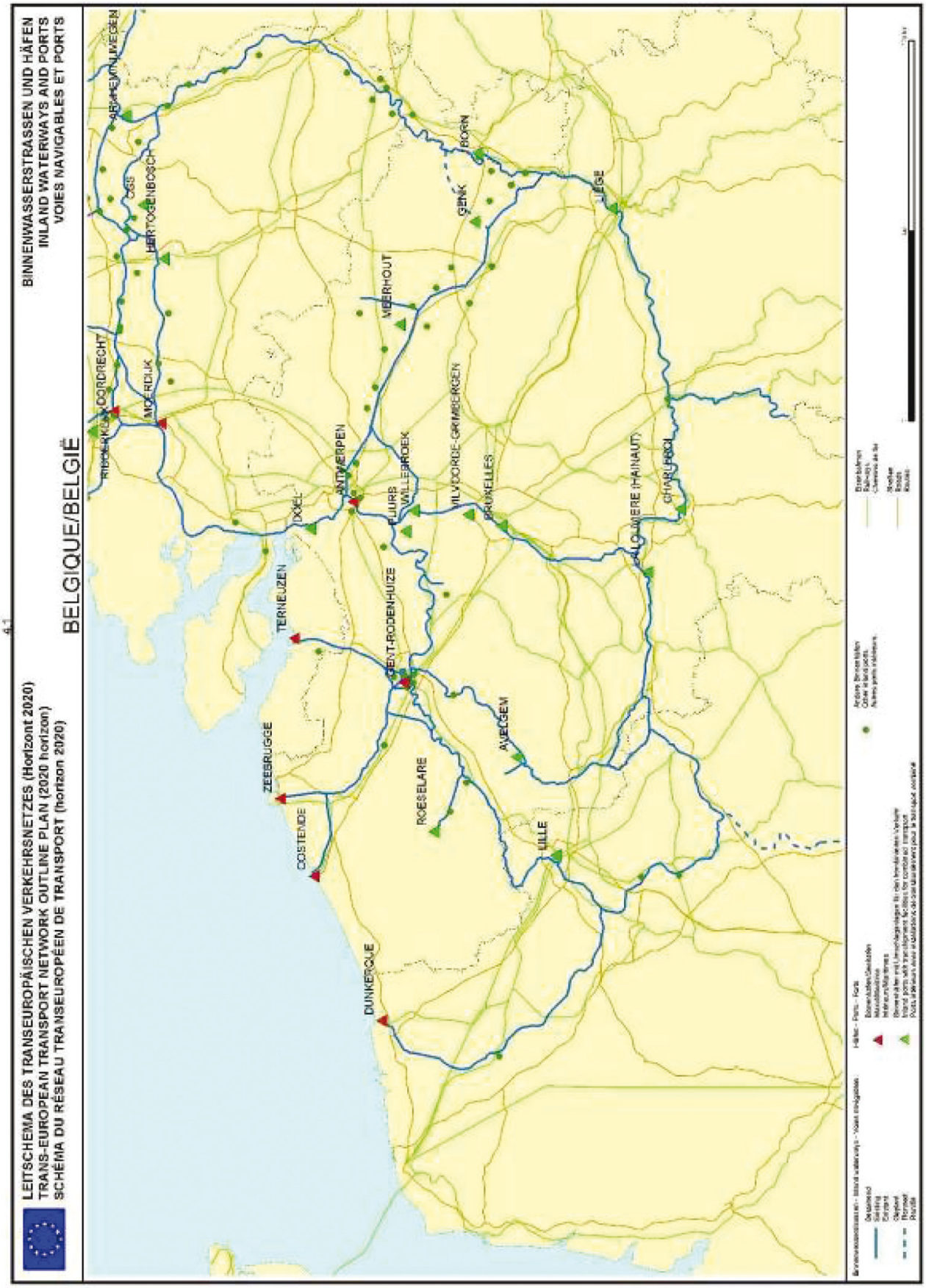
3.25

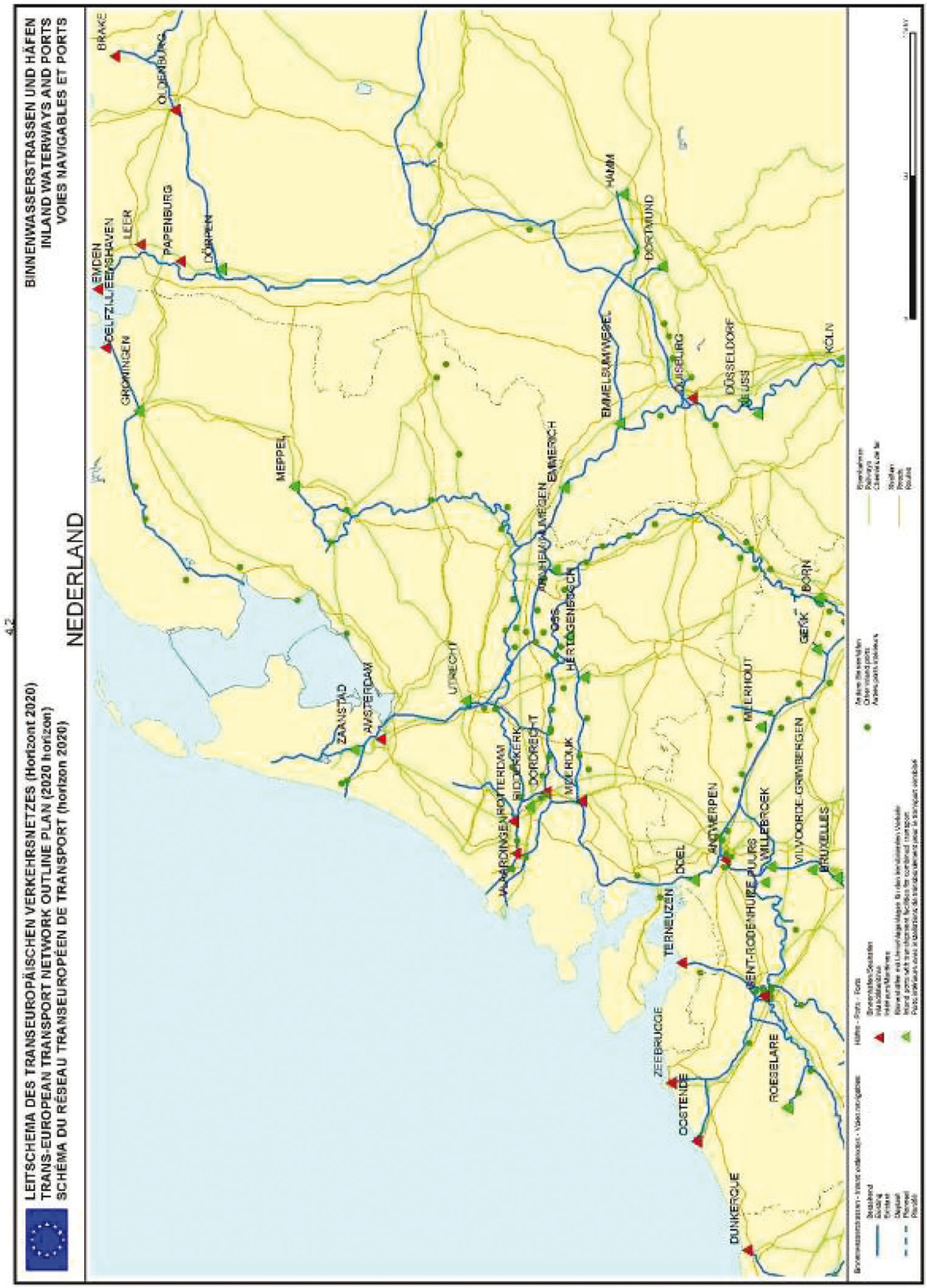
LEITSCHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHÉMA DU RÉSEAU TRANSEUROPÉEN DE TRANSPORT (horizon 2020)
EISENBAHNEN
RAILWAYS
CHEMINS DE FER
UNITED KINGDOM
Inverness
Aberdeen
Dundee
Glasgow
Edinburgh
Larne
Belfast
Ballina
Sligo
Westport
Galway
Athlone
Dublin
Newcastle-upon-Tyne
Leeds
Kingston upon Hull
Liverpool
Manchester
Crewe
Tralee
Kilkenny
Mallow
Cork
Waterford
Rosslare
Birmingham
Norwich
Fishguard
Pembroke
Swansea
Cardiff
Bristol
Harwich
Felixstowe
London
Exeter
Plymouth
Penzance
Portsmouth
Dover
Calais
Zeebrugge
Oostende
Hochgeschwindigkeitsstrecken
High-speed lines
Lignes à grande vitesse
Konventionelle Strecken
Conventional lines
Lignes conventionnelles
Ausbaustrecken für Hochgeschwindigkeitsverkehr
Upgraded high-speed lines
Lignes aménagées à grande vitesse
Geplante Hochgeschwindigkeitsstrecken, entsprechend Richtlinie 96/48/EG
Planned high-speed lines, following Directive 96/48/EC
Lignes planifiées à grande vitesse, selon la Directive 96/48/CE
Geplante konventionelle Strecken
Planned conventional lines
Lignes conventionnelles planifiées
0
100
200 km

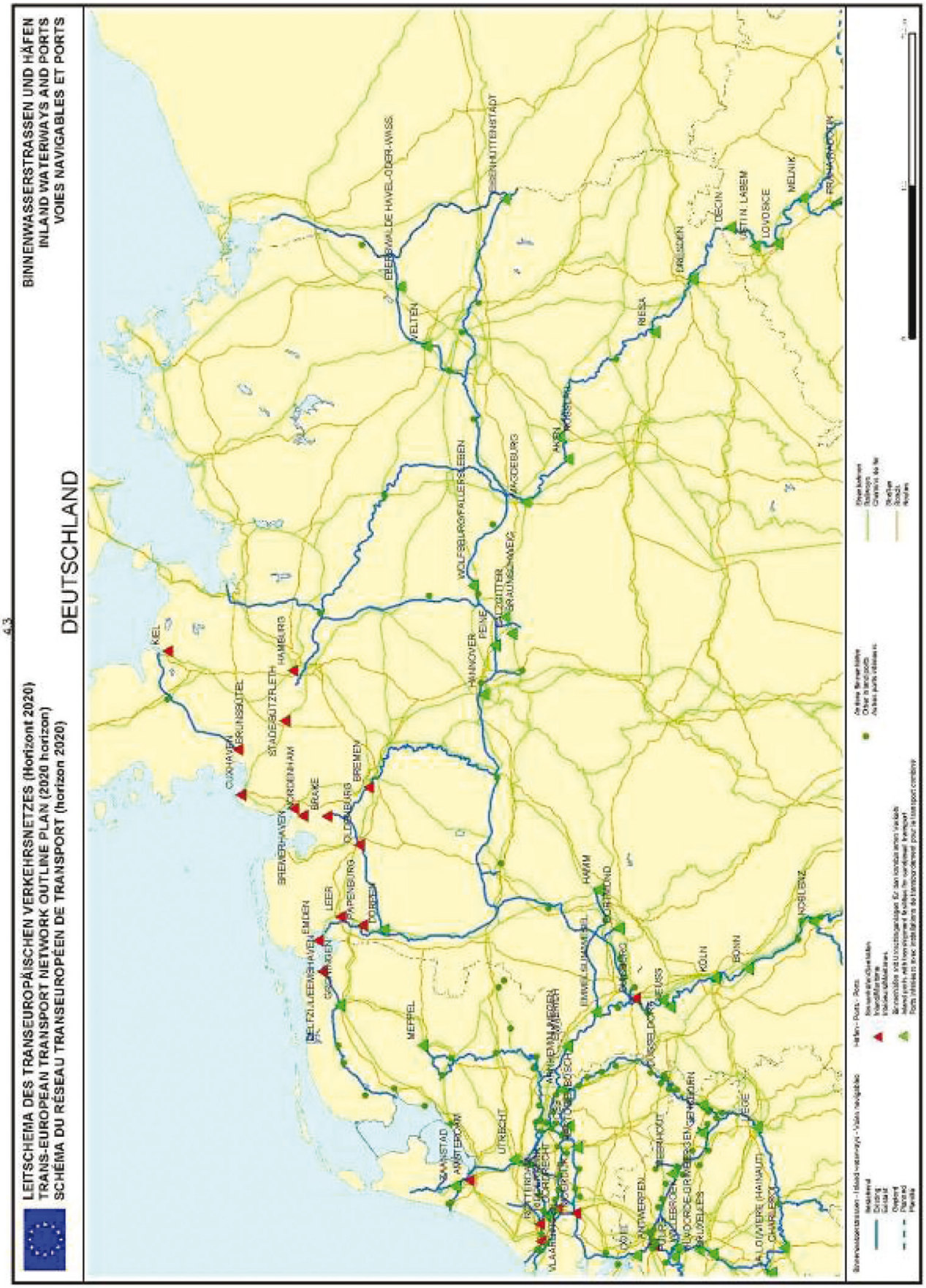
ABSCHNITT 4

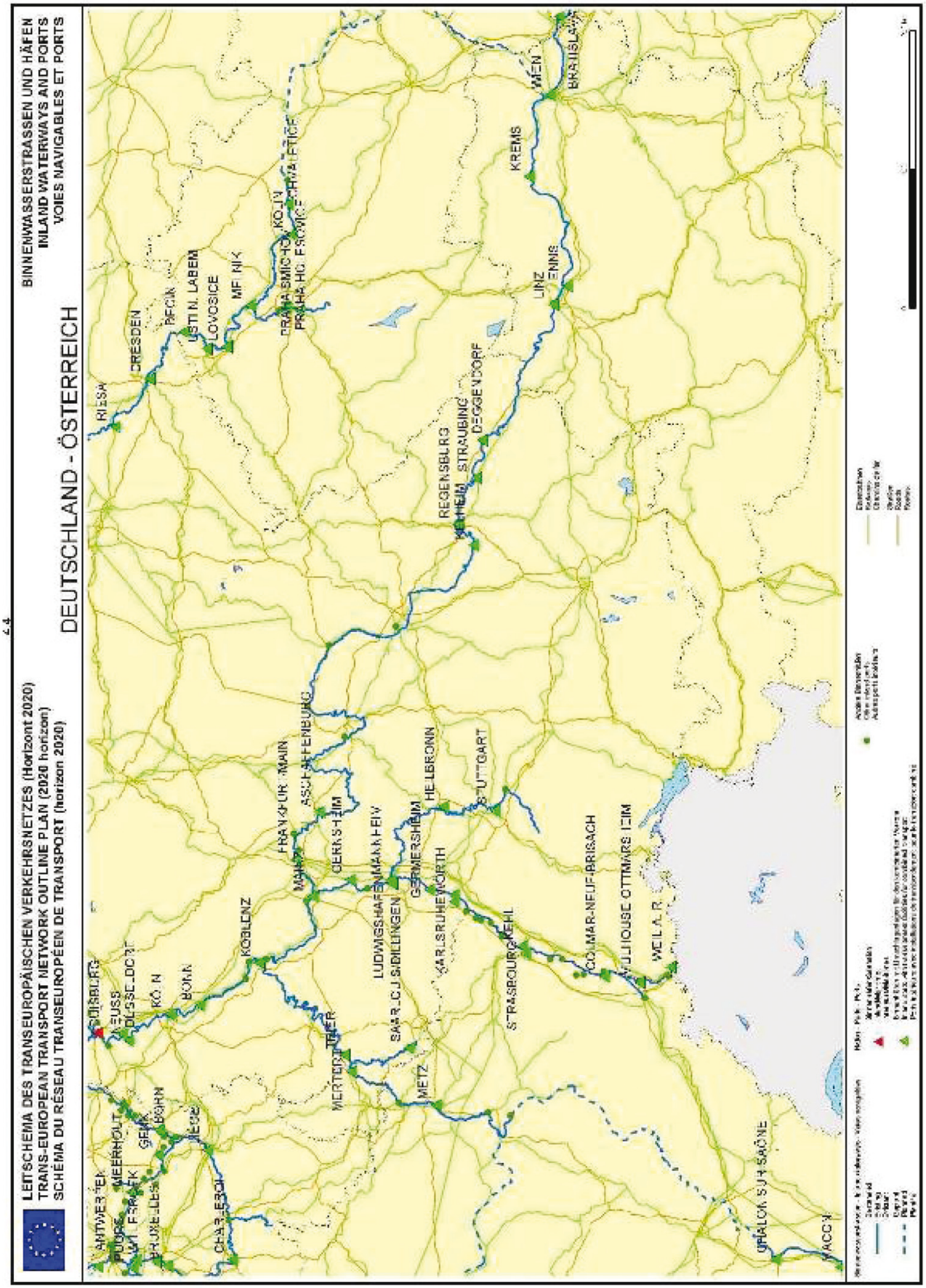
BINNENWASSERSTRASSENNETZ UND BINNENHÄFEN

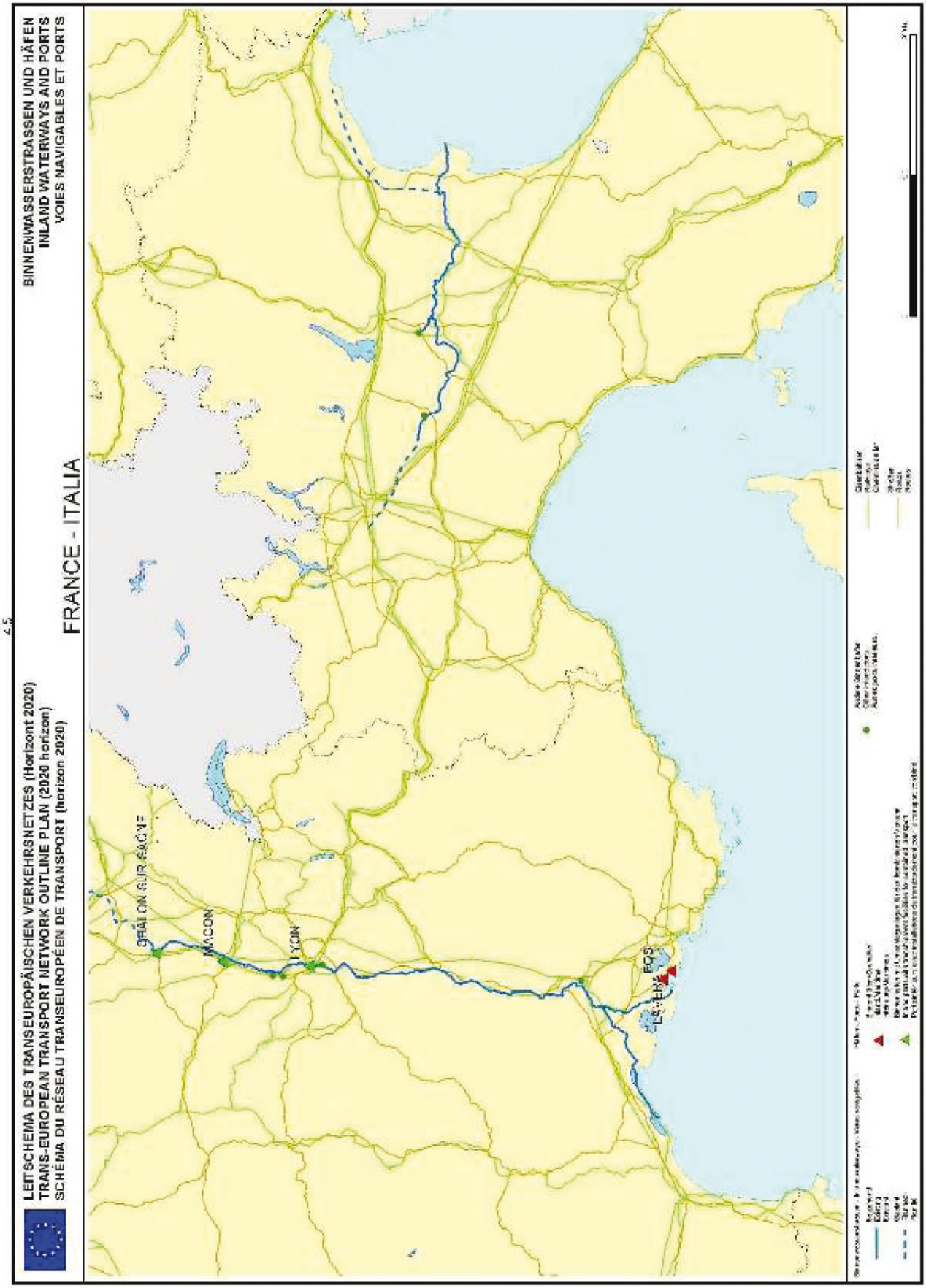


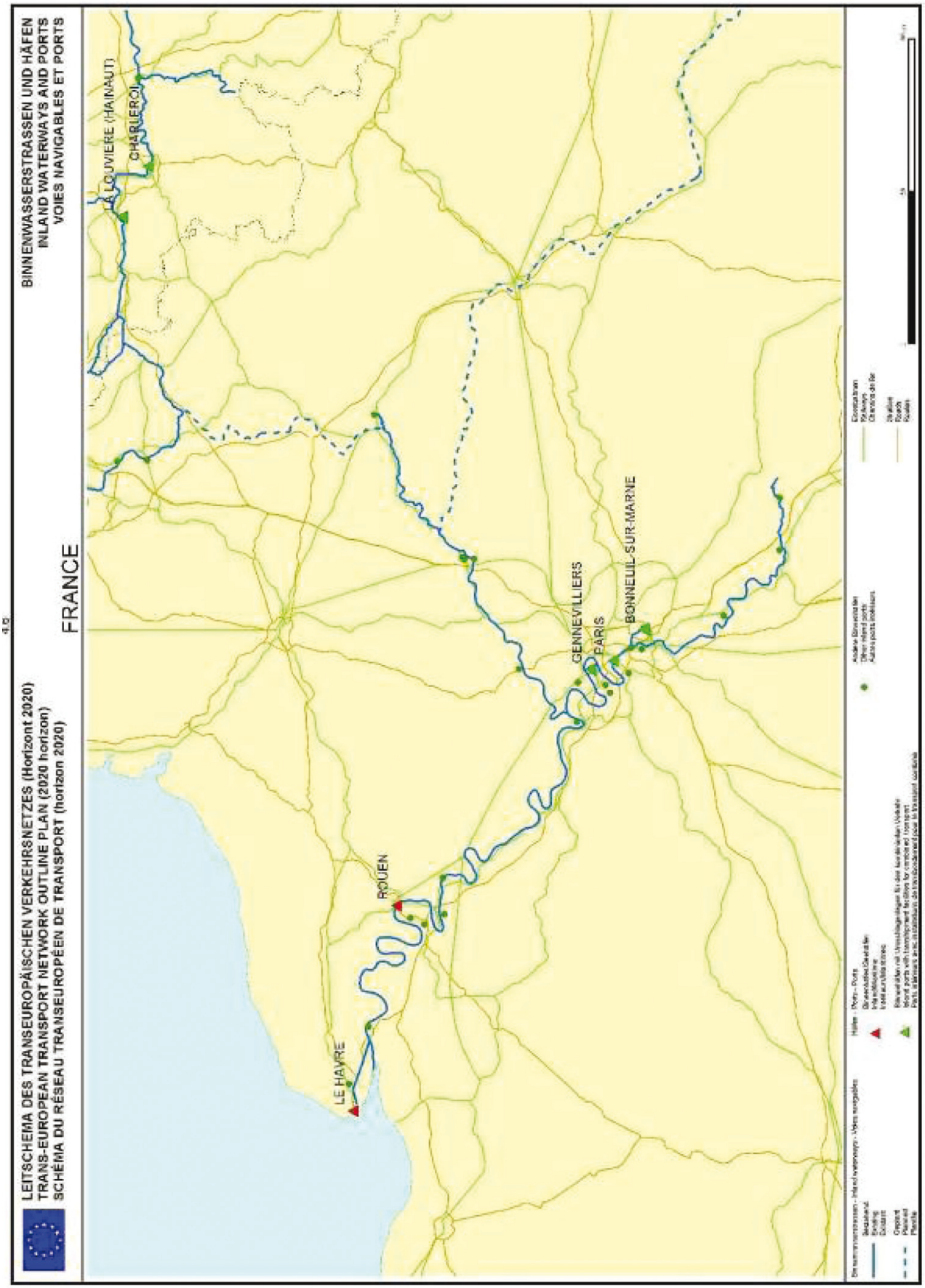

LEITSCHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHÉMA DU RÉSEAU TRANSEUROPÉEN DE TRANSPORT (horizon 2020)
BINNENWASSERSTRASSEN UND HÄFEN
INLAND WATERWAYS AND PORTS
VOIES NAVIGABLES ET PORTS
BELGIQUE/BELGIË
RIDDERKERK
DORDRECHT
MOERDIJK
ROOSENDAAL
WEGEN
OSS
HERTOGENBOSCH
BORN
GENK
LIEGE
VIERHOUT
ANTWERPEN
FLURS
WILLEBROEK
VILVOORDE-GRIMBERGEN
BRUXELLES
DOEL
TERNEUZEN
GENT-RODENHUIZE
MONS-CANIERE (HAINAUT)
CHARLEROI
ZEEBRUGGE
AVELGEM
ROESELARE
OOSTENDE
LILLE
DUNKERQUE

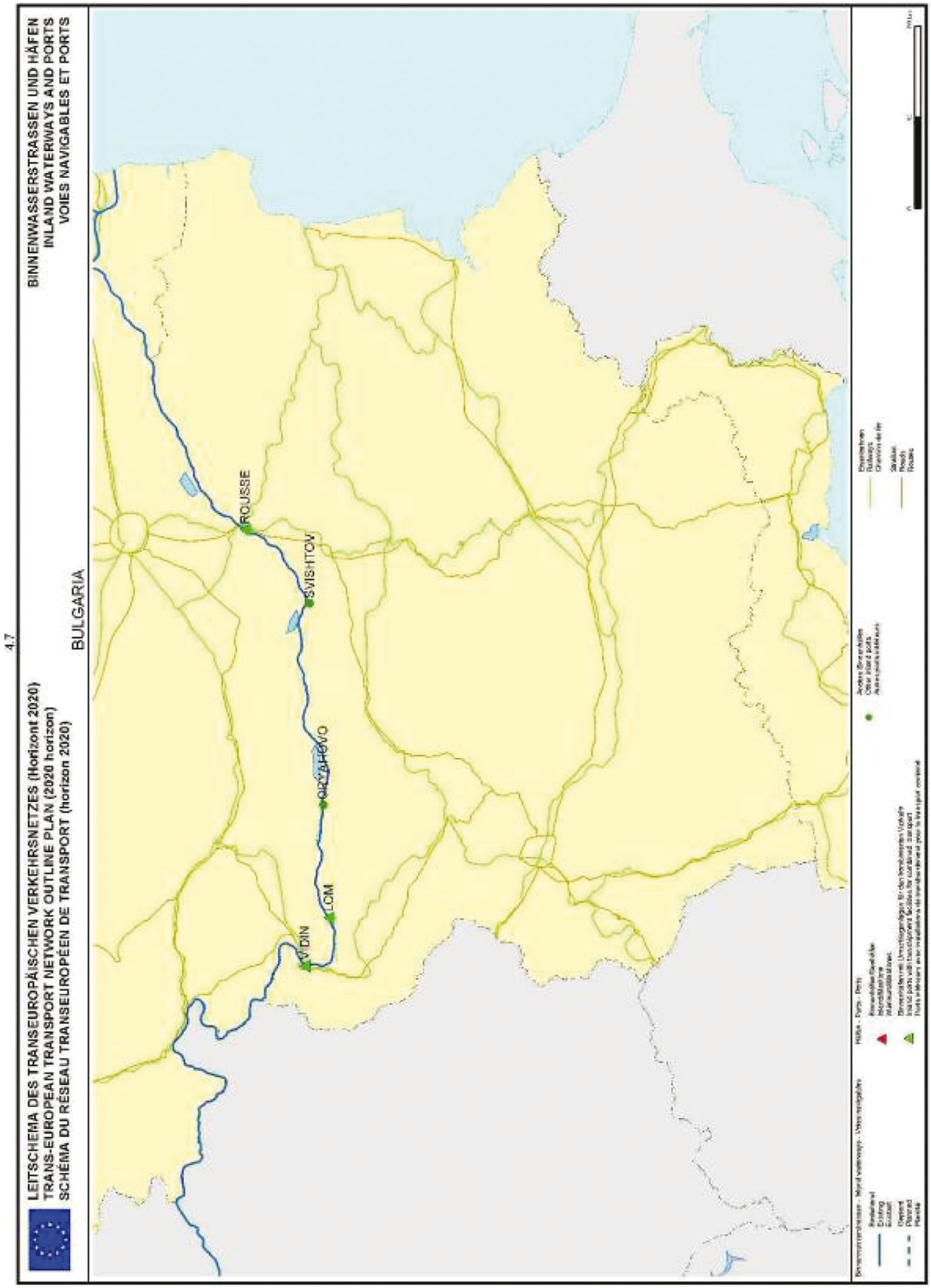

LEITSCHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHÉMA DU RÉSEAU TRANSEUROPÉEN DE TRANSPORT (horizon 2020)
BINNENWASSERSTRASSEN UND HÄFEN
INLAND WATERWAYS AND PORTS
VOIES NAVIGABLES ET PORTS
NEDERLAND
BRAKE
OLDENBURG
EMDEN
WILHELMSHAVEN
LEER
PAPENBURG
DÖRPEN
GRONINGEN
MEPPEL
HAMM
DORTMUND
EMMELSUM/WESEL
DUISBURG
DÜSSELDORF
KÖLN
EMMERICH
ARNHEM/NIMEGEN
DOS
HERTOGENBOSCH
UTRECHT
ZAANSTAD
AMSTERDAM
ROTTERDAM
SCHIEDAM
DORDRECHT
MOERDIJK
GEEL
BORN
MERKSEM
ANTWERPEN
WILLEBROEK
WILVOORDE-GRIMBERGEN
BRUXELLES
TERNEUZEN
GENT-RODENHUIZE
ZEEBRUGGE
OOSTENDE
ROESELARE
DUNKERQUE

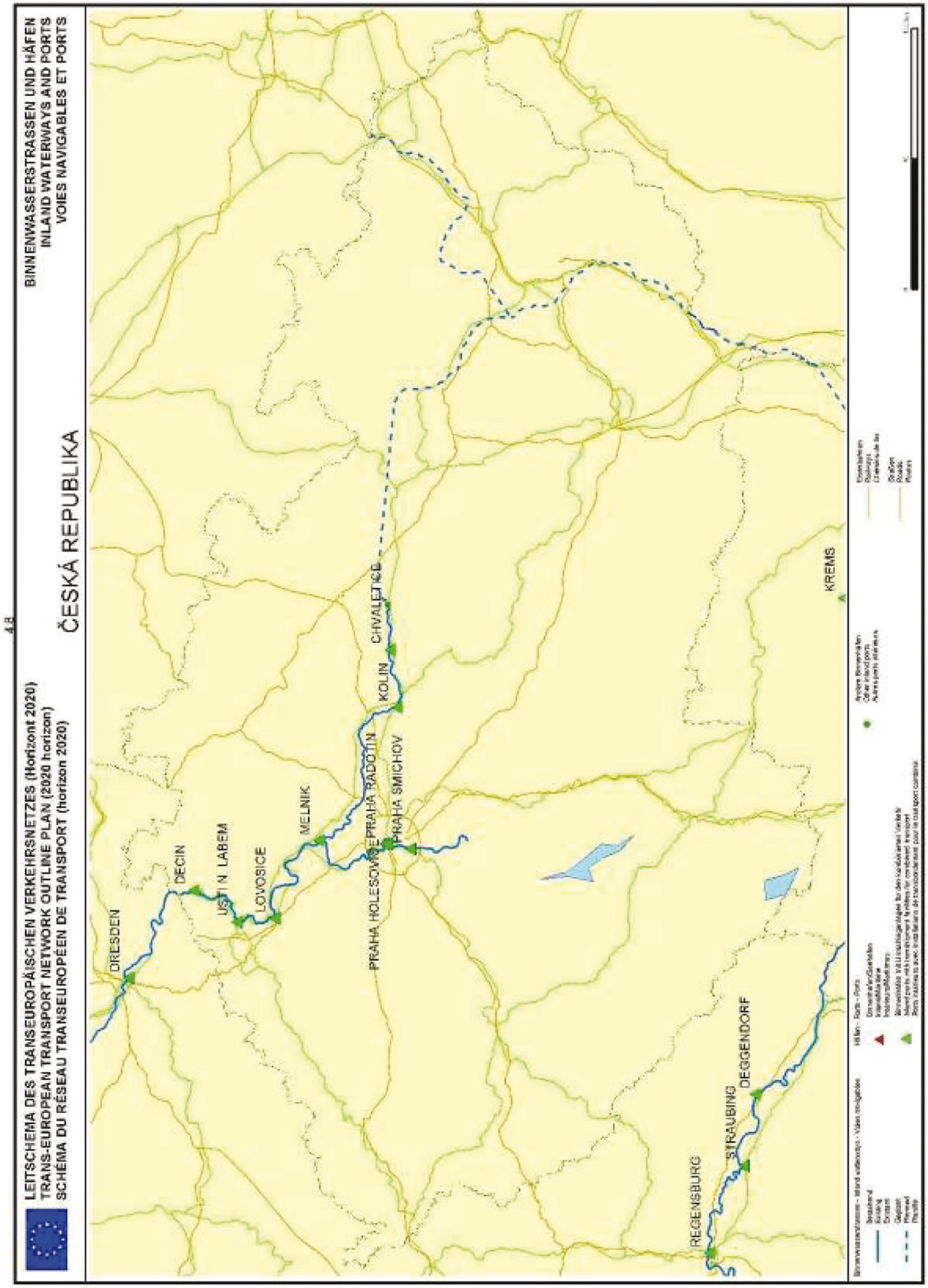

LEITSCHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHÉMA DU RÉSEAU TRANSEUROPÉEN DE TRANSPORT (horizon 2020)
DEUTSCHLAND
BINNENWASSERSTRASSEN UND HÄFEN
INLAND WATERWAYS AND PORTS
VOIES NAVIGABLES ET PORTS
KIEL
CUXHAVEN
BRUNSBÜTTEL
STADE/BÜTZFLETH
HAMBURG
BREMERHAVEN
VEGESACK
BRAKE
OLDENBURG
BREMEN
EMDEN
LEER
PAPENBURG
DORSTEN
MEPPEL
HANNOVER
PEINE
WOLFSBURG/FALLERSLEBEN
SALZGITTER
BRAUNSCHWEIG
MAGDEBURG
HALL
WITTENBERGE
HAVELBERG
ELBE-WALDE HAVEL-ODER-KWSS.
HÜTTENSTADT
VELTEN
RESA
DRESDEN
DĚČÍN
ÚSTÍ N. LABEM
LOVOSICE
MELNÍK
HAMM
DORTMUND
DUISBURG
DÜSSELDORF
EUSS
KÖLN
BONN
NÖBELSINZ
AMSTERDAM
UTRECHT
ANTWERPEN
LIÈGE
Binnenwasserstrassen - Inland waterways - Voies navigables
Industrial
Existing
Planned
Planned
Planned
Häfen - Ports - Ports
Binnenhäfen
Seehäfen
Inland ports
Binnenhäfen mit Umschlagplätzen für kombinierten Verkehr
Inland ports with terminals for combined transport
Ports intérieurs avec installations de transbordement pour le transport combiné
Eisenbahnen
Railways
Chemins de fer
Straßen
Roads
Routes
Flüsse
Rivers
Fleuves

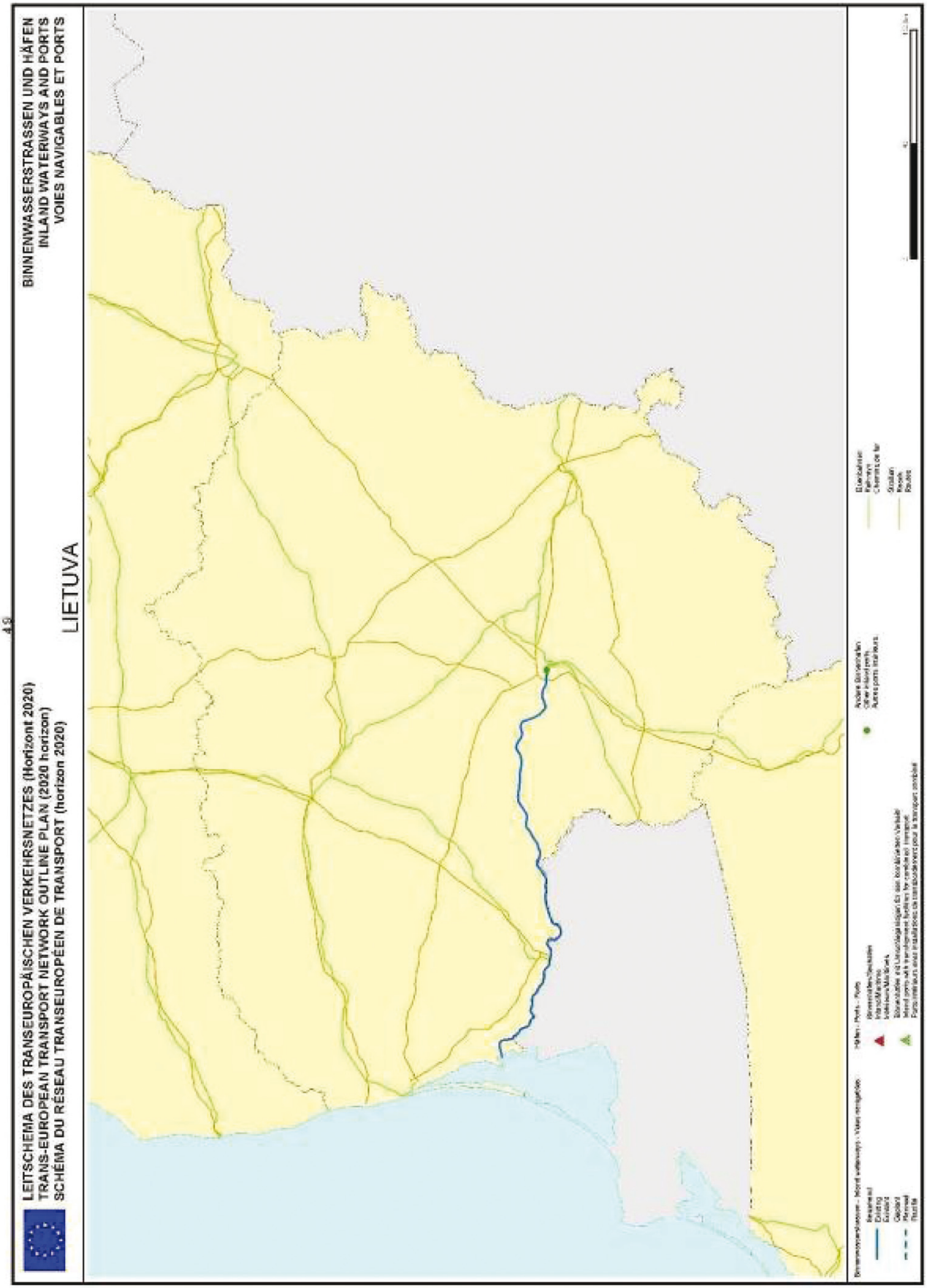

LEITSCHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHÉMA DU RÉSEAU TRANSEUROPÉEN DE TRANSPORT (horizon 2020)
DEUTSCHLAND - ÖSTERREICH
BINNENWASSERSTRASSEN UND HÄFEN
INLAND WATERWAYS AND PORTS
VOIES NAVIGABLES ET PORTS
DUISBURG
NEUSS
DÜSSELDORF
KÖLN
BONN
KOBLENZ
TRIER
METZ
SAARLOUIS/SIDELINGEN
LUDWIGSHAFEN/MANNHEIM
GERNSHEIM
HEILBRONN
KARLSRUHE/WORTH
STUTTGART
STRASBOURG/KEHL
COLMAR-NEUF-BRISACH
HÜNINGUE/OTTMARSHEIM
WEIL AM RHEIN
MAINZ
FRANKFURT/MAIN
ASCHAFFENBURG
GERNSHEIM
REGENSBURG
KEHEIM
STRAUBING
DEGGENDORF
KREMS
LINZ
ENNS
WIEN
BRATISLAVA
RIESA
DRESDEN
ŘÍČANY
ÚSTÍ N. LABEM
LOVOSICE
MĚLNÍK
PRAHA/SMICHOV
KOLÍN
PRAHA HG. ŘÍČANY
ANTWERPEN
MEERHOUT
GENT
BRUXELLES
CHARLEROI
URALCA SUR SAÔNE
MACON

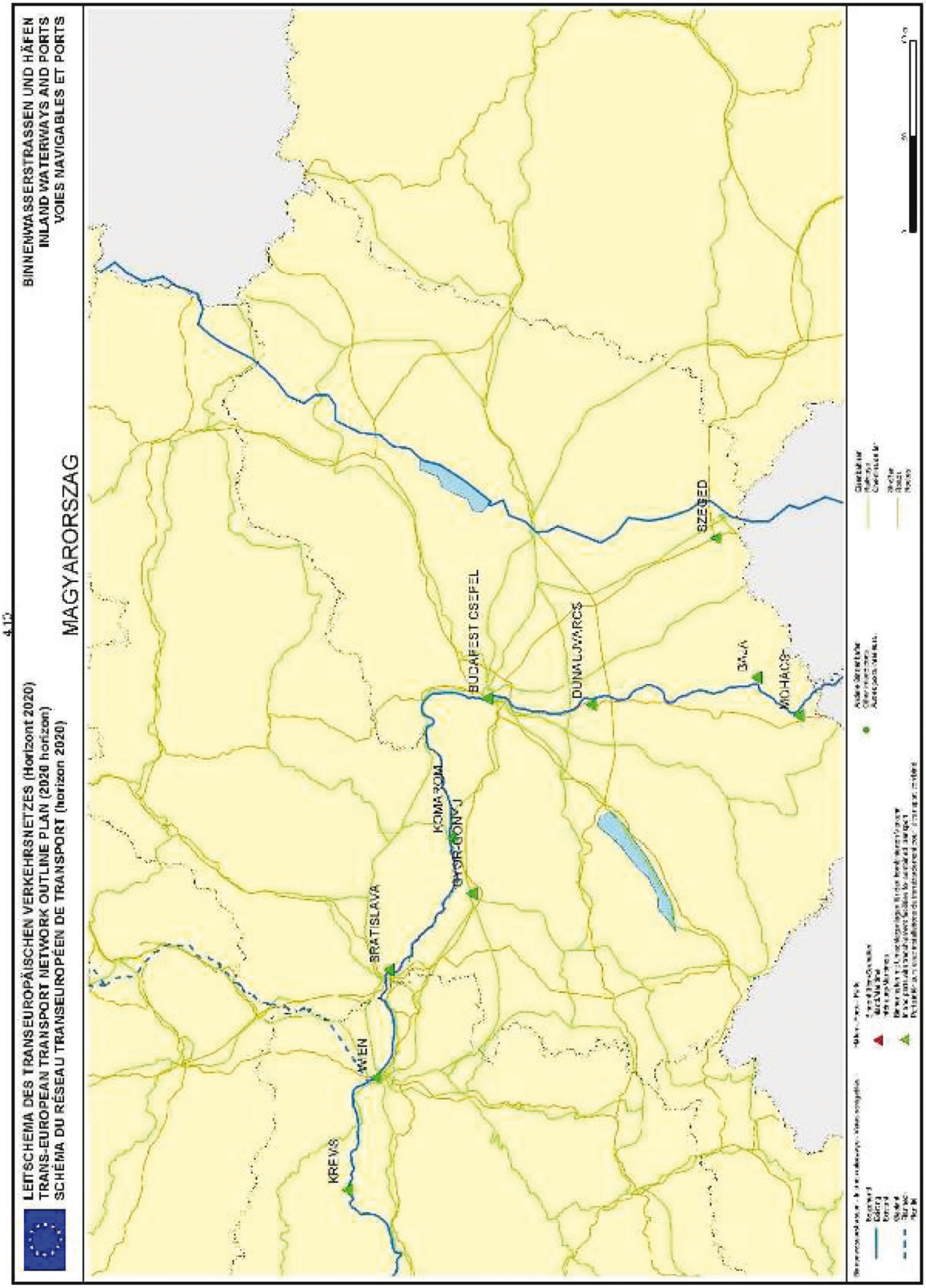

LEITSCHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHÉMA DU RÉSEAU TRANSEUROPÉEN DE TRANSPORT (horizon 2020)
BINNENWASSERSTRASSEN UND HÄFEN
INLAND WATERWAYS AND PORTS
VOIES NAVIGABLES ET PORTS
FRANCE - ITALIA
MACON
LYON
EQS

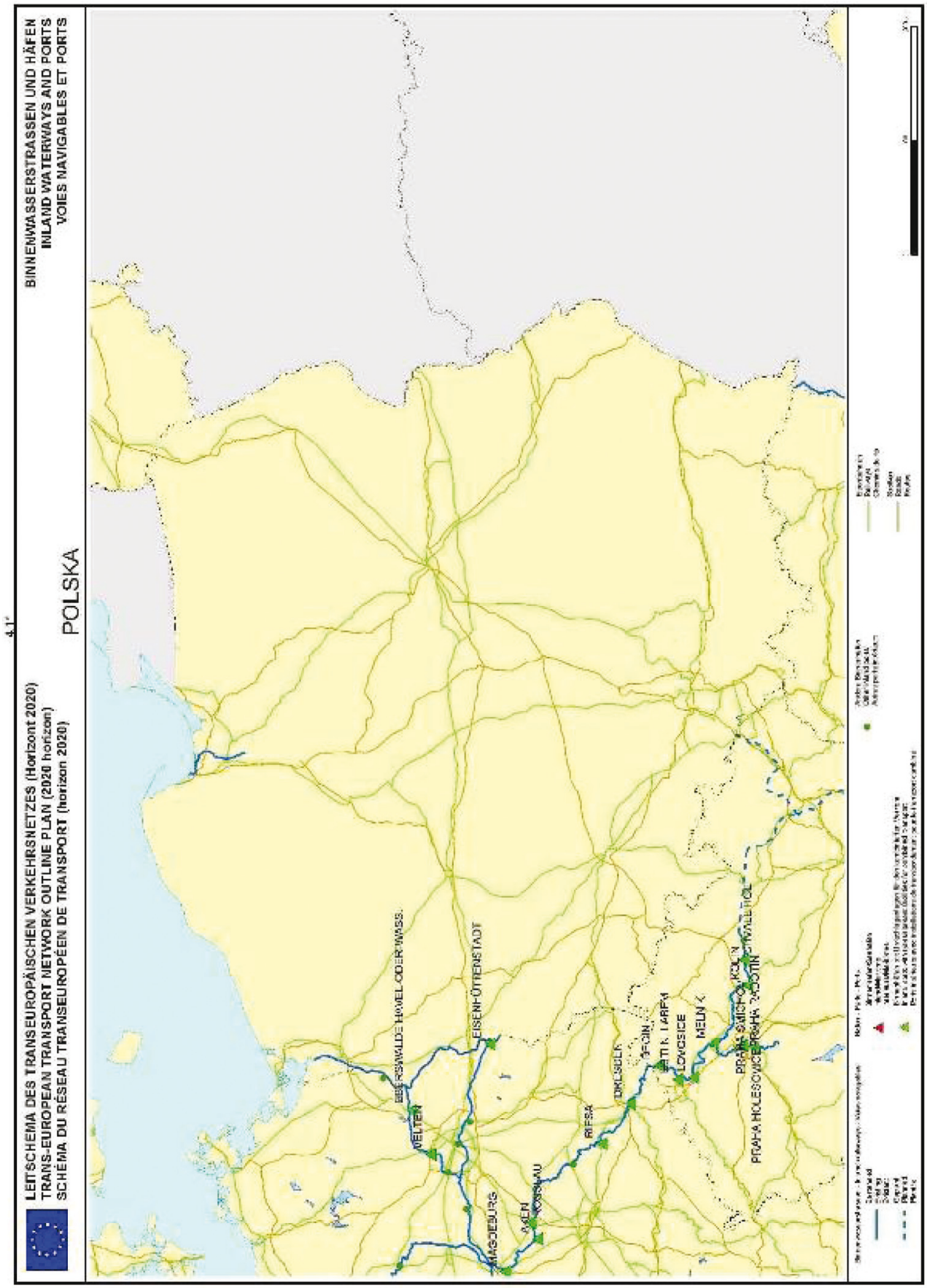

LEITSCHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHÉMA DU RÉSEAU TRANSEUROPÉEN DE TRANSPORT (horizon 2020)
BINNENWASSERSTRASSEN UND HÄFEN
INLAND WATERWAYS AND PORTS
VOIES NAVIGABLES ET PORTS
FRANCE
LA LOUVIERE (HAINAUT)
CHARLEROI
BONNEUIL-SUR-MARNE
GENNEVILLIERS
PARIS
ROUEN
LE HAVRE

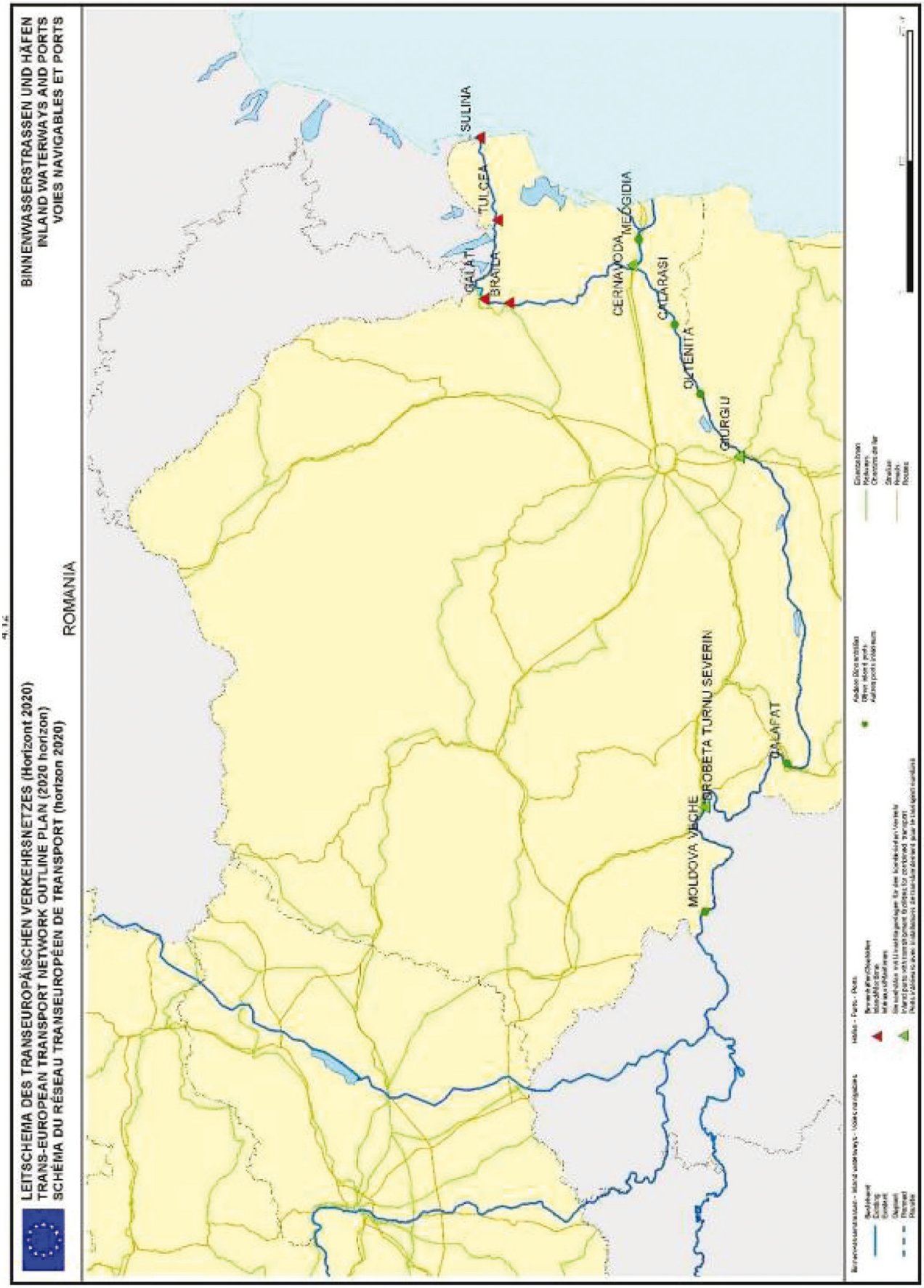

4.7
LEITSCHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHÉMA DU RÉSEAU TRANSEUROPÉEN DE TRANSPORT (horizon 2020)
BULGARIA
BINNENWASSERSTRASSEN UND HÄFEN
INLAND WATERWAYS AND PORTS
VOIES NAVIGABLES ET PORTS
ROUSSE
SVISHTOV
OIZYAHOVO
LOM
VIDIN

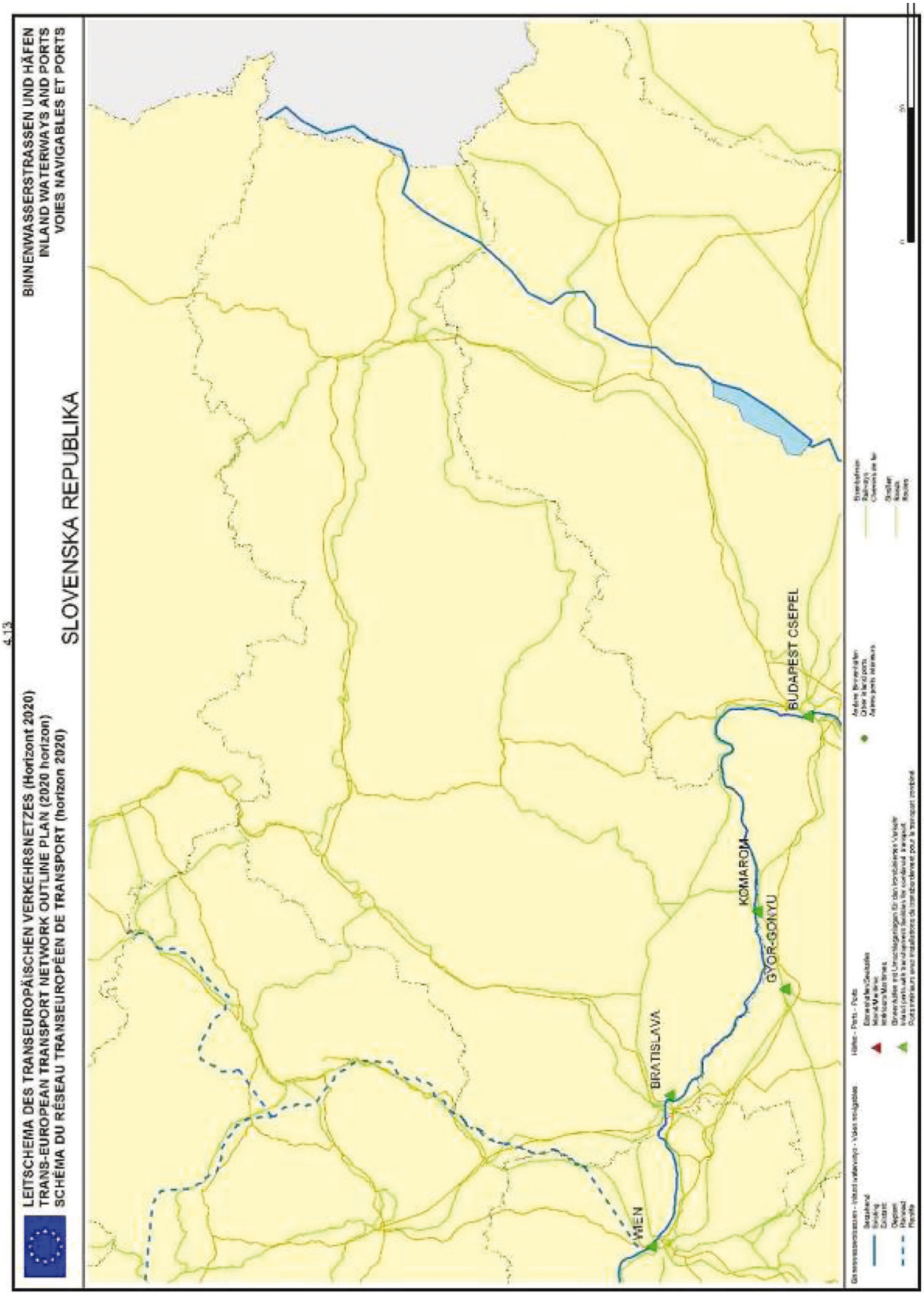

LEITSCHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHÉMA DU RÉSEAU TRANSEUROPÉEN DE TRANSPORT (horizon 2020)
BINNENWASSERSTRASSEN UND HÄFEN
INLAND WATERWAYS AND PORTS
VOIES NAVIGABLES ET PORTS
ČESKÁ REPUBLIKA
DRESDEN
DECIN
ÚSTÍ N. LABEM
LOVOSICE
MELNIK
PRAHA HOLESOVICE
PRAHA BADOTIN
PRAHA SMICHOV
KOLIN
CHVALETICE
KREMS
REGENSBURG
STRAUBING
DEGGENDORF


LEITSCHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHÉMA DU RÉSEAU TRANSEUROPÉEN DE TRANSPORT (horizon 2020)
BINNENWASSERSTRASSEN UND HÄFEN
INLAND WATERWAYS AND PORTS
VOIES NAVIGABLES ET PORTS
LIETUVA


LEITSCHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHÉMA DU RÉSEAU TRANSEUROPÉEN DE TRANSPORT (horizon 2020)
BINNENWASSERSTRASSEN UND HÄFEN
INLAND WATERWAYS AND PORTS
VOIES NAVIGABLES ET PORTS
MAGYARORSZAG
KREMS
WIEN
BRATISLAVA
KOMARNO
GYOR-GONYU
BUDAPEST CSEPEL
DUNAUJVAROS
SZEGED
BACS
MOHACS


LEITSCHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHÉMA DU RÉSEAU TRANSEUROPÉEN DE TRANSPORT (horizon 2020)
BINNENWASSERSTRASSEN UND HÄFEN
INLAND WATERWAYS AND PORTS
VOIES NAVIGABLES ET PORTS
POLSKA
4.1.
EISENHÜTTENSTADT
WELTEN
MAGDEBURG
RIESA
LOVOSICE
MELNIK
PRAHA HOLESOVICE
PRAHA


LEITSCHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHÉMA DU RÉSEAU TRANSEUROPÉEN DE TRANSPORT (horizon 2020)
ROMANIA
BINNENWASSERSTRASSEN UND HÄFEN
INLAND WATERWAYS AND PORTS
VOIES NAVIGABLES ET PORTS
SULINA
TULCEA
GALAŢI
BRAILA
MEDGIDIA
CERNAVODA
CALARASI
OLTENITA
GIURGIU
CALAFAT
DROBETA TURNU SEVERIN
MOLDOVA VECHE


LEITSCHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHÉMA DU RÉSEAU TRANSEUROPÉEN DE TRANSPORT (horizon 2020)
BINNENWASSERSTRASSEN UND HÄFEN
INLAND WATERWAYS AND PORTS
VOIES NAVIGABLES ET PORTS
SLOVENSKA REPUBLIKA
WIEN
BRATISLAVA
GYOR-GONYU
KOMAROM
BUDAPEST CSEPEL

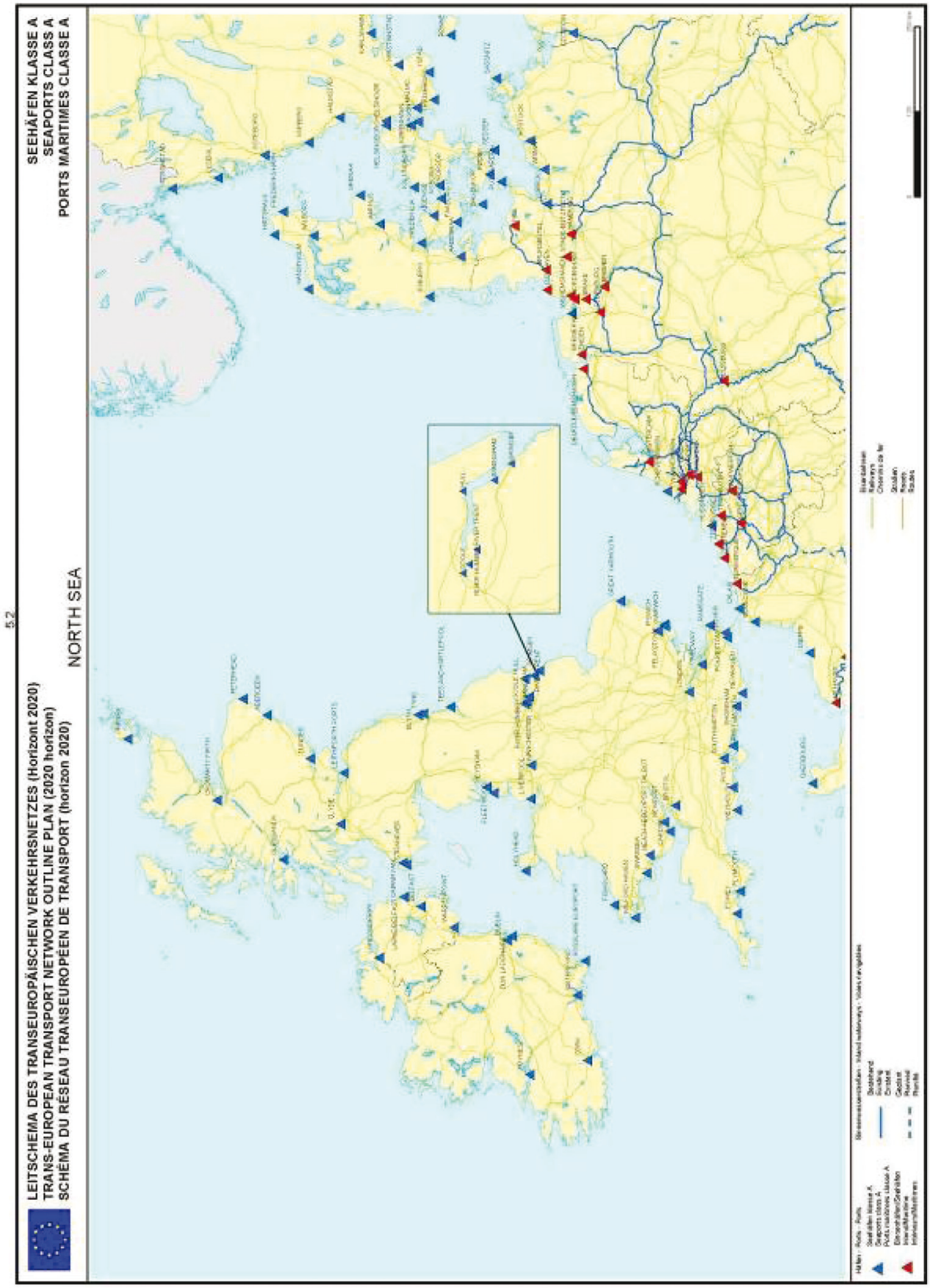
ABSCHNITT 5

SEEHÄFEN — KATEGORIE A

5.0

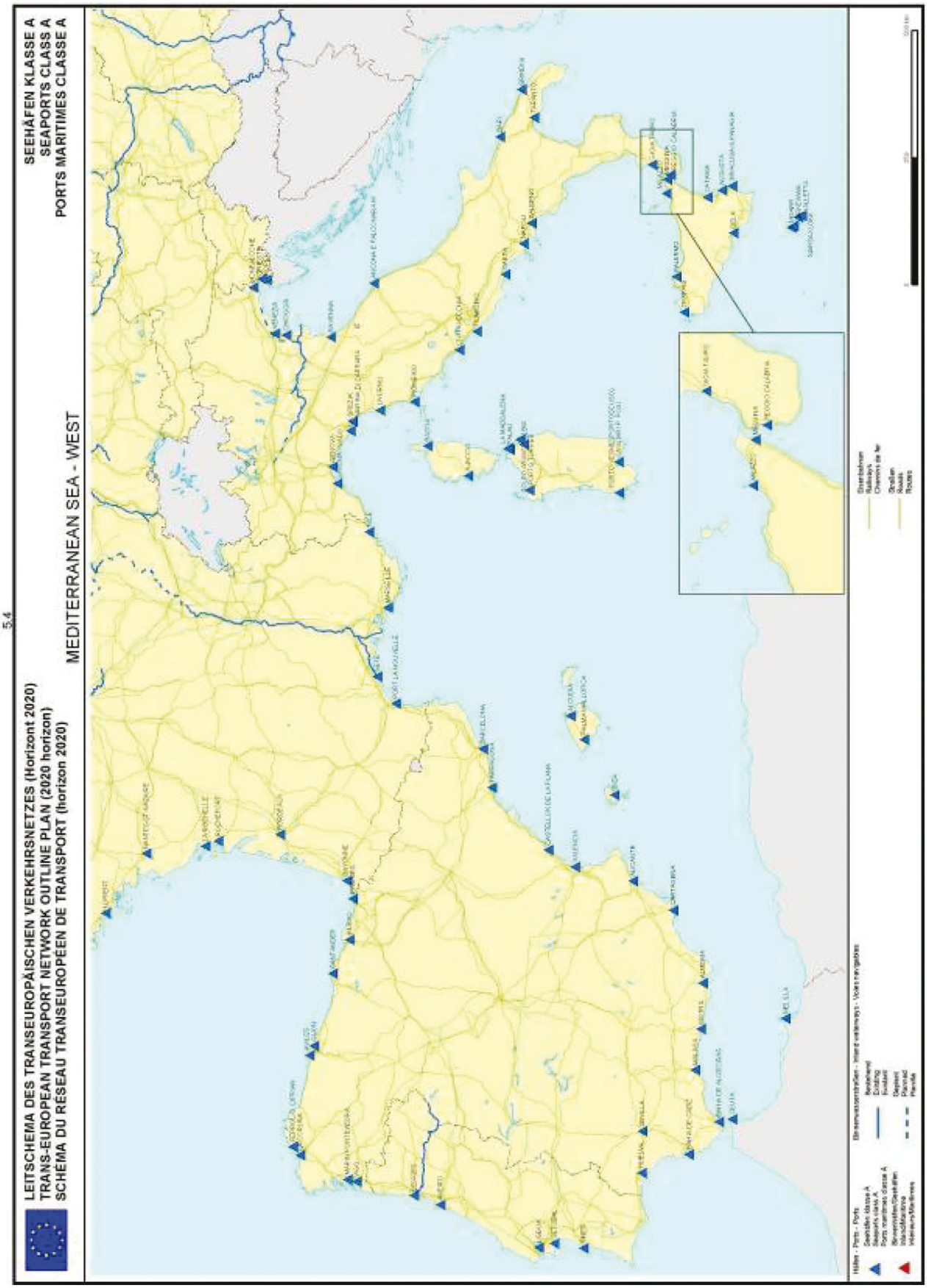
5.1

LEITSCHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHÉMA DU RÉSEAU TRANSEUROPÉEN DE TRANSPORT (horizon 2020)
SEEHÄFEN KLASSE A
SEAPORTS CLASS A
PORTS MARITIMES CLASSE A
BALTIC SEA
Hafen - Ports - Ports
Seehafen klasse A
Seaports class A
Ports maritimes classe A
Binnenhäfen/Seehäfen
Inland/Maritime
Intérieurs/Maritimes
Binnenwasserstraßen - Inland waterways - Voies navigables
Bestehend
Existing
Existant
Geplant
Planned
Planifié
Eisenbahnen
Railways
Chemins de fer
Straßen
Roads
Routes


5.2
LEITSCHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHÉMA DU RÉSEAU TRANSEUROPÉEN DE TRANSPORT (horizon 2020)
NORTH SEA
SEEHÄFEN KLASSE A
SEAPORTS CLASS A
PORTS MARITIMES CLASSE A

5.3

LEITSCHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHÈMA DU RÉSEAU TRANSEUROPÉEN DE TRANSPORT (horizon 2020)
SEEHÄFEN KLASSE A
SEAPORTS CLASS A
PORTS MARITIMES CLASSE A
ATLANTIC
Häfen - Ports - Ports
Seehäfen klasse A
Seaports class A
Ports maritimes classe A
Binnenhäfen/Seehäfen
Inland/Maritime
Intérieurs/Maritimes
Binnenwasserstraßen - Inland waterways - Voies navigables
Bestehend
Existing
Existant
Geplant
Planned
Planifié
Eisenbahnen
Railways
Chemins de fer
Straßen
Roads
Routes

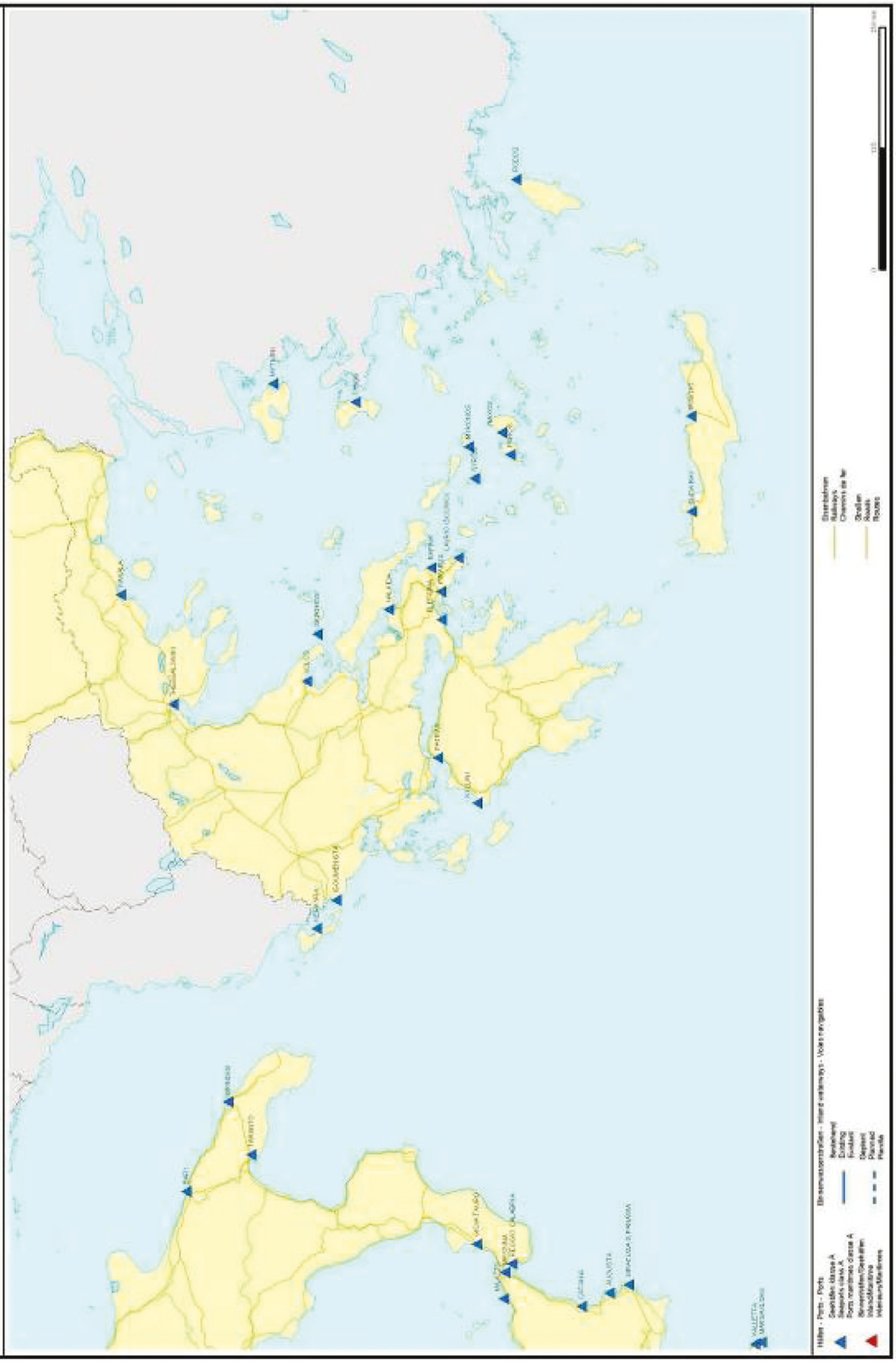

5.4
LEITSCHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHÉMA DU RÉSEAU TRANSEUROPÉEN DE TRANSPORT (horizon 2020)
MEDITERRANEAN SEA - WEST
SEEHÄFEN KLASSE A
SEAPORTS CLASS A
PORTS MARITIMES CLASSE A

5.5

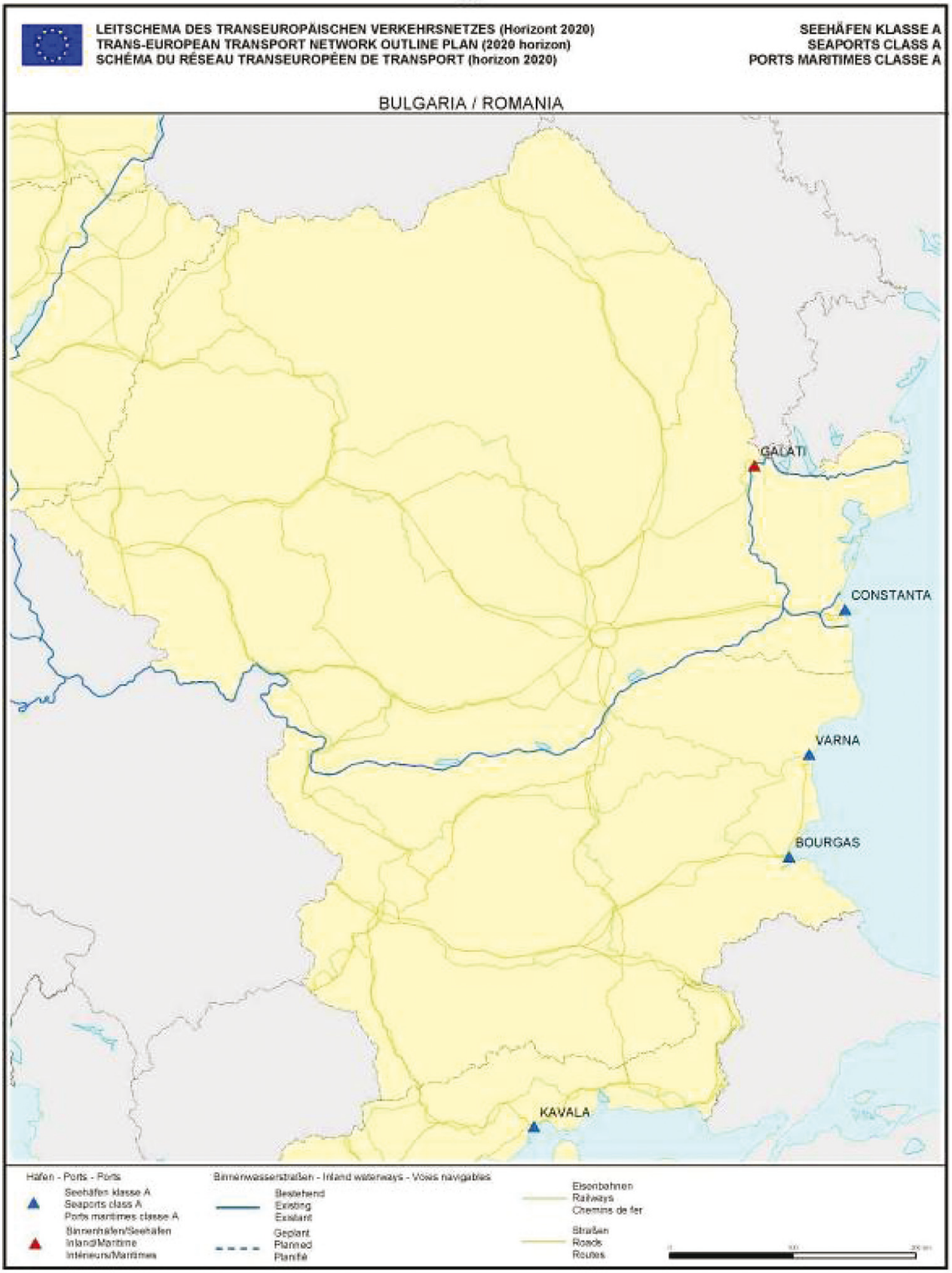
LEITSCHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHEMA DU RÉSEAU TRANSEUROPÉEN DE TRANSPORT (horizon 2020)

MEDITERRANEAN SEA - EAST

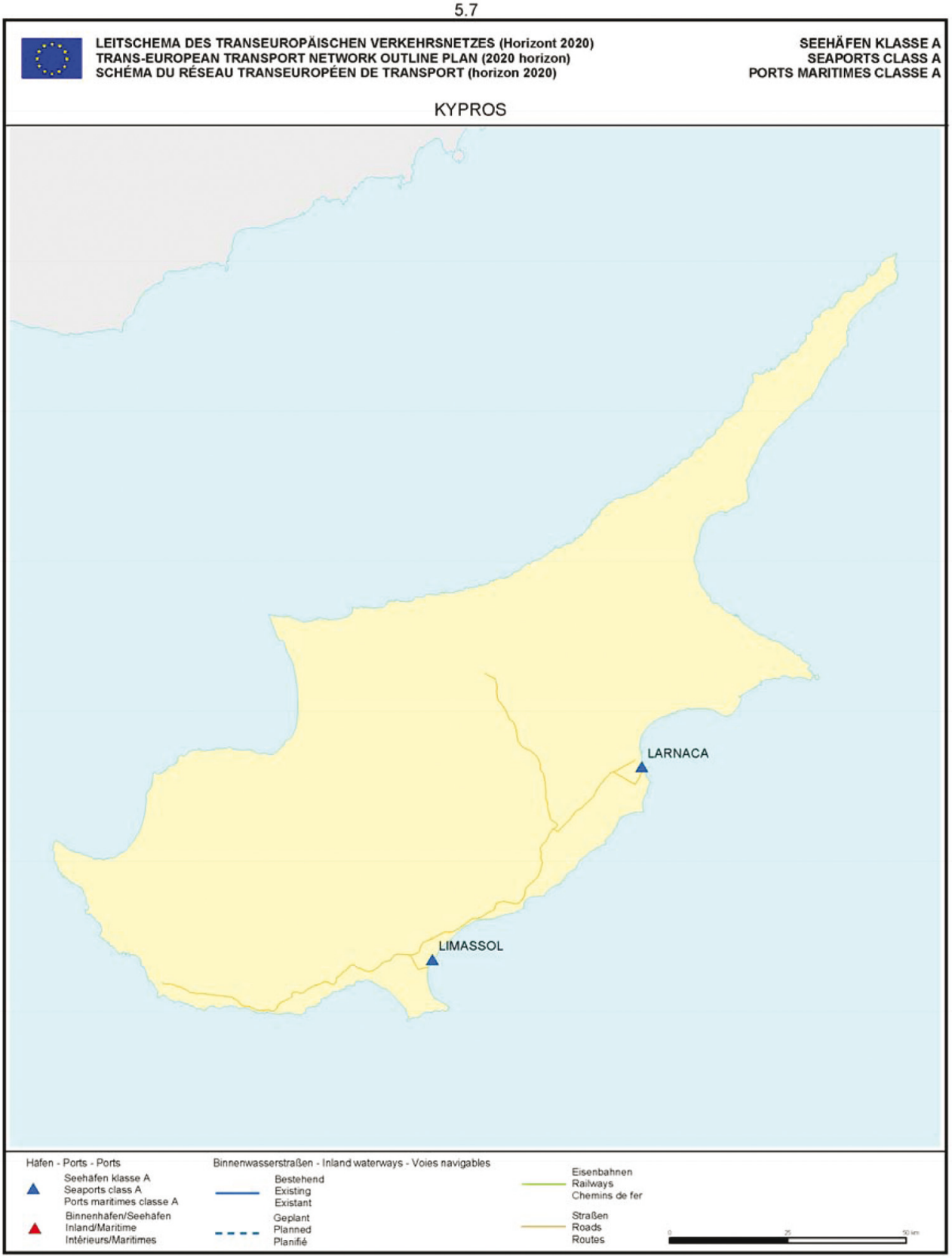
SEEHÄFEN KLASSE A
SEAPORTS CLASS A
PORTS MARITIMES CLASSE A



5.6


LEITSCHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHÉMA DU RÉSEAU TRANSEUROPÉEN DE TRANSPORT (horizon 2020)
SEEHÄFEN KLASSE A
SEAPORTS CLASS A
PORTS MARITIMES CLASSE A
BULGARIA / ROMANIA
GALATI
CONSTANTA
VARNA
BOURGAS
KAVALA
Häfen - Ports - Ports
Seehäfen klasse A
Seaports class A
Ports maritimes classe A
Binnenhäfen/Seehäfen
Inland/Maritime
Intérieurs/Maritimes
Binnenwasserstraßen - Inland waterways - Voies navigables
Bestehend
Existing
Existant
Geplant
Planned
Planifié
Eisenbahnen
Railways
Chemins de fer
Straßen
Roads
Routes

5.7


LEITSCHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHÉMA DU RÉSEAU TRANSEUROPÉEN DE TRANSPORT (horizon 2020)
SEEHÄFEN KLASSE A
SEAPORTS CLASS A
PORTS MARITIMES CLASSE A
KYPROS
LARNACA
LIMASSOL
Hafen - Ports - Ports
Seehäfen klasse A
Seaports class A
Ports maritimes classe A
Binnenhäfen/Seehäfen
Inland/Maritime
Intérieurs/Maritimes
Binnenwasserstraßen - Inland waterways - Voies navigables
Bestehend
Existing
Existant
Geplant
Planned
Planifié
Eisenbahnen
Railways
Chemins de fer
Straßen
Roads
Routes

5.8

LEITSCHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHÉMA DU RÉSEAU TRANSEUROPÉEN DE TRANSPORT (horizon 2020)
SEEHÄFEN KLASSE A
SEAPORTS CLASS A
PORTS MARITIMES CLASSE A
MALTA
MGARR
CIRKEWWA
VALLETTA
MARSAXLOKK
Häfen - Ports - Ports
Seehäfen klasse A
Seaports class A
Ports maritimes classe A
Binnenhäfen/Seehäfen
Inland/Maritime
Intérieurs/Maritimes
Binnenwasserstraßen - Inland waterways - Voies navigables
Bestehend
Existing
Existant
Geplant
Planned
Planifié
Eisenbahnen
Railways
Chemins de fer
Straßen
Roads
Routes

ABSCHNITT 6

FLUGHÄFEN

6.0

6.1

LEITSCHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHÉMA DU RÉSEAU TRANSEUROPÉEN DE TRANSPORT (horizon 2020)
FLUGHÄFEN
AIRPORTS
AÉROPORTS
BELGIQUE/BELGIË - DANMARK - DEUTSCHLAND - LUXEMBOURG - NEDERLAND - ÖSTERREICH
GÖTEBORG
HULTSFREDDSKARSHAMN
AALBORG
VÄXJÖ
KALMAR
HALMSTAD
KARUP
AARHUS
ÄNGELHOLM
RONNEBY
BILLUND
KØBENHAVN/KASTRUP
MALMÖ
ODENSE
RØNNE
WESTERLAND/SYLT
SØNDERBORG
MARIBO
GDANSK
KIEL/HOLTENAU
BARTH
LAAGE
HERNOSDORF
HAMBURG
GOLENIOW
GRONINGEN
BREMEN
BERLIN/TEMPELHOF/SCHÖNEFELD/TEGEL
POZNAN
AMSTERDAM
HANNOVER
ENSCHEDE
MÜNSTER OSNABRUCK
ROTTERDAM
DORTMUND
PADERBORN
OOSTENDE
DÜSSELDORF
KASSEL
LEIPZIG
WROCLAW STRACHOWICE
BRUSSELS NATIONAL
DRESDEN
MAASTRICHT
KÖLN/BONN
ERFURT
LILLE
LIEGE
CHARLEROI
HOF
PRAGUE
FRANKFURT
OSTRAVA MOSNOV
LUXEMBOURG
REIMS
NÜRNBERG
SAARBRÜCKEN
BRNO TURANY
METZ
STUTTGART
STRASBOURG
MÜNCHEN
LINZ
WIEN
BRATISLAVA
SALZBURG
MULHOUSE
FRIEDRICHSHAFEN
DIJON
INNSBRUCK
GRAZ
SARMELLEK
KLAGENFURT
MARIBOR
Teil eines internationalen Flughafensystems
Part of international system
Partie d'un système aéroportuaire international
Internationale Netzpunkte
International connecting points
Composantes internationales
Teil von Unionsnetzpunkten
Part of Union connecting points
Partie de composantes de l'Union
Unionsnetzpunkte
Union connecting points
Composantes de l'Union
Regionale Netzpunkte und Zugangspunkte
Regional and accessibility points
Composantes régionales et d'accessibilité

6.2

LEITSCHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHÉMA DU RÉSEAU TRANSEUROPÉEN DE TRANSPORT (horizon 2020)
FLUGHÄFEN
AIRPORTS
AÉROPORTS
BULGARIA
CONSTANTA
BUCURESTI
VARNA
GORNA ORYAHOVITSA
BOURGAS
SOFIA
PLOVDIV
ALEXANDROUPOLIS
KAVALA
THESSALONIKI
Teil eines internationalen Flughafensystems
Part of international system
Partie d'un système aéroportuaire international
Internationale Netzpunkte
International connecting points
Composantes internationales
Teil von Unionsnetzpunkten
Part of Union connecting points
Partie de composantes de l'Union
Unionsnetzpunkte
Union connecting points
Composantes de l'Union
Regionale Netzpunkte und Zugangspunkte
Regional and accessibility points
Composantes régionales et d'accessibilité

6.3

LEITSCHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHÉMA DU RÉSEAU TRANSEUROPÉEN DE TRANSPORT (horizon 2020)
FLUGHÄFEN
AIRPORTS
AÉROPORTS
ČESKÁ REPUBLIKA
BERLIN/TEMPELHOF/SCHÖNEFELD/TEGEL
POZNAŃ
LEIPZIG
DRESDEN
WROCŁAW STRACHOWICE
KATOWICE
HOF
PRAGUE
OSTRAVA MOSNOV
BRNO TURANY
MÜNCHEN
LINZ
WIEN
BRATISLAVA
SALZBURG
GRAZ
Teil eines internationalen Flughafensystems
Part of international system
Partie d'un système aéroportuaire international
Internationale Netzpunkte
International connecting points
Composantes internationales
Teil von Unionsnetzpunkten
Part of Union connecting points
Partie de composantes de l'Union
Unionsnetzpunkte
Union connecting points
Composantes de l'Union
Regionale Netzpunkte und Zugangspunkte
Regional and accessibility points
Composantes régionales et d'accessibilité
0 25 50 100 km

6.4

LEITSCHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHÉMA DU RÉSEAU TRANSEUROPÉEN DE TRANSPORT (horizon 2020)
FLUGHÄFEN
AIRPORTS
AÉROPORTS
EESTI
HELSINKI/VANTAA
TURKU
TALLINN
KARDLA EAST
TARTU
PARNU
KURESSAARE
VENTSPILS SOUTH
RIGA CENTRAL
Teil eines internationalen Flughafensystems
Part of international system
Partie d'un système aéroportuaire international
Internationale Netzpunkte
International connecting points
Composantes internationales
Teil von Unionsnetzpunkten
Part of Union connecting points
Partie de composantes de l'Union
Unionsnetzpunkte
Union connecting points
Composantes de l'Union
Regionale Netzpunkte und Zugangspunkte
Regional and accessibility points
Composantes régionales et d'accessibilité

6.5

LEITSCHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHÉMA DU RÉSEAU TRANSEUROPÉEN DE TRANSPORT (horizon 2020)
FLUGHÄFEN
AIRPORTS
AÉROPORTS
IRELAND - UNITED KINGDOM
UNST (SHETLAND ISLES)
SUMBURGH
KIRKWALL
STORNOWAY
WICK
BENBECULA
INVERNESS
BARRA
ABERDEEN
TIREE
ISLAY
GLASGOW
EDINBURGH
CARRICKFIN
LONDONDERRY
PRESTWICK
SLIGO
BELFAST
BELFAST CITY
NEWCASTLE
CONNAUGHT
TEESSIDE
ORANMORE
INISHMORE
INISHEER
INISHMAAN
DUBLIN
LEEDS AND BRADFORD
SHANNON
LIVERPOOL
HUMBERSIDE
FARRANFORE
MANCHESTER INTERNATIONAL
WATERFORD
EAST MIDLANDS
CORK
BIRMINGHAM
COVENTRY
NORWICH
LUTON
CARDIFF
BRISTOL
SOUTHEND
LONDON/CITY
LONDON - GATWICK/HEATHROW/STANSTEAD
EXETER
SOUTHAMPTON
NEWQUAY
BOURNEMOUTH
PLYMOUTH
OOSTENDE
SCILLY ISLES
BRUSSELS NATIONAL
Teil eines internationalen Flughafensystems
Part of international system
Partie d'un système aéroportuaire international
Internationale Netzpunkte
International connecting points
Composantes internationales
Teil von Unionsnetzpunkten
Part of Union connecting points
Partie de composantes de l'Union
Unionsnetzpunkte
Union connecting points
Composantes de l'Union
Regionale Netzpunkte und Zugangspunkte
Regional and accessibility points
Composantes régionales et d'accessibilité

6.6

LEITSCHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHÉMA DU RÉSEAU TRANSEUROPÉEN DE TRANSPORT (horizon 2020)
FLUGHÄFEN
AIRPORTS
AÉROPORTS
HELLAS/ΕΛΛΑΣ
VARNA
GORNA ORYAHOVITSA
BOURGAS
SOFIA
PLOVDIV
ALEXANDROUPOLIS
KAVALA
THESSALONIKI
KASTORIA
KOZANI
LIMNOS
MITILINI
IOANNINA
CORFU
SKIATHOS
SKYROS
CHIOS
PREVEZA
SAMOS
IKARIA
ATHINA
ARAXOS
ARGOSTOLION
SYROS
MYKONOS
LEROS
ZAKINTHOS
NAXOS
KOS
PAROS
RHODOS
KASTELORIZO
ASTYPALAIA
KALAMATA
MILOS
THIRA/SANTORINI
KYTHIRA
KASOS
KARPATHOS
CHANIA
HERAKLION
SITIA
Teil eines internationalen Flughafensystems
Part of international system
Partie d'un système aéroportuaire international
Internationale Netzpunkte
International connecting points
Composantes internationales
Teil von Unionsnetzpunkten
Part of Union connecting points
Partie de composantes de l'Union
Unionsnetzpunkte
Union connecting points
Composantes de l'Union
Regionale Netzpunkte und Zugangspunkte
Regional and accessibility points
Composantes régionales et d'accessibilité

6.7

LEITSCHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHÉMA DU RÉSEAU TRANSEUROPÉEN DE TRANSPORT (horizon 2020)
FLUGHÄFEN
AIRPORTS
AÉROPORTS
ESPAÑA - PORTUGAL
CLERMONT-FERRAND
PERIGUEUX
BRIVE
BORDEAUX
LA CORUNA
ASTURIAS
SANTIAGO
RODEZ
SANTANDER
BILBAO
BIARRITZ
TOULOUSE
VIGO
BURGOS
SAN SEBASTIAN
VITORIA
PAU
TARBES
MONTPELLIER
BALEON
BRAGANCA
LOGROÑO
PAMPLONA
PORTO
VILA REAL
MONFLORITE
PERPIGNAN
VALLADOLID
ZARAGOZA
SALAMANCA
GERONA
COVILHA
BARCELONA
REUS
MADRID/BARAJAS
LISBOA/OTA
BADAJOZ/TALAVERA LA REAL
VALENCIA
MENORCA
PALMA DE MALLORCA
ALBACETE
IBIZA
CORDOBA
ALICANTE
FARO
SEVILLA
MURCIA
JEREZ
GRANADA
MALAGA
ALMERIA
HELIPUERTO DE CEUTA
MELILLA
Madeira (PT)
Açores (PT)
Canarias (ES)
Teil eines internationalen Flughafensystems
Part of international system
Partie d'un système aéroportuaire international
Internationale Netzpunkten
International connecting points
Composantes internationales
Teil von Unionsnetzpunkten
Part of Union connecting points
Partie de composantes de l'Union
Unionsnetzpunkte
Union connecting points
Composantes de l'Union
Regionale Netzpunkte und Zugangspunkte
Regional and accessibility points
Composantes régionales et d'accessibilité

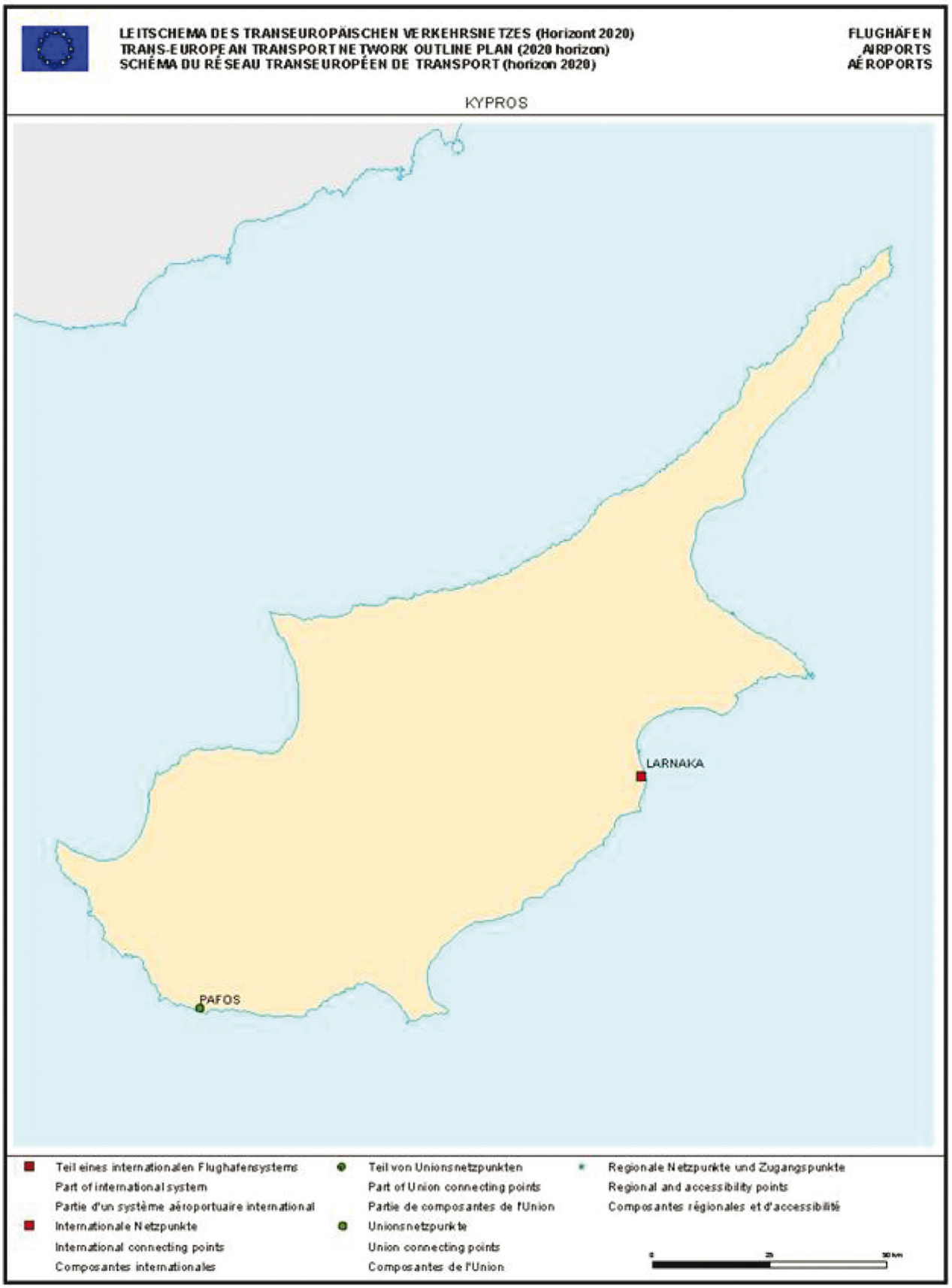
6.8

LEITSCHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHÉMA DU RÉSEAU TRANSEUROPÉEN DE TRANSPORT (horizon 2020)
FLUGHÄFEN
AIRPORTS
AÉROPORTS
FRANCE
CARDIFF
BRISTOL
LONDON - GATWICK/HEATHROW/STANSTED
LONDON CITY/SOUTHEND
NEWQUAY
EXETER
PLYMOUTH
SOUTHAMPTON
BOURNEMOUTH
ROTTERDAM
MUNSTER OSNABRUCK
OOSTENDE
DORTMUND
PADERBORN
DUSSELDORF
KASSEL
BRUSSELS NATIONAL
MAASTRICHT
KOLN/BONN
LILLE
LIEGE
CHARLEROI
CHERBOURG
LE HAVRE
FRANKFURT
CAEN
ROUEN
LUXEMBOURG
LANNION
BREST
ST-MALO
REIMS
PARIS - CHARLES DE GAULLE/LE BOURGET/ORLY
SAARBRUCKEN
METZ
QUIMPER
RENNES
STUTTGART
LORIENT
STRASBOURG
NANTES/NOTRE DAME DES LANDES
MULHOUSE
FRIEDRICHSHAFEN
DIJON
CHATEAUROUX
POITIERS
LA ROCHELLE
LIMOGES
CLERMONT-FERRAND
LYON - ST EXUPÉRY/BRON
PERIGUEUX
BRIVE
GRENOBLE
MILANO - BERGAMO/LINATE/MALPENSA
BORDEAUX
TORINO
RODEZ
SANTANDER
GENOVA
BILBAO
BIARRITZ
TOULOUSE
SAN SEBASTIAN
PAU
NIMES
VITORIA
TARBES
MONTPELLIER
NICE
MARSEILLE
PAMPLONA
LOGROÑO
TOULON
MONFLORITE
PERPIGNAN
Guadeloupe - Martinique (FR)
CALVI BASTIA
GERONA
AJACCIO
FIGARI
Guyane (FR)
La Réunion (FR)
Teil eines internationalen Flughafensystems
Part of international system
Partie d'un système aéroportuaire international
Internationale Netzpunkten
International connecting points
Composantes internationales
Teil von Unionsnetzpunkten
Part of Union connecting points
Partie de composantes de l'Union
Unionsnetzpunkte
Union connecting points
Composantes de l'Union
Regionale Netzpunkte und Zugangspunkte
Regional and accessibility points
Composantes régionales et d'accessibilité

6.9

LEITSCHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHÉMA DU RÉSEAU TRANSEUROPÉEN DE TRANSPORT (horizon 2020)
FLUGHÄFEN
AIRPORTS
AÉROPORTS
ITALIA
DIJON
INNSBRUCK
GRAZ
SARMELLEK
KLAGENFURT
MARIBOR
LJUBLJANA
LYON - ST EXUPÉRY/BRON
TRIESTE
GRENOBLE
TREVISO
BRESCIA
VENEZIA
PORTOROŽ
VERONA
TORINO
MILANO - BERGAMO/LINATE
MALPENSA
BOLOGNA
GENOVA
FORLI
RIMINI
NICE
FIRENZE
MARSEILLE
PISA
ANCONA
TOULON
PERUGIA
MARINA DI CAMPO
CALVI
BASTIA
PESCARA
AJACCIO
ROMA - CIAMPINO/FIUMICINO
FIGARI
FOGGIA
BARI
OLBIA
NAPOLI
BRINDISI
ALGHERO
NUORO
CAGLIARI
CROTONE
LAMEZIA TERME
PALERMO
REGGIO CALABRIA
TRAPANI/BIRGI
CATANIA/FONTANAROSSA
PANTELLERIA
MALTA/LUQA
LAMPEDUSA
Teil eines internationalen Flughafensystems
Part of international system
Partie d'un système aéroportuaire international
Internationale Netzpunkte
International connecting points
Composantes internationales
Teil von Unionsnetzpunkten
Part of Union connecting points
Partie de composantes de l'Union
Unionsnetzpunkte
Union connecting points
Composantes de l'Union
Regionale Netzpunkte und Zugangspunkte
Regional and accessibility points
Composantes régionales et d'accessibilité

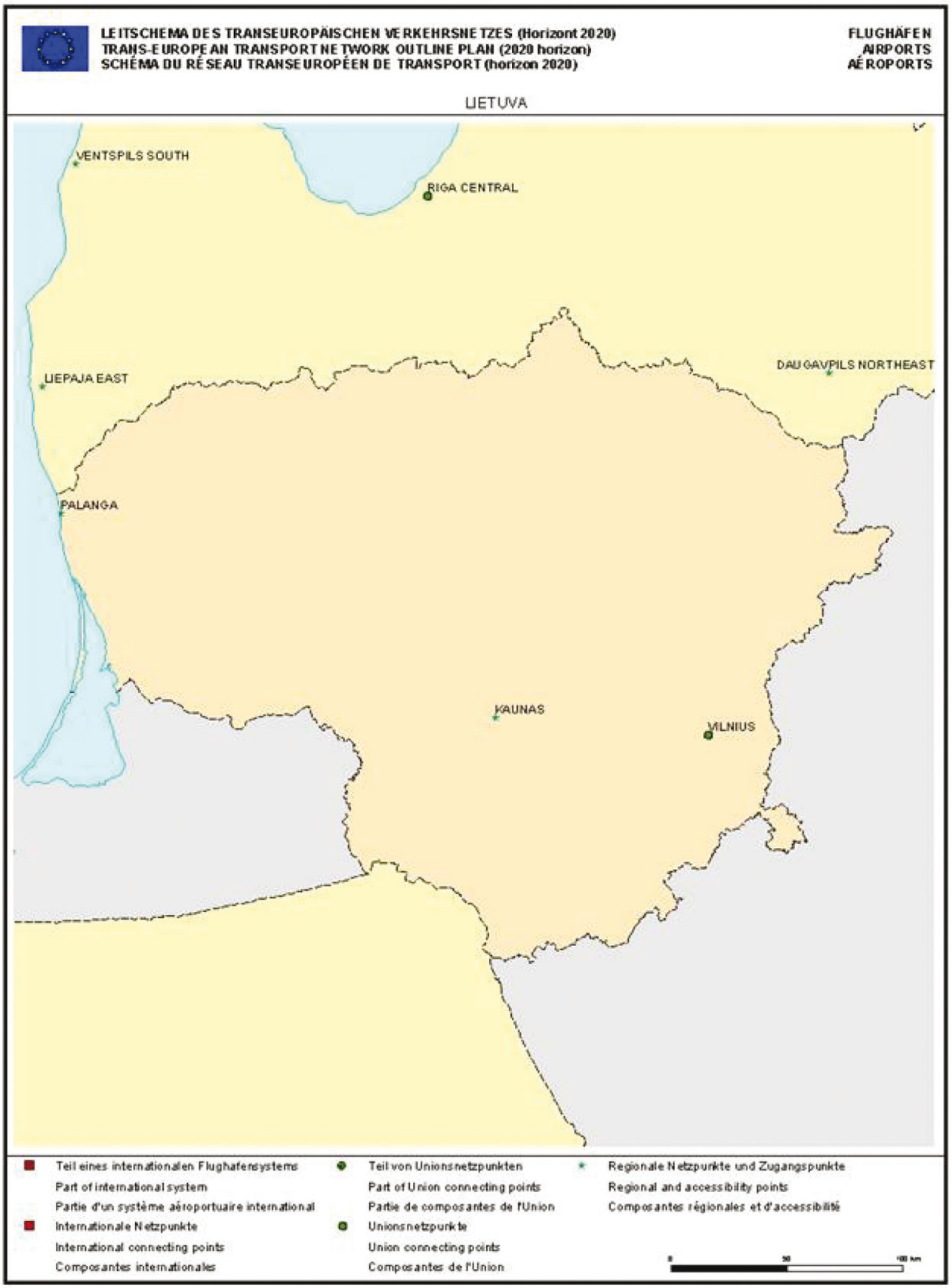
6.10


LEITSCHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHÉMA DU RÉSEAU TRANSEUROPÉEN DE TRANSPORT (horizon 2020)
FLUGHÄFEN
AIRPORTS
AÉROPORTS
KYPROS
LARNAKA
PAFOS
Teil eines internationalen Flughafensystems
Part of international system
Partie d'un système aéroportuaire international
Internationale Netzpunkte
International connecting points
Composantes internationales
Teil von Unionsnetzpunkten
Part of Union connecting points
Partie de composantes de l'Union
Unionsnetzpunkte
Union connecting points
Composantes de l'Union
Regionale Netzpunkte und Zugangspunkte
Regional and accessibility points
Composantes régionales et d'accessibilité

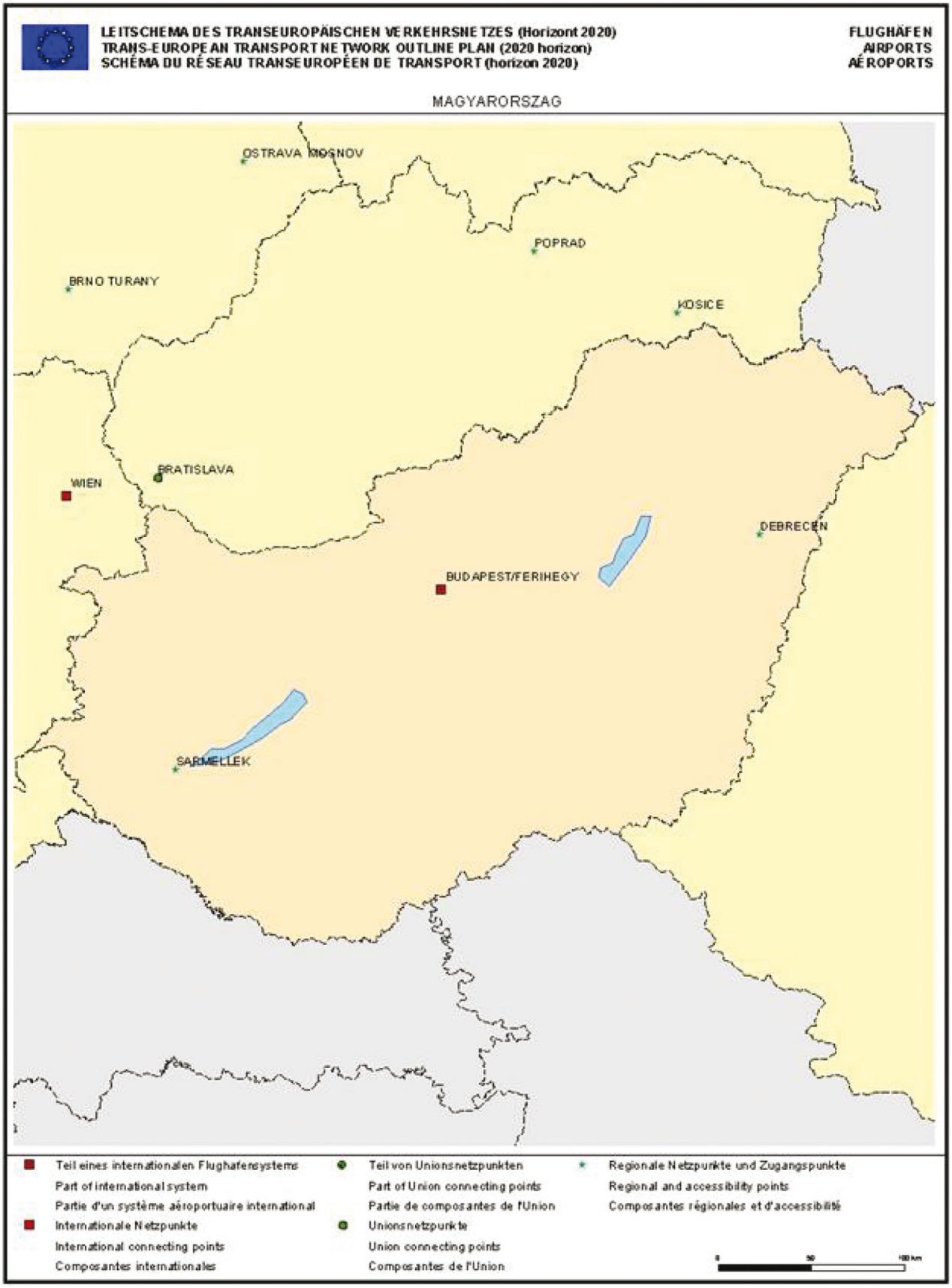
6.11

LEITSCHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHÉMA DU RÉSEAU TRANSEUROPÉEN DE TRANSPORT (horizon 2020)
FLUGHÄFEN
AIRPORTS
AÉROPORTS
LATVIJA
KARDLA EAST
TARTU
PARNU
KURESSAARE
VENTSPILS SOUTH
RIGA CENTRAL
LIEPAJA EAST
DAUGAVPILS NORTHEAST
PALANGA
KAUNAS
VILNIUS
Teil eines internationalen Flughafensystems
Part of international system
Partie d'un système aéroportuaire international
Internationale Netzpunkte
International connecting points
Composantes internationales
Teil von Unionsnetzpunkten
Part of Union connecting points
Partie de composantes de l'Union
Unionsnetzpunkte
Union connecting points
Composantes de l'Union
Regionale Netzpunkte und Zugangspunkte
Regional and accessibility points
Composantes régionales et d'accessibilité

6.12


LEITSCHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHÉMA DU RÉSEAU TRANSEUROPÉEN DE TRANSPORT (horizon 2020)
FLUGHÄFEN
AIRPORTS
AÉROPORTS
LIETUVA
VENTSPILS SOUTH
RIGA CENTRAL
LIEPAJA EAST
DAUGAVPILS NORTHEAST
PALANGA
KAUNAS
VILNIUS
Teil eines internationalen Flughafensystems
Part of international system
Partie d'un système aéroportuaire international
Internationale Netzpunkte
International connecting points
Composantes internationales
Teil von Unionsnetzpunkten
Part of Union connecting points
Partie de composantes de l'Union
Unionsnetzpunkte
Union connecting points
Composantes de l'Union
Regionale Netzpunkte und Zugangspunkte
Regional and accessibility points
Composantes régionales et d'accessibilité

6.13


LEITSCHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHÉMA DU RÉSEAU TRANSEUROPÉEN DE TRANSPORT (horizon 2020)
FLUGHÄFEN
AIRPORTS
AÉROPORTS
MAGYARORSZAG
OSTRAVA MOSNOV
POPRAD
BRNO TURANY
KOSICE
BRATISLAVA
WIEN
DEBRECEN
BUDAPEST/FERIHEGY
SARMELLEK
Teil eines internationalen Flughafensystems
Part of international system
Partie d'un système aéroportuaire international
Internationale Netzpunkte
International connecting points
Composantes internationales
Teil von Unionsnetzpunkten
Part of Union connecting points
Partie de composantes de l'Union
Unionsnetzpunkte
Union connecting points
Composantes de l'Union
Regionale Netzpunkte und Zugangspunkte
Regional and accessibility points
Composantes régionales et d'accessibilité

6.14

LEITSCHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHÉMA DU RÉSEAU TRANSEUROPÉEN DE TRANSPORT (horizon 2020)
FLUGHÄFEN
AIRPORTS
AÉROPORTS
MALTA
MALTA/LUQA
Teil eines internationalen Flughafensystems
Part of international system
Partie d'un système aéroportuaire international
Internationale Netzpunkte
International connecting points
Composantes internationales
Teil von Unionsnetzpunkten
Part of Union connecting points
Partie de composantes de l'Union
Unionsnetzpunkte
Union connecting points
Composantes de l'Union
Regionale Netzpunkte und Zugangspunkte
Regional and accessibility points
Composantes régionales et d'accessibilité

6.15

LEITSCHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHÉMA DU RÉSEAU TRANSEUROPÉEN DE TRANSPORT (horizon 2020)
FLUGHÄFEN
AIRPORTS
AÉROPORTS
POLSKA
KAUNAS
VILNIUS
RØNNE
GDANSK
HERINGSDORF
GOLENIOW
POZNAN
WARSAW
WROCLAW STRACHOWICE
DRESDEN
RZESZOW
KATOWICE
KRAKOW
PRAGUE
OSTRAVA MOSNOV
POPRAD
BRNO TURANY
KOSICE
Teil eines internationalen Flughafensystems
Part of international system
Partie d'un système aéroportuaire international
Internationale Netzpunkte
International connecting points
Composantes internationales
Teil von Unionsnetzpunkten
Part of Union connecting points
Partie de composantes de l'Union
Unionsnetzpunkte
Union connecting points
Composantes de l'Union
Regionale Netzpunkte und Zugangspunkte
Regional and accessibility points
Composantes régionales et d'accessibilité

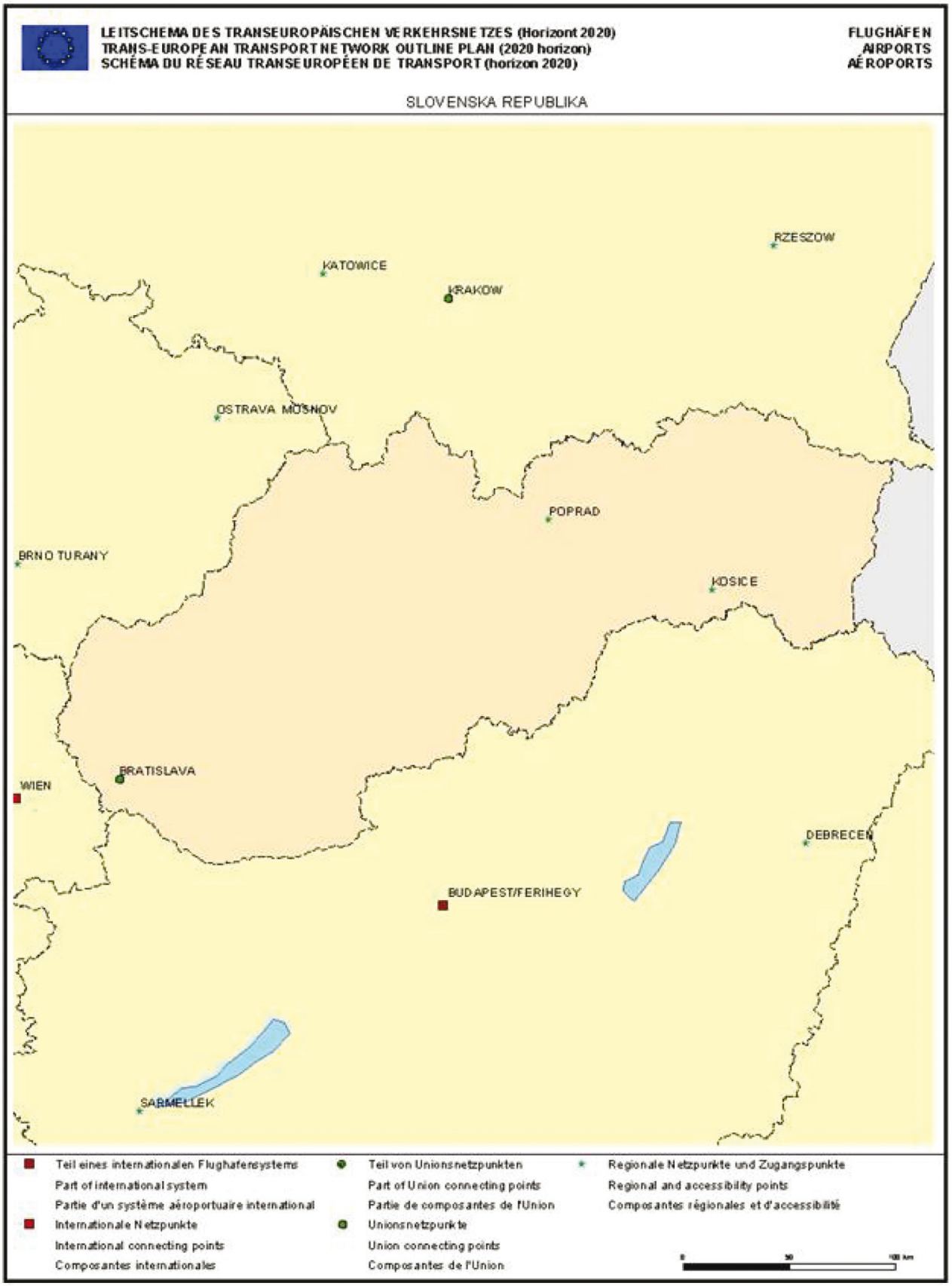
6.16

LEITSCHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHÉMA DU RÉSEAU TRANSEUROPÉEN DE TRANSPORT (horizon 2020)
FLUGHÄFEN
AIRPORTS
AÉROPORTS
ROMANIA
RZESZOW
KOSICE
SUCEAVA
IASI
DEBRECEN
BACAU
ORADEA
CLUJ
ARAD
SIBIU
TIMISOARA
CONSTANTA
BUCURESTI
VARNA
GORNA ORYAHOVITSA
BOURGAS
SOFIA
Teil eines internationalen Flughafensystems
Part of international system
Partie d'un système aéroportuaire international
Internationale Netzpunkte
International connecting points
Composantes internationales
Teil von Unionsnetzpunkten
Part of Union connecting points
Partie de composantes de l'Union
Unionsnetzpunkte
Union connecting points
Composantes de l'Union
Regionale Netzpunkte und Zugangspunkte
Regional and accessibility points
Composantes régionales et d'accessibilité

6.17

LEITSCHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHÉMA DU RÉSEAU TRANSEUROPÉEN DE TRANSPORT (horizon 2020)
FLUGHÄFEN
AIRPORTS
AÉROPORTS
SLOVENIJA
GRAZ
KLAGENFURT
MARIBOR
LJUBLJANA
TRIESTE
PORTOROZ
Teil eines internationalen Flughafensystems
Part of international system
Partie d'un système aéroportuaire international
Internationale Netzpunkte
International connecting points
Composantes internationales
Teil von Unionsnetzpunkten
Part of Union connecting points
Partie de composantes de l'Union
Unionsnetzpunkte
Union connecting points
Composantes de l'Union
Regionale Netzpunkte und Zugangspunkte
Regional and accessibility points
Composantes régionales et d'accessibilité

6.18


LEITSCHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHÉMA DU RÉSEAU TRANSEUROPÉEN DE TRANSPORT (horizon 2020)
FLUGHÄFEN
AIRPORTS
AÉROPORTS
SLOVENSKA REPUBLIKA
RZESZOW
KATOWICE
KRAKOW
OSTRAVA MOSNOV
POPRAD
BRNO TURANY
KOSICE
BRATISLAVA
WIEN
DEBRECEN
BUDAPEST/FERIHEGY
SARMELLEK
Teil eines internationalen Flughafensystems
Part of international system
Partie d'un système aéroportuaire international
Internationale Netzpunkte
International connecting points
Composantes internationales
Teil von Unionsnetzpunkten
Part of Union connecting points
Partie de composantes de l'Union
Unionsnetzpunkte
Union connecting points
Composantes de l'Union
Regionale Netzpunkte und Zugangspunkte
Regional and accessibility points
Composantes régionales et d'accessibilité

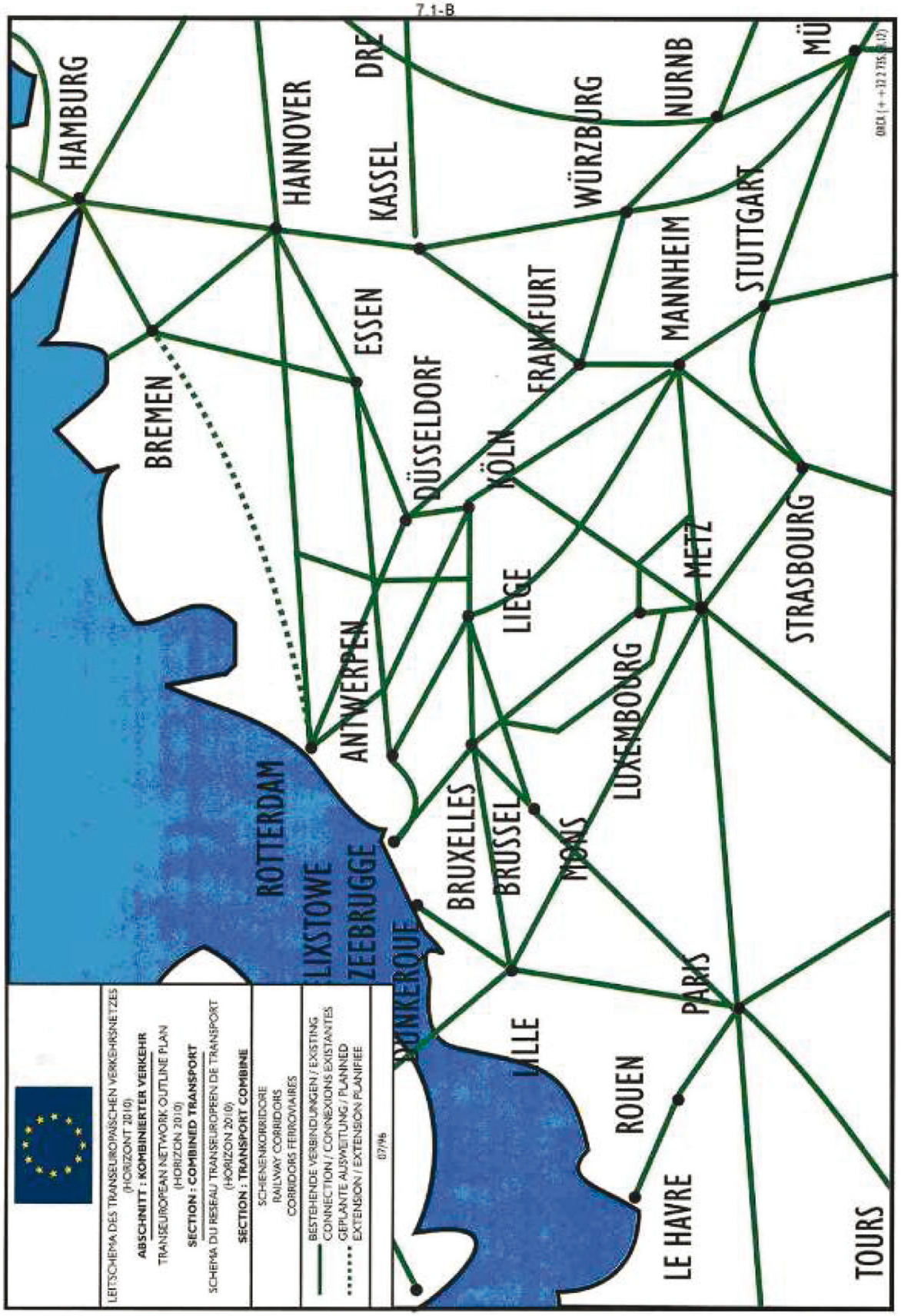
6.19

LEITSCHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHÉMA DU RÉSEAU TRANSEUROPÉEN DE TRANSPORT (horizon 2020)
FLUGHÄFEN
AIRPORTS
AÉROPORTS
SUOMI - SVERIGE
IVALO
ENONTEKIÖ
KITTILA
KIRUNA
GÄLLIVARE
ROVANIEMI
KUUSAMO
KEMI
LULEÅ
HEMAVAN
ARVIDSJAUR
OULU
STORUMAN
SKELLEFTEÅ
KAJAANI
LYCKSELE
VILHELMINA
KRUUNUPYY
UMEÅ
KUOPIO
JOENSUU
ÖRNSKÖLDSVIK
VAASA
ÖSTERSUND/FRÖSÖN
KRAMFORS
SEINÄJOKI
VARKAUS
JYVÄSKYLÄ
SAVONLINNA
SUNDSVALL/HÄRNÖSAND
MIKKELI
SVEG
HUDIKSVALL
PORI
TAMPERE/PIRKKALA
LAPPEENRANTA
SÖDERHAMN
SILJAN
TURKU
HELSINKI/VANTAA
GÄVLE/SANDVIKEN
BORLÄNGE
MARIEHAMN
TORSBY
HAGFORS
TALLINN
VÄSTERÅS
KARDLA EAST
KARLSTAD
ÖREBRO
STOCKHOLM - ARLANDA/BROMMA
TARTU
PARNU
STOCKHOLM-SKAVSTA
KURESSAARE
NORRKÖPING
LIDKÖPING
SKÖVDE
LINKÖPING
VISBY
VENTSPILS SOUTH
RIGA CENTRAL
JÖNKÖPING
GÖTEBORG
HULTSFRED
ÖSKARSHAMN
AALBORG
VÄXJÖ
LIEPAJA EAST
DAUGAVPILS NORTHEAST
HALMSTAD
KALMAR
PALANGA
KARUP
AARHUS
ÄNGELHOLM
RONNEBY
BILLUND
ODENSE
MALMÖ
KAUNAS
VILNIUS
KØBENHAVN - KASTRUP
Teil eines internationalen Flughafensystems
Part of international system
Partie d'un système aéroportuaire international
Internationale Netzpunkte
International connecting points
Composantes internationales
Teil von Unionsnetzpunkten
Part of Union connecting points
Partie de composantes de l'Union
Unionsnetzpunkte
Union connecting points
Composantes de l'Union
Regionale Netzpunkte und Zugangspunkte
Regional and accessibility points
Composantes régionales et d'accessibilité

ABSCHNITT 7

NETZ FÜR DEN KOMBINIERTEN VERKEHR

7.1-A


7.1-B
LEITSCHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES
(HORIZONT 2010)
ABSCHNITT : KOMBINIERTER VERKEHR
TRANSEUROPEAN NETWORK OUTLINE PLAN
(HORIZON 2010)
SECTION : COMBINED TRANSPORT
SCHEMA DU RESEAU TRANSEUROPEEN DE TRANSPORT
(HORIZON 2010)
SECTION : TRANSPORT COMBINE
SCHIENENKORRIDORE
RAILWAY CORRIDORS
CORRIDORS FERROVIAIRES
BESTEHENDE VERBINDUNGEN / EXISTING
CONNECTION / CONNEXIONS EXISTANTES
GEPLANTE AUSWEITUNG / PLANNED
EXTENSION / EXTENSION PLANIFIEE
07/96
HAMBURG
BREMEN
HANNOVER
KASSEL
DRE
ESSEN
DÜSSELDORF
KÖLN
FRANKFURT
WÜRZBURG
NURNB
MANNHEIM
STUTTGART
MÜ
STRASBOURG
METZ
LIEGE
LUXEMBOURG
ANTWERPEN
ROTTERDAM
LIXSTOWE
ZEEBRUGGE
BRUXELLES
BRUSSEL
MONS
DUNKERQUE
LILLE
PARIS
ROUEN
LE HAVRE
TOURS

ANHANG II

KRITERIEN UND SPEZIFIKATIONEN FÜR VORHABEN VON GEMEINSAMEM INTERESSE [1]

Abschnitt 2: Straßennetz

Abschnitt 3: Eisenbahnnetz

Abschnitt 4: Binnenwasserstraßennetz und Binnenhäfen

Abschnitt 5: Seehäfen

Abschnitt 6: Flughäfen

Abschnitt 7: Netz für den kombinierten Verkehr

Abschnitt 8: Seeverkehrsmanagement- und -informationsnetz

Abschnitt 9: Luftverkehrsmanagementnetz

Abschnitt 10: Ortungs- und Navigationsnetz

ABSCHNITT 2

STRAßENNETZ

Außer den Vorhaben bezüglich der in Anhang I genannten Verbindungen gilt als Infrastrukturvorhaben von gemeinsamem Interesse jedes diese Verbindungen betreffende Vorhaben, das sich bezieht auf

A. den Ausbau des Netzes, insbesondere

— den Ausbau von Autobahnen oder die Verbesserung hochwertiger Straßen,

— den Bau oder die Verbesserung von städtischen Umgehungsstraßen oder von Umgehungen um Ballungsräume,

— die Verstärkung der Interoperabilität der nationalen Netze;

B. die Entwicklung von Systemen für das Verkehrsmanagement und die Information der Benutzer, insbesondere

— die Schaffung von Telematik-Infrastrukturen für die Sammlung von Verkehrsdaten,

— die Entwicklung von Verkehrsinformations- und -kontrollzentren, sowie des Datenaustausches zwischen Informationszentren für den Verkehr verschiedener Länder,

— die Einführung von Straßenverkehrsinformationsdiensten, insbesondere RDS-TMC [2],

— die technische Interoperabilität der Telematik-Infrastrukturen.

[1] Diese Kriterien und Spezifikationen beziehen sich auf die entsprechenden Abschnitte im verfügenden Teil und/oder in Anhang I.
[2] Funkgestütztes digitales Verkehrsnachrichtensystem, das die allgemeinen Verkehrsnachrichten auf die Bedürfnisse des einzelnen Kraftfahrers abstimmt.

ABSCHNITT 3

EISENBAHNNETZ

Außer den Vorhaben bezüglich der in Anhang I genannten Verbindungen gilt als Infrastrukturvorhaben von gemeinsamem Interesse jedes diese Verbindungen betreffende Vorhaben, das sich bezieht auf

— die Interoperabilität zwischen transeuropäischen Eisenbahnnetzen;

— die Verknüpfung mit den Netzen anderer Verkehrsträger.

ABSCHNITT 4

BINNENWASSERSTRAßENNETZ UND BINNENHÄFEN

A. **Binnenhäfen**

Die Vorhaben von gemeinsamem Interesse betreffen nur solche Infrastrukturen, die unterschiedslos allen Benutzern offen stehen.

Außer den Vorhaben bezüglich der in Anhang I genannten Verbindungen und Binnenhäfen gilt als Vorhaben von gemeinsamem Interesse jedes Infrastrukturvorhaben, das unter eine oder mehrere der folgenden Kategorien fällt:

1. Zugang über Wasserstraßen zum Hafen

2. Hafeninfrastruktur innerhalb des Hafengeländes

3. Andere Verkehrsinfrastrukturen innerhalb des Hafengeländes

4. Andere Verkehrsinfrastrukturen für den Anschluss des Hafens an die verschiedenen Bestandteile des transeuropäischen Verkehrsnetzes.

Als Vorhaben von gemeinsamem Interesse gilt jedes Vorhaben, das folgende Arbeiten betrifft: Bau und Unterhaltung aller Bestandteile des allgemein für alle Benutzer offenen Verkehrssystems innerhalb des Hafens und der Verbindungen zum nationalen oder internationalen Verkehrsnetz. Dazu gehören insbesondere die Erschließung und Unterhaltung von Landflächen für gewerbliche und hafenbezogene Zwecke, Bau und Unterhaltung von Straßen- und Schienenanbindungen, Bau und Unterhaltung einschließlich Baggerung der Zugänge sowie der sonstigen Wasserflächen im Hafen, Bau und Unterhaltung von Navigationshilfen und von Verkehrsmanagement-, Kommunikations- und Informations systemen im Hafen und seinen Zugängen.

B. **Verkehrsmanagement**

Als Vorhaben von gemeinsamem Interesse gilt jedes Infrastrukturvorhaben, das sich insbesondere bezieht auf:

— ein Schiffsleitsystem, insbesondere für Schiffe, die gefährliche oder umweltschädliche Güter befördern,

— Kommunikationssysteme für Notfallsituationen und für die Sicherheit auf den Schifffahrtswegen.

ABSCHNITT 5

SEEHÄFEN

1. **Gemeinsame Voraussetzungen für Vorhaben von gemeinsamem Interesse betreffend Seehäfen des Netzes**

Die Vorhaben von gemeinsamem Interesse betreffen nur Infrastrukturen, die unterschiedslos allen Benutzern offen stehen.

Als Vorhaben von gemeinsamem Interesse gilt jedes Vorhaben, das die folgenden Arbeiten betrifft: Bau und Unterhaltung aller Bestandteile des allgemein für alle Benutzer offenen Verkehrssystems innerhalb des Hafens und der Verbindungen zum nationalen oder internationalen Verkehrsnetz. Dazu gehören insbesondere die Erschließung und Unterhaltung von Landflächen für gewerbliche und hafenbezogene Zwecke, Bau und Unterhaltung von Straßen- und Schienenanbindungen, Bau und Unterhaltung einschließlich Baggerung der Zugänge sowie der sonstigen Wasserflächen im Hafen, Bau und Unterhaltung von Navigationshilfen und von Verkehrsmanagement-, Kommunikations- und Informationssystemen im Hafen und seinen Zugängen.

2. **Merkmale der Vorhaben von gemeinsamem Interesse für das Netz der Seehäfen**

Zu den Vorhaben von gemeinsamem Interesse gehören alle Infrastrukturvorhaben, die folgende Merkmale aufweisen:

Merkmale des Vorhabens	Hafenkategorie
I. **Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs**	
Infrastruktur für die Entwicklung des Kurzstreckenseeverkehrs und der Fluss-Seeschifffahrt	Vorhaben für Häfen der Kategorie A
II. **Zugang zu den Häfen**	
Zugang zu den Häfen von der See oder einer Binnenwasserstraße aus	Vorhaben für Häfen der Kategorien A und B
Ständiger Zugang zu Ostseehäfen, die auf etwa 60° nördlicher Breite und weiter nördlich gelegen sind, einschließlich des Ausrüstungsaufwands für Eisbrecharbeiten im Winter	Vorhaben für Häfen der Kategorien A, B und C
Schaffung oder Verbesserung von Hinterlandverbindungen für den Anschluss des Hafens an die verschiedenen Bestandteile des transeuropäischen Verkehrsnetzes durch Schienen-, Straßen- und Binnenwasserstraßenverbindungen	Vorhaben für Häfen der Kategorie A
Ausbau der bestehenden Hinterlandverbindungen für den Anschluss des Hafens an die verschiedenen Bestandteile des transeuropäischen Verkehrsnetzes durch Schienen-, Straßen- und Binnenwasserstraßenverbindungen	Vorhaben für Häfen der Kategorien A und B
III. **Hafeninfrastruktur innerhalb des Hafengeländes**	
Ausbau der Hafeninfrastruktur im Hinblick auf effizientere intermodale Übergänge	Vorhaben für Häfen der Kategorien A und B
Verbesserung der Hafeninfrastruktur insbesondere in Häfen auf Inseln und in Randgebieten sowie in Gebieten in äußerster Randlage	Vorhaben für Häfen der Kategorie C
Entwicklung und Einrichtung von Management- und Informationssystemen wie EDI (elektronischer Datenaustausch) oder anderer intelligenter Managementsysteme für den Güter- und Personenverkehr, die integrierte Technologien nutzen	Vorhaben für Häfen der Kategorien A, B und C
Entwicklung der Hafenanlagen zur Aufnahme von Abfällen	Vorhaben für Häfen der Kategorien A, B und C

ABSCHNITT 6

FLUGHÄFEN

I. **Auswahlkriterien für Flughäfen von gemeinsamem Interesse**

Die Flughäfen von gemeinsamem Interesse müssen den Kriterien eines der folgenden Netzpunkte entsprechen:

1. Internationale Netzpunkte sind:

— Flughäfen oder Flughafensysteme [1]

— mit jährlich mindestens 5 000 000 Passagierbewegungen minus 10 %

oder

— mit jährlich mindestens 100 000 Bewegungen von Verkehrsflugzeugen

[1] Flughafensysteme (ABl. L 240 vom 24.8.1992, S. 14).

oder

— mit einem jährlichen Frachtaufkommen von mindestens 150 000 Tonnen

oder

— mit jährlich mindestens 1 000 000 Passagierbewegungen aus der Union heraus

oder

— alle neuen Flughäfen, die anstelle eines internationalen Netzpunkts, der an seinem Standort nicht weiter ausgebaut werden kann, errichtet werden.

2. Unionsnetzpunkte sind:

— Flughäfen und Flughafensysteme

— mit jährlich zwischen 1 000 000 minus 10 % und 4 499 999 Passagierbewegungen

oder

— mit einem jährlichen Frachtaufkommen zwischen 50 000 und 149 999 Tonnen

oder

— mit jährlich zwischen 500 000 und 899 999 Passagierbewegungen, davon mindestens 30 % im nichtnationalen Verkehr,

oder

— mit jährlich zwischen 300 000 und 899 999 Passagierbewegungen, soweit sie außerhalb des europäischen Kontinents und mehr als 500 km vom nächstgelegenen internationalen Netzpunkt liegen,

oder

— alle neuen Flughäfen, die anstelle eines Unionsnetzpunkts, der an seinem Standort nicht weiter ausgebaut werden kann, errichtet werden.

3. Regionale Netzpunkte und Zugangspunkte sind Flughäfen

— mit jährlich zwischen 500 000 und 899 999 Passagierbewegungen, davon weniger als 30 % im nichtnationalen Verkehr,

oder

— mit jährlich zwischen 250 000 minus 10 % und 499 999 Passagierbewegungen

oder

— mit einem jährlichen Frachtaufkommen zwischen 10 000 und 49 999 Tonnen

oder

— die auf einer Insel eines Mitgliedstaats liegen,

oder

— die in einem eingeschlossenen Gebiet der Union liegen und gewerbliche Dienste mit Flugzeugen anbieten, deren Starthöchstgewicht über 10 Tonnen beträgt.

Ein Flughafen gilt als in einem eingeschlossenen Gebiet gelegen, wenn er sich in einer Entfernung von mehr als 100 km Luftlinie vom nächstgelegenen internationalen Netzpunkt oder Unionsnetzpunkt befindet. Diese Entfernung kann ausnahmsweise nur 75 km betragen, wenn es aufgrund des geographischen Reliefs oder des schlechten Zustands der Landverkehrsinfrastruktur Zugangsschwierigkeiten gibt.

II. **Spezifikationen für Vorhaben von gemeinsamem Interesse, die das Flughafennetz betreffen**

Als Vorhaben von gemeinsamem Interesse gilt ein Vorhaben, das folgenden Spezifikationen entspricht:

Spezifikationen	Hauptsächlich betroffene Netzpunktarten [1]
I. **Optimierung der Flughafenkapazität**	
Aktion 1— Optimierung der Abfertigungskapazität für Flugzeuge, Passagiere oder Fracht, einschließlich der flughafeneigenen Flugnavigationseinrichtungen	Internationaler Netzpunkt Unionsnetzpunkt Regionaler Netzpunkt und Zugangspunkt
Aktion 2— Verbesserung der allgemeinen und betrieblichen Sicherheit an/auf Flughäfen	Internationaler Netzpunkt Unionsnetzpunkt Regionaler Netzpunkt und Zugangspunkt
Aktion 3— Durch die Verwirklichung des Binnenmarktes erforderlich gewordene Umstellung der Infrastruktur, insbesondere Maßnahmen zur Förderung der Freizügigkeit in der Europäischen Union	Internationaler Netzpunkt Unionsnetzpunkt Regionaler Netzpunkt und Zugangspunkt
II. **Schaffung neuer Flughafenkapazitäten**	
Aktion 4— Errichtung der Infrastruktur und Anlagen, von denen die Flughafenkapazität für die Abfertigung von Flugzeugen, Passagieren oder Fracht abhängt, einschließlich der flughafeneigenen Flugnavigationsanlagen	Internationaler Netzpunkt Unionsnetzpunkt
Aktion 5— Bau eines neuen Flughafens als Ersatz für einen Flughafen oder ein Flughafensystem, der/das an seinem Standort nicht weiter ausgebaut werden kann	Internationaler Netzpunkt Unionsnetzpunkt
III. **Verbesserung des Schutzes gegen die vom Flughafenbetrieb ausgehenden Belästigungen**	
Aktion 6— Verbesserung der Umweltverträglichkeit hinsichtlich Lärm und Behandlung der Flughafenabwässer	Internationaler Netzpunkt Unionsnetzpunkt
IV. **Verbesserung oder Ausbau der Flughafenzufahrten**	
Aktion 7— Verbesserung oder Ausbau der Schnittstellen zwischen Flughafen und Zugangsinfrastruktur	Internationaler Netzpunkt Unionsnetzpunkt
Aktion 8— Verbesserung oder Ausbau der Anschlüsse an die übrigen Verkehrsnetze, insbesondere an das Eisenbahnnetz	Internationaler Netzpunkt Unionsnetzpunkt

[1] Diese Tabelle schließt nicht aus, dass die betreffenden Maßnahmen in bestimmten, gebührend gerecht-fertigten Sonderfällen auf andere Netzpunkte ausgedehnt werden können.

ABSCHNITT 7

NETZ FÜR DEN KOMBINIERTEN VERKEHR

Außer den Vorhaben bezüglich der in Anhang I genannten Verbindungen gilt als Vorhaben von gemeinsamem Interesse jedes diese Verbindungen betreffende Vorhaben, das sich bezieht auf

— den Bau oder Ausbau von Schienenwegen oder Wasserstraßen, mit denen der kombinierte Frachtverkehr technisch möglich und wirtschaftlich rentabel gestaltet werden soll;

— den Bau oder Ausbau von Umschlagzentren zwischen Landverkehrsträgern, einschließlich der Schaffung von Umschlageinrichtungen mit der entsprechenden Infrastruktur in dem Terminal;

— den Ausbau der Hafenbereiche zwecks Entwicklung oder Verbesserung des kombinierten Verkehrs zwischen dem Seeweg und der Schiene, der Binnenwasserstraße oder der Straße;

— eigens an den kombinierten Verkehr angepasste Ausrüstung für den Schienenverkehr, falls die Besonderheiten der Infrastruktur dies erforderlich machen, und zwar insbesondere unter dem Gesichtspunkt der Kosten einer eventuellen Anpassung dieser Infrastruktur und unter der Voraussetzung, dass der Einsatz dieses Materials an die betreffende Infrastruktur gebunden ist und den betreffenden Unternehmen auf nichtdiskriminierende Weise ermöglicht wird.

ABSCHNITT 8

SEEVERKEHRSMANAGEMENT- UND -INFORMATIONSNETZ

Als Vorhaben von gemeinsamem Interesse gilt ein Vorhaben, das

— den Zielen der Politik der Union für die Sicherheit des Seeverkehrs entspricht

oder

— zur Durchführung der internationalen Übereinkommen und der Entschließungen der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) im Bereich der Sicherheit des Seeverkehrs bestimmt ist und das Folgendes betrifft:

  — die Einführung des Unionssystems für die Meldung von Schiffen, die Häfen der Union anlaufen oder aus ihnen auslaufen oder Küstengewässer der Union durchfahren, mittels eines elektronischen Datenaustauschsystems, einschließlich der Datenübertragung zwischen Schiffen und Landeinrichtungen mit Hilfe von Transpondern; elektronische Datenaustauschsysteme (EDI) mit kompatiblen Schnittstellen werden besonders berücksichtigt;

  — die Entwicklung und die Verbesserung der Funknavigationsbodenstationen LORAN-C;

  — die Entwicklung oder die Verbesserung der Seeverkehrsmanagement- und –informationssysteme an den Küsten und in den Häfen (VTS) und ihre Verknüpfung, damit der Seeverkehr, insbesondere in engem Fahrwasser und in stark befahrenen oder ökologisch empfindlichen Gewässern, sicherer und wirksamer verfolgt und geregelt werden kann;

  — die Entwicklung von Instrumenten, die eine bessere Verkehrserfassung gestatten: Datenbanken über die Verkehrsströme und die Unfälle auf See, Weiterentwicklung des EPTO (European Permanent Traffic Observatory)-Instruments für die Analyse von Verkehrsströmen;

  — die Entwicklung von Infrastrukturen und Ausrüstungen als Beitrag zur Einführung des Weltweiten Seenot- und Sicherheitsfunksystems (GMDSS);

  — den Ausbau der Telematik-Datenaustauschsysteme im Rahmen der Kontrolle der Schiffe durch den Hafenstaat.

ABSCHNITT 9

LUFTVERKEHRSMANAGEMENTNETZ

Als Vorhaben von gemeinsamem Interesse gilt ein Vorhaben, mit dem die Leistungsfähigkeit des Systems gesteigert und seine Nutzung optimiert werden kann, das sich in die Strategie zur Harmonisierung und Integration der Mittel und Verfahren der einzelnen nationalen Netzpunkte einfügt und das den geltenden internationalen Normen entspricht, die von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) und von den zuständigen europäischen Stellen festgelegt wurden, wobei insbesondere die Arbeiten der Europäischen Organisation zur Sicherung der Luftfahrt (EUROCONTROL) zu berücksichtigen sind.

Diese Vorhaben betreffen

— Studien über eine bessere Nutzung des Luftraums durch die verschiedenen Benutzer und Einführung eines kohärenten und effizienten Streckennetzes;

— die Verkehrsflussplanung und -regelung mit dem Ziel, das Verhältnis zwischen Angebot und Nachfrage zu verbessern und die vorhandenen Kontrollkapazitäten optimal zu nutzen;

— die Studien und Arbeiten, die für die Harmonisierung der Mittel und Verfahren erforderlich sind, um die verschiedenen Dienstleistungsanbieter zu integrieren, wobei insbesondere die Leitlinien zu berücksichtigen sind, die im Rahmen der Europäischen Zivilluftfahrtkonferenz (ECAC) festgelegt wurden;

— die Verbesserung der Systemleistungen, vor allem durch automatisierte Unterstützung der Kontrolle und durch Systeme zur Erkennung und Ausschaltung von Gefahrensituationen;

— die Unterstützung der Einführung der für die Flugsicherung notwendigen Kommunikations-, Navigations- und Überwachungsmittel, einschließlich der Förderung neuer Technologien, insbesondere von Satelliten und Verbindungen für digitale Datenübermittlung, sofern dies zu einer Übereinstimmung mit den gemeinsamen europäischen Spezifikationen führt.

ABSCHNITT 10

ORTUNGS- UND NAVIGATIONSNETZ

Als Vorhaben von gemeinsamem Interesse gilt ein Vorhaben, das die Einrichtung der Netzpunkte des künftigen Europäischen Funknavigationsplans sowie die Einführung eines umfassenden Satellitenortungs- und -navigationssystems betrifft, das sich in die folgende Struktur einfügt:

— Kontrollzentrum mit einem Verarbeitungs- und Kontrollsystem;

— Netz von Navigationsbodenstationen;

— Raumsegment aus Satelliten, die die Übertragung von Navigationssignalen ermöglichen;

— Netz von Überwachungsstationen.

ANHANG III

VORRANGIGE VORHABEN, MIT DENEN VOR 2010 BEGONNEN WERDEN SOLL

1. Eisenbahnachse Berlin-Verona/Mailand-Bologna-Neapel-Messina-Palermo
   — Halle/Leipzig-Nürnberg (2015)
   — Nürnberg-München (2006)
   — München-Kufstein (2015)
   — Kufstein-Innsbruck (2009)
   — Brenner-Tunnel (2015), grenzüberschreitender Abschnitt
   — Verona-Neapel (2007)
   — Mailand-Bologna (2006)
   — Straßen-/Eisenbahnbrücke über die Straße von Messina-Palermo (2015)
2. Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnachse Paris-Brüssel-Köln-Amsterdam-London
   — Ärmelkanaltunnel-London (2007)
   — Brüssel-Lüttich-Köln (2007)
   — Brüssel-Rotterdam-Amsterdam (2007) ([1])
3. Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnachse in Südwesteuropa
   — Lissabon/Porto-Madrid (2011) ([2])
   — Madrid-Barcelona (2005)
   — Barcelona-Figueras-Perpignan (2008)
   — Perpignan-Montpellier (2015)
   — Montpellier-Nîmes (2010)
   — Madrid-Vitoria-Irún/Hendaye (2010)
   — Irún/Hendaye-Dax, grenzüberschreitender Abschnitt (2010)
   — Dax-Bordeaux (2020)
   — Bordeaux-Tours (2015)
4. Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnachse Ost
   — Paris-Baudrecourt (2007)
   — Metz-Luxembourg (2007)
   — Saarbrücken-Mannheim (2007)

([1]) Einschließlich der beiden Bahnhöfe für Hochgeschwindigkeitszüge in Rotterdam und Amsterdam, die nicht in dem auf der Tagung des Europäischen Rates in Essen von 1994 gebilligten Vorhaben eingeschlossen waren.
([2]) Einschließlich der Verbindungen Lissabon-Porto (2013), Lissabon-Madrid (2010) und Aveiro-Salamanca (2015).

5. Betuwe-Verbindung (2007)
6. Eisenbahnachse Lyon-Triest-Divača/Koper-Divača-Ljubljana-Budapest-ukrainische Grenze [1]
   — Lyon-St. Jean de Maurienne (2015)
   — Mont-Cenis-Tunnel (2015-2017), grenzüberschreitender Abschnitt
   — Bussoleno-Turin (2011)
   — Turin-Venedig (2010)
   — Venedig-Ronchi Süd-Triest-Divača (2015)
   — Koper-Divača-Ljubljana (2015)
   — Ljubljana-Budapest (2015)
7. Autobahnachse Igoumenitsa/Patra-Athen-Sofia-Budapest
   — Via Egnatia (2006)
   — Pathe (2008)
   — Autobahn Sofia-Kulata-griechisch/bulgarische Grenze (2010) mit grenzüberschreitendem Abschnitt Promahon-Kulata
   — Autobahn Nadlac-Sibiu (Verbindung nach Bukarest und Constanța (Constanza) (2007)
8. Multimodale Achse Portugal/Spanien-restliches Europa [2]
   — Eisenbahnverbindung La Coruña-Lissabon-Sines (2010)
   — Eisenbahnverbindung Lissabon-Valladolid (2010)
   — Eisenbahnverbindung Lissabon-Faro (2004)
   — Autobahn Lissabon-Valladolid (2010)
   — Autobahn La Coruña-Lissabon (2003)
   — Autobahn Sevilla-Lissabon (2001 fertig gestellt)
   — neuer Flughafen Lissabon (2015)
9. Eisenbahnachse Cork-Dublin-Belfast-Stranraer [3] (2001)
10. Malpensa (2001 fertig gestellt) [4]
11. Öresund-Landverbindung (2000 fertig gestellt) [5]
12. Eisenbahn-/Straßenachse nordisches Dreieck
   — Straßen- und Eisenbahnprojekte in Schweden [6] (2010)
   — Autobahn Helsinki-Turku (2010)
   — Eisenbahnverbindung Kerava-Lahti (2006)
   — Autobahn Helsinki-Vaalimaa (2015)
   — Eisenbahnverbindung Helsinki-Vainikkala (russische Grenze) (2014)

[1] Diese Verkehrsachse deckt sich zum Teil mit dem gesamteuropäischen Korridor V.
[2] Einschließlich des Ausbaus von Häfen und Flughäfen (2015) in Einklang mit den auf den Tagungen des Europäischen Rates in Essen und Dublin gebilligten Inhalten.
[3] Eine weitere Steigerung der Kapazität auf dieser Strecke wurde 2003 beschlossen und als separates Projekt hinzugefügt.
[4] Das Projekt wurde abgeschlossen.
[5] Das Projekt wurde abgeschlossen.
[6] Einige kurze Abschnitte der Straßen- und Eisenbahnstrecke werden zwischen 2010 und 2015 fertig gestellt sein.

13. Straßenachse Vereinigtes Königreich/Irland/Benelux (2010)
14. Hauptstrecke Westküste (2007)
15. Galileo (2008)
16. Eisenbahnachse für den Güterverkehr Sines/Algeciras-Madrid-Paris
    — Neue Hochleistungseisenbahnachse durch die Pyrenäen
    — Eisenbahnverbindung Sines-Badajoz (2010)
    — Eisenbahnverbindung Algeciras-Bobadilla (2010)
17. Eisenbahnachse Paris-Straßburg-Stuttgart-Wien-Bratislava
    — Baudrecourt-Straßburg-Stuttgart (2015) mit der Rheinbrücke Kehl als grenzüberschreitendem Abschnitt
    — Stuttgart-Ulm (2012)
    — München-Salzburg (2015), grenzüberschreitender Abschnitt
    — Salzburg-Wien (2012)
    — Wien-Bratislava (2010), grenzüberschreitender Abschnitt
18. Binnenwasserstraße Rhein/Maas-Main-Donau ([1])
    — Rhein-Maas (2019) mit der Lanay-Schleuse als grenzüberschreitendem Abschnitt
    — Vilshofen-Straubing (2013)
    — Wien-Bratislava (2015), grenzüberschreitender Abschnitt
    — Sap-Mohács (2014)
    — Verkehrsengpässe in Rumänien und Bulgarien (2011)
19. Interoperabilität der Hochgeschwindigkeitsbahn auf der Iberischen Halbinsel
    — Madrid-Andalusien (2010)
    — Nordosten (2010)
    — Madrid-Levante und Mittelmeer (2010)
    — Nord/Nordwest-Korridor, einschließlich Vigo-Porto (2010)
    — Extremadura (2010)
20. Eisenbahnachse Fehmarnbelt
    — Feste Beltquerung (Straßen-/Eisenbahnverbindung) (2014)
    — Eisenbahn-Zugangsstrecke in Dänemark vom Öresund aus (2015)
    — Eisenbahn-Zugangsstrecke in Deutschland ab Hamburg (2015)
    — Eisenbahnverbindung Hannover-Hamburg/Bremen (2015)

([1]) Ein Teil dieser Strecke entspricht der Definition des gesamteuropäischen Korridors VII.

21. Meeresautobahnen

Vorhaben von gemeinsamem Interesse nach Artikel 13, die die folgenden Meeresautobahnen betreffen:

— Meeresautobahn Ostsee (Anbindung der Mitgliedstaaten des Ostseeraums an die Mitgliedstaaten in Mittel- und Westeuropa), einschließlich der Strecke durch den Nord-Ostsee-Kanal (2010)

— Meeresautobahn Westeuropa (Anbindung von Portugal und Spanien über den Atlantischen Bogen an die Nordsee und die Irische See) (2010)

— Meeresautobahn Südosteuropa (Verbindung Adria/Ionisches Meer/östliches Mittelmeer zur Anbindung Zyperns) (2010)

— Meeresautobahn Südwesteuropa (westliches Mittelmeer) zwischen Spanien, Frankreich, Italien und Malta mit Anbindung an die Meeresautobahn Südosteuropa (2010) [1]

22. Eisenbahnachse Athen-Sofia-Budapest-Wien-Prag-Nürnberg/Dresden [2]

— Eisenbahnverbindung griechisch/bulgarische Grenze-Kulata-Sofia-Vidin/Calafat (2015)

— Eisenbahnverbindung Curtici-Brașov (nach Bukarest und Constanța (Constanza)) (2010)

— Eisenbahnverbindung Budapest-Wien (2010), grenzüberschreitender Abschnitt

— Eisenbahnverbindung Břeclav-Prag-Nürnberg (2010), mit Nürnberg-Prag als grenzüberschreitendem Abschnitt

— Eisenbahnachse Prag-Linz (2016)

23. Eisenbahnachse Gdańsk (Danzig)-Warschau-Brno (Brünn)/Bratislava-Wien [3]

— Eisenbahnverbindung Gdańsk (Danzig)-Warschau-Katowice (Kattowitz) (2015)

— Eisenbahnverbindung Katowice (Kattowitz)-Břeclav (2010)

— Eisenbahnverbindung Katowice (Kattowitz)-Žilina-Nové Mesto n.V. (2010)

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

— Lyon-Mulhouse-Mülheim [4], mit Mulhouse-Mülheim als grenzüberschreitendem Abschnitt (2018)

— Genua-Mailand/Novara-Schweizer Grenze (2013)

— Basel-Karlsruhe (2015)

— Frankfurt-Mannheim (2012)

— Duisburg-Emmerich (2009) [5]

— „Eiserner Rhein“ Rheidt-Antwerpen, grenzüberschreitender Abschnitt (2010)

25. Autobahnachse Gdańsk (Danzig)-Brno (Brünn)/Bratislava-Wien [6]

— Autobahn Gdańsk (Danzig)-Katowice (Kattowitz) (2010)

— Autobahn Katowice (Kattowitz)-Brno (Brünn)/Žilina (2010), grenzüberschreitender Abschnitt

— Autobahn Brno (Brünn)-Wien (2009), grenzüberschreitender Abschnitt

[1] Einschließlich einer Verbindung zum Schwarzen Meer.
[2] Diese Hauptverkehrsachse entspricht in weiten Teilen der Definition des gesamteuropäischen Korridors IV.
[3] Diese Hauptverkehrsachse entspricht in weiten Teilen der Definition des gesamteuropäischen Korridors VI.
[4] Dies umfasst den „TGV Rhein-Rhône“ ohne den westlichen Streckenteil.
[5] Das Vorhaben Nr. 5 (Betuwe-Strecke) verbindet Rotterdam und Emmerich.
[6] Diese Hauptverkehrsachse entspricht in weiten Teilen der Definition des gesamteuropäischen Korridors VI.

26. Schienen-/Straßenachse Irland/Vereinigtes Königreich/europäisches Festland

— Schienen-/Straßenachse von Dublin in den Norden (Belfast-Larne) und den Süden (Cork) (2010) [1]

— Schienen-/Straßenachse Hull-Liverpool (2015)

— Eisenbahnverbindung Felixstowe-Nuneaton (2011)

— Eisenbahnverbindung Crewe-Holyhead (2008)

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

— Warschau-Kaunas (2010)

— Kaunas-Riga (2014)

— Riga-Tallinn (2016)

28. „Eurocaprail“ auf der Eisenbahnachse Brüssel-Luxemburg-Straßburg

— Brüssel-Luxemburg-Straßburg (2012)

29. Eisenbahnachse des intermodalen Korridors Ionisches Meer/Adria

— Kozani-Kalambaka-Igoumenitsa (2012)

— Ioannina-Antirrio-Rio-Kalamata (2014)

30. Binnenwasserstraße Seine-Schelde

Verbesserung der Schiffbarkeit des Abschnitts Deulemont-Gent (2012-2014-2016)

Compiègne-Cambrai (2012-2014-2016)

In Klammern steht jeweils das im Voraus vereinbarte Fertigstellungsdatum. Die Termine für die Fertigstellung der Vorhaben 1 bis 20 und des Vorhabens 30 sowie die Angaben zu den einzelnen Streckenabschnitten stammen aus dem Bericht der hochrangigen Gruppe, in dem diese Angaben festgelegt wurden.

[1] Einschließlich des Essener Vorhabens Nr. 13: Straßenverbindung Irland/Vereinigtes Königreich/Benelux.

ANHANG IV

Aufgehobene Entscheidung mit ihren nachfolgenden Änderungen

Entscheidung 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates
(ABl. L 228 vom 9.9.1996, S. 1)

Entscheidung 1346/2001/EG des Europäischen Parlaments und des Rates
(ABl. L 185 vom 6.7.2001, S. 1)

Beitrittsakte von 2003 Anhang II Nummer 8.F
(ABl. L 236 vom 23.9.2003, S. 447)

Entscheidung 884/2004/EG des Europäischen Parlaments und des Rates
(ABl. L 167 vom 30.4.2004, S. 1)

Verordnung (EG) Nr. 1791/2006 des Rates — nur Anhang Nummer 6 Buchstabe D
(ABl. L 363 vom 20.12.2006, S. 1)

ANHANG V

Entsprechungstabelle

Entscheidung Nr. 1692/96/EG	Vorliegende Entscheidung
Artikel 1 Absatz 1	Artikel 1 Absatz 1
Artikel 1 Absatz 2 Satz 1	Artikel 1 Absatz 2 Satz 1
Artikel 1 Absatz 2 Satz 2	Artikel 7 Absatz 1
Artikel 1 Absatz 2 Satz 3	Artikel 1 Absatz 2 Satz 2
Artikel 1 Absatz 3	Artikel 1 Absatz 3
Artikel 2 bis 6	Artikel 2 bis 6
Artikel 7 Absatz 1 Einleitungssatz	Artikel 7 Absatz 2 Einleitungssatz
Artikel 7 Absatz 1 erster Gedankenstrich	Artikel 7 Absatz 2 Buchstabe a
Artikel 7 Absatz 1 zweiter Gedankenstrich	Artikel 7 Absatz 2 Buchstabe b
Artikel 7 Absatz 1 dritter Gedankenstrich	Artikel 7 Absatz 2 Buchstabe c
Artikel 7 Absatz 1 vierter Gedankenstrich	Artikel 7 Absatz 2 Buchstabe d
Artikel 7 Absatz 2 Einleitungssatz	Artikel 7 Absatz 3 Einleitungssatz
Artikel 7 Absatz 2 erster Gedankenstrich	Artikel 7 Absatz 3 Buchstabe a
Artikel 7 Absatz 2 zweiter Gedankenstrich	Artikel 7 Absatz 3 Buchstabe b
Artikel 7 Absatz 3	Artikel 7 Absatz 4
Artikel 8 Absatz 1 Unterabsatz 1	Artikel 8 Absatz 1 Unterabsatz 1
Artikel 8 Absatz 1 Unterabsatz 2 Satz 1	Artikel 8 Absatz 1 Unterabsatz 2
Artikel 8 Absatz 1 Unterabsatz 2 Satz 2	Artikel 8 Absatz 1 Unterabsatz 3
Artikel 8 Absatz 2	Artikel 8 Absatz 2
Artikel 9 Absatz 1 Einleitungssatz	Artikel 9 Absatz 1 Einleitungssatz
Artikel 9 Absatz 1 erster Gedankenstrich	Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe a
Artikel 9 Absatz 1 zweiter Gedankenstrich	Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe b
Artikel 9 Absatz 1 dritter Gedankenstrich	Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe c
Artikel 9 Absatz 1 vierter Gedankenstrich	Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe d
Artikel 9 Absätze 2 und 3	Artikel 9 Absätze 2 und 3
Artikel 10 Absatz 1	Artikel 10 Absatz 1
Artikel 10 Absatz 2 Unterabsatz 1	Artikel 10 Absatz 2 Unterabsatz 1
Artikel 10 Absatz 2 Unterabsatz 2 Satz 1	Artikel 10 Absatz 2 Unterabsatz 2
Artikel 10 Absatz 2 Unterabsatz 2 Satz 2	Artikel 10 Absatz 2 Unterabsatz 3

Entscheidung Nr. 1692/96/EG	Vorliegende Entscheidung
Artikel 10 Absätze 3 bis 6	Artikel 10 Absätze 3 bis 6
Artikel 11 Absätze 1, 2 und 3	Artikel 11 Absätze 1, 2 und 3
Artikel 11 Absatz 3a	Artikel 11 Absatz 4 Unterabsatz 1
Artikel 11 Absatz 3b	Artikel 11 Absatz 4 Unterabsatz 2
Artikel 11 Absatz 4	Artikel 11 Absatz 5
Artikel 12	Artikel 12
Artikel 12a Absätze 1 bis 4	Artikel 13 Absätze 1 bis 4
Artikel 12a Absatz 5 einleitende Worte	Artikel 13 Absatz 5 einleitende Worte
Artikel 12a Absatz 5 erster Gedankenstrich	Artikel 13 Absatz 5 Buchstabe a
Artikel 12a Absatz 5 zweiter Gedankenstrich	Artikel 13 Absatz 5 Buchstabe b
Artikel 12a Absatz 5 dritter Gedankenstrich	Artikel 13 Absatz 5 Buchstabe c
Artikel 12a Absatz 6 Sätze 1 und 2	Artikel 13 Absatz 7 Unterabsatz 1
Artikel 12a Absatz 6 Satz 3	Artikel 13 Absatz 7 Unterabsatz 2
Artikel 12a Absatz 7	Artikel 13 Absatz 6
Artikel 13	Artikel 14
Artikel 14 Einleitungssatz	Artikel 15 Einleitungssatz
Artikel 14 erster Gedankenstrich	Artikel 15 Buchstabe a
Artikel 14 zweiter Gedankenstrich	Artikel 15 Buchstabe b
Artikel 14 dritter Gedankenstrich	Artikel 15 Buchstabe c
Artikel 15 Einleitungssatz und Schlusssatz	Artikel 16 Einleitungssatz
Artikel 15 erster Gedankenstrich	Artikel 16 Buchstabe a
Artikel 15 zweiter Gedankenstrich	Artikel 16 Buchstabe b
Artikel 15 dritter Gedankenstrich	Artikel 16 Buchstabe c
Artikel 15 vierter Gedankenstrich	Artikel 16 Buchstabe d
Artikel 16	Artikel 17
Artikel 17	Artikel 18
Artikel 17a Absatz 1 Satz 1	Artikel 19 Absatz 1
Artikel 17a Absatz 1 Sätze 2, 3 und 4	Artikel 19 Absatz 4
Artikel 17a Absätze 2 und 3	Artikel 19 Absätze 2 und 3
Artikel 17a Absatz 4	Artikel 19 Absatz 6
Artikel 17a Absatz 5	Artikel 19 Absatz 5

Entscheidung Nr. 1692/96/EG	Vorliegende Entscheidung
Artikel 17a Absatz 6	Artikel 19 Absatz 7
Artikel 18 Absatz 1	Artikel 20
Artikel 18 Absatz 2 Satz 1	Artikel 21 Absatz 1
Artikel 18 Absatz 2 Satz 2	Artikel 21 Absatz 2
Artikel 18 Absatz 3 Satz 1	Artikel 22 Absatz 1
Artikel 18 Absatz 3 Satz 2	Artikel 22 Absatz 2
Artikel 18 Absatz 3 Sätze 3 und 4	Artikel 22 Absatz 3
Artikel 19	Artikel 23
Artikel 19a Absatz 1	Artikel 24
Artikel 19a Absatz 2 einleitende Worte	Artikel 25 Absatz 1 einleitende Worte
Artikel 19a Absatz 2 Buchstaben a und b	Artikel 25 Absatz 1 Buchstaben a und b
—	Artikel 25 Absatz 2 einleitende Worte
Artikel 19a Absatz 2 Buchstaben c und d	Artikel 25 Absatz 2 Buchstaben a und b
Artikel 19a Absatz 3	Artikel 25 Absatz 3
Artikel 19a Absatz 4	Artikel 26 Absatz 1
Artikel 19a Absatz 5 Satz 1	Artikel 26 Absatz 2 Unterabsatz 1
Artikel 19a Absatz 5 Satz 2	Artikel 26 Absatz 2 Unterabsatz 2
Artikel 19a Absatz 6	Artikel 27 Absatz 1
Artikel 19a Absatz 7	Artikel 27 Absatz 2
Artikel 19a Absatz 8	Artikel 27 Absatz 3
Artikel 19a Absatz 9	Artikel 27 Absatz 4
Artikel 19b Satz 1	Artikel 28 Absatz 1
Artikel 19b Satz 2	Artikel 28 Absatz 2
Artikel 22	Artikel 29 Absatz 1
—	Artikel 29 Absatz 2
Artikel 23	Artikel 30
Artikel 24	Artikel 31
Anhang I	Anhang I
Anhang II	Anhang II
Anhang III	Anhang III
—	Anhang IV
—	Anhang V