



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, 7.8.2003  
KOM(2003) 442 endgültig

**BERICHT DER KOMMISSION  
AN DEN RAT, DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT,  
DEN EUROPÄISCHEN WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSS  
UND DEN AUSSCHUSS DER REGIONEN**

**TRANSEUROPÄISCHE NETZE  
JAHRESBERICHT 2001**

{SEC(2003) 849}

## INHALTSVERZEICHNIS

Zusammenfassung : Überblick über die TEN im Jahre 2001 .....	5
1. Fortschritte bei spezifischen Projekten .....	12
1.1. Energie .....	12
1.2. Telekommunikation .....	12
1.3. Verkehr.....	12
2. Neue Ausrichtungen und Entwicklungen; Rechtsetzung, TEN-Ausschüsse und Gemeinsame Arbeitsgruppe .....	15
2.1. Neue Ausrichtungen und Entwicklungen.....	15
2.1.1. Energie .....	15
2.1.2. Telekommunikation .....	16
2.1.3. Verkehr.....	16
a) Das Weißbuch der Kommission: Die Europäische Verkehrspolitik.....	16
b) Interoperabilität der TEN-Verkehrseisenbahnnetze.....	17
c) European Railway Traffic Management System (ERTMS) .....	19
d) Das „Eisenbahninfrastrukturpaket“ .....	20
e) Luftverkehrsmanagement(ATM) .....	21
f) Flughäfen .....	22
2.2. Rechtsetzung .....	22
2.2.1. Überarbeitung der TEN-Finanzierungsverordnung .....	22
2.2.2. Überarbeitung der TEN-E-Leitlinien .....	23
2.2.3. Überarbeitung der TEN-Telekom-Leitlinien .....	24
2.2.4. Überarbeitung der TEN-V-Leitlinien.....	24
2.3. Ausschüsse für Energie, Telekommunikation und Verkehr; Gemeinsame Arbeitsgruppe .....	24
2.3.1. Energie .....	24
2.3.2. Telekommunikation .....	25
2.3.3. Verkehr.....	25
2.3.4. Gemeinsame Arbeitsgruppe (Verkehr/Umwelt) .....	25
3. Finanzierung der TEN.....	26
3.1. Energie .....	26
3.2. Telekommunikation .....	27

3.3.	Verkehr.....	27
3.4.	IDA.....	30
3.5.	Strukturfonds und Kohäsionsfonds.....	30
3.5.1.	EFRE.....	30
3.5.2.	Kohäsionsfonds.....	30
3.6.	Darlehen der Europäischen Investitionsbank (EIB).....	32
3.7.	Finanzierung durch die Mitgliedstaaten.....	33
3.8.	Finanzierung der Infrastruktur in Drittländern.....	34
3.8.1.	PHARE.....	34
3.8.2.	CARDS.....	35
3.8.3.	TACIS.....	35
3.8.4.	MEDA.....	36
3.8.5.	SIVB.....	36
4.	Finanzierung der TEN: Sonstiges.....	40
4.1.	Mehrjähriges Richtprogramm für TEN-V (2001-2006).....	40
4.2.	TEN-V-Haushaltsmittel außerhalb des MIP.....	43
4.3.	Die TEN-Risikokapitalfazilität.....	44
5.	Evaluierung.....	45
5.1.	Energie.....	45
5.2.	Telekommunikation.....	45
5.3.	Verkehr.....	46
6.	Aussenbeziehungen.....	47
6.1.	Energie.....	47
6.2.	Verkehr.....	48
7.	Weitere Unionspolitiken mit TEN-Dimension.....	51
7.1.	Umwelt.....	51
7.2.	Forschung und Entwicklung.....	52
7.3.	Wettbewerb.....	54

## LISTE DER TABELLEN

Tabelle 1: Gemeinschaftsfinanzierung der TEN im Jahr 2001 ( <i>Mio. EUR</i> ) .....	11
Tabelle 2: Mittelbindungen für TEN-Energie ( <i>Mio. EUR</i> ) .....	27
Tabelle 3: TEN-V 2001 – Finanzielle Unterstützung und Zahl der vorgeschlagenen Maßnahmen nach Kategorien .....	28
Tabelle 4: Vorgeschlagene TEN 2001-Maßnahmen und Zuschüsse nach Art und Form.....	29
Tabelle 5: Verkehrsträger .....	29
Tabelle 6: Aus dem Kohäsionsfonds für die Finanzierung von TEN-Verkehr bereitgestellte Mittel nach Ländern .....	31
Tabelle 7: 2001 im Rahmen des Kohäsionsfonds gefasste Finanzierungsbeschlüsse für TEN (nach Land und Verkehrsträger, in Prozent) .....	31
Tabelle 8: EIB-Kredite für TEN ( <i>Mio. EUR</i> ).....	34
Tabelle 9: SIVB-Haushaltlinie 2001 – Verkehrssektor, nach Teilsektoren .....	37
Tabelle 10: SIVB-Haushaltlinie 2001: Mittelbereitstellung nach Ländern .....	37
Tabelle 11: SIVB-Mittel für 2000 und 2001 beschlossene Verkehrsprojekte .....	38
Tabelle 12: TEN-V, Mehrjähriges Richtprogramm 2001-2006 - Rahmenentscheidung .....	42

## ZUSAMMENFASSUNG : ÜBERBLICK ÜBER DIE TEN IM JAHRE 2001

Die Kommission legt dem Europäischen Parlament, dem Rat, dem Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und dem Ausschuss der Regionen hiermit gemäß Artikel 16 der Verordnung Nr. 2236/95 geändert durch die Verordnung Nr. 1655/99 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Grundregeln für die Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen für transeuropäische Netze den „Jahresbericht 2001 zu Transeuropäischen Netzen (TEN)“ vor.

2001 war das erste Jahr der Umsetzung des Mehrjährigen Richtprogramms (MIP) für transeuropäische Verkehrsnetze im Zeitraum 2001-2006, das im Rahmen der Verordnung über die Finanzierung von TEN (Verordnung Nr. 2236/95 des Rates) aufgelegt wurde. Das MIP wurde aufgelegt, um die Verwaltung des transeuropäischen Verkehrsnetzes zu straffen und zu verbessern: Es umfasst die laufenden, in Essen beschlossenen Prioritätsprojekte sowie die neuen politischen Prioritäten, d. h. das Projekt Galileo, die Beseitigung der Engpässe im Eisenbahnnetz TEN-V, grenzübergreifende Projekte und die intelligenten Verkehrssysteme für den Straßen- und Luftverkehr. Weitere Einzelheiten zum MIP sind in Abschnitt 4.1 und Anhang X zu finden.

### 1. KONKRETE FORTSCHRITTE BEI SPEZIFISCHEN PROJEKTEN

Energie: Bis Ende 2001 liefen sechs Prioritätsprojekte, eines befand sich in Vorbereitung und drei waren in der Phase der Neuformulierung/Genehmigung.

Telekommunikation: Unternehmensplänen wurde im Rahmen des Förderprojekts BPS (Unternehmensplanungsdienst) verstärkt Aufmerksamkeit geschenkt. So wurden die Projektteilnehmer von Sachverständigen beraten, um ihnen zu helfen, diesen Mangel abzustellen.

Verkehr: 2001 kann als ein erfolgreiches Jahr für die Umsetzung der vom Europäischen Rat in Essen festgelegten 14 Vorhaben bezeichnet werden. Zwei dieser Projekte wurden abgeschlossen, der größte Teil der anderen machte im Rahmen des vorgesehenen Zeitplans gute Fortschritte und nur bei wenigen waren Behinderungen oder Verzögerungen zu verzeichnen.

Nähere Angaben siehe Abschnitt 1 und Anhänge.

### 2. NEUE AUSRICHTUNGEN UND ENTWICKLUNGEN; RECHTSETZUNG; TEN-AUSSCHÜSSE UND GEMEINSAME ARBEITSGRUPPE

Am 2. Oktober legte die Kommission einen Vorschlag für die Modifizierung der Finanzierungsverordnung für TEN, d. h. die Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2236/95 über die Grundregeln für die Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen für transeuropäische Netze vor.

Nach ihrer Mitteilung zur Energieinfrastruktur (KOM(2001) 775) stellte die Kommission darüber hinaus eine Reihe von Lücken im transeuropäischen Energienetz fest. Daher wurde beschlossen, den Vorschlag (einschließlich des

Höchstsatzes von Zuschüssen von 20 %) auf vorrangige Energieprojekte auszuweiten.

#### Energie:

Am 20. Dezember 2001 schlug die Kommission eine Revision der Entscheidung Nr. 1254/96/EG über eine Reihe von Leitlinien betreffend die transeuropäischen Netze im Energiebereich vor.

Eine Mitteilung zur europäischen Energieinfrastruktur KOM (2001) 775 endg. wurde am 20. Dezember 2001 vorgelegt.

Der Ausschuss für Gemeinschaftszuschüsse für transeuropäische Netze im Energiebereich (TEN-E-Ausschuss) trat 2001 einmal zusammen.

#### Telekommunikation:

Die Kommission nahm eine Einschätzung der Umsetzung von Entscheidung Nr. 336/97/EG im Zeitraum Juli 1997 bis Juni 2000 vor. Ausgehend davon unterbreitete die Kommission am 10. Dezember 2001 Vorschläge für eine Änderung der Leitlinien für transeuropäische Telekommunikationsnetze.

Der Ausschuss für Gemeinschaftszuschüsse im Telekommunikationsbereich tagte dreimal.

#### Verkehr:

##### 1. Neue Ausrichtungen und Entwicklungen:

- Weißbuch der Kommission zur europäischen Verkehrspolitik: Im September 2001 verabschiedete die Kommission ihr Weißbuch „Die Europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“. Darin wird ein etwa 60 Maßnahmen umfassendes Programm vorgeschlagen, das eine allmähliche Abkopplung des Anstiegs des Verkehrsaufkommens vom BIP-Wachstum ermöglicht, wie es in der Strategie für nachhaltige Entwicklung empfohlen wird, die vom Europäischen Rat in Göteborg im Juni 2001 verabschiedet wurde.
- Interoperabilität der transeuropäischen Eisenbahnnetze: Die Interoperabilität der Eisenbahnnetze gehört zu den wichtigsten Mitteln in dem Bestreben, die herkömmlichen Eisenbahnsysteme der Mitgliedstaaten besser zu integrieren und grenzübergreifende Angebote wettbewerbsfähiger zu gestalten. Im Falle des Hochgeschwindigkeitsbahnverkehrs setzte die Gemeinschaft dieses Ziel 1996 durch Erlass einer Richtlinie über die Interoperabilität des Hochgeschwindigkeitsbahnsystems um. Mit der Richtlinie 2001/16/EG vom 19. März 2001 wurde beabsichtigt, den für das Hochgeschwindigkeitsnetz geschaffenen Mechanismus mit einigen Änderungen auf das herkömmliche Eisenbahnsystem auszudehnen.
- Beim European Railways Traffic Management System (ERTMS) handelt es sich um ein Rahmenprogramm, bei dem die Entwicklungsaktivitäten in den drei Bereichen Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung (ERTMS/ETCS), Funkkommunikation (GSM-R) und Verkehrssteuerung (ERTMS/ETML)

zusammengeführt werden. Insgesamt machte die Arbeit 2001 sowohl in horizontaler als auch in vertikalen Hinsicht gute Fortschritte.

- Das „Eisenbahninfrastruktur-Paket“: 1998 legte die Kommission drei Vorschläge zur Eisenbahninfrastruktur, das so genannte Infrastruktur-Paket, vor. Diese drei Richtlinien wurden vom Rat am 20. Dezember 2000 und vom Europäischen Parlament in einer Minisitzung am 1. Februar 2001 ratifiziert. Sie traten am 15. März 2001, dem Tag ihrer Veröffentlichung in Kraft. Den Mitgliedstaaten wurde für die Umsetzung eine Frist von zwei Jahren eingeräumt.
- Luftverkehrsmanagement (ATM): Das TEN-V-Programm ist ein wichtiges Finanzierungsinstrument, das die Umsetzung eines effizienten transeuropäischen Netzes, zu dem die einzelstaatlichen ATM-Systeme gehören, in erster Linie durch Förderung der Interoperabilität, der Verknüpfung und technischer Fortschritte unterstützt.
- Flughäfen: Gemäß den für die Luftverkehrspolitik festgelegten Prioritäten, die ebenfalls im Weißbuch der Kommission zur Verkehrspolitik genannt sind, wurde besonderes Augenmerk darauf verwandt, die Intermodalität zu fördern und die Umwelt zu schützen. So betreffen beispielsweise fünf der acht neu geförderten Projekte die Intermodalität von Luft- und Eisenbahnverkehr.

## 2. Rechtsetzung:

- Überarbeitung der TEN-Finanzierungsverordnung: Um die im Weißbuch „Weichenstellungen für die Zukunft“ genannten Aufgaben erfüllen zu können legte die Kommission am 2. Oktober 2001<sup>1</sup> einen Vorschlag<sup>2</sup> für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2236/95 des Rates über die Grundregeln für die Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen für transeuropäische Netze vor, mit der der Höchstsatz von Gemeinschaftszuschüssen in Ausnahmefällen von 10 % auf 20 % erhöht werden soll.
- Überarbeitung der TEN-V-Leitlinien: Am 2. Oktober 2001 schlug die Kommission eine Überarbeitung der Entscheidung Nr. 1692/96/EG über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes vor. Laut diesem Vorschlag, der auch im Weißbuch enthalten ist, sollen Investitionen auf einige horizontale Prioritäten und eine begrenzte Zahl von spezifischen Projekten konzentriert werden.

3. Verkehrs-Ausschuss: Der Ausschuss für Gemeinschaftszuschüsse im Verkehrsbereich tagte 2001 dreimal, und der Ausschuss für TEN-V-Leitlinien einmal.

Die Gemeinsame Arbeitsgruppe (Verkehr/Umwelt): Im Juni 1998 beauftragte der Europäische Rat von Cardiff die Räte für Verkehr, Energie und Landwirtschaft, Strategien für die Berücksichtigung der Belange der Umwelt und der nachhaltigen Entwicklung in ihrem jeweiligen Politikbereich zu entwerfen. Daraufhin erarbeitete

---

<sup>1</sup> KOM (2001) 545.

<sup>2</sup> Geändert durch KOM 2002/134. Geändert durch das EP in erster Lesung im Juli 2002. Der Vorschlag wird gegenwärtig mit den Finanzberatern der Ständigen Vertretungen beim Rat diskutiert.

der Rat „Verkehr“ eine solche Strategie für den Verkehrssektor, die auf seiner Tagung im Oktober 1999 auch bestätigt wurde. Der Rat sieht eine regelmäßige Überprüfung dieser Strategie auf der Grundlage von Berichten der Kommission vor, wobei die erste Überprüfung bis Juni 2001 erfolgen soll.

### 3. FINANZIERUNG DER TEN

Im Haushaltsplan TEN 2001 wurden Mittel in folgender Höhe veranschlagt:

- Verkehr: 563 Mio. EUR;
- Energie: 19 Mio. EUR;
- Telekommunikation: 30,4 Mio. EUR.

Tabellen 1-5 geben einen ausführlichen Überblick über die Finanzierung der transeuropäischen Netze durch die Gemeinschaft im Jahre 2001.

Mehrere TEN-Aktionen wurden aus den Strukturfonds und dem Kohäsionsfonds (Tabellen 6-7) sowie durch Darlehen der Europäischen Investitionsbank (EIB) (Tabelle 8) finanziert.

Finanzierung der Infrastruktur in Drittländern: Durch PHARE, CARDS, TACIS, MEDA und SIVB wurde die Finanzierung von Maßnahmen in Beitritts- und Drittländern abgesichert.

### 4. FINANZIERUNG DER TEN: SONSTIGES

Mehrjähriges Richtprogramm (MIP) für TEN-V (2001-2006): Im September 2001 nahm die Europäische Kommission die Entscheidung Nr. 2654 über das Mehrjährige Richtprogramm für die Finanzierung des transeuropäischen Verkehrsnetzes im Zeitraum 2001-2006 an. Nach Bewertung aller eingegangenen Angebote stellte die Kommission vorläufig 2 780 Mio. EUR für die erfolgreichen Projekte bereit. Fast die Hälfte dieses Betrags wird in die großen Infrastrukturprojekte fließen, die vom Europäischen Rat in Essen 1994 bestätigt wurden, 20 % werden für das Galileo-Programm verwendet und der Rest wird auf verschiedene Eisenbahngpässe, grenzübergreifende Projekte und intelligente Verkehrssysteme aufgeteilt.

Haushalt außerhalb des MIP: 53 Verkehrsinfrastrukturprojekte und Studien wurden für die Kofinanzierung im Rahmen des üblichen jährlichen Bestandteils der TEN-V-Haushaltlinie 2001 gemäß Verordnung (EG) Nr. 2236/95 des Rates über die Grundregeln für die Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen für transeuropäische Netze ausgewählt.

Die TEN-Risikokapitalfazilität: Wegen ihrer großen Wirkung werden über die TEN-Risikokapitalfazilität (RKF) nicht nur zusätzliche Mittel für einen Sektor zur Verfügung gestellt, für den das Versagen des Marktes typisch ist, sondern es wird auch die Entwicklung innovativer Finanzierungsinstrumente in einem Sektor unterstützt, in dem die Gewährung von Zuschüssen traditionell üblich ist. Im Gegensatz zu Zinszuschüssen oder anderen Formen von Zuschüssen können die Zuwendungen aus dieser Fazilität zurückgefordert werden.



## 5. EVALUIERUNG

Energie: 2001 war ein Übergangsjahr in Sachen Evaluierung des TEN-Energieprogramms, da die Halbzeitevaluierung 1999 erfolgte und die nächste erst 2003/2004 stattfinden wird.

Telekommunikation: Sämtliche Vorhaben wurden 2001 zumindest einmal überprüft. Sieben Projekte wurden entweder aus technischen Gründen bzw. deshalb für unzureichend befunden, weil nicht damit gerechnet werden konnte, dass sie zu rentablen Diensten führten. Der Beschluss lautete dementsprechend, sie zu beenden.

Verkehr: Im Rahmen der TEN-V-Haushaltlinie finanzierte Projekte werden nicht nur in der Antragsphase geprüft, sondern auch einer gründlichen Halbzeit- und Ex-post-Evaluierung unterzogen, um ihre Übereinstimmung mit der ursprünglichen Zielsetzung zu kontrollieren.

Auch in diesem Fall war 2001 ein Übergangsjahr, da die Halbzeitevaluierung erst 2003/2004 erfolgen wird. Jedes Jahr werden jedoch TEN-V-Projekte durch einen Statusbericht für jedes einzelne Projekt geprüft und bewertet, der von den Projektträgern mit Zustimmung der betreffenden Mitgliedstaaten vorgelegt wird.

## 6. AUSSENBEZIEHUNGEN

Im Hinblick auf den Ausbau der Netze werden durch den Vorschlag der Kommission für die Änderung der TEN-E-Leitlinien die Aspekte der äußeren Dimension der EU mit Blick auf fünf Elektrizitätsprojekte gestärkt.

Die Verhandlungen zur Erweiterung der Union kommen gut voran und haben den erheblichen Verkehrsbedarf der Beitrittsländer verdeutlicht<sup>3</sup>.

2001 wurden bedeutende Investitionen entlang der gesamteuropäischen Korridore vorgenommen.

## 7. SONSTIGE UNIONSPOLITIKEN MIT EINER TEN-DIMENSION

Umwelt

Bei der Mittelausstattung des TEN-Haushalts für das Jahr 2001 wurde besonders auf die Einhaltung des Umweltrechts der Gemeinschaft durch die kofinanzierten Maßnahmen geachtet. So wurde vor allem eine spezielle Erklärung der in den Mitgliedstaaten für die Überwachung der Natura-2000-Gebiete zuständigen Stelle gefordert.

---

<sup>3</sup> Angesichts der Erweiterung der EU im Jahre 2004 und zur Unterstützung eines Vorschlags für eine gründliche Überarbeitung der TEN-V-Leitlinien 2003 wird unter Vorsitz des ehemaligen Kommissionsmitglieds Karel Van Miert eine Hochrangige Gruppe eingesetzt, in der alle Mitgliedstaaten vertreten sind und erstmalig auch Beobachter aus den Beitrittsländern.

## Forschung und Entwicklung

Im Rahmen der Leitaktionen und Programme des Fünften Rahmenprogramms für Forschung, technologische Entwicklung und Demonstration (1998-2002) wurden viele Projekte auf den Weg gebracht, die zur Entwicklung und Umsetzung von TEN-V-Politiken beitragen. Weitere Projekte wurden im Verlauf des Jahres 2001 in Angriff genommen, mit verwertbaren Ergebnissen wird in naher Zukunft gerechnet.

## Wettbewerb

Im Interesse der Verbraucher und der Gemeinschaft als Ganzes wurden die TEN-Projekte so ausgewählt und verwaltet, dass den potenziellen Vorzügen des Wettbewerbs voll Rechnung getragen wird. In dieser Hinsicht muss der Zugang zu den TEN gemäß den geltenden Regelungen im entsprechenden Sektor gewährleistet werden.

**Tabelle 1: Gemeinschaftsfinanzierung der TEN im Jahr 2001 (Mio. EUR)**

Sektor	Art der Unterstützung	Instrument	1993-1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001 <sup>4</sup>	
Verkehr	Darlehen	EIB <sup>5-6</sup>	7 666	3 504	4 943	4 415	5 977	4989	5161	
	Anleihebürgschaften	EIF <sup>5-6</sup>	161	303	55	71	256	55	k.A.	
	Zuschüsse	EFRE <sup>6-7</sup>	999	2 639	527	k.A.	k.A.	k.A.	2 200 <sup>9</sup>	
		Kohäsionsfonds		2 995	1 221	1 251	1 337	444	1287	1318
	Zuschüsse, Zinszuschüsse, Anleihebürgschaften und Kofinanzierung von Studien	TEN-Haushaltlinie B5-700 (davon: spezifische Projekte)		625	280	352	474	497	581	563
Energie	Darlehen	EIB <sup>5-6</sup>	1992	1415	854	393	174	392	220	
	Bürgschaften	EIF <sup>5-6</sup>	220	270	4	5	0	0	k.A.	
	Darlehen und Kofinanzierung von Studien	Strukturfonds		764	1 265	277	k.A.	355	k.A.	k.A.
		TEN-Haushaltlinie B5-710		12	9	24	19	29	14	19
Telekommunikation	Darlehen	EIB <sup>5-6-9</sup>	4 295	1 626	1 880	3 434	2 126	2726	994	
	Bürgschaften	EIF <sup>5-6-8</sup>	175	9	276	230	44	165	k.A.	
	Finanzierungsbeiträge	Strukturfonds	295	173	k.A.	k.A.	387 <sup>10</sup>	k.A.	k.A.	
	Kofinanzierung von Machbarkeits- und Validierungsstudien und Nutzungsprojekten	TEN-Haushaltlinie B5-720		45	16	27	28	22	35	k.A.
Telematiknetze	Zuschüsse	TEN-Haushaltlinie B5-721	119	44	47	15	21	22	k.A.	

NB: k.A. = keine Angaben

- 4 Gebundene Mittel.  
5 Unterzeichnete Verträge.  
6 TEN-Projekte und mit den TEN verbundene Projekte.  
7 Enthält gewöhnlich für den Zeitraum 1996-1999 gebundene Mittel.  
8 Einschließlich des Bahnverkehrsmanagements.  
9 Schätzung.  
10 Nur mit den TEN verbundene Projekte.

## 1. FORTSCHRITTE BEI SPEZIFISCHEN PROJEKTEN

### 1.1. Energie

Bezüglich der Prioritätsprojekte von Essen war Ende 2001 folgender Stand erreicht: sechs Prioritätsprojekte abgeschlossen (die fünf Gasprojekte sowie der Elektrizitätsverbund Portugal-Spanien), ein Prioritätsprojekt in der Durchführungsphase (Elektrizitätsverbund Italien-Griechenland) und drei Prioritätsprojekte in der Phase der Neubestimmung/Genehmigung (Elektrizitätsverbund Frankreich-Spanien, Frankreich-Italien und Ost-Westdänemark).

Der Elektrizitätsverbund Italien–Griechenland trat 2001 in die abschließende Bau- und Testphase ein und ging im Juli 2002 in Betrieb.

### 1.2. Telekommunikation

Bei der Zwischenbewertung durch unabhängige Berater<sup>11</sup> erwies sich die Erstellung eines Unternehmensplans allgemein als größter Schwachpunkt, obwohl dies das Hauptziel der Projekte in diesem Stadium war. Daher wurde diesem Aspekt bei allen Projekten mit Hilfe des Förderprojekts BPS (Unternehmensplanungsdienst) verstärkte Aufmerksamkeit geschenkt. Die Beratung der Projektteilnehmer war daher auf die Abstellung dieses Mangels gerichtet.

### 1.3. Verkehr

Beim transeuropäischen Verkehrsnetz handelt es sich um ein ehrgeiziges Programm für den Bau, die Modernisierung und die Verknüpfung der wichtigsten Einrichtungen der europäischen Verkehrsinfrastruktur.

#### A. Prioritätsprojekte von Essen

Das Tempo bei der Verwirklichung der 14 Prioritätsprojekte (PP) war 2001 sehr unterschiedlich. Die Fortschritte lassen sich wie folgt zusammenfassen:

PP 1 (Berlin- Halle/Leipzig- Erfurt Nürnberg; München-Verona (Brennerachse)): Die Arbeiten wurden im Wesentlichen am Berliner Knoten und im Abschnitt Nürnberg-München fortgeführt. Die technischen Untersuchungen für den Abschnitt Wörgl - Baumkirchen (österreichische Zulaufstrecke zum geplanten Abschnitt Brenner-Basistunnel – Unterinntal) wurden abgeschlossen; Verhandlungen über die Erteilung der Baugenehmigung wurden aufgenommen, mit ihrem Abschluss wird für Anfang 2002 gerechnet. Die technischen, wirtschaftlichen, geologischen und ökologischen Studien zum kritischen Abschnitt des gesamten Prioritätsprojekts - dem Brenner-Basistunnel - verlaufen nach Plan; die Organisation, in deren Zuständigkeit die Durchführung der Untersuchungen liegt, d. h. die für den Bau des Brenner-Basistunnels gegründete Europäische Wirtschaftliche Interessenvereinigung mit Sitz in Innsbruck, geht davon aus, dass die erste Untersuchungsphase 2002 abgeschlossen werden kann. Auf italienischer Seite wurden verschiedene lange

---

<sup>11</sup> Zwischenauswertung der Aktion TEN-Telekom, PLS Rambøll, Mai 2001.

Tunnel gebaut, um die Streckenführung zu verbessern und die Zahl der Abschnitte mit großem Gefälle zu verringern. So ermöglichen insbesondere der 2001 fertig gestellte „Fleres“-Tunnel (7,4 km) und die im vergangenen Jahr in Betrieb genommene Streckenführung bei „Ceraino“, dass früher als Engpass anzusehende Abschnitte der Strecke umgangen werden.

PP 2 (Hochgeschwindigkeitszug (Paris-Brüssel-Köln-Amsterdam-London): Die Arbeiten an der neuen 175 km langen Strecke Köln - Frankfurt verlaufen planmäßig; der für die Eröffnung der Strecke geplante Termin (Sommer 2002) dürfte eingehalten werden. Die Arbeiten an den niederländischen, britischen und belgischen Teilstrecken verlaufen ebenfalls nach Plan (der neue Abschnitt Louvain – Liège soll Ende 2002 eröffnet werden), so dass zum gegenwärtigen Zeitpunkt davon ausgegangen werden kann, dass die endgültige Fertigstellung des Projekts Paris-Brüssel-Köln-Amsterdam-London 2007 erfolgen wird.

PP 3 (Hochgeschwindigkeitszug Süd: Madrid-Barcelona-Perpignan-Montpellier und Madrid-Vitoria-Dax): Im Mittelmeerabschnitt lagen die Arbeiten auf den Strecken Lleida-Barcelona und Barcelona-Perpignan im Zeitplan; auf der Atlantikseite ging der Bau des Abschnitts Valladolid-Madrid ebenfalls gut voran, während der Abschnitt Valladolid-Vitoria-Bilbao-Dax noch geprüft wurde. Das Ausschreibungsverfahren für die Erteilung der Konzession für die Strecke Perpignan-Figueras, den internationalen Abschnitt des TGV-Süd, wurde eingeleitet, die Erteilung ist für Mitte 2002 vorgesehen.

PP 4 (Hochgeschwindigkeitszug Ost: Paris-Metz-Straßburg-Appenweier-(Karlsruhe) einschließlich der Abschnitte Metz-Saarbrücken-Mannheim und Metz-Luxemburg): Deutscher Abschnitt: Die Arbeiten an der nördlichen Teilstrecke (Saarbrücken - Ludwigshafen) verliefen im Wesentlichen planmäßig. Auf der französischen Seite wurden die ersten Vorbereitungsarbeiten in Angriff genommen.

PP 5 (Konventionelle Bahnstrecke/kombinierter Verkehr: Betuwe-Strecke): Mit den Baumaßnahmen wurde 1997 begonnen. Die Eisenbahnbrücke Dintelhaven wurde 1999 fertiggestellt, und der Botlek-Tunnel wird 2002 fertiggestellt.

PP 6 (Hochgeschwindigkeitszug/kombinierter Verkehr: Frankreich-Italien Lyon - Turin): Am 29. Januar 2001 wurde in Turin ein Vertrag unterzeichnet, in dem sich Frankreich und Italien verpflichten, den Abschnitt bis 2015 zu bauen. Ferner kamen Frankreich und Italien überein, die EWIV „Alpetunnel“ durch das dem französischen Recht unterliegende Unternehmen Lyon-Turin Ferroviaire (LTF) zu ersetzen, an dem RFF (Réseau Ferré de France ) und RFI (Rete Ferroviaria Italiana) zu gleichen Teilen beteiligt sind. Aufgabe von LTF ist es, die Vorbereitungsphase des Projekts zu beschleunigen, so dass mit den Arbeiten spätestens 2006 begonnen werden kann.

PP 7 (Griechische Autobahnen: Pathe und Via Egnatia): Die Arbeiten an den beiden zum Projekt gehörenden Achsen sind gut vorangekommen: 2001 kamen 66 km bei der Via Egnatia und 34 km bei der Pathe hinzu. Fertig gestellt waren Ende 2001 auf der Egnatia 50 % (etwa 340 km von insgesamt 680 km), und auf der Pathe-Achse 60 % (ca. 460 km der insgesamt 774 km langen Strecke, die im Rahmen des Projekts gebaut wird).

PP 8 (Multimodale Anbindung Portugals/Spaniens an das übrige Europa): 2001 wurden die Arbeiten ordnungsgemäß fortgeführt. Der spanische Abschnitt des

Straßenkorridors Lissabon-Sevilla wird 2002 fertig gestellt, so dass die Fahrtzeit zwischen Sevilla und La Coruña dann sieben Stunden beträgt. Der zentrale Straßenkorridor Lissabon-Valladolid soll in seinen verschiedenen Abschnitten bis Ende 2006 fertig gestellt sein. Bei den Eisenbahnkorridoren werden verschiedene Teilabschnitte bis 2002 saniert, und zwar hauptsächlich auf Strecken nach Norden und die Strecke Lissabon-Faro im Süden, einschließlich der Öffnung der bestehenden Bahnstrecke über die Lissabon mit Coima verbindende Tejo-Brücke für den Verkehr.

PP 9 (Herkömmliche Eisenbahnverbindung Cork-Dublin-Belfast-Larne-Stranraer): 2001 fertig gestellt.

PP 10 (Flughafen Malpensa): 2001 fertig gestellt.

PP 11 (Eisenbahn-/Straßenverbindung zwischen Dänemark und Schweden): Die Øresund-Verbindung ging im Juli 2000 planmäßig in Betrieb, und nach einem Jahr hat der Straßenverkehr über diese Verbindung bereits beträchtlich zugenommen.

PP 12: Die Arbeiten auf der schwedischen Seite gingen planmäßig voran. In Finnland wurde weiter an dem 35 km langen Abschnitt Paimio-Muurla der Autobahn E 18 gebaut. Er soll Ende 2003/Anfang 2004 eröffnet werden.

PP 13: Fortschritte gemäß Durchführungsplan trotz einiger Verzögerungen.

PP 14 (Hauptstrecke Westküste): Schwierigkeiten mit der Einhaltung der vorgesehenen Kosten und des Zeitplans.

Ausführliche Informationen zu den TEN-V-Prioritätsprojekten von Essen sind in Anhang II zu finden.

### B. Intelligente Verkehrssysteme

2001 wurden verschiedene Phasen von Projekten, für die Finanzmittel vor Annahme des MIP bereitgestellt wurden, abgeschlossen, und die sechs im Rahmen des MIP begonnenen Vorhaben zeigten erste Ergebnisse. Die sechs euroregionalen Projekte, die sich gegenwärtig auf 14 Mitgliedstaaten erstrecken, haben unter anderem zur Installierung von Verkehrs- und Wetterüberwachungssystemen, zur Einführung des Datenaustauschs und zur Einrichtung von Verkehrskontroll- und -informationsanwendungen (z. B. dem Aufstellen aktualisierbarer Hinweisschilder) im transeuropäischen Straßennetz (TERN) geführt. Besondere Ergebnisse wurden auf dem Gebiet der Informationssysteme und -dienste erzielt, wobei der Schwerpunkt auf der Entwicklung von Internet-gestützten Informationsdiensten lag, die von Autobahnbetreibern zur Verfügung gestellt werden können. Ferner lassen die Ergebnisse des Jahres 2001 erkennen, dass für die Datenerfassung und die Bereitstellung entsprechender Dienstleistungen neue Quellen erschlossen wurden und Möglichkeiten für deren Nutzung bestehen: So lag beispielsweise der Schwerpunkt von Pilotprojekten auf der Nutzung von Mobiltelefonen für die Berechnung und Übermittlung von Reisezeiten auf Autobahnen.

## **2. NEUE AUSRICHTUNGEN UND ENTWICKLUNGEN; RECHTSETZUNG, TEN-AUSSCHÜSSE UND GEMEINSAME ARBEITSGRUPPE**

### **2.1. Neue Ausrichtungen und Entwicklungen**

#### *2.1.1. Energie*

Von der Europäischen Kommission wurde es als wichtig angesehen, sich Fragen der Energieinfrastruktur zuzuwenden, die gegenwärtige Situation zu analysieren und die politische Aufmerksamkeit auf die Notwendigkeit zu lenken, auf diesem Gebiet Maßnahmen einzuleiten. Am 20. Dezember 2001 wurde eine Mitteilung über die europäische Energieinfrastruktur (KOM(2001) 775 endg.) vorgelegt.

Aus der Analyse in der Mitteilung geht deutlich hervor, dass die bestehende Gas- und Strominfrastruktur im Binnenmarkt nicht auf die effizienteste Weise genutzt wird. Daher müssen die ersten Schritte darin bestehen, für Transparenz der tatsächlichen Ausnutzung des Netzes zu sorgen und zu gewährleisten, dass Anreize für die Beseitigung von Engpässen bestehen. Allerdings wird eine effizientere Nutzung der bestehenden Infrastruktur allein nicht ausreichen, Überlastungen zu beheben und die steigende Nachfrage nach Gas und Strom zu befriedigen. Es besteht also eindeutig Bedarf an zusätzlichen Infrastrukturanlagen.

Die eingeleiteten Maßnahmen zur Beseitigung dieser Engpässe erscheinen generell unzureichend, umfassendere Schritte auf einzelstaatlicher und gemeinschaftlicher Ebene sind unabdingbar.

Die Kommission hat daher eine Reihe von Initiativen vorgeschlagen, mit denen die Lage im Hinblick auf die Energieinfrastruktur der EU verbessert werden kann. Diese Initiativen können den folgenden fünf Hauptbereichen zugeordnet werden:

- (1) Maßnahmen zur intensiveren Nutzung der bestehenden Infrastruktur
- (2) Maßnahmen zur Gewährleistung eines stabilen rechtlichen Rahmens, der zu Investitionen in neue Infrastruktureinrichtungen führt.
- (3) Maßnahmen zur Neuausrichtung der finanziellen Unterstützung durch die Gemeinschaft auf Prioritätsprojekte. Die TEN-Energie-Leitlinien müssen überarbeitet werden, um die Anstrengungen auf eine Auswahlliste von zwölf Prioritätsprojekten von besonderem europäischen Interesse auszurichten. Um die Gesamthaushaltlinie für TEN-Energie nicht erhöhen zu müssen, hat die Kommission vorgeschlagen, die Höchstgrenze für eine mögliche EU-Kofinanzierung von 10 % auf 20 % der Gesamtinvestitionskosten von Prioritätsprojekten anzuheben.
- (4) Maßnahmen zur Sensibilisierung und Gewährleistung des Engagements auf gemeinschaftlicher und einzelstaatlicher Ebene
- (5) Maßnahmen im Zusammenhang mit der Sicherung langfristiger Gaslieferungen für Europa.

Durch die Vollendung des Binnenmarktes erhält die Infrastrukturentwicklung eine wichtige gemeinschaftliche Dimension. Unabdingbar ist der politische Wille auf

gemeinschaftlicher und nationaler Ebene, die einheitliche Entwicklung und effektive Nutzung der Infrastruktur zu fördern.

Ferner ist es wichtig, die Versorgungssicherheit sowie die Situation hinsichtlich der Zulänglichkeit der Energieinfrastruktur weiterhin zu überwachen. Daher hat die Kommission vorgeschlagen, dem Rat und dem Europäischen Parlament jährlich über den Stand der europäischen Energieinfrastruktur zu berichten und erforderlichenfalls politische Maßnahmen zur weiteren Bereitstellung von Energieinfrastruktur als Grundlage für das Angebot erschwinglicher hochwertiger Dienstleistungen sowie die Versorgungssicherheit der Verbraucher zu fordern.

### *2.1.2. Telekommunikation*

Die Kommission nahm eine Einschätzung der Umsetzung von Entscheidung Nr. 1336/97/EG im Zeitraum Juli 1997 bis Juni 2000 vor und erstellte eine Studie über zukünftige Erfordernisse für transeuropäische Netzwerke auf dem Gebiet der Telekommunikation. Ausgehend davon unterbreitete die Kommission am 10. Dezember 2001 Vorschläge für eine Änderung der Leitlinien für transeuropäische Telekommunikationsnetze.

Der Haupttenor des Kommissionsvorschlags liegt auf der Unterstützung von Leistungen, die in der Regel von staatlichen Behörden in Bereichen angeboten werden, in denen es normalerweise keinen Wettbewerb gibt. Der Vorschlag bezieht sich auf Leistungen, die von Regierung und Verwaltung online angeboten werden, Leistungen für Behinderte und Senioren, Gesundheitsdienste, Bildung und Kultur, generische Leistungen und die Zusammenschaltung und Interoperabilität von Netzen.

### *2.1.3. Verkehr*

#### *a) Das Weißbuch der Kommission: Die Europäische Verkehrspolitik*

Im September 2001 verabschiedete die Kommission ihr Weißbuch „Die Europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“. Angesichts der immer stärkeren Belastung des Verkehrsnetzes sowie der externen Kosten des Verkehrs schlägt sie darin eine Änderung der Ausrichtung der Gemeinsamen Verkehrspolitik ausgehend von einem ausgewogeneren Verhältnis zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern und weg von der Dominanz des Straßenverkehrs vor. Werden keine Maßnahmen eingeleitet, könnte der Güterverkehr auf der Straße zwischen 1998 und 2010 um 50 % zunehmen, und die Kosten infolge zähflüssiger Verkehrsströme könnten sich gegenüber dem gegenwärtigen Stand verdoppeln (und 0,5 % des BIP ausmachen).

Im Weißbuch wird ein etwa 60 Maßnahmen umfassendes Programm vorgeschlagen. Diese können im Wesentlichen folgenden Kategorien zugeordnet werden: Einführung des Wettbewerbs beim Eisenbahnverkehr durch eine regulierte Marktöffnung; Verbesserung und bessere Durchsetzung der Sozial- und Sicherheitsgesetzgebung im Straßenverkehr; Förderung der Intermodalität vor allem durch das Marco-Polo-Programm; zielgerichtete TEN-Investitionen im Eisenbahnbereich und anderen Alternativen zum Straßenverkehr, wie es in der Überarbeitung der TEN-Leitlinien vorgesehen ist; Schaffung eines „Einheitlichen Europäischen Luftraums“; Einführung eines gerechten Entgeltsystems für die



Nutzung der Infrastruktur; Verbesserung der Verkehrssicherheit durch die Zielsetzung, die Zahl der Unfalltoten bis 2010 zu halbieren.

Diese Maßnahmen werden eine allmähliche Abkopplung des Anstiegs des Verkehrsaufkommens vom BIP-Wachstum ermöglichen, wie es in der Strategie für nachhaltige Entwicklung empfohlen wird, die vom Europäischen Rat in Göteborg im Juni 2001 verabschiedet wurde.

Im Weißbuch heißt es weiter, dass die Kommission eine Richtlinie für die Interoperabilität von Mautsystemen vorschlagen wird, um die Einführung einer einheitlichen Preispolitik zwischen 2001 und 2010 zu unterstützen. Diese Richtlinie ist für die Interoperabilität und Kontinuität der Leistungen im transeuropäischen Straßennetz besonders wichtig.

Im Oktober 2001 schlug die Kommission eine Überarbeitung der Leitlinien für das transeuropäische Netz vor. Dieser Vorschlag, dessen Annahme bis Dezember 2002 vom Rat in Barcelona gefordert wurde, unterstreicht die Priorität, die dieser ersten Reihe von Projekten eingeräumt wird, zieht Bilanz hinsichtlich der erreichten Fortschritte und reagiert auf neue Herausforderungen mit Plänen für sechs neue Prioritätsprojekte, einschließlich der Einrichtung des Satellitensystems Galileo und der Querung der Pyrenäen durch die Bahn.

#### Fakten und Zahlen

##### ***Voraussichtlicher Umfang des transeuropäischen Verkehrsnetzes 2010***

- 75 200 Kilometer Straßen
- 79 400 Kilometer Eisenbahnen
- 430 Flughäfen
- 270 internationale Seehäfen
- 210 Binnenhäfen
- Verkehrsleitsysteme, Nutzerinformations- und Navigationsdienste

##### ***TEN-V – Kosten und Finanzierung***

**Geschätzte Gesamtkosten** 400 Mrd. EUR (Schätzung von 1996)

**Geschätzte finanzielle Unterstützung insgesamt** 16-20 Mrd. EUR pro Jahr

##### **Finanzierung durch die Gemeinschaft 2000-2006:**

Haushalt transeuropäische Netze 4.2 Mrd. EUR

Kohäsionsfonds 9 Mrd. EUR

Strukturfonds 4-6 Mrd. EUR

**Jährliche Darlehen der Europäischen Investitionsbank (2000)** 6,6 Mrd. EUR

#### *b) Interoperabilität der TEN-Verkehrseisenbahnnetze*

Die Interoperabilität der Eisenbahnnetze bietet der Politik die Möglichkeit, die herkömmlichen Eisenbahnsysteme der Mitgliedstaaten zu integrieren und die

Wettbewerbsfähigkeit grenzübergreifender Leistungen zu verbessern. Eine größere Interoperabilität, d. h. die Möglichkeit, dass Züge nationale Grenzen ohne Anzuhalten passieren bzw. zusätzliche Kosten verursachende Maßnahmen zum Ausgleich technischer Unterschiede unterbleiben können, führt zu einer erheblichen Steigerung der Verkehrsleistung.

Im Falle des Eisenbahn-Hochgeschwindigkeitsverkehrs verwirklichte die Gemeinschaft dieses Ziel 1996 durch Annahme einer Richtlinie über die Interoperabilität des Hochgeschwindigkeitssystems. Hauptziel der am 19. März 2001 verabschiedeten Richtlinie 2001/16/EG war die Ausweitung der für das Hochgeschwindigkeitsnetz geschaffenen Mechanismen auf das herkömmliche Eisenbahnnetz, wobei einige Änderungen vorgenommen werden mussten.

Mit diesen Richtlinien wurden gemeinschaftsweite Mechanismen für die Erarbeitung und Annahme technischer Spezifikationen für die Interoperabilität neben gemeinsamen Regeln für die Bewertung der Einhaltung dieser Spezifikationen eingeführt. Wie die Hochgeschwindigkeitsrichtlinie bildet auch Richtlinie 2001/16/EG die Grundlage eines dreistufigen Konzepts, das Folgendes umfasst:

- die Richtlinie selbst mit den vom System einzuhaltenden Anforderungen
- die Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI)
- allen anderen europäischen Spezifikationen, vor allem die europäischen Normen der europäischen Standardisierungsgremien CEN, Cenelec und ETSI.

Im Zusammenhang mit der Interoperabilität des Hochgeschwindigkeitsbahnsystems wurde 2001 die erste Version der TSI aufgelegt; im Dezember 2001 unterbreitete die Kommission dem Regelungsausschuss sechs Vorschläge für Entscheidungen zu den Hochgeschwindigkeits-TSI. Die entsprechenden Stellungnahmen fielen positiv aus und wurden einstimmig angenommen. Die Vorschläge für Entscheidungen bezogen sich auf die Teilsysteme „Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung“, „Energie“, „Infrastruktur“, „Instandhaltung“, „Betrieb“ und „rollendes Material“.

Zur Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems wurde Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates am 19. März 2001 angenommen (ABl. L 110 vom 20.4.2001, S. 1). Das der AEIF (Europäische Vereinigung für Eisenbahninteroperabilität) erteilte Mandat zur Erarbeitung der ersten Gruppe von vorrangigen TSI für konventionelle Eisenbahnen führte im Juni 2001 zu einer positiven Stellungnahme seitens des Regelungsausschusses. Diese TSI betreffen Folgendes:

- Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung
- Telematikanwendungen für den Güterverkehr
- Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung (einschließlich Qualifikation des Personals für den grenzüberschreitenden Verkehr)
- Güterwagen
- von Fahrzeugen und Infrastruktur ausgehende Lärmemissionen.

Darüber hinaus wurde eine Architektur in Angriff genommen, die für das herkömmliche Netz repräsentativ ist.

c) *European Railway Traffic Management System (ERTMS)*

Beim European Railways Traffic Management System (ERTMS) handelt es sich um ein Rahmenprogramm, bei dem die Entwicklungsaktivitäten in den drei Bereichen Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung (ERTMS/ETCS), Funkkommunikation (GSM-R) und Verkehrssteuerung (ERTMS/ETML) zusammengeführt werden. Insgesamt machte die Arbeit 2001 sowohl in horizontaler als auch in vertikalen Hinsicht gute Fortschritte. Diese Anwendungen sind auf die Steuerung der Personen- und Güterlogistik innerhalb der Leistungskette des Bahnverkehrs ausgerichtet und tragen damit zur Schaffung einer soliden Grundlage bei, auf der intermodale Haus-zu-Haus-Mehrwertdienste aufgebaut werden können. Ein solcher Ansatz dürfte zu einer wesentlich höheren Rentabilität führen, die in erster Linie mit der Sicherheit zusammenhängt, während der Haus-zu-Haus-Verkehr sowie die Effektivität des Bahnbetriebs zugleich optimiert werden.

Mit dem Programm werden drei Ziele verfolgt:

- Beitrag zur Interoperabilität des transeuropäischen Bahnnetzes – nicht nur innerhalb der EU-Grenzen, sondern auch in Erwartung der längerfristigen Integration der mittel- und osteuropäischen Netze.
- Errichtung eines Binnenmarktes für die Beschaffung, was zu erheblich geringeren Ausrüstungskosten und der Erschwinglichkeit von modernsten Signalgebungs- und Telematikanlagen führt und es der europäischen Zulieferindustrie ermöglicht, auf den Weltmärkten eine Vormachtstellung einzunehmen.
- Optimierung des Bahnbetriebs in Europa, wodurch Rentabilität und Kundendienst gefördert werden und ein Beitrag zur Erreichung der Zielvorgaben auf den Gebieten Umweltpolitik, Sicherheit und Energieeinsparung geleistet wird.

Insgesamt kamen die Arbeiten 2001 sowohl horizontal als auch vertikal gut voran. Zum ersten Bereich gehören Aktivitäten, die die Erarbeitung von gemeinsamen Testspezifikationen, betriebstechnischen Vorschriften und Sicherheitsbewertungsverfahren zum Ziel haben, die dann als Referenz für die Konformitätsbewertung von ERTMS/ETCS-Produkten sowie als Grundlage für die Inbetriebnahme von ERTMS/ETCS-Anlagen dienen sollen. Der zweite Bereich umfasst die versuchsweise Fertigstellung von Einrichtungen entlang der Bahnstrecke sowie in den Fahrzeugen, was den Beginn der Systemintegration und die Durchführung von Feldversuchen in Frankreich, Holland, Italien, Spanien und im Vereinigten Königreich ermöglicht. Sonstige Arbeiten beinhalteten die Weiterführung von Machbarkeitsstudien zur Einführung von ERTMS/ETCS im belgischen Eisenbahnnetz sowie die Unterstützung ähnlicher Aktivitäten, die in mittel- und osteuropäischen Ländern im Rahmen des SIVB durchgeführt werden. Außerdem werden die Arbeiten in Verbindung mit Rechtsvorschriften zur Interoperabilität der Hochgeschwindigkeits- und konventionellen Eisenbahnsysteme fortgeführt.

#### d) Das „Eisenbahninfrastrukturpaket“

- Legislativer Kontext

1998 legte die Kommission drei Vorschläge zur Eisenbahninfrastruktur vor, das „Infrastrukturpaket“: Der erste Vorschlag für eine Richtlinie zielte darauf ab, die Transparenz der verschiedenen Aktivitäten im Eisenbahnsektor durch die Trennung von Infrastruktur und Schienenverkehrsdienstleistungen zu erhöhen. Der zweite Vorschlag sollte die Bestimmungen von Richtlinie 95/18/EG über die Erteilung von Genehmigungen auf alle Eisenbahnunternehmen in der Gemeinschaft ausdehnen, ob sie nun die in Artikel 10 von Richtlinie 91/440/EG genannten Verkehrsleistungen erbringen oder nicht, um nicht zuletzt zu verhindern, dass Genehmigungen ein Hindernis für den Marktzugang werden. Durch den dritten Vorschlag sollte Richtlinie 95/19/EG durch eine neue Richtlinie über die Zuweisung von Fahrwegkapazität und die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur (Berechnung des Entgelts auf der Grundlage der Grenzkosten) ersetzt werden.

Die Richtlinien wurden durch den Rat am 20. Dezember 2000 und durch das Parlament in einer Minisitzung am 1. Februar 2001 ratifiziert. Veröffentlicht wurden sie am Tag ihres Inkrafttretens, am 15. März 2001. Die Mitgliedstaaten haben zwei Jahre Zeit, sie in einzelstaatliches Recht umzusetzen:

- Richtlinie 2001/12/EG vom 26. Februar 2001 zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft,
- Richtlinie 2001/13/EG vom 26. Februar 2001 zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen,
- Richtlinie 2001/14/EG vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung.

Die wichtigsten Aspekte des „Infrastrukturpakets“:

- Öffnung des Netzes: Zuerst werden die grenzübergreifenden Güterverkehrsleistungen im Transeuropäischen Schienengüternetz gemäß der geänderten Richtlinie 91/440 zugänglich gemacht. Es wurde vereinbart, dass sieben Jahre nach Inkrafttreten der Richtlinie Eisenbahnunternehmen Zugang zum gesamten europäischen Eisenbahnnetz für den grenzüberschreitenden Güterverkehr gewährt wird.
- Garantie von Zugangsrechten zum europäischen Schienengüternetz: Die Zugangsrechte werden nunmehr allen zugelassenen Bahnbetreibern gewährt, die dies wünschen und die Sicherheitsbestimmungen einhalten, wobei die Mitgliedstaaten die Möglichkeit haben, umfassendere Zugangsrechte einzuräumen.
- Trennung wesentlicher Funktionen ausgehend von einer detaillierten und ausführlichen Aufstellung von Aufgaben, die einer Behörde nach dem Grundsatz der Nichtdiskriminierung übertragen werden, bei der es sich nicht um den

Eisenbahnbetreiber handelt. Diese Trennung geht einher mit der Einrichtung einer gesonderten Regulierungsbehörde in jedem Land.

In diesem Sinne wird der konkreten Lage in bestimmten Mitgliedstaaten Rechnung getragen:

- Angesichts seines kleinen Netzes ist Luxemburg in der Übergangsperiode, in der die Trennung wesentlicher Funktionen noch nicht vollständig erfolgt, von der Pflicht befreit, eine unabhängige Regulierungsbehörde einzusetzen, um diese Trennung zu gewährleisten; diese Befreiung gilt bis August 2004.
- Wegen ihrer Isolierung vom übrigen europäischen Netz wurde Irland und Griechenland eine ähnliche Befreiung gewährt (für fünf Jahre, die nach Genehmigung durch die Kommission verlängert werden kann);
- Festlegung von Gebühren: Das Grundprinzip für die Erhebung von Entgelten zu Grenzkosten wurde anerkannt, jedoch werden Ergänzungen unter der Bedingung einkalkuliert, dass dies vom Markt unterstützt wird und die Festlegung von Gebühren transparent und nicht diskriminierend erfolgt, zugleich aber die Wettbewerbsfähigkeit des grenzüberschreitenden Güterverkehrs gewährleistet wird. Die Vereinbarung enthält eine Bestätigung des Grundsatzes, dass die Infrastrukturkosten vom Nutzer getragen wird, wobei anerkannt wird, dass es sich hierbei um ein langfristiges Ziel handelt, das von der Entgelterhebung im Vergleich zu den anderen Verkehrsträgern abhängt. Ferner wurde die Möglichkeit eingeräumt, den Grundbetrag zu senken, um die Nutzung nicht ausgelasteter Strecken zu fördern.
- Sicherheit: In Artikel 7 Absatz 2 der Richtlinie zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG heißt es, dass die Sicherheitsvorschriften von anderen Einrichtungen als den Betreibern der Eisenbahn festgelegt werden, jedoch von den Eisenbahnunternehmen anzuwenden sind.

#### e) Luftverkehrsmanagement(ATM)

Das TEN-V-Programm ist ein wichtiges Finanzierungsinstrument, das die Umsetzung eines effizienten transeuropäischen Netzes, zu dem die einzelstaatlichen ATM-Systeme gehören, in erster Linie durch Förderung der Interoperabilität, der Verknüpfung und technischer Fortschritte unterstützt.

Eine Situation, in der die Netze unter chronischer Unterkapazität leiden, erfordert die Inangriffnahme von zwei gesonderten, jedoch parallel laufenden Maßnahmen im Rahmen der Initiative „Einheitlicher Europäischer Luftraum“:

- Beseitigung bzw. Verringerung größerer Engpässe im Netz zu dem Zeitpunkt und an dem Ort, wo fehlende Kapazität festgestellt wird; dieses auf schnelle Reaktion ausgerichtete und lokal kurzfristig umzusetzende Konzept erfordert die Durchführung nationaler Projekte zur Modernisierung bestehender Einrichtungen;
- Entwicklung und Einführung von Komponenten einer neuen Generation zwecks Erzielung einheitlicher und erheblicher Kapazitätssteigerungen im Netz; dieses aktive und regional langfristig umzusetzende Konzept erfordert die Durchführung von Projekten vor der eigentlichen Einsatzphase sowie von Untersuchungen bei gleichzeitiger Inbetriebnahme von Einrichtungen auf regionaler Basis.

In betrieblicher und technischer Hinsicht wurden durch die vorläufige Durchführungsphase von Mode S, ADS-B und VDL Mode 4 erhebliche Verbesserungen erreicht.

## *f) Flughäfen*

In Übereinstimmung mit den für die Flughafenpolitik festgelegten Prioritäten, die auch im Weißbuch der Kommission zur Verkehrspolitik enthalten sind, wurde besonders auf die Förderung der Intermodalität und den Umweltschutz geachtet. So betreffen fünf der acht nunmehr geförderten Projekte die Intermodalität Flugzeug/Bahn. Gut konzipierte und bequeme intermodale Zubringerdienste zu Flughäfen können zu einem beträchtlichen Rückgang der Nutzung privater Verkehrsmittel beitragen, die Überlastung des Straßenverkehrsnetzes verringern und zu einer Reduzierung der Luftverschmutzung im Umfeld von Flughäfen führen.

Eine weitere Priorität ist die Beseitigung von Engpässen. 2001 galten drei Projekte der Kapazitätserhöhung von bestehenden Flughäfen, während ein Projekt die Intermodalität im Rahmen eines zukünftigen neuen Flughafens betraf.

## **2.2. Rechtsetzung**

### *2.2.1. Überarbeitung der TEN-Finanzierungsverordnung*

Überlegungen gilt es auch im Hinblick auf die künftige Finanzierung durch die Gemeinschaft und insbesondere den Haushalt für das transeuropäische Netz anzustellen. Die Kommission schlug vor, die finanziellen Beiträge aus dem TEN-Haushalt auf maximal 20 % der Gesamtkosten der wichtigsten Projekte, die bestimmte Bedingungen erfüllen, zu erhöhen. Zudem sind weitere Fragen im Zusammenhang mit der Höhe der verschiedenen Gemeinschaftshaushalte, die für die Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung stehen, sowie deren Koordinierung nach der Erweiterung anzusprechen. In diesem Kontext untersucht die Kommission neue Lösungen, um die Finanzierung der Infrastruktur zu erleichtern. Eine wesentliche Herausforderung besteht in der Schaffung neuer Mechanismen, die eine zusätzliche Finanzierung durch die Förderung von Partnerschaften zwischen öffentlichem Sektor und Privatwirtschaft sowie die Schaffung neuer Einnahmen dadurch ermöglichen, dass sich die Transportkosten bei allen Verkehrsträgern besser widerspiegeln.

Um die im Weißbuch „Weichenstellungen für die Zukunft“ genannten Aufgaben erfüllen zu können, unterbreitete die Kommission am 2. Oktober 2001<sup>12</sup> einen Vorschlag<sup>13</sup> für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2236/95 des Rates über die Grundregeln für die Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen für transeuropäische Netze. Damit soll der Höchstsatz von Gemeinschaftszuschüssen in Ausnahmefällen von 10 % auf 20 % erhöht werden, und zwar für:

- (1) grenzübergreifende Eisenbahnprojekte, die natürliche Hindernisse queren, ein Hemmnis für die Freizügigkeit und den freien Warenverkehr darstellen und den Bau langer Tunnel/Brücken erfordern,

---

<sup>12</sup> KOM(2001) 545.

<sup>13</sup> Geändert durch KOM(2002) 134. Geändert durch das EP in erster Lesung im Juli 2002. Der Vorschlag wird gegenwärtig mit den Finanzberatern der Ständigen Vertretungen im Rat diskutiert.

- (2) die Beseitigung bestimmter Engpässe in der Infrastruktur in der Nähe von Grenzregionen zu den Beitrittsländern.

Darüber hinaus ermittelte die Kommission nach ihrer Mitteilung zur Energieinfrastruktur (KOM(2001) 775) eine Reihe von Lücken im transeuropäischen Energienetz. Daher wurde beschlossen, den Vorschlag (einschließlich des 20%igen Höchstfördersatzes) auf Prioritätsprojekte im Energiesektor auszudehnen.

### 2.2.2. *Überarbeitung der TEN-E-Leitlinien*

Am 20. Dezember 2001 schlug die Kommission eine Überarbeitung der Entscheidung Nr. 1254/96/EG über eine Reihe von Leitlinien betreffend die transeuropäischen Netze im Energiebereich vor.

Die für die Entwicklung der Energienetze vorgeschlagenen horizontalen Prioritäten umfassen u. a. Folgendes:

- Unterstützung der wettbewerbsfähigen Wirkungsweise des Energiebinnenmarktes
- Verbesserung der Energieversorgungssicherheit.

Davon ausgehend legte die Kommission 12 Prioritätsachsen (sieben für Stromnetze und fünf für Gasnetze) fest, die ihrer Ansicht nach von wesentlichem europäischen Interesse sind. Ferner schlug sie vor, die maximale Förderung, die Projekte, die diesen 12 Prioritätsachsen entsprechen, im Rahmen des TEN-Programms erhalten können, auf 20 % zu erhöhen.

Darüber hinaus wurden verschiedene spezielle Prioritäten für den Ausbau von Energienetzen wie folgt vorgeschlagen:

- Aufbau von Energienetzen in Regionen in äußerster Randlage,
- Interoperabilität mit den Energienetzen der Beitrittsstaaten und sonstiger Drittländer,
- Ausbau von Stromnetzen für die Integration bzw. den Anschluss der Erzeugung mit Hilfe erneuerbarer Energieträger,
- Ausbau der Gasnetze zur Deckung des Bedarfs sowie Diversifizierung von Erdgasquellen und Lieferwegen.

Ferner schlug die Kommission eine Aktualisierung der Projektliste, eine allgemeinere Beschreibung der Projekte sowie ein flexibles Verfahren (Ausschussverfahren anstelle des Kooperationsverfahrens) für die Aktualisierung der ausführlichen Beschreibung der Projekte vor.

Am 20. Dezember 2001 nahm die Kommission einen Bericht an das Europäische Parlament, den Rat, den Wirtschafts- und Sozialausschuss sowie den Ausschuss der Regionen über die Umsetzung der Leitlinien für die transeuropäischen Energienetze im Zeitraum 1996-2001 an.

### 2.2.3. *Überarbeitung der TEN-Telekom-Leitlinien*

Die Kommission nahm eine Einschätzung der Umsetzung von Entscheidung Nr. 1336/97/EG im Zeitraum Juli 1997 bis Juni 2000 vor. Ausgehend davon unterbreitete sie am 10. Dezember 2001 Vorschläge für eine Änderung der Leitlinien für transeuropäische Telekommunikationsnetze.

### 2.2.4. *Überarbeitung der TEN-V-Leitlinien*

Am 2. Oktober 2001 schlug die Kommission eine Überarbeitung der Entscheidung Nr. 1692/96/EG zu den gemeinschaftlichen Leitlinien für die Entwicklung des transeuropäischen Verkehrsnetzes vor. Laut diesem Vorschlag, der auch im Weißbuch enthalten ist, sollen Investitionen auf einige horizontale Prioritäten und eine begrenzte Zahl spezifischer Projekte konzentriert werden, so dass die von den Europäischen Räten von Essen und Dublin angenommenen Listen aktualisiert werden.

Zu den neuen horizontalen Prioritäten für die Entwicklung des Netzes gehören:

- Konzentration von Investitionen auf den Aufbau eines Eisenbahnnetzes, bei dem die Frachtgutbeförderung Vorrang erhält, einschließlich von Hafenan Anschlüssen;
- Aufbau eines Hochgeschwindigkeitsbahnnetzes für den Personenverkehr und Integration der Bahn- und Luftverkehrskapazitäten;
- Schaffung von intelligenten Verkehrssystemen zur Optimierung vorhandener Kapazitäten.

Die neue Liste spezifischer Projekte umfasst die unvollendeten Vorhaben von Essen und Dublin sowie sechs neue Projekte, die von der Kommission festgelegt wurden. Bei den neuen spezifischen Projekten handelt es sich um Folgendes: (1) das globale Satellitennavigations- und Ortungssystem Galileo, (2) die die Pyrenäen querende Bahnstrecke hoher Kapazität, (3) die Hochgeschwindigkeitsstrecke/kombinierter Verkehr Stuttgart–München–Salzburg/Linz–Wien nach Osteuropa, (4) Verbesserung der Schiffbarkeit der Donau zwischen Vilshofen und Straubing, (5) Hochgeschwindigkeitsbahnnetz und Ergänzung der Bahnstrecke auf der iberischen Halbinsel und (6) feste Verbindung durch den Fehmarnbelt zwischen Deutschland und Dänemark. Diese Überarbeitung ist nur ein erster Schritt bei der Überarbeitung der Leitlinien und daher eine Übergangsmaßnahme. Eine weitergehende Überarbeitung wird rechtzeitig vorgeschlagen.

## 2.3. **Ausschüsse für Energie, Telekommunikation und Verkehr; Gemeinsame Arbeitsgruppe**

### 2.3.1. *Energie*

Der Ausschuss für die finanzielle Unterstützung der transeuropäische Netze im Energiebereich durch die (TEN-E-Ausschuss) tagte 2001 einmal (nähere Angaben zu den Finanzierungsbeschlüssen sind in Abschnitt 3.1 zu finden). Der TEN-Energie-Ausschuss für Leitlinien tagte nicht.



### 2.3.2. Telekommunikation

Der Ausschuss für Gemeinschaftszuschüsse im Telekommunikationsbereich trat dreimal zusammen.

In einem Fall gab er eine schriftliche Stellungnahme ab, und insgesamt nahm er positiv Stellung zur Mittelbindung von 30 382 466 EUR (nähere Angaben zu den Finanzierungsbeschlüssen siehe Abschnitt 3.2).

### 2.3.3. Verkehr

Der Ausschuss für Gemeinschaftszuschüsse für Verkehr tagte dreimal (nähere Angaben zu den Finanzierungsbeschlüssen siehe Abschnitt 3.3).

Der Ausschuss, auf den in Artikel 18 der Leitlinien verwiesen wird (Ausschuss für das transeuropäische Verkehrsnetz), trat 2001 nur einmal zusammen, und zwar am 14. November. Er stimmte dem Inhalt des nach Maßgabe von Artikel 18 vorzulegenden Bericht über die Umsetzung der Leitlinien sowie den verbleibenden Daten, die noch gesammelt werden müssen, zu. Der Ausschuss tauschte ferner Meinungen über Umweltfragen aus, in erster Linie zum Inhalt der neuen Richtlinie 2001/42/EG über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme. Es wurden auch Fragen jüngster Entwicklungen in der Verkehrspolitik, die Anpassung des Weißbuchs sowie Vorschläge zur Änderung von Entscheidung Nr. 1692/96/EG zu den gemeinschaftlichen Leitlinien für die Entwicklung des transeuropäischen Verkehrsnetzes und von Verordnung (EG) Nr. 2236/95 über die Grundregeln für die Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen für transeuropäische Netze erörtert.

#### Workshop

Am 15. November fand ein Workshop zu TEN-V-Indikatoren statt, auf dem die Mitgliedstaaten, einige Beitrittsländer sowie die Wirtschaft vertreten waren. Der Workshop hatte die Aufgabe, einen Rahmen für die Überwachung der aktuellen TEN-V-Leitlinien und eine Reihe gemeinsamer Indikatoren festzulegen. Ferner wurden die Zwischenergebnisse einer von der Kommission in Auftrag gegebenen Studie vorgelegt. Darin sollten die zur Überwachung der nationalen Programme verwendeten Indikatoren analysiert und die entsprechenden Indikatoren für die Überwachung der Entwicklung der TEN-V festgelegt werden. Der Workshop war ein wesentlicher Bestandteil des Indikatorvalidierungsprozesses. Es wurden Indikatoren für verschiedene Verkehrsträger (Bahn, Straße und Binnenwasserstraßen) diskutiert und die von den Staaten gesammelten Erfahrungen mit Infrastrukturpolitiken und -indikatoren ausgetauscht. Es herrschte generell Übereinstimmung dahingehend, dass die maßgeblichsten Indikatoren in die Kategorien Wirtschaft, Umwelt, Sicherheit und Soziales fallen und dass Pilotstudien zu Korridoren durchgeführt werden sollten, um entsprechende Indikatoren festzulegen.

### 2.3.4. Gemeinsame Arbeitsgruppe (Verkehr/Umwelt)

Im Juni 1998 beauftragte der Europäische Rat von Cardiff die Räte für Verkehr, Energie und Landwirtschaft, Strategien für die Berücksichtigung der Belange der Umwelt und der nachhaltigen Entwicklung in ihrem jeweiligen Politikbereich zu entwerfen. Daraufhin erarbeitete der Rat „Verkehr“ eine solche Strategie für den

Verkehrssektor, die auf seiner Tagung im Oktober 1999 auch bestätigt wurde. Die Grundlage für diese Strategie wurde im Wesentlichen von einer Expertengruppe geschaffen, bei der die GD TREN und die GD EVN gemeinsam den Vorsitz führten. Die Mitglieder der Expertengruppe kamen von den Ministerien für Verkehr und Umwelt der Mitgliedstaaten.

### Überarbeitung der Strategie

Vom Rat ist eine regelmäßige Überprüfung dieser Strategie durch die Kommission auf der Grundlage von Berichten vorgesehen, wobei die erste Überprüfung bis Juni 2001 erfolgen soll.

Im April 2001 nahm der Rat eine EntschlieÙung zur Integrationsstrategie an, in der die frühere Integrationsstrategie bestätigt und die Kommission ersucht wird, weitere Maßnahmen zu ergreifen. Daraufhin beauftragte die Kommission die Expertengruppe für Verkehr und Umwelt, einen weiteren Bericht vorzulegen, in dem die Sachverständigen Empfehlungen zur Nutzung umweltpolitischer Zielvorgaben für die Verkehrspolitik, zu einem Rechtsrahmen für den Mechanismus für die Verkehrs- und Umweltberichterstattung (TERM) und zu den Auswirkungen des elektronischen Geschäftsverkehrs geben sollten. Drei Arbeitsgruppen legten Berichte zu folgenden Themen vor:

- Sektorspezifische umweltpolitische Zielvorgaben
- Schaffung einer geeigneten Rechtsgrundlage für TERM
- Auswirkungen des elektronischen Geschäftsverkehrs auf Verkehr und Umwelt.

## **3. FINANZIERUNG DER TEN**

Tabelle 1 gibt einen Gesamtüberblick über die Finanzierung der TEN durch die Union.

### **3.1. Energie**

Der Ausschuss für die finanzielle Unterstützung der TEN tagte am 19. Juni und bestätigte nachfolgend 13 Machbarkeits- und andere Studien, für die die Kommission finanzielle Unterstützung durch die Gemeinschaft in Höhe von 18,9 Mio. EUR vorgeschlagen hatte. Die Kommission hatte den entsprechenden Beschluss am 6. August gefasst. Weitere Einzelheiten sind in Anhang V zu finden.

**Tabelle 2: Mittelbindungen für TEN-Energie (Mio. EUR)**

	1995-97		1998		1999		2000		2001	
	Betrag	%	Betrag	%	Betrag	%	Betrag	%	Betrag	%
<b>Strom</b>	14,4	42,8	10,8	58	7,9	27,4	7,3	53,7	8,4	44,4
<b>Gas</b>	25,9	57,2	7,8	42	20,9	72,6	6,3	46,3	10,5	55,6
<b>GESAMT</b>	45,3	100	18,6	100	28,8	100	13,6	100	18,9	100

### 3.2. Telekommunikation

Der TEN-Finanzierungsausschuss tagte in der Zusammensetzung der für Telekommunikationsfragen zuständigen Teilnehmer dreimal – am 27. März, 6. Juni und 3. Oktober (OktoBERSITZUNG hatte informellen Charakter).

Auf der Sitzung im März gab der Ausschuss eine positive Stellungnahme zu dem Vorschlag der Kommission ab, Gemeinschaftshilfe für 35 Vorhaben von gemeinsamem Interesse zu gewähren, die aus den Antworten auf die Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen 2000/2 ausgewählt worden waren. Vorgeschlagen wurde Unterstützung in Höhe von insgesamt 29,5 Mio. EUR. Die Kommission informierte den Ausschuss von ihrer Absicht, für Gemeinkosten einen Festsatz einzuführen, der für Verträge mit Kostenbeteiligung gelten soll. Der Ausschuss diskutierte diesen Punkt und ersuchte um eine Analyse der Auswirkungen, die dies auf potenzielle Teilnehmer an Projekten haben könnte.

Auf der Sitzung im Juni legte die Kommission dem Ausschuss die Analyse der Auswirkungen des Übergangs zur Gemeinkostenerstattung auf Festsatz-Grundlage vor. Darin wurde gezeigt, dass Kostenneutralität gewahrt würde, sofern der Übergang sich auf die gegenwärtige Auswahl von Projekten bezöge, und dass vor allem größere Organisationen nicht nennenswert betroffen würden. Der Ausschuss bestätigte daraufhin den Vorschlag der Kommission, der dann auch in der Aufforderung 2001/2 zum Tragen kam.

Auf der Sitzung im Oktober legte die Kommission die Ergebnisse der Aufforderung 2001/1 zur Einreichung von Vorschlägen vor. Eine erste Gruppe von Vorschlägen, die im Ergebnis dieser Aufforderung für einen Gemeinschaftszuschuss in Höhe von insgesamt 0,9 Mio. EUR ausgewählt worden waren, wurde später dem Ausschuss zur schriftlichen Stellungnahme vorgelegt.

### 3.3. Verkehr

Was den Verkehr anbelangt, so gingen im Jahre 2001 bei der Kommission 439 Anträge auf finanzielle Unterstützung ein (242 für MIP-Vorhaben und 197 für Projekte, die nicht unter MIP laufen; nähere Angaben siehe Punkt 4), darunter einige für relativ geringe Beträge. 2001 wurde die Festlegung, die Förderung für Verkehrsprojekte auf einen Mindestbetrag von 1 Mio. EUR zu begrenzen, im Wesentlichen eingehalten, was erfolgreich dazu beitrug, die Anzahl der Entscheidungen zu verringern (mit weniger als 1 Mio. EUR wurden lediglich 18 Maßnahmen gefördert). Die insgesamt beantragte Förderung belief sich auf

2 270 Mio. EUR (1 016 Mio. EUR für MIP-Maßnahmen und 1 254 Mio. EUR für Nicht-MIP-Projekte). Der TEN-V-Finanzierungsausschuss tagte 2001 dreimal. Es wurden zwei positive Stellungnahmen zu 137 Projekten und Studien (53 Nicht-MIP und 84 MIP) abgegeben, für die die Kommission finanzielle Unterstützung durch die Gemeinschaft in Höhe von insgesamt 563 Mio. EUR vorgeschlagen hatte. Aus Tabelle 3 ist ersichtlich, dass die Kommission weiterhin einen Großteil der ihr zur Verfügung stehenden Mittel (44 %) auf die 14 in Essen festgelegten Vorhaben konzentriert. Während für Prioritätsprojekte (von denen die folgenden drei fertiggestellt wurden: Flughafen Malpensa, Eisenbahnstrecke Cork–Dublin–Belfast–Larne und die feste Øresund-Verbindung) sowie andere Vorhaben ein geringerer Teil der Verpflichtungsermächtigungen als in den Vorjahren aufzuwenden war, erhöhte sich der Anteil der Maßnahmen für ITS (intelligente Verkehrssysteme).

**Tabelle 3: TEN-V 2001 – Finanzielle Unterstützung und Zahl der vorgeschlagenen Maßnahmen nach Kategorien**

2001 VORSCHLAG	Spezifische Projekte		Verkehrssteuerung		Sonstige		Gesamt	
	Zahl der Maßnahmen	Unterstützung (Mio. EUR)	Zahl der Maßnahmen	Unterstützung (Mio. EUR)	Zahl der Maßnahmen	Unterstützung (Mio. EUR)	Zahl der Maßnahmen	Unterstützung (Mio. EUR)
	37 <sup>1</sup>	247,5 <sup>2</sup>	24	155,5 <sup>3</sup>	79 *	160 <sup>4</sup>	140	563
		43,95 %		27,59 %		28,46 %		100 %
<b>MIP 2001 (Mio. EUR)</b>	36	221,5	19	132,5	29	61	84	415
<b>Haushalts- jahr 2001</b>	1	26	5	22,5	50	99,5	56 *	148 **

<sup>1</sup> Einschließlich einer Eisenbahnverkehrssteuerungsmaßnahme

<sup>2</sup> Einschließlich 1 Mio. EUR aus dem Vorjahr

<sup>3</sup> Einschließlich 6 Mio. EUR aus dem Vorjahr

<sup>4</sup> Einschließlich 4 Mio. EUR aus dem Vorjahr

\* Einschließlich drei Entscheidungen aus dem Vorjahr

\*\* Einschließlich von insgesamt 11 Mio. EUR aus dem Vorjahr

**Tabelle 4: Vorgeschlagene TEN 2001-Maßnahmen und Zuschüsse nach Art und Form**

<b>ART</b>	<b>Zahl der Maßnahmen</b>	<b>Unterstützung (Mio. EUR)</b>	<b>%</b>
Machbarkeitsstudien/Technische Hilfe	65	274	48,71 %
Projekte	77	289	51,28 %
<b>GESAMT</b>	<b>142</b>	<b>563</b>	<b>100 %</b>
<b>FORM</b>	<b>Zahl der Maßnahmen</b>	<b>Unterstützung (Mio. EUR)</b>	<b>%</b>
Zinszuschüsse	1	15	2,66 %
Machbarkeitsstudien/Technische Hilfe	65	274	48,70 %
Direkte Subventionen	76	274	48,62 %
<b>GESAMT</b>	<b>142</b>	<b>563</b>	<b>100,0 %</b>

**Tabelle 5: Verkehrsträger**

<b>Mittel</b>	<b>MIP</b>		<b>Nicht-MIP</b>		<b>GESAMT</b>		
	Anzahl der Maßnahmen	Unterstützung (Mio. EUR)	Anzahl der Maßnahmen	Unterstützung (Mio. EUR)	Anzahl der Maßnahmen	Unterstützung (Mio. EUR)	%
Flughäfen	2	2,500	6	11,230	8	13,73	2,44%
Luftverkehrsmanagement	3	5,800	3	5,170	6	10,97	1,95%
Kombinierter Verkehr			1	1,000	1	1,00	0,17%
GNSS	2	100,000	2	16,000	4	116,00	20,60%
Binnenwasserstraßen	1	1,000	6	9,810	7	10,81	1,91%
Multimodal	1	0,300	2	2,500	3	2,8	0,49%
Straße	10	39,500	11	28,5035	21	68,0035	12,07%
Straßenverkehrssteuerung	12	25,293			12	25,293	4,49%
Häfen			8	10,900	8	10,90	1,93%
Eisenbahn	52	239,871	18	38,090	70	277,9609	49,36%
Eisenbahnverkehrssteuerung	1	0,6000	1	25,000	2	25,6	4,54%
<b>GESAMT</b>	<b>84</b>	<b>414,864</b>	<b>53</b>	<b>148,2035</b>	<b>142</b>	<b>563,0674</b>	<b>100%</b>

Die beträchtliche Unterstützung für andere wichtige Vorhaben spiegelt die Zahl der Anträge wider, die die Mitgliedstaaten bei der Kommission eingereicht haben und die dann ausgewählt wurden. Sie tragen außerdem den im Haushaltsplan 2001 enthaltenen Anmerkungen zum prozentualen Anteil der Verkehrsträger und dem Höchstbetrag für Prioritätsprojekte Rechnung. Generell wurden auch die Anmerkungen des Europäischen Parlaments zum Haushaltsplan 2001 hinsichtlich des Anteils der Verkehrsträger beachtet.

#### **3.4. IDA**

IDA-Projekte (sektorielle und horizontale Maßnahmen) werden unabhängig von der Verordnung über die Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen für TEN finanziert.

#### **3.5. Strukturfonds und Kohäsionsfonds**

Der Europäische Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) und der Kohäsionsfonds sind die wichtigsten Quellen für Gemeinschaftszuschüsse zu TEN-Projekten. Im Zeitraum 2000-2006 kommt die finanzielle Unterstützung für Infrastrukturanlagen hauptsächlich von den Strukturfonds im Zusammenhang mit Ziel 1, was insgesamt etwa ein Drittel der vorhandenen Mittel ausmacht, und die Hälfte davon ist für die Förderung der Verkehrsinfrastruktur vorgesehen. Gleichzeitig steuert der Kohäsionsfonds 9 Mrd. EUR zur Entwicklung der transeuropäischen Verkehrsnetze bei.

##### *3.5.1. EFRE*

Im Hinblick auf die Strukturfonds war das Jahr 2001 im Wesentlichen durch den Abschluss der Verhandlungen mit den Mitgliedstaaten im Rahmen von Ziel 1 gekennzeichnet. Darauf entfallen 70 % des Haushalts der Strukturfonds für den Programmplanungszeitraum 2000-2006. Was die Umsetzung anbelangt, so ermöglichte die Annahme aller Einheitlichen Programmplanungsdokumente und operationellen Programme, alle geplanten Mittel zu binden.

Da jedoch die Ausgaben des Fonds für regionale Entwicklung nicht auf die finanzierten TEN-Projekte aufgeschlüsselt sind, können die Beträge, die aus dem EFRE für Investitionen in TEN-Projekten aufgebracht wurden, zahlenmäßig kaum unteretzt werden. Die Prüfung der Jahresberichte über die Durchführung der wichtigsten Programme zur Finanzierung der Infrastruktur im Zusammenhang mit Ziel 1 erlaubt lediglich eine Schätzung (etwa 2 Mrd. EUR) der EFRE-Zuschüsse zum transeuropäischen Verkehrsnetz im Jahre 2001.

##### *3.5.2. Kohäsionsfonds*

2001 wurden insgesamt 1 318 Mio. EUR aus dem Kohäsionsfonds für TEN im Verkehrssektor bereitgestellt, die wie folgt auf die Mitgliedstaaten aufgeteilt waren: 61,5 % Spanien, 16,5 % Portugal, 16,2 % Griechenland und 5,7 % Irland.

**Tabelle 6: Aus dem Kohäsionsfonds für die Finanzierung von TEN-Verkehr bereitgestellte Mittel nach Ländern**

	Mittelbindung bis 1999 (Mio. EUR)	Mittelbindung 2000 (Mio. EUR)	Mittelbindung 2001 (Mio. EUR)
Griechenland	1 535	155	214
Spanien	4 606	852	810
Irland	748	34	75
Portugal	1 446	246	218
<b>Gesamt</b>	<b>8 334</b>	<b>1 287</b>	<b>1 318</b>

Die Kommission fasste neue Beschlüsse zur Finanzierung, die mehrjährigen Zuschüssen in Höhe von 1 958 Mio. EUR entsprechen. Die Aufteilung dieser Zuschüsse auf die einzelnen Verkehrsträger zeigt in Übereinstimmung mit den politischen Leitlinien eine erhöhte Unterstützung für die Eisenbahn, auf die 55 % der Gesamtsumme entfielen, während der Straßenverkehr 34 % und der Seeverkehr 11 % erhielten.

**Tabelle 7: 2001 im Rahmen des Kohäsionsfonds gefasste Finanzierungsbeschlüsse für TEN (nach Land und Verkehrsträger, in Prozent)**

	<b>Straße</b>	<b>Bahn</b>	<b>Flug</b>	<b>Häfen</b>
Griechenland	85,7	14,3	0	0
Spanien	13,9	68,0	0	18,1
Irland	100,0	0	0	0
Portugal	0	92,6	0	7,4
<b>% nach Verkehrsträger</b>	<b>33,6</b>	<b>55,1</b>	<b>0</b>	<b>11,3</b>

In Griechenland betraf die Mehrzahl der Finanzierungsbeschlüsse 2001 wiederum Projekte im Zusammenhang mit dem Aufbau des Autobahnnetzes „Pathe/Via Egnatia“, das in Essen als Prioritätsprojekt Nr. 7 festgelegt worden war. Gleichzeitig erhielt auch der Bahnverkehr durch Genehmigung des Projekts für die neue Strecke Limena-Ikoniou Gemeinschaftszuschüsse.

Die Kommission genehmigte zwei Autobahnprojekte in Spanien: einen Teil der Strecke durch Katalonien (zwischen Cervera und Santa María del Camí) sowie die Ringstraße in Saragossa, durch die die verschiedenen Hauptstrecken, die in Saragossa zusammentreffen, miteinander verbunden werden. Dies entspricht der vorrangigen Aufgabe, die Strecken nach Frankreich auszubauen und das transeuropäische Straßennetze zusammenzufügen. Im Hinblick auf die Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke Madrid–Barcelona–französische Grenze wurden

große Anstrengungen unternommen, die Arbeiten bis Barcelona fortzuführen. Schließlich stellte der Kohäsionsfonds Mittel für den Ausbau des Hafens von Barcelona bereit.

In Irland reichen die bereitgestellten geringen Summen nicht aus, um das modale Gleichgewicht in jedem Jahr zu gewährleisten. 2001 wurde lediglich ein neues Projekt genehmigt: der Bau der Süd-Ost-Autobahn M50, dem fehlenden Glied in der Autobahnumgehung von Dublin.

Wie bereits 2000 konzentrierten sich auch 2001 die Mittel des Kohäsionsfonds in Portugal auf Investitionen in die Bahn, wobei zwei strategisch wichtigen Strecken, die Bestandteil des Prioritätsprojekts Nr. 8 sind, Vorrang eingeräumt wurde: der Nordstrecke und der Algarve-Strecke. Somit erhielt die Eisenbahn fast 93 % der 2001 beschlossenen Zuschüsse. Der Rest entfiel auf den Gemeinschaftszuschuss zum Projekt zur Verbesserung der Dienstleistungen für den Hafen von Aveiro.

### **3.6. Darlehen der Europäischen Investitionsbank (EIB)**

Der Aufbau einer großen Infrastruktur von gemeinsamem Interesse, deren Hauptbestandteil das transeuropäische Netz darstellt, ist nach wie vor eines der vorrangigen Ziele der EIB. 2001 genehmigte der Verwaltungsrat der EIB insgesamt 7 900 Mio. EUR für TEN und ähnliche Vorhaben in der Union. Finanzierungsverträge wurden über insgesamt 6 375 Mio. EUR unterzeichnet, was 20 % der Aktivitäten der Bank in den Mitgliedstaaten entspricht. Diesen Zahlen stehen 8 597 Mio. EUR und 6 613 Mio. EUR gegenüber, die 2000 genehmigt bzw. vertraglich vereinbart wurden. Mit anderen Worten, es erfolgte ein geringfügiger Rückgang bei den Genehmigungen von Projekten (-8 %) sowie den Verträgen (-4 %), was eine Verlangsamung der Finanzierung von Telekommunikations-TEN-Projekten widerspiegelt.

Die EIB war außerdem in den Beitrittsländern sehr aktiv. Genehmigte Darlehen erreichten eine Höhe von 1 530 Mio. EUR, und Verträge für Projekte von transeuropäischem Interesse wurden für 1 383 Mio. EUR. unterzeichnet. Wie auch in den Mitgliedstaaten deutet dies auf einen geringen Rückgang der Aktivitäten hin, der auf den Telekommunikationssektor zurückzuführen ist.

Seit 1993 hat die Bank Darlehen für TEN in Höhe von insgesamt 74 426 Mio. EUR genehmigt und Finanzierungsverträge für insgesamt 57 308 Mio. EUR unterzeichnet. Die Gesamtinvestitionskosten der entsprechenden Vorhaben betragen schätzungsweise rund 250 Mrd. EUR.

Die EIB spielt bei der finanziellen Abwicklung von TEN-Projekten eine aktive Rolle, insbesondere bei Vorhaben, die auf Partnerschaften zwischen öffentlichem Sektor und Privatwirtschaft beruhen, wie sie in erster Linie im Verkehrssektor zu finden sind. 2001 betrafen 30 % der EIB-Finanzierung von TEN-Projekten im Verkehrssektor Strukturen im Rahmen öffentlich-privater Partnerschaften in Deutschland, Griechenland, den Niederlanden, Portugal und Spanien. Ferner spielte die Bank bei der Entwicklung von innovativen Instrumenten wie dem Aufbau von Refinanzierungsstrukturen, die kommerziellen Geldgebern die Möglichkeit geben, aus langfristigen Finanzierungen auszusteigen, eine herausragende Rolle. Zudem fördert die EIB gegenüber neuen Trägern in der EU und den Beitrittsländern die



Vermittlung von Anregungen und Erfahrungen bei der Finanzierung im Rahmen öffentlich-privater Partnerschaften.

Die von der EIB 2001 genehmigte Darlehen für TEN im Verkehrssektor beliefen sich auf 6 418 Mio. EUR in der Union (6 718 Mio. EUR 2000 und damit ein Rückgang von 5 %), so dass seit 1993 für diesen Sektor insgesamt 50 000 Mio. EUR genehmigt wurden. Finanzierungsverträge wurden 2001 in Höhe von 5 1661 Mio. EUR unterzeichnet (eine Steigerung um 29 % gegenüber 4 010 Mio. EUR 2000), so dass seit 1993 Verträge von insgesamt 35 680 Mio. EUR unterzeichnet wurden. Besonders offensichtlich war die erhebliche Zunahme von unterzeichneten Verträgen für die vom Rat in Essen festgelegten Prioritätsprojekte (eine Steigerung von 130 % gegenüber 2000). Die Tatsache, dass 2001 bei weitem die meisten Verträge für Prioritätsprojekte von Essen unterzeichnet wurden, während weniger neue Darlehen zu genehmigen waren, mag bei Vorhaben, die sich in der Bauphase befinden, auf eine gewisse Reife hindeuten, bei anderen mit zum Teil beträchtlichen Verzögerungen auf mangelnde Fortschritte bei der Durchführung.

In den Ländern Mittel- und Osteuropas beliefen sich die unterzeichneten Verträge der Bank für Projekte auf den zehn Verkehrskorridoren, die von den Gesamteuropäischen Verkehrskonferenzen von Kreta und Helsinki genehmigt wurden, auf 1 200 Mio. EUR und wiesen damit eine Steigerung von 23 % gegenüber 2000 auf.

Im Energiesektor wurden 2001 neue Darlehen in Höhe von 240 Mio. EUR genehmigt, von denen 220 Mio. EUR zwei Gas-TEN-Projekte betrafen. Ferner genehmigte die Bank ungefähr 900 Mio. EUR und unterzeichnete einen Vertrag über einen ähnlichen Betrag für den Ausbau nationaler Hoch-, Mittel- und Niederspannungsnetze, obgleich nicht festgestellt werden kann, welcher Betrag konkret auf die einzelnen Übertragungsnetze entfällt. Im TEN-Energiesektor beläuft sich der akkumulierte Betrag seit 1993 auf 6 593 Mio. EUR für Genehmigungen und auf 5 440 Mio. EUR für unterzeichnete Verträge.

2001 stellte die EIB außerdem neue Darlehen für EU-Telekommunikationsnetze zur Verfügung, wobei Genehmigungen 1 241 Mio. EUR (2000 1 580 Mio. EUR) und unterzeichnete Darlehensverträge 994 Mio. EUR ausmachten. Die Finanzturbulenzen im Telekommunikationssektor erklären den erheblichen Rückgang von Aktivitäten. Insgesamt erreichten Genehmigungen seit 1993 einen Wert von 17 835 Mio. EUR, wovon 15 190 Mio. EUR vertraglich gebunden sind.

Der Beitrag zur Entwicklung von TEN wird mittelfristig eine der vorrangigen Zielsetzungen der EIB in den gegenwärtigen und zukünftigen EU-Mitgliedstaaten bleiben. Vorgesehen ist eine regelmäßige Erhöhung der Darlehensausreichung für TEN, wobei den Prioritätsprojekten und den Beitrittsländern besonderes Augenmerk gilt.

**Tabelle 8: EIB-Kredite für TEN (Mio. EUR)**

	<b>1993</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>	<b>1997</b>	<b>1998</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>GESAMT</b>
<b>EU</b>	<b>3280</b>	<b>4754</b>	<b>5568</b>	<b>6522</b>	<b>7677</b>	<b>8242</b>	<b>8277</b>	<b>6613</b>	<b>6375</b>	<b>57308</b>
Verkehr	1908	1939	3819	3505	4943	4415	5977	4010	5161	<b>35677</b>
Projekte von Essen	1346	1137	1603	1189	1751	1142	1616	1224	2838	<b>13846</b>
Energie	367	715	910	1415	854	393	174	392	220	<b>5440</b>
Projekte von Essen	207	315	523	695	300	100	75	25	0	<b>2240</b>
Telekomm.	1005	2100	839	1602	1880	3434	2126	2211	994	<b>16191</b>
<b>MOEL</b>	<b>579</b>	<b>777</b>	<b>400</b>	<b>668</b>	<b>774</b>	<b>1507</b>	<b>1456</b>	<b>1494</b>	<b>1383</b>	<b>9038</b>
Verkehr	469	397	270	553	417	1357	1321	979	1200	<b>6963</b>
Energie		80								
Telekomm.	110	300	130	115	357	150	135	515	183	<b>1995</b>

### 3.7. Finanzierung durch die Mitgliedstaaten

Gemeinschaftszuschüsse zu TEN machen in den meisten Fällen einen recht geringen Teil der Gesamtkosten aus. Ausgenommen sind Vorhaben in den „Kohäsionsländern“. Die Gemeinschaftszuschüsse sollen als Katalysator zur Erschließung anderer Investitionsquellen wirken. Der größere Teil der Mittel kommt entweder von den staatlichen Behörden der Mitgliedstaaten oder, und das trifft vor allem auf den Energie- und Telekommunikationssektor zu, aus der Privatwirtschaft. Genaue oder aussagekräftige Zahlenangaben zu den Ausgaben der Mitgliedstaaten für TEN sind schwer zu erhalten, da die Mitgliedstaaten nicht immer zwischen TEN- und Nicht-TEN-Infrastruktureinrichtungen unterscheiden.

### 3.8. Finanzierung der Infrastruktur in Drittländern

#### 3.8.1. PHARE

Die EU unterstützt seit 1989, als das PHARE-Programm (Hilfe zur Umgestaltung der Wirtschaft in Polen und Ungarn) eingerichtet wurde, potenzielle Bewerberländer aus Mitteleuropa bei der Vorbereitung auf den Beitritt zur Union. Nach dem Beschluss des Europäischen Rates in Luxemburg 1997, den gegenwärtigen Erweiterungsprozess offiziell in Gang zu setzen, wurde dem PHARE-Programm 1998 eine neue Ausrichtung gegeben und ein spezieller „Heranführungsschwerpunkt“ festgelegt. Im Mittelpunkt von Phare stehen der Verwaltungsaufbau (30 %) und Investitionen im Zusammenhang mit dem gemeinschaftlichen Besitzstand (70 %), einschließlich der grenzübergreifenden Zusammenarbeit. 2001 belief sich die Mittelausstattung auf 1 641 Mio. EUR, wobei

der Anteil des Verkehrssektors mit ca. 36 Mio. EUR sehr gering ausfiel. Der Schwerpunkt der Unterstützung verlagert sich zunehmend auf programmierte Maßnahmen der Art, wie sie im Rahmen der Strukturfonds verwaltet werden, und man stützt sich stärker auf Raumplanung und Raumordnung (Programme des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts - WSA).

### 3.8.2. CARDS

2001 war das erste Jahr, in dem die am 5. Dezember 2000 angenommene neue CARDS-Verordnung umgesetzt wurde. Im letzten Quartal 2001 wurden für den Zeitraum 2002-2006 ein regionales Strategiepapier und Länderstrategiepapiere für Albanien, Bosnien und Herzegowina, Kroatien, die ehemalige jugoslawische Republik Mazedonien und die Bundesrepublik Jugoslawien angenommen. Eines der in der CARDS-Regionalstrategie festgelegten Ziele für die regionale Zusammenarbeit besteht in Folgendem: „Die SAP-Länder werden in die europäischen Infrastrukturnetze reintegriert, insbesondere in den Bereichen Transport, Grenzregime und Energie“, indem sie bei der Entwicklung kohärenter Strategien für die Infrastruktur mit einer internationalen Dimension im Bereich Verkehr und Energie unterstützt werden.

Im Mittelpunkt der Unterstützung stehen die Erarbeitung von Strategien und vorbereitende Studien sowie katalytische Investitionen, um die Verkehrs-, Energie- und Umweltinfrastruktur der Region in die gesamteuropäischen Netze wieder einzubinden. Dabei wird im Wesentlichen davon ausgegangen, dass internationale Finanzierungsinstitutionen am besten in der Lage sind, sich des Finanzierungsbedarfs für Infrastrukturinvestitionen anzunehmen. Dennoch werden im Falle der Bundesrepublik Jugoslawien und des Kosovo erhebliche Investitionen fortgeführt, um die bereits in Angriff genommene Wiederaufbauarbeit zu beenden. Im Rahmen von integrierten Grenzregimeprogrammen können auch begrenzte grenzübergreifende Infrastrukturprojekte finanziert werden. Gegenstand des CARDS-Programms, das in erster Linie auf den Verwaltungsaufbau ausgerichtet ist, sind auch wichtige Fragen der Infrastrukturentwicklung.

### 3.8.3. TACIS

Die neue Tacis-Verordnung trat am 21. Januar 2000 in Kraft. Sie betrifft den Zeitraum 2000-2006 und verfügt über eine Mittelausstattung in Höhe von 3 318 Mio. EUR. Durch die neue Verordnung wird der Anteil des Jahreshaushalts, der für Investitionen zur Verfügung gestellt wird, von 10 % auf maximal 20 % erhöht.

Ein vorrangiger Sektor für die Finanzierung von Investitionen bleibt die grenzübergreifende Zusammenarbeit einschließlich der Grenzinfrastuktur. Um den Handel und die Einnahme von Steuern an den Grenzen zu fördern, schenkt die Kommission dem Funktionieren der Grenzübergangsstellen weiterhin besondere Aufmerksamkeit.

Priorität genießen die Grenzübergänge, die zum gesamteuropäischen Verkehrsnetz gehören, d. h. zu den Korridoren I, II, III, V und IX. Bis einschließlich 2001 stellte die Kommission für diesen Zweck über 90 Mio. EUR zur Verfügung, wovon 15 Mio. aus der Haushaltslinie TACIS 2001 stammten.

#### 3.8.4. MEDA

Die Ausgaben im Rahmen des MEDA-Programms, das die Länder des Mittelmeerraums enger an die Union binden soll, sind gegenwärtig auf eine geringe Zahl von Machbarkeitsstudien begrenzt.

#### 3.8.5. SIVB

Das Strukturpolitische Instrument zur Vorbereitung auf den Beitritt (SIVB), eines der drei Heranführungsinstrumente, ist auf den Kohäsionsfonds zugeschnitten, wobei 50 % der Mittel für die Modernisierung des Verkehrsnetzes von transeuropäischem Interesse in den zehn Ländern Mittel- und Osteuropas, die der Europäischen Union beitreten wollen, vorgesehen sind. Die andere Hälfte steht für Umweltprojekte bereit. Im Zeitraum 2000-2006 werden jährlich 1 040 Mio. EUR (zu Preisen von 1999) für Infrastrukturprojekte auf dem Gebiet Umwelt und Verkehr zur Verfügung gestellt, d. h. etwa 520 Mio. EUR pro Jahr für Verkehrsprojekte.

2000 und 2001 entschied die Kommission über 169 Vorhaben, die von den Beitrittsländern vorgeschlagen wurden. Die Projektkosten belaufen sich auf insgesamt 6,6 Mrd. EUR, von denen die EU 3,9 Mrd. EUR (das entspricht 59 %) bereitstellen oder finanzieren will. Über die Hälfte der beschlossenen SIVB-Förderung entfällt auf Bahnprojekte und etwa 47 % auf die Straßeninfrastruktur.

Von diesen 169 Vorhaben in den ersten beiden Jahren von SIVB betreffen 64 Verkehrsprojekte in Höhe von 4,1 Mrd. EUR der Gesamtprojektkosten, von denen 2,4 Mrd. EUR im Rahmen eines SIVB-Zuschusses bereitgestellt werden. Dazu gehören 16 Projekte der technischen Hilfe, die hauptsächlich der Projektvorbereitung dienen. 2001 wurden 29 Verkehrsprojekte mit einem SIVB-Zuschuss von insgesamt 1,3 Mrd. EUR beschlossen.

Mit dem SIVB soll im Verkehrssektor ein Beitrag zum Aufbau des zukünftigen transeuropäischen Verkehrsnetzes geleistet werden. Mit dem Instrument werden Verkehrsinfrastrukturprojekte zur Förderung der nachhaltigen Mobilität entsprechend den Kriterien von Entscheidung Nr. 1692/96 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 1996 (Leitlinien für die Entwicklung des transeuropäischen Verkehrsnetzes) finanziert. Die begünstigten Länder sollen dadurch in die Lage versetzt werden, die Zielvorgaben der Beitrittspartnerschaften einzuhalten. Außerdem sollen damit die Verknüpfung und Interoperabilität innerhalb der nationalen Netze sowie zwischen diesen Netzen und jenen der EU gewährleistet werden.

Bei der Erarbeitung von Projekten sind die zehn multimodalen gesamteuropäischen Verkehrskorridore zu berücksichtigen, die auf der dritten Gesamteuropäischen Verkehrskonferenz in Helsinki im Juni 1997 festgelegt wurden. Vorhaben, die vom SIVB vorrangig zu finanzieren sind, müssen sich innerhalb der im Rahmen der Bedarfsermittlung für die Verkehrsinfrastruktur (TINA) bestimmten Verbindungen und Knoten der multimodalen gesamteuropäischen Verkehrskorridore (Backbone Network) befinden. Die SIVB-Mittel für den Verkehrssektor wurden hauptsächlich für die Erweiterung und Verbesserung des TINA-Netzes aufgewandt, um die Verkehrsverbindungen zwischen der Europäischen Union und den Beitrittsländern zu verbessern.

**Tabelle 9: SIVB-Haushaltlinie 2001 – Verkehrssektor, nach Teilsektoren**

Teilsektor		
	SIVB-Mittel in EUR	% der SIVB- Mittel / Sektor
Straße	303 699 301	57,25 %
Bahn	210 662 746	39,71 %
Flughäfen	12 000 000	2,26 %
Bahn/Straße	4 158 400	0,78 %
<b>SIVB-Mittel für Verkehrssektor insgesamt</b>	<b>530 520 447</b>	<b>47,83 %</b>

**Tabelle 10: SIVB-Haushaltlinie 2001: Mittelbereitstellung nach Ländern**

Land	SIVB- Mittel in EUR
Bulgarien	61 898 400
Estland	12 228 287
Lettland	21 663 645
Litauen	14 483 464
Polen	177 561 679
Rumänien	122 812 000
Slowakei	24 698 070
Slowenien	6 732 240
Tschechische Republik	40 271 315
Ungarn	48 171 347
<b>GESAMT</b>	<b>530 520 447</b>

Die Tabelle enthält Angaben zur Mittelbindung für Projekte, die 2001 beschlossen wurden, sowie für die zweiten Tranchen für 2000 beschlossene Projekte, für die die Mittel aus dem Gemeinschaftshaushalt für mehrere Jahre gebunden sind.

Mehr als die Hälfte der SIVB-Mittel für den Verkehrssektor wurde 2001 für Straßenbauprojekte verwendet, wozu der Neubau oder Verbesserungen gehörten, um den Kapazitäts- und Sicherheitsstandards der EU zu entsprechen. Etwa 40 % der Mittel entfielen auf Eisenbahnprojekte, die in erster Linie die Sanierung vorhandener Anlagen und ihre Anhebung auf EU-Standard betrafen.

**Tabelle 11: SIVB-Mittel für 2000 und 2001 beschlossene Verkehrsprojekte**

ART DES PROJEKTS	Zahl der Projektes	Gesamt-Projektkosten in EUR	Beschlossene SIVB-Mittel insgesamt EUR	Mittelbindung 2000 EUR	Mittelbindung 2001 EUR
Flughafen	1	148 756 000	50 000 000	28 000 000	12 000 000
Bahn	32	2 154 232 540	1 230 824 787	283 584 312	210 662 746
Bahn und Straße	2	6 080 000	5 198 000	0	4 158 400
Straße	29	1 756 680 109	1 139 915 934	224 790 797	303 699 301
Sektor gesamt	64	4 065 748 649	2 425 938 721	536 375 109	530 520 447

Die Tabelle zeigt die 2000 und 2001 gebundenen und beschlossenen SIVB-Mittel für Verkehrsprojekte (64 Vorhaben) sowie die Gesamtkosten dieser Projekte.

#### SIVB-Mittel 2000-2001

Art des Projekts	Zahl der Projekte	SIVB-Beitrag insgesamt	% pro Sektor
VERKEHR			
Flughafen	1	50 000 000	2,06 %
Bahn	32	1 230 824 787	50,74 %
Bahn und Straße	2	5 198 000	0,21 %
Straße	29	1 139 915 934	46,99 %
<b>Sektor gesamt</b>	<b>64</b>	<b>2 425 938 721</b>	<b>61,61 %</b>

### Projekte je Korridor, SIVB-Gesamtbeitrag 2000-2001

Korridor	Straße	Bahn
Korridor I	32 600 556	
Korridor II		161 746 249
Korridor III	320 411 250	92 837 250
Korridor IV	366 491 403	383 680 941
Korridor V		92 110 300
Korridor VI	233 695 790	160 945 224
Korridor IX	152 036 430	87 311 201
<b>Gesamt</b>	<b>1 105 235 429</b>	<b>978 631 165</b>

### Projekte je Land 2000-2001

Land	Flughafen	Bahn	Straße	Bahn und Straße	Gesamt
Bulgarien	50 000 000	153 000 000	30 000 000	4 998 000	<b>237 998 000</b>
Estland		1 350 000	34 173 021		<b>35 523 021</b>
Lettland		101 843 476	19 961 541		<b>121 805 017</b>
Litauen		24 314 780	50 957 600		<b>75 272 380</b>
Polen		344 498 499	510 744 750		<b>855 243 249</b>
Rumänien		232 329 441	409 926 024		<b>642 255 465</b>
Slowakei		96 996 000	27 149 200		<b>124 145 200</b>
Slowenien		18 765 300			<b>18 765 300</b>
Tschechische Republik		45 207 500	57 931 474	200 000	<b>103 338 974</b>
Ungarn		191 442 575	20149 540		<b>211 592 115</b>
<b>Gesamt</b>	<b>50 000 000</b>	<b>1 209 747 571</b>	<b>1 160 993 150</b>	<b>5 198 000</b>	<b>2 425 938 721</b>

## 4. FINANZIERUNG DER TEN: SONSTIGES

### 4.1. Mehrjähriges Richtprogramm für TEN-V (2001-2006)

Im September 2001 nahm die Europäische Kommission die Entscheidung Nr. 2654 über das Mehrjährige Richtprogramm für die Finanzierung des transeuropäischen Verkehrsnetzes im Zeitraum 2001-2006 an. Nach Bewertung aller eingegangenen Angebote stellte die Kommission vorläufig 2 780 Mio. EUR für die erfolgreichen Projekte bereit. Fast die Hälfte dieses Betrags wird in die großen Infrastrukturprojekte fließen, die vom Europäischen Rat in Essen 1994 bestätigt wurden, 20 % werden für das Galileo-Programm verwendet und der Rest wird auf verschiedene Eisenbahngpässe, grenzübergreifende Projekte und intelligente Verkehrssysteme aufgeteilt. *„Die ausgewählten Projekte werden dazu beitragen, unsere wichtigsten verkehrspolitischen Aufgaben zu erfüllen, wie sie im am 12. September angenommenen Weißbuch der Kommission zur Verkehrspolitik<sup>14</sup> dargelegt sind, und ein ausgewogeneres Verhältnis zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern zu erreichen, Engpässe und Staus zu bekämpfen und Qualität und Sicherheit in den Mittelpunkt der gemeinsamen Verkehrspolitik zu stellen“*, erklärte die Vizepräsidentin Loyola de Palacio, für Energie und Verkehr zuständiges Mitglied der Kommission.

Gemäß den im Weißbuch zur Verkehrspolitik dargelegten Vorgaben sollen mit den ausgewählten Projekten Engpässe im transeuropäischen Verkehrsnetz beseitigt und zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern ein ausgewogeneres Verhältnis erreicht werden.

Der für das Programm 2001-2004 vorgeschlagene Gesamtbetrag in Höhe von 2 780 Mio. EUR wird wie folgt aufgeteilt:

- über 1 300 Mio. EUR (47 %) für Infrastrukturprojekte, die vom Europäischen Rat in Essen 1994 bestätigt wurden;
- über 550 Mio. EUR (20 %) für das Galileo-Projekt;
- fast 640 Mio. EUR (23 %) für Eisenbahngpässe und grenzübergreifende Projekte;
- knapp 280 Mio. EUR (10 %) für intelligente Verkehrssysteme (ITS-Projekte) im Straßen- und Luftfahrtsektor.

Entsprechend der Zielsetzung des Weißbuchs, den Eisenbahnverkehr wiederzubeleben, wurden fast zwei Drittel der vorgesehenen Unterstützung für den Eisenbahnsektor bereitgestellt. Während Studien bei der kostenintensiven weiteren technischen, umweltpolitischen und geologischen Vorbereitung von Großprojekten wie den Eisenbahntunneln für die Querung der Alpen und der Pyrenäen eine wichtige Rolle zukommen wird, dürften die Bauarbeiten für den größten Teil der in Essen festgelegten Hochgeschwindigkeitsprojekte für den Personenschienenverkehr ihren Höhepunkt erreichen und voraussichtlich Ende 2006 abgeschlossen sein. Gemäß dem Ziel des Weißbuchs, dem Verkehrssystem der Union und dessen

---

<sup>14</sup> [http://europa.eu.int/comm/energy\\_transport/de/lb\\_de.html](http://europa.eu.int/comm/energy_transport/de/lb_de.html).



Nutzern neue Technologien zur Verfügung zu stellen, kommt auch dem Galileo-Programm eine wichtige Aufgabe zu. Schließlich wird entsprechend der Zielvorgabe, die Überlastung des Verkehrsnetzes zu beseitigen und die Verbindungen zu Regionen in Randlage zu verbessern, ein erheblicher Beitrag zur Beseitigung von Engpässen und der Fertigstellung fehlender Verbindungen sowohl innerhalb der Union als auch mit Drittländern geleistet.

**Tabelle 12: TEN-V, Mehrjähriges Richtprogramm 2001-2006 - Rahmenentscheidung**

P/G	Projektbezeichnung	Vorgesehener Zuschuss (Mio. EUR)						
		2001	2002	2003	2004-06	Total		
P1	Hochgeschwindigkeitsstrecke/komb. Verkehr Nord - Süd (Berlin - Halle/Leipzig - Erfurt - Nürnberg München – Verona)	33	46,5	61,5	117	258	9,28 %	
P2	Hochgeschwindigkeitsstrecke Paris - Brüssel – Köln/Frankfurt – Amsterdam - London	61	49,5	36	145	291,5	10,48 %	
P3	Hochgeschwindigkeitsstrecke Süd (Madrid-Barcelona-Perpignan-Montpellier und Madrid-Vitoria -Dax)	15,1	22,1	34,7	66	137,9	4,96 %	
P4	Hochgeschwindigkeitsstrecke Ost	45	36,5	52	34,5	168	6,04 %	
P5	Betuwe-Linie	20	10	12	380	80	2,88 %	
P6	Hochgeschwindigkeitsstrecke Frankreich – Italien	11	16,5	54	88,9	170,4	6,13 %	
P7	Griechische Autobahnen - Pathe und Via Egnatia	12,5	12	5,5	-	30	1,08 %	
P8	Multimodale Verbindung Portugal - Spanien – Mitteleuropa	3,3	3,2	4,35	2	12,85	0,46 %	
P9	Herkömmliche Eisenbahnverbindung Cork-Dublin-Belfast-Larne-Stranraer	-	-	-	-	-	0,00 %	
P10	Flughafen Malpensa	-	-	-	-	-	0,00 %	
P11	Feste Verbindung über den Øresund	-	-	-	-	-	0,00 %	
P12	Nordisches Dreieck (Eisenbahn/Straße)	12,05	16	14,95	42,5	85,5	3,07 %	
P13	Straßenverbindung Irland - UK - Benelux	13	8	7	2,8	30,8	1,11 %	
P14	Eisenbahn-Hauptstrecke Westküste	7	3	3	31	44	1,58 %	
	Teilsomme Prioritätsprojekte	232,95	223,3	285	567,7	1 308,95	47,07 %	
P15	Transeuropäisches Satellitennavigationssystem (GALILEO)	100	170	80	200	550	19,78 %	
G1/2	Beseitigung von Engpässen im TEN-Eisenbahnnetz	51,125	67,825	75,25	196,9	391,1	14,06 %	
G3	Grenzübergreifende Projekts	13,95	21,51	32,28	186,76	254,5	9,15 %	
G4	Intelligente Verkehrssysteme im Straßenverkehrssektor	28,3	30,8	33	99,9	192	6,90 %	
G5	Intelligente Verkehrssysteme im Luftverkehrssektor	7,99	25,8	26,03	24,67	84,49	3,04 %	
	Teilsomme Gruppen	101,365	145,935	166,56	508,23	922,09	33,16 %	
	MIP gesamt	434,315	539,235	531,56	1 275,93	2 781,04	100,00 %	

Nähere Angaben siehe Anhang IX

Während die GD TREN die Entwicklung intelligenter Verkehrssysteme (ITS) im transeuropäischen Straßennetz zwischen 1995 und 2000 dadurch förderte, dass sie über 125 Mio. EUR zur Finanzierung von Straßenverkehrsmanagementprojekten

beisteuerte, wurde dieses Jahresprogramm der TEN-V-Finanzierung 2001 durch das Mehrjährige Richtprogramm (MIP) der Europäischen Kommission ersetzt.

Es wurden sechs ITS-Projekte ausgewählt, die in 14 Mitgliedstaaten (ohne Griechenland) durchgeführt und mit 192 Mio. EUR EU-Mitteln gefördert werden, während sich 2001 die 12 dazugehörigen Finanzierungsbeschlüsse auf insgesamt 25,3 Mio. EUR beliefen:

- ARTS (in P/E/F): 3,5 Mio. EUR
- CENTRICO (in NL/D/B/L/F/UK): 7 Mio. EUR
- CORVETTE (in D/A/IT): 4 Mio. EUR
- SERTI (in D/F/IT/E): 3,5 Mio. EUR
- STREETWISE (in UK/IR): 1,8 Mio. EUR
- VIKING (in FI/SW/DK/D): 5,5 Mio. EUR

Mit Hilfe der geförderten Projekte sollen Staus verringert werden, indem den Reisenden über TERN Informationen nahtlos zur Verfügung gestellt werden. Ein eindeutiger Schwerpunkt liegt auf der beschleunigten Bereitstellung von Systemen und Diensten für den Reisenden und auf der Lösung von grenzübergreifenden Problemen durch die Zusammenarbeit der einzelnen Mitgliedstaaten bei den Projekten.

#### **4.2. TEN-V-Haushaltsmittel außerhalb des MIP**

53 Verkehrsinfrastrukturprojekte und Studien wurden für die Kofinanzierung im Rahmen des üblichen jährlichen Bestandteils der TEN-V-Haushaltlinie 2001 gemäß Verordnung (EG) Nr. 2236/95 des Rates über die Grundregeln für die Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen für transeuropäische Netze ausgewählt.

Diese Beschlüsse über einen Gesamtbetrag von 137,2 Mio. EUR<sup>15</sup> waren als Ergänzung der 2001 im Rahmen des Mehrjährigen Richtprogramms (MIP) bereitgestellten Mittel vorgesehen, zu denen die Kommission eine Rahmenentscheidung angenommen hatte. Die durch Kofinanzierung zu unterstützenden Maßnahmen wurden entsprechend den Prioritäten des Weißbuchs zur Verkehrspolitik, das die Kommission am 12. September 2001 annahm, ausgewählt. Konkret betrafen die Entscheidungen Sektoren, die im MIP unterrepräsentiert sind (z. B. Binnenwasserstraßen, Häfen, Flughäfen und Straßen) sowie Projekte, die die durch das MIP geförderten Maßnahmen ergänzen (z. B. Erreichbarkeit des Hauptnetzes, Modernisierung von Knoten). Ferner erfolgt die zusätzliche Unterstützung wichtiger europäischer Projekte wie ERTMS und EGNOS, die bereits in früheren Jahren finanziert wurden. Der Ausschuss für die finanzielle Unterstützung der TEN – Verkehrssektor gab auf seiner Sitzung am 7. Juni 2001 eine positive Stellungnahme zu dieser Auswahl ab.

---

<sup>15</sup> 2001 betrug der Gesamtkofinanzierungsbetrag außerhalb des MIP 148 Mio. EUR. 11 Mio. EUR, die für 2000 ausgewählte Projekte vorgesehen waren, konnten infolge von verfahrensbezogenen Verzögerungen erst 2001 bereitgestellt werden.

### 4.3. Die TEN-Risikokapitalfazilität

Die Notwendigkeit des Instruments der Risikokapitalfazilität wurde bereits von der damaligen, unter Leitung von Neil Kinnock stehenden hochrangigen Arbeitsgruppe zu öffentlich-privaten Partnerschaften im Verkehrswesen hervorgehoben, deren Schlussfolgerungen von der Kommission in einer Mitteilung im September 1997 uneingeschränkt bestätigt wurden. Die Verfügbarkeit von Risikokapital ist in Europa gegenwärtig sehr begrenzt, doch muss die Bereitstellung von Mitteln dieser Art gefördert werden, wenn TEN-Projekte als Partnerschaft zwischen öffentlichem Sektor und Privatwirtschaft umgesetzt werden sollen. Das Ziel ist es dabei, mit den begrenzt zur Verfügung stehenden öffentlichen Mitteln Risikokapitalinvestitionen anzuregen, die es öffentlich-privaten Partnerschaften ermöglichen, den bedeutsamen Pool von langfristigen privaten Investmentfonds zu erschließen. Aus Gründen der Wirtschaftlichkeit und Kostenwirksamkeit geht es vor allem darum, Investmentfonds oder vergleichbare finanzielle Instrumente zu nutzen, wobei der Schwerpunkt auf der Beschaffung von Risikokapital für TEN-Vorhaben liegt.

Wegen ihrer großen Wirkung werden über die TEN-Risikokapitalfazilität (RKF) nicht nur zusätzliche Mittel für einen Sektor zur Verfügung gestellt, für den das Versagen des Marktes typisch ist, sondern es wird auch die Entwicklung innovativer Finanzierungsinstrumente in einem Sektor unterstützt, in dem die Gewährung von Zuschüssen traditionell üblich ist. Im Gegensatz zu Zinszuschüssen oder anderen Formen von Zuschüssen können die Zuwendungen aus dieser Fazilität zurückgefordert werden.

Die TEN-Finanzierungsverordnung<sup>16</sup> sieht vor, dass ein begrenzter Teil der für TEN zur Verfügung stehenden gemeinschaftlichen Haushaltsmittel als „*Beteiligung an Risikokapital zur Förderung von Investitionsfonds oder vergleichbaren finanziellen Instrumenten mit Schwerpunkt auf der Beschaffung von Risikokapital für TEN-Vorhaben unter Einbeziehung erheblicher Investitionen des Privatsektors [zu verwenden ist]; diese Risikokapitalbeteiligung darf 1 v. H. der [...] Haushaltsmittel nicht überschreiten. [...] dieser Anteil kann unter Berücksichtigung der Ergebnisse einer Überprüfung der Funktionsweise dieses Instruments [...] ab dem Jahr 2003 auf bis zu 2 v. H. erhöht werden.*“<sup>17</sup> Für den Zeitraum 2000-2006 sind Mittel in Höhe von 4 600 Mio. EUR vorgesehen. Folglich beläuft sich der potenzielle für die RKF bis 2006 zur Verfügung stehende Betrag auf 46 Mio. EUR, wobei es möglich ist, diesen ab 2003 unter Berücksichtigung der Überprüfungsergebnisse auf 92 Mio. EUR zu erhöhen, die die Kommission dem EP und dem Rat vorzulegen hat.

Gemäß dieser Verordnung muss die Verwaltung der gemeinschaftlichen Risikokapitalbeteiligung in den Händen des Europäischen Investitionsfonds liegen. Die Bedingungen für die Durchführung dieser Regelung sind in einer Vereinbarung über die Zusammenarbeit zwischen der Kommission und dem EIF festzulegen. Nach der Reform des EIF im Jahre 2000 wurden die Aktivitäten in Verbindung mit TEN der EIB übertragen. Daher wurde im Juni 2001 eine dreiseitige Vereinbarung über die Zusammenarbeit zwischen Kommission, EIB und EIF abgeschlossen. Im Juli

---

<sup>16</sup> Verordnung Nr. 2236/95 des Rates geändert durch die Verordnung Nr. 1655/99 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. Juli 1999.

<sup>17</sup> Artikel 4 Buchstabe c) der Verordnung.

2001 wurde im Amtsblatt<sup>18</sup> die Bekanntmachung über die Umsetzung des Programms veröffentlicht, um es interessierten Investmentfonds zu ermöglichen, an die EIB Anträge zur Auswahl von Investitionen für eine Finanzierung durch dieses Instrument zu richten. Die erste finanzielle Entscheidung über Mittelzuteilungen aus dem TEN Budget zum Risikokapital wird für das Jahr 2002 erwartet<sup>19</sup>.

## 5. EVALUIERUNG

Im Rahmen des Programms „SEM (wirtschaftliche und effiziente Haushaltsführung) 2000“ misst die Kommission der Evaluierung ihrer Maßnahmen hohe Bedeutung zu.

### 5.1. Energie

1999 führten unabhängige Sachverständige im Auftrag der Kommission eine Halbzeitevaluierung des TEN-Energieprogramms durch. Bei der Umsetzung wurden die meisten Empfehlungen von den Kommissionsdienststellen berücksichtigt. Die nächste unabhängige Evaluierung ist für 2003/2004 vorgesehen.

### 5.2. Telekommunikation

„Sämtliche Vorhaben wurden 2001 zumindest einmal überprüft. Besondere Aufmerksamkeit galt dabei den Fortschritten bei der Erarbeitung von Unternehmensplänen, da sich dies als besonderer Schwachpunkt herauskristallisiert hatte. Sieben Projekte wurden entweder aus technischen Gründen bzw. deshalb für unzureichend befunden, weil nicht damit gerechnet werden konnte, dass sie zu rentablen Diensten führten. Der Beschluss lautete dementsprechend, sie zu beenden.“

#### **Zwischenbewertung von TEN-Telekommunikationsmaßnahmen**

Die von der Kommission entsprechend den Bestimmungen von Artikel 14 der Entscheidung über eine Reihe von Leitlinien angeforderte Studie wurde Anfang 2001 abgeschlossen. Im Abschlussbericht hieß es, dass mit TEN-Telekom ein Programm auf den Weg gebracht worden ist, mit dem eine Nische erschlossen werden kann, in der die Aussicht darauf besteht, wirklich Innovatives zu bewirken. Es sei strategisch gut für die Aufgabe geeignet, transeuropäische, mit hohem Risiko behaftete Unternehmensprojekte und Ergebnisse von Forschungsprojekten mit erheblicher KMU-Beteiligung zu realisieren. Der relativ bescheidene Umfang des Programms wurde nicht als Nachteil, sondern eher als Vorteil angesehen, da es dadurch schnell Veränderungen angepasst werden kann, insbesondere im Rahmen des sich entwickelnden eEuropa.

Die Studie zeigte, dass die für die Unterstützung durch die Gemeinschaft ausgewählten Projekte zwar im Allgemeinen mit hohem Risiko behaftet sind, bei vielen jedoch gute Chancen bestehen, dass sie nach Beendigung der vom Programm finanzierten Phase weitergeführt werden.

---

<sup>18</sup> Bekanntmachung über die Umsetzung des TEN-Risikokapitalprogramms im Rahmen von Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe e) der Verordnung (EG) Nr. 2236/95, geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1655/99 (ABl. C 188 vom 4.7.2001).

<sup>19</sup> Die erste finanzielle Entscheidung, TEN-T-Budget zu Riskokapital zuzuteilen, wurde wie erwartet im Jahre 2002 getroffen

Die Vielzahl der Aktivitäten, die im Rahmen des Programms unterstützt werden konnten, führte allerdings zu einer breiten Streuung der Mittel und damit zu einer Schmälerung der erzielbaren Resultate. Die Kommission griff diesen Mangel in ihrem Vorschlag auf, die Leitlinien für transeuropäische Telekommunikationsnetze zu ergänzen und die Zahl der Maßnahmen im Programm von achtzehn auf sieben zu verringern.

Ferner deckte die Studie Schwächen bei der Erstellung von Unternehmensplänen auf. Die Kommission erkannte dieses Problem und ergriff zwei Initiativen zu seiner Beseitigung. Direkte Unterstützung erhielten Vorhaben im Rahmen des BPS-Förderprojekts, das Beratung in Fragen der Erarbeitung und Vorlage von Unternehmensplänen anbot. Außerdem waren Überprüfungen auf die frühzeitige Erkennung von potenziellen Problemen auf diesem Gebiet gerichtet, so dass Abhilfemaßnahmen eingeleitet werden können.

### **5.3. Verkehr**

Entsprechend Artikel 1 der Verordnung Nr. 1687/2001 der Kommission sind alle mehrjährigen Programme einer Ex-ante-, einer Halbzeit- und einer Ex-post-Bewertung zu unterziehen.

Was das TEN-Programm betrifft, so umfasst die Rahmenentscheidung zum MIP den Zeitraum 2000-2006.

2001 befand sich die finanzielle Unterstützung des MIP noch in den Anfängen. Das Ergebnis der Intervention und der Nutzen der Beteiligung der Gemeinschaft werden in der Halbzeitbewertung eingeschätzt, die für 2003/2004 vorgesehen ist.

Die Bewertung einiger spezifischer Programme (als Bestandteil der TEN-V) ist bereits erfolgt: TEN-V-Straßenverkehrsmanagement-Projekte, Galileo-Gesamtarchitektur, Phase I des Eigenkapitalplans.

Ferner werden Berichte über den Stand der Projekte jährlich für alle Vorhaben herausgegeben, die im Rahmen der TEN-Haushaltslinien kofinanziert werden. Diese Berichte ermöglichen eine systematische Überwachung der bei den einzelnen Projekten erreichten Fortschritte.

Im Hinblick auf ITS (Straßenverkehrsmanagement) evaluierte die Kommission 2001 acht Projekte mit Unterstützung von außen. Dieses Modell soll in Zukunft auch für die übrigen Verkehrsprojekte angewandt werden. Die Ergebnisse der Evaluierungen waren ausgehend von einer ausführlichen Analyse der von den Partnern erstellten technischen Abschlussberichte im Allgemeinen positiv. Die Installierung der ITS-Systeme verläuft in den meisten Mitgliedstaaten planmäßig. In einigen Fällen traten Verzögerungen auf, die sich auf Tätigkeiten bezogen, die für die Mehrzahl der Projekte nicht repräsentativ sind. Wie auch auf anderen Gebieten wird zu Aktivitäten, die eine genaue Koordinierung wie beispielsweise von Verkehrssteuerungsmaßnahmen erfordern, der grenzübergreifende Datenaustausch zwischen den Mitgliedstaaten weiter ausgebaut, auch wenn dies eher langsam geschieht.

## 6. AUSSENBEZIEHUNGEN

### 6.1. Energie

Im Hinblick auf den Ausbau der Netze wird durch den Vorschlag der Kommission für die Änderung der TEN-E-Leitlinien die äußere Dimension der EU-Politik bezüglich der Energienetze gestärkt. Das betrifft insbesondere die Verbindungen zu den Beitrittsländern und zu anderen Drittländern im Mittelmeer- und Schwarzmeerraum, wobei die Betonung auf Erdgasleitungen liegt.

2001 wurde der Energiedialog zwischen der EU und Russland aufgenommen. Eine wichtige Schlussfolgerung bestand darin, spezifische „Projekte von gemeinsamem Interesse“ festzulegen, um die transeuropäischen Energienetze zur Gewährleistung der Sicherheit von Energielieferungen miteinander zu verknüpfen. Eine vorläufige Liste dieser Projekte wurde in einem Bericht an den Gipfel EU-Russland veröffentlicht. Die weiteren Arbeiten werden sich auf die Modalitäten ihrer Umsetzung konzentrieren, wobei das Hauptaugenmerk den Bedingungen gilt, unter denen große private EU-Investitionen gewonnen werden können.

Zum westlichen Balkan legte die Europäische Kommission auf der Regionalkonferenz für Südosteuropa in Bukarest am 25. und 26. Oktober 2001 ihr endgültiges Strategiepapier zur „Verkehrs- und Energieinfrastruktur in Südosteuropa“ vor. Zu diesem Strategiepapier fanden im Frühjahr 2001 Konsultationen mit den EU-Mitgliedstaaten (CARDS-Ausschuss), internationalen Finanzinstitutionen, den Zielländern, d. h. den Ländern, die Teil des Stabilisierungs- und Assoziierungsprozesses sind (Albanien, Bosnien und Herzegowina, Kroatien, Republik Mazedonien, Bundesrepublik Jugoslawien), sowie dem Stabilitätspakt-Arbeitstisch II (Mai 2001) statt. Das Papier enthält die allgemeinen Prioritäten für den Aufbau der Verkehrs- und Energieinfrastruktur in der Region, einschließlich der verschiedenen in den vergangenen zehn Jahren eingeleiteten Initiativen und bereits abgeschlossenen Arbeiten auf diesem Gebiet, und stellt die Kriterien für die weitere Priorisierung von Korridoren und spezifischen Projekten auf dem Gebiet des Verkehrs und der Energie vor.

Eines der spezifischen regionalen Ziele für die Zusammenarbeit im Rahmen der Regionalstrategie CARDS für 2002-2006, das von der Europäischen Kommission am 22. Oktober 2001 genehmigt wurde, besteht beispielsweise in Folgendem; „Die SAP-Länder werden in die europäischen Infrastrukturnetze reintegriert, insbesondere in den Bereichen Transport, Grenzregime und Energie“, indem sie bei der Entwicklung kohärenter Strategien für die Infrastruktur mit einer internationalen Dimension im Bereich Verkehr und Energie unterstützt werden. Zu den erwarteten Ergebnissen im Energiesektor gehören eine Studie zu Prioritäten der regionalen Infrastruktur und ein Diskussionsprozess über die Energieinfrastruktur einschließlich Fortschritten bei der Entwicklung eines regionalen Elektrizitätsbinnenmarktes und seiner Integration in den der EU.

Die konkreten Ergebnisse dieser koordinierten Bemühungen erscheinen in einer Liste von regionalen Infrastrukturprojekten in Südosteuropa. Der Fortschritt dieser Projekte wird von einer Infrastruktur-Leitungsgruppe regelmäßig überwacht. Die aktuelle Liste laufender regionaler Projekte - eine Kombination aus dem „Quick-Start-Paket“ (Regionale Finanzierungskonferenz, März 2000) und einer Liste von zusätzlichen bzw. komplementären Projekten, die auf der Regionalkonferenz im

Oktober 2001 vorgelegt wurde – umfasst 41 Vorhaben in Höhe von insgesamt 3,32 Mrd. EUR. An zweiter Stelle steht der Energiesektor mit 0,82 Mrd. EUR (25 %) für fünf Elektrizitätsprojekte.

## **6.2. Verkehr**

Gute Fortschritte wurden bei den Verhandlungen zur Erweiterung der Union erzielt, bei denen auch der bedeutende Bedarf im Verkehrssektor der Beitrittsländer herausgestellt wurde. Es müssen etwa 20 000 km Straßen und 30 000 km Eisenbahnstrecken sowie Seehäfen und Flughäfen mit einem Aufwand von ungefähr 100 Mrd. EUR gebaut oder saniert werden. Diese Arbeiten erhalten bereits Gemeinschaftszuschüsse im Rahmen der Programme SIVB und PHARE, doch um die Wirtschaft der zukünftigen Mitgliedstaaten auf das gleiche Niveau wie das der gegenwärtigen EU anzuheben, bedarf es Investitionen in beispielloser Höhe. Die Erweiterung wird auch zu einer Zunahme des Verkehrsaufkommens in den gegenwärtigen Mitgliedstaaten führen, die ihre Infrastrukturprioritäten daher diesen Erfordernissen anpassen müssen.

### **Gesamteuropäische Korridore und Gebiete**

Das gesamteuropäische Verkehrsnetz wurde auf den drei gesamteuropäischen Verkehrskonferenzen entwickelt. Auf der ersten dieser Konferenzen in Prag 1991 wurde ein entsprechender Plan für die Verkehrsinfrastruktur erarbeitet, der zum Korridorkonzept weiterentwickelt wurde.

Auf der zweiten gesamteuropäischen Verkehrskonferenz auf Kreta 1994 legten die Länder West-, Mittel- und Osteuropas neun Korridore für den Fernverkehr als Schwerpunkte für den Aufbau der Infrastruktur fest.

Auf der dritten gesamteuropäischen Verkehrskonferenz in Helsinki im Juni 1997 kamen ein zehnter Korridor und ein gesamteuropäisches Wasserstraßennetz hinzu.

Diese multimodalen Korridore, auch Helsinki-Korridore genannt, haben eine Gesamtlänge von etwa 48 000 km, von denen 25 000 km auf das Eisenbahnnetz und 23 000 km auf das Straßennetz entfallen. Flughäfen, Seehäfen, Flusshäfen und wichtige Terminals dienen als intermodale Knoten auf diesen Fernverkehrsstrecken zwischen den mittel- und osteuropäischen Ländern.

Mit dem Konzept der Investitionspartnerschaft für die paneuropäische Verkehrsinfrastruktur wird die Einrichtung aller erforderlichen Komponenten für ein zukünftiges gesamteuropäisches Verkehrsnetz auf dem Territorium der Europäischen Union, in den Beitrittsländern, den Neuen Unabhängigen Staaten (NUS) und darüber hinaus gefördert.

Das gesamteuropäische Verkehrsnetz besteht aus den folgenden Komponenten:

- dem transeuropäischen Verkehrsnetz<sup>20</sup> auf dem Territorium der Europäischen Union,

---

<sup>20</sup> Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 1996 (ABl. L 228 vom 9.9.1996).



- dem TINA-Netz<sup>21</sup>, zu dem die zehn Korridore plus zusätzliche Netzkomponenten in den Beitrittsländern gehören,
- den zehn gesamteuropäischen Verkehrskorridoren in den Beitrittsländern, den NUS und in anderen Staaten,
- den vier gesamteuropäischen Verkehrsgebieten (*PETras*), die auch Meeresgebiete umfassen,
- die Verbindungen zwischen Europa und Asien, vor allem TRACECA (Verkehrskorridor Europa-Kaukasus-Asien).

Siehe Karte in Anhang X.

Für alle Korridore wurde eine Vereinbarung unterzeichnet, die einen Koordinierungsmechanismus für jeden Korridor enthält. Einzelheiten finden sich der nachfolgenden Tabelle.

### Gesamteuropäische Korridore

Zahl	Vereinbarungs-Protokoll	Vorsitz	Verlauf gemäß Festlegung auf der Gesamteuropäischen Konferenz in Helsinki, 1997
I	Ja	Schweden	Helsinki-Tallinn-Riga-Kaunas-Warschau Straßenkomponente: Via Baltica Bahnkomponente: Rail Baltica
II	Ja	Russland	Berlin-Warschau-Minsk-Moskau-Nizhnij Novgorod
III	Ja	Polen	Berlin/Dresden-Wroclaw-Lviv-Kiev
IV	Ja	Deutschland	Berlin/Nürnberg-Prag-Budapest Constanza/Thessaloniki/Istanbul
V	Ja	Italien	Venedig-Triest/Koper-Ljubljana-Budapest-Uzgorod-Lviv Abschnitt A: Bratislava-Zilina-Kosice-Uzgorod Abschnitt B: Rijeka-Zagreb-Budapest Abschnitt C: Ploce-Sarajevo-Osijek-Budapest
VI	Ja	Polen	Gdansk-Grudziadz/Warschau-Katowice-Zilina Abschnitt A: Katowice-Ostrava-Korridor V
VII	Ja	Österreich	Donau und Donau-Schwarzmeerkanal
VIII	Ja	Italien	Durres-Tirana-Skopje-Sofia-Varna- Anbindung an griechisches TEN und Korridor IV

<sup>21</sup> Transport Infrastructure Needs Assessment (Verkehrsinfrastrukturbedarfsabschätzung) – Abschlussbericht, Oktober 1999.

IX	Ja		Helsinki-St. Petersburg-Moskau/Pskov-Kiev-Ljubasevka-Chisinau-Bukarest-Dimitrovgrad-Alexandroupolis Abschnitt A: Ljubasevka-Odessa Abschnitt B: Kiev-Minsk-Vilnius-Kaunas-Klaipeda/Kaliningrad
X	Ja	Griechenland	Salzburg Ljubljana-Zagreb-Belgrad-Nis-Skopje-Thessaloniki Abschnitt A: Graz-Maribor-Zagreb Abschnitt B: Budapest-Novi Sad-Belgrad Abschnitt C: Nis-Sofia Abschnitt D: Veles-Bitola-Florina

2001 wurden entlang der Korridore erhebliche Investitionen getätigt, jedoch bestanden in Abhängigkeit von der Aktivität des zuständigen Vorsitzes und des Engagements der beteiligten Länder große Unterschiede hinsichtlich Weiterentwicklung und Fortschritten.

Eine spezielle Erweiterung der transeuropäischen Netze betrifft die durch TACIS finanzierte TRACECA-Route („Seidenstraße“) durch den Südkaukasus bis nach Mittelasien. Um das Verkehrsaufkommen erheblich zu steigern, müssen die physischen Verbindungen verbessert werden. Die Koordinierung der Arbeiten an den gesamteuropäischen Verkehrsnetzen, d. h. die Erweiterung der transeuropäischen Netze in den westlichen NUS, wurde in Form regelmäßiger Sitzungen der Vorsitzenden des jeweiligen Korridors fortgeführt. Allerdings standen 2001 keine Gemeinschaftsmittel für damit in Verbindung stehende Projekte zur Verfügung.

Was den westlichen Balkan betrifft, so legte die Europäische Kommission ihr endgültiges Strategiepapier zur „Verkehrs- und Energieinfrastruktur in Südosteuropa“ am 25. und 26. Oktober 2001 auf der Regionalkonferenz für Südosteuropa in Bukarest vor. Dem ging eine ausführliche Erörterung mit den Mitgliedstaaten der Europäischen Union, den begünstigten Ländern und der Europäischen Investitionsbank, der Weltbank und der Europäischen Bank für Wiederaufbau und Entwicklung voraus. Im Mai 2001 wurde es den Mitgliedern des Stabilitätspakts in Tirana und im Oktober 2001 in Bukarest vorgelegt. Dieses Arbeitsdokument wird von den wichtigsten Gebern als Leitlinie für die Investitionsstrategie verwendet und durch CARDS-Mittel zur Durchführung weiterer technischer Studien ergänzt.

Das Papier enthält die allgemeinen Prioritäten für den Aufbau der Verkehrs- und Energieinfrastruktur in der Region, einschließlich der verschiedenen in den vergangenen zehn Jahren eingeleiteten Initiativen und bereits abgeschlossenen Arbeiten auf diesem Gebiet, und stellt die Kriterien für die weitere Priorisierung von Korridoren und spezifischen Projekten auf dem Gebiet des Verkehrs und der Energie vor. Im Hinblick auf den Verkehr sieht die Strategie für den westlichen Balkan eine Methodik vor, die mit der von TINA vergleichbar ist.

Eines der konkreten Ziele der regionalen Zusammenarbeit gemäß der CARDS-Regionalstrategie für 2002-2006, wie sie von der Europäischen Kommission am

22. Oktober 2001 bestätigt wurde, besteht in Folgendem: „Die SAP-Länder werden in die europäischen Infrastrukturnetze reintegriert, insbesondere in den Bereichen Transport, Grenzregime und Energie“, indem sie bei der Entwicklung kohärenter Strategien für die Infrastruktur mit einer internationalen Dimension im Bereich Verkehr und Energie unterstützt werden. Zu den erwarteten Ergebnissen im Verkehrssektor gehören die Untersuchung der Prioritäten der regionalen Infrastruktur, ein Diskussionsprozess über die Ausdehnung des gesamteuropäischen Netzes in die SAP-Region unter Anwendung des gleichen Ansatzes wie bei der Bedarfsermittlung für die Verkehrsinfrastruktur (TINA) in Mitteleuropa.

Im Mittelpunkt der Unterstützung stehen die Erarbeitung von Strategien und vorbereitende Studien sowie Investitionen, um die Verkehrs-, Energie- und Umweltinfrastruktur der Region wieder in die gesamteuropäischen Netze einzubinden. Im Rahmen des Regionalprogramms CARDS für 2001 wurde ein Programm für regionale Infrastrukturstudien in Höhe von 6 Mio. EUR aufgelegt, mit dem die regionale Strategie der EK weiterentwickeln werden soll. Dazu gehört eine regionale Studie für den Verkehrssektor, für die 2,45 Mio. EUR zur Verfügung stehen und die sich an die regionale Studie zur Verkehrsinfrastruktur (TIRS) anschließen soll. Bei TIRS handelt es sich um eine zwölfmonatige Untersuchung, die im März 2001 begonnen wurde, von der Agence Française de Développement (AFD) finanziert wird und unter der gemeinsamen Leitung von ECMT, EIB und EK steht. Darüber hinaus wurde im Rahmen von CARDS eine Projektvorbereitungsfazilität (3 Mio. EUR) genehmigt, um Investitionen im Verkehrssektor in Übereinstimmung mit der Strategie und den regionalen Studien vorzubereiten.

Das Strategiepapier der Europäischen Kommission stellt außerdem ein Konzept für die Arbeit der Infrastructure Steering Group for South-East Europe (ISG) (Infrastruktur-Leitungsgruppe für Südosteuropa) dar, die 2001 ins Leben gerufen wurde und zu deren Mitgliedern die Europäische Kommission, die EIB, die EBWE, die Weltbank, die Entwicklungsbank des Europarats und das Büro des Sonderkoordinators des Stabilitätspakts gehören.

Die konkreten Ergebnisse dieser koordinierten Bemühungen erscheinen in einer Liste von regionalen Infrastrukturprojekten in Südosteuropa. Der Fortschritt dieser Projekte wird von einer Infrastruktur-Leitungsgruppe regelmäßig überwacht. Die aktuelle Liste laufender regionaler Projekte - eine Kombination aus dem „Quick-Start-Paket“ (Regionale Finanzierungskonferenz, März 2000) und einer Liste von zusätzlichen bzw. komplementären Projekten, die auf der Regionalkonferenz im Oktober 2001 vorgelegt wurde – umfasst 41 Vorhaben in Höhe von insgesamt 3,32 Mrd. EUR. Auf den Verkehr (in erster Linie die Straßeninfrastruktur) entfallen 66 % der Gesamtkosten, was etwa 2,2 Mrd. EUR entspricht, die auf 33 verschiedene Projekte aufgeteilt sind.

## **7. WEITERE UNIONSPOLITIKEN MIT TEN-DIMENSION**

### **7.1. Umwelt**

Der für die Finanzierung der TEN-Projekte im Jahr 2001 gewählte Ansatz geht von der Voraussetzung aus, dass ausreichende Informationen zur Verfügung gestellt werden, um zu gewährleisten, dass diese Projekte dem gemeinschaftlichen Umweltrecht entsprechen. Was die TEN-V-Projekte anbelangt, so wurde im

Dezember 1999 das genormte Antragsformular dahingehend geändert, dass es im Anhang über die Einhaltung der Umweltschutzbestimmungen eine spezielle Erklärung der für die Überwachung von Natura-2000-Gebieten zuständigen Behörde enthält. Auf diese Weise sollten die Verfahren in den Mitgliedstaaten vereinfacht und die Übereinstimmung der TEN-V-Projekte mit Natura 2000 und insbesondere mit den Vorgaben von Artikel 6 der Habitat-Richtlinie zu Schutzgebieten gewährleistet werden.

### Strategische Umweltprüfung (SEA)

Die Rechtsgrundlage für die strategische Umweltprüfung wurde in der Gemeinschaft mit der Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2001 über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme geschaffen. Die Mitgliedstaaten der Europäischen Union müssen diese Richtlinie bis Juli 2004 in einzelstaatliches Recht umsetzen. Die Auswirkungen von Infrastrukturplänen und –programmen auf die Umwelt sind von ihnen zu überwachen, zu untersuchen und zu prüfen. Die Richtlinie bezieht sich auf Verkehrspläne und –programme, einschließlich der das transeuropäische Netz betreffenden.

Der Vorschlag der Kommission vom Oktober 2001 zur Änderung der Entscheidung Nr. 1692/96/EG über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (KOM(2001) 544endg. vom 02.10.2001) bestand darin, dass, wenn die Aufnahme neuer Strecken oder anderer Netz-Infrastrukturen in diese Entscheidung vorgeschlagen wird, von dem gemäß Artikel 18 Absatz 2 eingesetzten Ausschuss eine Umweltverträglichkeitsprüfung entsprechend den Grundsätzen der strategischen Umweltprüfung einzuleiten ist.

## **7.2. Forschung und Entwicklung**

Innerhalb des Vierten Rahmenprogramms der Europäischen Gemeinschaft für Forschung, technologische Entwicklung und Demonstration (1994-1998) umfassten mehrere spezifische Programme Aktivitäten, die zur Entwicklung und Umsetzung von TEN-V-Politiken beitragen. Dabei ging es um Themen wie die Unterstützung bei der Entscheidungsfindung für Infrastrukturprojekte, Methodiken für den Aufbau von Verkehrsbeobachtungsstellen und die Bewertung der sozioökonomischen und umweltpolitischen Dimension der TEN-Politiken. Ferner wurden viele Pilotprojekte zur Anwendung der Ergebnisse und Empfehlungen der Forschungsprojekte genutzt. Der größte Teil dieser Projekte ist bereits fertiggestellt worden und die Zusammenfassungen und Ergebnisse sind entweder auf der Sonderwebsite <http://europa.eu.int/comm/transport/extra/home.html> oder auf den Websites der jeweiligen Projekte zu finden, die mit der Sonderseite verknüpft sind.

Nachfolgend einige Beispiele:

- Im Rahmen des Projekts SCENES wurde ein Verkehrsvorhersagemodell entwickelt, das netzgestützt ist und eine ausführliche Beschreibung des TEN-V enthält. Es umfasst alle 15 EU-Mitgliedstaaten und bezieht auch die Beitrittsländer ein. Das Modell SCENES ist so erweitert worden, dass die Verknüpfung mit nationalen Verkehrsmodellen und Vorhersagen möglich war (die Projekte EXPEDITE und THINK-Up im Fünften Rahmenprogramm) und die makroökonomischen Auswirkungen - BIP, Beschäftigung - der TEN sowie

anderer Verkehrspolitiken (TIPMAC-Projekt im Fünften Rahmenprogramm) bewertet werden konnten.

- Um die Machbarkeit der Einführung eines Verkehrsinformationssystems zur Unterstützung der Entscheidungsfindung zu prüfen, wurde beschlossen, im Rahmen des 4. RP eine Versuchsanwendung in der Praxis zu testen, das Pilotprogramm für ein alpines Verkehrsinformationssystem (ATIS). Die durchgeführten Arbeiten führten zur Entwicklung eines potenziell nutzbaren Instruments, mit dem politische Grundsatzentscheidungen zur Infrastrukturentwicklung unterstützt werden können (z. B. im Falle der TEN-V Brenner-Korridor). Das Potenzial für die Erweiterung und Verbesserung des ATIS-Systems wird im Rahmen des thematischen Netzes ALPNET des 5. RP diskutiert.
- Das wichtigste Ergebnis von MAESTRO sind die MAESTRO-Leitlinien. Sinn und Zweck dieser Leitlinien ist es, den Entscheidungsfindungsprozess für die Auswahl, Gestaltung und Evaluierung von Verkehrs-Pilot- und -Demonstrationsprojekten in Europa zu unterstützen. Die MAESTRO-Leitlinien überbrücken die Lücken zwischen verschiedenen Entscheidungspunkten und Evaluierungsphasen in einem Pilot- und Demonstrationsprojekt und werden als der erste Komplex von Leitlinien angesehen, der auf den gesamten Lebenszyklus eines Pilot- und Demonstrationsprojekts sofort anwendbar ist.

Diese Ergebnisse haben außerdem zur Änderung der gemeinschaftlichen Leitlinien für die Entwicklung des Verkehrsnetzes sowie zur Änderung der neuen Gemeinsamen Verkehrspolitik, wie sie im Weißbuch dargelegt wurde, beigetragen.

Innerhalb des Fünften Rahmenprogramms für Forschung, technologische Entwicklung und Demonstration (1998-2002) wurden bereits zahlreiche Projekte, die zur Entwicklung und Umsetzung der TEN-V-Politiken beitragen, im Rahmen von mehreren Leitaktionen und Programmen in Angriff genommen: Leitaktion 2 „Nachhaltige Mobilität und Intermodalität“ und Leitaktion 3 „Landverkehr und Meerestechnologien“ im Programm „Wettbewerbsorientiertes und nachhaltiges Wachstum“, Leitaktion 5 „Umweltfreundliche Energiesysteme einschließlich erneuerbarer Energiequellen“ und Leitaktion 6 „Wirtschaftliche und effiziente Energieversorgung für ein wettbewerbsfähiges Europa“ im Programm „Energie, Umwelt und nachhaltige Entwicklung“ sowie im Programm „Technologien der Informationsgesellschaft“. Weitere Projekte wurden im Verlauf des Jahres 2001 in Angriff genommen, mit verwertbaren Ergebnissen wird in naher Zukunft gerechnet.

Im Bereich der sozioökonomischen Forschung stellen die Einschätzung der TEN-V-Politik, die Verbesserung der Infrastruktur und die Entwicklung und Verbesserung quantitativer Instrumentarien für die Unterstützung der Politikgestaltung (Verkehrsinformationssystem, Modellierungsdienst, Netz von Flughafenbeobachtungsstellen) sowie die Einrichtung von Diskussionsforen zur Erörterung von Themen, die sich auf TEN-V-Politiken und -Projekte beziehen (ALPNET, THINK-UP, EXPEDITE, TIPMAC und IASON), die wichtigsten Ziele von Verkehrsforschungsvorhaben dar. Ohne diesen Punkt erschöpfend behandeln zu wollen, muss der Beitrag zur Satellitennavigation - Definitionsphase von Galileo (Projekte GALA, INTEG, SAGA, GEMINUS und GALILEI) - sowie zur Entwicklung des Einheitlichen Europäischen Luftraums (Projekte ONESKY und GATE TO GATE) erwähnt werden.

### 7.3. Wettbewerb

Im Interesse der Verbraucher und der Gemeinschaft als Ganzes wurden die TEN-Projekte so ausgewählt und verwaltet, dass den potenziellen Vorzügen des Wettbewerbs voll Rechnung getragen wird. In dieser Hinsicht muss der Zugang zu den TEN gemäß den geltenden Regelungen im entsprechenden Sektor gewährleistet werden.

Was den *Verkehr* betrifft, so bekräftigte die Kommission in ihrem Weißbuch von 2001<sup>22</sup> ihr Eintreten für einen ordnungsgemäß regulierten, offenen, wettbewerbsorientierten Markt für Eisenbahndienste als wesentliche Voraussetzung für die Erreichung der größeren Zielsetzung der nachhaltigen Entwicklung. So bekräftigte die Kommission dieses Eintreten mit folgenden Worten: „*Die Kommission wird dem Grad der Wettbewerbsöffnung bei der Auswahl von Infrastrukturvorhaben, die mit Mitteln der Gemeinschaft gefördert werden sollen, Rechnung tragen.*“

Das bedeutet in Verbindung mit der erklärten Politik der Kommission zur Umstrukturierung und Reformierung der Eisenbahn zumindest einen kontrollierten Wettbewerb für die Personenbeförderung und den offenen Zugang für Frachtdienste. In Fragen der Bereitstellung von Mitteln für die Beseitigung von Engpässen wird die Kommission auch die Vorteile einer strukturellen Trennung bei der effizienteren Zuweisung von Fahrwegkapazität in Betracht ziehen. Diese Art von Benchmarking wird dazu beitragen, dass die Finanzierung nicht über das Notwendige hinausgeht, damit die Fortentwicklung des Projekts gesichert ist.

Was die *Energie* betrifft, so gehört ein funktionierendes Netzzugangssystem auch bei den TEN zu den wichtigsten Prioritäten der europäischen Wettbewerbspolitik im Energiesektor. Ohne Zugang zu Strom- bzw. Gasverbindungsleitungen zwischen zwei Mitgliedstaaten können die Verbraucher von Energie den Anbieter nicht wechseln und es bleiben ihnen die Vorteile der Liberalisierungspolitik der Gemeinschaft vorenthalten. Während das TEN-Programm schwerpunktmäßig auf die Schaffung neuer Infrastruktur ausgerichtet ist, gewährleistet die Wettbewerbspolitik, dass die vorhandenen Kapazitäten gerecht und zu nicht diskriminierenden Preisen zugewiesen werden.

Im Bereich der Telekommunikation beobachtet die Kommission sehr aufmerksam, ob bei der Bereitstellung des schnellen Breitband-Internetzugangs der Wettbewerb gewährleistet ist. Seit der Liberalisierung des Sektors haben sich die etablierten Betreiber in den meisten Mitgliedstaaten den Löwenanteil an diesem neuen Markt gesichert. Um zu verhindern, dass TEN-Maßnahmen die Marktmacht der etablierten Betreiber auf diesem Gebiet weiter stärken, sind sie auf Leistungen zu konzentrieren, die in der Regel von staatlichen Behörden angeboten werden, und auf die Zusammenschaltung und Interoperabilität von Netzen.

---

<sup>22</sup> Die Europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft KOM(2001) 370 endg., 12.9.2001.