

Bundesrat

Drucksache 715/89

12.12.89

EG - K - VP

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Vorschlag für eine Entscheidung des Rates über ein
spezifisches Programm für Forschung und technologische
Entwicklung im Verkehrswesen (EURET) 1990 - 1993

KOM(89) 557 endg.; Ratsdok. 10410/89

KEP-AE-Nr.: 893023

Übermittelt vom Bundesminister für Wirtschaft am 12. Dezember 1989 gemäß Artikel 2 des Gesetzes zur Einheitlichen Europäischen Akte (BGBl. II 1986 S. 1102 f.).

Die Vorlage ist mit Schreiben des Herrn Präsidenten der Kommission der Europäischen Gemeinschaften vom 28. November 1989 dem Herrn Präsidenten des Rates der Europäischen Gemeinschaften übermittelt worden.

Das Europäische Parlament und der Wirtschafts- und Sozialausschuß werden an den Beratungen beteiligt.

Die Kommission strebt die Festlegung eines gemeinsamen Standpunktes des Rates im März 1990 an.

Inhaltsverzeichnis

Seite

-	Programmbeschreibung	
	1. Einleitung.....	1
	a. Die Bedeutung der Forschung im Verkehrswesen.....	2
	b. Die Lage in den Mitgliedstaaten.....	3
	c. Notwendigkeit eines Gemeinschaftsprogramms.....	6
	c.1. Der Verkehr ist mit den großen Gemeinschaftszielen unmittelbar verknüpft.....	8
	c.2. Die bisherigen Anstrengungen der Gemeinschaft reichen nicht aus.....	9
	2. Wissenschaftlich-technischer Inhalt.....	12
	3. Finanzierung und Durchführung.....	15
-	Entwurf eines Vorschlags für eine Entscheidung des Rates	
-	Finanzdaten und Finanzbogen	
-	Beurteilung der Auswirkungen auf Mittel- und Kleinunternehmen	

1. Einleitung

Die Vollendung des Binnenmarktes ist untrennbar mit einem gemeinschaftlichen Verkehrssystem verbunden, das sowohl qualitativ als auch quantitativ in der Lage ist, die dadurch steigende Verkehrsnachfrage in allen Bereichen zu befriedigen.

Darauf ging die Kommission auch in ihrer Mitteilung an den Rat ein, in der die Voraussetzungen für den Erfolg der Einheitlichen Europäischen Akte beschrieben werden (KOM(87) 100). Dort heißt es: "Die Errichtung eines echten gemeinsamen europäischen Wirtschaftsraumes verlangt bedeutende Fortschritte in der Verkehrs- und Infrastrukturpolitik wie auch in der Umweltpolitik".

Allerdings wären politische und rechtliche Maßnahmen nicht ausreichend, wenn die technische Entwicklung mit ihnen nicht Schritt hielte oder wenn die Impulse technischer Neuerungen vor allem außereuropäischen Ländern zugute kämen.

In diesem Sinne ist eine Forschung, die durch eine gemeinschaftliche Dimension verstärkt wird, zur Standardisierung von Verkehrsmitteln und -systemen beiträgt und auf gemeinsame Ziele ausgerichtet ist, von besonderer Bedeutung.

Deshalb muß die Gemeinschaft der Verkehrsforschung endlich ein umfassendes Programm widmen, nachdem sie bisher nur begrenzte und punktuelle Maßnahmen ergriffen hat. Dies ist auch im Rahmenprogramm geplant und als Teil der Aktion "Auf dem Wege zu einem großen Informations- und Kommunikationsmarkt und einer informierten und kommunizierenden Gesellschaft" ist unter Punkt 2.3 "Neue Dienstleistungen von gemeinsamem Interesse" auch ein eigenes Verkehrsprogramm vorgesehen. Daneben soll es gezielte Programme zur Anwendung der Telekommunikations-, der Informations- und der audiovisuellen Techniken geben.

Zu den gezielten Anwendungsprogrammen gehört seit kurzem auch das vom Rat am 29. Juni 1988 genehmigte DRIVE-Programm, das den Verkehr und dort wiederum hauptsächlich den Straßenverkehr betrifft. Seine Hauptziele lauten: "Durchbruch hinsichtlich der Verkehrssicherheit, eine bedeutende Verbesserung der Effizienz im Transportwesen und eine erhebliche Verringerung der Umweltbelastung." Sein Ziel deckt sich auch mit dem Ziel der anderen Sonderprogramme (AIM, DELTA): "Förderung des Einsatzes der zu erwartenden Fortschritte im Bereich der Informations- und Telekommunikationstechniken".

Das Verkehrsprogramm ist zugleich umfassender, da es alle Verkehrsträger einbezieht, und gezielter, da es sämtliche Ziele des Rahmenprogramms aufgreift: "Lösung der Probleme der wirtschaftlichen Effizienz, der Sicherheit und der Umweltverträglichkeit von Verkehrssystemen, insbesondere in den Bereichen spurgeführter Verkehr, Straßenverkehr, Seeverkehr und Luftverkehr".

Die jüngsten Entwicklungen in der gemeinsamen Verkehrspolitik setzen entsprechende Schwerpunkte. In ihrer Mitteilung an den Rat über die Kapazitätsprobleme im Luftverkehrssystem (KOM(88) 577) hat die Kommission betont: "Um den wachsenden Anforderungen an das Luftverkehrssystem in ganz Europa gerecht werden und im Wettbewerb mit nichteuropäischen Herstellern bestehen zu können, ist eine Zusammenarbeit bei der Erforschung und Anwendung der Technik auf europäischer Ebene geboten."

Zudem hat die Kommission in ihrer Mitteilung an den Rat über die Verbesserung der Betriebsbedingungen des Seeverkehrs (KOM(89) 266) auf folgende Tatsache hingewiesen: "Forschungsarbeiten können dazu beitragen, durch eine Senkung der Betriebskosten die Wettbewerbsstellung der Gemeinschaftsflotten zu verbessern, indem deren technische Leistungsfähigkeit gesteigert wird".

A. DIE BEDEUTUNG DER FORSCHUNG IM VERKEHRSWESEN

Die wirtschaftlichen und sozialen Beschränkungen, die die Zukunft der Gemeinschaft belasten, sind für den Verkehr von besonderer Bedeutung. Da der Verkehr für unsere Wirtschaft und Gesellschaft so wichtig ist, muß er mit den Entwicklungen der kommenden Jahre Schritt halten. Unbeweglichkeit, Widerstand gegen notwendige Veränderungen und falsche Weichenstellung können den Wirtschaftsapparat schwächen und die soziale Entwicklung erschweren.

Dieses Schritthalten mit der Nachfrage ist teilweise über das freie Spiel der Marktkräfte möglich, sofern das Verkehrssystem in ausreichendem Maße auf die konjunkturellen Anforderungen und Tendenzen reagieren kann.

Die meisten Entscheidungen jedoch haben Auswirkungen, die über das rein Wirtschaftliche hinausgehen. Das Verkehrssystem beruht auf einer schwerfälligen, teuren und langlebigen Infrastruktur, kann grundlegende Auswirkungen auf bestimmte Industriezweige haben, wirkt unmittelbar auf die menschliche Umgebung ein und übernimmt oft gemeinwirtschaftliche Aufgaben, weshalb seine Zukunft in einem längerfristigen Gesamtzusammenhang vorausgeplant werden muß.

Wenn man sich hierbei auf das freie Spiel der Marktkräfte verläßt, besteht die große Gefahr, daß man lediglich zu verspäteten und langfristig schädlichen Not- oder Teillösungen gelangt. Der Stand der technischen Entwicklung setzt den politischen Entscheidungen und der Reaktionsfähigkeit des Verkehrssystems seine Grenzen.

Dies gilt ganz besonders für die heutige Zeit der Krise und des Umbruchs, weshalb der Forschung nicht als Beiwerk, sondern als einem Hauptbestandteil jeder Strategie besondere Bedeutung zukommt. Forschung ist keine Selbstverständlichkeit, die als eines von vielen anderen Instrumenten auf dem Streben der Wirtschaftssubjekte und dem Wettbewerbsdruck beruht. Sie ist im Gegenteil eine Grundvoraussetzung dafür, daß das Verkehrssystem ständig und auf optimale Weise seine Aufgaben erfüllen kann.

Sie kann sogar entscheidend zu Lösungen auf umfassenderer Ebene beitragen, wenn sie der Industrie als Lieferant des Verkehrs zugute kommt.

B. DIE LAGE IN DEN MITGLIEDSTAATEN

Die Mitgliedstaaten nehmen gegenüber der erforderlichen F&E im Verkehr eine uneinheitliche Haltung ein. Bis Mitte der siebziger Jahre hat die Forschungs- und Entwicklungsarbeit in allen Industriestaaten, meist Dank bedeutender staatlicher Mittel, erheblich zugenommen. Private Initiativen haben sie oft gefördert und unterstützt. In der Gemeinschaft führte dies zu umfangreichen Programmen auf dem Gebiet der Luftfahrt, des spurgeführten Hochgeschwindigkeitsverkehrs, der neuen Nahverkehrsmittel und der Luftkissenfahrzeuge, während Verkehrsprognosen und -planungen zugleich umfangreiche Arbeiten ermöglichten. Bei diesen Programmen ging es meist um höhere Geschwindigkeiten bzw. im Nahverkehr um die Entwicklung von Systemen, die dem vielseitigen Verkehrsbedarf gerecht werden.

Die Früchte dieser Anstrengungen konnten in den achtziger Jahren geerntet werden. Die Vorarbeiten am AIRBUS, am Hochgeschwindigkeitszug und an der automatischen Stadtschnellbahn gehen auf diese Programme zurück.

Mitte der siebziger Jahre dämpften Energiekrise, Haushaltsbeschränkungen und langsames Wachstum den Ehrgeiz und führten zu einer strengen Auswahl der Vorhaben, wenn man sich in einigen Fällen nicht sogar auf reines Abwarten beschränkte.

Heute ist man sich über die langfristigen Beschränkungen, die besser erkannt werden, weitgehend einig. Man ist sich über die wichtigsten Anforderungen an ein gemeinschaftliches Verkehrssystem im klaren, die im übrigen den Anforderungen der gesamten Wirtschaft und Gesellschaft entsprechen. Daraus ergeben sich vorrangige Ziele für die F&E der Mitgliedstaaten.

Allerdings wird die Forschung und Entwicklung in den einzelnen Ländern mit sehr unterschiedlicher Intensität verfolgt. Auch wenn die Erfordernisse und Beschränkungen nicht bestritten werden, so unterliegen die dafür erforderlichen Mittel doch den besonderen Gegebenheiten in jedem Land. Das führt zu zahlreichen, allerdings kaum vergleichbaren Parallelvorhaben oder häufig zu einem Verzicht, weil die Mittel für die entsprechenden Aufgaben fehlen, die Industrie nur geringes Interesse zeigt oder weil der Staat einer Einschaltung der öffentlichen Hand in die Forschung zurückhaltend gegenübersteht. Auch wenn der für das Verkehrswesen wichtigen Investitionsgüterindustrie nicht überall die gleiche Bedeutung zukommt, so haben doch alle Länder der Gemeinschaft ein Interesse an einem funktionierenden Verkehrssystem.

Derzeit läßt sich quantitativ kaum beurteilen, welche Bedeutung die Mitgliedstaaten der Verkehrsforschung einräumen.

Der Anteil der Forschung am Gesamthaushalt ist von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat und selbst innerhalb eines Mitgliedstaates von Jahr zu Jahr sehr unterschiedlich. Die Verkehrsforschung ist jedoch einer der Bereiche, die als erste dem Rotstift zum Opfer fallen, wenn sich ein Land in einer schwierigen Haushaltslage befindet. Auch wenn öffentliche Mittel nicht die einzige Finanzierungsquelle für die Verkehrsforschung sind, so machen sie doch verständlich, weshalb die Forschungsarbeiten in den einzelnen Staaten mit so unterschiedlicher Intensität durchgeführt werden.

Diese Unterschiedlichkeit kehrt auch in den Anwendungsbereichen der Forschung wieder. Die einzelnen Mitgliedstaaten legen ihre Verkehrsforschungsprogramme voneinander unabhängig und ohne Zusammenarbeit untereinander, teilweise sogar im Wettbewerb zueinander fest, was der Forschung sogar Impulse verleihen mag, in der Praxis aber mit Nachteilen verbunden ist:

- Vorhaben, die für öffentliche Versorgungsbetriebe oder einen monopolistischen Anbieter bestimmt sind, werden kaum auf Gemeinschaftsebene oder gar außerhalb der Gemeinschaft genutzt. Sie lösen oft Rivalität zwischen und Abkapselung gegenüber den anderen Ländern aus oder verstärken sie. Sie können auch die Normungsarbeit auf europäischer Ebene erschweren. Indem sie das Entstehen eines

Marktes von europaweiter Bedeutung bremsen, gefährden sie außerdem den Zugang zum Weltmarkt. Dies gilt z.B. für den spurgeführten Hochgeschwindigkeitsverkehr und den städtischen Nahverkehr;

- Vorhaben mit eigenwirtschaftlicher Zweckbestimmung bekommen, auch wenn sie sich bis in die letzten Jahre im weltweiten Wettbewerb durchsetzen konnten, nunmehr die Auswirkungen der Krise zu spüren und werden einem wachsenden internationalen Wettbewerbsdruck ausgesetzt. Auch wenn der verschärfte Wettbewerb zum technischen Fortschritt zwingt, so besteht doch die Gefahr, daß der Forschung wegen der ständig steigenden Kosten und der zugleich rückläufigen Rentabilität der Unternehmen nur noch kurzfristige Ziele gesteckt werden, während eigentlich grundlegendere und längerfristige Neuerungen notwendig wären. Dies gilt vor allem für den Straßen- und den Seeverkehr.

Zwei typische Beispiele hierfür sind die Forschung in der Automobilindustrie und über den Hochgeschwindigkeitszug.

Bei der Automobilforschung spielen staatliche Beihilfen im internationalen Wettbewerb um die Entwicklung neuer Modelle natürlich eine Rolle. Doch diese Rolle ist von Land zu Land unterschiedlich; so wurden anfangs in einigen Ländern bis zu Beginn der siebziger Jahre Beihilfen zu produktionsferneren Forschungsarbeiten gewährt. In der zweiten Hälfte der siebziger Jahre wurden dann produktionsbezogenere Forschungsarbeiten unterstützt, insbesondere Programme zur Senkung des Kraftstoffverbrauchs oder zur Verringerung der Lärmbelastung. Diese Beihilfen haben, von ihrer im übrigen umstrittenen wirtschaftlichen Bedeutung einmal abgesehen, dazu beigetragen, daß einige Probleme im Zusammenhang mit Umweltschutz- und Sicherheitsvorschriften gelöst werden konnten. Obwohl die Beihilfen von der Gemeinschaft nicht überprüft wurden, lag ihr vielleicht wichtigster Nutzen darin, daß sie sich auf die Ausarbeitung der Gemeinschaftsverordnungen ausgewirkt haben.

Bereits seit mehreren Jahrzehnten zielt die Eisenbahnforschung mehrerer Länder auf die Entwicklung von Hochgeschwindigkeitssystemen. Allerdings finden diese Forschungsarbeiten ohne Koordinierung und meistens im Wettbewerb zueinander statt, obwohl Hochgeschwindigkeitsnetze ganz offensichtlich nur im grenzüberschreitenden bzw. im innergemeinschaftlichen Verkehr eine Zukunft haben. Die Auswirkungen hiervon sind wohlbekannt: die beiden europäischen Hochgeschwindigkeitszugssysteme sind nicht kompatibel und stehen miteinander im Wettbewerb, was die Entwicklung eines europäischen Netzes erschwert. Zudem behindert dies das Vordringen europäischer Techniken auf Drittlandsmärkten. So hat sich Australien, was die Strecke Sydney-Melbourne betrifft, für Japan entschieden.

Im Bereich der gesamtwirtschaftlichen Forschung bieten sich beispielsweise Studien über den Personen- und Güterverkehrsmarkt und über die Sicherheit im Straßenverkehr an.

Die Internationale Verflechtung ist so weit fortgeschritten, daß Studien über den städteverbindenden Verkehr innerhalb eines Landes den Auslandsverkehr und Prognosen über seine weitere Entwicklung nicht außer acht lassen dürfen; dies gilt vor allem für Prognosen über die Hauptverbindungen im grenzüberschreitenden Verkehr.

Die Schwierigkeiten bei derartigen Studien bestehen in den methodischen und vor allem verkehrsstatistischen Besonderheiten der einzelnen Staaten. Auch wenn hier, teilweise unter Beteiligung der Gemeinschaft, bereits erhebliche Anstrengungen unternommen wurden, so sind doch weitere Fortschritte notwendig. Dies ist ganz eindeutig ein vorrangiger Bereich für eine europäische Zusammenarbeit, in dem die Gemeinschaft eine aktivere Rolle spielen sollte.

Das Gleiche gilt für die Sicherheit im Straßenverkehr. Jedes Land hat sein eigenes System der Unfallstatistik entwickelt und eigene Studien über Sicherheitsbedingungen und Unfallgefahren durchgeführt. Die statistischen Systeme der einzelnen Länder sind zwar ähnlich, stimmen jedoch nicht vollkommen überein; die Studien betreffen zwar ähnliche Themen, beruhen jedoch auf örtlichen Verhältnissen und sind auf das einzelne Land beschränkt. Eine Harmonisierung und Ausweitung der statistischen Systeme der einzelnen Staaten auf Gemeinschaftsebene könnte den Untersuchungsbereich erheblich vergrößern und zu genaueren Ergebnissen führen. Dies würde die Entscheidungen über die Sicherheit im Straßenverkehr auf eine zuverlässigere Grundlage stellen.

Demgegenüber konnten nach dem kommerziellen Debakel technisch erfolgreicher, jedoch nicht marktgerechter Projekte nunmehr den Bedürfnissen der Verkehrsunternehmer entsprechende Produkte angeboten werden. Hier sind vor allem die AIRBUS- und ATR-Programme zu nennen.

C. NOTWENDIGKEIT EINES GEMEINSCHAFTSPROGRAMMS

Die vorausgegangene Analyse der einzelstaatlichen Forschungsarbeiten, die zwar nicht unerheblich, aber dennoch verstreut und uneinheitlich sind, zeigt deutlich, daß eine Gemeinschaftsaktion im Bereich der Verkehrsforschung erforderlich ist.

Diese Aktion kann zunächst darauf ausgerichtet sein, durch eine bessere Information über die Abstimmung zwischen den Ländern ein Zusammenwirken der einzelstaatlichen Forschungsarbeiten zu erzielen. Die Gemeinschaft könnte als Begegnungs- oder Anlaufstelle dienen, um die Programme in der Ausarbeitungsphase miteinander zu vergleichen und die Ergebnisse nach ihrer Durchführung auszutauschen. So würde die Rentabilität der einzelstaatlichen Forschungsaktionen zunehmen.

Aber diese Möglichkeit ist beschränkt. Neben den Zielen der Forschungsarbeiten, die in den einzelnen Mitgliedstaaten durchgeführt und so besser erreicht werden, hat sich die Gemeinschaft im Verkehrs- und Forschungsbereich eigene Ziele vorgegeben, die durch einzelstaatliche Maßnahmen nicht erfolgreich verwirklicht werden können. Hierzu seien folgende Beispiele angeführt:

- Die Gemeinschaft muß ihre Forschungsanstrengungen harmonisieren und verstärken, wenn sie den technischen Fortschritt nicht verlangsamen und im wirtschaftlichen Wettbewerb mit ihren Wettbewerbern aus Asien oder Amerika nicht an Boden verlieren will. Daher kann die Gemeinschaft selbst in den Bereichen, die den Gesetzen des internationalen Wettbewerbs unterliegen, berechtigterweise eingreifen, wenn die Wettbewerbsfähigkeit der zwölf Gemeinschaftsländer gegenüber ähnlichen Gruppierungen auf dem Spiel steht (dagegen bedarf das etwaige Eingreifen der Gemeinschaft in den Bereichen, die dem innergemeinschaftlichen Wettbewerb unterliegen, einer besonderen Prüfung);
- die Probleme aus der Steigerung des grenzüberschreitenden Verkehrs, an dem mehr als zwei Länder beteiligt sind, müssen eingehend untersucht werden und machen Gemeinschaftsaktionen notwendig, die sowohl gesamtwirtschaftliche Forschungsarbeiten (Verkehrsströme vom Land A über das Land B nach dem Land C) als auch technische Forschungsarbeiten umfassen (zum Beispiel über die Kompatibilität der im Eisenbahnverkehr der verschiedenen Länder eingesetzten Fahrzeuge oder die Vernetzung der EDV-Systeme);
- die notwendigen Forschungsarbeiten, um Rechtsvorschriften oder sonstige Maßnahmen zur Umsetzung der gemeinsamen Verkehrspolitik zu untermauern und zu begründen; in diesem Zusammenhang seien die Analyse der Zukunftsaussichten des Weltseeverkehrs oder Forschungsarbeiten über die Ergonomie beim Führen von Fahrzeugen erwähnt, die vor dem Erlass von Straßenverkehrsvorschriften durchzuführen sind.

C.1. DER VERKEHR IST MIT DEN GROSSEN GEMEINSCHAFTSZIELEN UNMITTELBAR VERKNÜPFT

Die im Rahmenprogramm festgelegten Gemeinschaftsziele für den Verkehr betreffen

- Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrssystems;
- Sicherheit und Arbeitsbedingungen;
- verbesserte Umweltverträglichkeit.

In Anbetracht der Bedeutung des Verkehrs als Voraussetzung aller Wirtschaftsabläufe und gesellschaftlichen Beziehungen ist die Verbesserung der Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrssystems ein besonders wichtiges Ziel. Insgesamt steuern der Werkverkehr und der gewerbliche Verkehr etwa 10 % zum Bruttoinlandsprodukt bei, während auf den Personenverkehr je nach Land 10 bis 15 % des privaten Endverbrauchs entfallen. Daher ist der Verkehr ein besonders geeigneter Wirtschaftszweig, um die Produktionskosten zu senken und die Betriebsführung zu verbessern; da der Verkehr ein wichtiger Faktor im internationalen Wettbewerb ist, muß vermieden werden, daß die Kommission in diesem Bereich hinter den Fortschritten Japans und der Vereinigten Staaten zurückbleibt.

Das Ausmaß und die schwerwiegenden Folgen der Verkehrsunfälle zeigen deutlich, wie wichtig die Sicherheit und die Arbeitsbedingungen im Verkehr sind. Der Beförderungsvorgang birgt erhebliche Gefahren in sich. Für den Straßenverkehr, der alljährlich etwa 55.000 Menschenleben in der ganzen Gemeinschaft fordert, ist dies wohl bekannt. Auch bei den anderen Verkehrsträgern sind die Sicherheitsbedingungen verbesserungsbedürftig. Auch wenn Eisenbahnunfälle seltener geworden sind, so haben uns verschiedene Katastrophen in jüngster Zeit doch daran erinnert, daß wir weiterhin wachsam sein und unsere Bemühungen fortsetzen müssen.

Auch der Luftverkehr birgt erhebliche Risiken, die zwar nur in wenigen Fällen zu Unfällen führen, bei denen aber unvermeidlich eine große Zahl von Personen betroffen ist; beim Absturz eines Großraumflugzeugs geht die Zahl der Opfer in die Hunderte. Im Luftverkehr kamen weltweit von 1984 bis 1988 pro Jahr durchschnittlich 940 Menschen ums Leben (wobei die Opfer krimineller Handlungen wie Flugzeugentführungen, Attentate usw. nicht eingerechnet sind).

Auch im Seeverkehr kommt es, abgesehen von den spektakulären Schiffskatastrophen, auf die sich das Interesse der Allgemeinheit konzentriert, zu zahlreichen Unfällen.

Außerdem ist der Verkehr eine der Hauptursachen für die Umweltbelastung. Im städtischen Bereich ist der Individualverkehr für nahezu die Hälfte des Schadstoffausstoßes verantwortlich, der Anteil der Kohlenoxide an dieser Umweltverschmutzung durch Fahrzeugabgase ist verhältnismäßig gut bekannt, während die Wirkung der Stickoxide noch weitgehend ungeklärt ist. Zur Lärmbelastung ist zu sagen, daß sie bei allen Verkehrsträgern auftritt. Dabei nimmt der Individualverkehr einen wichtigen Platz ein, aber auch der Eisenbahnverkehr ist daran beteiligt, von der Lärmbelastung in der Nähe von Flughäfen ganz zu schweigen. Da alle Industriestaaten, vor allem die Gemeinschaftslander, umfangreiche Mittel bereitstellen, um die umweltschädlichen Auswirkungen zu verringern, muß eine bessere Verwendung dieser Gelder gewährleistet werden.

C.2. DIE BISHERIGEN ANSTRENGUNGEN DER GEMEINSCHAFT REICHEN NICHT AUS

Gewiß ist die internationale Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Verkehrsforschung nichts Neues.

Die OECD bildet einen wichtigen Rahmen für den Informationsaustausch und betreut selbst ein Forschungsprogramm im Straßenverkehr; aber bei diesen Arbeiten geht es eher um eine "Bestandsaufnahme" der behandelten Themen als um neue Ansätze. Außerdem werden die Aktionen über einen relativ kurzen Zeitraum von 18 Monaten durchgeführt, so daß es kaum möglich ist, ein aussichtsreiches Projekt einzuleiten.

Die CEMT ermöglicht ebenfalls interessante Vergleiche und sehr nützliche Überlegungen; diese beschränken sich aber auf den gesamtwirtschaftlichen Bereich.

Die Gemeinschaft selbst hat bereits vor dem derzeitigen Rahmenprogramm verschiedene Forschungsaktionen im Verkehrswesen durchgeführt:

- Die Forschungs- und Entwicklungsprogramme "Energieerhaltung" und "Nichtnukleare Energien" enthielten auch verkehrswichtige Projekte vor allem auf dem Gebiet der Batterien, der Energiespeicher und der Verbesserung der Verbrennung bei Otto- und Dieselmotoren;
- die Demonstrationsprogramme "Energieeinsparungen" umfaßten auch ein Kapitel "Verkehr". Das Interesse an diesem Bereich wird durch das neue THERMIE-Programm, das die Kommission kürzlich vorgeschlagen hat, deutlich bestärkt.

Diese unbestreitbar sehr nützlichen Programme weisen jedoch eine Gemeinsamkeit auf: sie beruhen auf Zielen, die zwar prioritär sind, jedoch nicht die gesamte Problematik im Verkehrswesen abdecken können. Daher bedarf es eines flexibleren Instruments, das den verkehrsrelevanten Themen Rechnung trägt, denen die obigen Programme nicht gerecht werden.

Bisher wurde nur ein einziges rein auf den Verkehr zugeschnittenes Gemeinschaftsprogramm verwirklicht. Es handelt sich um die COST-Aktion 301, eine konzertierte Forschungsaktion der Gemeinschaft über "landseitige Hilfen für die Navigation". Der Vorschlag für diese Aktion, die als gemeinschaftliche Forschungsaktion durchgeführt wurde und an der sich mehrere Drittländer beteiligten, ging von der COST selbst aus. Die Aktion entsprach zwar den Kooperationsanforderungen, blieb jedoch ein Einzelfall.

Die europäischen Kooperationsbemühungen auf dem Gebiet der Verkehrsforschung mündeten bislang in die strenggenommen nichtgemeinschaftlichen COST-Aktionen. Das Interesse an diesen Aktionen hat ständig zugenommen: In einer ersten Phase von 1972 bis 1983 wurden drei COST-Aktionen (30, 30bis und 33), in einer zweiten Phase von 1974 bis 1984 vier COST-Aktionen (301, 302, 303 und 304) durchgeführt; seither sind elf weitere Aktionen eingeleitet worden (305, 306, 307, 308, 309, 310, 311, 312, 313, 314 und 315).

Die Vorzüge des COST-Rahmens sind wohlbekannt: einfache Durchführungsverfahren; die Möglichkeit, eine Aktion anlaufen zu lassen, sobald ein Interesse festgestellt worden ist; Beteiligung "à la carte" und Teilnahme europäischer Drittländer. Aber die Schwachstellen sind ebenfalls deutlich sichtbar: fehlende gemeinsame Finanzmittel; Abhängigkeit von einzelstaatlichen Programmen und Haushalten und Fehlen einer Gesamtstrategie.

Untersuchungen in den Mitgliedstaaten und auf internationaler Ebene führen zu zwei allgemeinen Feststellungen:

- a) Angesichts identischer Erfordernisse unternehmen die Mitgliedstaaten im Bereich der Forschung und Entwicklung
 - ausreichende Anstrengungen, deren Erfolg jedoch durch die geringe Größe des heimischen Marktes und sehr häufig durch den schwierigen Zugang zu einem Markt mit gemeinschaftlicher Dimension und infolgedessen zum Weltmarkt begrenzt wird,
 - Anstrengungen, die den angestrebten Zielen nicht angemessen sind, weil Mittel fehlen oder nur ein Teilbereich untersucht wird,
 - parallele, unterschiedlich große oder sich überschneidende Anstrengungen, bei denen die verfügbaren Mittel schlecht genutzt werden und obendrein die Ergebnisse den Wettbewerb nicht einmal rechtfertigen.
- b) Zur internationalen Zusammenarbeit ist, obwohl einige Aktionen unbestreitbar erfolgreich waren und sie natürlich einen Fortschritt gegenüber rein nationalen Bemühungen bedeuten, folgendes zu sagen:

- sie kommt den Mitgliedstaaten bei den Mitteln, der rationellen Verteilung der Anstrengungen, den Auswirkungen auf Industrie und Handel und auch bei der Normung nicht in dem Maße zugute, wie es die internationale Dimension erwarten ließe. Eine Ausnahme bilden nur die großen Luftfahrtprogramme;
- sie verfolgt nur selten die gleichen Ziele wie die Gemeinschaftsmaßnahmen. Internationale Aktionen können diese, wenn überhaupt, nur in sehr begrenztem Umfang ergänzen. Dies gilt für Aktionen außerhalb, aber auch für solche innerhalb des gemeinschaftlichen Rahmens: Die Erfordernisse des innergemeinschaftlichen Verkehrs werden nicht in ihrer wahren Bedeutung erfaßt, wenn sie politisch nur unvollständig berücksichtigt werden.

Daher muß die Gemeinschaft ein Instrument an die Hand bekommen, mit dem sie

- ihre Maßnahmen an gemeinsamen Zielen, die den Verkehrsanforderungen entsprechen, ausrichten und dafür die jeweils erforderlichen Mittel bereitstellen kann;
- die Maßnahmen der Mitgliedstaaten um die gemeinschaftliche Dimension immer dann ergänzen kann, wenn dies zweckmäßig erscheint.

Das DRIVE-Programm und der dem Luftfahrzeugbau gewidmete Teil des BRITE/EURAM-Programms tragen ihren Teil zu derartigen Gemeinschaftsmaßnahmen bei.

Das EURET-Programm soll nun dem gesamten Verkehrswesen in der Gemeinschaft dienen, allen Verkehrsträgern nützen und sie gleichermaßen fördern.

2. Wissenschaftlich-technischer Inhalt

Der Inhalt des Programms wurde nach zahlreichen Konsultationen und eingehender Erörterung, insbesondere im Rahmen einer CREST-Ad-hoc-Gruppe von Sachverständigen der Behörden aus den jeweiligen Ländern festgelegt.

Die Schlußfolgerungen und Empfehlungen dieser Gruppe wurden vom CREST gebilligt. Sie flossen in vollem Umfang in das vorliegende Programm ein.

Vor allem wurde darauf hingewiesen, daß sich aufgrund der begrenzten Haushaltsmittel im Rahmenprogramm die vorgeschlagenen Arbeiten auf die als vorrangig oder grundlegend erachteten Forschungsbereiche konzentrieren müssen.

Auch wenn dies keineswegs bedeutet, daß die übrigen derzeit ausgemachten Forschungsbereiche keine Beachtung verdienen, so ist diese Entscheidung angesichts der finanziellen und zeitlichen Auflagen doch unumgänglich.

Es sei angemerkt, daß im Bereich Luftverkehr das Programm inhaltlich in Zusammenarbeit mit EUROCONTROL festgelegt wurde, da es sich dabei um einen festen Bestandteil des PHARE-Programms (Program of Harmonized Air traffic management Research in the Eurocontrol organisation) handelt. Dieses Vorgehen der Kommission wurde von den Sachverständigen der Behörden aus den im CREST vertretenen Ländern gebilligt und steht im Einklang mit der Entschlußung des Rates vom 5. Juni 1989 (Dok. 7412/89 AER 25).

In dieser Entschlußung spricht sich der Rat für eine gemeinsame Lösung für die Flugverkehrskontrolle und die Beteiligung der Kommission an den Untersuchungen und Forschungsprogrammen von EUROCONTROL, darunter PHARE, aus; hierzu sollte die Gemeinschaft möglicherweise einen Finanzbeitrag leisten.

Die für EURET ausgewählten Bereiche wurden schließlich aufgrund folgender Erwägungen festgelegt:

- vorrangige oder grundlegende Forschungsarbeiten;
- unzureichende Anreize durch bestehende Vorschriften oder Absatzaus-sichten;
- hoher Mittelbedarf zur Durchführung von F&E;
- langfristige Maßnahmen;
- gemeinwirtschaftliche Zielsetzung;
- Beitrag zur Standardisierung;
- Nutzen der Verbreitung der Ergebnisse auf Gemeinschaftsebene.

Das Programm steht im Einklang mit den Forschungsbereichen im Verkehrswesen unter Aktion 2.3 des Rahmenprogramms mit den Titeln "Spurgeführte Verkehrssysteme", "Straßenverkehr", "Seeverkehr und Schiffbau" und "Luftverkehr".

EURET umfaßt elf Forschungsbereiche in folgenden drei Unterprogrammen:

- optimale Nutzung der vorhandenen Verkehrsnetze,
- Optimierung der Logistik,
- Verringerung der negativen Auswirkungen (Unfälle, Lärm, Umweltverschmutzung).

1) Optimale Nutzung der vorhandenen Verkehrsnetze

- Multikriterien-Kosten-Nutzen-Analyse für den Bau neuer Straßen
Damit soll auf europäischer Ebene ein Bezugssystem für eine Analyse für den Bau neuer Straßen geschaffen werden, das sich auf sämtliche derzeit in den einzelnen Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft angewandten Verfahren stützt. Besondere Beachtung wird dabei der Analyse in Stadtgebieten zukommen.
- Konzipierung des europäischen Systems zur Steuerung des Eisenbahnverkehrs
Hier wird von einer engen Wechselwirkung zwischen Bahnanlagen und Fahrzeugen ausgegangen, es geht dabei um die Übertragung Strecke/Zug sowie die Erfassung der zurückgelegten Fahrstrecke durch die Züge.
- Konzipierung und Bewertung eines Systems zur Lenkung des Seeverkehrs
Damit soll die Lenkung des Seeverkehrs in den Hoheitsgewässern und in den Wirtschaftsinteressengebieten der Mitgliedstaaten verbessert werden, um Sicherheit und Leistungsfähigkeit des Seeverkehrs zu erhöhen und die Umwelt besser zu schützen.
- Versuche zum automatisierten Datenaustausch zwischen Bord- und Bodensystemen für Flugverkehrsmanagementsysteme in Europa
Ziel ist hier die Erprobung von automatisierten Datenverbindungen zwischen Bord- und Bodensystemen zur Steigerung der Kapazität der Flugverkehrsdienste (ATS) in den kommenden 20 Jahren.
- Untersuchung des Lotsenarbeitsplatzes in Flugverkehrsmanagementsystemen
Diese Untersuchung befaßt sich mit der Gestaltung des künftigen Arbeitsplatzes des Flugverkehrslotsen in Flugverkehrsmanagementsystemen.

2) Optimierung der Logistik

- Szenario für die Entwicklung der Wirtschaft und der Güterverkehrsnachfrage in der Gemeinschaft
Hierbei sollen mit Hilfe von Erhebungen die für die Ausarbeitung von

Wirtschaftsszenarien erforderlichen Faktoren erfaßt und Forschungsarbeiten für neuartige Verkehrsverbindungen im kombinierten Verkehr in folgenden drei Bereichen durchgeführt werden: Untersuchung der künftigen Entwicklung, Kapazitätsanalyse der derzeitigen Verkehrsträger und Wahl neuartiger Verbindungen im kombinierten Verkehr.

- Wirtschaftliche und technische Untersuchung des Güterumschlags; Konzipierung und Bewertung eines Schnellumschlagverfahrens
Damit sollen die Kosten heutiger Umschlageneinrichtungen ermittelt und neuartige Schnellumschlagtechniken geplant und bewertet werden.
- Optimaler Personaleinsatz im Seeverkehr
Hier sollen Bezugsszenarien für die Ermittlung der "optimalen Besatzung" unter Berücksichtigung der Ausrüstung der verschiedenen Schiffstypen und der Beförderungstechniken festgelegt werden.
- System Mensch-Schiff: Berücksichtigung des Faktors Mensch
Durch bessere Anpassung von Schiffen und ihren Ausrüstungen an das Verhalten des Menschen sollen die Leistungsfähigkeit und die Betriebssicherheit von Schiffen erhöht werden.

3) Verringerung der negativen Auswirkungen

- Verfahren zur Bewertung der Fahrsicherheit von Personenkraftwagen-Anhänger-Gespannen
Damit sollen gemeinschaftswelt Statistiken über Unfälle mit Personenkraftwagen-Anhänger-Gespannen erstellt werden. Mit Hilfe dieser Voruntersuchung ließe sich angesichts der Bedeutung dieses Problems eine technische Studie über die derzeit zur Stabilisierung des Anhänger-Fahrverhaltens eingesetzten Verfahren (Systeme zur Erhöhung der Pendelstabilität, ...) durchführen, aus der hervorgeht, welchen Beitrag solche Systeme für die Gesamtsicherheit leisten.
- Bewertung der Sicherheit von Nutzfahrzeugkombinationen
Hierbei sollen die derzeit geltenden Vorschriften für die Betriebserlaubnis von Nutzfahrzeugkombinationen untersucht und einige Lastzugtypen technisch bewertet werden, um so Vorschläge für neue Sicherheitsvorschriften erarbeiten zu können.

3. Finanzierung und Durchführung

Der Gesamtmittelaufwand sollte gemäß den Bestimmungen des Rahmenprogramms für die Laufzeit des Programms (1990 bis 1993) bei 25 Mio. ECU liegen.

Die endgültige Mittelzuweisung erfolgt nach Prüfung der eingereichten Projektvorschläge und nach Anhörung des BVKA.

Die verfügbaren Mittel sollen wie folgt verwendet werden:

- a) Finanzierung von Forschungsverträgen auf Kostenteilungsbasis für Vorhaben, die auf öffentliche Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen hin unterbreitet werden; solche Projekte sollten grundsätzlich transnationalen Charakter aufweisen. Ein Gemeinschaftsbeitrag von 50 % (bzw. 100 % der Grenzkosten bei Hochschulen und Forschungsinstituten) bildet die Regel, doch ist hier flexibel vorzugehen;
- b) Koordinierung von Vorhaben, die auf einzelstaatlicher Ebene finanziert werden;
- c) Durchführung von Untersuchungen und Auswertungen, Voranalysen und Programmplanungsaktionen;
- d) Verbreitung der F&E-Ergebnisse.

Es ist darauf zu achten, daß durch Verteilung von Informationsmaterial und Verbindungen zu Fachorganisationen ein breites Teilnehmerspektrum in das Programm einbezogen wird (Hochschulen, Beraterfirmen, Gerätehersteller - auch die KMU - und Verkehrsbetriebe).

Der genaue verfahrenstechnische Aufbau des Programms wird in einem Arbeitsplan enthalten sein, der derzeit erstellt wird.

Die allgemeine Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen dürfte im ersten Quartal 1990, eine gezieltere Ausschreibung ein Jahr danach veröffentlicht werden.

Den Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen sollten genau umrissene Vorhaben zugrunde liegen, was die Auswahl der Vorschläge erleichtert und beschleunigt. Diese Vorschläge werden im Hinblick auf Qualität, Bedeutung für das Programm und Erfolgsaussichten bewertet. Die Auswahl der zu finanzierenden Vorhaben wird von der Kommission (nach Anhörung des BVKA) getroffen. In der Regel sollten nur sorgfältig ausgearbeitete, auf Zusammenarbeit ausgerichtete Vorhaben, an denen Organisationen oder Unternehmen in mindestens zwei Mitgliedstaaten beteiligt sind, für eine Finanzierung in Frage kommen.

Zu den derzeitigen Forschungsmaßnahmen im Verkehrswesen gehören eine Reihe aufeinander abgestimmter einzelstaatlicher Forschungsprogramme, die von den Regierungen der Mitgliedstaaten gefördert werden. Zudem gibt es einige COST-Aktionen, die der gezielten europäischen Zusammenarbeit im Verkehr Ausdruck verleihen.

Zu folgenden anderen mehr oder weniger verkehrsbezogenen Forschungs- und Entwicklungsprogrammen innerhalb und außerhalb der Gemeinschaft sind Verbindungen herzustellen: BRITE/EURAM (Basic Research In Industrial Technologies for Europe/European Research on Advanced Materials), DRIVE (Dedicated Road Infrastructure for Research in Safety In Europe) und PHARE.

Die Assoziation oder Beteiligung von europäischen Nichtmitgliedstaaten soll durch bilaterale Rahmenabkommen mit den an der COST teilnehmenden Drittländern ermöglicht werden.

Die Durchführung des Programms ist unbedingt eng mit den in den Mitgliedstaaten laufenden Maßnahmen abzustimmen. Die Kommission wird dabei von einem BVKA unterstützt, dessen Befugnisse gemäß dem Verfahren III im Anhang zur Entscheidung des Rates vom 13. Juli 1987 festzulegen sind.

Bei der wissenschaftlichen Verwaltung der Programme sind die Forschungsvorhaben so weit wie möglich zunehmend nach Themen- und Unterthemenbereichen zusammenzufassen, mit einem Vertragsnehmer als Projektleiter an der Spitze, der die Arbeiten der beteiligten Forschungsgruppen koordiniert.

Eine unabhängige Gesamtbewertung ist vorzunehmen; hierüber sind Berichte gemäß der entsprechenden Entschlußung des Rates, der Mitteilung der Kommission und den Bestimmungen nach Artikel 2 Absatz 2 des Rahmenprogramms zu erstellen.

Als Bewertungsgrundlage sind die Zielsetzungen des Programms, die Hauptziele der einzelnen Forschungsbereiche und die geeigneten praktischen Ziele, wie sie in den Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen festgelegt sind, heranzuziehen.

Vorschlag für eine
ENTSCHEIDUNG DES RATES

über ein spezifisches Programm für Forschung und technologische
Entwicklung im Verkehrswesen (EURET)
1990-1993

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, Insbesondere auf Artikel 130 q Absatz 2,

auf Vorschlag der Kommission⁽¹⁾,

In Zusammenarbeit mit dem Europäischen Parlament⁽²⁾,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses⁽³⁾,

In Erwägung nachstehender Gründe:

Gemäß Artikel 130 k erfolgt die Durchführung des Rahmenprogramms im Wege spezifischer Programme, die innerhalb einer jeden Aktion entwickelt werden.

In seinem Beschluß 87/516/Euratom/EWG⁽⁴⁾ verabschiedete der Rat ein gemeinschaftliches Rahmenprogramm im Bereich der Forschung und technologischen Entwicklung (1987-1991), das auch Aktionen im Bereich des Verkehrs vorsieht.

(1) ABI. Nr. C ...

(2) ABI. Nr. C ...; ABI. Nr. C ...

(3) ABI. Nr. C ...

(4) ABI. Nr. L 302 vom 24.10.1987, S. 1.

Als eines der Kriterien für die Auswahl von Gemeinschaftsaktionen sieht das Rahmenprogramm den Beitrag zur Stärkung des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts der Gemeinschaft vor, wobei zugleich auf wissenschaftliche und technische Qualität zu achten ist.

Im Hinblick auf die Verwirklichung des Binnenmarktes müssen alle Verkehrsträger auf möglichst leistungsfähige, wirtschaftliche und umweltschonende Weise gemeinsam dem Anwachsen des freien Waren- und Personenverkehrs, nicht zuletzt zugunsten in den am stärksten benachteiligten Gebieten, gerecht werden.

Technische Neuerungen sind für die Wettbewerbsfähigkeit und Leistungsfähigkeit, die Verringerung von negativen Auswirkungen und die Erhöhung der Sicherheit der einzelnen Verkehrsträger von entscheidender Bedeutung.

Die Zusammenarbeit in der Forschung ist Vorbedingung für Standardisierung, Austauschbarkeit und mitunter auch Vereinheitlichung der Verkehrsnetze.

Es gilt, die kleinen und mittleren Unternehmen (KMU) unter Berücksichtigung ihrer besonderen Erfordernisse weitestgehend in die Entwicklung neuer Verkehrstechniken einzubeziehen, wobei auf wissenschaftliche und technische Qualität des Programms zu achten ist.

Der transnationale Charakter des Programms muß deutlich zum Ausdruck kommen, indem nur Forschungsvorhaben ausgewählt werden, an denen mindestens zwei Partner aus zwei verschiedenen Mitgliedstaaten beteiligt sind.

Die Beteiligung von Organisationen und Unternehmen aus europäischen Nichtmitgliedstaaten die mit der Gemeinschaft Abkommen über eine wissenschaftliche und technische Zusammenarbeit im Bereich von Forschungs- und Entwicklungsmaßnahmen abgeschlossen haben, kann zu einer Anhebung des technischen Standards des Verkehrs in der Gemeinschaft beitragen.

Die für die Durchführung dieser Aktion erforderlichen Finanzmittel der Gemeinschaft müssen veranschlagt werden. Diese Mittel entsprechen den finanziellen Vorausschauungen im Anhang zur Interinstitutionellen Vereinbarung vom 29. Juni 1988 (1). Die tatsächlich verfügbaren Mittel werden gemäß dieser Vereinbarung im Haushaltsverfahren festgesetzt.

(1) ABL Nr. L 185 vom 15.7.1988, S. 33

Der Ausschuß für wissenschaftliche und technische Forschung (CREST) ist gehört worden. -

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Für die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft wird gemäß dem Anhang ein spezifisches Programm für Forschung und Entwicklung im Verkehrswesen mit einer Laufzeit von vier Jahren, beginnend am 1. März 1990, angenommen.

Artikel 2

1. Die zur Durchführung des Programms erforderlichen Gemeinschaftsmittel werden einschließlich der Ausgaben für sechs Mitarbeiter auf 25 Mio. ECU veranschlagt.
2. Die Haushaltsbehörde setzt die verfügbaren Mittel für die einzelnen Haushaltsjahre fest.

Artikel 3

Die Einzelheiten der Durchführung des Programms und die Höhe der finanziellen Beteiligung der Gemeinschaft sind im Anhang festgelegt.

Artikel 4

1. Im dritten Jahr der Durchführung überprüft die Kommission das Programm und übermittelt dem Rat und dem Europäischen Parlament einen Bericht über die Prüfungsergebnisse sowie gegebenenfalls Vorschläge für Änderungen oder eine Verlängerung des Programms.
2. Die Kommission bewertet die Ergebnisse und erstattet dem Rat und dem Europäischen Parlament darüber Bericht.
3. Die genannten Berichte werden unter Berücksichtigung der im Anhang festgelegten Ziele gemäß Artikel 2 Absatz 2 des Beschlusses 87/516/Euratom/EWG erstellt.

Artikel 5

Die Kommission wird von einem Ausschuß unterstützt, der sich aus den Vertretern der Mitgliedstaaten zusammensetzt und in dem der Vertreter der Kommission den Vorsitz führt.

Artikel 6

Der Vertreter der Kommission unterbreitet dem Ausschuß einen Entwurf der geplanten Maßnahmen. Der Ausschuß gibt seine Stellungnahme hierzu innerhalb einer Frist ab, die der Vorsitzende unter Berücksichtigung der Dringlichkeit der betreffenden Frage festsetzen kann. Die Stellungnahme ergeht mit der Mehrheit, die Artikel 148 Absatz 2 des Vertrages für die Annahme der vom Rat auf Vorschlag der Kommission zu fassenden Beschlüsse vorsieht. Bei der Abstimmung im Ausschuß werden die Stimmen der Vertreter der Mitgliedstaaten gemäß dem vorgenannten Artikel gewogen. Der Vorsitzende nimmt an der Abstimmung nicht teil.

Die Kommission erläßt Maßnahmen, die unmittelbar gelten. Stimmen diese jedoch mit der Stellungnahme des Ausschusses nicht überein, so teilt die Kommission diese Maßnahmen sofort dem Rat mit. In diesem Fall gilt folgendes:

Die Kommission kann den Vollzug der von ihr beschlossenen Maßnahmen um höchstens einen Monat von dieser Mitteilung an zurückstellen.

Der Rat kann innerhalb des im vorstehenden Unterabsatz genannten Zeitraums mit qualifizierter Mehrheit einen anderslautenden Beschluß fassen.

Artikel 7

Das Verfahren des Artikel 6 gilt für

- die Beurteilung der vorgeschlagenen Projekte und die Schätzung der Höhe des finanziellen Beitrags der Gemeinschaft hierzu;
- die Festlegung geeigneter Informationsaustauschverfahren gemäß Artikel 9;
- die gemäß Artikel 10 festgelegte Beteiligung von europäischen Organisationen oder Unternehmen an Vorhaben oder Aktionen.

Artikel 8

Die von der Kommission geschlossenen Verträge regeln Rechte und Pflichten aller Parteien, darunter auch die Verbreitung, den Schutz und die Verwertung der Forschungsergebnisse.

Artikel 9

Im Rahmen der Aktionen nach Artikel 1 tauschen die Mitgliedstaaten und die Gemeinschaft alle geeigneten Informationen über die unter diese Entscheidung fallenden Tätigkeiten aus, soweit sie dazu Zugang haben und die Weitergabe zulässig ist, unabhängig davon, ob diese Tätigkeiten unter ihrer Zuständigkeit geplant oder ausgeführt werden oder nicht.

Die Informationen werden nach dem Verfahren des Artikels 6 ausgetauscht und werden auf Wunsch des Informanten vertraulich behandelt.

Artikel 10

1. Die Kommission wird gemäß Artikel 130 n des Vertrages ermächtigt, mit internationalen Organisationen, mit Nichtmitgliedstaaten, die an der europäischen Zusammenarbeit auf dem Gebiet der wissenschaftlichen und technischen Forschung (COST) beteiligt sind, sowie mit europäischen Ländern, die mit der Gemeinschaft Rahmenabkommen über wissenschaftliche und technische Zusammenarbeit abgeschlossen haben, Abkommen auszuhandeln, um diese ganz oder teilweise an diesem Programm zu beteiligen.
2. Bestehen zwischen europäischen Nichtmitgliedstaaten und den Europäischen Gemeinschaften Rahmenabkommen über wissenschaftliche und technische Zusammenarbeit, so können sich Organisationen und Unternehmen, die in diesen Staaten ansässig sind, an einem Vorhaben im Rahmen dieses Programms beteiligen.

Artikel 11

Diese Entscheidung ist an alle Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Rates
Der Präsident

A N H A N G

1. Ziele
2. Schwerpunkte
3. Einzelheiten der Durchführung

1. Ziele

Die Vollendung des Binnenmarktes ist untrennbar mit einem gemeinschaftlichen Verkehrssystem verbunden, das sowohl qualitativ als auch quantitativ in der Lage ist, die dadurch steigende Verkehrsnachfrage in allen Bereichen zu befriedigen.

Darauf ging die Kommission auch in ihrer Mitteilung an den Rat ein, in der die Voraussetzung für den Erfolg der Einheitlichen Europäischen Akte beschrieben werden (KOM(87)100). Dort heißt es: "Die Errichtung eines echten gemeinsamen europäischen Wirtschaftsraumes verlangt bedeutende Fortschritte in der Verkehrs- und Infrastrukturpolitik wie auch in der Umweltpolitik".

Allerdings wären politische und rechtliche Maßnahmen nicht ausreichend, wenn die technische Entwicklung mit ihnen nicht Schritt hielte oder wenn die Impulse technischer Neuerungen vor allem außereuropäischen Ländern zugute kämen.

In diesem Sinne ist eine Forschung, die durch eine gemeinschaftliche Dimension verstärkt wird, zur Standardisierung von Verkehrsmitteln und -systemen beiträgt und auf gemeinsame Ziele ausgerichtet ist, von besonderer Bedeutung.

Die drei Hauptziele von EURET lauten daher wie folgt:

- Optimale Nutzung der vorhandenen Verkehrsnetze;
- Optimierung der Logistik;
- Verringerung der negativen Auswirkungen (Unfälle, Lärm, Umweltverschmutzung).

1. Optimale Nutzung der vorhandenen Verkehrsnetze

Bis zum Beginn der siebziger Jahre gab es beim Verkehrsbau keine anderen Beschränkungen als die begrenzten Mittel. Dies hat sich in dem Sinne geändert, daß der Bedarf in absehbarer Zukunft weiterhin steigen wird, der Ausbau des Verkehrsnetzes mittlerweile aber an seine Grenzen stößt. Neben finanziellen Schwierigkeiten, die heute viel größer sind als früher, ist eine zunehmende Sättigung des europäischen Raumes zu beobachten. Neue Verkehrswege sind immer schwieriger einzugliedern und oft die Ursache von Umweltschäden, die immer heftigere Kritik auslösen.

Hieraus ergibt sich die Notwendigkeit, die in Europa vorhandenen Verkehrswege optimal zu nutzen.

Die Forschungsarbeiten in diesem Bereich werden besonders intensiv betrieben: Das DRIVE-Programm geht von der Vorstellung aus, daß Fahrzeuge mit Hilfe der Datenverarbeitung und der modernen Telekommunikation Empfehlungen, Warnungen und Informationen über den Straßenzustand sowie über die

zu wählende Fahrtroute empfangen könnten. Einige EUREKA-Maßnahmen gehen in die gleiche Richtung. Dies ist mit den derzeitigen und noch zu entwickelnden Techniken durchaus erreichbar.

Nicht minder dringender Handlungsbedarf besteht auch bei den anderen Verkehrsträgern, bei denen Notwendigkeiten und Möglichkeiten des Fortschritts ebenso groß sind und in denen Forschungsarbeit auf Gemeinschaftsebene in ähnlicher Weise geleistet werden muß, wenn man dem ständigen Streben der Gemeinschaft nach Gleichbehandlung aller Verkehrsträger gerecht werden will.

Angesichts dessen und der derzeit stark begrenzten Haushaltsmittel konzentriert sich das Programm auf einige wenige Schwerpunkte.

2) Optimierung der Logistik

So, wie die bestehenden Verkehrsnetze optimal genutzt werden müssen, weil die Verkehrswege nicht unbeschränkt ausgebaut werden können, so führen die Veränderungen in den Produktionsprozessen und im Warenverkehr zu Veränderungen des Fahrzeugeinsatzes in der sogenannten Verkehrslogistik.

Im Verkehr wirkt sich diese neuartige Logistik zunächst auf die Anforderungen an die Bedienungsqualität und dann auf die Möglichkeiten aus, das geforderte Qualitätsniveau zu erreichen. Bestandteile der Bedienungsqualität sind Schnelligkeit, Pünktlichkeit, Sicherheit und neuerdings auch die Erstellung von Informationen insbesondere über den Ort, an dem sich das Beförderungsgut gerade befindet. Im Rahmen des DRIVE-Programms werden derzeit verschiedene Verfahren zur Standortbestimmung von Fahrzeugen untersucht. Die Beförderung der Güter wird in den Produktionsprozeß einbezogen, was für den Verkehrsunternehmer die schwierige Aufgabe mit sich bringt, seine Leistungen auf den Umschlag, die Lagerverwaltung und die Auftragsabwicklung auszudehnen.

Der Verkehrsunternehmer spielt mit einer logistischen Zentrale und einem Netz von Versendern und Empfängern bei der Organisation der Lieferungen eine größere Rolle. Die herkömmliche Trennung zwischen den Verkehrsträgern weicht immer mehr einer umfassenderen und komplexeren Sicht, die all die verschiedenen Verkehrsträger einbezieht und über die konkreten Beförderungsvorgänge hinausgeht.

3) Verringerung der negativen Auswirkungen

Der Verkehr hat negative Auswirkungen, die es zu verringern gilt.

Wie wichtig die Sicherheit und die Arbeitsbedingungen sind, läßt sich an der Zahl und Schwere der Unfälle ablesen. In der Gemeinschaft kommen alljährlich rund 55.000 Menschen bei Straßenverkehrsunfällen ums Leben; doch auch bei den anderen Verkehrsträgern läßt die Sicherheit sehr zu wünschen übrig. Auch wenn Eisenbahnunfälle glücklicherweise viel seltener sind, sollte uns die Häufung derartiger Unfälle in letzter Zeit doch daran erinnern, daß wir in unserer Wachsamkeit und unseren Anstrengungen nicht nachlassen dürfen.

Zwar zählt der Luftverkehr aufgrund des erreichten Sicherheitsstandards zu den sichersten Verkehrsträgern, doch ist auch er mit großen Risiken verbunden, die nicht oft eintreten, dann aber unweigerlich zahlreiche Menschen betreffen. Der Absturz eines Großraumflugzeugs fordert Hunderte von Menschenleben. Es sei angemerkt, daß im Luftverkehr weltweit von 1984 bis 1988 pro Jahr durchschnittlich 940 Menschen ums Leben kamen (darin sind die Opfer krimineller Handlungen wie Flugzeugentführungen, Attentate usw. nicht eingerechnet). Dies ist zwar im Vergleich zum Passagieraufkommen eine verschwindend geringe Zahl, doch auch sie läßt sich noch weiter verringern.

Auch im Seeverkehr kommt es zu zahlreichen Unfällen von großer Tragweite, besonders für die Umwelt.

Ferner ist der Verkehr eine der Hauptursachen der Umweltbelastung. In Stadtgebieten ist rund die Hälfte der Luftverschmutzung durch Gase auf den Kraftfahrzeugverkehr, d.h. auf die Abgase von Kraftfahrzeugen zurückzuführen, wobei die Rolle des Kohlenmonoxids bekannt, diejenige des Stickoxids jedoch kaum geklärt ist. Lärm wird von allen Verkehrsträgern verursacht. Ein großer Lärmverursacher ist nicht nur der Kraftverkehr, sondern auch der Eisenbahnverkehr, vom Lärm in Flughafennähe ganz zu schweigen. Alle Industriestaaten, insbesondere die der Gemeinschaft, wenden zur Verringerung der umweltschädlichen Auswirkungen des Verkehrs hohe Beträge auf, die möglichst rationell verwendet werden müssen.

Eine Reihe von Forschungsarbeiten im Rahmen der beiden genannten Ziele (optimale Nutzung der vorhandenen Verkehrsnetze und Optimierung der Logistik) bilden die Grundlage für eine Verringerung solcher negativen Auswirkungen. Dies gilt für die Verbesserung des Flugverkehrsmanagements und der Lenkung des Seeverkehrs. Mehr Sicherheit im Straßenverkehr ist auch eines der Hauptziele des DRIVE-Programms.

Es sind jedoch gezieltere Forschungen vonnöten. Hier besteht erheblicher Bedarf, der eine Vielzahl von Aktionen rechtfertigen würde. Nur die wichtigsten davon wurden in das EURET-Programm aufgenommen.

2. Schwerpunkte

EURET umfaßt elf Forschungsbereiche in drei Unterprogrammen, die den Programmzielen entsprechen:

1. Optimale Nutzung der vorhandenen Verkehrsnetze

- Multikriterien-Kosten-Nutzen-Analyse für den Bau neuer Straßen;
- Konzipierung des europäischen Systems zur Steuerung des Eisenbahnverkehrs;
- Konzipierung und Bewertung eines Systems zur Lenkung des Seeverkehrs;
- Versuche zum automatisierten Datenaustausch zwischen Bord- und Bodensystemen für Flugverkehrsmanagementsysteme in Europa;
- Untersuchung des Lotsenarbeitsplatzes in Flugverkehrsmanagementsystemen.

2. Optimierung der Logistik

- Szenario für die Entwicklung der Wirtschaft und der Güterverkehrsnachfrage in der Gemeinschaft;
- Wirtschaftliche und technische Untersuchung des Güterumschlags; Konzipierung und Bewertung eines Schnellumschlagverfahrens;
- Optimaler Personaleinsatz im Seeverkehr;
- System Mensch-Schiff: Berücksichtigung des Faktors Mensch.

3. Verringerung der negativen Auswirkungen

- Verfahren zur Bewertung der Fahrsicherheit von Personenkraftwagen-Anhänger-Gespannen;
- Bewertung der Sicherheit von Nutzfahrzeugkombinationen.

3. Einzelheiten der Durchführung

Das Programm ist in Form von Forschungsverträgen auf Kostenteilungsbasis, konzertierten Aktionen und Analysen durchzuführen.

Die Beteiligung an dem Programm steht in der Gemeinschaft ansässigen Hochschulen, Forschungsinstituten und Industrieunternehmen einschließlich kleiner und mittlerer Unternehmen und Einzelpersonen, oder Kombinationen solcher Interessenten offen. Die Vorhaben müssen grundsätzlich transnationalen Charakter aufweisen.

Assoziation und Beteiligung von Nichtmitgliedstaaten, Internationalen und einzelstaatlichen Organisationen müssen auf gegenseitigem Vorteil beruhen. Die Assoziation und Beteiligung von europäischen Nichtmitgliedstaaten ist über COST und bilaterale Rahmenabkommen mit den EFTA-Länder möglich.

Bei Verträgen auf Kostenteilungsbasis beläuft sich der Gemeinschaftsbeitrag im allgemeinen auf 50 % der Gesamtaufwendungen, doch kann dieser Anteil je nach Art und Stand der Forschungen geändert werden. Bei Vorhaben, die von Hochschulen oder Forschungsinstituten durchgeführt werden, kann die Gemeinschaft bis zu 100 % der zusätzlichen Aufwendungen übernehmen.

FINANZDATENÜBER DAS F&E-PROGRAMMIM VERKEHRSWESEN

1990-1993

AKTION IM RAHMENPROGRAMM :2.3. NEUE DIENSTLEISTUNGEN VON
GEMEINSAMEM INTERESSE
(EINSCHLIESSLICH VERKEHR)Haushaltslinie : VERKEHRArtikel: 732
Posten: 7326TitelBetrag
(in Mio. ECU)PersonalEURET (REcherche dans les
Transport en Europe)

25

6

FINANZBOGEN

1. TITEL

EURET (REcherche dans les Transport en EUROpe).

Aktion 2.3 im Rahmenprogramm: "Neue Dienstleistungen von gemeinsamem Interesse (einschließlich Verkehr)"

2. RECHTSGRUNDLAGE

Artikel 130 q

3. BESCHREIBUNG UND ZIELE DES PROGRAMMS

Das Programm leistet einen Beitrag zur Durchführung von Aktion 2.3 des gemeinschaftlichen Rahmenprogramms im Bereich der Forschung und technologischen Entwicklung (1987-1991).

Hauptziele des Programms sind:

- Optimale Nutzung der vorhandenen Verkehrsnetze;
- Optimierung der Logistik;
- Verringerung der negativen Auswirkungen (Unfälle, Lärm, Umweltverschmutzung).

Diese Schwerpunkte sind Ausdruck der Hauptanliegen in den fünf Verkehrszweigen (kombinierter Verkehr, spurgeführter Landverkehr, Straßenverkehr, Seeverkehr und Luftverkehr).

Angesichts der begrenzten Haushaltsmittel wird sich das Programm trotz der umfangreichen Erfordernisse im Verkehrswesen auf einige als vorrangig erachtete Forschungsbereiche konzentrieren.

EURET umfaßt elf Forschungsbereiche in drei Unterprogrammen, die den Programmzielen entsprechen:

1. **Optimale Nutzung der vorhandenen Verkehrsnetze**

- Multikriterien-Kosten-Nutzen-Analyse für den Bau neuer Straßen;
- Konzipierung des europäischen Systems zur Steuerung des Eisenbahnverkehrs;
- Konzipierung und Bewertung eines Systems zur Lenkung des Seeverkehrs;
- Versuche zum automatisierten Datenaustausch zwischen Bord- und Bodensystemen für Flugverkehrsmanagementsysteme in Europa;

- Untersuchung des Lotsenarbeitsplatzes in Flugverkehrsmanagementsystemen.

2. Optimierung der Logistik

- Szenario für die Entwicklung der Wirtschaft und der Güterverkehrsnachfrage in der Gemeinschaft;
- Wirtschaftliche und technische Untersuchung des Güterumschlags; Konzipierung und Bewertung eines Schnellumschlagverfahrens;
- Optimaler Personaleinsatz im Seeverkehr;
- System Mensch-Schiff. Berücksichtigung des Faktors Mensch.

3. Verringerung der negativen Auswirkungen

- Verfahren zur Bewertung der Fahrsicherheit von Personenkraftwagen-Anhänger-Gespännern;
- Bewertung der Sicherheit von Nutzfahrzeugkombinationen.

4. BEGRÜNDUNG DES PROGRAMMS

Die Vollendung des Binnenmarktes ist untrennbar mit einem gemeinschaftlichen Verkehrssystem verbunden, das sowohl qualitativ als auch quantitativ in der Lage ist, die dadurch steigende Verkehrsnachfrage in allen Bereichen zu befriedigen.

In diesem Sinne ist eine Forschung, die durch eine gemeinschaftliche Dimension verstärkt wird, zur Standardisierung von Verkehrsmitteln und -systemen beiträgt und auf gemeinsame Ziele ausgerichtet ist, von besonderer Bedeutung.

Deshalb muß die Gemeinschaft der Verkehrsforschung endlich ein umfassendes Programm widmen, nachdem sie bisher nur begrenzte und punktuelle Maßnahmen ergriffen hat. Dies ist auch im Rahmenprogramm geplant. Als Teil der Aktion "Auf dem Wege zu einem großen Informations- und Kommunikationsmarkt" ist unter Punkt 2.3 "Neue Dienstleistungen von gemeinsamem Interesse" auch ein eigenes Verkehrsprogramm vorgesehen.

5. FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN DES VORHABENS AUF DIE INTERVENTIONSMITTEL
(In Mio. ECU)

5.1 Gesamtkosten während der geplanten Laufzeit

- zu Lasten des Haushaltsplans der Gemeinschaft: 25

5.2. a) Zeitplan der Verpflichtungsermächtigungen⁽¹⁾

	1990	1991	1992	1993	1994	Insgesamt
Personal	0,323	0,345	0,607	0,629		1,904
Verwaltung	0,175	0,175	0,175	0,175		0,700
Verträge	2,502	3,480	14,218	2,196		22,396
Insgesamt	3,000	4,000	15,000	3,000		25,000

5.2. b) Zeitplan der Zahlungsermächtigungen⁽²⁾

	1990	1991	1992	1993	1994	Insgesamt
Personal	0,323	0,345	0,607	0,629	-	1,904
Verwaltung	0,175	0,175	0,175	0,175	z.E.	0,700
Verträge	0,802	1,780	5,718	5,396	8,700	22,396
Insgesamt	1,300	2,300	6,500	6,200	8,700	25,000

- (1) Die Kommission beabsichtigt, für die Verpflichtungsermächtigungen 1989 (1 Mio. ECU) für ein anderes F&E-Programm eine Mittelübertragung nach Kapitel 100 zu beantragen.

Die Mittel für 1990 wurden im Haushaltsplanvorentwurf 1990 veranschlagt. Im Haushaltsentwurf 1990 sind unter Kapitel 100 aufgrund des Vermerks "z.E." nur Verpflichtungsermächtigungen von 1 Mio. ECU vorgesehen, da zum Zeitpunkt der Erstellung des Haushaltsentwurf 1990 noch kein endgültiger Programmvorschlag vorlag.

- (2) Für die Zahlungsermächtigungen für 1989 (0,4 Mio. ECU) wurde unter Nr. 13/89 eine Mittelübertragung für den Posten 7325 (AIM-Programm) beantragt.

5.3. Berechnungsweise

a) Aufwendungen für Verträge zur Durchführung des Programms

Diese Ausgaben umfassen folgende Verträge: Forschung, Assozillierung, Studien, Rechnungsprüfung, Sachverständige, Projektleiter, Dienstleistungen, Koordinierung, Ausbildung und Reisetätigkeit von Wissenschaftlern, Beteiligung an internationalen Vereinbarungen und Lieferung von Einrichtungen, Infrastrukturen und Geräten. Darin sind auch die auf 100.000 ECU veranschlagten Kosten für Gutachten von unabhängigen Sachverständigen enthalten.

b) Betriebsausgaben

Darunter fallen:

- Verwaltungskosten (Sitzungen des Verwaltungsausschusses und der Arbeitsgruppen, Hinzuziehung von Sachverständigen, Veranstaltung von Konferenzen, Beteiligung an von Dritten durchgeführten Seminaren, Kosten für Veröffentlichung und Verbreitung);
- technische Kosten (Kauf bzw. Anmietung und Unterhalt der Hardware sowie der erforderlichen Software)

c) Personalausgaben

Der Mittelbedarf für die Durchführung dieses Programms wurde auf der Grundlage der Kosten für Hilfskräfte, Berater, Dienstreisen und für das nachstehend aufgeführte ständige Personal⁽³⁾ veranschlagt.

1) für 1990

- 2 Beamte der Laufbahngruppe A
- 1 Beamter der Laufbahngruppe C

Dieses Personal wurde im Rahmen des Haushaltsplans für 1989 speziell für dieses Programm genehmigt.

(3) Die Aufwendungen für neues Personal werden, außer für 1990, im Jahr der Einstellung zu 50 % berechnet.

Die Personalausgaben wurden auf folgender Grundlage berechnet:

- 93.000 ECU/Jahr für einen A-Bediensteten;
- 58.000 ECU/Jahr für einen B-Bediensteten;
- 37.000 ECU/Jahr für einen C-Bediensteten.

2) Für 1991⁽⁴⁾

Zusätzlich zu dem bestehenden Personal:

2 Beamte der Laufbahngruppe A
1 Beamter der Laufbahngruppe B

Dieses zusätzliche Personal wird im Rahmen des Haushalts-
verfahrens für 1991 angefordert.

6. FINANZIERUNG DER AUSGABEN

Die Mittel zur Deckung des Gemeinschaftsbeitrags zu diesem Vorhaben
sind in die künftigen Haushaltspläne der Gemeinschaft einzusetzen.

7. KONTROLLREGELUNG

- Verwaltungskontrolle hinsichtlich der Durchführung des Haus-
haltsplans durch die Generaldirektion Finanzkontrolle
- Wissenschaftliche Überwachung durch die Generaldirektion Verkehr
- BVKA
- Rechnungsprüfung durch den Rechnungshof, gemäß den Bestimmungen
des Vertrags.

(4) Ab 1991 ist eine Inflationsrate von 4 % berücksichtigt.

BEURTEILUNG DER AUSWIRKUNGEN AUF MITTEL- UND KLEINUNTERNEHMEN

1. Beteiligung und möglicher Nutzen

Das vorgeschlagene F&E-Programm EURET (REcherche dans les Transports en EUROpe) (1990-1993) soll unter Mitarbeit von Hochschulen, Beraterfirmen, Geräteherstellern, Verkehrsbetrieben und der KMU durchgeführt werden.

Den KMU, die naturgemäß Forschungsinvestitionen nur schwer tätigen können, eröffnet die Beteiligung an diesem Programm den Zugang zu Ergebnissen im Bereich der technischen Entwicklung. Sie können sich an den Vorhaben entweder unmittelbar oder als Subunternehmer beteiligen.

Zahlreiche Vorhaben, wie gesamtwirtschaftliche Forschungen oder Realisierbarkeitsstudien, können die KMU unmittelbar durchführen. Ansonsten, so bei Forschungsaufträgen für Hersteller oder Verkehrsbetriebe, können sich die KMU weitgehend als Subunternehmer beteiligen.

2. Vorteile für die Unternehmen

Die Beteiligung an diesem Programm bietet Unternehmen die Gelegenheit, mit Hochschulen und öffentlichen sowie privaten Forschungsinstituten eng zusammenzuarbeiten. Die in dem Programm vorgesehenen Verbundprojekte eröffnen den KMU den Zugang zu den einschlägigen detaillierten Forschungsergebnissen, die noch nicht veröffentlicht sind und sehr häufig auch nur auf vertraulicher Basis veröffentlicht werden. Der geforderte transnationale Charakter dürfte für die KMU einen Anreiz zur Aufnahme internationaler Forschungsbeziehungen darstellen.

3. Mögliche Schwierigkeiten für die KMU

Schwierigkeiten könnten sich für die KMU in folgender Hinsicht ergeben:

- Finanzierung des von der Gemeinschaft nicht übernommenen Teils der Forschungen auf Kostenteilungsbasis, der in der Regel mindestens 50% der Gesamtkosten ausmacht;
- Kosten für die Ausarbeitung eines Projektvorschlags und mangelnde Vertrautheit mit den in der Gemeinschaft üblichen Verfahren.

4. Auswirkungen auf die Beschäftigung

Zwar lassen sich die Auswirkungen auf die Beschäftigung nicht genau bewerten, doch ist durchaus davon auszugehen, daß durch die Beteiligung der KMU an diesem Programm deren Bedarf an hochqualifiziertem Personal gleichbleiben oder mitunter sogar steigen wird.

715/89

Die Vorhaben werden sich durchaus positiv auf Weiterbeschäftigung und Neueinstellung von Forschern für die durch das Programm finanzierten Vorhaben auswirken.

Dadurch werden sich die Unternehmen verstärkt Forschungstätigkeiten zuwenden, die in diesem Bereich häufig als zu risikoreich gelten. Als erster Schritt dürfte dieses Programm die künftige Unternehmenspolitik der KMU beleben und somit neue Beschäftigungsaussichten eröffnen.

5. Abstimmung mit der Industrie

Der Vorschlag für dieses Programm beruht weitgehend auf Konsultationen mit den Geräteherstellern bzw. den Verkehrsbetrieben.

16.03.90

**Beschluß
des Bundesrates**

zum

Vorschlag für eine Entscheidung des Rates über ein spezi-
fisches Programm für Forschung und technologische Entwick-
lung im Verkehrswesen (EURET) 1990 - 1993

KOM(89) 557 endg.; Ratsdok. 10410/89

Der Bundesrat hat in seiner 610. Sitzung am 16. März 1990 zu der Vorlage wie folgt Stellung genommen:

Der Bundesrat unterstreicht, daß bei den als Schwerpunkten ausgewiesenen Forschungsbereichen der Gesichtspunkt der Umweltverträglichkeit von Verkehrssystemen eine angemessene Berücksichtigung finden muß.

Er ist weiter der Auffassung, daß in der Entscheidung die Möglichkeit der Beteiligung von europäischen Staaten, die nicht Mitglieder der EG sind (DDR und Staaten Mittel- und Osteuropas), ausdrücklich mit vorgesehen werden soll.