

# EuroOPÄISCHES PARLAMENT

1999



2004

---

*Haushaltsausschuss*

VORLÄUFIG  
2001/2120(COS)

11. Oktober 2001

## ENTWURF EINES BERICHTS

über Transeuropäische Netze – Jahresbericht 1999 gemäß Artikel 16 der  
Verordnung 2236/95 über die Grundregeln für die Gewährung von  
Gemeinschaftszuschüssen für transeuropäische Netze  
(KOM(2000) 591 – C5-0255/2001 – 2001/2120(COS))

Haushaltsausschuss

Berichterstatter: Francesco Turchi



## INHALT

	<b>Seite</b>
GESCHÄFTSORDNUNGSSEITE .....	4
ENTSCHLIESSUNGSANTRAG.....	5
BEGRÜNDUNG .....	8
STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR INDUSTRIE, AUSSENHANDEL, FORSCHUNG UND ENERGIE .....	
STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR REGIONALPOLITIK, VERKEHR UND FREMDENVERKEHR.....	

## GESCHÄFTSORDNUNGSSEITE

In der Sitzung vom ## gab die Präsidentin des Europäischen Parlaments bekannt, dass sie „Transeuropäische Netze – Jahresbericht 1999 gemäß Artikel 16 der Verordnung 2236/95 über die Grundregeln für die Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen für transeuropäische Netze“ gemäß Artikel 48 der Geschäftsordnung an den Haushaltsausschuss als federführenden Ausschuss sowie an den Ausschuss für Industrie, Außenhandel, Forschung und Energie, den Ausschuss für Regionalpolitik, Verkehr und Fremdenverkehr und den Ausschuss für Haushaltskontrolle als mitberatende Ausschüsse überwiesen hat.

Der Haushaltsausschuss benannte in seiner Sitzung vom 22. März 2001 Francesco Turchi als Berichterstatter.

In dieser Sitzung/In der letztgenannten Sitzung nahm der Ausschuss den Entschließungsantrag mit ... Stimmen bei ... Gegenstimme(n) und ... Enthaltung(en)/einstimmig an.

Bei der Abstimmung waren anwesend: ..., Vorsitzende(r)/amtierende(r) Vorsitzende(r); ... und ..., stellvertretende(r) Vorsitzende(r); ..., Berichterstatter(in); ..., ... (in Vertretung von ...), ... (in Vertretung von ... gemäß Art. 153 Abs. 2 der Geschäftsordnung), ... und ....

Die Stellungnahmen des Ausschusses für Industrie, Außenhandel, Forschung und Energie und des Ausschusses für Regionalpolitik, Verkehr und Fremdenverkehr sind diesem Bericht beigefügt; der Ausschuss für Haushaltskontrolle hat beschlossen, keine Stellungnahme abzugeben.

Der Bericht wurde am ## eingereicht.

Die Frist für die Einreichung von Änderungsanträgen wird im Entwurf der Tagesordnung für die Tagung angegeben, auf der der Bericht geprüft wird.

## ENTSCHLIESSUNGSANTRAG

### **Entschließung des Europäischen Parlaments zu „Transeuropäische Netzen – Jahresbericht 1999 gemäß Artikel 16 der Verordnung 2236/95 über die Grundregeln für die Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen für transeuropäische Netze“ (2001/2120(COS))**

*Das Europäische Parlament,*

- in Kenntnis des Berichts der Kommission mit dem Titel „Transeuropäische Netze – Jahresbericht 1999“ (KOM(2000)591 – C5-0255/2001),
  - in Kenntnis der Schlussfolgerungen des Vorsitzes des Europäischen Rates von Göteborg und insbesondere von Ziffer 29 dieser Schlussfolgerungen,
  - in Kenntnis des Weißbuchs zur Europäischen Verkehrspolitik<sup>1</sup>,
  - gestützt auf Artikel 47 Absatz 1 seiner Geschäftsordnung,
  - in Kenntnis des Berichts des Haushaltsausschusses sowie der Stellungnahmen des Ausschusses für Industrie, Außenhandel, Forschung und Energie und des Ausschusses für Regionalpolitik, Verkehr und Fremdenverkehr (und des Ausschusses für ...) (A5-##/2001),
- A. in der Erwägung, dass transeuropäische Netze eine Schlüsselrolle bei der Förderung eines nachhaltigen Verkehrs, der Stärkung der wirtschaftlichen Entwicklung und der Belebung der Beschäftigung spielen könnten und sollten,
- B. in der Erwägung, dass der Anteil der aus dem Gesamthaushaltsplan finanzierten TEN-Aktivitäten von 34 % im Jahre 1997 auf 27,7 % im Jahre 1998 und 16,5 % im Jahre 1999 gesunken ist, und dass die gegenwärtigen und zukünftigen Herausforderungen im Bereich des Verkehrs eine Revision des finanziellen Rahmens für TEN und ISPA erfordern würden,
- C. in der Erwägung, dass gegenwärtig 79% des Personenverkehrs auf den Straßen abgewickelt werden, verglichen mit einem Anteil von 6% für den Schienenverkehr und 5% für den Luftverkehr sowie in der Erwägung, dass die Überlastung der Straßen bereits 0,5 % des BIP der Gemeinschaft ausmacht, und dass dieses Verhältnis, wenn nichts dagegen unternommen wird, bis 2010 schätzungsweise 1% des BIP der Gemeinschaft betragen könnte, was 80 Milliarden Euro pro Jahr entspräche, und dass durch die Erweiterung die Verkehrsströme in den neuen Mitgliedstaaten, insbesondere in den Grenzgebieten, voraussichtlich noch weiter zunehmen werden,
- D. in der Erwägung, dass der Europäische Rat von Göteborg eine nachhaltige

---

<sup>1</sup> Weißbuch „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellung für die Zukunft“, KOM(2001)370, 12.9.2001.

Verkehrspolitik gefordert hat, die dem Anstieg des Verkehrsaufkommens und der Verkehrsüberlastung, dem Lärm und der Umweltverschmutzung entgegenwirkt und die Verwendung umweltfreundlicher Verkehrsmittel sowie die vollständige Internalisierung der sozialen Kosten und der Umweltkosten fördert,

1. ist der Meinung, dass die Kommission die Mittel und Erläuterungen aus dem Haushaltsplan 1999 in befriedigender Weise ausgeführt hat; stellt fest, dass 1999 ein entscheidendes Jahr war, da die Bestimmungen zur Finanzierung der TEN geändert wurden, der Kostenrahmen für den Zeitraum 2000 – 2006 bewilligt wurde, ISPA eingerichtet wurde und Galileo als vollkommen neues und wichtiges TEN-Projekt entstanden ist;
2. bedauert die Tatsache, dass der Jahresbericht nur relativ wenig Informationen zur qualitativen Bewertung von TEN-Projekten enthält; bittet die Kommission eindringlich, ihren Bewertungen in Zukunft Berichte über die erzielten Fortschritte mit den Originalplänen, Zeitplänen und Ergebnisübersichten für jedes Projekt beizufügen, wie dies gegenwärtig bei den 14 vorrangigen Essener Projekten der Fall ist; ist der Meinung, dass dies die Transparenz und die Kontrolle der TEN verbessern würde;
3. schlägt vor, dass die finanzielle Bewertung der TEN in Zukunft auch Informationen über Aktivitäten, die aus den kommunalen, regionalen und nationalen Haushalten sowie aus privaten Quellen finanziert werden, enthalten sollte, um einen Gesamtüberblick über die Entwicklung in diesem Bereich zu gewinnen und zu überprüfen, ob die Mitgliedstaaten ihre Versprechungen durch die Bereitstellung der notwendigen finanziellen Mittel für die TEN-Projekte auch erfüllt haben,
4. ist der Meinung, dass die für TEN zur Verfügung stehenden finanziellen Ressourcen angesichts der gegenwärtigen und zukünftigen Herausforderungen im Verkehrsbereich bei weitem zu gering sind; drückt seine Bestürzung darüber aus, dass der Anteil der aus dem Gesamthaushaltsplan finanzierten TEN-Aktivitäten weiter abnimmt, während Darlehen der EIB 1999 über  $\frac{3}{4}$  der Gemeinschaftsfinanzierung für die TEN ausmachten; schlägt vor, den finanziellen Rahmen der TEN - Verkehr durch Ausnutzung eines Teils der in Rubrik 3 vorhandenen Marge wesentlich zu vergrößern,
5. weist darauf hin, dass die ständige Zunahme des Straßenverkehrsaufkommens den Zielen der TEN - Verkehr und einer nachhaltigen Entwicklung zuwiderläuft; ist der Meinung, dass dies teilweise auf fehlende grenzüberschreitende Zusammenarbeit zurückzuführen ist, was die Interoperabilität und Förderung der Eisenbahnnetze unterminiert; glaubt, dass die Gemeinschaft ihr Hauptaugenmerk schrittweise weg von den vorrangigen Essener Projekten und landesspezifischen Infrastrukturprojekten auf grenzübergreifende Projekte und Transitprojekte richten sollte, um so eine nachhaltige Verkehrspolitik einzuführen und den Aufbau guter Transitwege in der Gemeinschaft zu fördern,
6. bittet die Kommission eindringlich, die Entwicklung und Förderung intelligenter Verkehrssysteme zu stärken, die auf eine effizientere Nutzung der Infrastruktur, die Beseitigung von Staus durch besseres Verkehrsmanagement und Informationsdienste von hoher Qualität sowie die Verbesserung der Verkehrssicherheit und Effizienz abzielen,
7. glaubt, dass die Gemeinschaft Benutzungsgebühren einführen sollte, die die Kosten, die

der Gesellschaft durch die Nutzung der verschiedenen Verkehrsträger entstehen, besser widerspiegeln; ist jedoch der Meinung, dass dies nur möglich sein wird, wenn die Gemeinschaft ihre geltenden Rechtsbestimmungen geändert hat und den Straßenbenutzern eine wirkliche Alternative bieten kann,

8. verweist auf den TINA-Bericht, dem zufolge der Bau eines künftigen TEN - Verkehr in den 11 Beitrittsländern in Mittel- und Osteuropa eine finanzielle Unterstützung in Höhe von 92 Milliarden Euro erfordern würde; weist darauf hin, dass die derzeitige finanzielle Vorausschau im Rahmen von ISPA 7 Milliarden Euro vorsieht, und dass nur 3,64 Milliarden Euro in Rubrik 7 für Verkehrsinfrastrukturprojekte zur Verfügung stehen würden; ist der Meinung, dass der finanzielle Rahmen von ISPA überarbeitet werden sollte, um diese Diskrepanz auszugleichen,
9. beauftragt seine Präsidentin, diese Entschließung dem Rat und der Kommission zu übermitteln.

# BEGRÜNDUNG

## 1. Hintergrund

Die Kommission hat ihren Jahresbericht 1999 über die transeuropäischen Netze (TEN) gemäß Artikel 16 der Ratsverordnung Nr. 2236/95 vorgelegt. Der Bericht gibt einen allgemeinen Überblick über die Gemeinschaftszuschüsse in den drei Hauptbereichen der TEN (Verkehr, Energie und Telekommunikation), die entweder aus dem Gesamthaushaltsplan (Titel B5-7) oder aus anderen Gemeinschaftsquellen (EIB, EIF, EFRE und Kohäsionsfonds) finanziert werden.

Der Hauptzweck der Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen besteht darin, bei der Überwindung möglicher finanzieller Hindernisse bei Aufnahme eines Projekts zu helfen. Die Gemeinschaftszuschüsse sind vor allem zur Förderung von Durchführbarkeitsstudien, die Projekte von gemeinsamem Interesse betreffen, zur Gewährung von Zinssubventionen oder Beiträgen zu den Kosten für Kreditbürgschaften und als direkte Zuschüsse gedacht. Sie können auch für Maßnahmen, die die Partnerschaft zwischen dem öffentlichen und dem privaten Sektor ermutigen und aufbauen sollen, und zur Bereitstellung von Risikokapital genutzt werden.

Nach Angaben der Kommission war 1999 ein entscheidendes Jahr, da es zur Modifizierung der Bestimmungen zur Finanzierung der TEN, zur Bewilligung eines Kostenrahmens für den Zeitraum 2000 – 2006 in Höhe von 4,6 Milliarden Euro und zur Entstehung von Galileo als vollkommen neuem und wichtigem TEN-Projekt kam. Darüber hinaus führten das Europäische Parlament und der Rat ISPA ein (Strukturpolitisches Instrument zur Vorbereitung auf den Beitritt), dem Mittel in Höhe von 7 Milliarden Euro für den Zeitraum 2000 – 2006 zugewiesen wurden. Ungefähr 50 % dieses Geldes sollte genutzt werden, um wichtige Verkehrsinfrastrukturprojekte in den Beitrittsländern in Mittel- und Osteuropa zu finanzieren.

Verkehrsprojekte machten 85 % aller mit den TEN im Zusammenhang stehenden Ausgaben aus, wohingegen dieser Anteil bei der Telekommunikation nur 10 % und im Bereich Energie gerade einmal 5 % der Gesamtkosten betrug. Der Berichterstatter schlägt daher vor, sich auf die Entwicklung des Verkehrsbereichs zu konzentrieren, der auf Jahre hinaus eine wichtige Rolle in der Gemeinschaft spielen wird.

## 2. Anmerkungen zu den finanziellen Aspekten und zu Haushaltsfragen

Die Europäische Investitionsbank trägt auch weiterhin den Löwenanteil der Gemeinschaftsfinanzierung der TEN. 1999 beliefen sich die Darlehen der EIB für mit den TEN im Zusammenhang stehende Projekte auf eine Gesamtsumme von 8.277 Millionen Euro, wovon 5.977 Millionen Euro in Projekte im Bereich Verkehr, 2.126 Millionen Euro in die Telekommunikation und 174 Millionen Euro in Energieprojekte flossen (siehe Anhang).

Ein Teil der Gemeinschaftsfinanzierung für TEN im Bereich Verkehr wurde in Form von Kreditbürgschaften vom Europäischen Investitionsfonds (266 Millionen Euro) und in Form



von Zuschüssen aus dem Kohäsionsfonds (444 Millionen Euro) und aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung zur Verfügung gestellt. Die restlichen Aktivitäten wurden aus dem Gesamthaushaltsplan finanziert (497 Millionen Euro, wovon 266 Millionen Euro auf die vorrangigen Essener Projekte entfielen).

Bei Betrachtung des Haushaltsplans 1999 ist zu erkennen, dass die Kommission die meisten Mittel, die für TEN vorgesehen waren, anweisen konnte. Die Ausführungsrate betrug bei den TEN – Verkehr fast 100 % sowie 100 % bei Energie- und Telekommunikationsprojekten und 90 % bei den Telematiknetzen.

Ein ähnliches Bild ergibt sich für die Haushaltserläuterungen. Die Erläuterungen zu B5-70 legen fest, dass mindestens 55 % der Mittel für Investitionen im Schienenverkehr genutzt werden sollten, wohingegen auf die Straße ein Höchstsatz von 25 % entfallen sollte und auf Verkehrsmanagement und Telematik höchstens 15 %. Darüber hinaus dürfen nur bis zu 60 % der Mittel für Verpflichtungen für die vorrangigen Essener Projekte genutzt werden.

Es hat den Anschein, dass die Kommission all diese Forderungen erfüllt hat. 1999 wies sie den 14 vorrangigen Projekten einschließlich Eisenbahnverkehrsmanagement den Großteil der zur Verfügung stehenden Mittel (58 %) zu (siehe folgende Tabelle).

	<b>Unterstützung 1999</b>	<b>%</b>	
	(Millionen Euro)	<b>1999</b>	<b>1998</b>
14 spezifische Projekte, die vom Europäischen Rat von Essen ausgewählt wurden (einschließlich 22,8 Millionen Euro für Eisenbahnverkehrsmanagement)	288	58	64
Verkehrsmanagement (alle Verkehrsträger außer Eisenbahn)	45	9	11
Weitere wichtige Projekte von gemeinsamem Interesse (außer den 14 spezifischen Projekten)	164	33	25
<b>SUMME</b>	<b>497</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Ähnlich wurden mehr als 60 % der Gemeinschaftsausgaben im Bereich Verkehr weiterhin an Schienenverkehrsprojekte vergeben (64 % im Jahre 1999 verglichen mit 66 % im Jahre 1998). Straßenprojekte erhielten 17 % und Verkehrsmanagementprojekte 9 % der Mittel für TEN im Bereich Verkehr (siehe folgende Tabelle).

	<b>Unterstützung 1999</b>	<b>%</b>	
	(Million Euro)	<b>1999</b>	<b>1998</b>
Eisenbahn (einschließlich Verkehrsmanagement)	318	64	66
Straßenverkehr	86	17	13
Binnenschifffahrt	18	4	2
Seeschifffahrt/Häfen	3	1	2
Flughäfen	29	5	6
Verkehrsmanagement (alle Verkehrsträger außer Eisenbahn)	43	9	11
<b>SUMME</b>	<b>497</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Gleichzeitig ging der Anteil der TEN-Aktivitäten, die aus dem EU-Haushalt finanziert werden

(TEN-Haushaltslinien sowie Zuschüsse des EFRE und des Kohäsionsfonds), weiter zurück: Die Finanzierung durch die Gemeinschaft verringerte sich von 34 % im Jahre 1997 auf 27,7 % im Jahr 1998 und 16,5 % im Jahr 1999.

1999 deckten die TEN-Haushaltslinien nur 7 % der Finanzierung von Verkehrsprojekten ab, in den Bereichen Energie (5 %) und Telekommunikation (1 %) waren diese Anteile sogar noch geringer. Die Europäische Investitionsbank zeichnete für  $\frac{3}{4}$  der Gemeinschaftsfinanzierung von TEN-Projekten verantwortlich.

Andererseits sollte auch bedacht werden, dass den TEN-Haushaltslinien eine wichtige Katalysatorrolle zukommt, da sie hauptsächlich Mittel für Durchführbarkeitsstudien, Kreditbürgschaften und Zinssubventionen zur Verfügung stellen, ohne die die Projekte nicht in Angriff genommen werden könnten. Darüber hinaus reflektieren die Summen nur die Finanzierung aus Gemeinschaftsquellen. Mittel der Mitgliedstaaten und aus privaten Quellen sind nicht enthalten.

Der Berichterstatter ist der Meinung, dass die finanzielle Bewertung von TEN verbessert werden sollte, und zwar in der Weise, dass Informationen über Aktivitäten enthalten sind, die aus kommunalen, regionalen und nationalen Haushalten sowie aus privaten Quellen finanziert werden, was gegenwärtig über 80 % der Gesamtkosten ausmacht. In Zukunft sollte die Kommission dem Jahresbericht eine Zusammenfassung mit einem Zeitplan beifügen, der die Originalpläne, bereits erreichte Ergebnisse und den vorgesehenen Fertigstellungstermin umfasst, um so größere Transparenz und eine bessere Kontrolle zu erreichen und die Rahmenbedingungen für Planungen zu verbessern.

### **3. Qualitative Bewertung**

In den Haushaltserläuterungen ist auch folgendes festgelegt: „Mit den Mitteln soll vor allem eine auf Dauer tragbare Verkehrspolitik finanziert werden, wobei den umweltfreundlichsten Verkehrsträgern Vorrang eingeräumt und gleichzeitig die vorhandene Infrastruktur soweit wie möglich verbessert wird, insbesondere durch intermodal oder nur auf einen Verkehrsträger ausgerichtete Verkehrsmanagementprojekte.“

Darüber hinaus sollten die Gemeinschaftsmaßnahmen „den Verbund und die Interoperabilität der nationalen Netze sowie den Zugang zu diesen Netzen fördern, wobei der Notwendigkeit Rechnung getragen wird, die insularen, eingeschlossenen und am Rande gelegenen Gebiete an die zentralen Gebiete der Gemeinschaft anzubinden.“ Damit sollte die Errichtung eines transeuropäischen Verkehrsnetzes „zum effektiven und harmonischen Funktionieren des Binnenmarktes und zur Stärkung des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts“ beitragen.

Der Jahresbericht enthält relativ wenig Informationen zur qualitativen Bewertung von TEN-Projekten. Einige dieser Fragen wurden jedoch auf einer von der EIB im Februar 2001 organisierten Konferenz in Straßburg<sup>1</sup> aufgeworfen. Nach Angaben des ehemaligen für Verkehr verantwortlichen Mitglieds der Kommission, Henning Christophersen, hat der

---

<sup>1</sup> „Entwicklung transeuropäischer Verkehrsnetze: der Weg nach vorne“, organisiert von der EIB in Straßburg am 14. Februar 2001.

Anschub und die Fertigstellung von Verkehrsprojekten viel mehr Zeit als erwartet in Anspruch genommen, was auf schwerfällige Planungsverfahren und fehlende grenzüberschreitende Koordination zurückzuführen ist. In mehreren Fällen hatten Mitgliedstaaten unterschiedliche Prioritäten, wobei die Verkehrsbehörden Probleme hatten, sozusagen „in die Gänge zu kommen“. Die Idee der öffentlich-privaten Partnerschaft ist noch immer ein weitgehend unerprobtes Konzept.

Der Berichterstatter ist der Meinung, dass es an der Zeit ist, die negativen Auswirkungen der Straßenüberlastung zu bekämpfen. Nach Angaben des Weißbuchs zur europäischen Verkehrspolitik<sup>1</sup> hat der Straßenverkehr einen Anteil am Güterverkehr von inzwischen 44 % gegenüber einem Anteil des Kurzstreckenseeverkehrs von 41 %, der Schiene von 8 % und der Binnenschifffahrt von 4 %. Die Dominanz der Straße ist im Personenverkehr noch auffällender: der Marktanteil des Personenkraftverkehrs beläuft sich auf 79 %, während der Luftverkehr mit einem Anteil von 5 % die Bahn mit 6 % demnächst überholen dürfte.

Zusätzlich zu den negativen Auswirkungen auf Umwelt und öffentliche Gesundheit beginnt die Straßenüberlastung auch die wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit der Gemeinschaft zu bedrohen. Vor kurzem hat eine Studie zu diesem Thema ergeben, dass sich nur die externen Kosten der Verkehrsüberlastung im Straßenverkehr auf 0,5 % des BIP der Gemeinschaft belaufen. Die Kommission schätzt, dass die Überlastung des Straßenverkehrs, wenn nichts dagegen unternommen wird, bis zum Jahre 2010 erheblich zunehmen wird. Die Kosten der Überlastung dürften daher um 142 % steigen und 80 Milliarden Euro pro Jahr erreichen, was fast 1 % des BIP der Gemeinschaft ausmacht.

Nach dem Weißbuch liegt ein Teil dieser Entwicklung darin begründet, dass die Verkehrsbenutzer nicht für die Kosten aufkommen, die sie verursachen. Im Allgemeinen berücksichtigt die Preisstruktur die Infrastruktur-, Überlastungs-, Umweltbelastungs- und Unfallkosten nicht in vollem Umfang. Dies wiederum spricht für die Einführung von Benutzungsgebühren in Europa. Das wird jedoch erst möglich sein, wenn die Gemeinschaft den Straßenbenutzern eine wirkliche Alternative anbieten kann.

Im Juni 2001 stellte der Europäische Rat von Göteborg die Verschiebung der Gewichtsverhältnisse zwischen den Verkehrsträgern in den Mittelpunkt der Strategie für nachhaltige Entwicklung. Der Berichterstatter ist der Meinung, dass dies um so notwendiger ist im Hinblick auf die Herausforderungen, die durch die zukünftige Erweiterung entstehen. Nach dem Weißbuch wird die Erweiterung eine Verkehrsexplosion in den neuen Mitgliedstaaten zur Folge haben, insbesondere in den Grenzgebieten. Das Wirtschaftswachstum wird fast automatisch zu einem höheren Verkehrsbedarf führen; man rechnet mit +38 % beim Güterverkehr und +24 % beim Personenverkehr. Die Kommission ist der Meinung, dass die Beseitigung von Engpässen der großen Verkehrsachsen, der Anschluss abgelegener Gebiete und von Regionen in äußerster Randlage sowie der Ausbau der Infrastrukturen der Beitrittsländer beträchtliche Investitionen in nachhaltige Verkehrsnetze erfordern werden.

In dieser Hinsicht hat die Kommission im Oktober 1999 einen Bericht über die

---

<sup>1</sup> Weißbuch „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellung für die Zukunft“, KOM(2001)370, 12.9.2001.

Verkehrsinfrastruktur-Bedarfsanalyse (TINA) veröffentlicht, in dem sie die notwendigen Bestandteile für ein zukünftiges transeuropäisches Verkehrsnetz auf dem Territorium der 11 Beitrittsländer in Mittel- und Osteuropa identifiziert. Die Gesamtkosten für den Aufbau dieses Netzes werden auf 92 Milliarden Euro geschätzt, wovon 37 Milliarden Euro auf den Schienenverkehr entfallen, 44 Milliarden Euro auf das Straßennetz, 1,5 Milliarden Euro auf das Netz der Binnenwasserwege und 9,5 Milliarden Euro auf andere Netze, wie Flughäfen, Binnenhäfen, Seehäfen und andere Terminals. Nach Angaben der Kommission werden  $\frac{3}{4}$  der Kosten für die Schienen- und Straßenkomponente des Netzes Vorrang erhalten in den Finanzierungsprogrammen der Gemeinschaft durch das Strukturinstrument zur Vorbereitung auf den Beitritt (ISPA) und die Europäische Investitionsbank (EIB).

Betrachtet man sich jedoch die derzeitige gültige finanzielle Vorausschau, so erscheint es offensichtlich, dass die EIB die meisten dieser Kosten abdecken müsste. Die Kommission schätzt, dass durch ISPA eine Finanzhilfe in Höhe von etwa 520 Millionen Euro pro Jahr für Verkehrsinfrastrukturprojekte in den 10 Beitrittsländern in Mittel- und Osteuropa bereitgestellt werden kann. Dies entspricht für den Zeitraum 2000 – 2006 einer Summe von 3,64 Milliarden Euro. Folglich müsste der Rest der benötigten 60 Milliarden Euro von der EIB aufgebracht werden.

#### **4. Schlussfolgerungen**

Der Berichterstatter ist der Meinung, dass das Parlament der Kommission für die zufriedenstellende Ausführung der im Haushaltsplan 1999 festgelegten TEN-Mittel und Erläuterungen Anerkennung zollen sollte. Gleichzeitig bedauert der Berichterstatter, dass der Jahresbericht nur sehr wenige Informationen zu anderen Finanzierungsquellen als dem Gesamthaushaltsplan und der EIB enthält. Dieses Problem sollte in künftigen Berichten gelöst werden.

Nach Ansicht des Berichterstatters sollte die jährliche Bewertung der TEN zu einer Überarbeitung der Strategien führen, falls die gegenwärtigen Vorgehensweisen nicht die erwarteten Ergebnisse bringen. Das scheint im Weißbuch der Kommission zur europäischen Verkehrspolitik bestätigt zu werden, das darauf hinweist, dass die konstante Zunahme des Straßenverkehrsaufkommens den Zielen der TEN im Bereich Verkehr und einer nachhaltigen Entwicklung entgegenläuft. Dies ist teilweise auf fehlende grenzüberschreitende Zusammenarbeit zurückzuführen, was die Interoperabilität und Förderung der Eisenbahnnetze unterminiert. Auf der Grundlage der Einschätzung der Kommission erscheint es offensichtlich, dass die Gemeinschaft ihr Hauptaugenmerk schrittweise weg von den vorrangigen Essener Projekten und landesspezifischen Infrastrukturprojekten auf grenzübergreifende Projekte und Transitprojekte richten sollte, um den Aufbau guter Transitwege in der Gemeinschaft zu ermöglichen.

Die gegenwärtige Vorgehensweise der Kommission scheint diesen Erfordernissen teilweise zuwiderzulaufen. Am 19. September 2001 hat die Kommission einen Beschluss für ein Mehrjahresrichtprogramm zur Finanzierung von TEN im Bereich Verkehr für den Zeitraum 2000 – 2006 angenommen. Gemäß diesem Vorschlag würde fast die Hälfte der Mittel weiterhin in die 1994 vom Europäischen Rat in Essen angenommenen großen Infrastrukturprojekte fließen, während 20 % dem Galileo-Programm vorbehalten wären und die restlichen 30 % für Schwachpunkte des Schienennetzes, grenzüberschreitende Projekte und

so genannte intelligente Verkehrssysteme zur Verfügung stehen würden.

Der Berichterstatter ist der Meinung, dass das Parlament die Pläne der Kommission überarbeiten und eine Verschiebung des Hauptaugenmerks weg von den vorrangigen Essener Projekten auf andere TEN-Verkehrsprojekte vorschlagen sollte, um die gegenwärtigen und zukünftigen durch erhöhte Mobilität entstehenden Herausforderungen zu bewältigen und eine wirklich nachhaltige Verkehrspolitik innerhalb der Gemeinschaft zu entwickeln. Dies würde eine stärkere Orientierung auf die Entwicklung und Förderung intelligenter Verkehrssysteme erfordern, die auf eine effizientere Nutzung der Infrastruktur, die Beseitigung von Staus durch besseres Verkehrsmanagement und Informationsdienste von hoher Qualität und die Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Effizienz abzielen, sowie die Einführung von Benutzungsgebühren verlangen, die die Kosten, die der Gesellschaft durch die Nutzung der verschiedenen Verkehrsträger entstehen, besser widerspiegeln. Das wird jedoch davon abhängen, ob die Gemeinschaft den Straßenbenutzern eine wirkliche Alternative anbieten kann.

Last, not least schlägt der Berichterstatter eine Revision der für TEN im Bereich Verkehr zur Verfügung stehenden Mittel durch Nutzung eines Teils der in Rubrik 3 vorhandenen Marge vor (siehe folgende Tabelle). Dies erscheint gerechtfertigt, wenn die Gemeinschaft, ihr Ziel einer nachhaltigen Verkehrspolitik wirklich einmal erreichen will.

### Marge in Rubrik 3

(in Millionen Euro, den heutigen Preise angepasst bei einer geschätzten Inflation von 2 % pro Jahr)

	2001	2002 **	2003	2004	2005	2006	Total 2003-2006
Obergrenze für Rubrik 3 in der Finanziellen Vorausschau	6.272	6.558	6.810	7.065	7.325	7.601	
Andere Politiken in Rubrik 3	2.312	2.435	2.406	2.454	2.503	2.553	
FTE-Kosten	3.920	4.055	4.055	4.310	4.500	4.635	17.500
Gesamtkosten in Rubrik 3 *	6.232	6.490	6.461	6.764	7.003	7.188	
Marge in Rubrik 3	40	68	349	301	322	413	1.385

\* Unter der Annahme, dass der finanzielle Rahmen für das 6. Rahmenprogramm für Forschung und technologische Entwicklung (FTE) wie vorgeschlagen von der Kommission angenommen wird und andere in Rubrik 3 fallende Aktivitäten ohne Erhöhung auf gegenwärtigem Niveau beibehalten werden.

\*\* Wie im HVE 2002 vorgeschlagen.

## Finanzierung von TEN-Projekten durch die Gemeinschaft im Jahre 1999

(in Millionen Euro)

Bereich	Art der Förderung	Instrument	1993-1995 <sup>1</sup>	1996 <sup>4</sup>	1997 <sup>4</sup>	1998 <sup>4</sup>	1999 <sup>4</sup>
<b>Verkehr</b>	Darlehen	EIB <sup>2-3</sup>	7 666	3 504	4 943	4 415	5 977
	Kreditbürgschaften	EIF <sup>2-3</sup>	161	303	55	71	266
	Zuschüsse	EFRE <sup>3-4</sup>	999	2 639	527	n. verf.	n. verf.
		Kohäsionsfonds	2 995	1 221	1 251	1 337	444
	Zuschüsse, Zinssubventionen Kreditbürgschaften und Mitfinanzierung von Studien	TEN-Haushaltslinie B5-700	625	280	352	474	497
(davon für die 14 spezifischen Projekte)		362	211	211	305	266	
<b>Energie</b>	Darlehen	EIB <sup>2-3</sup>	1 822	1 176	854	393	174
	Kreditbürgschaften	EIF <sup>2-3</sup>	220	270	4	5	0
	Zuschüsse und Mitfinanzierung von Studien	Strukturfonds	764	1 265	277	n. verf.	355
		TEN-Haushaltslinie B5-71	12	9	24	19	29
<b>Telekommunikation</b>	Darlehen	EIB <sup>2-3</sup>	4 295	1 626	1 880	3 434	2 126
	Kreditbürgschaften	EIF <sup>2-3</sup>	175	9	276	230	123
	Finanzielle Beteiligung	Strukturfonds	295	173	n. verf.	n. verf.	387 <sup>4</sup>
	Mitfinanzierung von Durchführbarkeits- und Validierungsstudien	TEN-Haushaltslinie B5-720	45	16	27	28	21
<b>Telematiknetze</b>	Zuschüsse	TEN-Haushaltslinie B5-721	119	44	47	24	31

Hinweis: n. verf. = nicht verfügbar

<sup>1</sup> Gebundene Mittel.

<sup>2</sup> Unterzeichnete Verträge.

<sup>3</sup> TEN-Projekte und Projekte in Verbindung mit den transeuropäischen Netzen.

<sup>4</sup> Im allgemeinen einschließlich der für den Zeitraum 1996-1999 gebundenen Mittel

<sup>5</sup> Nur Projekte in Verbindung mit den transeuropäischen Netzen.

