

## **Mitteilung über eine Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen für Meeresautobahn-Vorhaben im Ostseeraum**

### **Hintergrund**

Leistungsfähige und nachhaltige Transportlösungen sind Grundvoraussetzung für das Wachstum von Wirtschaft und Handel. Verbesserte Bedingungen für grenzüberschreitende Verbindungen mit Hilfe von harmonisierten, verbesserten und neuen Diensten in den Häfen und entlang der transnationalen Verkehrskorridore werden den kombinierten Verkehr und den globalen Handel durch den kombinierten Einsatz von land- und seegestützten Transportmitteln fördern. Verbesserungen bringen effizientere Transportdienstleistungen für die Kunden mit sich; dies trägt zu verbesserten Zugangsmöglichkeiten und mehr Zusammenhalt bei. Meeresautobahn-Vorhaben verbinden die wichtigsten Landachsen und Binnenschiffahrtsachsen der EU miteinander und steigern so die Effizienz des gesamten europäischen Verkehrsnetzes innerhalb der EU sowie nach außen.

Ziel des transeuropäischen Meeresautobahnnetzes ist es, die bestehenden Seeverbindungen zu verbessern oder neue lebensfähige, regelmäßige und häufige Seeverbindungen für den Frachtverkehr zwischen den Mitgliedstaaten zu schaffen. Hiermit soll vor allem die Anbindung von Regionen und Staaten in Rand- oder Insellage verbessert werden und/oder die Überlastung der Straßen verringert werden. Meeresautobahnen sollten die kombinierte Personen- und Güterbeförderung nicht ausschließen, wenn die Güterbeförderung überwiegt.

Die Ostseeregion ist eine der dynamischsten Wachstumsregionen der Welt und der Frachtverkehr dort nimmt mit wachsender Wirtschafts- und Handelsaktivität zu. Der derzeitige Stand und die Prognose für die zukünftige Entwicklung wird im Bericht über Warenströme und Seeverkehrsinfrastruktur in der Ostseeregion<sup>1</sup> dargestellt, der von mehreren Ostseeanrainerstaaten im Rahmen der Masterplanstudien für die Entwicklung von Meeresautobahnen der Ostsee in Auftrag gegeben wurde. Diese Studien werden von den Europäischen Gemeinschaften und dem TEN-V Haushalt mitfinanziert.

Die Ostseeregion spielt eine tragende Rolle als Schnittstelle zwischen Nord- und Süd-, Ost- und Westeuropa, sowie für die entfernter gelegenen europäischen und asiatischen Gebiete im Hinterland. Mit ihren Häfen, die Passagieren und Gütern eine Verbindungsschnittstelle für eine breite Auswahl an Zielorten bieten, ist die Region ein wichtiger Marktplatz für intermodale Verkehrsdienstleistungen. Die in Containern und Anhängern beförderten Transportmengen steigen rapide an; ein weiterer Anstieg wird erwartet.

Um die Effizienz und die Nachhaltigkeit des Verkehrssystems in der Ostseeregion zu steigern, haben sich nationale und regionale Behörden, nationale Verkehrsbehörden, Hafenbehörden und die Wirtschaft in zahlreichen Initiativen und Vorhaben zusammengetan, von denen einige durch

---

<sup>1</sup> Baltic Maritime Outlook 2006 – Good flows and maritime infrastructure in the Baltic Sea region, März 2006 (<http://www.sjofartsverket.se/default603.aspx>)

das EU Interreg Programm kofinanziert werden<sup>2</sup> Die durchgeführte Arbeit bildet eine gute Grundlage für die weitere Ausarbeitung konkreter Infrastrukturvorhaben in der Ostseeregion.

### **Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen für Meeresautobahn-Vorhaben in der Ostseeregion.**

Im Hinblick auf die durchgeführten Vorarbeiten und die vorangehend beschriebene rasante Entwicklung des Verkehrsmarkts in dieser Region fordern die Schwedische Schifffahrtsverwaltung, das schwedische Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Kommunikation, das Ministerium für Verkehr und Kommunikation der Republik Litauen, das Ministerium für maritime Wirtschaft der Republik Polen, das Ministerium für Verkehr der Republik Lettland, das dänische Ministerium für Verkehr und Energie, die dänische Schifffahrtsbehörde, das deutsche Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, die finnische Schifffahrtsverwaltung und das estnische Ministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten und Kommunikation, Konsortien, in denen zumindest Hafenbetreiber und Beförderungsunternehmen vertreten sind, auf, Vorschläge für Meeresautobahnen-Vorhaben im Ostseeraum als Teil der Meeresautobahn im Sinne des vorrangigen Vorhabens Nr. 21 der TEN-V Leitlinien<sup>3</sup> einzureichen.

Diese Mitteilung über eine Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen erfüllt die formalen Anforderungen des Artikels 12a (4) der TEN-V Leitlinien und ist eine Aufforderung an beteiligte Parteien, Vorschläge für Meeresautobahn-Vorhaben in der Ostseeregion zu erarbeiten, für die Finanzhilfen aus dem TEN-V Haushalt und/oder anderen Finanzinstrumenten der EU oder ihrer Mitgliedstaaten verfügbar sind, vorzubereiten. Diese Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen konzentriert sich auf den Zeitraum 2007-2013, der sich mit der finanziellen Vorausschau der Europäischen Union für 2007-2013 deckt.

Vorschläge für Vorhaben sind bei den oben genannten direkt betroffenen Ministerien und Behörden zur Vorevaluierung einzureichen. Die Vorschläge werden gemeinsam von diesen Ministerien und Behörden auf Grundlage der in dieser Mitteilung erläuterten Bewertungskriterien bewertet. Die Vorschläge für Meeresautobahn-Vorhaben, die von den unmittelbar betroffenen Mitgliedstaaten genehmigt werden, erhalten die notwendige Unterstützung durch die Regierungen und werden von den betreffenden Mitgliedstaaten zur TEN-V Finanzierung vorgeschlagen. Dies schließt die Beantragung möglicher weiterer Finanzinstrumente der EU oder der Mitgliedstaaten nicht aus.

### **Ziel dieser Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen**

Ziel dieser Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen ist es, zur Entwicklung des transeuropäischen Verkehrsnetzes beizutragen, indem Konsortien interessierter Parteien, in denen **zumindest** Hafenbetreiber und Beförderungsunternehmen vertreten sind, aufgefordert werden,

---

<sup>2</sup> Erhebung über die Verkehrsinfrastrukturplanung in der Ostseeregion, Subregionale Zusammenarbeit der Ostseeanrainerstaaten, 25. Januar 2006 ([www.bssc.com](http://www.bssc.com))

<sup>3</sup> Entscheidung Nr. 884/2004/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 zur Änderung der Entscheidung Nr. 1692/96/EG über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes. ([http://ec.europa.eu/ten/transport/legislation/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/ten/transport/legislation/index_en.htm))

hochwertige Vorschläge für Meeresautobahn-Vorhaben im Ostseeraum zu erarbeiten und einzureichen.

Die vorgeschlagenen Vorhaben sollten von europäischem Interesse<sup>4</sup> sein und ihr Schwerpunkt sollte auf der Entwicklung von Infrastruktureinrichtungen und Ausrüstungen im gesamten Verkehrskorridor liegen, um dadurch eine bessere Einbeziehung des Kurzstreckenseeverkehrs in die Logistikkette zu fördern, Verkehrsengpässe zu entschärfen, den Güterfluss zu optimieren, einen effizienten Austausch von Informationen zu ermöglichen und die Interoperabilität der verschiedenen Bestandteile und Verkehrsträger in der Lieferkette zu erleichtern, um die Ko-Modalität<sup>5</sup>, eine gleich bleibende Qualität der Verkehrsabwicklung und die Integration in die Logistikkette zu fördern. Starthilfen für Linienreedereien sollten nicht in den vorgeschlagenen Vorhaben enthalten sein.

In Übereinstimmung mit Artikel 12a der TEN-V Leitlinien können die folgenden Kategorien mit Investitionszuschüssen gemäß der TEN-Finanzierungsverordnung<sup>6</sup> gefördert werden.

- Infrastruktur: Hafeninfrastrukturen, Infrastrukturen für den direkten Zugang zu Land und zu Wasser, Wasserstraßen und Kanalinfrastrukturen im Sinne des Art. 12a (3) der TEN-V Leitlinien.
- Ausrüstungen: elektronische Logistik- und Verwaltungssysteme, Einrichtungen zur Gewährleistung und Verbesserung der Sicherheit und Gefahrenabwehr, Verwaltungs- und Zolleinrichtungen, Einrichtungen für Eisbrech- und Ausbaggerarbeiten (siehe Art. 12a Absatz 2 der Leitlinien TEN-Verkehr).

Um förderfähig zu sein, sollten Infrastruktur und Ausrüstungen allen Nutzern diskriminierungsfrei zugänglich sein.

Als ausführlichere Anleitung hat die Europäische Kommission einen Vademecum für die Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen TEN-V 2005 herausgegeben. Der Vademecum kann auf der Internetseite der Kommission<sup>7</sup> eingesehen werden.

### **Wer kann Vorschläge für Meeresautobahn-Vorhaben in Verbindung mit dieser Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen einreichen?**

Projekte sind gemeinsam von den Partnern in mindestens zwei Mitgliedstaaten einzureichen und müssen Infrastruktur und Ausrüstungen in mindestens einem Mitgliedstaat umfassen. Die Teilnahme von Partnern aus EU-Mitgliedstaaten als auch aus benachbarten Drittländern an Vorschlägen wird begrüßt. Es wird darauf hingewiesen, dass nur Infrastruktur und Ausrüstungen in EU Mitgliedstaaten kofinanzierungsfähig sind.

<sup>4</sup> Artikel 19 der Entscheidung Nr. 884/2004/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 zur Änderung der Entscheidung Nr. 1692/96/EG über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes. ([http://ec.europa.eu/ten/transport/legislation/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/ten/transport/legislation/index_en.htm))

<sup>5</sup> Ko-Modalität wird von der Europäischen Kommission als die effiziente Nutzung der Verkehrsträger bei getrenntem oder multimodalem Einsatz definiert.

<sup>6</sup> Verordnung (EG) Nr. 807/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. April 2004 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2236/95 des Rates über die Grundregeln für die Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen für transeuropäische Netze ([http://ec.europa.eu/ten/transport/legislation/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/ten/transport/legislation/index_en.htm))

<sup>7</sup> [http://europa.eu.int/comm/transport/intermodality/motorways\\_sea/projects\\_call2005\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/transport/intermodality/motorways_sea/projects_call2005_en.htm)  
06-0462a/1715-06 LS 21

Die Vorschläge für Vorhaben sollten von Konsortien eingereicht werden, in denen **zumindest** Hafenerbetreiber und Beförderungsunternehmen vertreten sind. Konsortien, die aus Partnern bestehen, die sowohl aus dem öffentlichen als auch dem privaten Sektor kommen, sind besonders erstrebenswert.

Nur TEN-V Häfen der Kategorie A <sup>8</sup> sind kofinanzierungsfähig.

### **Inhalt und Aufbau der Vorschläge für Vorhaben**

Die Vorschläge sollten zumindest die unten aufgeführten Angaben enthalten. Für die Vorschläge wird der folgende Aufbau empfohlen:

1. Der Vorschlag für ein Vorhaben sollte eine Zusammenfassung des Vorhabens beinhalten.
2. Der Vorschlag für ein Vorhaben sollte darlegen, wie durch das Vorhaben seegestützte multimodale Logistikketten im Ostseeraum verbessert und entwickelt werden. Diese Logistikketten können sich auf EU-Länder im Hinterland sowie benachbarte Regionen erstrecken.
3. Der Vorschlag für ein Vorhaben sollte auch eine technische Beschreibung des Vorhabens enthalten, die einen vorläufigen Zeitplan für die geplanten Maßnahmen und Investitionen beinhaltet. Es ist möglich, ein vorgeschlagenes Vorhaben in verschiedenen Phasen zu planen und durchzuführen. In dem Vorschlag sollte außerdem der Aufbau und die Verwaltung des Vorhabens skizziert werden, sowie eine Beschreibung der Projektpartner – Mittelempfänger und unterstützende Partner enthalten sein, unter Beifügung einer schriftlichen Absichtserklärung, eines Begleitbriefs oder eines gleichwertigen Dokuments.
4. Der Vorschlag für das Vorhaben sollte einen Investitionsplan und einen Plan für die Finanzierung des Vorhabens enthalten, einschließlich einer Beschreibung der beantragten TEN-V Unterstützung (Investitionszuschuss für Infrastrukturen und Ausrüstungen von maximal 20 % und Finanzierung von Studien bis zu 50 % sind nach der TEN Finanzverordnung möglich). Ist die Beantragung von weiteren Finanzinstrumenten beabsichtigt, sollten diese in dem Vorschlag genau aufgeführt werden.
5. In dem Vorschlag für das Vorhaben sollte dargelegt werden, wie die Investitionen und Maßnahmen dazu beitragen werden, die Ziele des Meeresautobahnenkonzeptes im Rahmen der TEN-V und dieser Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen zu erreichen.
6. Der Vorschlag soll auf die wichtige Rolle des Vorhabens in der derzeitigen Situation des Verkehrsmarktes eingehen und geschätzte Angaben zu seiner Rolle in den nächsten 10-15 Jahren machen. Dies sollte anhand entsprechender Verkehrsstatistiken und Verkehrsprognosen für den Zeitraum bis mindestens 2010 geschehen.

---

<sup>8</sup> Seehäfen 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

7. Aus dem Vorschlag sollte hervorgehen, welche Auswirkungen das Vorhaben auf den Zusammenhalt und die Zugangsmöglichkeiten haben wird, zum Beispiel durch Verbesserungen der Zugangsmöglichkeiten durch häufigere Dienste, alternative Strecken, Zeit- und Kostenersparnisse oder die Unterstützung der modalen Verlagerung usw.
8. Der Vorschlag für das Vorhaben sollte eine sozioökonomische Kosten-Nutzen-Analyse enthalten sowie Angaben über die Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt.
9. Die Vorschläge sollten den weiter gefassten Nutzen des Vorhabens, der über die Interessen der an dem Vorhaben beteiligten Partner hinausgeht, darlegen, und inwiefern das Vorhaben unter TEN-V Gesichtspunkten einen zusätzlichen europäischen Nutzen erfüllt. Es sollte ebenfalls dargelegt werden, wie das Vorhaben sich auf die im Wettbewerb vertretenen Verkehrskorridore/Häfen auswirken wird und die mögliche Wettbewerbsverzerrung erörtern.
10. Da ein Ziel des Meeresautobahnenkonzeptes unter anderem die Unterstützung der modalen Verlagerung ist, sollten Vorschläge die Auswirkungen auf die Überlastung der Straßen darlegen und die voraussichtlich auf Straßen vermiedenen Tonnenkilometer grob beziffern.

### **Bewertungskriterien**

Die Vorschläge sollten einen direkten Bezug zu den TEN-V Leitlinien und dieser Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen aufweisen und werden anhand der folgenden Kriterien geprüft:

- Wirtschaftliche Lebensfähigkeit des Dienstes und Glaubwürdigkeit des Gesamtvorhabens
- Beitrag zu Zusammenhalt/Zugangsmöglichkeiten und zur modalen Verlagerung (z.B. Häufigkeit und Regelmäßigkeit, Transportkosten, Sicherheit und Gefahrenabwehr) auf Grundlage der Merkmale der beteiligten Verkehrsart (Kurzstreckenseeverkehr, Schienenverkehr, Straßenverkehr)
- Beitrag zur Qualitätssteigerung in der Logistikkette (Hafendienste, Infrastruktur und Verbindungen zum Rest des TEN-V, Informationssysteme/einzige Anlaufstellen/einzige Schalter usw.):
- Sozioökonomische Auswirkungen, einschließlich der Auswirkungen auf die Umwelt und den Arbeitsmarkt
- Auswirkungen auf den Wettbewerb

### **Einreichung der Vorschläge und Abgabefrist**

Die Vorschläge für Vorhaben sollten in englischer Sprache abgefasst sein.

Die Vorschläge für Vorhaben sollten **bis spätestens 8. Januar 2007 um 16.00 Uhr** in einer gedruckten Version sowie in elektronischer Form (auf CD-ROM) **bei den unmittelbar betroffenen Mitgliedstaaten** unter den nachfolgenden Anschriften eingereicht werden:

Swedish Maritime Administration	Ministry of Transport and Communication
---------------------------------	---

Transport Policy Unit SE-601 78 Norrköping Sweden	Water Transport Department Gedimino Avenue 17 LT-2679 Vilnius Lithuania
Ministry of Maritime Economy Bureau of European Affairs and International Co- operation Ul. Chalubinskiego 4/6 00-928 Warszawa Poland	Ministry of Transport of the Republic of Latvia Department of Transit Policy 3, Gogoļa Str. LV-1743 Riga Latvia
Danish Maritime Authority Vermundsgade 38C DK-2100 Copenhagen Denmark	Deutsches Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Referat LS 21 Robert-Schuman-Platz 1 GER-53175 Bonn Germany
Danish Ministry of Transport and Energy Frederiksholms Kanal 27 DK-1220 Copenhagen Denmark	Ministry of Economic Affairs and Communications Transport Development and Logistics Department Harju 11 EE-150 72 Tallinn Estonia
Finnish Maritime Administration Waterways Department P.O. Box 171 FIN-00181 Helsinki Finland	

Auf den Umschlägen soll folgendes vermerkt sein: Vorschlag für ein Meeresautobahn-Vorhaben in der Ostsee

Eine Zusammenfassung der eingereichten Vorschläge für Vorhaben wird an alle Mitgliedstaaten, die an dieser Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen teilnehmen, übermittelt.

### Weitere Informationen

Für weitere Auskünfte zu dieser Aufforderung zur Einreichung von Angeboten, wenden Sie sich bitte an:

Schwedische Schifffahrtsverwaltung Maria Gelin Tel.: +46 11 19 10 02 E-mail: <a href="mailto:maria.gelin@sjofartsverket.se">maria.gelin@sjofartsverket.se</a>	Ministerium für Verkehr und Kommunikation, Litauen Jelena Antonevic Tel.: +370 5 239 39 87 E-mail: <a href="mailto:j.antonevic@transp.lt">j.antonevic@transp.lt</a>
Ministerium für maritime Wirtschaft, Polen	Ministerium für Verkehr der Republik Lettland

Jaroslaw Kotowski Tel.: +48 22 630 15 49 E-mail: <a href="mailto:jkotowski@mtib.gov.pl">jkotowski@mtib.gov.pl</a>	Anna Butuzova Tel.: +371 702 83 47 E-mail: <a href="mailto:anna.butuzova@sam.gov.lv">anna.butuzova@sam.gov.lv</a>
Dänische Schifffahrtsbehörde Mogens Schröder Bech Tel.: +45 39 17 45 01 E-mail: <a href="mailto:mb@dma.dk">mb@dma.dk</a>	Deutsches Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Hilde Kammerer Tel.: +49 228 300 46 11 E-mail: <a href="mailto:hilde.kammerer@bmvbs.bund.de">hilde.kammerer@bmvbs.bund.de</a>
Finnische Schifffahrtsverwaltung Taneli Antikainen Tel.: +358 204 48 46 01 E-mail: <a href="mailto:taneli.antikainen@fma.fi">taneli.antikainen@fma.fi</a>	Estnisches Ministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten und Kommunikation Anti Moppel Tel.: +372 639 76 30 E-mail: <a href="mailto:anti.moppel@mkm.ee">anti.moppel@mkm.ee</a>

Anlage Artikel 12a der TEN-V Leitlinien

## Anlage

### Artikel 12a der TEN-V Leitlinien

#### „Artikel 12a

#### 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 den 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; hierin eingeschlossen sind 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 1 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 Modalitäten eingebunden, die es

gestatten, dass, bevor die Zuschüsse aus den nationalen Haushalten erforderlichenfalls durch Gemeinschaftsmittel 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 Vorhaben Nr. 21 des Anhangs III 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 Hafentreiber aus einem der Seegebiete gemäß Vorhaben Nr. 21 des Anhangs III vertreten sind;
5. Die Vorhaben von gemeinsamem Interesse des transeuropäischen Meeresautobahnnetzes
- beziehen sich vorrangig auf die Ausrüstungen und Infrastruktureinrichtungen des Meeresautobahnnetzes;
  - können unbeschadet der Artikel 87 und 88 des Vertrags Starthilfen umfassen, wenn infolge der in Absatz 4 genannten Ausschreibung eine öffentliche Unterstützung als Ergänzung im Hinblick auf die finanzielle Lebensfähigkeit 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;
  - 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 Kommission unterbreitet binnen drei Jahren dem in Artikel 18 genannten Ausschuss eine erste Liste spezifischer Vorhaben von gemeinsamem Interesse, womit sie das Konzept der Meeresautobahnen in eine konkrete Form bringt. Diese Liste wird auch dem Europäischen Parlament übermittelt.
7. Die Vorhaben von gemeinsamem Interesse für das transeuropäische Meeresautobahnnetz werden der Kommission zur Genehmigung vorgelegt.”

-----