



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 13.9.2006
KOM(2006) 490 endgültig

MITTEILUNG DER KOMMISSION

**Jahresbericht der sechs europäischen Koordinatoren zum aktuellen Stand bestimmter
Projekte des transeuropäischen Verkehrsnetzes**

BEGRÜNDUNG

Für die Verwirklichung der Großprojekte des transeuropäischen Verkehrsnetzes sind nicht nur erhebliche finanzielle Anstrengungen, sondern angesichts des staatenübergreifenden Ansatzes auch eine verstärkte Koordinierung zwischen den Mitgliedstaaten vonnöten, durch die diese Projekte führen.

Für eine stärkere Abstimmung der Mitgliedstaaten untereinander und eine einheitliche Handhabung der Verfahren und Investitionsentscheidungen über Ländergrenzen hinweg führt die Entscheidung vom 29. April 2004 des Europäischen Parlaments und des Rates über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes¹ einen neuen Mechanismus ein. Damit erhält die Kommission die Möglichkeit, EU-Koordinatoren einzusetzen, die die Umsetzung bestimmter Vorhaben unter den Mitgliedstaaten besser abstimmen sollen.

Am 20. Juli 2005 ernannte die Kommission – nach Konsultation des Europäischen Parlaments und mit Zustimmung der betroffenen Mitgliedstaaten – sechs europäische Koordinatoren²: Loyola de Palacio, Karel van Miert, Étienne Davignon, Péter Balázs, Pavel Telicka und Karel Vinck.

Die Kommissionsentscheidung gibt einen klaren Auftrag für die Arbeit der Koordinatoren und die damit verbundenen Hauptaufgaben (vgl. Anhang) vor. Danach sollen die Koordinatoren einen jährlichen „Bericht über die Fortschritte bei der Verwirklichung der Vorhaben“ erstellen, der von der Kommission an das Europäische Parlament und die betroffenen Mitgliedstaaten weitergeleitet wird. Darüber hinaus ist laut Aufgabenbeschreibung vorgesehen, dass sie der Kommission „ihre Hilfe bei der Programmplanung gemeinschaftlicher Finanzhilfen [...] für den Zeitraum 2007- 2013“ anbieten.

Die vorliegende Mitteilung gibt einen Überblick über die wichtigsten Hinweise, Analysen und Empfehlungen der Koordinatoren zu den Vorhaben, für die sie zuständig sind; sie sind den jährlichen Tätigkeitsberichten (im Folgenden als „der Bericht“ bezeichnet) entnommen.

1. EIN ERSTER WICHTIGER ZWISCHENBERICHT

Der Auftrag der Koordinatoren stand von Juli 2005 bis Juni 2006 im Zeichen einer relativen Ungewissheit im Hinblick auf eine weitere Förderung dieser Großprojekte durch die Gemeinschaft nach 2006, nicht zuletzt, weil die interinstitutionelle Vereinbarung über den Finanzrahmen der Union erst am 17. Mai 2006 endgültig besiegelt wurde.

Wie aber aus der Analyse der Koordinatoren hervorgeht, sind diese Vorhaben / Magistralen **weitgehend von einer Förderung durch die EU abhängig, da bestimmte Teilstücke primär für die Gemeinschaft von Interesse sind**. Insbesondere für die grenzüberschreitenden Abschnitte ist der EU-Beitrag ausschlaggebend, zumal die betroffenen Mitgliedstaaten in Zeiten knapper Haushaltslage die finanziellen Belastungen dafür nur bedingt alleine tragen können. Durch den Bericht wird ferner deutlich, dass bei Vorhaben, die

¹ Entscheidung Nr. 884/2004/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 (ABl. L 167 vom 30.4.2004, S. 1).

² Entscheidung der Kommission C(2005) 2754 vom 20. Juli 2005.

sich über zwei, ja drei mehrjährige Haushaltszeiträume hinziehen, auch noch die Ungewissheit hinzukommt, ob nach 2013 eine weitere EU-Förderung möglich ist.

Unabhängig von der finanziellen Seite ist durch den Auftrag der Koordinatoren noch einmal deutlich geworden, wie wichtig eine stärkere Koordinierung der Mitgliedstaaten untereinander für die erfolgreiche Abwicklung der Vorhaben ist. Die Möglichkeit, ein Vorhaben oder einen Korridor staatenübergreifend zu planen, hat so bei den betroffenen Behörden die Erkenntnis reifen lassen, dass **gemeinsame Planungs- oder Steuerungsstellen** geschaffen werden müssen. Einige waren bereits vorhanden, andere wurden oder sollen demnächst auf Empfehlung der Koordinatoren neu geschaffen werden, was - an sich - bereits einen großen Fortschritt für den jeweiligen Korridor darstellt. Da, wo die Planungen noch nicht ausgereift sind, konzentrierte man sich dafür stärker auf die Durchführung gemeinsamer Machbarkeitsstudien, damit spätestens bis 2010 eine Entscheidung für den Baubeginn getroffen werden kann.

Durch die Arbeit der Koordinatoren konnten die Vorhaben besser erfasst und bei den zuständigen Behörden das Bewusstsein dafür geschärft werden, dass sie enger mit den Partnerbehörden in anderen Mitgliedstaaten zusammenarbeiten müssen; dabei sollte mittelfristig nicht nur über einen Ausbau der Infrastruktur, sondern auch über die Entwicklung von Dienstleistungen, die hier angeboten werden sollen, nachgedacht werden. Die Notwendigkeit, nicht nur die Interoperabilität der Verkehrsnetze, sondern auch die gegenseitige Abstimmung der Verwaltungsabläufe sicherzustellen, ist hierfür von grundlegender Bedeutung. Daran ist nur allzu gut zu erkennen, dass der Bau dieser **Hauptmagistralen kein Selbstzweck**, sondern ein **wichtiger Bestandteil** des transeuropäischen Verkehrsnetzes ist. Fehlt ein wichtiges Teilstück, so kann sich dies negativ auf das reibungslose Funktionieren des transeuropäischen Verkehrsnetzes als Ganzes auswirken und die Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes in den einzelnen Staaten beeinträchtigen. Daher müssen sie in eine **aufeinander abgestimmte Verkehrspolitik** eingebettet werden. Außerdem wäre die europäische Wirtschaft in ihrer Wettbewerbsfähigkeit beeinträchtigt, sollte der Ausbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes nicht als Ganzes zustande kommen.

Die Aussagen der Koordinatoren sind in dieser Hinsicht sehr wichtig, denn sie weisen darauf hin, dass eine **integrierte Verkehrsnetzpolitik** dringend erforderlich ist. Dazu gehört nicht (nur) ein kurzfristig orientierter Ansatz mit „groß angelegten Bauvorhaben“, sondern unbedingt ein zentrales Element **einer nachhaltigen Verkehrspolitik mit längerfristiger Zielsetzung**.

2. ERSTE ERMUTIGENDE ERGEBNISSE

Es ist zu betonen, dass sich die Einschaltung eines EU-Koordinators in allen betroffenen Korridoren positiv ausgewirkt und zu einem stärkeren Dialog der verschiedenen Beteiligten untereinander geführt hat. Die Koordinatoren haben – allesamt – die Bedeutung dieses Punkts betont und bei den zuständigen Behörden ein offenes Ohr dafür gefunden.

In diesem Sinne waren die einzelnen Koordinatoren bemüht, sich einen möglichst objektiven Überblick über den aktuellen Stand, die Schwierigkeiten in Teilabschnitten und die finanzielle Unterstützung der EU, die für notwendig gehalten wird, zu verschaffen. In den dieser Mitteilung beigefügten Berichten werden die seit einem Jahr geleistete Arbeit und die noch ungeklärten Fragen näher beleuchtet. Damit werden sich die Koordinatoren in den kommenden Monaten aber noch ausführlich befassen.

Durch die Gesamtdarstellung hat die Kommission nunmehr eine weitaus genauere Kenntnis von den Hauptkorridoren oder Magistralen im Vergleich zu bisher, als jedes Vorhaben für sich allein betrachtet wurde, was die Sicht auf die damit verbundenen Chancen und Risiken einengte. Mit einem derartigen Ansatz lässt sich insbesondere der „europaweite“ Mehrwert eines Korridors besser bewerten, da, wo man bisher – bestenfalls – den Mehrwert der einzelnen beteiligten Staaten in jedem Abschnitt aufaddieren konnte. Indirekt geht aus den Berichten hervor, dass sich bei Nichtumsetzung oder nur teilweiser Verwirklichung der Hauptmagistralen sehr schwerwiegende Nachteile nicht nur für die transeuropäischen Netze, sondern auch für die Gemeinschaft als Ganzes ergeben könnten, da damit ein zentrales Element für einen gut funktionierenden Binnenmarkt fehlen und somit direkt zu Wettbewerbsnachteilen für die europäische Wirtschaft führen würde.

3. WICHTIGSTE EMPFEHLUNGEN

Als Orientierungshilfe für die Kommission bei der Festlegung des EU-Finanzierungsbetrags für die verschiedenen förderwürdigen Vorhaben im Haushaltszeitraum 2007-2013 sprechen die Koordinatoren folgende Empfehlungen aus:

- (1) zur Erzielung eines hohen Nutzens für die Gemeinschaft sollen die verfügbaren Mittel vorrangig für die grenzüberschreitenden Abschnitte und die Beseitigung einzelner größerer Engpässe eingesetzt werden, damit möglichst zeitnah ein vollwertiges, interoperables transeuropäisches Verkehrsnetz mit Querverbindungen geschaffen werden kann;
- (2) die mit der Interoperabilität verbundenen Aspekte müssen bereits in der Planungsphase berücksichtigt werden;
- (3) es soll eine Förderquote mit ausreichend hoher Anreizwirkung angewandt werden, damit die Arbeiten in den grenzüberschreitenden Abschnitten und an den Engpässen anlaufen können. In ihrem Vorschlag vom 24. Mai 2006 hat die Kommission für vorrangige Vorhaben eine Förderquote von 20 % der Gesamtkosten und von bis zu 30 % für grenzüberschreitende Abschnitte angeregt. Dort, wo ein ERTMS-System aufgebaut werden soll, beträgt der vorgeschlagene Fördersatz 50 %³.

Nach Einschätzung der Koordinatoren wird hier nur bei **optimaler** Koordinierung der verschiedenen EU-Leistungen eine fristgerechte Ausführung dieser vorrangigen Vorhaben gemäß Vorgaben in der Entscheidung über die TEN-V-Leitlinien möglich sein.

Dabei sollte bei den nationalen strategischen Rahmenplänen für die einzelnen Mitgliedstaaten im Zuge der anstehenden Programmplanung der Struktur- und Kohäsionsfonds 2007-2013, für die eine günstigere Handhabung gilt als derzeit für den TEN-Haushalt, das Hauptaugenmerk gerade auf diesen vorrangigen Streckenabschnitten liegen. Außerdem scheint es geboten, für Vorhaben, die dafür geeignet erscheinen, verstärkt innovative Finanzierungskonzepte wie öffentlich-private Partnerschaften anzuwenden.

Zeitgleich zum Amt der Koordinatoren wurde die „Lenkungsgruppe für die transeuropäischen Verkehrsnetze“⁴ geschaffen, die sich derzeit mit diesen Fragen befasst. Sie muss der

³ KOM(2006) 245.

⁴ Die Gruppe wird vom stellvertretenden Kommissionspräsidenten, der für Verkehr zuständig ist, geleitet; ihr gehören die stellvertretende Vorsitzende für Informationsgesellschaft und Medien, sowie

Kommission bis Ende 2006 Bericht erstatten. Alle Koordinatoren wurden im Rahmen dieser Gruppe angehört. So konnten sie der Kommission nicht nur über den aktuellen Stand jedes Vorhabens berichten, sondern auch ihre Überlegungen darlegen, wie die Finanzierung dieser großen Infrastrukturmaßnahmen attraktiver gemacht und die gemeinschaftliche Förderung aus verschiedenen Fonds noch besser koordiniert werden kann.

4. SCHLUSSFOLGERUNGEN

Die Einsetzung von Koordinatoren für die fünf vorrangigen Korridore und das horizontale Projekt ERTMS verlief positiv und hat für neue Impulse gesorgt. Jedem Vorhaben ist nunmehr ein eindeutiger Ansprechpartner, der jeweilige EU-Koordinator, zugeordnet, an den man sich bei Bedarf wenden kann. Die Beteiligten auf nationaler und lokaler Ebene stehen der Aufgabe der Koordinatoren positiv gegenüber.

Die Arbeit der Koordinatoren war zudem durch eine weitgehende Transparenz insbesondere gegenüber dem Europäischen Parlament gekennzeichnet. Alle Koordinatoren wurden nämlich zwischen Januar und Mai 2006 im Ausschuss „Verkehr und Fremdenverkehr“ des Europäischen Parlaments gehört und konnten dort über die eingeleiteten Maßnahmen berichten.

Es handelt sich nur um einen ersten Bericht, dafür aber zu einem alles entscheidenden Jahr. In den nächsten Monaten – bis Ende 2006 – wird sich voraussichtlich entscheiden, wie die Planung und die finanzielle Gestaltung in mehreren Großprojekten aussehen soll.

Mit Bekanntgabe der Höhe der EU-Förderung, insbesondere für die grenzüberschreitenden Abschnitte, haben die betroffenen Mitgliedstaaten die Möglichkeit, über ihr weiteres Vorgehen dort zu entscheiden. Es ist durchaus denkbar, dass bestimmte Vorhaben bei zu geringer gemeinschaftlicher Förderung in nächster Zukunft nicht oder nur verspätet umgesetzt werden könnten.

Die Empfehlung der Koordinatoren lautet daher, die Förderung aus TEN-Mitteln ganz bewusst auf einzelne Vorhaben zu konzentrieren und so den damit verbundenen Hebeleffekt zu maximieren. Die Kommission weist allerdings darauf hin, dass der Finanzbedarf, der von jedem Koordinator für die von ihm betreuten Vorhaben angesetzt wurde, in die Gesamtbewertung der erforderlichen TEN-Aufwendungen im Rahmen der gesamten mehrjährigen Programmplanung 2007-2013 für die 30 vorrangigen Vorhaben einbezogen werden muss, die in der Entscheidung des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 ausgewiesen sind.

An den verschiedenen Aussagen der Koordinatoren lässt sich im Übrigen deutlich ablesen, dass ein integrierter Ansatz dringend erforderlich ist, bei dem die Infrastruktur nicht von der künftigen Nutzung getrennt wird. Aus diesem Grund fallen auch Aspekte wie der Aufbau des ERTMS-Systems, die Stärkung der Interoperabilität in bestimmten Korridoren oder auch die Erhebung von Nutzungsentgelten in den Aufgabenbereich der Koordinatoren. Nicht zuletzt brachte der „korridor-orientierte“ Ansatz, für den man sich entschieden hat, einen genaueren Überblick über die Hauptmagistralen, und im abgelaufenen Jahr konnten große Fortschritte erzielt werden.

die Kommissare für Regionalpolitik, Finanz- und Haushaltsplanung, Umwelt, Wirtschafts- und Währungsangelegenheiten sowie Energie an.

Der Beitrag der Koordinatoren lässt sich zwar nicht genau beziffern, ist aber auch nicht nur abstrakter Natur. Die bereits erzielten Erfolge belegen, dass der Einsatz der Koordinatoren für den Abschluss einzelner Vereinbarungen, ja für offizielle feste Zusagen der betroffenen Mitgliedstaaten bei der Durchführung von Untersuchungen oder dem Arbeitsbeginn ausschlaggebend waren, was bis vor wenige Monate noch unvorstellbar war. Wenn in bestimmten Korridoren - z. T. erhebliche - Schwierigkeiten erkennbar wurden, so liegt dies auch an der Arbeit der Koordinatoren. Ihr transparentes Vorgehen bei der diesbezüglichen Bestandsaufnahme bietet der Kommission eine zusätzliche Gewähr, damit sie die anstehenden Entscheidungen über finanzielle Zusagen für bestimmte Vorhaben in voller Kenntnis der Sachlage treffen kann.

Die Kommission dankt den europäischen Koordinatoren für die Arbeit, die sie im Rahmen ihres Auftrags im ersten Jahr ihres Einsatzes geleistet haben. Es konnten große Fortschritte erzielt werden. Die Kommission fordert sie auf, ihre Arbeit weiterhin gemäß Aufgabenbeschreibung wahrzunehmen.

Die von den Koordinatoren im nächsten halben Jahr zu übermittelnden Daten werden unter anderem in die Vorarbeiten der Kommission zur Gesamtfinanzplanung für die transeuropäischen Verkehrsnetze im Zeitraum 2007-2013 einfließen. Bei der Weiterführung ihres Auftrags sollen die Koordinatoren nach Möglichkeit auch dahingehend auf die betroffenen Mitgliedstaaten einwirken, dass sie feste finanzielle Zusagen für diese vorrangigen Vorhaben abgeben.

ANHANG

Liste der Koordinatoren

- Herr Karel Van Miert für das vorrangige Vorhaben Nr. 1 („Eisenbahnachse Berlin - Verona/Mailand – Bologna – Neapel – Messina - Palermo“)
- Herr Étienne Davignon für das vorrangige Vorhaben Nr. 3 („Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnachse in Südwesteuropa“)
- Frau Loyola de Palacio für das vorrangige Vorhaben Nr. 6 („Eisenbahnachse Lyon – Triest - Divača/Koper – Divača – Ljubljana – Budapest - ukrainische Grenze“)
- Herr Péter Balázs für das vorrangige Vorhaben Nr. 17 („Eisenbahnachse Paris – Straßburg - Stuttgart – Wien - Bratislava“)
- Herr Pavel Telicka für das vorrangige Vorhaben Nr. 27 („Eisenbahnachse «Rail Baltica» Warschau - Kaunas - Riga - Tallinn - Helsinki“)
- Herr Karel Vinck für das ERTMS-Projekt