



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 13.3.2007
KOM(2007) 94 endgültig

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

Transeuropäisches Verkehrsnetz

Bericht über die Umsetzung der Leitlinien 2002-2003

gemäß Artikel 18 der Entscheidung Nr. 1692/96/EG

{SEK(2007) 313}

INHALTSVERZEICHNIS

Einleitung	4
Die politischen Rahmenbedingungen.....	4
Die Umsetzung	6
Kapitel 1	7
1.1 Allgemeine Umsetzung.....	7
1.2 Umsetzung nach Verkehrsträger und Sektor.....	7
1.2.1 Transeuropäisches Straßennetz	7
1.2.2 Transeuropäisches Schienennetz.....	8
1.2.3 Transeuropäisches Binnenwasserstraßennetz	8
1.2.4 Häfen im transeuropäischen Verkehrsnetz.....	8
1.2.5 Flughäfen im transeuropäischen Verkehrsnetz	9
1.2.6 Kombiniertes Verkehrsnetz.....	9
1.2.7 Verkehrsmanagement- und Navigationssysteme	9
Kapitel 2	10
2.1 Horizontale Bereiche.....	10
2.1.1 Interoperabilität	10
2.1.2 Forschung und Entwicklung	10
2.1.3 Umweltschutz.....	10
Kapitel 3	11
3.1 Allgemeine Bewertung der Umsetzung des transeuropäischen Verkehrsnetzes im Zeitraum 2002-2003	11
3.2 Vorrangige Projekte	13
3.3 Finanzierungsquellen	14
3.3.1 TEN-V-Haushalt	14
3.3.2 Europäischer Fonds für regionale Entwicklung (EFRE)	14
3.3.3 Kohäsionsfonds	15
3.3.4 ISPA-Fonds	15
3.3.5 Darlehen der Europäischen Investitionsbank.....	15
3.3.6 Allgemeine Bewertung der Finanzierungsquellen	15

Schlussfolgerung 16

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

Transeuropäisches Verkehrsnetz

Bericht über die Umsetzung der Leitlinien 2002-2003

gemäß Artikel 18 der Entscheidung Nr. 1692/96/EG

EINLEITUNG

Mit diesem Bericht legt die Kommission eine Bewertung der Fortschritte vor, die beim Aufbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) auf der Grundlage der in Entscheidung Nr. 1692/96/EG¹ festgelegten TEN-V-Leitlinien gemacht wurden. Die Leitlinien bilden einen allgemeinen Bezugsrahmen für die Umsetzung des Netzes und enthalten Projekte von gemeinsamem Interesse, deren Abschluss bis zum Jahr 2010 vorgesehen war. Die Leitlinien wurden für folgende Verkehrsträger erarbeitet: Straßen-, Schienen- und Binnenwasserstraßennetze, Autobahnen des Meeres, See- und Binnenhäfen, Flughäfen und andere Knotenpunkte modaler Netze sowie Verkehrsmanagement- und Navigationssysteme.

Laut Artikel 18 Absatz 3 der genannten Entscheidung muss die Kommission alle zwei Jahre Bericht über die Umsetzung der Leitlinien erstatten, wobei sie von den Mitgliedstaaten unterstützt wird.

Der vorliegende Bericht deckt einen Zeitraum von zwei Jahren, 2002 bis Ende 2003, ab. Die in diesem Bericht aufgeführten Daten über Investitionen beziehen sich auf die „alten“ und die „neuen“ Mitgliedstaaten sowie auf Bulgarien und Rumänien. Im Bericht wird zum Teil unterschieden in EU-15², EU-10³, EU-2⁴ und EU-27 (alle drei Ländergruppen).

DIE POLITISCHEN RAHMENBEDINGUNGEN

Im Juli 1996 verabschiedeten das Europäische Parlament und der Rat die Entscheidung Nr. 1692/96/EG über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes. Die TEN-V-Leitlinien bilden einen allgemeinen Bezugsrahmen für die Umsetzung des Netzes und die Festlegung von Projekten von gemeinsamem Interesse. Der

¹ ENTSCHEIDUNG Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 1996 über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes, ABl. L 228 vom 9.9.1996.

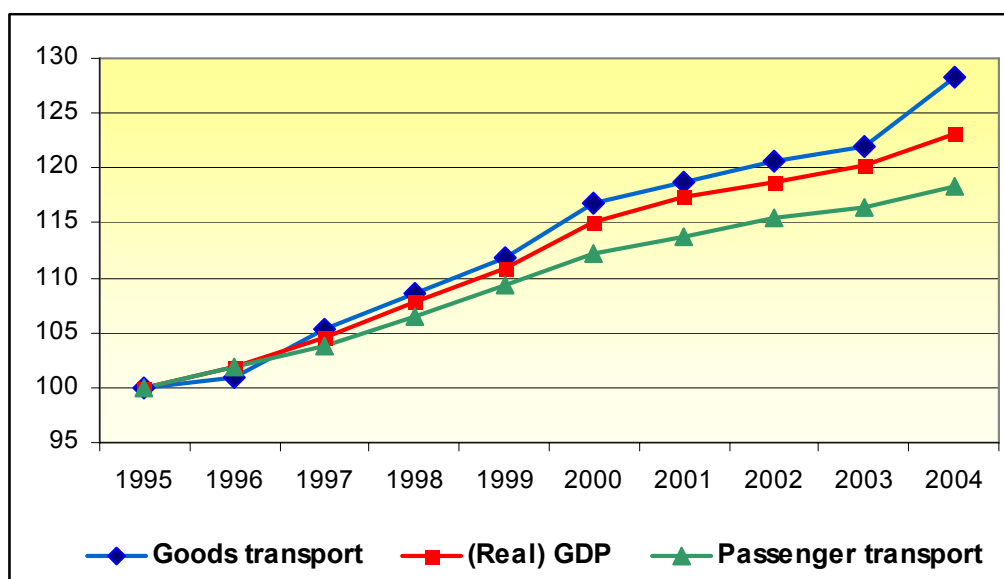
² Österreich, Belgien, Dänemark, Finnland, Frankreich, Deutschland, Griechenland, Irland, Italien, Luxemburg, die Niederlande, Portugal, Spanien, Schweden und das Vereinigte Königreich.

³ Zypern, die Tschechische Republik, Estland, Ungarn, Lettland, Litauen, Malta, Polen, die Slowakei und Slowenien.

⁴ Bulgarien und Rumänien.

Europäische Rat hat 1994 auf seiner Tagung in Essen 14 dieser Projekte besondere Bedeutung beigemessen.

Im September 2001 legte die Kommission ihr Weißbuch mit dem Titel „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“ vor. Angesichts einer zunehmenden Verkehrsüberlastung und steigender externer Kosten des Verkehrs sprach sie sich dafür aus, der Verlagerung auf alternative Verkehrsträger im Rahmen der Gemeinsamen Verkehrspolitik als einem Weg zur Erzielung von Umweltverträglichkeit größeres Gewicht beizumessen. Insgesamt gesehen wächst der Personenverkehr nicht so schnell wie das Bruttoinlandsprodukt (BIP), während der Güterverkehr ein stärkeres Wachstum zu verzeichnen hat als das BIP. Der Straßenverkehr nimmt in etwa in demselben Umfang zu wie das BIP. Das Gleiche gilt für den See- und Luftverkehr.



Verkehrsnachfrage und Zunahme des BIP, 1995-2004, EU-25⁵

Legende zu obiger Abbildung: Verkehrsnachfrage und Zunahme des BIP, 1995-2004, EU-25	
Text im Original:	Übersetzung
Goods transport	Güterverkehr
(Real) GDP	(Reales) BIP
Passenger transport	Personenverkehr

Am 22. Mai 2001 verabschiedeten das Europäische Parlament und der Rat die Entscheidung Nr. 1346/2001/EG⁶, mit der die TEN-V-Leitlinien für Seehäfen, Binnenhäfen und intermodale

⁵ Quelle: Statistisches Taschenbuch: EU Energie und Verkehr in Zahlen 2005.

⁶ Entscheidung Nr. 1346/2001/EG zur Änderung der Entscheidung Nr. 1692/96/EG hinsichtlich Seehäfen, Binnenhäfen und intermodaler Terminals sowie des Vorhabens Nummer 8 in Anhang III, ABl. L 185 vom 6.7.2001.

Terminals geändert wurden und mit der als Reaktion auf die jüngsten Entwicklungen die multimodale Dimension des Netzes stärker betont wurde.

Im Oktober 2001 schlug die Kommission eine Änderung der Entscheidung Nr. 1692/96/EG über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes vor. Das Europäische Parlament nahm den Vorschlag mit einigen Änderungen in erster Lesung an. Da die Beratungen über den Vorschlag im Rat keine Fortschritte machten, beschloss die Kommission, die umfassendere Änderung der Leitlinien voranzubringen, und setzte eine hochrangige Gruppe ein, bei der der frühere Vizepräsident der Kommission, Herr Van Miert, den Vorsitz führte und der Vertreter von EU-27 und der Europäischen Investitionsbank (EIB) angehörten. Am 1. Oktober 2003 legte die Kommission in Ergänzung zu dem Vorschlag aus dem Jahr 2001 einen neuen Entwurf vor, der sich auf die Arbeitsergebnisse der hochrangigen Gruppe stützte und auch die in erster Lesung verabschiedete Stellungnahme des Europäischen Parlaments einbezog. In Übereinstimmung mit den Empfehlungen der hochrangigen Gruppe enthielt die Entscheidung nunmehr 30 vorrangige Projekte, die für den internationalen Verkehr von erheblicher Bedeutung sind. Unter den vorrangigen Projekten sind auch Vorhaben in den neuen Mitgliedstaaten.

Im April 2004 verabschiedeten das Europäische Parlament und der Rat mit der Entscheidung Nr. 884/2004/EG⁷ zur Änderung der Entscheidung Nr. 1692/96/EG die überarbeiteten Leitlinien. Bei den geänderten Leitlinien wird mehreren Schlüsselprojekten Vorrang eingeräumt, die knappen Mittel werden schwerpunktmäßig für Projekte von europäischem Interesse eingesetzt, die beispielsweise grenzüberschreitende Abschnitte und natürliche Hindernisse betreffen, und als Termin für den Abschluss der Projekte wurde das Jahr 2020 vorgegeben.

Zur Verwirklichung des übergeordneten Ziels, nachhaltige Mobilität für Personen und Güter sicherzustellen, sollten ferner Maßnahmen zur Förderung der Einrichtung von Hochgeschwindigkeitsseewegen, „Autobahnen des Meeres“, zwischen den Mitgliedstaaten ergriffen werden, um die Überlastung im Straßenverkehr zu mindern beziehungsweise die Anbindung von Regionen und Staaten in Rand- oder Insellage zu verbessern.

DIE UMSETZUNG

Zur Vorbereitung dieses Berichts wurden die für die Umsetzung des TEN-V-Netzes 2002 und 2003 verwendeten Mittel nach Projekt und Mitgliedstaat analysiert, wobei den vorrangigen Projekten besondere Aufmerksamkeit galt. Für die Überwachung des Aufbaus des TEN-V-Netzes wurde eine Prognose der Investitionen in das Netz und der konkreten Umsetzung des TEN-V-Netzes in der Zeit von 2004 bis 2020 erstellt.

Die Investitionen in das TEN-V-Netz betragen in den beiden Berichtsjahren 2002 und 2003 für EU-27 insgesamt ungefähr 82 Mrd. EUR.

Aus einer allgemeinen Bewertung der Quellen der TEN-V-Investitionen im Berichtszeitraum geht hervor, dass aus einzelstaatlichen öffentlichen Mitteln 78 % aufgebracht wurden. Dies ist der bei weitem größte Teil der Investitionen, die 2002 und 2003 in das TEN-V-Netz getätigt

⁷ Entscheidung Nr. 884/2004/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 zur Änderung der Entscheidung Nr. 1692/96/EG über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes, ABl. L 201 vom 7.6.2004.

wurden. Zusammen mit Darlehen der EIB kommen die öffentlichen Haushalte der Mitgliedstaaten auf einen Beitrag zu den Investitionen in das TEN-V-Netz von über 90 %.

KAPITEL 1

1.1 Allgemeine Umsetzung

Die Gesamtinvestitionen in das TEN-V-Netz in EU-27 beliefen sich 2002 auf 38,5 Mrd. EUR und 2003 auf 43,8 Mrd. EUR.

Aufgeschlüsselt nach Verkehrsträger zeigt sich, dass der Schwerpunkt der Investitionen im Zeitraum 2002-2003 auf dem Schienennetz (46 %) lag, gefolgt von Straßennetz (33 %), Flughäfen (12 %), Häfen (6 %) und Binnenwasserstraßennetz (2 %). Diese Verteilung hat sich gegenüber der im Zeitraum 1998-2001 nicht signifikant geändert.

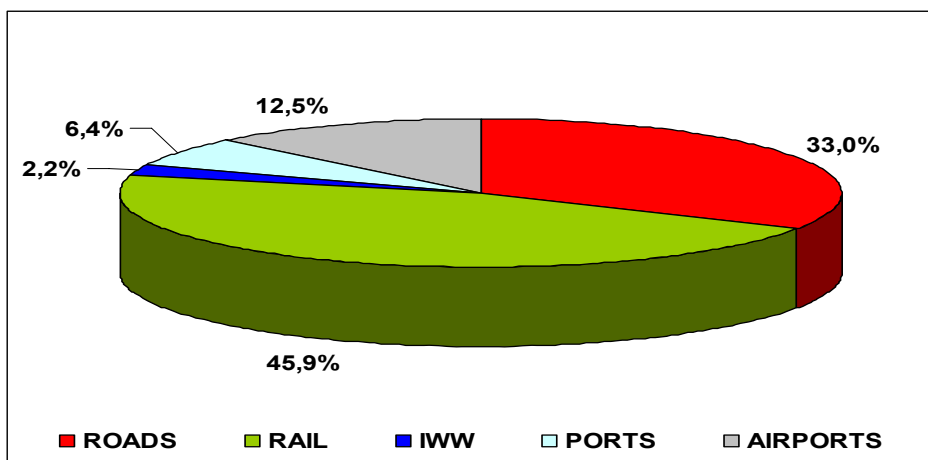


Abbildung 2: Investitionen nach Verkehrsträger, 2002 und 2003

Legende zu Abbildung 2: Investitionen nach Verkehrsträger, 2002 und 2003	
Text im Original:	Übersetzung:
ROADS	Straßennetz
RAIL	Schienennetz
IWW	Binnenwasserstraßennetz
PORTS	Häfen
AIRPORTS	Flughäfen

1.2 Umsetzung nach Verkehrsträger und Sektor

1.2.1 Transeuropäisches Straßennetz

In den Leitlinien wird das transeuropäische Straßennetz definiert als Netz, das sich aus Autobahnen und anderen hochwertigen Straßen zusammensetzt. Die bereits bestehenden oder geplanten Straßen in EU-27 kommen auf eine Länge von ungefähr 95 700 km, davon sind

74 500 km bereits vorhanden und 21 200 km geplant. Die Fertigstellung dieser geplanten Straßen ist bis 2020 vorgesehen.

Die Gesamtinvestitionen in das transeuropäische Straßennetz in EU-27 betragen 2002 11,53 Mrd. EUR und 2003 15,61 Mrd. EUR (im Zeitraum 2002-2003 zusammen 27,14 Mrd. EUR). Im Vergleich zu den Investitionen früherer Jahre stieg der durchschnittliche Jahresbetrag der Investitionen in das Straßennetz im Zeitraum 2002-2003 geringfügig an.

1.2.2 Transeuropäisches Schienennetz

Das transeuropäische Schienennetz in EU-27 erreichte 2003 eine Gesamtlänge von ungefähr 83 300 km. Die Hochgeschwindigkeitsstrecken, neue und ausgebaute Verbindungen, waren 2003 9 600 km lang und die konventionellen Eisenbahnstrecken 73 700 km.

Die Gesamtinvestitionen in das transeuropäische Schienennetz in EU-27 betragen 2002 18,82 Mrd. EUR und 2003 18,92 Mrd. EUR (im Zeitraum 2002-2003 zusammen 37,74 Mrd. EUR).

1.2.3 Transeuropäisches Binnenwasserstraßennetz

Das transeuropäische Binnenwasserstraßennetz umfasst Flüsse und Kanäle sowie verschiedene Verzweigungen und Verbindungen dieser Wasserwege. Binnenwasserstraßen dieses Netzes müssen mindestens den technischen Anforderungen der Klasse IV entsprechen, d. h. die Durchfahrt eines Schiffes oder Schubverbands von 80 bis 85 m Länge und 9,50 m Breite gestatten.

Folgende Länder haben Binnenwasserstraßen, die zum transeuropäischen Netz von EU-27 gehören: Österreich, Belgien, Finnland, Frankreich, Deutschland, Italien, Luxemburg, die Niederlande, Portugal, die Tschechische Republik, Ungarn, Litauen, Polen, die Slowakei, Bulgarien und Rumänien.

Das bestehende⁸ transeuropäische Binnenwasserstraßennetz in EU-27 war 2003 insgesamt ungefähr 14 100 km lang. Die wichtigsten Achsen werden von Rhein, Main und Donau gebildet. In EU-10 und EU-2 ist die Donau die wichtigste Wasserstraße des Netzes.

Die Gesamtinvestitionen in das transeuropäische Binnenwasserstraßennetz in EU-15 betragen 2002 892 Mio. EUR und 2003 943 Mio. EUR (im Zeitraum 2002-2003 zusammen 1 835 Mio. EUR).

1.2.4 Häfen im transeuropäischen Verkehrsnetz

Das Europäische Parlament und der Rat erließen am 22. Mai 2001 die Entscheidung Nr. 1346/2001/EG⁹ zur Änderung der Entscheidung Nr. 1692/96/EG hinsichtlich Seehäfen, Binnenhäfen und intermodaler Terminals sowie des Vorhabens Nummer 8 in Anhang III. In dieser Entscheidung wird darauf hingewiesen, dass Knotenpunkte wie Seehäfen, Binnenhäfen

⁸ Die Zahlen für im Bau befindliche oder geplante Binnenwasserstraßen sind in der Angabe für das zurzeit bestehende Binnenwasserstraßennetz nicht enthalten.

⁹ siehe Fußnote 6.

und intermodale Terminals eine Voraussetzung für den Zusammenschluss der verschiedenen Verkehrsträger zu einem multimodalen Verkehrsnetz sind.

Die Gesamtinvestitionen in die Häfen des transeuropäischen Verkehrsnetzes in EU-27 betragen 2002 2,66 Mrd. EUR und 2003 2,64 Mrd. EUR (im Zeitraum 2002-2003 zusammen 5,30 Mrd. EUR).

1.2.5 Flughäfen im transeuropäischen Verkehrsnetz

Das transeuropäische Flughafennetz umfasst zirka 350 Flughäfen. Über die 60 größten Flughäfen wird mehr als 80 %¹⁰ des gesamten Passagierverkehrs und mehr als 90 % des außergemeinschaftlichen internationalen Flugverkehrs abgewickelt.

Die Gesamtinvestitionen in die Flughäfen des transeuropäischen Verkehrsnetzes in EU-27 betragen 2002 4,55 Mrd. EUR und 2003 5,73 Mrd. EUR (im Zeitraum 2002-2003 zusammen 10,28 Mrd. EUR). Da der Flughafen Mailand-Malpensa, das vorrangige Projekt Nr. 10, 2001 fertig gestellt wurde, gingen die durchschnittlichen jährlichen Investitionen im Zeitraum 2002-2003 gegenüber den Werten für die Jahre 2000 und 2001 zurück.

1.2.6 Kombiniertes Verkehrsnetz

Das transeuropäische kombinierte Verkehrsnetz umfasst für den kombinierten Verkehr geeignete Eisenbahnstrecken und Binnenwasserstraßen, Seeverbindungen für den Güterfernverkehr und intermodale Terminals mit Einrichtungen, die den Umschlag zwischen Eisenbahnstrecken, Binnenwasserstraßen, Seewegen und Straßen ermöglichen. Auch die entsprechenden Fahrzeuge sind Bestandteil des kombinierten Verkehrsnetzes. Mit der Einbindung des kombinierten Verkehrs soll die multimodale Dimension des Netzes betont werden.

1.2.7 Verkehrsmanagement- und Navigationssysteme

Die TEN-V-Leitlinien betreffen auch die telematische Infrastruktur für Verkehrsmanagementsysteme und Verkehrsinformationsdienste, mit deren Hilfe die Interoperabilität und die Kontinuität grenzüberschreitender Dienste gewährleistet werden sollen.

Die Europäische Kommission hat das 1997 vom Ministerrat gebilligte Aktionsprogramm für Telematikanwendungen im Straßenverkehr mit der Unterstützung einer Gruppe hochrangiger Vertreter aller Mitgliedstaaten erarbeitet. Die hierin enthaltenen Vorschläge befassen sich mit den Bereichen Forschung und Entwicklung, technische Harmonisierung, Konzentration und Koordination, Finanzierung und Rechtsvorschriften und verteilen sich auf fünf Schwerpunktbereiche: RDS-TMC-gestützte Informationsdienste, elektronische Gebühreneinzahlung, Verkehrsdatenaustausch/Verkehrsinformationsmanagement, Schnittstelle Mensch/Maschine und Systemarchitektur. Weitere vorrangige Anwendungen betrafen Pre-Trip- und On-Trip-Information und -Beratung, Steuerung, Betrieb und Kontrolle des Verkehrs in und zwischen Städten, Kollektivverkehr, fortgeschrittene Fahrzeugsicherheits-/Fahrzeugkontrollsysteme und kommerziellen Fahrzeugbetrieb.

¹⁰ siehe Fußnote 5.

Im 2001 veröffentlichten Weißbuch über die europäische Verkehrspolitik kündigte die Kommission auch ihre Absicht an, eine Richtlinie über die Interoperabilität von Mautsystemen vorzuschlagen, um der zwischen 2001 und 2010 zu entwickelnden Gesamtpreispolitik den Weg zu bereiten. Die Richtlinie über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme in der Gemeinschaft¹¹ ist für die Interoperabilität und die Kontinuität der Dienste des transeuropäischen Straßennetzes (Trans-European Road Network, TERN) von überragender Bedeutung.

KAPITEL 2

2.1 Horizontale Bereiche

2.1.1 Interoperabilität

Eines der wichtigsten Ziele des transeuropäischen Verkehrsnetzes ist die Interoperabilität der nationalen Netze. Bei der Interoperabilität der Schienennetze geht es darum, die nationalen konventionellen Eisenbahnsysteme und die Hochgeschwindigkeitsstrecken miteinander zu verknüpfen, um internationale Verbindungen effizienter und damit wettbewerbsfähiger zu machen. Verbesserte Interoperabilität, d. h. die Möglichkeit für Züge, nationale Grenzen zu passieren, ohne anhalten oder technische Unterschiede ausgleichen zu müssen, bringt eine deutliche Steigerung der Verkehrsleistung und verringert die Betriebskosten.

2.1.2 Forschung und Entwicklung

Forschung und Entwicklung ist eines der großen Tätigkeitsfelder, für die die TEN-V-Leitlinien gelten. Mit dem Fünften Rahmenprogramm (1998-2002) und dem Sechsten Rahmenprogramm (2002-2006) für Forschung, technologische Entwicklung und Demonstration wurden mehrere Leitaktionen einzelner Sonderprogramme eingeleitet, unter anderem für nachhaltige Mobilität und Intermodalität, Landverkehr und Meerestechnologien, wirksame Energiesysteme und Dienste für die Bürger.

Vor allem mit dem Verkehrsforschungsprogramm wurde ein Beitrag zur Umsetzung der EU-Strategie für den Aufbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes geleistet, und zwar durch die Unterstützung der Planung und Finanzierung des Investitionsprogramms und des Aufbaus von neuer Infrastruktur und neuen Diensten. Um politischen Entscheidungsträgern bei der Beurteilung der Auswirkungen verschiedener Infrastrukturpläne zu helfen wurden Bewertungsmethoden und Anwendungsprogramme bereitgestellt. Außerdem wurden neue Lösungen für den wirksamen Betrieb von Netzen und Terminals bewertet.

2.1.3 Umweltschutz

Umweltverträgliche Entwicklung und Umweltschutz sind wichtige Querschnittsthemen und für den Aufbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes, gleichzeitig aber auch für die verschiedenen horizontalen Bereiche von größter Bedeutung. Mehrere ökologische Aspekte des Verkehrs sind bereits Gegenstand internationaler Verpflichtungen, Normen und Empfehlungen.

¹¹ Richtlinie 2004/52/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme in der Gemeinschaft (Text von Bedeutung für den EWR), ABL. L 166 vom 30.4.2004.

Gemäß Artikel 8 der Entscheidung Nr. 1692/96/EG mit den Leitlinien müssen die Mitgliedstaaten beim Ausbau und bei der Verwirklichung der Vorhaben den Umweltschutz berücksichtigen, indem sie Umweltverträglichkeitsprüfungen bei Vorhaben von gemeinsamem Interesse, die durchgeführt werden müssen, gemäß der Richtlinie 85/33/EWG vornehmen und indem sie die Richtlinie 92/43/EWG anwenden.

Die Mitgliedstaaten müssen die Ergebnisse dieser Umweltverträglichkeitsprüfung bei der Vorbereitung von Projekten, auch solchen innerhalb der transeuropäischen Netze, berücksichtigen. Rechtsvorschriften über die strategische Umweltprüfung (SUP) wurden 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 in der Gemeinschaft erlassen. Die Frist für die Umsetzung dieser Richtlinie in den Mitgliedstaaten endete im Juli 2004. Die Richtlinie gilt für alle Verkehrspläne und -programme, die als Grundlage für künftige Pläne und Programme dienen.

KAPITEL 3

3.1 Allgemeine Bewertung der Umsetzung des transeuropäischen Verkehrsnetzes im Zeitraum 2002-2003

Die Investitionen in das transeuropäische Verkehrsnetz in EU-27 betragen im Zeitraum 2002-2003 insgesamt 82,3 Mrd. EUR.

Der Großteil der Investitionen (ungefähr 38 Mrd. EUR) floss in das Schienennetz. Es folgten das Straßennetz (mit ungefähr 27 Mrd. EUR) und die Flughäfen (mit zirka 10 Mrd. EUR).

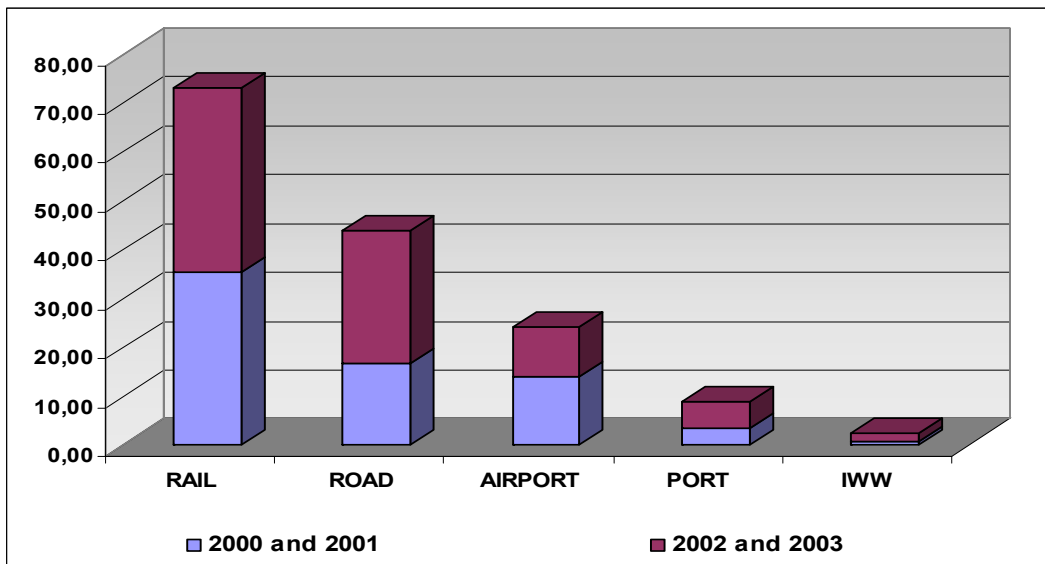


Abbildung 3: Investitionen in das transeuropäische Verkehrsnetz, EU-27, Vergleich der Jahre 2000-2001 und 2002-2003 (in Mrd. EUR)

Legende zu Abbildung 3: Investitionen in das transeuropäische Verkehrsnetz, EU-27, Vergleich der Jahre 2000-2001 und 2002-2003 (in Mrd. EUR)

Text im Original:	Übersetzung:
-------------------	--------------

RAIL	Schienennetz
ROAD	Straßennetz
AIRPORT	Flughäfen
PORT	Häfen
IWW	Binnenwasserstraßennetz

Die Länder mit dem größten Investitionsaufwand im Zeitraum 2002-2003 waren Italien (22,56 Mrd. EUR), Spanien (9,88 Mrd. EUR), das Vereinigte Königreich (7,91 Mrd. EUR), Deutschland (7,39 Mrd. EUR) und Frankreich (6,20 Mrd. EUR).

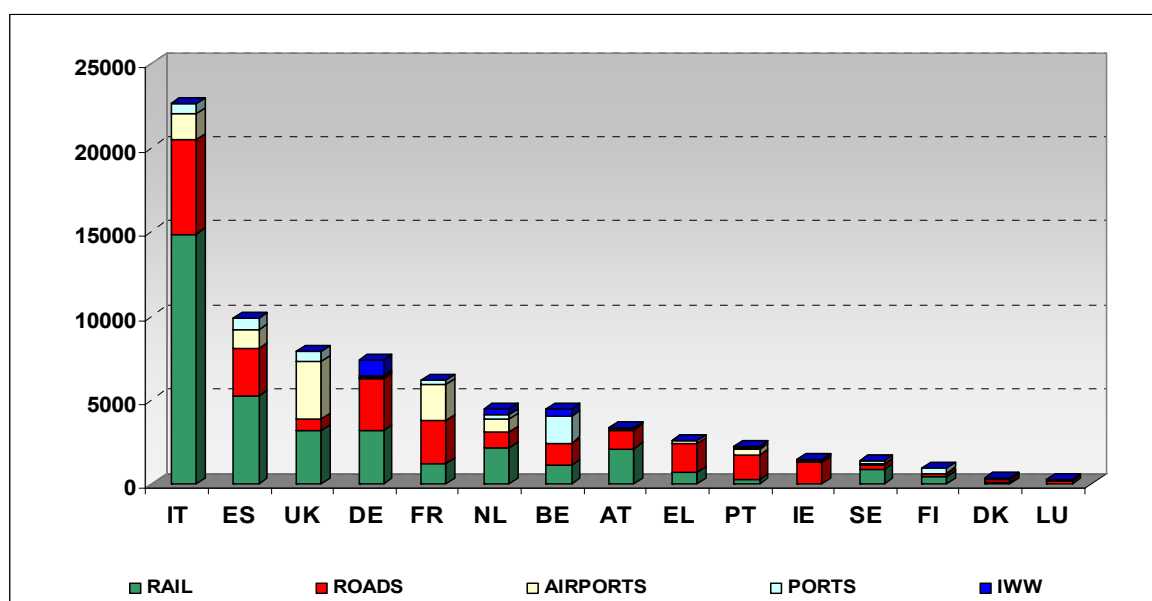


Abbildung 4: Investitionen in das transeuropäische Verkehrsnetz nach Land und Verkehrsträger, EU-15, 2002-2003 (in Mrd. EUR)

Legende zu Abbildung 4: Investitionen in das transeuropäische Verkehrsnetz nach Land und Verkehrsträger, EU-15, 2002-2003 (in Mrd. EUR)	
Text im Original:	Übersetzung:
RAIL	Schienennetz
ROADS	Straßennetz
AIRPORTS	Flughäfen
PORTS	Häfen
IWW	Binnenwasserstraßennetz

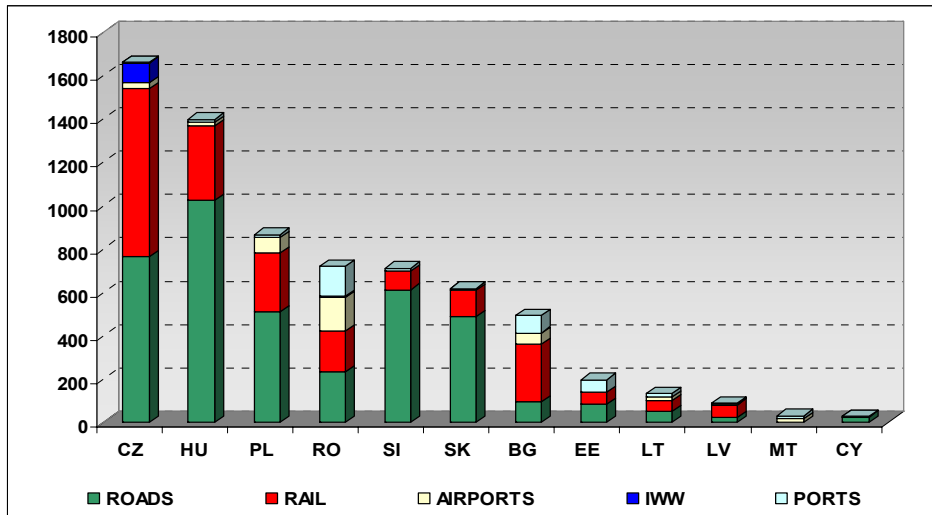


Abbildung 5: Investitionen in das transeuropäische Verkehrsnetz nach Land und Verkehrsträger, EU-10 und EU-2, 2002-2003 (in Mrd. EUR)

Legende zu Abbildung 5: Investitionen in das transeuropäische Verkehrsnetz nach Land und Verkehrsträger, EU-10 und EU-2, 2002-2003 (in Mrd. EUR)	
Text im Original:	Übersetzung:
ROADS	Straßennetz
RAIL	Schienennetz
AIRPORTS	Flughäfen
IWW	Binnenwasserstraßennetz
PORTS	Häfen

Die Länder in EU-10 und EU-2 mit den höchsten Investitionen im Zeitraum 2002-2003 waren die Tschechische Republik (1,66 Mrd. EUR), Ungarn (1,40 Mrd. EUR) und Polen (0,87 Mrd. EUR).

3.2 Vorrangige Projekte

Das transeuropäische Verkehrsnetz umfasst viele Projekte von gemeinsamem Interesse. Einige Vorhaben sind jedoch aufgrund ihres Umfangs, ihrer Bedeutung für die Förderung des grenzübergreifenden Handels und die Stärkung des Zusammenhalts in der Union oder aufgrund ihrer Bedeutung für die Konzentration von Fernverkehrsströmen auf umweltfreundliche Verkehrsträger für die Europäische Union besonders wichtig.

In den Leitlinien 1996¹² waren 14 vorrangige Projekte aufgeführt, die bis 2010 abgeschlossen sein sollten. Am 29. April 2004 verabschiedeten das Europäische Parlament und der Rat die Leitlinien 2004¹³ mit 30 vorrangigen Projekten, deren Abschluss bis 2020 vorgesehen ist.

¹² siehe Fußnote 1.

Ende 2003 waren drei vorrangige Projekte abgeschlossen:

- Vorrangiges Projekt Nr. 9: Konventionelle Eisenbahnstrecke Cork-Dublin-Belfast-Stranraer (Irland, Vereinigtes Königreich) 1989-2001,
- Vorrangiges Projekt Nr. 10: Flughafen Mailand-Malpensa (Mailand, Italien) 1995-2001,
- Vorrangiges Projekt Nr. 11: Feste Øresund-Verbindung (Dänemark, Schweden) 1992-2001.

Insgesamt wurden bis Ende 2004 88,5 Mrd. EUR in die vorrangigen Vorhaben investiert. In dem Zeitraum 2005-2020 sind weitere Ausgaben für diese Vorhaben in Höhe von ungefähr 252 Mrd. EUR vorgesehen. Somit werden die Gesamtinvestitionen und die Investitionen in die vorrangigen Projekte, den Meldungen der Mitgliedstaaten aus dem Jahr 2004 zufolge, für den gesamten Zeitraum zwischen 1996 und 2020 zirka 340 Mrd. EUR betragen. Wenn die Mitgliedstaaten ihre Investitionen künftig schwerpunktmäßig für die vorrangigen Projekte verwenden, könnten diese vor 2020 abgeschlossen werden.

3.3 Finanzierungsquellen

Die Investitionen in das transeuropäische Verkehrsnetz setzen sich nicht nur aus einzelstaatlichen (öffentlichen) Mitteln zusammen. Einen bestimmten Anteil steuert die Gemeinschaft aus verschiedenen Töpfen bei, zum Beispiel aus dem TEN-V-Haushalt, dem Kohäsionsfonds, dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) und dem Strukturpolitischen Instrument für die Vorbeitrittsphase (ISPA). Weitere Mittel kommen von der Europäischen Investitionsbank. Für diese Quellen gelten jeweils eigene Kriterien für die Förderfähigkeit von Vorhaben, Ziele und Finanzierungsbedingungen. Eine kleine Anzahl von Projekten, die zumeist in Zusammenhang mit Flughäfen und Häfen stehen, erhalten Mittel aus dem Privatsektor.

3.3.1 TEN-V-Haushalt

In dem Zeitraum 2002-2003 wurden insgesamt 1,19 Mrd. EUR aus dem TEN-V-Haushalt beigesteuert. In Übereinstimmung mit den TEN-V-Leitlinien fließt der überwiegende Teil der Mittel in das Schienennetz (im Berichtszeitraum 49,6 % aller TEN-V-Fördermittel). Darüber hinaus wurde die Bedeutung des Globalen Satellitennavigationssystems (GNSS) im Zeitraum 2002-2003 erneut unterstrichen. Insgesamt 250 Mio. EUR (21,0 %) gingen an Galileo und weitere 52,4 Mio. EUR (4,4 %) an das hiermit verbundene Projekt des geostationären Navigations-Ergänzungsdienstes für Europa (European Geostationary Navigation Overlay Service, EGNOS).

3.3.2 Europäischer Fonds für regionale Entwicklung (EFRE)

2002 und 2003 wurden aus dem EFRE Fördermittel zur Unterstützung von Investitionen in die Infrastruktur des transeuropäischen Verkehrsnetzes in Fördergebieten nach Ziel 1 und Ziel 2 gezahlt. Im Gegensatz zu anderen Fonds der Gemeinschaft wird der EFRE dezentral in den Mitgliedstaaten verwaltet. Nach den Verordnungen für den Zeitraum 2000-2006 lässt das Datenregister auf Gemeinschaftsebene keine Aufschlüsselung der Ausgaben für das transeuropäische Verkehrsnetz und Ausgaben ohne TEN-Bezug beispielsweise im

¹³ siehe Fußnote 7.

Verkehrsbereich nach Jahren zu. Daher stehen detaillierte und genaue Zahlen über die EFRE-Mittel für TEN-Projekte zurzeit nicht zur Verfügung, und etwaige angegebene Zahlen können nur als bestmögliche Schätzungen betrachtet werden.

Auf der Basis der Zuweisungen für 2000-2006 (Ziele 1 und 2), die aus den Programmplanungsunterlagen der Mitgliedstaaten hervorgehen, wird der Anteil des EFRE an allen Investitionen in das Verkehrsnetz für den gesamten Zeitraum auf insgesamt 34,1 Mrd. EUR geschätzt, wobei sowohl Ausgaben für das transeuropäische Netz als auch Ausgaben, die nicht in Beziehung zum transeuropäischen Netz stehen, berücksichtigt sind.

3.3.3 Kohäsionsfonds

Der Gesamthaushalt des Kohäsionsfonds beläuft sich für den Zeitraum 2000-2006 auf 28,2 Mrd. EUR, davon fließt ungefähr die Hälfte in Verkehrsprojekte, die für den Aufbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes eine besondere Bedeutung haben. In den Jahren 2002 und 2003 wurden aus dem Kohäsionsfonds ungefähr 3,03 Mrd. EUR für Verkehrsinfrastrukturvorhaben in Griechenland, Portugal, Spanien und Irland verwandt¹⁴.

3.3.4 ISPA-Fonds

Durch Unterstützung von Investitionen in die gemeinschaftlichen Schwerpunktbereiche Verkehr und Umwelt trug das Strukturpolitische Instrument für die Vorbeitrittsphase (ISPA) zur Vorbereitung der Beitrittsländer Mittel- und Osteuropas bei. Von den Verkehrsinfrastrukturvorhaben wurden Bau und Wiederherstellung von Verkehrsinfrastruktur und ihre Einbindung in die transeuropäischen Netze der EU mit ISPA-Mitteln gefördert. Der Gesamtbeitrag von ISPA zu Verkehrsprojekten betrug 2002 und 2003 1,06 Mrd. EUR.

3.3.5 Darlehen der Europäischen Investitionsbank

Die EIB finanziert eine Vielzahl von TEN-V-Vorhaben. Voraussetzung hierfür ist, dass die Vorhaben eine Prüfung technischer, finanzieller und ökologischer Aspekte durchlaufen und dass sich die Projekte in Einklang mit den Zielen der EU befinden.

EIB-Darlehen zeichnen sich unter anderem dadurch aus, dass sie bis zu einer Höhe von 50 % der Projektkosten gewährt werden können. Ein weiterer Vorteil der EIB gegenüber den meisten Kreditbanken ist die längere Laufzeit der Darlehen. Darüber hinaus vergibt die EIB Darlehen ohne projektspezifische Prämien, da die EIB eine Bürgschaft für die Darlehen verlangt.

In den Jahren 2002 und 2003 beliefen sich die EIB-Darlehen auf annähernd 12 Mrd. EUR, und für den Zeitraum 2004-2010 stehen der EIB ungefähr 50 Mrd. EUR für Darlehen für TEN-V-Vorhaben zur Verfügung.

3.3.6 Allgemeine Bewertung der Finanzierungsquellen

Die nationalen öffentlichen Haushalte steuerten im Zeitraum 2002-2003 den bei weitem größten Teil zu den Investitionen in das transeuropäische Verkehrsnetz bei. Zusammen mit dem Privatsektor brachten die öffentlichen Haushalte ungefähr 78 % der Gesamtinvestitionen

¹⁴ Quelle: Europäische Kommission, Jahresbericht des Kohäsionsfonds 2002, KOM(2003) 697 und Jahresbericht des Kohäsionsfonds 2003, KOM(2004) 766.

in die TEN-V-Infrastruktur auf. Obwohl es schwierig ist, den exakten Betrag aus privaten Quellen zu bestimmen [weil Daten über Investitionen des privaten Sektors in Infrastruktur (z. B. Häfen und Flughäfen) nicht ohne weiteres zur Verfügung stehen], lässt sich feststellen, dass der Privatsektor eine eher unbedeutende Rolle spielt.

Somit sind die einzelstaatlichen öffentlichen Haushalte nach wie vor die wichtigste Quelle für die Finanzierung von Vorhaben im Zusammenhang mit dem transeuropäischen Verkehrsnetz.

Im Zeitraum 2002-2003 war die EIB mit Darlehen in Höhe von annähernd 12 Mrd. EUR (14,6 %) die zweitgrößte Finanzierungsquelle. Die aus den übrigen Fördermöglichkeiten der Gemeinschaft (Kohäsionsfonds, EFRE, ISPA und TEN-V-Haushalt) kommenden Mittel machten einen relativ geringen Betrag aus, wobei die auf die einzelnen Fonds entfallenden Anteile von 1,2 % (EFRE) über 1,3 % (ISPA) und 1,4 % (TEN-V-Haushalt) bis 3,7 % (Kohäsionsfonds) reichten.

Tabelle 1: Verteilung der Finanzierungsquellen für TEN-V-Projekte (in Mio. EUR)

	2002	2003	2002-2003	in %
TEN-V-Haushalt	563,4	626,6	1 190,0	1,4%
ISPA	539,1	524,7	1 063,8	1,3%
Kohäsionsfonds	1 504,6	1 526,1	3 030,7	3,7%
EIB	5 897,8	6 090,9	11 988,7	14,6%
EFRE (geschätzt)	500,0	500,0	1 000,0	1,2%
Nationale Haushalte und private Finanzierungsquellen	29 540,4	34 474,4	64 014,8	77,8%
Insgesamt	38 545,3	43 742,7	82 288,0	100,0%

SCHLUSSFOLGERUNG

Wie die während der zwei Jahre 2002 und 2003 in das transeuropäische Verkehrsnetz in EU-27 getätigten Gesamtinvestitionen zeigen, haben sich die durchschnittlichen jährlichen TEN-V-Investitionen gegenüber dem Zeitraum 2000-2001 erhöht.

Diese Investitionen werden jedoch zu konstanten Preisen berechnet. Dies und Gespräche mit Vertretern der Mitgliedstaaten machen deutlich, dass Schätzungen der Investitionen in das transeuropäische Verkehrsnetz irreführend sein können. Italien beispielsweise gab, bedingt durch eine sehr intensive Investitionsphase in den Jahren 2002 und 2003, über 22 Mrd. EUR für das transeuropäische Verkehrsnetz aus. Der Durchschnittswert der jährlichen Investitionen war in diesen beiden Jahren im Vergleich zu den Werten der sechs vorangegangenen Jahre nahezu doppelt so hoch. Dieser Betrag von 22 Mrd. EUR macht auch über ein Viertel der Gesamtinvestitionen in der EU-27 aus. Unter Berücksichtigung dieser Besonderheit und nach einer eingehenderen Analyse der Investitionen zeigt sich, dass die Gesamtinvestitionen pro Land im Vergleich zur Entwicklung des BIP – vor allem in der EU-15 – rückläufig waren. In Dänemark wurden zum Beispiel lediglich 0,09 % des BIP für das transeuropäische

Verkehrsnetz ausgegeben, während Slowenien ungefähr 1,46 % des BIP dem Aufbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes widmete.

In Bezug auf die Finanzierung kann der Schluss gezogen werden, dass die nationalen öffentlichen Haushalte nach wie vor den bei weitem größten Teil der Investitionen in das transeuropäische Verkehrsnetz tragen. Zur Optimierung der knappen Gemeinschaftsmittel und zur Erleichterung einer koordinierten Durchführung bestimmter vor allem grenzübergreifender Projekte benannte die Kommission mit der Zustimmung der betreffenden Mitgliedstaaten und nach Konsultation des Europäischen Parlaments die so genannten „Europäischen Koordinatoren“. Der Europäische Koordinator handelt im Namen und im Auftrag der Kommission und soll für eine beschleunigte Durchführung der Projekte von gemeinsamem Interesse sorgen.

Die 30 vorrangigen internationalen Verkehrsprojekte, die bis 2020 abgeschlossen sein sollen, befinden sich auf einem guten Weg. Das jährliche Investitionsvolumen in den Jahren 2002 und 2003 lag bei ungefähr 40 Mrd. EUR. Die Beseitigung von Engpässen, vor allem in grenzüberschreitenden Abschnitten, liegt hinter dem Zeitplan zurück und ist verbesserungsbedürftig.