

21.10.86

EG - VP

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Mitteilung der Kommission der Europäischen Gemein-
schaften an den Rat über ein mittelfristiges Verkehrs-
infrastrukturprogramm

Vorschlag einer Verordnung des Rates über die Gewährung
einer Finanzhilfe im Rahmen eines mittelfristigen
Verkehrsinfrastrukturprogrammes

KOM(86) 340 endg.; Ratsdok. 8294/86

441/86

Gemäß Artikel 2 Satz 2 des Gesetzes zu den Verträgen vom 25. März 1957 zugeleitet mit Schreiben des Chefs des Bundeskanzleramtes vom 20. Oktober 1986 - 121 - 680 70 - E - Ve 145/86 -.

Diese Vorlage ist mit Schreiben des Herrn Präsidenten der Kommission der Europäischen Gemeinschaften dem Herrn Präsidenten des Rates der Europäischen Gemeinschaften übermittelt worden.

Die Anhörung des Europäischen Parlaments und des Wirtschafts- und Sozialausschusses zu der genannten Kommissionsvorlage ist vorgesehen.

Mit der unmittelbar bevorstehenden Beschlußfassung durch den Rat ist zu rechnen.

Zur Information wird gleichzeitig die von der Kommission der Europäischen Gemeinschaften zu ihrer Vorlage übermittelte Einleitung beigelegt.

MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DEN RAT
MITTELFRISTIGES VERKEHRSINFRASTRUKTURPROGRAMM

Einleitung

1. Die Vollendung von auf europäischer Ebene geplanten modernen Verkehrsinfrastrukturnetzen trägt zur Vereinheitlichung des Binnenmarkts bei: Personen-, Güter- und Dienstleistungsverkehr werden erleichtert und die Gesamtkosten verringert.

Die Herstellung rascher und leistungsfähiger Verbindungen zwischen allen Gebieten der Gemeinschaft ist im übrigen eine wesentliche Voraussetzung für die Stärkung des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts der Gemeinschaft. Diese Verbindungen fördern die ausgewogene Entwicklung des Handels dadurch, daß sie es insbesondere den Gebieten in Randlage ermöglichen, die Nachteile der Erweiterung zu überwinden und sich voll und ganz an der wirtschaftlichen und sozialen Tätigkeit der Gemeinschaft sowie an dem Handel mit den Drittländern zu beteiligen.

Die Errichtung eines derartigen Netzes verlangt auch nach einer Koordinierung der Investitionsentscheidungen, die mit den Erfordernissen einer Umweltpolitik vereinbar sind.

Die Verwirklichung neuer Netze kann gleichzeitig eine technologische Entwicklung fördern, die geeignet ist, sowohl für die Ausfuhr genutzt zu werden als auch den Markt neuer Technologien in der Gemeinschaft zu erweitern: dies wäre für die europäische Industrie ein Unterpfand für Produktivität und künftige Wettbewerbsfähigkeit.

Im übrigen hat die Kommission in ihrem Jahreswirtschaftsbericht 1985-1986 die Vorteile hervorgehoben, die eine koordinierte Infrastrukturstrategie im Rahmen einer größeren Konvergenz der einzelstaatlichen Wirtschaftspolitiken bieten würde.

2. Eine Gemeinschaftsaktion im Infrastrukturbereich ist auch wegen der wirtschaftlichen Bedeutung des Verkehrssektors gerechtfertigt, der über 5 % des BSP der Gemeinschaft stellt und unmittelbar über fünf Millionen Menschen beschäftigt.

In den letzten zehn Jahren hat der Verkehr zwischen den Gemeinschaftsländern insgesamt zugenommen, wobei der starke Zuwachs des Straßenverkehrs den geringfügigen Rückgang des Eisenbahnverkehrs und den ausgeprägteren Rückgang des Binnenschiffsverkehrs ausgeglichen hat.

In der gleichen Zeit haben die Infrastrukturausgaben abgenommen oder sind bestenfalls in einigen Mitgliedstaaten stabil geblieben.

Es besteht somit die latente Gefahr einer Sättigung bestimmter Verbindungen und einer Verschlechterung bestimmter anderer Verbindungen; gleichzeitig werden zu wenig neue Infrastrukturen geschaffen. Sollen Handel und Fremdenverkehr gefördert werden - dies sind Faktoren für den Ausbau der wirtschaftlichen Aktivitäten der gesamten Gemeinschaft - muß eine gemeinschaftliche Verkehrsinfrastrukturpolitik aufgestellt werden.

Es geht nicht darum, den Mitgliedstaaten ihre herkömmlichen Zuständigkeiten in diesem Bereich nehmen zu wollen, sondern darum, die gemeinschaftliche Dynamik herauszustellen, die die Wirkungen verstärken kann, die von der Errichtung bestimmter Infrastrukturen erwartet werden. Bestimmte Großvorhaben, bestimmte bestehende Infrastrukturen können ihre Ziele optimal nur im Rahmen eines gemeinschaftlichen Verkehrsnetzes erreichen.

Durch eine Gemeinschaftsinitiative kann die Aufsplitterung der Infrastrukturen vermieden werden; sie ermöglicht es auch, leichter als auf einzelstaatlicher Ebene die technischen, industriellen oder finanziellen Bedingungen zu vereinen, die dem

Vorhaben angemessen sind und die durch Umfang, Risiko oder Kosten aleatorisch werden. Sie sichert schließlich die Kohärenz der Infrastrukturinvestitionen und der übrigen Prioritäten der Gemeinschaftspolitiken, d.h. der Regional-, Industrie-, Umwelt-, Beschäftigungs- und Sicherheitspolitik.

3. So liegt eine Gemeinschaftsaktion im Bereich der Verkehrsinfrastrukturen zunächst in der Notwendigkeit begründet, die Investitionen in das Netz der Gemeinschaft zu koordinieren, was dazu geführt hat, daß 1978 ein Beratungs- und Koordinierungsverfahren für Investitionsentscheidungen (1) beschlossen wurde.

Außerdem sind auf Gemeinschaftsebene diejenigen Vorhaben zu fördern, die aufgrund ihrer Art und ihres Standorts für den Personen- und Güterverkehr von besonderer Bedeutung sind. Die Analysen der Kommission haben gezeigt, daß eine solche Bedeutung meßbar ist und die Vorrangigkeit dieses oder jenes Vorhabens für die Gemeinschaft beurteilt werden kann.

4. Auf dieser Grundlage hat sich in den letzten Jahren eine Verkehrsinfrastrukturpolitik der Gemeinschaft herausgebildet. Seit 1982 stehen dank der Unterstützung des Parlaments Haushaltsmittel bereit (2). Der Rat hat 1984 beschlossen, ein mittelfristiges Programm (3) auszuarbeiten und dabei insbesondere bedeutsame Vorhaben, objektive Kriterien und Finanzierungsmodalitäten zu untersuchen. Am 14. Dezember 1984 leitete die Kommission dem Rat einen ersten Bericht darüber zu (4).

(1) Entscheidung des Rates vom 20. Februar 1978 (78/174/EWG)

(2) 1982: 10 Mio ECU - 1983: 15 Mio ECU - 1984 : 80 Mio ECU -
1985: 90 Mio ECU - 1986: 65 Mio ECU

(3) Dok. 6974/84 PV/CONS vom 20. Dezember 1984

(4) Dok. KOM(84) 709 endg. vom 14. Dezember 1984

441/86

5. In dieser Mitteilung wird in großen Zügen ein mittelfristiges Verkehrsinfrastrukturprogramm mit folgenden Schwerpunkten dargelegt:

- die Ziele, die mit der Verwirklichung des Programms unter Berücksichtigung der allgemeinen Leitlinien, die die Gemeinschaft festgelegt hat, und der Prioritäten der gemeinsamen Verkehrspolitik erreicht werden sollen;
- die Kriterien zur Bewertung der gemeinschaftlichen Bedeutung der Vorhaben zur Festlegung ihrer Rangfolge;
- das Netz der Hauptverkehrsverbindungen von gemeinschaftlicher Bedeutung mit Angabe der wahrscheinlichen Entwicklungen in den nächsten 10 bis 15 Jahren;
- die Mobilisierung der privaten und öffentlichen Finanzierungsmittel - einschließlich der gemeinschaftlichen Finanzinstrumente - zur Verwirklichung des Programms;
- die für die ersten Maßnahmen vorgeschlagene Strategie unter Berücksichtigung der verfügbaren Haushaltsmittel und der aktuellen Großvorhaben.

Die Kommission schlägt eine Rahmenverordnung vor, um die Gemeinschaft permanent zu befähigen, gezielte finanzielle Anreize für die Planung und Durchführung von Vorhaben zu geben, die sich in das mittelfristige Programm einfügen.

Die vorrangigen Ziele einer mittelfristigen Verkehrsinfrastrukturpolitik

6. Die vorrangigen Ziele auf dem Gebiet der Verkehrsinfrastruktur sind in den Instanzen des Rates bereits eingehend erörtert worden. Eine Einigung kam hinsichtlich der Priorität einer Reihe operationeller Ziele zustande, die sich voll und ganz in den Rahmen der weitergesteckten Gemeinschaftsziele fügen, d.h. die Vollendung des Binnenmarktes und die Stärkung der wirtschaftlichen und sozialen Kohäsion. Diese operationellen Ziele sind folgende:

- Ausbau der Verbindungen in Korridoren mit einer Seestrecke;
- Senkung der Transitverkehrskosten in Zusammenarbeit mit den betroffenen Drittländern, insbesondere durch Infrastrukturmaßnahmen zur Förderung des kombinierten Verkehrs;
- Anbindung der Gebiete in Randlage an das Verkehrsnetz der Gemeinschaft;
- Schaffung leistungsfähiger Verbindungen zwischen den wichtigsten Großstadtgebieten, insbesondere von Eisenbahn-Hochgeschwindigkeitsverbindungen (160 km/h und mehr).

Die Kriterien zur Bewertung der gemeinschaftlichen Bedeutung

7. Eine Einigung wurde auch über die Kriterien erzielt, die zugrunde zu legen sind, damit ein den obigen Zielen entsprechendes Vorhaben als von gemeinschaftlicher Bedeutung geltend und diese Bedeutung im Rahmen des Möglichen gemessen werden kann.

Diese Kriterien sind:

- die aufgrund der einzelstaatlichen und gemeinschaftlichen Vorteile zu beurteilende soziale und wirtschaftliche Rentabilität;
- die Bedeutung der Verwirklichung des Vorhabens für die Gemeinschaft, insbesondere aufgrund
 - . der tatsächlich oder potentiellen relativen Bedeutung des innergemeinschaftlichen Verkehrs,
 - . die tatsächliche oder potentielle Bedeutung des über die betreffende Verbindung abgewickelten Handels der Gemeinschaft mit Drittländern,

- . der Bedeutung der Verringerung der Isolierung der Gemeinschaftsgebiete in Randlage,
 - die Übereinstimmung des Vorhabens mit den übrigen Gemeinschaftsmaßnahmen im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik oder der gemeinsamen Politik auf anderen Gebieten,
 - die Komplementarität des Vorhabens mit einzelstaatlichen Vorhaben.
8. Die Kommission hat ein Verfahren zur wirtschaftlichen Bewertung von Infrastrukturvorhaben im Verkehr (TASC - Transport Assessment System for the Community) ausgearbeitet. Mit diesem Bewertungsverfahren können Verkehrsprognosen nach verschiedenen Szenarien für das Wirtschaftswachstum und den Ausbau der Verbindungen aufgestellt werden. Außerdem kann damit die wirtschaftliche Bedeutung aufgrund der Verkehrsdaten (Herkunft und Bestimmung), der Beförderungszeiten und der Investitionskosten bewertet werden.

Das Verkehrsnetz von gemeinschaftlicher Bedeutung

9. Die Vereinheitlichung des europäischen Binnenmarktes und die Ausweitung des Handels setzen moderne und leistungsfähige Verbindungen voraus. In einem integrierten Wirtschaftsgefüge, wie es die Gemeinschaft schaffen will, müssen diese Verbindungen ein in sich geschlossenes und den neuen Bedürfnissen des europäischen Aufbauwerks entsprechendes Verkehrsnetz bilden.

Das Netz von gemeinschaftlicher Bedeutung stellt somit die Gesamtheit der Verbindungen dar, die dazu bestimmt sind, die aufgrund der schrittweisen Verwirklichung der Ziele der Gemeinschaft vorhersehbaren Verkehrsströme aufzunehmen. Es werden daher die Verkehrsverbindungen ermittelt, auf denen eine Veränderung der Verkehrsbedingungen (Dichte und neuer Beförderungsbedarf) in einem Ausmaß spürbar werden, das über das des einzelstaatlichen Netzes hinausgeht.

10. Anhang 1 enthält das mit Hilfe des Ausschusses für Verkehrsinfrastruktur ausgearbeitete Eisenbahn-, Straßen- und Binnenwasserstraßennetz.

Dieses Netz, das die für den Handel in der Gemeinschaft wesentlichsten Verbindungen darstellt, ist definitionsgemäß ausbaufähig: Es hat sich an die Veränderungen in den Handelsströmen anzupassen, wie sie sich beispielsweise aus der Erweiterung der Gemeinschaft oder aus der Wirkung gezielter politischer Maßnahmen ergeben. Es muß ebenfalls die neuen Spezialisierungen der europäischen Wirtschaften berücksichtigen, die sich aus einer Entwicklung der Art und des Standorts der Industrie- und Dienstleistungstätigkeiten ergeben und die die Verkehrsnachfrage verändern. Dieses Netz wird schematisch mit direkten Linien zwischen verkehrserzeugenden Knotenpunkten ohne Angabe der Streckenführung dargestellt. Die Konzeption dieses Verkehrsnetzes berücksichtigt die Aufgabe, die dem See- und Luftverkehr in der Gemeinschaft zufällt. Die gemeinschaftliche Infrastrukturpolitik sollte aus Gründen der Geschlossenheit auch für See- und Lufthäfen gelten. Maßnahmen zum Ausbau der See- und Lufthäfen, insbesondere Maßnahmen zur besseren Verzahnung von Land-, Luft- und Seeverkehr sind integrierender Bestandteil des Programms. Diese Maßnahmen basieren auf den Erhebungen, die in der Mitteilung der Kommission über den Seeverkehr (1) und in ihrem Memorandum über die Zivilluftfahrt aufgeführt werden (2).

Ihre Einbeziehung ist um so wichtiger, wenn man den Bedürfnissen der wirtschaftlichen Entwicklung in den Rand- und Inselgebieten Rechnung trägt, die stärker von den Luft- und Seeverkehrsnetzen abhängen, und zwar nicht nur wegen ihrer Verbindungen mit den übrigen Gebieten der Gemeinschaft, sondern auch mit Drittländern.

(1) KOM(85) 90 endg., insbesondere Ziff. 104 ff.

(2) KOM(84) 72, insbesondere Ziff. 69- 70.

11. Die Vollendung dieses Gemeinschaftsnetzes setzt angesichts der Unzulänglichkeiten der vorhandenen Verkehrswege die Verwirklichung mehrerer Vorhaben voraus. Das mittelfristige Programm besteht aus der Gesamtheit dieser Vorhaben, deren Vorrang und Vorbereitungsstand erwarten lassen, daß sie in den nächsten zehn bis fünfzehn Jahren verwirklicht werden. In den beigefügten Karten sind diejenigen dieser Vorhaben eingezeichnet, von denen schon jetzt feststeht, daß sie in den nächsten fünf Jahren begonnen werden; Anhang 2 enthält eine detaillierte Übersicht über das mittelfristige Programm.

Die verschiedenen Ebenen der Gemeinschaftsaktion

12. Die Aufgabe der Gemeinschaft besteht zunächst darin, die Verwirklichung dieser Vorhaben gut zu koordinieren und zur Konzipierung derjenigen beizutragen, die zur Weiterentwicklung der Gemeinschaft besonders notwendig erscheinen. Die Gemeinschaft muß aber auch in der Lage sein, die Verwirklichung bestimmter Vorhaben des mittelfristigen Programms durch geeignete Begleitmaßnahmen für die finanzielle Unterstützung zu fördern.

Im Hinblick auf die Finanzierung dürfte es zweckmäßig sein, im mittelfristigen Programm zwischen zwei Arten von Vorhaben zu unterscheiden:

- A-Vorhaben, die normalerweise von durchschnittlichem oder geringfügigem Umfang sind und die im wesentlichen dazu dienen, das Leistungsniveau an den kritischen Punkten des Gemeinschaftsnetzes zu verbessern oder dieses Netz zu erweitern, ohne seine grundlegende Struktur zu ändern.

- B-Vorhaben (Großvorhaben), deren Verwirklichung es ermöglicht, unter Berücksichtigung der Überlastungsprobleme und der Probleme der Abgelegenheit der Randgebiete neue Leistungen anzubieten, einen qualitativen Sprung bei den von dem derzeitigen Netz gebotenen Leistungen zu vollziehen oder signifikante Netzerweiterungen vorzunehmen. Es handelt sich zum Beispiel um die Errichtung von Kunstbauten zur Überwindung der größten natürlichen Hindernisse der Gemeinschaft (Alpen, Pyrenäen, Ärmelkanal, Ostsee usw.), um die Schaffung neuer großer Verkehrsverbindungen mit den vom geographischen Zentrum der Gemeinschaft am weitesten abgelegenen Ländern (nach Portugal, Irland oder Griechenland) oder um die Einführung neuer Technologien (Hochgeschwindigkeitseisenbahn, Autobahn der dritten Generation).

13. Bei beiden Arten von Vorhaben kann die Gemeinschaft eine Katalysatorrolle spielen. Für sie geht es darum, den Bau von Infrastrukturen durch die Mitwirkung an der Planung, an der Anfangsphase und an der Finanzierung zu fördern.

14. Die Gemeinschaft kann die Vorbereitung und die Verwirklichung der Vorhaben, ungeachtet des später gewählten Finanzierungsverfahrens, dadurch fördern, daß sie

- von sich aus alle Beteiligten (in erster Linie die Behörden der Mitgliedstaaten) zusammenbringt, um alle zu überzeugen, wie wichtig eine umfassende Untersuchung und eine Koordinierung der einzelnen Vorhaben ist und um das Zustandekommen ihrer Entscheidungen zu beschleunigen;
- die Unterstützung und die Mithilfe der betroffenen Industriebereiche und anderer Kreise anstrebt und gestaltet;

441/86

- ein Vorhaben wegen seiner gemeinschaftlichen Bedeutung, die aufgrund obiger Kriterien bewertet wird, öffentlich unterstützt, wobei diese Unterstützung die Form einer "Anerkennung der Europanutztlichkeit" annehmen kann;
 - sich mit Zuschüssen oder rückzahlbaren Vorschüssen an der Finanzierung der Vorarbeiten und der erforderlichen Vorstudien beteiligt. Angesichts des Hindernisses, das die hohen Kosten dieser Leistungen für Großvorhaben darstellen, könnte diese je nach der gemeinschaftlichen Bedeutung des Vorhabens zu differenzierende Maßnahme der Gemeinschaft ausschlaggebend sein;
 - insbesondere bei der Beteiligung von Privatkapital die Verbesserung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen der Vorhaben durch die Beseitigung administrativer Hindernisse vorschlägt, die ein gutes Projektmanagement sowohl während des Baus als auch während des Betriebs des Bauwerks gefährden könnten. Es bestehen bereits Vorschläge z.B. hinsichtlich der Liberalisierung des Kapitalverkehrs oder der Einführung einer gleichartigen steuerlichen und buchtechnischen Behandlung.
15. Die Gemeinschaft kann auch bei der Finanzierung dieser Vorhaben eine Rolle spielen. Die Beteiligungsmodalitäten müssen an die Merkmale der zu unterstützenden Vorhaben angepaßt und somit je nach Art der Vorhaben (A oder B) differenziert werden.
16. Die meisten Vorhaben fallen in die Zuständigkeit der staatlichen Stellen, und ihre Finanzierung erfolgt im wesentlichen durch öffentliche Mittel.

Um die Kohärenz in der Planung dieser Vorhaben zu stärken und ihre Verwirklichung zu beschleunigen, ist jedoch die Zusammenfassung der Mittel, die der Gemeinschaft zur Verfügung stehen, zu fördern. In den meisten Fällen handelt

es sich darum, den Zugang zu den klassischen Finanzierungsmitteln (Haushaltsbeiträge der Mitgliedstaaten und der Gemeinschaft und Inanspruchnahme von Darlehen der Art der EIB-Darlehen) zu koordinieren und zu verbessern. Daher sollten die bestehenden Gemeinschaftsinstrumente (Europäischer Fonds für regionale Entwicklung - EFRE; Integrierte Mittelmeerprogramme - IMP; europäische Investitionsbank - EIB; neues Gemeinschaftsinstrument - NGI; Unterstützung von Verkehrsinfrastrukturen - UVI (1)) systematisch verwendet oder kombiniert werden, um die Finanzierungsregelungen zu erleichtern. Die Maßnahmen des EFRE und der EIB zur Förderung der Verkehrsinfrastrukturen beliefen sich von 1981 bis 1985 auf 5,8 Milliarden ECU. Sie tragen im wesentlichen zur Verbesserung der für die regionale Entwicklung der wirtschaftsschwächeren Gebiete der Gemeinschaft notwendigen Strukturen bei.

In einer Reihe von Fällen werden die betreffenden Vorhaben gleichzeitig den Zielen der Regionalentwicklung und der Vollendung eines Verkehrsnetzes von europäischer Bedeutung entsprechen. Die Beteiligungen zugunsten von Verkehrsinfrastrukturen werden weiterhin ein wichtiger Bereich der strukturellen Beteiligungen der Gemeinschaft sein. So ist den Zielen der Gemeinschaft im Bereich des Ausbaus der Infrastrukturen bei den Aufgaben des Strukturfonds Rechnung zu tragen, insbesondere was die Stärkung des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts der Gemeinschaft betrifft.

Andererseits ist die Inanspruchnahme eines besonderen Instruments zur Unterstützung der Verkehrsinfrastrukturen notwendig, entweder um Vorhaben zu verwirklichen, die unmittelbar mit den Zielen der Verkehrspolitik verbunden sind und die zur Vereinheitlichung des Binnenmarktes beitragen, oder um eine

(1) UVI : Besonderes Instrument zur finanziellen Unterstützung für Vorhaben auf dem Gebiet der Verkehrsinfrastruktur (Haushaltslinie 581).

Sogwirkung auszuüben und Mittel zu mobilisieren, die weit höher liegen als diejenigen, die direkt aus den Gemeinschaftsbudgets aufgebracht werden können. Das UVI kann aufgrund seiner Spezialisierung diese Rolle übernehmen, damit die Gemeinschaftsaktion in diesem Bereich über einen bloßen Beitrag zu bereits bestehenden Finanzierungsplänen hinausgeht. Das Vorgehen der Gemeinschaft in Verbindung mit ihrer Impulse gebenden Rolle auf dem Gebiet der Vorstudien, der Information der Mitgliedstaaten und der Förderung der Forschung kann die Richtung der einzelstaatlichen Verkehrswegeplanung insbesondere im Hinblick auf die Bauzeit nicht unerheblich beeinflussen.

Aufgrund des häufig begrenzten Umfangs der Vorhaben, der den Wert ihres Beitrags zur Verbesserung des Verkehrsnetzes keineswegs schmälert, oder der öffentlichen Bauträgerschaft sind die wirksamsten Möglichkeiten einer Beteiligung der Gemeinschaft, um die Verwirklichung dieser Vorhaben zu beschleunigen, unmittelbare und mittelbare Zuschüsse, wie es die Erfahrung mit dem UVI zeigt.

17. Die Bedeutung bestimmter Vorhaben oder ihre Komplexität, die insbesondere darauf zurückzuführen ist, daß die Bauarbeiten wegen geographischer oder technischer Zwänge nicht aufgeteilt werden können, erfordern die Inanspruchnahme differenzierterer Anreizmethoden.

Angesichts der Sachzwänge, die auf den einzelstaatlichen Haushalten und auf dem Gemeinschaftshaushalt lasten, sind die Möglichkeiten zur Mobilisierung privaten Kapitals für Großvorhaben von gemeinschaftlicher Bedeutung soweit wie möglich zu nutzen.

Die Aufgabe der Gemeinschaft geht dann über die Koordinierung und Beschleunigung hinaus; in diesem Fall geht es darum, die Konzipierung bestimmter Vorhaben und ihre Verwirklichung zu fördern, d.h. eine Katalysatorrolle zu spielen. Dies ist nur

möglich, wenn die Gemeinschaft eine aktivere Rolle spielen wird mit dem Ziel, den Markt zu veranlassen, den größten Teil der Finanzierung zu übernehmen und zwar dadurch, daß sie

- das Interesse der einzelstaatlichen Behörden an der Schaffung eines steuerlich und rechtlich günstigen Klimas weckt, um die Aufbringung des erforderlichen Kapitals in geeigneter Form zu erleichtern (Erwerb, Unterbringung und Ausgabe von Wertpapieren);
- im entscheidenden Augenblick eingreift: bei der Konzipierung des Vorhabens durch einen Haushaltsbeitrag zu den Vorarbeiten und zum Anlaufen der Finanzierung; dies wäre eine neue Form der Haushaltsbeteiligung, deren Ziel es wäre, unmittelbar oder mittelbar die Anfangskosten des Vorhabens zu senken (Übernahme von Studien, Durchführung von Nebenarbeiten, Einbringung von Eigenmitteln);
- auf dem Markt verfügbares Kapital mobilisiert, und dies durch eine neue Form der Gemeinschaftsbeteiligung: durch die Gewährung einer risikogerechten Haushaltsbürgschaft für Darlehen, die die EIB aus Eigenmitteln oder aus von der Kommission aufgenommenen Anleihemitteln zahlt, würde die Gemeinschaft zu den Verfahren der "Finanzierung nach Projekt", übergehen, deren Ziel es ist, die Risiken bei der Finanzierung auf die Parteien zu verteilen, und die bereits die Verwirklichung einer Reihe von Großprojekten ermöglicht haben.

Die Kommission wird dem Rat im Rahmen der Stärkung ihrer finanzierungstechnischen Tätigkeit eine Mitteilung unterbreiten, indem die aktivere Rolle, die die Gemeinschaft spielen kann, im einzelnen dargestellt wird.

441/86

Erforderliche Haushaltsmittel

18. Die Veranschlagung der Haushaltsmittel für die Unterstützung von Verkehrsinfrastrukturen beruht auf zwei Überlegungen:

1. Die Bemühungen sind auf die Unterstützung von Vorhaben zu konzentrieren, deren nach dem Verfahren in Ziffer 7 ermittelte gemeinschaftliche Bedeutung im Vergleich zu ihrer einzelstaatlichen Bedeutung Anreizmaßnahmen der Gemeinschaft rechtfertigt.

2. Aufgrund der Erfahrung mit früheren Maßnahmen wird die Effizienzschwelle einer Beteiligung der Gemeinschaft folgendermaßen festgestellt:

- Für die Vorhaben, bei denen das Vorgehen der Gemeinschaft vor allem im Wege einer Finanzierung durch Zuschüsse erfolgt, ist eine Beteiligung zwischen 15 und 25 % notwendig, um den angestrebten Anreizeffekt zu erzielen.
- Für die Vorhaben nach Ziffer 17 dagegen ist die Beteiligung der Gemeinschaft im Rahmen des UVI von Vorhaben zu Vorhaben je nach Form der finanziellen Unterstützung festzulegen, so daß der gewünschte Katalysatoreffekt zustande kommt.

In Anbetracht dieser Erwägungen ist eine schrittweise Erhöhung der für die Unterstützung bestimmten Haushaltsmittel in Aussicht zu nehmen. Eine gewisse Progressivität ist erforderlich, und sei es nur wegen der notwendigen Fristen, damit die einzelstaatlichen Behörden ihre einzelstaatlichen Programme an dieses Programm anpassen können. So ist im Vergleich zu den derzeitigen Mitteln für die Unterstützung von Infrastrukturvorhaben ein schrittweiser Anstieg auf einen Betrag von 150 Millionen ECU im Jahr 1990 vertretbar, wenn man den Betrag für die bereits feststehenden Vorhaben berücksichtigt (siehe Anhang 2 Ziffer 1). Dieser Betrag, der auf 20 Milliarden ECU veranschlagt wird, ist mit der Konzipierung der B-Vorhaben, die gegenwärtig noch nicht feststehen, allmählich nach oben zu revidieren.

19. Von allen Haushaltsmitteln, die für das mittelfristige Programm bereitstehen, sollte der größte Teil (z.B. zwei Drittel) den Großvorhaben (B-Vorhaben) vorbehalten sein. Das hätte den doppelten Vorteil, daß für den weiteren Ausbau des Grundnetzes nennenswerte Mittel zur Verfügung stünden und gleichzeitig der größte Teil der verfügbaren Mittel auf Großvorhaben konzentriert würde, die die Gemeinschaft braucht, damit sie sich den großen kommerziellen, industriellen und technologischen Herausforderungen der Welt von morgen stellen kann.
20. In der Anfangsphase des mittelfristigen Programms sollte das Vorgehen der Gemeinschaft zugunsten der A-Vorhaben aus den Mitteln der Haushaltsjahre 1982 bis 1984 fortgesetzt werden und mit dem Ergreifen der ersten Maßnahme zur Erleichterung der Konzipierung von B-Vorhaben kombiniert werden.

Das bedeutet, daß es sich in diesem Stadium bei der Unterstützung der B-Vorhaben mehr um Vorstudien, den Ausbau der Zufahrtswege oder anderer Vorarbeiten handeln würde als um eine unmittelbare Beteiligung an den Bauarbeiten, die in einer späteren Phase überwiegen könnte.

Entwurf der Schlußfolgerungen des Rates

21. Der Rat wird gebeten:

- (a) die Leitlinien der Mitteilung über ein mittelfristiges Verkehrsinfrastrukturprogramm zu genehmigen;
- (b) die Rahmenverordnung über das mittelfristige Verkehrsinfrastrukturprogramm zu genehmigen. Dieser Vorschlag ersetzt die Vorschläge, die von der Kommission am 5. Juli 1976 (1) und am 9. August 1983 (2) unterbreitet wurden.

(1) ABl. Nr. C 207 vom 2.9.1976, S. 9 f.

(2) ABl. Nr. C 36 vom 10.2.1984, S. 3 ff.

44/86

ANHANG 1

DAS VERKEHRSNETZ DER GEMEINSCHAFT

A. Gesamtkonzeption des Verkehrsnetzes

1. Durch die Arbeiten des Ausschusses für Verkehrsinfrastruktur konnte das Netz der Eisenbahn-, Straßen- und Binnenwasserstraßenverbindungen von gemeinschaftlicher Bedeutung ausgearbeitet werden. Die Anhänge 3, 4 und 5 enthalten eine vollständigere und genauere Darstellung, bei der insbesondere die Erfordernisse Spaniens und Portugals berücksichtigt werden.

Dieses Netz besteht aus den für die Gemeinschaft wichtigsten Verbindungen. Es wird ohne Angabe der Streckenführung schematisch dargestellt. Es kann aufgrund der Verkehrsentwicklung in der Gemeinschaft fortgeschrieben werden.

2. Die Infrastrukturen auf jeder Verbindung des Verkehrsnetzes von gemeinschaftlicher Bedeutung müssen ausreichende Leistungsmerkmale aufweisen, damit jeder Punkt des Verkehrsnetzes eine befriedigende Bedienungsqualität bietet. Dabei wurden folgende Mindestanforderungen berücksichtigt:

- reibungslose Verkehrsabwicklung, wobei die Sättigung der Anlagen nur während einer begrenzten Anzahl von Stunden pro Jahr hingenommen wird;
- eine befriedigende Zugänglichkeit für die einzelnen Gebiete und Großstadtgebiete der Gemeinschaft;
- die Möglichkeit, die erforderlichen Leistungen durch den Ausbau des Güterverkehrs, insbesondere des schweren Verkehrs, des kombinierten Verkehrs oder die Beförderung gefährlicher Güter sicherzustellen;
- die optimale Sicherheit der Verkehrsnutzer.

- 18 -

Als Leitplan für Verbindungen zwischen verkehrserzeugenden Knotenpunkten gewährleisten die dargestellten Netze die Bedienung der wichtigsten See- und Flughäfen.

3. In jedem Leitplan des Netzes von gemeinschaftlicher Bedeutung (Schiene, Straße und Binnenwasserstraße) wurde angegeben, auf welchen Teilen die Leistungsfähigkeit oder die Bedienungsqualität unzureichend ist und welche Ausbaumaßnahmen geplant sind. Die Mitgliedstaaten haben der Kommission die entsprechenden Vorhaben mitgeteilt. Ihre Vorbereitung ist so weit fortgeschritten, daß der Beginn ihrer Verwirklichung in den nächsten fünf Jahren schon heute sicher ist. Das schließt natürlich nicht aus, daß im selben Zeitraum auch andere Vorhaben, insbesondere derzeit in der Planung befindliche Vorhaben für Hochgeschwindigkeitsstrecken der Eisenbahn und zur Überwindung natürlicher Hindernisse durchgeführt werden.

B. Das Straßennetz

4. Bei den Straßen müssen folgende Mindestvoraussetzungen erfüllt sein:
 - Einhaltung des Genfer Europäischen Übereinkommens vom 15. November 1975 über die internationalen Hauptverkehrsstraßen;
 - flüssige Verkehrsabwicklung (außer einer jährlich begrenzten Zahl von Spitzenverkehrsstunden) durch den Bau neuer Verbindungen, den Ausbau bestehender Verbindungen oder die Spezialisierung der Beförderungstrecken;
 - Anpassung der Gewichte und Abmessungen der Nutzfahrzeuge an die Gemeinschaftsvorschriften.
5. Die Vorhaben von gemeinschaftlicher Bedeutung, die das Autobahnnetz betreffen, verfolgen zwei Ziele.

In einigen Fällen handelt es sich darum, die Leistungsfähigkeit von Autobahnabschnitten, die fast die Sättigungsgrenze erreicht haben, zu steigern.

Bei diesem Ausbau können mehrere Einzelvorhaben an einer langen Verbindungsstrecke verwirklicht werden. In anderen Fällen sollen mit dem Ausbau örtliche Engpässe (Ortsdurchfahrt, fehlende Teilstrecke usw.) beseitigt werden.

Einige der von den Mitgliedstaaten unterbreiteten Vorhaben wurden übrigens nicht berücksichtigt, da sie für den grenzüberschreitenden Fernverkehr nicht wichtig genug sind.

C. Das Eisenbahnnetz

6. Auch bei den Eisenbahnstrecken müssen verschiedene Mindestvoraussetzungen erfüllt sein:

- für die Fernverkehrsverbindungen mit sehr starkem Personenverkehr eine Geschwindigkeit von mehr als 200 km/h im allgemeinen durch Neubaustrecken ausschließlich für den Personenverkehr oder für einen gemischten Personen- und Güterverkehr;
- für Verbindungen mit geringerem Personenverkehrsaufkommen eine Geschwindigkeit von 160 bis 200 km/h im allgemeinen durch den Ausbau der bestehenden Strecken;
- für die Neubaustrecken das UIC-Lichtraumprofil C1, das die Beförderung jeder Art von Containern, Wechselbehältern und Nutzfahrzeugen (Sattelanhänger, Lastzüge usw.) ermöglicht;
- für die ausgebauten Strecken, wenn das Lichtraumprofil C1 zu kostspielig ist, das Lichtraumprofil B, das trotz bestimmter Beschränkungen zur Förderung des kombinierten Verkehrs ausreicht;
- die technischen Merkmale, die bei hoher Leistungsfähigkeit eine genaue Verkehrsabwicklung und einen zuverlässigen Fahrplan garantieren.

7. Es liegt im Interesse der Gemeinschaft, ihr Eisenbahnnetz auf drei verschiedenen Gebieten zu modernisieren:

- die Beförderung von Gütern unter wirtschaftlich befriedigenden Bedingungen setzt Fortschritte bei den Beförderungspreisen, der Regelmäßigkeit des Leistungsangebots und der Reisegeschwindigkeit voraus. Damit dieses Ziel erreicht werden kann, muß die Infrastruktur der bestehenden Strecken ausgebaut werden, um insbesondere die Inanspruchnahme des kombinierten Verkehrs zu fördern. Außerdem dürfen die Hauptabfuhrstrecken im grenzüberschreitenden Güterverkehr nur eine begrenzte Zahl moderner Anlagen für die Rangier- und Umladevorgänge aufweisen;
- die Verbesserung des Personenverkehrs mit einer Reisegeschwindigkeit von über 160 km/h auf den wichtigsten Verbindungen der Gemeinschaft erfordert auch Infrastrukturarbeiten auf den bestehenden Strecken;
- über 200 km/h führen die Aussichten, welche die Hochgeschwindigkeits-technik im Personenverkehr eröffnet, innerhalb des gesamten Eisenbahnnetzes zu einem Hochgeschwindigkeitsnetz, dessen wichtigste Teile aus Neubaustrecken bestehen werden. Mehrere Vorhaben dieser Art werden derzeit verwirklicht.

D. Das Binnenwasserstraßennetz

8. Die Mindestanforderungen, die im allgemeinen an die Binnenwasserstraßen gestellt werden, sind der Ausbau zur sogenannten Großschiffahrtsstraße der Klasse IV, die von 1.350 t-Selbstfahrern und Schubverbänden mit einer Ladefähigkeit von 1.000 bis 1.500 t befahren werden können. Ausnahmen von dieser Regel sind jedoch möglich.

441/86

9. Das Binnenwasserstraßennetz der Gemeinschaft setzt sich im wesentlichen aus bestehenden bzw. in Bau befindlichen Großschiffahrtsstraßen zusammen. Es besteht auch aus weniger leistungsfähigen Verbindungen, die trotz eines geringen Verkehrsaufkommens einbezogen wurden, um die Kohärenz und die Kontinuität des Netzes zu erhalten.

Aufgrund von Evaluierungsstudien ist zu prüfen, ob bestimmte Vorhaben zum Ausbau der die Häfen bedienenden Binnenschiffahrtswege außerhalb des derzeit berücksichtigten Netzes eine gemeinschaftliche Bedeutung haben, und wenn ja, sind die von diesen Vorhaben betroffenen Verbindungen in das Netz aufzunehmen.

ANHANG 2MITTELFRISTIGES VERKEHRSINFRASTRUKTURPROGRAMMA. Gesamtkonzeption

1. Die Investitionskosten für die Vorhaben von gemeinschaftlicher Bedeutung, die bisher von den Mitgliedstaaten festgelegt worden sind, betragen für den in Betracht gezogenen Zeitraum von 10 bis 15 Jahren mehr als 20 Milliarden ECU. Hinzu kommen die Kosten für die sich in Vorbereitung befindenden wichtigsten Großvorhaben.

Ausgehend von der Unterscheidung zwischen A- und B-Vorhaben muß eine mittelfristige Strategie ausgearbeitet werden, in der die Rolle der Gemeinschaft bei der Förderung eines Gemeinschaftsprogramms besser sichtbar wird. Es soll diesbezüglich daran erinnert werden, daß die Art der B-Vorhaben eine radikale Veränderung der Dienstleistungen, die den Nutzern geboten werden, vorausgesetzt. Dank der Einführung fortgeschrittener Techniken für einige dieser Vorhaben können diese der europäischen Industrie besondere Perspektiven auf dem Weltmarkt der neuen Technologien eröffnen (z.B. spurgeführtes Schnellbahnsystem für den Personenverkehr).

2. Das Interesse der Gemeinschaft, diese Vorhaben zu unterstützen, liegt vor allem darin, daß sie die Mitgliedstaaten ermutigen kann, für die wirtschaftliche und soziale Entwicklung Europas besonders nutzbringende Vorhaben durchzuführen oder zu beschleunigen. Die beschränkten Mittel machen es jedoch notwendig, von den Vorhaben diejenigen auszuwählen, die eine optimale Auswirkung auf die Verwirklichung der Hauptgemeinschaftsziele haben.

Diese Auswahl hat durch eine eingehende Analyse der gemeinschaftlichen Bedeutung der Vorhaben anhand der vorgeschlagenen Kriterien und der Ergebnisse der in Ziffer 8 beschriebenen Methode zu erfolgen. Vorbehaltlich einer derartigen Analyse ist es möglich anzugeben, welche Achsen in dem mittelfristigen Programm vorrangig berücksichtigt werden könnten.

B. In das mittelfristige Programm einzubeziehende vorrangige Verkehrsachsen

3. Verkehrsachsen, die die großen Handelsströme in der Gemeinschaft tragen und besondere Belastungen für die Transitländer mit sich bringen

Auf diesen Verkehrsachsen bleibt selbst mit einem angemessenen Abgeltungssystem ein Ungleichgewicht zwischen den Belastungen und den Vorteilen für die Länder bestehen, in denen sie sich befinden. Dies rechtfertigt das Tätigwerden der Gemeinschaft, das sich auf folgende Maßnahmen konzentrieren könnte:

- die Beseitigung der Engpässe auf den Straßenabschnitten mit einem starken Transitverkehr. Beispiele: Zufahrt zum Mont Blanc-Tunnel auf der Achse Benelux-Frankreich-Italien, Abschnitt Aachen-Köln auf der Achse Benelux-Bundesrepublik Deutschland-Schweiz/Österreich usw.;
- den Ausbau der Entlastungs-Eisenbahnverbindungen oder der Träger des kombinierten Verkehrs in den überlasteten Straßenkorridoren. Beispiele: Verbindungen Randstad-Deutschland, Verbindungen skandinavische Länder-Deutschland-Alpen, Verbindung Amsterdam-Brüssel-Luxemburg-Metz-Straßburg-Basel-Mailand-Rom usw.;
- den Ausbau der Zufahrten zu Transitwegen durch Drittländer (insbesondere Österreich, die Schweiz und Jugoslawien), über die ein bedeutender Teil des Gemeinschaftsverkehrs abgewickelt wird, wie die Eisenbahnverbindungen über den Brenner und die Tauern, oder den Ausbau von Umgehungsstrecken;
- die Modernisierung der Verbindungen des Netzes der Binnenwasserstraßen, vor allem der Verbindungen zwischen Stromgebieten (Beispiel: Verbindung Seine-Schelde, Verbindung Rhein-Rhône).

4. Ausbau der Land-See-Verbindungen, insbesondere im Korridor Kontinent-Großbritannien-Irland

In Anbetracht der Entscheidung über den Bau einer festen Ärmelkanalverbindung sollten sich die Maßnahmen der Gemeinschaft konzentrieren auf:

- die Eisenbahn- und Straßenzufahrten zu der festen Ärmelkanalverbindung,
- die Vorhaben zur Entwicklung oder Umstellung der Land-See-Dienstleistungen, insbesondere auf den Verbindungen zwischen den belgischen und niederländischen Häfen und den nördlich der Themsemündung gelegenen Häfen.

Andererseits muß in Irland der Ausbau der Nord-Süd-Verbindung fortgesetzt werden, die die für den Verkehr mit der übrigen Gemeinschaft wichtigsten Häfen bedient.

Im Bereich der Verbesserung der Land-See-Verbindungen könnte die Anwendung neuer Technologien Gegenstand von Forschungsarbeiten oder Studien auf Gemeinschaftsebene sein (Beispiele: Straße von Messina, Golf von Korinth, skandinavische Verbindungen).

5. Schrittweiser Ausbau besonders leistungsfähiger Verbindungen zwischen den Hauptstädten und den Großstadtgebieten, insbesondere von spurgeführten Hochgeschwindigkeitsverbindungen

Die Bedeutung, die die Gemeinschaft der Unterstützung eines europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes für den Reiseverkehr beimißt, war Gegenstand der Arbeiten einer Arbeitsgruppe, deren Ende 1985 erstellter Bericht dem Rat vorgelegt wird. Die ersten Maßnahmen sollten sich auf die Verbindung Paris-Brüssel-Köln/Amsterdam erstrecken. Die diesbezüglichen Untersuchungen, an denen sich die Gemeinschaft beteiligt hat, sind bereits weit fortgeschritten.

6. Bessere Anbindung verkehrsferner Gebiete an das Verkehrsnetz der Gemeinschaft

6.1. Nord-West/Süd-Ost-Achse (nach Griechenland). Die aufgrund des griechischen Memorandums eingeleiteten Maßnahmen zur Modernisierung der Nord-Süd-Verbindung von Griechenland nach Jugoslawien sind prioritär weiterzuführen. Es ist für eine gute Verzahnung zwischen dieser Achse und der Ost-West-Verbindung (Igoumenitsa-Volos) zu sorgen, die zur Stärkung der Ost-West-Transitfunktion Griechenlands geplant ist.

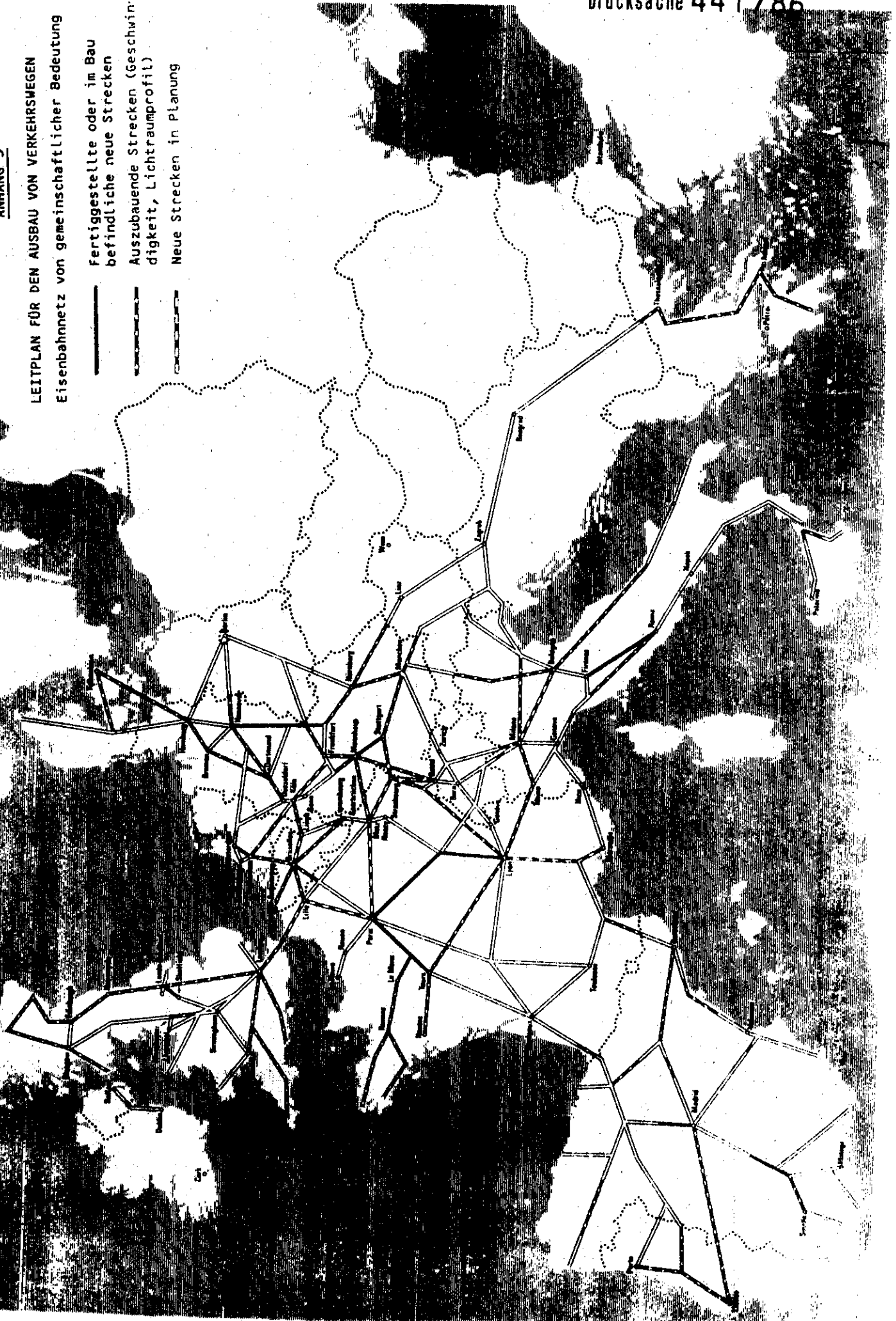
6.2. Achse zur Bedienung der iberischen Halbinsel. Nach den Studien und Programmen, die auf einzelstaatlicher Ebene von der spanischen und portugiesischen Regierung erstellt wurden, erscheinen folgende Maßnahmen als vorrangig:

- Verbindung Irun-Madrid-Algeciras (Schiene und Straße)
- Verbindung Barcelona-Madrid-Lissabon (Schiene und Straße)
- Mittelmeerstraßenverbindung Narbonne-Algeciras
- Straßen- und Eisenbahnverbindungen Irun-Burgos-Porto und Irun-Burgos-Coimbra-Lissabon-Faro
- Ausbau der Pyrenäen-Überquerungen: Pau-Saragossa (Straße); Toulouse Barcelona (Straße); Modernisierung der Eisenbahngrenzübergänge.

ANHANG 3

LEITPLAN FÜR DEN AUBAU VON VERKEHRSWEGEN
Eisenbahnnetz von gemeinschaftlicher Bedeutung

- Fertiggestellte oder im Bau befindliche neue Strecken
- - - Auszubauende Strecken (Geschwindigkeit, Lichtraumprofil)
- · - · - Neue Strecken in Planung



441/86

ANHANG 4

LEITPLAN FÜR DEN AUSBAU VON VERKEHRSWEGEN
Straßennetz von gemeinschaftlicher Bedeutung

- ▲— Abschnitt mit von den Mitglied-
- staaten mitgeteilten Vorhaben
- von den Mitgliedstaaten mit-
- (/) geteilte Vorhaben
- zu planende Vorhaben



Vorschlag für eine Verordnung des Rates

Über die Gewährung einer Finanzhilfe
im Rahmen eines mittelfristigen
Verkehrsinfrastrukturprogramms

B E G R Ü N D U N G

1. Im Hinblick auf die Ausarbeitung eines mittelfristigen Programms hat die Kommission dem Rat bereits folgende Vorlagen übermittelt:

- Bericht über die Engpässe (20.6.1980)
- Berichte über die Bewertung der gemeinschaftlichen Bedeutung (16.9.1981 und 7.12.1982)
- Versuchsprogramm (10.12.1982)
- Leitlinien für die mittelfristige Politik (14.12.1984).

2. Aufgrund dieser Arbeiten und der Anhörungen und Beratungen, zu denen sie geführt haben, konnte die Kommission ein mittelfristiges Programm ausarbeiten, das insbesondere umfaßt:

- ein Netz der Hauptverkehrsverbindungen von gemeinschaftlicher Bedeutung,
- Ziele für den Ausbau dieses Verkehrsnetzes,
- Hinweise oder Leitlinien für mittelfristig zu verwirklichende Vorhaben von gemeinschaftlicher Bedeutung.

Dieses Programm, das dem Rat gleichzeitig wie dieser Verordnungsvorschlag zugeleitet wird, dient als Rahmen für die Maßnahmen der Finanzhilfe der Gemeinschaft, um ihre einwandfreie Koordinierung und ihre Effizienz zu gewährleisten.

Dieses Programm wird regelmäßig aufgrund der Weiterentwicklung des Bedarfs der Gemeinschaft überprüft.

3. Artikel 1 legt den Rahmen der Beteiligung der Gemeinschaft aufgrund des mittelfristigen Verkehrsinfrastrukturprogramms fest.

Artikel 2 enthält die Kriterien für die Auswahl der Infrastrukturvorhaben, die für eine Finanzhilfe der Gemeinschaft in Frage kommen.

Artikel 3 legt den Gegenstand und die geplanten Formen der Finanzhilfe fest.

Artikel 4 beschreibt das Verfahren für die Einreichung und den Inhalt eines Antrags auf Finanzhilfe.

4. Artikel 5 verleiht der Kommission die Zuständigkeit für die Gewährung der Finanzhilfe. Diese Zuständigkeit beruht auf Artikel 205 des Vertrags von Rom, nach dem die Kommission den Haushalt durchführt. Es wurde vorgesehen, daß die Entscheidung der Kommission nach Anhörung des mit der Entscheidung Nr. 78/174 EWG eingesetzten Ausschusses für Verkehrsinfrastruktur ergeht, da der Ausschuß gemäß Artikel 5 dieser Entscheidung auf Veranlassung der Kommission alle Fragen betreffend die Entwicklung des Verkehrswegenetzes von gemeinschaftlicher Bedeutung prüfen kann.

5. Die erforderlichen Kontrollbestimmungen in den vorausgegangenen Vorschlägen für die Gewährung einer Finanzhilfe sind in Artikel 6 übernommen worden.

Vorschlag für eine Verordnung des Rates

Über die Gewährung einer Finanzhilfe
im Rahmen eines mittelfristigen
Verkehrsinfrastrukturprogrammes

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft,
insbesondere auf Artikel 75 und 84,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Die Verwirklichung der gemeinsamen Verkehrspolitik erfordert ein Vorgehen der Gemeinschaft zur harmonischen Entwicklung der innergemeinschaftlichen Verkehrsverbindungen,

Die modernen Verkehrsinfrastrukturnetze, die auf europäischer Ebene geplant werden, können zur Vereinheitlichung des Binnenmarktes und zur Förderung des Personen-, Güter- und Dienstleistungsverkehrs zwischen den Ländern und Gebieten der Gemeinschaft beitragen.

Die Schaffung rascher und leistungsfähiger Verkehrsverbindungen zwischen sämtlichen Gebieten der Gemeinschaft ist eine wesentliche Voraussetzung für die Stärkung ihres wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts.

Die Verwirklichung eines angemessenen Leistungs- und Sicherheitsstandards auf diesen Verbindungen und ihr Ausbau erleichtern die ausgewogene Entwicklung des Handels und ermöglichen es den Gebieten in Randlage, die Nachteile der Erweiterung zu überwinden und voll und ganz an der wirtschaftlichen und sozialen Tätigkeit der Gemeinschaft und am Handel mit Drittländern teilzunehmen.

Es ist gleichzeitig den Interessen der Verkehrsnutzer und den Erfordernissen in den Bereichen Umwelt, Sicherheit und rationelle Energienutzung Rechnung zu tragen.

Die strukturellen Zwecken dienenden Finanzinstrumente der Gemeinschaft können zur Verwirklichung der Verkehrsinfrastrukturarbeiten von gemeinschaftlicher Bedeutung beitragen.

Eine gezielte Finanzhilfe für Verkehrsinfrastrukturvorhaben kann einen wesentlichen finanziellen Anreiz bieten: einerseits für die Verwirklichung bestimmter Vorhaben von entscheidender Bedeutung für die Vollendung der Verkehrsnetze der Gemeinschaft und andererseits für die Förderung und die Einleitung von Großvorhaben.

Bei der Gewährung einer derartigen Finanzhilfe ist die Notwendigkeit zu berücksichtigen, eine einwandfreie Koordinierung bei der Verwirklichung der einzelnen Vorhaben zu gewährleisten und diese Verwirklichung wirksam zu staffeln. Daher ist es angezeigt, die Finanzhilfen im Rahmen eines Programms zu gewähren.

Es erscheint zweckmäßig, der Kommission die Aufgabe zu übertragen, dieses Programm im Lichte der festzulegenden Ziele und Kriterien zu erstellen -

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Aus den zu diesem Zweck im Haushalt der Europäischen Gemeinschaften vorgesehenen Mittel gewährt die Gemeinschaft unter den in nachstehenden Artikeln aufgeführten Bedingungen eine Finanzhilfe zur Verwirklichung von Verkehrsinfrastrukturvorhaben von gemeinschaftlicher Bedeutung, die sich in den Rahmen eines mittelfristigen Programms einfügen und folgenden Zielen entsprechen:

- die Verbesserung der Verbindungen in Korridoren mit einer Seestrecke,

441/86

- die Senkung der Kosten des Transitverkehrs in Zusammenarbeit mit den gegebenenfalls betroffenen dritten Ländern, insbesondere durch Infrastrukturmaßnahmen zur Förderung des kombinierten Verkehrs,
- die Anbindung der Gebiete in Randlage an das Netz der Gemeinschaft,
- der Ausbau von Verbindungen mit hohem Leistungsstandard zwischen den wichtigsten Großstadtgebieten, vor allem von Eisenbahn-Hochgeschwindigkeitsverbindungen.

Das mittelfristige Programm, das die Gemeinschaft aufstellt und regelmäßig überprüft, umfaßt insbesondere

- ein Netz der Hauptverkehrsverbindungen von gemeinschaftlicher Bedeutung,
- Ziele für den Ausbau dieses Verkehrsnetzes,
- Hinweise oder Leitlinien für mittelfristig zu verwirklichende Vorhaben von gemeinschaftlicher Bedeutung.

Artikel 2

Aufgrund folgender Kriterien wird beurteilt, ob Verkehrsinfrastrukturvorhaben für eine Finanzhilfe in Frage kommen:

- soziale und wirtschaftliche Rentabilität,
- Bedeutung des Vorhabens für die Gemeinschaft, insbesondere:
 - . relative Bedeutung des derzeitigen oder potentiellen innergemeinschaftlichen Verkehrs;
 - . Bedeutung des Handels der Gemeinschaft mit dritten Ländern auf der betreffenden Verbindung;
 - . Ausmaß der Verringerung der Isolierung der Gebiete in Randlage;
- Übereinstimmung des Vorhabens mit den anderen Maßnahmen der Gemeinschaft aufgrund der gemeinsamen Verkehrspolitik oder der Politik der Gemeinschaft auf anderen Gebieten;
- Ergänzung der auf einzelstaatlicher Ebene durchgeführten Vorhaben.

Artikel 3

1. Die Finanzhilfe der Gemeinschaft kann für Vorstudien und Vorarbeiten für Infrastrukturvorhaben, für etwaige damit verbundene Maßnahmen und für die teilweise oder vollständige Durchführung der Vorhaben gewährt werden.
2. Diese Finanzhilfe kann die Form von Zuschüssen oder jede andere Form annehmen, die für die Finanzierung eines Vorhabens notwendig ist.
3. Die Finanzhilfe darf 50% der Gesamtkosten eines Vorhabens oder der besonderen Phase des Vorhabens, für die eine Finanzhilfe gezahlt werden soll, nicht überschreiten.
4. In keinem Fall dürfen die Beiträge aus allen Haushaltsquellen der Gemeinschaft 70% der Gesamtkosten des Vorhabens überschreiten.
5. Die Finanzhilfe der Gemeinschaft kann nur für ein Vorhaben gewährt werden, wenn die Transparenz bei der Auftragsvergabe gewährleistet ist.

Artikel 4

1. Anträge auf Finanzhilfe werden bei der Kommission über die Mitgliedstaaten oder jeden Träger eingereicht, der zur Durchführung eines Vorhabens von gemeinschaftlicher Bedeutung ermächtigt ist.
2. Jeder Antrag enthält die erforderlichen Angaben für seine Beurteilung, insbesondere
 - eine Bewertung der vorhersehbaren Ausgaben nach den einzelnen Posten,
 - einen vorläufigen Zeitplan der Arbeiten und der finanziellen Verpflichtungen;
 - die erforderlichen Angaben für die Beurteilung der gemeinschaftlichen Bedeutung des Vorhabens;
 - eine nicht technische Zusammenfassung der Untersuchung der Umweltfolgen (1).
3. Die Mitgliedstaaten oder die Träger im Sinne von Absatz 1 übermitteln der Kommission alle zusätzlichen Angaben, die diese für die Beurteilung des Vorhabens für zweckmäßig hält.

(1) Richtlinie Nr. 85/337/EWG.

441/86

Artikel 5

Die Kommission entscheidet nach Anhörung des mit der Entscheidung Nr. 78/174/EWG eingesetzten Ausschusses für Verkehrsinfrastruktur über die Gewährung der Finanzhilfe angesichts der Bedeutung der Vorhaben, die aufgrund der in Artikel 2 genannten Kriterien beurteilt wird. Sie teilt dem Rat ihre Entscheidung mit.

Artikel 6

1. Wird ein Vorhaben, für das eine Finanzhilfe gewährt wurde, nicht wie vorgesehen durchgeführt, oder sind die vorgesehenen Bedingungen nicht erfüllt, kann die Finanzhilfe durch eine Entscheidung der Kommission gekürzt oder widerrufen werden.

Gegebenenfalls ungerechtfertigt gezahlte Beträge sind der Gemeinschaft von dem betreffenden Begünstigten innerhalb von zwölf Monaten nach Zustellung der Entscheidung zurückzuerstatten.

2. Unbeschadet der Kontrollen, welche die Mitgliedstaaten aufgrund ihrer Recht- und Verwaltungsvorschriften vornehmen und unbeschadet von Artikel 206-a des Vertrags sowie jeglicher Kontrolle nach Maßgabe von Artikel 209 Buchstabe c) des Vertrags führen die zuständigen Stellen des betreffenden Mitgliedstaats und die Bediensteten der Kommission oder andere von dieser hierzu beauftragten Personen Nachprüfungen an Ort und Stelle oder Erhebungen über Vorhaben durch, für die eine Finanzhilfe gewährt worden ist. Die Kommission setzt für die Durchführung dieser Nachprüfungen Fristen und unterrichtet den Mitgliedstaat im voraus, um jede erforderliche Unterstützung zu erhalten.
3. Mit diesen Nachprüfungen an Ort und Stelle oder Erhebungen über Vorhaben, für die eine Finanzhilfe gewährt worden ist, soll festgestellt werden,
 - a) ob die verwaltungsmäßige Abwicklung den Gemeinschaftsvorschriften entspricht,
 - b) ob Belege vorhanden sind und ob diese mit den Vorhaben übereinstimmen, für die eine Finanzhilfe gewährt worden ist;

-35-

- c) unter welchen Bedingungen die Vorhaben durchgeführt und überprüft werden;
 - d) ob die durchgeführten Arbeiten den Voraussetzungen für die Gewährung der Finanzhilfe entsprechen.
4. Die Kommission kann die Zahlung der Vorschüsse für ein Vorhaben aussetzen, wenn bei einer Kontrolle Unregelmäßigkeiten oder eine bedeutende Änderung der Art oder der Bedingungen des Vorhabens, die der Kommission nicht zur Genehmigung vorgelegt worden sind, festgestellt werden.

Artikel 7

Diese Verordnung tritt am Tage ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Rates
Der Präsident

Finanzbogen1. Betreffende Haushaltlinie

Artikel 581: Finanzielle Unterstützung für Vorhaben auf dem Gebiet der Verkehrsinfrastruktur.

2. Bezugsgrundlage

Sie ist mit dem vorliegenden Vorschlag auf der Grundlage von Artikel 75 und 84 des Vertrags zu schaffen.

3. Einstufung der Ausgaben

Nichtobligatorische Ausgaben (gemäß Anhang zur gemeinsamen Erklärung vom 30.6.1982).

4. Beschreibung und Begründung der Maßnahme

Die Finanzhilfe kann die Form von Zuschüssen oder jede andere Form annehmen, die die Finanzierung eines Vorhabens erfordert.

Die Vorhaben müssen sich in den Rahmen eines von der Kommission aufgestellten mittelfristigen Programms einfügen. Ob ein Vorhaben für die Finanzhilfe in Frage kommt und wie hoch der Betrag der Finanzhilfe liegt, wird anhand von Kriterien beurteilt, die in dem Verordnungsvorschlag aufgeführt sind.

Der Rückgriff auf Haushaltsmittel in Form von Kapitalzuschüssen oder Zinsvergütungen richtet sich nach dem Nutzen, den die Gemeinschaft in ihrer Gesamtheit aus einer beschleunigten Verwirklichung von Vorhaben von gemeinschaftlicher Bedeutung zieht.

Die spezifischen Vorteile für die Gemeinschaft hängen von dem Teil des grenzüberschreitenden Verkehrs, der über die Projektstrecke läuft, ab.

5. Art der Ausgabe und Berechnungsweisea) Art der Ausgabe

Zuschuß an die Mitgliedstaaten oder an Träger, die zur Durchführung eines Vorhabens von gemeinschaftlicher Bedeutung ermächtigt sind.

b) Berechnungsweise

Eine gewisse Zeit ist notwendig, damit die Regierungen ihre Programme an die gemeinschaftlichen Prioritäten anpassen können. Es wird geschätzt, daß ab 1988 Vorhaben mit Gesamtkosten von rund 1 Mrd. ECU dank der Kapitalzuschüsse schneller anlaufen könnten. Der durch das schnellere Anlaufen erzielte Nutzen würde sich dem zu diesem Zweck gewährten Zuschuß annähern.

-37-

Die Höhe der Beteiligung richtet sich nach dem spezifischen Teil des Gemeinschaftsnutzens und nach der Schwelle, über die hinaus ein Mitgliedstaat sein Programm nicht beschleunigen kann (Haushaltsslage, insbesondere in Ländern, die erhebliche Anstrengungen unternehmen müssen, um öffentliche Investitionen nachzuholen). Erfahrungsgemäß (Versuchsprogramm) dürfte der Beteiligungssatz zwischen 15 und 25% schwanken.

In der Zeit des Ausreifens des Programms (vor 1989) kann ein großer Teil der begrenzten verfügbaren Mittel für die Mitfinanzierung von Vorarbeiten zu B-Vorhaben verwendet werden. Da es sich um eine Anreizmaßnahme par excellence handelt, ist eine 70%ige Beteiligung im Falle von Vorarbeiten wünschenswert.

6. Finanzielle Auswirkung der Maßnahme auf die Interventionsmittel

6.1. Fälligkeitsplan

Verpflichtungen Mio. ECU			1986	1987	1988	1989	1990	Spätere Jahre
Mittel	85	90	27	20	20	23		
	86	65		20	15	15	15	
	87	30			9	10	11	
	88	90			27	27	27	9
	89	120				36	36	48
	90	150					45	105
Total		545	27	40	71	111	134	162

7. Finanzierung der Interventionsausgaben

Bei Artikel 581 eingesetzte Mittel.

8. Finanzielle Auswirkungen auf die laufenden Personal- und Verwaltungsmittel

Keine - Personal vorhanden.

Empfehlungen

der Ausschüsse

Mitteilung der Kommission der Europäischen Gemeinschaften an
den Rat über ein mittelfristiges Verkehrs-
infrastrukturprogramm

Vorschlag einer Verordnung des Rates über die Gewährung
einer Finanzhilfe im Rahmen eines mittelfristigen Verkehrs-
infrastrukturprogrammes

KOM(86) 340 endg.; Ratsdok. 8294/86

Punkt der 573. Sitzung des Bundesrates am 20. Februar 1987

Der federführende Ausschuß für Fragen der Europäischen
Gemeinschaften und
der Ausschuß für Verkehr und Post
empfehlen dem Bundesrat, zu der Vorlage wie folgt Stellung
zu nehmen:

1. Der Bundesrat unterstützt die Bemühungen der EG um eine
gemeinschaftliche Verkehrsinfrastrukturpolitik.
Eine gemeinsame Verkehrsinfrastrukturpolitik fördert den
Personen-, Güter und Dienstleistungsverkehr der Gemein-
schaft. Sie kann insbesondere dazu beitragen, den
wachsenden Verkehr der Zukunft zu bewältigen. Sie kann
zugleich die Vereinheitlichung des europäischen Binnen-
marktes und die Ausweitung des Handels unterstützen und
so der Integration der Gemeinschaft dienen.

...

- 40 -

441/86

2. Die Bundesregierung wird gebeten, bei der Ausgestaltung einer gemeinschaftlichen Verkehrsinfrastrukturpolitik darauf hinzuwirken, daß sich diese auf eine Abstimmung der nationalen Planungen und auf die Koordinierung der grundsätzlich einzelstaatlich zu finanzierenden Infrastrukturvorhaben von gemeinschaftlicher Bedeutung konzentriert. Die nationale Eigenverantwortlichkeit für das Vorhalten einer funktionsfähigen Verkehrsinfrastruktur ist sicherzustellen.

Da für die Gemeinschaft bedeutende Verkehrsinfrastrukturvorhaben Drittstaaten mit wichtiger Transitfunktion für die EG betreffen, sollten auch diese Staaten in den Abstimmungs- und Koordinierungsprozeß eingebunden werden.

3. Eine gemeinsame Finanzierung sollte sich auf Vorhaben beschränken, die für mehrere Staaten von erheblicher Bedeutung sind und bei denen ein Land im Vergleich zu seinem Nutzen aus der Maßnahme zu hohe Aufwendungen zu tragen hätte.
4. Dies trifft in der Regel nur für wenige Großvorhaben von überragender gemeinschaftlicher Bedeutung zu.
5. Die Bundesregierung wird gebeten, darauf hinzuwirken, daß einer Förderung durch die Gemeinschaft grundsätzlich nur subsidiäre Bedeutung zukommt.
6. Eine gemeinsame Finanzierung der Großvorhaben von signifikanter Gemeinschaftsbedeutung sollte in der Regel in der Weise erfolgen, daß die an einem Vorhaben unmittelbar interessierten Mitgliedstaaten sich entsprechend ihrem Nutzen an dessen Kosten beteiligen. Die Gemeinschaft sollte sich vorrangig auf eine Katalysatorrolle beschränken.

Zur Verwirklichung dieses Ziels bedarf es nach Auffassung des Bundesrates nicht der Einführung eines zusätzlichen Instruments zur finanziellen Unterstützung von Vorhaben auf dem Gebiet der Verkehrsinfrastruktur (UVI).

Auch im Hinblick auf

- die ungelösten Finanzierungsprobleme der EG,
- den zur Realisierung des von der EG-Kommission ausgearbeiteten Verkehrsnetzes von gemeinschaftlicher Bedeutung erforderlichen großen Finanzierungsbedarf,
- die bereits bestehenden Finanzierungsinstrumente für Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen,
- die noch bestehenden Engpässe in der nationalen Verkehrsinfrastrukturfinanzierung,
- die unbefriedigenden Erfahrungen mit den seit 1982 praktizierten Ad-hoc-Lösungen zur Verwendung der in den EG-Haushalt eingesetzten Mittel zur Förderung von Verkehrsinfrastrukturvorhaben

hält der Bundesrat die Schaffung eines neuen Finanzierungsinstruments - zumindest zur Zeit - nicht für zweckmäßig.

7. Die Bundesregierung wird vielmehr gebeten, sich für eine bessere Nutzung und Koordinierung der vorhandenen gemeinschaftlichen Finanzierungsinstrumente für Projekte von gemeinschaftlicher Bedeutung einzusetzen.
8. Der Bundesrat hält es für erforderlich, daß sich angesichts der finanziellen Probleme der Gemeinschaft eine finanzielle Förderung auf die für den Transitverkehr der Gemeinschaft wichtigsten Binnenverkehrswege beschränkt und Projekte für den See- und Luftverkehr

nicht in eine EG-Finanzierung einbezogen werden. Dies entspricht auch der "Entscheidung des Rates zur Einführung eines Beratungsverfahrens und zur Schaffung eines Ausschusses auf dem Gebiet der Verkehrsinfrastruktur" vom 20.2.1978 (78/174/EWG), die sich auf die Binnenverkehrswege beschränkt.

In Anbetracht der eher sekundären Bedeutung des Ausbaus des Binnenschiffahrtsnetzes zur Bewältigung des Verkehrs zwischen Staaten der Gemeinschaft wird die Bundesregierung ferner gebeten, zunächst auf eine Beschränkung der finanziellen Förderung auf die Straßen- und Eisenbahnmagistralen, wo die Hauptengpässe bestehen, hinzuwirken.

9. Für den Fall, daß die 1982 seitens des Europäischen Parlaments eingeleitete Politik fortgeführt wird, im EG-Haushalt gesondert Mittel zur Förderung von Verkehrsinfrastrukturvorhaben auszuweisen, wird die Bundesregierung gebeten, sich für eine Konzentration dieser Mittel auf wenige Projekte von überragender europäischer Verkehrsbedeutung einzusetzen.
10. Zum Vorschlag für eine Verordnung des Rates über die Gewährung einer Finanzhilfe im Rahmen eines mittelfristigen Verkehrsinfrastrukturprogramms im einzelnen:

Zu Artikel 1 und 2:

Zusätzlich zu den in Nr. 5 dieser EntschlieÙung für erforderlich gehaltenen Einschränkungen hält der Bundesrat eine besondere Berücksichtigung der Anbindung von Randgebieten dann nicht für erforderlich, wenn die bestehenden Finanzierungsinstrumente für diesen Zweck aus regionalpolitischen Gründen bereits eingesetzt werden.

...

Zu Artikel 3:

Unabhängig von dem unter Nr. 4 dieser EntschlieÙung dargelegten Vorbehalt gegen ein gesondertes Finanzierungsinstrument hält der Bundesrat die in Artikel 3 Ziff. 3 und 4 vorgesehenen Förderhöchstsätze für unvereinbar mit dem Charakter der Subsidiarität einer EG-Finanzierungshilfe. Die Bundesregierung wird gebeten, sich für eine Beschränkung der Hundertsätze auf 25 % (Ziff. 3) bzw. 50 % (Ziff. 4) einzusetzen, zumal auch in der Mitteilung der Kommission an den Rat eine Beteiligung zwischen 15 % und 25 % für notwendig erachtet wird.

Zu Artikel 4 Ziffer 2:

In Anbetracht der erheblichen Bedeutung, die einem Verfahren zur wirtschaftlichen Bewertung von Verkehrsinfrastrukturvorhaben zukommt und des Aktualisierungsbedarfs eines solchen Verfahrens, wird die Bundesregierung gebeten, sich intensiv in die Konzipierung und Fortschreibung eines solchen Bewertungsverfahrens einzuschalten und das bereits weit entwickelte Bewertungsverfahren für die Bundesverkehrswegeplanung einzubeziehen.

Zu Artikel 5:

Der Bundesrat wendet sich gegen die Entscheidungsbefugnis der Kommission im Hinblick auf die Auswahl und die Forderung von Verkehrsinfrastrukturvorhaben. Der Bundesrat empfiehlt, die Entscheidung über die Gewährung einer Finanzhilfe grundsätzlich entsprechend dem jeweiligen Verfahren zu treffen, das für die einzelnen gemeinschaftlichen Finanzierungsinstrumente vorgesehen ist. Bei Einführung eines neuen Finanzierungsinstruments für Verkehrsinfrastrukturvorhaben sollte der Rat auf Vorschlag der Kommission entscheiden.

11. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung um weitere Unterrichtung gemäß Art. 2 Abs. 4 des Gesetzes zur Einheitlichen Europäischen Akte.

-44-

20.02.87

Beschluß

des Bundesrates

Mitteilung der Kommission der Europäischen Gemeinschaften an den Rat über ein mittelfristiges Verkehrsinfrastrukturprogramm

Vorschlag einer Verordnung des Rates über die Gewährung einer Finanzhilfe im Rahmen eines mittelfristigen Verkehrsinfrastrukturprogrammes

KOM(86) 340 endg.; Ratsdok. 8294/86

Der Bundesrat hat in seiner 573. Sitzung am 20. Februar 1987 zu der Vorlage wie folgt Stellung genommen:

1. Der Bundesrat unterstützt die Bemühungen der EG um eine gemeinschaftliche Verkehrsinfrastrukturpolitik.
Eine gemeinsame Verkehrsinfrastrukturpolitik fördert den Personen-, Güter und Dienstleistungsverkehr der Gemeinschaft. Sie kann insbesondere dazu beitragen, den wachsenden Verkehr der Zukunft zu bewältigen. Sie kann zugleich die Vereinheitlichung des europäischen Binnenmarktes und die Ausweitung des Handels unterstützen und so der Integration der Gemeinschaft dienen.
2. Die Bundesregierung wird gebeten, bei der Ausgestaltung einer gemeinschaftlichen Verkehrsinfrastrukturpolitik darauf hinzuwirken, daß sich diese auf eine Abstimmung der nationalen Planungen und auf die Koordinierung der grundsätzlich einzelstaatlich zu finanzierenden Infrastrukturvorhaben von gemeinschaftlicher Bedeutung konzentriert. Die nationale Eigenverantwortlichkeit für das Vorhalten einer funktionsfähigen Verkehrsinfrastruktur ist sicherzustellen.

Da für die Gemeinschaft bedeutende Verkehrsinfrastrukturvorhaben Drittstaaten mit wichtiger Transitfunktion für die EG betreffen, sollten auch diese Staaten in den Abstimmungs- und Koordinierungsprozeß eingebunden werden.

3. Eine gemeinsame Finanzierung sollte sich auf Vorhaben beschränken, die für mehrere Staaten von erheblicher Bedeutung sind und bei denen ein Land im Vergleich zu seinem Nutzen aus der Maßnahme zu hohe Aufwendungen zu tragen hätte. Dies trifft in der Regel nur für wenige Großvorhaben von überragender gemeinschaftlicher Bedeutung zu.
4. Die Bundesregierung wird gebeten, darauf hinzuwirken, daß einer Förderung durch die Gemeinschaft grundsätzlich nur subsidiäre Bedeutung zukommt. Eine gemeinsame Finanzierung der Großvorhaben von signifikanter Gemeinschaftsbedeutung sollte in der Regel in der Weise erfolgen, daß die an einem Vorhaben unmittelbar interessierten Mitgliedstaaten sich entsprechend ihrem Nutzen an dessen Kosten beteiligen. Die Gemeinschaft sollte sich vorrangig auf eine Katalysatorrolle beschränken.

Zur Verwirklichung dieses Ziels bedarf es nach Auffassung des Bundesrates nicht der Einführung eines zusätzlichen Instruments zur finanziellen Unterstützung von Vorhaben auf dem Gebiet der Verkehrsinfrastruktur (UVI).

Auch im Hinblick auf

- die ungelösten Finanzierungsprobleme der EG,
- den zur Realisierung des von der EG-Kommission ausgearbeiteten Verkehrsnetzes von gemeinschaftlicher Bedeutung erforderlichen großen Finanzierungsbedarf,
- die bereits bestehenden Finanzierungsinstrumente für Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen,

- die noch bestehenden Engpässe in der nationalen Verkehrsinfrastrukturfinanzierung,
- die unbefriedigenden Erfahrungen mit den seit 1982 praktizierten Ad-hoc-Lösungen zur Verwendung der in den EG-Haushalt eingesetzten Mittel zur Förderung von Verkehrsinfrastrukturvorhaben

hält der Bundesrat die Schaffung eines neuen Finanzierungsinstruments - zumindest zur Zeit - nicht für zweckmäßig.

Die Bundesregierung wird vielmehr gebeten, sich für eine bessere Nutzung und Koordinierung der vorhandenen gemeinschaftlichen Finanzierungsinstrumente für Projekte von gemeinschaftlicher Bedeutung einzusetzen.

5. Der Bundesrat hält es für erforderlich, daß sich angesichts der finanziellen Probleme der Gemeinschaft eine finanzielle Förderung auf die für den Transitverkehr der Gemeinschaft wichtigsten Binnenverkehrswege beschränkt und Projekte für den See- und Luftverkehr nicht in eine EG-Finanzierung einbezogen werden. Dies entspricht auch der "Entscheidung des Rates zur Einführung eines Beratungsverfahrens und zur Schaffung eines Ausschusses auf dem Gebiet der Verkehrsinfrastruktur" vom 20.2.1978 (78/174/EWG), die sich auf die Binnenverkehrswege beschränkt.

In Anbetracht der eher sekundären Bedeutung des Ausbaus des Binnenschiffahrtsnetzes zur Bewältigung des Verkehrs zwischen Staaten der Gemeinschaft wird die Bundesregierung ferner gebeten, zunächst auf eine Beschränkung der finanziellen Förderung auf die Straßen- und Eisenbahnmagistralen, wo die Hauptengpässe bestehen, hinzuwirken.

6. Für den Fall, daß die 1982 seitens des Europäischen Parlaments eingeleitete Politik fortgeführt wird, im EG-Haushalt gesondert Mittel zur Förderung von Verkehrsinfra-

strukturvorhaben auszuweisen, wird die Bundesregierung gebeten, sich für eine Konzentration dieser Mittel auf wenige Projekte von überragender europäischer Verkehrsbedeutung einzusetzen.

7. Zum Vorschlag für eine Verordnung des Rates über die Gewährung einer Finanzhilfe im Rahmen eines mittelfristigen Verkehrsinfrastrukturprogramms im einzelnen:

Zu Artikel 1 und 2:

Zusätzlich zu den in Nr. 5 dieser EntschlieÙung für erforderlich gehaltenen Einschränkungen hält der Bundesrat eine besondere Berücksichtigung der Anbindung von Randgebieten dann nicht für erforderlich, wenn die bestehenden Finanzierungsinstrumente für diesen Zweck aus regionalpolitischen Gründen bereits eingesetzt werden.

Zu Artikel 3:

Unabhängig von dem unter Nr. 4 dieser EntschlieÙung dargelegten Vorbehalt gegen ein gesondertes Finanzierungsinstrument hält der Bundesrat die in Artikel 3 Ziff. 3 und 4 vorgesehenen Förderhöchstsätze für unvereinbar mit dem Charakter der Subsidiarität einer EG-Finanzierungshilfe. Die Bundesregierung wird gebeten, sich für eine Beschränkung der Hundertsätze auf 25 % (Ziff. 3) bzw. 50 % (Ziff. 4) einzusetzen, zumal auch in der Mitteilung der Kommission an den Rat eine Beteiligung zwischen 15 % und 25 % für notwendig erachtet wird.

Zu Artikel 4 Ziffer 2:

In Anbetracht der erheblichen Bedeutung, die einem Verfahren zur wirtschaftlichen Bewertung von Verkehrsinfrastrukturvorhaben zukommt und des Aktualisierungsbedarfs eines solchen

Verfahrens, wird die Bundesregierung gebeten, sich intensiv in die Konzipierung und Fortschreibung eines solchen Bewertungsverfahrens einzuschalten und das bereits weit entwickelte Bewertungsverfahren für die Bundesverkehrswegeplanung einzubeziehen.

Zu Artikel 5:

Der Bundesrat wendet sich gegen die Entscheidungsbefugnis der Kommission im Hinblick auf die Auswahl und die Forderung von Verkehrsinfrastrukturvorhaben. Der Bundesrat empfiehlt, die Entscheidung über die Gewährung einer Finanzhilfe grundsätzlich entsprechend dem jeweiligen Verfahren zu treffen, das für die einzelnen gemeinschaftlichen Finanzierungsinstrumente vorgesehen ist. Bei Einführung eines neuen Finanzierungsinstruments für Verkehrsinfrastrukturvorhaben sollte der Rat auf Vorschlag der Kommission entscheiden.

8. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung um weitere Unterrichtung gemäß Art. 2 Abs. 4 des Gesetzes zur Einheitlichen Europäischen Akte.