

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Mitteilung der Kommission der Europäischen Gemeinschaften an
den Rat und das Europäische Parlament: "Auf dem Weg zu einer
europäischen Infrastruktur" - Zwischenbericht -

KOM(90) 310 endg.; Ratsdok. 8146/90

KEP-AE-Nr.: 902049

Übermittelt vom Bundesminister für Wirtschaft am 7. September 1990 gemäß Artikel 2 des Gesetzes zur Einheitlichen Europäischen Akte (BGBI. II 1986 S. 1102 f.).

Die Vorlage ist mit Schreiben des Herrn Präsidenten der Kommission der Europäischen Gemeinschaften vom 24. Juli 1990 dem Herrn Präsidenten des Rates der Europäischen Gemeinschaften übermittelt worden.

Der Umdruck erfolgt auf Antrag des Landes Nordrhein-Westfalen vom 27. September 1990.

INHALT

	<u>Seite</u>
ZUSAMMENFASSUNG UND SCHLUSSFOLGERUNGEN	2 - 4
Einleitung	5
1. ARBEITEN DES ERSTEN HALBJAHRES 1990	6
1.1. Das Mandat der Kommission	6
1.2. Tätigkeiten des ersten Halbjahres 1990	7
2. DAS GESAMTKONZEPT "EUROPÄISCHE INFRASTRUKTUREN" UND SEINE MÖGLICHKEITEN	8
2.1. Konzeptinhalt	8
2.2. Arbeitsmethode	9
2.3. Praktische Folgen des Arbeitsprogramms	11
3. ERSTE WÜRDIGUNG DER PRIORITÄREN ANWENDUNGSBEREICHE	11
3.1 Verkehr	11
3.1.1. Luftverkehr	12
3.1.2. Straßenverkehr	14
3.1.3. Eisenbahnverkehr	16
3.1.4. Binnenschiffsverkehr	18
3.1.5. Hafenanlagen	19
3.1.6. Internationaler Kombierter Verkehr	19
3.1.7. Anwendung der Telematik im Verkehrswesen	20
3.2. Telekommunikationsinfrastruktur und Telematiknetze	22
3.2.1. Elektronische Post und Elektronischer Datenaustausch (EDI)	26
3.2.2. Videotex	28
3.2.3. Mobilfunk	29
3.2.4. Angebot an ISDN-Diensten	30
3.2.5. Breitbandtelekommunikationsdienste	31
3.3. Energieverbundnetze	32
3.4. Netze im Bildungswesen	36
4. Vorbereitung des Arbeitsprogramms	39

ZUSAMMENFASSUNG UND SCHLUBFOLGERUNGEN

1. Der nach den Vorgaben des Weißbuchs der Kommission vom Juni 1985 und der Einheitlichen Europäischen Akte entstehende EG-Binnenmarkt erfordert als Voraussetzung für den in Artikel 8 a EWG-Vertrag angestrebten freien Personen-, Waren-, Dienstleistungs- und Kapitalverkehr in einem Raum ohne Grenzen die Existenz einer ausreichenden und geeigneten Infrastruktur.

Man kann den Binnenmarkt als organisches Gebilde begreifen. Dieser Organismus funktioniert nur, wenn vier Funktionen störungsfrei arbeiten; Blutkreislauf (Verkehrsinfrastrukturen), Nervensystem (Telekommunikationsnetz), Muskelapparat (Energieinfrastruktur), Gehirn (Aus- und Weiterbildungsinfrastruktur).

2. Auf der Grundlage der Schlußfolgerungen des Europäischen Rates vom 9. Dezember 1989 und der Entschleßung des Rates vom 22. Januar 1990 erhielt die Kommission den Auftrag, bis Ende 1990 "unbeschadet der Arbeitsaufteilung im Rat je nach Zusammensetzung - ein Arbeitsprogramm und Vorschläge für geeignete Maßnahmen zu unterbreiten und dabei die Möglichkeit einer Ausdehnung dieser Aktionen auf die gesamte Gemeinschaft zu berücksichtigen." Ferner wurde die Kommission aufgefordert, im ersten Halbjahr 1990 einen Zwischenbericht vorzulegen.

Mit dem vorliegenden Bericht kommt die Kommission dieser Aufforderung nach und leitet so gleichzeitig die Vorarbeiten für zum Jahresende vorzulegenden "Orientierungshilfen" ein.

3. An den Arbeiten der Kommission waren Vertreter aus den Mitgliedstaaten, die dreimal zu Gesprächen zusammenkamen, sowie Vertreter der Industrie eng beteiligt. Im Mittelpunkt der Gespräche stand die Frage nach dem Einsatz der Infrastrukturnetze. Handlungsbedarf wurde in folgenden Punkten festgestellt:

- Eingehende, koordinierte Untersuchung der Auswirkungen des Binnenmarkts auf den Infrastrukturbedarf;
- Überprüfung der laufenden und geplanten Initiativen im Hinblick auf diesen Bedarf;
- Konzeption neuer Maßnahmen, mit denen ein der Entwicklung des Binnenmarkts entsprechender Vernetzungsgrad möglichst rasch erreicht werden kann.

4. Der Bericht gibt einen Überblick über die vorrangigen Anwendungsbereiche des Gesamtkonzepts. Jeder Bereich wird systematisch unter dem Aspekt des Binnenmarkt-Effekts, der hieraus resultierenden Probleme und ihrer Lösung bzw. Lösungsvorschläge analysiert. Dabei wird deutlich, daß zwar in vielen Bereichen Initiativen bereits ergriffen worden sind oder jetzt ergriffen werden, daß die notwendige Infrastruktur jedoch noch nicht vorhanden ist und auch bis zum Januar 1993 nicht vorhanden sein wird. Diese Verzögerung ist nicht nur haushaltspolitisch begründet (z.B. Verzögerungen, die mit der Annahme des mehrjährigen Verkehrsinfrastrukturprogramms zusammenhängen), sondern auch durch langwierige Beschlußfassungsprozesse (FuE-Rahmenprogramm) oder vergleichbare Faktoren.

5. Beträchtliche Anstrengungen sind in manchen Fällen vonnöten, um

- die Koordinierung der Entscheidungsebenen unter Anwendung des Subsidiaritätsprinzips zu verbessern;
- die Zusammenarbeit zwischen den nationalen Verwaltungen bei gemeinschaftsrelevanten Projekten zu intensivieren und um mehr Verständnis für die Bedeutung des Binnenmarkts zu wecken.

6. Bei den Arbeiten traten auch die technischen Hindernisse, die der Einrichtung transeuropäischer Netze im Wege stehen, deutlicher zutage. Fehlende oder unzulängliche gemeinschaftsweite Netze sind allzu häufig darauf zurückzuführen, daß nationale Netze nicht zusammengeschaltet werden können, weil vor ihrer Einführung keine Abstimmung in technischen Fragen stattfand und einheitliche technische Spezifikationen fehlen.

7. Die Interessierten Kreise (Hersteller, Benutzer, Behörden) haben großes Interesse an dem Gesamtkonzept "Europäische Infrastruktur" bekundet. Ihnen muß Gelegenheit gegeben werden, sich zu dem vorliegenden Bericht zu äußern und mitzutellen, ob der ermittelte Infrastrukturbedarf ihren Bedürfnissen entspricht und ob gegebenenfalls weitere Initiativen ergriffen werden müssen, um diese Bedürfnisse zu erfüllen.

8. Der Bericht geht bewußt nicht auf die wesentliche Frage der Finanzierung dieser Infrastruktur ein, mit der sich die Kommission im zweiten Halbjahr eingehend befassen wird. Zum jetzigen Zeitpunkt möchte die Kommission lediglich auf folgendes hinweisen:

(I) Der wirtschaftlichen Rentabilität der Infrastrukturvorhaben ist größte Bedeutung beizumessen, damit weitgehend auf Privatfinanzierung zurückgegriffen werden kann.

(II) Bei der Bereitstellung von Finanz- und Haushaltsmitteln der Gemeinschaft ist der Bedeutung der transeuropäischen Netze für das Funktionieren des Binnenmarktes Rechnung zu tragen.

Die Kommission weist in diesem Zusammenhang darauf hin, daß die Gemeinschaft bereits beträchtliche Mittel für Infrastrukturmaßnahmen aufwendet. Dies geht aus folgenden zwei Beispielen hervor:

- Der EFRE hat zwischen 1975 und 1988 3354 Infrastrukturvorhaben in Höhe von rund 20 Milliarden ECU finanziert. Die Verdoppelung des EFRE-Haushalts für 1989 bis 1993 vermittelt einen Eindruck davon, welche Möglichkeiten den Fördergebieten für die Einrichtung dieser Netze geboten werden.
- Von der Europäischen Investitionsbank wurden zwischen 1985 und 1989 für Projekte von gemeinschaftsweiter Bedeutung Darlehen in Höhe von 6702 MECU vergeben, die sich auf den Verkehrs-, Telekommunikations- und Energietransportbereich bezogen. Von den verfügbaren Darlehen der EIB entfielen 53 % der Mittel auf Vorhaben von gemeinschaftlichem Interesse. Insgesamt bedeutet das, daß die EIB in diesem Zeitraum 16 % ihrer Mittel bereits für Infrastrukturprojekte zur Verfügung gestellt hat.

- Die Verabschiedung eines Rahmenprogramms für Forschung und Entwicklung auf dem Gebiet der Technologie für die Jahre 1990-1994 bietet eine gute rechtliche und finanzielle Grundlage für den Aufbau eines EG-weiten Telematiknetzes. Für dieses Telematiknetz sind 380 Millionen ECU vorgesehen. Weitere 493 Millionen ECU werden voraussichtlich für die Mobilität von Forschern zur Verfügung stehen.

EINLEITUNG

Nach den Vorarbeiten der Kommission hat der Rat im zweiten Halbjahr 1989 die Notwendigkeit erkannt, auf Gemeinschaftsebene Überlegungen über die für die Vollendung des Binnenmarktes erforderlichen materiellen und immateriellen Infrastrukturen anzustellen. Diese Notwendigkeit beruht auf drei Fakten:

- erstens wird die Verwirklichung der vier Grundfreiheiten auf Gemeinschaftsebene zu einer besseren Ressourcenverteilung führen und folglich dank einer erheblichen Zunahme des innergemeinschaftlichen Waren-, Dienstleistungs- und Kapitalverkehrs wachstumsfördernd wirken;
- zweitens kann dieser Prozeß seine wirtschaftlichen Wirkungen nur mit Hilfe eines sowohl in materieller als auch technischer Hinsicht modernen Infrastrukturnetzes voll entfalten;
- die gegenwärtige Lage läßt aber darauf schließen, daß Infrastrukturen dieser Art noch nicht bestehen oder sich nicht schnell genug entwickeln oder aber aufgrund fehlender Verbindungen nicht voll kommunikationsfähig sind.

Mit der vorliegenden Mitteilung über die transeuropäischen Netze erstattet die Kommission dem Rat in Übereinstimmung mit dessen Entschluß vom 22.1.1990 einen Zwischenbericht über den erreichten Entwicklungsstand. Sie kann zugleich als vorbereitende Arbeit für die "Orientierungshilfen" angesehen werden, über die nach dem Willen des Europäischen Rates in Dublin am Jahresende Übereinstimmung erzielt werden soll.

In diesem Bericht wird zunächst an das der Kommission vom Rat übertragene Mandat und die Schlußfolgerungen des Europäischen Rates vom Dezember 1989 erinnert. Anschließend wird im ersten Teil der Stand der Arbeiten beschrieben, die die Kommission im ersten Halbjahr 1990 durchgeführt hat. Bei diesen Arbeiten ging es darum, den eigentlichen Bedarf zu ermitteln, mit den Mitgliedstaaten vier vorrangige Anwendungsbereiche zu untersuchen und die Reaktionen der Interessierten Kreise kennenzulernen.

Im zweiten Teil werden alle Überlegungen zusammengefaßt, die die von der Kommission dreimal einberufene Koordinierungsgruppe über das Gesamtkonzept angestellt hat. Diese Denkübung hat dazu gedient, die Zielsetzungen, die Arbeitsmethode und die aus den Arbeiten resultierenden praktischen Folgen soweit bisher möglich zu präzisieren.

Im dritten Teil schließlich werden die in den vier ausgewählten Bereichen möglichen Anwendungen zum ersten Mal gewürdigt. Die Bedeutung dieser Bereiche des Binnenmarktes erschließt sich erst, wenn sie als unverzichtbare Bestandteile eines organischen Gebildes angesehen werden. Dieses umfaßt den Blutkreislauf (Transportinfrastrukturen), das Nervensystem (Telekommunikationsinfrastrukturen), den Muskelapparat (Energieinfrastrukturen) und das Gehirn (Aus- und Weiterbildungsinfrastruktur).

1. ARBEITEN DES ERSTEN HALBJAHRES 1990

1.1. Das Mandat der Kommission

a) Schlußfolgerungen des Europäischen Rates vom 9.12.1989

Nachdem sich die Minister im zweiten Halbjahr 1989 Gedanken über die europäischen Infrastrukturnetze gemacht hatten, bezeichnete der Europäische Rat dieses Thema als einen Gegenstand von europäischem Interesse und organisierte dementsprechend die weiteren Arbeiten:

"Besonderer Vorrang müßte dem Ausbau und der Verknüpfung der transeuropäischen Netze eingeräumt werden, und zwar insbesondere im Bereich der Kontrolle des Luftraums, der Verbindung der wichtigsten Ballungsgebiete in der Gemeinschaft durch Breitband-Telekommunikationsnetze, der hochleistungsfähigen terrestrischen Verbindungen sowie im Bereich der Energieverteilung. Der Europäische Rat ersucht die Kommission, geeignete Maßnahmen vorzuschlagen und dabei die Möglichkeit zu berücksichtigen, diese Maßnahmen unter besonderer Beachtung der Randgebiete im Kontext des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts auf die gesamte Gemeinschaft auszudehnen".

Auf der Basis dieser Schlußfolgerungen forderte der Europäische Rat am 26. Juni 1990 in Dublin auf, "Orientierungshilfen" bis zum Jahresende vorzulegen.

b) Mitteilung der Kommission an den Rat (Dezember 1989).

Die Kommission nahm bereits am 18. Dezember 1989 eine Mitteilung an den Rat unter dem Titel "Auf dem Weg zu einer europäischen Infrastruktur: Ziele und Anwendungsmöglichkeiten"⁽¹⁾ an, in der sie darlegte, aus welchen Gründen untersucht werden müsse, ob die gegenwärtigen Infrastrukturen dem Binnenmarkt gerecht werden. Sie schlug vier vorrangige Bereiche, nämlich Verkehr, Telekommunikation, Energie und Bildungswesen, zur Prüfung vor.

c) Entschlieung des Rats vom 22.1.1990⁽²⁾

Vor dem Hintergrund der Schlußfolgerungen des Europäischen Rates und der Kommissionsmitteilung forderte der Rat die Kommission auf,

"Ihm vor Ende 1990 - unbeschadet der Arbeitsaufteilung im Rat je nach Zusammensetzung - ein Arbeitsprogramm und Vorschläge für geeignete Maßnahmen zu unterbreiten und dabei die Möglichkeit einer Ausdehnung dieser Aktionen auf die gesamte Gemeinschaft zu berücksichtigen".

Im ersten Halbjahr 1990 sollte ein Zwischenbericht vorgelegt werden. Die Kommission sollte, wenn erforderlich, jeweils eine Arbeitsgruppe einberufen, der die von den einzelnen Mitgliedstaaten benannten Verantwortlichen angehören sollten und deren Aufgabe es sein sollte, die Arbeiten zur Verwirklichung der europäischen Infrastruktur zu koordinieren. Außerdem forderte der Rat die Kommission zu einer umfassenden Konzertierung mit den wichtigsten beteiligten Wirtschaftsträgern auf.

⁽¹⁾ KOM(89)643 endg.

⁽²⁾ ABI. Nr. C 27 vom 6.2.1990, S. 8.

1.2. Aktivitäten des ersten Halbjahres 1990

a) Bedarfsanalyse in den vier vorrangigen Infrastrukturbereichen

Die Kommission hat aufgrund eigener Informationen für jeden der vom Rat ausgewählten Bereiche den für ein gutes Funktionieren des Binnenmarktes erforderlichen Infrastrukturbedarf festgestellt. Dieser Bedarf wurde den bereits getroffenen oder demnächst zu verabschiedenden Maßnahmen gegenübergestellt. Die Bedarfsfeststellung beruht im gegenwärtigen Stadium im wesentlichen auf Informationsmaterial der Kommission. Deswegen sind die Arbeiten auch noch nicht für alle Bereiche abgeschlossen. Kapitel III des vorliegenden Berichts enthält eine erste Würdigung dieser Arbeit.

b) Beiträge der Mitgliedstaaten

Die Kommission hat die Mitgliedstaaten aufgefordert, die zur Koordinierung der Arbeiten im Rahmen einer Arbeitsgruppe Verantwortlichen zu benennen. Diese Arbeitsgruppe hat am 5. März, 8. Mai und 28. Mai 1990 Sitzungen gehalten. Die Kommission hat bei dieser Gelegenheit bereichsbezogene Arbeitsdokumente vorgelegt und die Reaktionen auf diese Dokumente vermerkt; gleichzeitig hat sie die Delegationen um Beiträge gebeten.

Bereits jetzt sind mehrere Beiträge verschiedener Mitgliedstaaten eingegangen, z.B. von Irland, Portugal, Griechenland, den Niederlanden oder Frankreich, die den allgemeinen, den bereichsspezifischen und den gemeinschaftsbezogenen Infrastrukturbedarf ermittelt haben. Andere Delegationen haben ähnliche Beiträge zugesagt.

Die Diskussionsergebnisse dieser Gruppe über die Zielsetzungen der Arbeiten werden im Kapitel II zusammengefaßt. Genauer lassen sich die Vor- und Nachteile des für eine europäische Infrastruktur vorgeschlagenen Gesamtkonzepts nicht umreißen.

c) Erste Beiträge Interessierter Kreise

Die Kommission hat zu den interessierten Industriekreisen, die transeuropäische Infrastrukturen herstellen oder verwenden, Kontakte hergestellt. Im Anschluß an einen Beitrag, der bereits im November 1989 vom Gespräch des Runden Tisches der Elektronikunternehmen einging, überreichte das European Round Table (Rundtischgespräch der europäischen Industrieunternehmen) ein Memorandum über transeuropäische Infrastrukturen, das das Interesse der wichtigsten europäischen Unternehmen an einem zusammenhängenden Infrastrukturkonzept bestätigt. Diesem allgemein gehaltenen Memorandum dürften konkrete Einzelbeiträge über die "fehlenden Verbindungen" und die Finanzierung der großen Infrastrukturen folgen. Andere Verbände wie UNICE und EUROCHAMBRES haben ebenfalls ein lebhaftes Interesse bekundet und werden sich wahrscheinlich zu dem vorliegenden Bericht äußern. Außerdem will die Kommission den Bericht der Kritik einzelner Interessierter Sektoren unterziehen, die nicht unmittelbar an den gegenwärtigen Arbeiten beteiligt sind.

2. DAS GESAMTKONZEPT "EUROPÄISCHE INFRASTRUKTUR" UND SEINE MÖGLICHKEITEN

Bevor die Kommission den Infrastrukturbedarf in den vier ausgewählten vorrangigen Bereichen untersucht hat, hat sie sich mit der für die Koordinierung der Arbeiten zuständigen Gruppe noch weiter Gedanken über die Gesamtproblematik der transeuropäischen Infrastrukturnetze und die inhaltliche Ausgestaltung eines Gemeinschaftskonzepts gemacht. Diese Denkübung hat dazu gedient, Konzeptinhalt und Arbeitsmethode im einzelnen festzulegen und die etwaigen Folgen und Grenzen des Gemeinschaftskonzepts abzuschätzen.

2.1. Konzeptinhalt

- a) Die Vollendung des Binnenmarkts setzt Infrastrukturnetze voraus, deren Entwicklung die aktive Anwendung des Subsidiaritätsprinzips auf Gemeinschaftsebene erfordert.

Die Vollendung des Binnenmarkts wird ihre Wirkungen nur aufgrund eines modernen Infrastrukturnetzes entfalten können. Hierzu müssen vier Voraussetzungen erfüllt werden:

- Aussichten auf eine (bereits festgestellte) Zunahme des von materiellen und technischen Schranken befreiten innergemeinschaftlichen Handels (Wirkung des Binnenmarkts auf das Handelsvolumen);
- Anpassung der bestehenden Infrastrukturen an die neue Marktdimension durch Vernetzung (Erfordernis der Kommunikationsfähigkeit);
- Berücksichtigung der Gemeinschaftsdimension bei der künftigen Infrastrukturplanung und -entwicklung.
- Notwendigkeit einer gleichwertigen Dienstleistungsentwicklung im gesamten Gemeinschaftsraum.

Nachdem sich die Infrastrukturen in vielfältiger Art und Weise in einem regionalen und nationalen Raum entwickelt haben, müssen sie nun in einem größeren Raum, den die Gemeinschaft und darüberhinaus der europäische Kontinent bilden, funktionell integriert werden. Um eine solche Integration zu gewährleisten, müssen auf jeder Entscheidungsebene - sofern die Projekte dies rechtfertigen -, alle anderen Entscheidungsebenen berücksichtigt werden. Daher wird eine Konzentrierung der Entscheidungsträger auf den verschiedenen politischen Ebenen immer dringender. Die bei der Finanzierung von Infrastrukturprojekten in zunehmenden Maße zu beobachtende Internationalisierung ist im übrigen ein Beweis dafür, daß sich die neue Dimension bereits in der Praxis niederschlägt.

- b) Das Gemeinschaftskonzept muß sich auf genau definierte Aktionen konzentrieren

Die Gespräche mit den Mitgliedstaaten und Interessierten Kreisen haben ergeben, daß ein umfassendes Gemeinschaftskonzept Früchte tragen wird, wenn es sich auf folgende Aktionen konzentriert:

- Feststellung der Bedeutung bestehender oder neuer Projekte für die Gemeinschaft;
- Feststellung der Bedeutung von Projekten für den gesamten Gemeinschaftsmarkt zum Zeitpunkt ihrer Rentabilitätsprüfung;
- bessere Berücksichtigung eines mit Blick auf den wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalt notwendigen Gleichgewichts zwischen den zentralen und peripheren Gebieten der Gemeinschaft;
- Berücksichtigung der ökonomischen Aufwertung der von den Infrastrukturnetzen betroffenen Regionen
- Berücksichtigung der Perspektive, die Gemeinschaftsnetze auf den europäischen Kontinent, insbesondere auf die EFTA-Länder und Osteuropa, auszudehnen;
- Förderung neuer Synergien zwischen den Regionen verschiedener Staaten und zwischen verschiedenen Industriesektoren;
- Förderung der Erstellung von Leitplänen für eine mittel- und langfristige Strategie auf dem Gebiet der Infrastrukturentwicklung; optimale Nutzung des europäischen Raumes (siehe Papier Strategie 2000);
- Förderung der Vorlage multinationaler Projekte;
- Entscheidungen über die gemeinschaftliche Finanzierung von Infrastrukturprojekten.

2.2. Arbeitsmethode

- a) In der ersten Arbeitsphase hat sich bestätigt, daß ein koordiniertes Vorgehen der Gemeinschaftsorgane und auf Ebene der nationalen Verwaltungen wichtig ist.

Im ersten Halbjahr haben die Mitgliedstaaten im Hinblick auf die Vollendung des Binnenmarkts begonnen, eine Bilanz des eigenen Infrastrukturbedarfs zu ziehen. Diese Arbeiten werden im zweiten Halbjahr auf einer breiteren Grundlage fortgesetzt. Im Anschluß hieran dürfte jeder Mitgliedstaat einen genauen Überblick über den für das reibungslose Funktionieren des Binnenmarkts notwendigen Infrastrukturbedarf haben.

Die verschiedenen für die einzelnen Bereiche zuständigen Kommissionsdienststellen haben ihrerseits eine erste Bilanz des Infrastrukturbedarfs sowie der gegenwärtigen und künftigen Initiativen gezogen und diese in Arbeitsdokumenten dargestellt, die den Mitgliedstaaten bei ihrer Arbeit helfen sollen. Die Kommission hat ihre Vorstellungen in den Sitzungen der Koordinierungsgruppe dargelegt, so daß der Bedarf näher bestimmt und festgestellt werden konnte, inwieweit er durch gegenwärtige und künftige Initiativen gedeckt werden kann.

Diese doppelte Denkübung hat bestätigt, daß eine informelle Sensibilisierung oder gar Warnung auf Gemeinschaftsebene wertvoll wären, um zu gewährleisten, daß die Binnenmarkterfordernisse in den vier Bereichen Verkehr, Telekommunikation, Energie und Bildungswesen von den zuständigen politischen Instanzen hinreichend berücksichtigt werden. Gleichzeitig wurde die Notwendigkeit eines entsprechenden Vorgehens in den einzelnen Mitgliedstaaten erkannt, um eine bessere und praxisbezogenere Kenntnis der Binnenmarkterfordernisse in den zuständigen Ministerien zu gewährleisten.

b) Gegenstand der Koordinierung darf nicht die Planung spezifischer Projekte sein

Die Koordinierungsarbeiten zur Feststellung des transeuropäischen Infrastrukturbedarfs dürfen nicht zur Ausarbeitung spezifischer Projekte führen. Die Koordinierung dient dazu, den Projektträgern gegebenenfalls dabei zu helfen, die Gemeinschaftsdimension in ihre Pläne einzubeziehen. Dieser Dimension wird im wesentlichen dadurch Rechnung getragen, daß die einzelstaatlichen Netze miteinander verbunden und transeuropäische Dienste geschaffen werden.

c) Interessierte Wirtschaftskreise müssen in das Konzept voll einbezogen werden

Wegen des herausragenden wirtschaftlichen Interesses der vier untersuchten Bereiche für die gesamte Wirtschaft werden die zuständigen Kommissionsdienststellen die Interessierten Kreise in allen notwendigen Fällen konsultieren, wobei sie sich auf die Koordinierungsarbeiten im Rahmen der Aktion "transeuropäische Netze" stützen. Gerade die Benutzer der bestehenden und künftigen Netze müssen in der Lage sein, sich rechtzeitig zu den vorliegenden Überlegungen zu äußern.

Dieser Bericht bietet eine erste Gelegenheit zur Anhörung der Interessierten Kreise. Die Kommission will auf Veranlassung der zuständigen Generaldirektionen in den Bereichen, wo noch keine eingehende Konsultation stattgefunden hat, Anhörungen der direkt betroffenen Kreise (Benutzer, Hersteller von Ausrüstungen, Netzverwalter) nach Gruppen von Projekten (z.B. Infrastrukturen für die Strom- und Gasbeförderung) ansetzen.

d) Das Arbeitsprogramm für Ende 1990 muß eine praxisbezogene Zusammenfassung der bisherigen Koordinierungsarbeiten sein

Das Arbeitsprogramm, das die Kommission Ende dieses Jahres vorzulegen gedenkt, wird das Ergebnis sämtlicher Koordinierungsarbeiten auf nationaler und gemeinschaftlicher Ebene sein und zweckdienliche Projekte vorstellen, für deren Durchführung im Hinblick auf die Vollendung des Binnenmarktes ein solider politischer Unterbau notwendig ist. In diesem Arbeitsprogramm werden sich also die Beiträge aller Beteiligten widerspiegeln: Benutzer, Projektplaner, Behörden, Lieferanten, Netzeigentümer, Geldgeber.

2.3. Praktische Folgen des Arbeitsprogramms

Das zum Jahresende zu erstellende Arbeitsprogramm sollte einen praktischen Aktionsrahmen für die einzelnen ausgewählten Bereiche darstellen. Gegenwärtige und künftige Initiativen werden darin Berücksichtigung finden. Dabei wird auf die Initiativen Gewicht gelegt, für die die politische Basis nicht ausreicht und deren Priorität nicht hoch genug angesetzt wird. Bevor Prioritäten festgelegt werden, wird die Kommission auf der angemessenen politischen Ebene in Vorbereitungsgespräche mit den nationalen Behörden eintreten.

Folglich müssen:

- die für das Funktionieren des Binnenmarkts absolut wichtigen transeuropäischen Infrastruktur- und Dienstleistungsnetze unter Hinweis auf den Stand ihrer Vervollständigung, ihre technische Durchführbarkeit, den Zeitplan ihrer Verwirklichung und ihre Finanzierung genannt werden;
- die politischen, rechtlichen, technischen und administrativen Hindernisse bei der Verwirklichung dieser Netze untersucht und gegebenenfalls Lösungsvorschläge zum Zwecke ihrer Überwindung formuliert werden;
- nützliche, den Netzbedarf betreffende Leitlinien festgelegt werden, um die Ausarbeitung spezifischer Projekte zu unterstützen;
- private, öffentliche oder gemischte, regionale, nationale oder transnationale Initiativen gefördert werden;
- die für die Vernetzung und Integration notwendigen technischen Normungsarbeiten beschleunigt werden;
- die für die Infrastrukturfinanzierung verfügbaren Gemeinschaftsmittel (Strukturfonds, besondere Haushaltslinien, EIB usw. ...) optimal eingesetzt werden.

3. ERSTE WÜRDIGUNG DER PRIORITÄREN ANWENDUNGSBEREICHE

3.1. Verkehr

Durch die Beseitigung sämtlicher Hemmnisse im Waren-, Dienstleistungs- und Personenverkehr werden der innergemeinschaftliche Handel stark belebt und die Nachfrage in allen Verkehrsbereichen entsprechend zunehmen. Angesichts der hieraus resultierenden Verkehrszunahme stellt sich die Frage, inwieweit die bestehenden und gegenwärtig im Bau befindlichen Infrastrukturen ausreichen.

Um diese Frage beantworten zu können, muß außerdem folgendes berücksichtigt werden:

- die zunehmende Bedeutung der Logistik für die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen;

- die Bemühungen um eine optimale Nutzung der bestehenden Infrastrukturen durch Zusammenschaltung der nationalen Netze auf Gemeinschaftsebene;
- ökologische Hindernisse, die dem Bau oder der Ausweitung bestehender Infrastrukturen entgegenstehen;
- ein hohes Sicherheitsniveau;
- die zur Schaffung neuer Infrastrukturen verfügbaren finanziellen Mittel und die Verteilung der Prioritäten;
- die periphere oder zentrale Lage der Mitgliedstaaten.

Die hier insbesondere von der Koordinierungsgruppe durchgeführten Untersuchungen haben ergeben, daß sich diese Probleme für die einzelnen Verkehrsträger unterschiedlich darstellen. Prüft man jedoch die Wirkung des Binnenmarktes, so muß allen Verkehrsträgern Rechnung getragen werden. Da sich eine multimodale Lösung aufdrängt, gewinnt der internationale kombinierte Verkehr an Anziehungskraft. Deswegen müssen auf mehrere Verkehrsträger zugeschnittene Infrastrukturen entwickelt und eine kohärente technische Angleichung unter den einzelnen Verkehrsträgern herbeigeführt werden.

Das gemeinschaftliche Verkehrsinfrastrukturkonzept stellt sich im Hinblick auf die beiden nachfolgenden Aspekte als besonders nützlich und zweckdienlich heraus:

- In Anlehnung an die gegenwärtigen Arbeiten im Bereich des Hochgeschwindigkeitsnetzes für die Eisenbahn: Definition von Leitschemata für die Infrastrukturnetze;
- die zur Entwicklung einer gemeinsamen Politik erforderliche finanzielle Förderung der großen Infrastrukturen von gemeinschaftlichem Interesse: zu diesem Zweck schlägt die Kommission für sechs für den Binnenmarkt prioritäre Projekte von gemeinschaftlichem Interesse (Hochgeschwindigkeitsnetz der Eisenbahnen; Durchgang zum Brenner, Seaport, Strassenverbindung nach Irland, Scanlink, Verbindung der Landverkehrsverbindungen in Griechenland) die Verabschiedung einer mehrjährigen Verordnung 1990 - 1992 vor.

3.1.1. Luftverkehr

a) Binnenmarkteffekt

Mit der Liberalisierung des Luftverkehrs und der Einführung wettbewerbsfreundlicher Regelungen gehen die Kosten im Luftverkehr zurück und nimmt die Attraktivität dieses Verkehrsträgers zu. Außerdem wächst der Drang nach größerer Mobilität sowohl innerhalb als auch außerhalb der Gemeinschaft. Steigende Wachstumstendenzen zeichnen sich im übrigen auch im Luftfrachtverkehr ab. Das jährliche Wachstum des Luftverkehrs wird auf rund 10 % geschätzt.

b) Probleme

Im Luftverkehrssektor stellen sich zwei Probleme:

- die Verstopfung des Luftraumes und damit verbundene Kapazitätsprobleme der Luftverkehrskontrolle

Die Zahl der Flüge mit Verspätungen von mehr als 15 Minuten nimmt ständig zu und beweist, daß die Luftverkehrssysteme besonders in Spitzenzeiten ständig ausgelastet sind. Diese Probleme hat die Kommission in einer umfassenden Mitteilung vom 16. Januar 1989⁽³⁾ dargelegt. Ebenso sind verschiedene Publikationen von Betreiber- oder Verbraucherverbänden erschienen. Die Ursachen für diese Probleme sind bekannt: Eine Vielzahl an nationalen Behörden (jede operiert nach ihren eigenen Vorschriften) und 42 Kontrollstationen mit 22 Systemen, die in der Regel inkompatibel sind.

- Flughafeninfrastrukturen

Unzureichende moderne Flughafeninfrastrukturen stellen für einige Mitgliedstaaten, die im allgemeinen am äußersten Rande der Gemeinschaft liegen, ein Hindernis dar. Da mehrere Flughäfen im Zentrum der Gemeinschaft überlastet sind, stellen sich Sicherheitsprobleme und die Notwendigkeit, neue Infrastrukturen oder die Infrastrukturen bestehender regionaler Flughäfen zu entwickeln. Die Ausgestaltung der 5. Grundfreiheits bietet die Möglichkeit, eine neue Karte der internationalen Flughäfen zu entwerfen. Die Flughafenverwaltung unterliegt privaten und öffentlichen Einrichtungen, und die Flughäfen konkurrieren miteinander.

c) Problemlösung und Würdigung

- Flugverkehrskontrolle

In der bereits erwähnten Mitteilung vom 16. Januar 1989 hat die Kommission die Annahme einer ganzen Reihe von Maßnahmen vorgeschlagen (Beitritt aller Mitgliedstaaten zu EUROCONTROL, Entwicklung eines einheitlichen Managements für den Luftverkehr, Vereinheitlichung von Kontrollsystemen, Harmonisierung der Ausstattung, Neuauftellung von zivilem und militärischem Luftraum etc).

Mittlerweile erhöht sich die Zahl der Mitgliedstaaten, die EUROCONTROL beigetreten sind. Ein Managementzentrum für die Bewältigung des Luftverkehrs ist in Vorbereitung; es wird gegen Ende des Jahres 1994 seine operationelle Arbeit aufnehmen können. Die anderen vorgeschlagenen Maßnahmen sind noch nicht beschlossen worden.

Die Verkehrsminister der ECAC (Europäische Zivilluftfahrtkonferenz) haben am 24. April 1990 einen Plan genehmigt, um zu gewährleisten, daß die ATC-Systeme (Flugverkehrskontrollsysteme) bis zum Jahr 2000, wenn sich vielleicht noch mehr Probleme stellen werden, angeglichen und schrittweise integriert werden. Die Verwaltung dieses Plans wurde Eurocontrol übertragen.

Die einzelstaatlichen Zivilluftfahrtverwaltungen halten diesen Plan für einzig realistisch. Die Hauptbenutzer, nämlich die Luftverkehrsunternehmen, sind jedoch der Ansicht, daß sich die Probleme mit diesen Maßnahmen nicht schnell genug lösen lassen.

Die Kommission hat ihre Unterstützung für den ECAC-Plan zugesagt. Gleichwohl sieht sie ihn aber nur als Vorbereitung für die Notwendigkeit an, die Kompatibilität der bestehenden nationalen Systeme herbeizuführen. Deswegen müssen die Anstrengungen vorangetrieben werden, um ein einheitliches europäisches System zu erreichen.

Die Unternehmer der Informations- und Telekommunikationsindustrie sind der Ansicht, daß die Forschungs- und Entwicklungsarbeiten über den Datenaustausch der Flugverkehrskontrollzentren, die Entwicklung und Prüfung neuer Software sowie das Erforschen eines integrierten Systems einer Europäischen Flugverkehrskontrolle geeignet sein werden, zu einer Lösung der gegenwärtig auftretenden Schwierigkeiten beizutragen.

- Flughafeninfrastrukturen

Da der Vorschlag der Kommission, die Zuständigkeit des Ausschusses für Verkehrsinfrastruktur auf die See-, Binnenhafen- und Flughafeninfrastrukturen auszudehnen, vom Rat nicht genehmigt wurde, ist eine Konzertierung in diesem Bereich im Rahmen der Gemeinschaft gegenwärtig nicht möglich.

Die Ansichten der Mitgliedstaaten über die Notwendigkeit einer solchen Konzertierung gehen auseinander. Nach Auffassung der Kommission aber besteht ein gemeinschaftliches Interesse an der Entwicklung dieser Infrastrukturen und wäre die Konzertierung somit begründet.

3.1.2. Straßenverkehr

a) Binnenmarkt-Effekt

Obwohl durch die Liberalisierung dieses Sektors eine bessere Auslastung der vorhandenen Verkehrskapazitäten und damit des Verkehrsnetzes möglich ist (weniger Leerfahrten für LKWs) ist mit einer starken Expansion dieses Verkehrsträgers, über den mehr als die Hälfte des Güterverkehrs in Europa abgewickelt wird, zu rechnen.

Von den verschiedenen Verkehrsarten hat der Straßenverkehr aufgrund seiner Flexibilität den größten Zuwachs in den letzten 20 Jahren zu verzeichnen, ohne daß jedoch die Investitionen mit dieser Entwicklung Schritt gehalten hätten (eine Investitionssteigerungsrate von weniger als 1 % gegenüber einer jährlichen Verkehrszunahme von über 2 %). Der Autobahnverkehr nimmt immer stärker zu. Das Verkehrsaufkommen ist 1986 auf den großen Verkehrsachsen bei Personen- und Lastkraftwagen um mehr als 5 % gestiegen. Der internationale Güterkraftverkehr hat sogar noch höhere Zuwachsraten zu verzeichnen. Darüber hinaus dient er auch zur Anbindung der Randgebiete. Mit der Aufhebung der Grenzkontrollen ist zu erwarten, daß die fehlenden Verbindungen in der Verkehrsinfrastruktur noch offensichtlicher zutage treten und damit zu einer unzumutbaren Belastung werden.

b) Probleme

Es sind insbesondere fünf Problembereiche zu nennen:

- eine stärkere Belastung durch die fehlenden Verbindungen auf den großen internationalen Verkehrsachsen;
- Vervielfachung der Engpässe;
- Überlastung der Ballungsgebiete mit der Folge erheblicher Zeitverluste und spürbarer Zunahme der Luftverschmutzung;
- fehlende oder unzureichende Basisinfrastruktur in bestimmten peripheren Ländern;
- unzureichende Berücksichtigung des unterschiedlichen Auslastungsgrads der Straßen- und Autobahnnetze bei der Planung und unzureichende Ausnutzung der Gesamtkapazität dieser Netze bei Staus und sonstigen Verkehrsstörungen.

c) Problemlösung und Würdigung

Mehrere Mitgliedstaaten haben umfangreiche Autobahnprogramme aufgelegt. Bei diesen Programmen ist eine Koordinierung besonders wichtig, damit ihre gegenseitige Ergänzung und dadurch ihre wirtschaftliche Rentabilität gewährleistet ist.

Abgesehen von den Projekten wie Eurotunnel oder Scanlink, die sich bereits in der Realisierungsphase befinden, wird nach Lösungsmöglichkeiten in folgenden Bereichen gesucht:

- bessere Verbindungen in den Land-See-Korridoren;
- Einbeziehung der Randgebiete in das Verkehrsnetz der Gemeinschaft;

- Überquerung der Alpen (Transitverbindung durch die Schweiz und durch Österreich) und den Pyrenäen (Somport, Puymorens);

- Verbindung des Straßenverkehrs mit dem Eisenbahn- und Binnenschiffsverkehr (siehe unten);

- Einsatz der Telematik zur besseren Verkehrslenkung, Verringerung der Umweltbelastung und zur Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr (siehe unten IRIS).

Der Ausschuß für Verkehrsinfrastruktur hat eine Übersicht über die bestehenden Verkehrsnetze von gemeinschaftlicher Bedeutung erstellt, die regelmäßig aktualisiert wird. Anhand dieser Übersicht sollen Prioritäten schneller erkannt und Finanzhilfen der Gemeinschaft (EFRE usw.) besser eingesetzt werden.

Ein umfassenderes Konzept für die Straßenverkehrsinfrastruktur der Gemeinschaft nach dem Vorbild des Konzepts für den Eisenbahnverkehr ist wünschenswert.

3.1.3. Eisenbahnverkehr

Vor kurzem hat die Kommission dem Rat eine Mitteilung über eine Eisenbahnpolitik der Gemeinschaft⁽³⁾ mit konkreten Vorschlägen im Hinblick auf den EG-Binnenmarkt vorgelegt.

a) Personenverkehr

1) Binnenmarkt-Effekt

Der internationale Personenverkehr macht bei der Bahn nur 0,5 % des Fahrgastaufkommens aus und ist seit 1975 rückläufig. Das Verhältnis zwischen Eisenbahn und Flugzeug hat sich von 50:50 zu 38:62 zugunsten des Flugzeugs entwickelt. Durch die wachsende Mobilität der Bevölkerung und die zunehmenden Schwierigkeiten im Straßen- und Luftverkehr könnte sich allerdings der Anteil des Eisenbahnverkehrs wieder erhöhen.

II) Probleme

Bei den bestehenden Netzen ergeben sich Probleme hinsichtlich der Kompatibilität und Vernetzbarkeit, die auf unterschiedliche technische Normen zurückzuführen sind: Spurweite auf der Iberischen Halbinsel, Stromspannung, Signalanlagen. Für die künftigen Eisenbahnnetze müssen gemeinsame Konzepte erarbeitet werden, die auch dem Grundsatz der Rentabilität Rechnung tragen. Außerdem muß zwischen den Eisenbahnnetzen und dem Nahverkehrsnetz eine schnelle, effiziente Verbindung gewährleistet sein.

⁽³⁾ KOM (89) 564.

(III) Problemlösung

Die derzeitigen Prioritäten der Gemeinschaft konzentrieren sich auf den Hochgeschwindigkeitszug, der eine Alternative zur Straße und zum Flugzeug, insbesondere in Regionen mit hoher Bevölkerungsdichte, darstellt.

Der Rat beauftragte im Dezember 1989 eine Arbeitsgruppe hochrangiger Beamter mit der Ausarbeitung eines Leitplans bis zum 31. Dezember 1990, in dem auf der Grundlage der Programme der Mitgliedstaaten und der auf internationaler Ebene bereits getroffenen Entscheidungen die vorrangigen Vorhaben zur Errichtung eines europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes dargelegt werden. Diese Arbeitsgruppe, die sich aus Vertretern sämtlicher Beteiligten zusammensetzt, befaßt sich mit Fragen der Infrastruktur sowie mit den technischen Normen und Vorschriften für Ausrüstungen und Anlagen und mit der Kompatibilität der Netze. Die Ergebnisse dieser Arbeiten werden in das Arbeitsprogramm, das voraussichtlich zum Jahresende erstellt wird, einfließen.

Im Bereich des traditionellen Eisenbahnverkehrs finden derzeit nur eingeschränkte Arbeiten statt, doch können bestimmte Normen für den Hochgeschwindigkeitszug auf diesen Bereich übertragen werden. Das Vorhaben der spanischen Regierung, die Spurweite anzugleichen, ist z. Z. eines der vordringlichsten Projekte.

b) Güterverkehr

1) Binnenmarkt-Effekt

1987 belief sich der Anteil der Eisenbahn am Güterverkehr nur noch auf 10 % gegenüber 14 % im Jahre 1975. Der stärkere Wettbewerbsdruck im Binnenmarkt dürfte den Eisenbahnunternehmen die Notwendigkeit, den Bedürfnissen der Kunden und den Kosten der konkurrierenden Verkehrsträger besser angepaßte Serviceleistungen anzubieten, noch deutlicher vor Augen führen. Das wachsende Umweltbewußtsein und die Forderungen der Transitländer Österreich, Schweiz, Jugoslawien (bei Reisen nach Italien und Griechenland) eröffnen der Eisenbahn jedoch neue Chancen. Der kombinierte Verkehr bietet hier interessante Entwicklungsmöglichkeiten (siehe unten).

(II) Probleme

Abgesehen von den strukturellen und finanziellen Problemen stellt die fehlende Harmonisierung der technischen Normen für den Eisenbahnverkehr insgesamt sowie die fehlende Übereinstimmung mit den Normen für den Straßenverkehr die größte Schwierigkeit dar.

(III) Problemlösung und Würdigung

Außer mit den Vorschlägen zu Struktur und Betrieb der Eisenbahnen ist eine Erhöhung des Anteils dieses Verkehrsträgers am Güterverkehr wohl nur durch eine Ausweitung des kombinierten Verkehrs möglich.

3.1.4. Binnenschiffsverkehr

a) Binnenmarkt-Effekt

Der Binnenschiffsverkehr wird von der Zunahme des Güterverkehrs profitieren, wenn es ihm gelingt, die von den Kunden erwarteten flexiblen und leistungsfähigen Serviceleistungen zu erbringen. Umweltpolitisch gesehen bietet dieser Verkehrsträger große Vorteile. Auch für die Einbeziehung Osteuropas in den Binnenmarkt hat er beträchtliche Vorzüge aufzuweisen.

b) Probleme

Nachdem die Binnenschifffahrt eine ähnliche Entwicklung wie die Eisenbahn durchgemacht hat, ist die Umstrukturierung in diesem Sektor in vollem Gange, insbesondere was die Angebotsseite anbelangt.

An Infrastruktur existiert außer dem Hauptwasserweg Rhein zwischen der Bundesrepublik Deutschland, den Niederlanden, Belgien, Luxemburg und den Grenzgebieten in Nord- und Ostfrankreich ein zusammenhängendes Netz schiffbarer Wasserstraßen für Schiffe mit einer Ladefähigkeit von 1350 bis 10.000 Tonnen. Zwar gibt es in Frankreich ein zusammenhängendes Netz von Wasserstraßen, doch diese sind nur unzureichend mit dem europäischen Wasserstraßennetz verbunden.

Das für die Gemeinschaft relevante Wasserstraßennetz konzentriert sich auf fünf Mitgliedstaaten und ist mit den wichtigsten Häfen im Norden und ab 1991 auch mit der Donau verbunden. In Italien kommt als Wasserweg noch der Po in Frage, dessen Schiffbarkeit jedoch Schwierigkeiten bereitet.

c) Problemlösung und Würdigung

Nach Auffassung der Kommission bietet das vorhandene Wasserstraßennetz interessante Möglichkeiten, vor allem im Hinblick auf die Intensivierung der Beziehungen zu Osteuropa. Eine Verbesserung der Infrastruktur ist vor allem in Frankreich und in Deutschland erforderlich. Darüber hinaus ist der Ausbau der Wasserwege für Containerschiffe in Erwartung einer erheblichen Zunahme des kombinierten Verkehrs sehr angeraten. Die Kommission bedauert, daß die betroffenen Mitgliedstaaten einem entsprechenden Gemeinschaftsprogramm eher ablehnend gegenüberstehen.

3.1.5. Hafenanlagen

a) Binnenmarkt-Effekt

30 % des Innergemeinschaftlichen Handels und 90 % des Außenhandels der Gemeinschaft werden auf dem Seeweg abgewickelt. Der Seeverkehr ist darüber hinaus für einige Mitgliedstaaten, die geographisch am Rande der Gemeinschaft angesiedelt sind, der wirtschaftlichste Weg, um in das Zentrum der Gemeinschaft zu gelangen. Die durch den Binnenmarkt zu erwartende Zunahme des Handels wird sich folglich auf diesen Verkehrsträger positiv auswirken. Von daher gesehen muß das Hauptaugenmerk nicht nur den Häfen gelten, die die Hauptverbindung zwischen den Mitgliedstaaten, die durch das Meer voneinander getrennt sind, sicherstellen, sondern auch den anderen Häfen, die zur Entwicklung der Kabinage und der kurzen Seeverbindungen in Ergänzung der Landverbindungen beitragen können.

b) Probleme

Der Ausbau der Hafenanlagen trägt zwar zweifelsohne zum reibungslosen Funktionieren des Binnenmarkts bei, jedoch stößt die Einbeziehung dieser Infrastrukturen in die Binnenmarktpolitik der Gemeinschaft auf beträchtliche Schwierigkeiten, die in den einzelnen Mitgliedstaaten aufgrund der Unterschiede in der Organisation der Häfen, der Zuständigkeitsverteilung zwischen öffentlichem und privatem Sektor und den Finanzstrukturen bestehen.

c) Problemlösung

Als erster Schritt wird eine Aufstellung erforderlich sein die die für die Gemeinschaft wichtigsten Häfen enthält. Aufgrund der ablehnenden Haltung mehrerer Mitgliedstaaten findet ebenso wie in der Frage der Flughafeninfrastruktur eine Konzertierung nicht statt.

3.1.6. Internationaler kombinierter Verkehr

a) Binnenmarkt-Effekt

Mit einem Anteil von 4 % am Güterverkehr in der Gemeinschaft bietet der internationale kombinierte Verkehr aufgrund seiner Einsatzmöglichkeiten im alpenquerenden Verkehr und zur Entlastung des Straßennetzes sehr gute Entwicklungsaussichten (+ 24 % im Jahr 1988). Diese Verkehrsart kommt damit gleichzeitig den immer häufiger artikulierten ökologischen Bedenken entgegen. Eine Verdreifachung des kombinierten Verkehrs bis zum Jahr 2005 wird allgemein als wahrscheinlich angesehen.

b) Probleme

Das größte Hindernis für den Ausbau dieser Beförderungsform ist das Fehlen eines echten europäischen Netzes. Die Unterschiede in den Normen und Lichtraumprofilen, den Maschinen und Ausrüstungen und der Organisationsstruktur erfordern dringend Maßnahmen, damit dieses Netz geschaffen werden kann.

c) Problemlösung und Würdigung

Die Mitgliedstaaten sind sich einig, daß dieser Verkehrszweig vorrangig ausgebaut werden soll.

Die Kommission hat hierzu einen Richtlinienvorschlag (KOM(89) 564) zur

- (I) vollständigen Liberalisierung der Beförderungen im Vor- und Nachlauf auf der Straße,
- (II) Erhöhung der Steueranreize und zur
- (III) Klärung der Rechtslage des Werkverkehrs im kombinierten Verkehr vorgelegt.

Darüber hinaus wurden in einer von der Kommission und den anderen Beteiligten in Auftrag gegebenen Studie ein Konzept für den Ausbau eines internationalen Netzes für den kombinierten Verkehr entworfen und Investitionsempfehlungen gegeben. Die Ergebnisse dieser Studie werden derzeit von einer Arbeitsgruppe geprüft. Die Kommission wird dem Rat bis zum Jahresende geeignete Vorschläge unterbreiten.

3.1.7. Anwendung der Telematik im Verkehrswesen**a) Binnenmarkt-Effekt**

Die Auswirkungen des Binnenmarktes auf den Straßenverkehr im allgemeinen erfordern neue Lösungen für eine bessere Verkehrslenkung, Information und mehr Sicherheit im Straßenverkehr. Angestrebt wird eine bessere Nutzung der aufgrund von Gemeinschaftsregelungen frei gewordenen Verkehrskapazitäten, ein flüssigerer Verkehr, eine Verminderung der Zeitverluste und mehr Sicherheit im Straßenverkehr.

b) Probleme

Zahlreiche Probleme sind darauf zurückzuführen, daß bei der Planung neuer Straßen und Autobahnen der unterschiedliche Auslastungsgrad einer Straße häufig vernachlässigt wurde. Durch die Überlastung der Zufahrtstraßen in die Großstädte und bestimmter Autobahnabschnitte kommt es daher im Straßenverkehr zu erheblichen Verspätungen, die für das europäische Gemeinwesen beträchtliche wirtschaftliche Verluste bedeuten.

Zur Ferienzeit sind auf bestimmten Autobahnen, die von zahlreichen Fahrzeugen aus anderen Mitgliedstaaten benutzt werden, Staus von mehr als 200 km Länge durchaus nichts Ungewöhnliches. Die heutzutage verfügbaren Verkehrsinformationen sind im allgemeinen weder für Langstreckenreisende noch für Verkehrsunternehmen von Nutzen, da zwischen den Informationsdiensten der einzelnen Regionen keine Verbindung besteht.

Die Zunahme des grenzüberschreitenden Verkehrs bringt es mit sich, daß immer mehr Fahrzeugführer mit den Örtlichkeiten nicht vertraut sind. Um dieses Problem in den Griff zu bekommen, wird derzeit an mehreren Telematiksystemen gleichzeitig gearbeitet, was sich wiederum negativ auf ihre Kompatibilität auswirken kann.

c) Problemlösung

Auf der Grundlage des Forschungs- und Entwicklungsprogramms "DRIVE" (1988-1991) wird das Konzept IRIS (Integrated Road Safety, Information and Navigation System) entwickelt, das eine Lösung der obengenannten Probleme ermöglichen soll. Damit die Telematiksysteme, für die sämtliche Spezifikationen bereits vorliegen (die Erprobung der zu einem späteren Zeitpunkt verfügbaren Systeme erfolgt im Rahmen des neuen FuE-Rahmenprogramms 1990-1994), sofort einsetzbar sind, müssen folgende Maßnahmen getroffen werden:

- Entwicklung eines integrierten Konzepts zur Regelung des Fern- und Nahverkehrs;
- Verknüpfung der Verkehrskontroll- und Informationsstellen in den Mitgliedstaaten;
- Bereitstellung der notwendigen Infrastruktur, um den Fahrzeugführer in seiner Sprache über die Verkehrslage und über Verkehrsgefährdungen zu informieren und ihn sicher und rasch an seinen Bestimmungsort zu führen;
- Einführung eines europaweiten Ortungs- und Kommunikationssystems für Verkehrsunternehmer und Disponenten. Dies ist in erster Linie für Gefahrguttransporte und für den kombinierten Verkehr von Interesse.

Die Konzeptplanung erfolgt in enger Abstimmung mit den Beteiligten (staatliche Stellen, Geräte- und Fahrzeughersteller, Spediteure und Transportunternehmer). Wenn nur 2 % des ursprünglich für den Straßenbau vorgesehenen Etats für Telematiksysteme aufgewendet würden, wären wir in der Lage, die Nutzung unserer Verkehrsinfrastruktur zu optimieren.

3.2. TELEKOMMUNIKATIONSINFRASTRUKTUR UND TELEMATIKNETZE

a) Binnenmarkt-Effekt

Mit dem Wegfall der innergemeinschaftlichen Binnengrenzen und der damit einhergehenden Ausweitung des Waren- und Dienstleistungsmarkts auf das gesamte Gebiet der Gemeinschaft wird die Nachfrage nach europaweiten Telekommunikationsdiensten rapide zunehmen. Wie sich der Binnenmarkt auf die europäische Wirtschaft und ihre Wettbewerbsfähigkeit auswirken wird, wird in hohem Maß von dem reibungslosen Funktionieren der Telematiknetze abhängen.

Infrastrukturen und Informationsdienste müssen rechtzeitig den neuen Gegebenheiten angepaßt werden, damit die steigende Nachfrage befriedigt werden kann. Darüber hinaus müssen der Wirtschaft und der öffentlichen Verwaltung neue Dienste, die durch den technischen Fortschritt möglich geworden sind, als Voraussetzung für die Steigerung ihrer Wettbewerbsfähigkeit bzw. für die Verwaltung des Binnenmarkts angeboten werden.

Aus der Realisierung des Binnenmarkts werden eine ganze Reihe neuer Erfordernisse und Verpflichtungen erwachsen, denen sich die Gemeinschaft nicht entziehen kann. Die Telematiknetze müssen in erster Linie den Informationsaustausch

- zwischen den Organen der Gemeinschaft und den Behörden der Mitgliedstaaten,
- zwischen den Behörden der Mitgliedstaaten und innerhalb der einzelnen Behörden und
- zwischen der öffentlichen Verwaltung und der Wirtschaft

leisten.

Die Bedeutung der durch den Binnenmarkt entstehenden neuen Bedürfnisse soll anhand einiger Beispiele verdeutlicht werden:

- Die Aufhebung der Personen- und Warenkontrollen an den innergemeinschaftlichen Grenzen setzt einen ständigen, koordinierten und schnellen Austausch von Informationen über den Eintritt von Waren und Personen in das Gebiet der Gemeinschaft voraus: Zollverfahren, Veterinär- und Pflanzenschutzkontrollen, Polizei- und Sicherheitskontrollen bei Personen, die die Außengrenze der Gemeinschaft überschreiten, Erfassung statistischer Daten über den innergemeinschaftlichen Handel.

Dieses Informationsbedürfnis wird unter anderem in dem am 19. Juni 1990 unterzeichneten Schengener Übereinkommen deutlich, das einen elektronischen Datenaustausch zwischen den Polizeibehörden der Vertragsstaaten (SIS) vorsieht, sowie aus der Forderung des Rates "Landwirtschaft" vom 26. Juni 1990, ein elektronisches System zum Austausch von Informationen zwischen den Veterinärbehörden in der Gemeinschaft einzurichten, um die Anwendung der Richtlinie über Veterinär- und Tierzuchtkontrollen im Innergemeinschaftlichen Handel mit lebenden Tieren zu gewährleisten.

- Die Aufhebung der Steuerformalitäten (Mehrwertsteuer und Verbrauchsteuern) an den Binnengrenzen der Gemeinschaft erfordert die Einführung eines neuen Informationssystems für eine effiziente Kontrolle des Innergemeinschaftlichen Handels, damit eine korrekte Besteuerung gewährleistet ist.
- Auch zur Vorbeugung technischer Handelshemmnisse und zur Kontrolle der in den Harmonisierungsrichtlinien vorgesehenen Schutzklauseln ist ein vermehrter Datenaustausch zwischen der Kommission und den nationalen Behörden erforderlich.
- Die Beseitigung der Hindernisse, die die Mobilität der Arbeitnehmer einschränken, wird die geographische Flexibilität zumindest bei bestimmten Gruppen von Arbeitnehmern erhöhen. Dies begünstigt auch die Entstehung gemeinsamer Arbeitsmärkte in Grenzgebieten, so daß ein stärkerer Austausch von Informationen über Stellenangebote und -gesuche, der bereits im Rahmen des Europäischen Systems für die Übermittlung von Stellenangeboten und Arbeitsgesuchen im internationalen Ausgleich (SEDOC) eingeführt wurde, erforderlich ist.

b) Probleme

Die Gemeinschaft hat im Rahmen ihrer Telekommunikationspolitik mit einer ersten Koordinierung der fortgeschrittenen Telekommunikationsinfrastrukturen (digitale Fernmelde netze und Mobilfunksysteme) begonnen, doch sind noch beträchtliche Lücken vor allem bei europaweiten Anwendungen zu schließen.

Durch den Liberalisierungsprozeß im Telekommunikationssektor und die Öffnung der früher in staatlicher Regie betriebenen Dienste für den Wettbewerb wird die Struktur dieses Sektors und das Verhältnis zur öffentlichen Gewalt völlig neu gestaltet. Heute ist es nicht mehr möglich, den alten Fernmeldegesellschaften Investitionen aufzuerlegen, deren Rentabilität fraglich ist. Von daher gesehen ist es besonders wichtig, den Bedarf in den jeweiligen Bereichen so früh wie möglich zu ermitteln.

Die Nachfrage nach innergemeinschaftlichen Kommunikationsverbindungen ist allerdings im Verhältnis zu den nationalen Kommunikationsverbindungen noch von geringer Bedeutung (weit weniger als 10 %). Noch ist nicht genau abzusehen, wie der im Entstehen begriffene europäische Telekommunikationsmarkt aussehen wird. Das derzeitige Angebot an gemeinschaftswelten Telematikdiensten beschränkt sich daher auf bilaterale Abkommen, die sowohl in bezug auf Kapazität als auch auf Qualität über das absolute Minimum nicht hinausgehen.

Dieses bilaterale Vorgehen schafft seinerseits weitere Schwierigkeiten administrativer Art. Die Struktur der nationalen Netze bestimmt sowohl deren administrative Organisation als auch die Beziehungen zwischen Netzbetreiber und Benutzer (Zugang zu Netzen und Diensten, Identifizierung des Benutzers, Gebührenabrechnung usw.). Diese nationalen Verfahren sind von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat verschieden und im allgemeinen inkompatibel. Die bilateralen Abkommen bieten lediglich Lösungen für den Einzelfall von Grenze zu Grenze, was die Anbieter von Mehrwertdiensten, die auf dem europäischen Markt Fuß fassen wollen, vor fast unüberwindbare Hindernisse sowohl hinsichtlich der Komplexität der Verfahren als auch der Fristen stellt.

Das derzeit noch qualitativ und quantitativ beschränkte Angebot an Netzen und Diensten dämpft, verstärkt durch die Heterogenität und Schwerfälligkeit der administrativen Verfahren, die Nachfrage, da die Vorteile, die der Zugang zum Gemeinschaftsmarkt bietet, häufig vom Benutzer als nicht ausreichend angesehen werden, um die Kosten auszugleichen, die er aufwenden muß, um die Zugangshindernisse zu überwinden.

c) Problemlösung

Zur Lösung dieses gemeinschaftsspezifischen Problems bieten sich zwei einander ergänzende Vorgehensweisen an.

Der erste Weg besteht darin, die Maßnahmen der Gemeinschaft stärker auf die Förderung des Angebots bei gleichzeitiger Diversifizierung der angebotenen Dienste abzustellen.

Ziel muß die Errichtung transeuropäischer Telematiksysteme durch die Netzbetreiber in Form einer Suprastruktur sein, in der die vorhandenen nationalen Systeme nahtlos integriert und miteinander verknüpft sind. Diese Suprastruktur muß eine generelle Zugangsmöglichkeit bieten, so daß ein Anbieter von Diensten unabhängig vom Ort seiner Niederlassung in der Gemeinschaft seinen EG-Kunden Mehrwertdienste anbieten kann, indem er einen einzigen Netzbetreiber einschaltet und nicht wie heute Verträge mit den einzelnen nationalen Betreibergesellschaften der Länder schließen muß, auf deren Märkte er seine Dienste anbieten will. Diese internationalen Zugriffsstellen müssen in der Lage sein, den Anbietern von Mehrwertdiensten sämtliche Netzleistungen im gesamten Gebiet der Gemeinschaft zur Verfügung zu stellen.

Ein erster Schritt bestünde darin, daß sich die bisherigen Netzbetreiber verpflichteten, für eine in technischer, administrativer und kommerzieller Hinsicht zufriedenstellende Verknüpfung der Netze zu sorgen, für die sie verantwortlich sind. Die Schaffung einer durch die Netzbetreiber harmonisierten Suprastruktur ist jedoch insofern problematisch, als die Zusammenarbeit zwischen den Fernmeldegesellschaften mitunter schwer lösbare wettbewerbsrechtliche Fragen aufwirft.

Hier gilt es, die Lösungsmöglichkeiten aufzuzeigen, die mit dem Gemeinschaftsrecht vereinbar sind. Ein anderer Weg, die bestehenden Infrastrukturdefizite zu beheben, wäre natürlich, die Errichtung einer transeuropäischen Suprastruktur europäischen Diensteanbietern zu überlassen.

Der zweite und wichtigste Interventionsbereich betrifft die Förderung der Nachfrage nach einem grenzüberschreitenden Datenaustausch und damit die Förderung gemeinschaftsübergreifender Kommunikationsverbindungen. Um die Akzeptanz der Aktionen in diesem Bereich sicherzustellen, müssen sie auf einen realen Markt bezogen sein, an dessen Existenz und Expansionskapazität kein Zweifel besteht; sie dürfen sich nicht auf ungesicherte optimistische Marktprognosen stützen.

Die Auflage für alle Betreiber von Kommunikationsnetzen, die Rentabilität ihrer Unternehmen zu gewährleisten, führt zwangsläufig dazu, daß bevorzugt in Anwendungen investiert wird, die ausreichende Einnahmen und eine schnelle Amortisierung der Investitionskosten garantieren. Diese Anwendungen sind in erster Linie auf die Interessen der Wirtschaft ausgerichtet, deren Bedürfnis nach europaweiten Kommunikationsverbindungen mit der Vollendung des Binnenmarkts noch zunehmen wird.

Im Rahmen des am 23. April 1990 vom Rat angenommenen Dritten Rahmenprogramms für Forschung und Entwicklung hat die Kommission ein Sonderprogramm zur Entwicklung von Telematiksystemen in Bereichen von allgemeinem Interesse vorgeschlagen.

Die vorrangigen Bereiche dieses Teilprogramms zielen unmittelbar auf den optimalen Einsatz der Infrastrukturen im Binnenmarkt ab: Förderung der Einrichtung administrativer transeuropäischer Netze (mit Priorität in den Bereichen Zoll, Soziale Sicherheit, Grenzpolizei, Indirekte Steuern und Statistik), Verkehrsdienstleistungen sowie Dienstleistungen in den Bereichen Gesundheitswesen und Fernunterricht.

Dieses Programm ist für den Zeitraum von 1990-1994 mit 380 Mio. ECU ausgestattet. Nach dem Vorschlag der Kommission ist rund 1/3 dieser Mittel eigens für die Erprobung auf den Binnenmarkt ausgerichteter neuer, besserer Verfahren und Anwendungen für die Telekommunikationsverbindungen zwischen Behörden bestimmt.

Im Rahmen dieses Programms sollen die Bedürfnisse und technischen Probleme erfaßt, Lösungen geprüft und Pilotprojekte durchgeführt werden.

Im Prinzip geht es also darum, den Bedarf sichtbar zu machen und die Nachfrage zu stimulieren, so daß die Anbieter von Telekommunikationsdiensten, die soweit irgend möglich zur Entwicklung eigener Aktivitäten animiert werden sollten, möglichst früh ihr Interesse an der Deckung dieses Bedarfs erkennen.

3.2.1 Elektronische Post und Elektronischer Datenaustausch (EDI)

a) Binnenmarkt-Effekt

Die elektronische Post ist das wichtigste Kommunikationsinstrument, mit dem, wenn es einmal europaweit unter angemessenen Voraussetzungen angeboten werden kann, die Bedürfnisse öffentlicher und privater Wirtschaftsunternehmen zumindest teilweise recht schnell erfüllt werden können und das darüber hinaus für die Verwaltung des Binnenmarkts eingesetzt werden kann.

Die elektronische Post expandiert derzeit zusehends. Marktanalysen sagen eine Zunahme der Benutzer ("Post mail box") um 180 % im Jahresdurchschnitt voraus, was einer jährlichen Verfünffachung der grenzüberschreitenden Kommunikation bis 1994 entspräche.

Dieser Dienst ermöglicht zum einen den Austausch nichtstrukturierter Daten (gewöhnliche Dokumente) und zum anderen den Austausch strukturierter Daten vom Typ EDI (elektronischer Datenaustausch). Für EDI ist die Verwendung einheitlicher Standardformate und damit ein hoher Standardisierungsgrad (EDIFACT-Normen)⁽⁶⁾ erforderlich. EDI ist in erster Linie für den Handel, aber auch für den Datenaustausch zwischen Behörden von Interesse.

b) Probleme

Die Normung hat im Bereich der elektronischen Post ein Stadium erreicht, in dem die Vermarktung europäischer Produkte möglich ist. Mit den vorhandenen Netzen und der Ende 1991 einsatzbereiten Infrastruktur dürfte es möglich sein, die grenzüberschreitenden Kommunikationsverbindungen zu bewerkstelligen, die sich voraussichtlich in den nächsten fünf Jahren aus den Anwendungen der elektronischen Post entwickeln werden. Probleme bereitet allerdings noch die Zusammenschaltbarkeit der nationalen Netze, insbesondere was die Identifizierung der Benutzer und die grenzüberschreitende Gebührenabrechnung anbelangt.

(6) EDIFACT: Electronic Data Interchange for Administration, Commerce and Transport.

Bei EDI kommt es nun hauptsächlich darauf an, möglichst schnell den Bedarf zu ermitteln und die nationalen Netze zu bestimmen, die für EDI zusammengeschaltet werden müssen. Die größten Schwierigkeiten werden bei der Auswahl der Daten und der elektronischen Standardformate sowie bei der Festlegung gemeinsamer technischer Schnittstellen für die an ein System angeschlossenen Benutzer auftreten.

c) Problemlösung

Die Kommission verfolgt die Ausarbeitung einer Vereinbarung der öffentlichen Telekommunikationsunternehmen über die transeuropäische Post, in der ein Zeitplan für die koordinierte Einführung des Systems festgelegt wird. Daneben hat die Kommission die erforderlichen Maßnahmen getroffen, damit die europäischen Normungsorganisationen die technischen Spezifikationen für dieses System so rasch wie möglich vervollständigen.

Die EG-Initiative zur Förderung der Nachfrage im Bereich der elektronischen Post muß insbesondere mit Blick auf die Sensibilisierung des Marktes und den Einsatz normierter Produkte in der öffentlichen Verwaltung ausgeweitet werden. Im letztgenannten Bereich ist vor allem das INSIS-Programm⁽⁷⁾ aussersehen, die Bedürfnisse der öffentlichen Verwaltung zu ermitteln und Pilotanwendungen für die Vorbereitung der gemeinsamen Verwaltung des Binnenmarktes zu entwickeln. Darüber hinaus bietet sich das Programm STAR⁽⁸⁾ an, um im Wege der Förderung benachteiligter Regionen die Infrastruktur auf das gesamte Gebiet der Gemeinschaft ausdehnen zu können. Zur Sensibilisierung des Marktes sind im Programm IMPACT⁽⁹⁾ eine Reihe von Maßnahmen vorgesehen. Hierzu zählen insbesondere Maßnahmen zur Förderung des Einsatzes der elektronischen Post in den am stärksten benachteiligten Gebieten der Gemeinschaft.

Kurzfristig (1991-92) kann sich EDI nur entwickeln, wenn den Benutzern eine auf europäischer Ebene funktionierende elektronische Post mit einheitlichem Netzzugang geboten wird (einheitliches Abonnement- und Abrechnungssystem usw.).

(7) INSIS: Interinstitutionelles dienstintegriertes Informationssystem.

(8) STAR: Gemeinschaftsprogramm zur Entwicklung bestimmter benachteiligter Regionen der Gemeinschaft durch einen besseren Zugang zu den fortgeschrittenen Telekommunikationsdiensten.

(9) IMPACT: Pilot-/Demonstrationsprojekte zur Entwicklung des Gemeinschaftsmarktes für Informationsdienste.

Zur Stimulierung des Marktes wird die im Rahmen des TEDIS-Programms (10) durchgeführte EDI-Informationskampagne intensiviert. Daneben soll mit dieser Aktion der Bedarf der potentiellen Benutzer an Telekommunikationsmedien ermittelt werden. Auch das Programm CADDIA (11), das auf den Informationsbedarf in den Bereichen Zoll, Statistik und Gemeinsame Agrarpolitik ausgerichtet ist, soll zur Nachfragestimulierung beitragen.

3.2.2. Videotex

a) Binnenmarkt-Effekt

Im Bereich Videotex ist mit derzeit rund 6 Millionen angeschlossenen Endgeräten in der Gemeinschaft, davon 5,2 Millionen allein in Frankreich, wodurch Europa in diesem Sektor weltweit führend ist, eine positive Entwicklung festzustellen. Die Entwicklung der Videotex-Kommunikation in Frankreich (7.000 Benutzeranwendungen) und die grenzüberschreitende Videotex-Kommunikation in einigen Ländern (20 % der Videotex-Verbindungen des gewerblich genutzten belgischen Netzes sind auf das Ausland ausgerichtet) lassen ein bedeutendes Entwicklungspotential in Europa erkennen, das zur Zeit noch von einigen Schwierigkeiten gebremst wird. Ein europaweit gut funktionierendes Videotex-System kann sowohl für Privatpersonen als auch für Unternehmen und Behörden von großem Interesse sein.

b) Probleme

Die grenzüberschreitende Anwendung der Videotex-Systeme stößt auf zwei Schwierigkeiten: Es gibt drei verschiedene, inkompatible technische Normen und eine Vielzahl ebenfalls inkompatibler nationaler Verwaltungsvorschriften. Darüber hinaus hat das Fehlen präziser Informationen über Art und Umfang der Nachfrage nach grenzüberschreitenden Videotex-Verbindungen eine abwartende Haltung begünstigt, der die Gemeinschaft nun entgegenwirken muß.

c) Problemlösung

Da die verschiedenen Normen bereits zu stark verankert sind, als daß sie durch eine Gemeinschaftsnorm ersetzt werden könnten, ist die Lösung in der Errichtung einer europäischen Suprastruktur zu suchen, die die technische und administrative Heterogenität des Videotex-Systems ausgleicht.

(10) TEDIS: Elektronischer Datentransfer für kommerzielle Zwecke.

(11) CADDIA: Automatisierung von Daten und Dokumentation für Einfuhren, Ausfuhren und die Verwaltung der Agrarmärkte.

Darüber hinaus ist auf die Nachfrageseite abzustellen, um die Anwendungen bestimmen zu können, die Investitionen auf Gemeinschaftsebene rechtfertigen wie z.B. ein europäisches elektronisches Fernsprechverzeichnis. Auch im Tourismus könnten sich solche Anwendungsmöglichkeiten anbieten. Vorab sind diese Projekte allerdings durch Marktanalysen zu überprüfen.

3.2.3 Mobilfunk

a) Binnenmarkt-Effekt

Die durch die technische Entwicklung und die Liberalisierung der Dienstleistungen bedingte Kostensenkung bei den Geräten hat bereits zu einem explosionsartigen Anstieg der Nachfrage nach Mobilfunkdiensten aller Art (zelluläres Funkfernnetz, privater Funksprechverkehr, schnurloses Telefon usw.) geführt. Mit dem Wegfall der Grenzen wird die Mobilität der Bürger zunehmen und die Nachfrage nach gemeinschaftswelten Mobilfunkdiensten steigen.

b) Probleme

Die jetzige Lage ist nicht zufriedenstellend: Zum einen sind die nationalen Systeme ausgelastet, so daß der Markt nur langsam expandieren kann, bzw. sogar in manchen Ländern stagniert, und zum anderen wird der Benutzer aufgrund der Inkompatibilität der nationalen Systeme gezwungen, so viele verschiedene Endgeräte anzuschaffen, wie er nationale Dienste in Anspruch nehmen will. Gerade der Nachfragedruck könnte zudem manche Mitgliedstaaten dazu verleiten, Systeme einzuführen, bevor die europäische Normung weit genug fortgeschritten ist, was zu einer neuerlichen Divergenz der technologischen Struktur auf Gemeinschaftsebene führen würde.

c) Problemlösung

Als Lösung bietet sich hier an erster Stelle an, auf EG-Ebene so schnell wie möglich ein Konzept zur Einführung der verschiedenen Mobilfunksysteme in der Gemeinschaft festzulegen und die Ausarbeitung einschlägiger Normen zu fördern. Gleichzeitig muß ein rechtlicher Rahmen für die Einführung dieser Systeme geschaffen werden.

Die ersten Schritte sind bereits getan, da die Gemeinschaft mehrere Empfehlungen zur koordinierten Einführung der nächsten Generation von Funkdiensten (Funkfernnetz, Sprechfunk, schnurloses Telefon) und Richtlinien über gemeinsame Funkfrequenzen für diese Dienste erlassen hat. Die öffentlichen Fernmeldeunternehmen haben ihrerseits Vereinbarungen getroffen, mit denen sie sich verpflichten, gesamteuropäische harmonisierte Systeme einzuführen.

Diese neuen Systeme werden nach und nach die jetzigen Systeme ersetzen. Ab 1992 dürfte das europaweite Funkfernsprechnet in den wichtigsten Zentren der Gemeinschaft betriebsbereit sein und sich anschließend auf die nationalen und innergemeinschaftlichen Hauptkommunikationsschienen ausweiten. Dabei muß jedoch die Entwicklung in diesem Sektor, der durch einen raschen Wandel gekennzeichnet ist, genau verfolgt werden, um rechtzeitig einschreiten zu können, wenn sich Situationen abzeichnen, die zu einer erneuten Marktzersplitterung führen könnten.

3.2.4. Angebot an ISDN-Diensten

Die allgemeine Einführung des dienstintegrierenden digitalen Fernmeldenetzes (ISDN) wird zu einer schrittweisen Integration von Diensten führen, die derzeit noch auf anderen Übertragungswegen übermittelt werden. Dieses Netz bietet überdies neue Anwendungsmöglichkeiten, von denen Bildbanken und Bildtelefon als die beiden wesentlichen Dienste anzusehen sind.

Trotz des Vereinbarungsprotokolls zwischen den größten europäischen öffentlichen Fernmeldeunternehmen sind bei der Entwicklung des gesamteuropäischen ISDN-Netzes gewisse Verzögerungen aufgetreten, die zum Teil durch das langwierige Normungsverfahren auf internationaler Ebene (CCITT) bedingt sind. Die Kommission hat dem Rat am 18. Juni 1990 einen Bericht über die gegenwärtige Sachlage vorgelegt und eine Reihe von Maßnahmen vorgeschlagen, mit denen Abhilfe geschaffen werden kann.

Nach Vorstellung der Kommission soll der Rat im Rahmen des ONP im Januar 1992 eine Empfehlung zu den technischen Schnittstellen und ISDN-Gebühren, die die öffentlichen Fernmeldeunternehmen anbieten könnten, abgeben. Daneben hat die Kommission ein Forum der europäischen ISDN-Benutzer ins Leben gerufen, um die Nachfrage zu stimulieren und stärkeren Druck auf die Netzbetreiber auszuüben.

a) Binnenmarkt-Effekt

Die Möglichkeit, auf elektronischem Wege mit einer für den Benutzer akzeptablen Geschwindigkeit und zu einem akzeptablen Preis Bilder von photographischer Qualität zu übermitteln, erschließt für die Entwicklung von Anwendungen ein völlig neues Potential. In den Mitgliedstaaten, in denen kommerzielle ISDN-Dienste angeboten werden, gibt es bereits eine Reihe von Anwendungen sowohl fachspezifischer als auch allgemeiner Natur, bei denen eine offensichtliche Nachfrage besteht.

Auf dem Gebiet der Bildtelefonie hingegen herrscht nach wie vor Ungeklärtheit, wie schnell sich dieser neue Dienst, der seinem Wesen nach grenzüberschreitend ausgerichtet ist, entwickeln wird, obwohl die Technologie der Bildtelefonie schon weit fortgeschritten ist und Geräte in limitierter Serie gefertigt werden.

b) Probleme

Das Hauptproblem besteht, wie oben dargelegt, fraglos in der Verfügbarkeit einer zufriedenstellenden gesamteuropäischen Infrastruktur und zuverlässiger Marktprognosen.

c) Problemlösung

Das Europäische Institut für Telekommunikationsnormen (ETSI) ist mit der Ausarbeitung von Normen befaßt. Auf der Angebotsseite geht es im wesentlichen darum zu vermeiden, daß die nationalen Betreiber künftigen Normen nicht vorgreifen und dadurch die Harmonisierung der Normen auf europäischer Ebene behindern. Sobald eine grenzüberschreitende ISDN-Infrastruktur betriebsbereit ist, müssen Pilotvorhaben gestartet werden, um den Markt der gewerblichen und privaten Benutzer bestimmen und quantifizieren zu können.

3.2.5 Breitbandtelekommunikationsdienste

Diese im Entstehen begriffenen Dienste können systematisch eingeteilt werden in die Übertragung bewegter Bilder mit hohem Auflösungsgrad und den Transfer von Daten mit hoher Geschwindigkeit. Diese praktische Unterscheidung wird jedoch vermutlich bald obsolet, da die künftigen Breitbanddienste während eines Kommunikationsvorgangs variieren können, d.h., daß sie zu verschiedenen Zeiten Ton-, Bild- und Dateninformation übertragen können. Dieses Konzept eines Multimediadienstes und seine Konsequenzen für die Telekommunikation wird derzeit im Rahmen des gemeinschaftlichen Forschungsprogramms RACE geprüft. Eine Nachfrage nach weniger entwickelten Diensten ist allerdings jetzt schon festzustellen.

a) Binnenmarkt-Effekt

Die gewaltige Expansion des Marktes für die Breitband- und Hochgeschwindigkeitsdatenübertragung fand zunächst in den Vereinigten Staaten statt, bevor die Entwicklung auf Europa übergriff. Die Nachfrage nach Breitbandkanälen stieg 1989 um 45 %, bei Hochleistungsdiensten sogar um 100 %. Nachgefragt werden diese Dienste von Forschungszentren und Großunternehmen.

Die Nachfragestruktur konkretisiert sich auch in Europa zunehmend. Charakteristisch ist das Interesse an grenzüberschreitenden Verbindungen. Der Benutzerkreis ist derselbe wie in den USA. Auffällig ist im übrigen, daß diese Benutzer häufig außer der Hochgeschwindigkeitsdatenübertragung die hochauflösende Bildübertragung nachfragen. Diese Kategorie von Diensten wird vom EG-Binnenmarkt einen starken Impuls erfahren.

Ein weiterer Aspekt betrifft die Dienste, die sich an die breite Öffentlichkeit wenden. Fernsehen und Telekommunikation sind heute technisch voneinander getrennt. Für die Zukunft ist zu erwarten, daß diese beiden Bereiche allmählich ineinander übergehen. Auch hier gilt es, die Dimension des Binnenmarkts miteinzubeziehen.

b) Probleme

Auch hier liegt das Problem in der unzureichenden europäischen Infrastruktur. Die Verknüpfung der nationalen Netze, die sich in einem sehr unterschiedlichen Entwicklungsstadium befinden, gestaltet sich aufgrund der Abweichungen zwischen den Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten und insbesondere aufgrund eines fehlenden einheitlichen Netzzugangs ungemein schwierig, was die Einführung europaweiter, fortgeschrittener Telekommunikationsdienste behindert. Anzumerken ist allerdings, daß Anbieter von Diensten, deren Finanzkapital nicht aus der Gemeinschaft stammt, bereits Netze auf der Basis von gemieteten Leitungen zur Verfügung stellen.

c) Problemlösung

Die von der Kommission eingeschlagene Richtung sollte beibehalten werden: Förderung der Zusammenarbeit zwischen den europäischen Betreibergesellschaften mit dem Ziel, echte transeuropäische, fortgeschrittene Telekommunikationsnetze zu errichten und Durchführung der Versuchsvorhaben in einer Größenordnung, die es den Benutzern erlaubt, möglichst schnell von den Forschungsergebnissen zu profitieren, wobei das Projekt allerdings auf der Vorwettbewerbsstufe angesiedelt bleibt. Da es sich hier in der Regel um eine auf lange Sicht angelegte Entwicklung handelt, muß dafür Sorge getragen werden, daß die Lösungskonzepte den sich verändernden Gegebenheiten angepaßt werden.

3.3. ENERGIEVERBUNDNETZE

a) Binnenmarkt-Effekt

Ziel des Energiebinnenmarktes ist es, sowohl die Kosten für die Endverbraucher und die Industrie zu senken als auch die Wettbewerbsfähigkeit zu verbessern. Jedoch kann dieses Ziel ohne eine optimale Verteilung der Energieressourcen nicht erreicht werden. Erforderlich ist deswegen eine Optimierung der Infrastrukturen und ihre Vernetzung. Energietransportnetze sind unverzichtbar für die Einführung neuer Regeln, die den Gas- und Elektrizitätstransport betreffen und die Zugangsvoraussetzungen für Dritte verbessern.

Diese Vorteile können nur dann genutzt werden, wenn sich der Markt auf eine Energieinfrastruktur stützen kann, die der Gemeinschaftsdimension Rechnung trägt.

Langfristig wird der wirtschaftliche und soziale Zusammenhalt in der Gemeinschaft gestärkt, wenn die Infrastrukturen für die Verteilung von Gas und Elektrizität integriert und verbessert werden.

Aus diesem Grunde hat die Gemeinschaft vorgesehen, daß aus Strukturfondsmitteln Vorhaben der Entwicklung und des Ausbaus von Energienetzen finanziert werden können. Mit Hilfe des Programms REGEN werden diese Projekte bis 1993 finanziell unterstützt werden.

Desweiteren sind auf dem Gebiet der Harmonisierung von Standards und technischer Besonderheiten besondere Anstrengungen unternommen worden, die den Energieaustausch verstärken sollen. Hierzu werden Anfang 1991 Vorschläge präsentiert. Sie werden besonders Methoden des Managements und der Kontrolle von Netzwerken fördern und ebenso die erforderliche Stärkung der Verbindungen zu den osteuropäischen Staaten beinhalten.

b) Stromverbundnetze

1) Derzeitiger Stand

Die ursprünglich regionalen Verbundnetze haben sich allmählich zu einem übergreifenden Netz entwickelt, das die Risiken des Stromaustausches reduziert und im Einzelfall Versorgungssicherheit gewährleistet. Gelegentlich erlauben sie den kurz oder mittelfristigen kommerziellen Austausch. Obwohl sich dieser in den letzten 15 Jahren verdoppelt hat, nimmt er nur einen geringen Teil ein.

Die Mitgliedstaaten sind heute größtenteils über zwei integrierte Systeme (UCPTE und NORDEL), denen auch europäische Drittländer angeschlossen sind, miteinander verbunden.

Gegenwärtig verfügt Irland über keinen internationalen Netzzanschluß und Griechenland ist nur lokal mit den osteuropäischen Nachbarn verbunden.

Die Entwicklung europäischer Verbundleitungen und die damit konsequenterweise verbundene Intensivierung des Stromaustausches erfordern ein flexibleres Management bei den Netzwerken der Mitgliedstaaten und eine Rationalisierung der Investitionsentscheidungen im Bereich der Produktionsinfrastrukturen.

Vorbereitende Studien, die sich mit der Einführung und der Stärkung der Energienetze befaßten, haben genau analysiert, welche Hindernisse und Blockaden die Realisierung solcher Projekte gefährden. So kann beispielsweise nicht darüber hinweggesehen werden, daß der erforderliche verstärkte Umweltschutz in einigen Fällen zur Aufgabe oder zu Alternativlösungen zwingt, deren ökonomische Sinnhaftigkeit diskutiert werden muß.

Darüber hinaus gibt es eine Reihe rechtlicher Fragen beispielsweise bei Genehmigungsverfahren, welche bei großen Energienetzen beachtet werden müssen.

Desweiteren sind bei der Herstellung einer Netzverbindung zu Osteuropa sowie beim Stromtransport über Fernleitungen technische Hindernisse zu überwinden. Dazu gehört beispielsweise, daß die osteuropäischen Energienetze verschiedene Standards aufweisen. Ferner ist mit dem Energie-transport über längere Strecken ein Energieverlust und eine Störanfälligkeit verbunden. Besonders der technische Fortschritt im Bereich der Hochspannungsübertragung oder im Gebrauch von Supra-Konduktoren wird jedoch die Verbindungen über längere Entfernungen stärken, wodurch besonders die osteuropäischen Staaten und der Mittelmeerraum begünstigt werden.

11) - Lösungsvorschläge

Der geplante Netzverbund zwischen der Republik Irland und dem Vereinigten Königreich einerseits sowie zwischen Griechenland und Italien andererseits, der zur Zeit noch geprüft wird, sollte rasch verwirklicht werden, damit diese Mitgliedstaaten in vollem Umfang am Energie-Binnenmarkt teilhaben können.

Andere Vorhaben zum Ausbau der Netze zwischen Mitgliedstaaten und benachbarten Drittländern sind in Vorbereitung. Als Beispiele seien hier genannt:

- Ausbau der 400-kV-Leitungen zwischen Frankreich, Spanien und Portugal zur Erleichterung der Stromlieferung nach Portugal ab 1994;
- Verdoppelung der Unterwasserverbindungen zwischen Frankreich und dem Vereinigten Königreich;
- Verbindung zwischen Südspanien und Marokko sowie zwischen Italien und Tunesien.

Geplant ist ferner der Ausbau der Fernleitungen nach Osteuropa, um die DDR in das UCPT-Netz zu integrieren, sowie der Bau von Stromumwandlungsstationen zwischen Österreich und Ungarn sowie zwischen Griechenland und Bulgarien. Für diese Projekte müssen jedoch die bisherigen Unvereinbarkeiten bei Normen und Technik überwunden werden. In qualitativer Hinsicht könnte eine verbesserte Wirtschaftlichkeit der Elektrizitätssysteme durch eine Verbesserung der technischen Abstimmungen bei der Ausnützung der Ressourcen und durch eine Verbesserung des Informationsaustausches der Betreiber erreicht werden.

Es ist erforderlich, in einer umfassenden Studie Notwendigkeiten für eine Harmonisierung und Vereinfachung von Normen und Anwendungsverfahren in den Mitgliedstaaten bezüglich der Realisierung von Energienetzinfrastrukturen zu untersuchen. Darin sollen auch Vorschläge zur Reduzierung der Kosten und für die Überwindung ökologischer Hindernisse enthalten sein.

c) Gasverbundnetze

I) Derzeitiger Stand

Die Lage auf dem Erdgasmarkt ist der auf dem Strommarkt nicht vergleichbar, weil sie von den Gasvorkommen abhängig ist. Die Erzeugermitgliedstaaten, die zwei Drittel der erforderlichen Gaslieferungen bedienen, haben sehr früh ein nationales Netz aufgebaut, das auch auf den auswärtigen Gasaustausch eingerichtet ist. Diese Gasnetze können sowohl den Austausch mit den Mitgliedstaaten als auch mit Drittländern sicherstellen. In anderen Fällen sind die Transport- und Verteilungsnetze aus Aufnahmeverrichtungen für verflüssigtes Erdgas (LNG) in den Häfen entstanden. Dennoch ist das europäische Gasnetz unvollständig. Besonders im Südtteil der Gemeinschaft kann es als kaum existent angesehen werden. Eine Ausnahme bildet Italien, das auf Gasverbindungen besonders mit Nordafrika zurückgreifen kann.

II) Projekte

- * In zwei Mitgliedstaaten, Griechenland und Portugal, gibt es keine Erdgasversorgung. Wichtige Projekte zur Einführung der Erdgasversorgung sind entweder in der Untersuchungs- oder der Realisierungsphase.
- * Drei andere Mitgliedstaaten, Spanien, Irland und das Vereinigte Königreich, sind noch nicht an das übrige europäische Netz angeschlossen. Zur Zeit wird ein Vorhaben zum Bau eines Gasverbundnetzes zwischen der Republik Irland und dem Vereinigten Königreich geprüft. Die Herstellung einer Verbindung zwischen dem Vereinigten Königreich und dem Kontinent, deren Fehlen als offenkundige Lücke im europäischen Netz empfunden wird, scheint für die nächste Zeit nicht geplant zu sein.
- * Mit dem Bau einer Ferngasleitung bis Zeebrügge (Belgien) - Projekt "Zeepipe" - wird für norwegisches Erdgas, das für mehrere Mitgliedstaaten bestimmt ist, ein zweiter Zugang eröffnet.
- * In Spanien Kann nach 1995 die geplante Verbindung zwischen Madrid und Sevilla zu einer weiteren Verbindung mit Marokko führen. Damit wäre ein zweiter Zugang zum algerischen Erdgas geschaffen.

- * 1993 wird der Ausbau der Ferngasunterwasserleitung zwischen Tunesien und Italien in Betrieb gehen. Damit kann die Lieferung algerischen Erdgases nach Italien erhöht und zugleich der Zugang zu neuen Märkten erschlossen werden.
Mit diesen Projekten, zu denen die Kommission bereits z. T. Finanzierungsvorschläge im Rahmen der Strukturfonds vorgelegt hat, wird durch die Einbeziehung der Gemeinschaftsdimension eine zuverlässigere und sichere Erdgasversorgung gewährleistet.

Mit diesen neuen Erdgasleitungen wird die Gemeinschaft das gegenwärtige Gleichgewicht der Gaslieferungen an auswärtige Staaten stärken, wobei sie sich auf die drei Hauptlieferanten Norwegen, Algerien und Sowjetunion stützen kann.

Daneben sind weitere Vernetzungsvorhaben in nordeuropäischen Mitgliedstaaten in Betracht zu ziehen. Zu denken wäre hier an eine Verbindung der Gasverbundnetze zwischen Belgien und der BRD, der Niederlande (Groningen) und der BRD (Emden) sowie der DDR und zwischen Dänemark und Norwegen.

Obwohl im Vergleich zum Stromnetz die Probleme beim Gasnetz weniger schwierig sind, wird es dennoch erforderlich sein, ein umfassendes Gutachten hinsichtlich der Harmonisierung und Vereinfachung von Regeln und Verfahren sowie der Überwindung ökologischer Hindernisse in Auftrag zu geben.

3.4. NETZE IM BILDUNGSWESEN

a) Binnenmarkt-Effekt

Im Zuge der Vervollendung des Binnenmarkts erhalten auch die Qualifikationen eine "europäische Dimension". Der europäische Arbeitsmarkt wird ein Markt qualifizierter Arbeitskräfte sein. Unbehindert durch nationale Zuständigkeiten werden die Unternehmen künftig überall in der Gemeinschaft auf diesen Markt zurückgreifen können.

Ein europäischer Arbeitsmarkt ist im Entstehen begriffen, der für die Wirtschaft und die europäischen Bürger neue Ausbildungs- und Qualifizierungsmöglichkeiten bietet. Sowohl an ortsgebundenen als auch an ortsunabhängigen Arbeitnehmern werden neue Anforderungen an Kompetenz und Qualifikation gestellt.

Die Errichtung dieses europäischen Markts, der für Unternehmen zum besseren Einsatz ihres Personals und damit zur Steigerung ihrer Wettbewerbsfähigkeit notwendig ist, setzt somit Verbindungen und Netze voraus, mit denen Transparenz und Äquivalenz der Qualifikationen und Ausbildungen gewährleistet werden kann.

674/90

Die Vollendung des Binnenmarkts wird eine grundlegende Änderung der Anforderungsprofile der Unternehmen mit sich bringen.

Dieser neue Arbeitsmarkt wird sich auf eine größere Mobilität der Lehrenden, Forscher und Studenten stützen. Den Rahmen werden in den meisten Fällen ständige Partnerschaften zwischen den Unternehmen und Bildungseinrichtungen verschiedener Mitgliedstaaten abgeben.

Durch den Einsatz von Telematiknetzen, die durch die Verbindung verschiedener Lehranstalten einen optimalen Einsatz der Bildungsressourcen ermöglichen, werden die Leistungen des Bildungswesens allgemein zugänglich gemacht.

b) Zusammenarbeit zwischen Wirtschaft, Forschung und Lehre

Als Folge des EG-Binnenmarkts werden die Unternehmen auf vielen Gebieten nach Kooperationsmöglichkeiten suchen, um ihre Forschungs- und Innovationskapazität zu steigern und besser zu nutzen. Hierzu zählt auch die Zusammenarbeit zwischen Unternehmen und Bildungseinrichtungen, insbesondere auf Hochschuleiniveau.

Den Universitäten bietet diese Kooperationsform eine hervorragende Gelegenheit, ihr Wissen zu verbreiten und im Kontakt mit der Wirtschaft nutzbringend anzuwenden. Für die Unternehmen erweisen sich diese Partnerschaften in kurzer Zeit als einträgliche Investitionen und fördern auf lange Sicht die Lebensfähigkeit und Innovationsfähigkeit der Unternehmen. Dieses Phänomen gilt auch für die anderen Bildungseinrichtungen.

c) Fortführung der Programme

Die Bildungsprogramme der Gemeinschaft (z.B. COMETT, ERASMUS, PETRA, LINGUA, EUROTECNET, FORCE) versuchen, den Innovationstransfer und den Austausch zwischen Einrichtungen und Benutzern zu verbessern sowie grenzüberschreitende Kooperation aufzubauen. Dabei helfen auch R&D-Programme der Kommissionsdienststellen.

Im Bereich der Ausbildung in der Forschung konnten im Rahmen des Programms SCIENCE schon in den ersten beiden Jahren über 700 Stipendien an junge Wissenschaftler vergeben werden, die ihre Ausbildung in einem anderen Mitgliedstaat im Bereich der exakten Wissenschaften sowie in den von den diversen FuE-Programmen der Gemeinschaft erfaßten Wissenschaftsbereichen vertiefen wollen.

Im dritten Rahmenprogramm der Gemeinschaft im Bereich der Forschung und technologischen Entwicklung (1990 - 1994), das vom Rat am 23. April 1990 angenommen worden ist, hat die Kommission eigens zum Thema Mensch und Mobilität ein neues Programm vorgeschlagen. Dieses neue Programm sieht für 500 junge Forscher eine Ausbildungsförderung über fünf Jahre vor.

Gedacht ist hierbei insbesondere an die Errichtung oder den Ausbau von Netzen zwischen hochrangigen Wissenschafts- und Technologiezentren in den verschiedenen Mitgliedstaaten.

Das Programm DELTA hat zu einer bedeutenden Erweiterung der Hilfsmittel im Bildungswesen beigetragen, die es fortzusetzen und weiter zu entwickeln gilt, um auf der Basis neuer Technologien hochentwickelte Servicenetze im Bildungswesen einzurichten.

d) Bedeutung der transeuropäischen Netze

Im Bildungswesen können die transeuropäischen Netze auf fünf einander ergänzenden Ebenen eingesetzt werden:

i) Systematische Verbindungen zu Datenbanken (EURYDICE, CEDEFOP usw.), die einen direkten Zugriff auf Bildungseinrichtungen und Kurse auf europäischer Ebene sowie die Übermittlung dieser Informationen an die einzelnen Benutzer ermöglichen; elektronische "Börse" für Stipendien und Beihilfen für die Ausbildung in der Forschung, die als Kontaktstelle für Angebote der Forschungszentren und Nachfragen junger Forscher fungiert;

ii) Einführung interaktiver Kommunikationssysteme zwischen Ausbildungsstätten (z. B. das Netz AUEF-COMETT), um so durch den Austausch von Informationen und Lehrinhalten die Qualität im Bildungswesen zu verbessern;

iii) Information über Kurse und Bildungsprogramme, die einem sehr viel breiteren Publikum, insbesondere speziellen Adressaten wie KMU, zugänglich gemacht werden können; als Beispiel sei hier das europäische Netz offener Hochschulen zur Förderung des Fernunterrichts genannt.

iv) Einrichtung von Diensten auf der Grundlage fortgeschrittener Technologien im Bereich der flexiblen Ausbildung und des Fernunterrichts, die die Auswertung der Forschungsergebnisse im Rahmen des DELTA-Programms und ihre weitere Behandlung im Rahmenprogramm "Telematiksysteme in Bereichen von allgemeinem Interesse - Fernunterricht" ermöglichen;

v) Einrichtung eines europäischen Fernsehkanals für das Bildungswesen; die Realisierung dieses Vorschlags der Wirtschaft würde einen qualitativen Sprung in der Entwicklung der Bildungsinfrastruktur deuten. Die Gemeinschaft kann daran mitwirken, daß die verschiedenen öffentlichen und privaten Träger sowie die Benutzer zusammentreffen können, die an einer stärkeren Nutzung eines europäischen Fernsehens interessiert sind.

4. VORBEREITUNG DES ARBEITSPROGRAMMS

Zur Ausarbeitung des Arbeitsprogramms sind im zweiten Halbjahr folgende Maßnahmen zu treffen:

1. Übermittlung dieses Zwischenberichts an sämtliche Beteiligte;
2. Aufstellung einer vollständigen Bestandsaufnahme der auf Gemeinschaftsebene verfügbaren finanziellen Mittel zur Finanzierung der transeuropäischen Netze;
3. Prüfung der Finanzierungsmöglichkeiten durch Private und besonders das Interesse und die Vorteile, die mit der "déclaration d'utilité européenne" verbunden sind.
4. Prüfung des Bedarfs an einer Stiftung für Europäische Infrastrukturnetzwerke (beschränkt auf Datenerfassung und Projektanalyse), wie von den Vertretern der Wirtschaft vorgeschlagen;
5. Fortsetzung der Bestandsaufnahme der Projekte von Gemeinschaftsinteresse unter Berücksichtigung der geplanten und laufenden Initiativen unter Angabe
 - ihres Beitrags zum Funktionieren des Binnenmarkts (unter Berücksichtigung des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts);
 - ihrer technischen Durchführbarkeit;
 - ihrer finanziellen Durchführbarkeit;
 - ihrer Auswirkungen auf die Umwelt;
 - der Durchführungsfristen.

Diese Bestandsaufnahme soll in das Arbeitsprogramm, das die Kommission zum Jahresende vorlegen wird, aufgenommen werden.

09.11.90

Beschluß**des Bundesrates**

zur

Mitteilung der Kommission der Europäischen Gemeinschaften an den Rat und das Europäische Parlament: "Auf dem Weg zu einer europäischen Infrastruktur" - Zwischenbericht -

KOM(90) 310 endg.; Ratsdok. 8146/90

Der Bundesrat hat in seiner 624. Sitzung am 9. November 1990 zu der Vorlage wie folgt Stellung genommen:

1. Der Bundesrat nimmt den Zwischenbericht der EG-Kommission "Auf dem Weg zu einer europäischen Infrastruktur" zustimmend zur Kenntnis. Der Bundesrat ist mit der EG-Kommission und dem Europäischen Rat der Auffassung, daß der Binnenmarkt nur erfolgreich sein kann, wenn sich seine sozialökonomischen und technischen Wirkungen auf der Basis moderner Infrastrukturnetze entfalten können. Der Zwischenbericht berührt wesentliche Interessen der Länder und Regionen in Europa, sie müssen deshalb auch am Entscheidungs- und Umsetzungsprozeß intensiv beteiligt werden. Der Bundesrat begrüßt unter Bezugnahme auf seinen Beschluß vom 20. Oktober 1989 (Drucksache 341/89) insbesondere

- die mehrfache Betonung einer aktiven Anwendung des Subsidiaritätsprinzips bei der Koordinierung der gemeinschaftlichen, nationalen und regionalen Entscheidungsebenen,
- die Beschränkung der beabsichtigten Aktionsprogramme auf Maßnahmen der Koordination ohne spezifischen Projektbezug.

...

Der Bundesrat behält sich eine Stellungnahme zu den komplexen Einzelfragen der endgültigen Mitteilung der Kommission vor. Generell sollten ökologische Erfordernisse stärker berücksichtigt werden.

2. Im Hinblick auf den Endbericht bestehen Zweifel an der Zweckmäßigkeit, so verschiedene Bereiche wie Verkehr, Energieversorgung, Telekommunikation und Bildung in einem Infrastrukturprogramm zusammenzufassen. Selbst bei gemeinsamen Zielformulierungen sind die Probleme, Instrumente und Finanzierungsmöglichkeiten für jeden Bereich nur spezifisch zu behandeln.
3. Die sich aus der deutschen Vereinigung ergebenden Notwendigkeiten, die Entwicklungen in den mittel- und osteuropäischen Ländern und die gesamteuropäische Dimension müssen miteinbezogen werden.
4. Der Bundesrat stellt fest, daß hinsichtlich der Auswirkungen des Binnenmarktes auf die Verkehrsinfrastruktur die technischen und infrastrukturellen Bedingungen dringend angeglichen werden müssen. Er bittet deshalb die Bundesregierung, entsprechend der bisherigen Haltung die Anstrengung zur Verknüpfung der nationalen Netze nach Kräften zu unterstützen.

Nach Maßgabe der EntschlieÙung des Bundesrates vom 20. Oktober 1989 (Drucksache 341/89) begrüÙt der Bundesrat grundsätzlich eine gemeinschaftliche Zielsetzung zu gemeinschaftsrelevanten Verkehrsinfrastrukturen.

Dies gilt insbesondere auch für die Schnittstellen des kombinierten Verkehrs im Güter- und Personenverkehr, die von großer Bedeutung für die Verkehrsverlagerung auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel sind. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, erneut diese Position nachdrücklich auf Gemeinschaftsebene zu vertreten.

Drucksache 674/90 (Beschluß)

5. Für den Bereich der Telekommunikationsinfrastruktur und Telematiknetze stimmt der Bundesrat der EG-Kommission darin zu, daß es gerade auch im öffentlichen Bereich (Polizei, Gesundheitswesen, Katastrophenschutz, Flugüberwachung) einen dringenden Bedarf an hochleistungsfähigen, kompatiblen Systemen gibt.

Hinsichtlich der vielfach vorhandenen Normierungs- und Kompatibilitätsprobleme gilt die Erfahrung, daß die Anbieter im Telekommunikationssektor von sich aus nicht ausreichend einigungsfähig sind. Der Bundesrat begrüßt deshalb, daß in diesem Bereich über Vorgaben auf EG-Ebene verstärkt nachgedacht wird, um zumindest im öffentlichen Bereich Kompatibilitäts- und Kommunikationsfähigkeit herzustellen. Dabei muß Datenschutz gewährleistet sein.

6. Zur Frage der Energieverbundnetze begrüßt der Bundesrat die Absicht der EG-Kommission, in einem Gutachten die Notwendigkeit für eine Harmonisierung und Vereinfachung von Normen und Anwendungsverfahren in den Mitgliedstaaten bezüglich der Realisierung von Energienetzinfrastrukturen zu untersuchen. Er erhofft sich dadurch eine verbesserte Informationsgrundlage.
7. Im Bereich der Gaswirtschaft wurde das vorhandene, leistungsfähige Verbundnetz von den (dieses tragenden) Versorgungsunternehmen im Rahmen freier, unternehmerischer Entscheidungen aufgebaut. Der Bundesrat ist der Auffassung, daß dieses Prinzip grundsätzlich auch für den weiteren Ausbau des Versorgungsnetzes in Europa gelten sollte. Mögliche Finanzhilfen der Gemeinschaften sollten jedoch Wettbewerbsverzerrungen vermeiden.

...

8. Der Bundesrat hält es für erforderlich, vor einer Entscheidung über den Ausbau von Netzen im Bildungswesen zunächst die Erfahrungen mit den laufenden Programmen und mit den bestehenden Kommunikationssystemen auszuwerten.
Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, dafür zu sorgen, daß alle neuen Initiativen der EG-Kommission im Bildungsausschuß der EG erörtert werden.
9. Der Bundesrat begrüßt den Austausch von Lehrern und Lernenden sowie von Erfahrungen und Informationen zur vermehrten Transparenz der Bildungssysteme innerhalb der Gemeinschaft. Er weist jedoch erneut darauf hin, daß die in der Mitteilung vorgesehene Vernetzung und Koordinierung des Bildungsbereichs auf Gemeinschaftsebene sich auf die Gemeinschaftszuständigkeiten nach dem EWG-Vertrag beschränken müssen. In diesem Rahmen ist - entsprechend der Mitteilung - das Subsidiaritätsprinzip zu beachten.
10. Der Bundesrat betont vorsorglich, daß Äquivalenzfragen nur im Rahmen der gegenseitigen Anerkennung von Diplomen, Prüfungszeugnissen und Befähigungsnachweisen zur Aufnahme einer Berufstätigkeit Gemeinschaftsregelungen und -maßnahmen unterstehen.
11. Er weist ferner darauf hin, daß die Zusammenarbeit von Arbeitswelt und Bildungseinrichtungen im allgemeinbildenden Bereich dem dort geltenden spezifischen Bildungsauftrag untergeordnet ist. Hierüber entscheiden ausschließlich die in den einzelnen Mitgliedstaaten verantwortlichen Stellen.
12. Ein direkter Zugriff der Datenbanken auf die Bildungseinrichtungen ist nur entsprechend den verfassungsrechtlichen und bildungspolitischen Vorgaben in den einzelnen Mitgliedstaaten möglich. Dies gilt auch für einen direkten Zugriff einzelner Benutzer auf die nationalen Informationszentren dieser Dateneinrichtungen.