

15.01.91

EG - AS - Fz - In - K - U - Wi

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Mitteilung der Kommission an den Rat und an das Europäische
Parlament: "Auf dem Weg zu einer europäischen Infrastruktur"
- Ein gemeinschaftliches Aktionsprogramm

Entwurf einer EntschlieÙung des Rates zur europäischen
Infrastruktur

KOM(90) 585 endg.; Ratsdok. 10913/90

KEP-AE-Nr.: 910127

Übermittelt vom Bundesminister für Wirtschaft am 15. Januar 1991 gemäß Artikel 2 des Gesetzes zur Einheitlichen Europäischen Akte (BGBl. II 1986 S. 1102 f.).

Die Vorlage ist mit Schreiben des Herrn Präsidenten der Kommission der Europäischen Gemeinschaften vom 11. Dezember 1990 dem Herrn Präsidenten des Rates der Europäischen Gemeinschaften übermittelt worden.

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

Die Kommission strebt eine möglichst baldige Beschlußfassung durch den Rat an.

INHALT

	<u>Seite</u>
Einleitung.....	2
1. ARBEITSRAHMEN.....	3
1.1 Das der Kommission vom Rat übertragene Mandat.....	3
1.2 Durchführung der Ratsentschließung.....	4
2. VORTEILE DER GEMEINSCHAFTSDIMENSION.....	4
2.1 Die Errichtung des Raums ohne Binnengrenzen erzeugt eine dringende Nachfrage nach europäischen Netzen.....	4
2.2 Probleme bei der Teilung der Verantwortungen.....	5
2.3 Der Beitrag der Gemeinschaft.....	6
3. DIE GEOGRAPHISCHE DIMENSION UND DIE INHALTLICHE AUSGESTALTUNG DER TRANSEUROPÄISCHEN NETZE.....	7
3.1 Die geographische Dimension.....	7
3.2 Die inhaltliche Ausgestaltung.....	8
4. DER UMWELTPOLITISCHE ASPEKT DER MATERIELLEN INFRASTRUKTUREN.....	9
5. DIE HINDERNISSE AUF DEM WEGE ZU EINER EUROPÄISCHEN INFRASTRUKTUR..	10
5.1 Die Schwierigkeiten der grenzüberschreitenden Kommunikationsfähigkeit.....	10
5.2 Der Rechts- und Verwaltungsrahmen.....	12
5.3 Die wettbewerbspolitische Dimension.....	13
5.4 Das Fehlen einer europäischen Gesamtübersicht über die Entwicklung der Infrastrukturnachfrage und entsprechender Infrastrukturen.....	14
5.5 Die Tragweite der Finanzierungsprobleme.....	15
6. BESTANDTEILE EINES GEMEINSCHAFTLICHEN AKTIONSPROGRAMMS : VORRANGIGE PROJEKTE NACH ANWENDUNGSBEREICH, HORIZONTALE UND FINANZIELLE MASSNAHMEN.....	17
6.1 Vorrangig Projekte nach Anwendungsbereich.....	17
6.2 Die Maßnahmen zur möglichen Beschleunigung der europäisch weiten Netze.....	27
6.3 Die möglichen finanziellen Interventionen	30
ANHANG 1 : Rechtliche Begleitmaßnahmen.....	32
ANHANG 2 : Beitrag EFRE.....	34
ANHANG 3 : Beitrag EIB.....	35
ENTWURF ENTSCHEIDUNG DES RATES.....	36
Glossar.....	39

Auf dem Weg zu einer europäischen Infrastruktur

Ein gemeinschaftliches Aktionsprogramm

Einleitung

Der Binnenmarkt, der sich aufgrund der Leitlinien des Kommissionsweißbuchs vom Juni 1985 und der Vorschriften der Einheitlichen Europäischen Akte auf dem Wege der Vollendung befindet, wird seine volle wirtschaftliche und soziale Wirkung nur dann entfalten, wenn für den freien Waren-, Dienstleistungs-, Kapital- und Personenverkehr in einem Raum ohne Binnengrenzen die notwendigen transeuropäischen Netze (materielle Infrastrukturen, Dienstleistungen und Regelungen) bestehen.

Diese Notwendigkeit stellt sich insbesondere in den vier Bereichen Verkehr, Telekommunikation, Energie und Berufsbildung. Die mit den Mitgliedstaaten im Laufe des Jahres 1990 durchgeführten Vorarbeiten haben weitgehend bestätigt, daß die fehlenden transeuropäischen Netze ein akutes Problem darstellen. Die einmalige Befragung der interessierten Wirtschaftskreise im Oktober letzten Jahres hätte im übrigen ausgereicht, um jeden diesbezüglichen Zweifel auszuschalten. In dieser Frage sind nämlich alle der einhelligen Ansicht, daß die Vorteile des großen Marktes sowohl von einem günstigen Rechts- und Verwaltungsrahmen als auch von Infrastrukturen und Dienstleistungen abhängen, die die Freizügigkeit wirkungsvoll gewährleisten.

Die Kommission hat dem Rat im Juli 1990 bereits einen Zwischenbericht übermittelt⁽¹⁾. Sie ist nun in der Lage, eine Mitteilung in Form eines gemeinschaftlichen Aktionsprogramms für die Verwirklichung der transeuropäischen Netze vorzulegen.

Diese Mitteilung entspricht den Wünschen des Europäischen Rats von Straßburg (Dezember 1989) sowie des Europäischen Rats von Dublin (Juni 1990) und der Ratsentschließung vom 22. Januar 1990⁽²⁾.

Nachdem a) die Gründe dargelegt werden, warum der Aufbau europawweiter Netze Priorität erlangen sollte, b) die Merkmale der Unzulänglichkeiten bei den Infrastrukturen herausgearbeitet werden, c) die Bedeutung der Umweltdimension dargelegt wird, d) die prinzipiellen Hindernisse für den Aufbau europawweiter Netze entfaltet und e) die finanziellen Probleme analysiert werden, schlägt die Kommission vor :

- ein Aktionsprogramm, welches die Realisierung vorrangiger Netze oder Projekte umfaßt, die Annahme von finanziellen Leitlinien sowie eine Reihe von allgemeinen Begleitmaßnahmen, die den Aufbau europawweiter Netze beschleunigen sollen ;
- eine Ratsentschließung für die Annahme dieses Aktionsprogramms

(1) KOM(90)310 vom 19.7.1990

(2) ABI. Nr. C 27 vom 6.2.1990

1. ARBEITSRAHMEN

1.1. Das der Kommission vom Rat übertragene Mandat

Die Idee einer dringenden Denkübung über ein prioritäres Aktionsprogramm ist von den Gemeinschaftsorganen wiederholt angesprochen worden.

- 1.1.1. Nachdem sich die Minister im zweiten Halbjahr 1989 Gedanken über die Europäischen Infrastrukturnetze gemacht hatten, bezeichnete der Europäische Rat (Dezember 1989 und Juni 1990) dieses Thema als einen Gegenstand von europäischem Interesse und organisierte dementsprechend die weiteren Arbeiten:

"Besonderer Vorrang müßte dem Ausbau und der Verknüpfung transeuropäischer 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 besondere Beachtung der Randgebiete im Kontext des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalt auf die gesamte Gemeinschaft auszudehnen".

An diese Schlußfolgerungen erinnerte am 26. Juni 1990 der Europäische Rat in Dublin, der darum gebeten hat, " daß vor Ende des Jahres 1990 Leitlinien erlassen werden".

- 1.1.2. Die Kommission nahm bereits im Dezember 1989 eine Mitteilung unter dem Titel "Auf dem Weg zu einer europäischen Infrastruktur: Ziele und Anwendungsmöglichkeiten"⁽³⁾ an, in der sie die Probleme im Zusammenhang mit der Anpassung der Infrastrukturen an die neue Dimension des Gemeinschaftsmarktes darlegte und die Ansicht vertrat, "daß der Entwicklung eines transeuropäischen Netzes im Bereich Transport, Energie, Telekommunikation und Bildung eine besondere Bedeutung beigemessen werden muß. Berücksichtigt werden müssen dabei die Kommunikationsfähigkeit und die Möglichkeit der Verbindung untereinander".

- 1.1.3. Vor dem Hintergrund der Schlußfolgerungen des Europäischen Rates und der Kommissionsmitteilung forderte der Rat (Januar 1990) die Kommission für die vier von ihr vorgeschlagenen Anwendungsbereiche 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..... Die Kommission wird im Laufe des ersten Halbjahres 1990 einen ersten Zwischenbericht vorlegen".

(3) KOM(89)643 vom 18.12.1989

1.2. Durchführung der Ratsentscheidung.

Die Kommission hat im Laufe des Jahres 1990 auf drei Ebenen Informationen und Reaktionen gesammelt und insbesondere auf der Grundlage des Zwischenberichts vom Juli 1990 den Infrastrukturbedarf in den vier Anwendungsbereichen veranschlagt. Hierbei stützte sie sich:

- auf die Mitgliedstaaten im Rahmen einer aus einzelstaatlichen Koordinatoren bestehenden Diskussionsgruppe, deren Bildung vom Rat beantragt worden war. Die Gruppe hat auf Initiative der Kommission sechs Sitzungen gehalten. Die einzelstaatlichen Koordinatoren haben nicht nur an diesen Sitzungen teilgenommen, sondern darüber hinaus sehr häufig schriftliche Beiträge vorgelegt, die für die weiteren Arbeiten und besonders für das Herausarbeiten der Projekte sehr nützlich waren (insbesondere Frankreich, das Vereinigte Königreich, Spanien, Griechenland, Portugal, Irland, die Niederlande und Dänemark);
- auf die beteiligten Wirtschaftsträger, im wesentlichen also auf die europäischen Verbände, die die von den transeuropäischen Netzen als Anbieter oder Nachfrager betroffenen Industrie- und Dienstleistungssektoren am ehesten repräsentieren. Diese Wirtschaftskreise wurden das ganze Jahr über konsultiert und insbesondere anlässlich einer informellen Anhörung am 8. Oktober 1990 in Anwesenheit der Kommissionsdienststellen und der einzelstaatlichen Koordinatoren;
- auf die in den Sondergremien der Gemeinschaft durchgeführten Arbeiten über die Schaffung oder Verbesserung der transeuropäischen Netze. Diese vom Rat in den vier Anwendungsbereichen beschlossenen und zum Teil noch nicht abgeschlossenen Arbeiten dienen dazu, den bereits durchgeführten oder bevorstehenden Maßnahmen soweit Rechnung zu tragen, daß Überschneidungen vermieden werden.

2. VORTEILE DER GEMEINSCHAFTSDIMENSION

Infrastrukturprognosen für den Raum ohne Binnengrenzen müssen sich auf den Infrastrukturbedarf des künftigen Binnenmarkts stützen. Die gemeinschaftliche Veranschlagung dieser Infrastrukturnachfrage besteht aber nicht lediglich in einer Addition des auf einzelstaatlicher Ebene veranschlagten Infrastrukturbedarfs. Das Subsidiaritätsprinzip erlaubt es, die Gemeinschaftsdimension besser zu erkennen, dies gilt auch für die an der Konzeption und Realisierung beteiligten Wirtschaftsträger. Diese bietet im übrigen zahlreiche Vorteile, die zur Entstehung transeuropäischer Netze beitragen können. Diese Feststellung entspricht auch der im Dokument "Europe 2000: les perspectives de développement du territoire communautaire"⁽⁴⁾ dargestellten Situation, derzufolge der Druck auf einen abgeschotteten und anfälligen europäischen Raum zunimmt und ein in sich geschlossener Bezugsrahmen geschaffen werden muß, der Informationen über die Entwicklung der gesamten Gemeinschaft liefert.

2.1. Die Errichtung des Raums ohne Binnengrenzen erzeugt eine dringende Nachfrage nach europäischen Netzen

(4) KOM(90)544 vom 16.11.1990

Im Weißbuch vom Juni 1985 wurde die Verwirklichung der vier Grundfreiheiten als Ausgangspunkt für ein umfassendes und ausgewogenes Konzept in allen beteiligten Sektoren gewählt. Inzwischen wird generell die Auffassung vertreten, daß die wirtschaftlichen Wirkungen der tatsächlichen Umsetzung dieser Grundfreiheiten weitgehend von Infrastrukturen abhängen, die im Hinblick auf einen stärkeren Zusammenhalt die Möglichkeit zu leichter Kommunikation, zu Zeitersparnis und zur Überwindung geographischer Entfernungen bieten.

Nur durch eine engere wechselseitige Verbindung aller Komponenten des Gemeinschaftsraums wird es nämlich möglich sein, umfassend an der Gemeinschaftsdimension mitzuwirken und an den von der Aufhebung der Grenzen erwarteten Gewinnen teilzuhaben.

Für diese Notwendigkeit sprechen vier weitere Gründe:

- die voraussehbare und zum Teil bereits eingetretene Zunahme des von materiellen, technischen und bald auch steuerlichen Schranken befreiten Innergemeinschaftlichen Handels (volumenmäßiger Effekt);
- die notwendig gewordene Anpassung der bestehenden Infrastrukturen und Dienstleistungen an die neue Marktdimension durch Schaffung der erforderlichen Verbindungen (Vernetzungsanfordernis);
- die unbedingte Berücksichtigung der Gemeinschaftsdimension bei der Konzipierung und Entwicklung der künftigen Infrastrukturnetze (dimensionaler Effekt);
- das wachsende Erfordernis von qualitätsorientierten Dienstleistungen für den gesamten europäischen Raum (Qualitätserfordernis).
- die Notwendigkeit einer Annäherung aller Bestandteile des Gemeinschaftsraums (Kohäsionserfordernis).

2.2. Probleme bei der Teilung der Verantwortungen

2.2.1 Die Aufgabe der öffentlichen Hand

Infrastrukturen wurden aus Kompetenzgründen von jeher auf nationaler oder regionaler Ebene geplant und entwickelt, was aus gemeinschaftlicher Sicht zu einer Fragmentierung der Infrastrukturnetze geführt hat. Aufgrund der neuen Marktdimension aber müssen diese Infrastrukturnetze nun in einen über den europäischen Kontinent hinausgehenden Gemeinschaftsrahmen gestellt werden. Die erforderliche infrastrukturelle Integration setzt voraus, daß auf jeder (lokalen, regionalen, nationalen, gemeinschaftlichen...) Entscheidungsebene die anderen Entscheidungsebenen berücksichtigt werden, sofern die Projekte dies rechtfertigen. Dies muß aber eine verstärkte Konzertierung der Entscheidungsträger auf den verschiedenen politischen Ebenen nach sich ziehen. Diese Konzertierung muß in den entsprechenden Gremien optimiert und so funktionell wie möglich gestaltet werden.

2.2.2. Die Verantwortung der Wirtschaftsträger

Obwohl die öffentliche Hand bei der Planung und häufig auch bei der Verwirklichung von Infrastrukturen eine tragende Rolle spielt, darf doch die in zunehmenden Maße wichtige Rolle der Wirtschaftsträger bei der Initiierung und Realisierung von Infrastrukturprojekten nicht übersehen werden. Die technologisch bedingte wachsende Diversifizierung des Angebots weckt immer mehr das Interesse der Wirtschaftsträger. Dieses Interesse steht aber in unmittelbarer Beziehung zur Entwicklung entsprechender Märkte, setzt also damit eine verstärkte Beteiligung der Benutzer voraus. Der neue Begriff der "Servicegebühren", der besagt, daß der Benutzer durchaus bereit ist, für Qualitätsleistungen zu zahlen, dürfte dieser Tendenz noch Aufwind geben, weil auf diese Weise die private Infrastrukturfinanzierung erleichtert wird.

Die Entwicklung transeuropäischer Netze hängt also gleichermaßen von der Einzelinitiative unabhängiger Wirtschaftsträger und von der Eigeninitiative der öffentlichen Hand ab. Ein Beweis hierfür ist im übrigen die häufig zu beobachtende partnerschaftliche Zusammenarbeit beider Ebenen.

2.3. Der Beitrag der Gemeinschaft

Die gemeinschaftswerte Berücksichtigung der Infrastrukturprobleme bietet mehrere entscheidende Vorteile. Die Befragung der Wirtschaftsträger hat aber gezeigt, daß diese Vorteile gegenwärtig nicht hinreichend genutzt werden. Die Gemeinschaft kann nämlich:

- dank einer globalen Sichtweise helfen festzustellen, welche bestehenden oder geplanten Projekte von Gemeinschaftsinteresse sind;
- die optimale Nutzung der bestehenden Netze fördern;
- die Annahme von Normen fördern, die die Interoperabilität zwischen den Netzen gewährleisten;
- die gemeinsame Vorlage grenzüberschreitender Projekte fördern;
- die Aufstellung von Leitschemata für eine mittel- und langfristige Strategie der Infrastrukturentwicklung und die optimale Nutzung des europäischen Raums fördern;
- eine stärkere Berücksichtigung des mit Blick auf den wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalt notwendigen Gleichgewichts zwischen den zentralen und peripheren Gebieten der Gemeinschaft fördern;
- die wirtschaftliche Auswirkung der Infrastrukturnetze auf die durch sie erschlossenen Regionen erhöhen;
- bei der Rentabilitätsanalyse der Projekte dem Interesse dieser Projekte für die gesamte Gemeinschaft Rechnung tragen;
- einen Koordinierungsrahmen für die zur Veranschlagung des Netzbedarfs notwendigen Statistiken bieten;

- den Blick für die Perspektive öffnen, daß sich die Gemeinschaftsnetze auf den europäischen Kontinent, insbesondere auf die EFTA-Länder und Osteuropa erstrecken und ebenso eine Verlängerung in dritte Mittelmeerländer ermöglichen;
- neue Synergien zwischen den Regionen verschiedener Staaten und zwischen verschiedenen Industriesektoren fördern;
- zur Finanzierung von Projekten von gemeinsamem Interesse mit Hilfe der zur Verfügung stehenden Instrumente beitragen oder eine solche Finanzierung vervollständigen.

3. DIE GEOGRAPHISCHE DIMENSION UND DIE INHALTLICHE AUSGESTALTUNG DER TRANSEUROPÄISCHEN NETZE

3.1. Die geographische Dimension

Vorrangiges Ziel sind Infrastrukturnetze, die dem schnell wachsenden Innergemeinschaftlichen Handel im Zuge der Vollendung des Binnenmarktes gerecht werden. Im Rahmen dieser Priorität, die zunächst einmal die Infrastrukturen im Hoheitsgebiet der Gemeinschaft betreffen, ist darauf zu achten, daß ein besseres Gleichgewicht zwischen den zentralen und den peripheren Gebieten der Gemeinschaft hergestellt wird, damit die Randgebiete ebenfalls von den Vorteilen des Binnenmarkts profitieren. Ein ausgedehnteres und engmaschigeres Infrastrukturnetz wirkt sich auf den für die Randgebiete und die zentralen Gebiete der Gemeinschaft gleichermaßen wichtigen Zusammenhalt aus.

Die Infrastrukturprobleme beschränken sich aber naturgemäß nicht auf den Gemeinschaftsraum. Die infrastrukturelle Integration ist ein Gebot, das für den gesamten europäischen Kontinent gilt:

- Die Ausdehnung der Grundsätze der Freizügigkeit auf die EFTA-Länder, über die gegenwärtig verhandelt wird, setzt voraus, daß die gemeinschaftlichen Infrastrukturprojekte auf diese Ausdehnung zugeschnitten sind. Die akuten Transitprobleme zwischen Österreich und der Schweiz im Verkehrs- und im Energiesektor bedürfen aus dieser Sicht einer noch dringenderen Aufmerksamkeit.
- Die neuesten Entwicklungen in den mittel- und osteuropäischen Ländern, die ihren Niederschlag in zunehmend hochgesteckten Vereinbarungen finden, sind Grund genug, um den enormen Infrastrukturbedarf dieser Länder im Hinblick auf ihre Integration mit der Gemeinschaft und den EFTA-Ländern zu befriedigen. Die jüngsten Orientierungshilfen der Kommission hinsichtlich einer "Europäischen Energiecharta", die mit dem niederländische Memorandum während des Europäischen Rates in Dublin vorgelegt und während des Pariser KSZE-Gipfels präzisiert wurden, sind in diesem Kontext zu sehen. Darüberhinaus ist die geographische Lage Jugoslawiens von besonderer Bedeutung für den Transitverkehr und die Energiebeförderung.

Im übrigen wird die Entwicklung der Beziehungen mit dritten Mittelmeerländern die Erforschung von Möglichkeiten der Interoperabilität erfordern, insbesondere im Energie und Telekommunikationsbereich.

3.2. Die inhaltliche Ausgestaltung

Die Gemeinschaft sollte sich stärker mit mehreren wichtigen Aspekten der transeuropäischen Netze befassen und hierbei alle integralen Bestandteile eines Netzes berücksichtigen: die Übertragungs- und Umschalteneinrichtungen, wie Streckenführung und Knotenpunkte, die Terminals, den im Rahmen der Infrastruktur angebotenen Service sowie den Rechts- und Verwaltungsrahmen. Die im Laufe der Arbeiten festgestellten Infrastrukturmängel deuten darauf hin, daß die transeuropäischen Netze in vier Hauptrichtungen entwickelt werden müssen:

3.2.1. Erhöhte europäische Nutzung der bestehenden Netze

Die bestehenden einzelstaatlichen Infrastrukturnetze wurden nicht für den heutigen bedeutenden Warenverkehr zwischen den Mitgliedstaaten geschaffen, was zur Folge hatte, daß einerseits Verbindungen fehlen und andererseits Vorschriften diesem Warenverkehr entgegenwirken.

- * Die Zunahme des innergemeinschaftlichen Handels setzt daher voraus, daß die in den bestehenden Infrastrukturnetzen fehlenden Bindeglieder eingesetzt und Engpässe überwunden werden. Hier müssen die bestehenden Netze miteinander verbunden oder neue Netze angelegt werden.
- * Sollen diese Netze optimal genutzt werden, so müssen prohibitive einzelstaatliche Regelungen abgeschafft und gegebenenfalls eine harmonisierte Regelung erlassen werden.
- * Die historisch bedingten unterschiedlichen Wirtschaftsstrukturen innerhalb der Gemeinschaft müssen durch das Bemühen um eine kohärente und möglichst komplette Installation der Infrastrukturnetze im gesamten Gemeinschaftsgebiet ausgeglichen werden. Dies ist insbesondere wichtig für den Bereich der Gasversorgung, für bestimmte Verkehrsträger (Autobahn, Schiene) und die Telekommunikationsdienste.

3.2.2. Konzipierung der Netze von morgen

Die technologischen Entwicklungen und die zunehmende Internationalisierung des Handels stellen die Gemeinschaft und ihre Mitgliedstaaten vor die Aufgabe, die Netze von morgen in allen Anwendungsbereichen durch Zusammenarbeit und gegenseitige Absprache zu entwickeln. Dieser Grundsatz gilt ebenso für die Hochgeschwindigkeitsverbindungen im Eisenbahnverkehr und den Beziehungen zwischen dem See- und dem Landverkehr wie für die Breitbandverbindungen, die Flugsicherung, den Energieaustausch und die Bildung. Die Entwicklung von Vernetzungsmöglichkeiten mit den mittel- und osteuropäischen Ländern gehört praktisch ebenfalls in dieses Konzept.

3.2.3. Die Kommunikationsknoten

Die Bedeutung der Knotenpunkte in den transeuropäischen Netzen muß erst noch in einen europäischen Kontext gestellt werden. Denkt man an die künftigen Hochgeschwindigkeitsverbindungen zwischen den großen Städten Europas (Intercity-Netze) und an die Entwicklung des kombinierten Verkehrs (Umschlagterminals), so kommt den Knotenpunkten in den Personen- und Güterverkehrsnetzen eine herausragende Bedeutung zu.

3.2.4. Förderung des Service an den Endverbraucher

Infrastrukturen als solche sind nur sinnvoll, wenn gleichzeitig ein Service angeboten wird. Dieser Service muß ebenso wie die Infrastrukturen transeuropäisch angelegt sein und den Bedürfnissen der Benutzer optimal Rechnung tragen. Hierfür sind möglicherweise ein auf diese Dimension zugeschnittenes Management oder ein spezifischer Service notwendig (z.B. Reservierungssysteme, Fakturierungssysteme, Tarifierung, Berücksichtigung der anderen Sprachen, Energietauscbörsen).

4. DER UMWELTPOLITISCHE ASPEKT DER MATERIELLEN INFRASTRUKTUREN

Die Infrastrukturen zur Schaffung transeuropäischer Netze werfen grundsätzlich keine anderen Probleme als bei der Konzipierung und Realisierung aller materiellen Infrastrukturen auf, insbesondere im Verkehrs- und im Energiesektor. Hierfür sind im wesentlichen die Mitgliedstaaten und ihre Gebietskörperschaften verantwortlich, auch wenn der Umweltschutz eine Komponente der anderen Gemeinschaftspolitiken darstellt.

Um die Verantwortungen in diesem Bereich zu teilen, kann die Gemeinschaft allgemeine von den Mitgliedstaaten zu befolgende Grundsätze aufstellen und eingehende Überlegungen anstellen:

- * Die Richtlinie des Rates 85/337/EWG⁽⁵⁾ hat einen allgemeinen Gemeinschaftsrahmen geschaffen, um zu gewährleisten, daß die natürliche Umwelt bei nationalen und regionalen Infrastrukturvorhaben durch eine Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen oder privaten Projekten berücksichtigt wird. (Diese Richtlinie könnte demnächst auf andere Politiken, Programme und Pläne wie die regionalen Entwicklungsprogramme, die staatlichen Wirtschaftsprogramme und Raumordnungspläne ausgedehnt werden).
- * Da zwischen der durch Verkehrsballungen entstehenden Umweltbelastung und der Verwirklichung einer Infrastruktur gewählt werden muß, durch die diese Belastung beseitigt werden soll, die aber gleichzeitig ernste Problem für das soziale Leben (Wohnen, Arbeiten) mit sich bringen und Schäden in der bebauten und natürlichen Umwelt verursachen kann, hat sich die Kommission eingehend mit dem Thema Umwelt und Verkehr befaßt. Grundsätzliche Voraussetzung für den Umweltschutz ist, daß bei der Wahl zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern und möglichen Verkehrssystemen neue Kriterien angewandt werden. Deshalb beabsichtigt die Kommission ein Leitschema für eine langfristige multimodale Infrastruktur (erlaubt den Wechsel der Transportträger ohne technische Probleme) aufzustellen. Außerdem meint sie, daß die von den Städten im Bereich der Verkehrskontrolle und der Verwaltung der städtischen Räume ergriffenen Initiativen von verschiedenen Stellen aus beobachtet und bekannt gemacht werden müssen.
- * Im Energiesektor ist besonders die grenzüberschreitende Vernetzung der einzelnen Stromsysteme für die Umwelt problematisch. Paradoxerweise stellen nämlich gerade die Überlandleitungen eine visuelle Belastung dar, die sich immer schwieriger akzeptieren läßt. Dabei ist die Schaffung eines transeuropäischen Verbundsystems durch die Installation derartiger Leitungen das beste Mittel, um die bestehenden Produktionskapazitäten optimal zu nutzen und die umweltbelastenden atmosphärischen Emissionen herabzusetzen. Folglich müssen die wirkungsvollsten Lösungen, die gleichzeitig am umweltverträglichsten sind, gewählt werden. Diese Wahl müßte gleichzeitig besser erklärt werden.

(5) ABl. Nr. L 175 vom 5.7.1985

- * Die für die europaweiten Verkehrs- und Energienetze vorgeschlagene Lösung muß einen bedeutenden Beitrag zum Umweltschutz leisten. Wird nämlich einer Lösung der Vorzug gegeben, die die verschiedenen Verkehrsträger und die Energieverbindungen auf Gemeinschaftsebene integriert, dann wird die politische Wahl auf eine optimale Nutzung der im Gemeinschaftsgebiet verfügbaren Infrastrukturen gelenkt.

5. DIE HINDERNISSE AUF DEM WEGE ZU EINER EUROPÄISCHEN INFRASTRUKTUR

Warum die heutigen Infrastrukturnetze unzureichend oder gar inexistent sind, erklärt sich aus dem Zusammenspiel fünf verschiedener Hindernisse. Ohne eine tatkräftige, konzertierte politische Aktion wird keines dieser Hindernisse von selbst verschwinden. Die Hindernisse lassen sich im wesentlichen auf Probleme fehlender Kommunikationsfähigkeit, auf einen unzureichenden Rechts- und Verwaltungsrahmen, auf wettbewerbspolitische Sachzwänge und auf das generelle Fehlen einer umfassenden Infrastrukturvision auf Gemeinschaftsebene infolge unzulänglicher Statistiken zurückführen. Obwohl das Finanzierungsvolumen kein eigentliches Problem darstellt, trägt doch die kombinierte Wirkung der vorerwähnten Hindernisse nicht gerade zu einer einfachen Lösung der Frage der Finanzierung der transeuropäischen Netze bei.

5.1. Die Schwierigkeiten der grenzüberschreitenden Kommunikationsfähigkeit

Die Arbeiten im Telekommunikations- und im Verkehrssektor zeigen, daß die Fragmentierung der Infrastrukturen und deren auf den nationalen Rahmen zugeschnittene Verwaltung zu Hindernissen bei der grenzüberschreitenden Erbringung von Dienstleistungen führen.

Die fehlende Kommunikationsfähigkeit zwischen den verschiedenen von den Mitgliedstaaten geschaffenen Infrastrukturen hat zur Folge, daß diese beim Überschreiten der Grenzen keinen Anschluß finden und weder gleichzeitig noch nacheinander funktionieren. Somit können sie dem Benutzer auch keinen zusammenhängenden, ausreichenden und preisgünstigen Service bieten. Diese Schwierigkeiten beeinträchtigen sowohl die entsprechenden Einrichtungen und Anlagen als auch das Serviceangebot.

Der Dienstleistungserbringer, der die Infrastrukturen mehrerer Länder benutzen möchte, wird mit einer Vielzahl von Verwaltungen und einer auf unterschiedlichen Grundlagen beruhenden Tarifstruktur konfrontiert.

Im Telekommunikationsbereich sind die Haupthindernisse administrativer und tariflicher Natur. Besonders in diesem Bereich will die Kommission erreichen; daß die Betreiber ihre Tarife auf der Basis reeller Kosten ausrichten können, welches zu Preissenkungen nach Abschaffung der Binnenkontrollen führen dürfte. Sie hat die Absicht, im Laufe der ersten Hälfte 1991 eine Mitteilung über diese Tarifstrukturprobleme herauszugeben.

Besonders flagrant im Blick auf den Binnenmarkt sind die fehlenden europaweiten Telematikdienste, denkt man an so grundlegende Dienste wie die elektronische Post und Videotex.

Im Anschluß an das Grünbuch der Kommission über Telekommunikation wurden wichtige Maßnahmen getroffen, um für die Telekommunikationsnetze grundlegende Sicherheitsanforderungen festzulegen das geschah besonders mit der Richtlinie über die Schaffung eines offenen Telekommunikationsnetzes⁽⁶⁾ (siehe den Richtlinienentwurf über die gemieteten Linien) und die Durchführung eines Normungsprogramms durch eine zu diesem Zweck gegründete neue Einrichtung (ETSI) auf europäischer Ebene zu gewährleisten.

Ein neues Grünbuch für den Bereich der Satellitenkommunikation⁽⁷⁾ untersucht insbesondere die Maßnahmen, die die Interoperabilität der Telekommunikationsnetze durch Satelliten garantieren werden.

In manchen Bereichen wie dem Videotex stoßen sich grenzüberschreitende Anwendungen nicht nur an der gleichzeitigen Existenz verschiedener technischer Normen, sondern auch und vor allem an einzelstaatlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, deren Unvereinbarkeit für diese Anwendungen entwicklungshemmend sind. Im Mobilfunksektor, wo die Inkompatibilität der von den einzelnen Staaten gewählten Techniken den Benutzer zwingt, für jeden nationalen Dienst ein anderes Endgerät zu kaufen, wird die gegenwärtige Ausarbeitung harmonisierter Normen mit einer effizienten Durchsetzung im Rahmen neuer Investitionen einhergehen müssen. Es ist vorgesehen, diese europaweiten Dienste wie folgt einzuführen : 1991 : Videotext, Ende 1992 : Funkmelder und drahtlose Telephone.

Im übrigen stellt sich die Frage, ob die Normungsarbeiten schnell genug vorankommen, um die Kompatibilität der Telekommunikationsnetze der Gemeinschaft innerhalb einer für die Errichtung des Binnenmarkts vernünftigen Zeit zu gewährleisten. Hiermit stellt sich also gleichzeitig die Frage, ob genügend in der Gemeinschaft Ressourcen verfügbar sind.

Im Verkehrssektor haben die Arbeiten über die technische Kompatibilität im Bereich der Schiene anläßlich der umfassenderen Arbeiten über die Hochgeschwindigkeitsverbindungen gezeigt, wie umfangreich hier die Aufgabe angesichts der Vielzahl nationaler Normen ist. Sie sind ein typisches Beispiel dafür, welche Situationen vermieden werden sollten.

Jedenfalls schien der Gemeinschaft höchste Eile geboten, den gegenwärtig zu beobachtenden nationalen Entwicklungen einen Riegel vorzuschieben und ein hoch gestecktes Normungsprogramm in die Wege zu leiten, um die Kompatibilität der Infrastrukturen und Ausrüstungen zu gewährleisten.

Mit ähnlichen Zuständen wird im kombinierten Verkehr gerechnet, der im Laufe des Jahres 1991 im gleichen Umfang wie die Hochgeschwindigkeitsverbindungen bearbeitet werden soll.

Im Bereich der Flugsicherung bestehen in Europa 22 verschiedene, technisch inkompatible Kontrollsysteme. Die hieraus resultierenden Grenzen im Luftraum sind mit dem von der Einheitlichen Europäischen Akte angestrebten Raum ohne Grenzen unvereinbar.

Daher müßte ein technisches Normungsprogramm ausgearbeitet werden, an dem alle von diesen Infrastrukturen betroffenen Parteien mitwirken würden. Dieses Programm müßte normalerweise verhindern, daß neue nationale Normen verabschiedet werden, und nur noch europäische Normen zulassen. In diesem Sinne spricht sich im übrigen die Kommission in ihrem jüngsten Grünbuch zur Entwicklung der europäischen Normung aus⁽⁸⁾.

(6) Abl. L192 vom 24.07.1990

(7) KOM (90)490 vom 20.11.1990

(8) KOM(90)456 vom 8.10.1990

In zahlreichen Fällen tragen die Infrastrukturnetze nicht den Bedürfnissen des Benutzers Rechnung, was zu so schizophrenen Situationen wie der doppelten Kontrolle der Reisepapiere im internationalen Eisenbahnverkehr, zu fehlenden integrierten Reservierungssystemen oder einer drastischen Beschränkung der Auswahl

5.2. Der Rechts- und Verwaltungsrahmen

Erwähnenswert sind hier zwei wichtige Aspekte: einerseits die Regelungen, die die Freizügigkeit fördern, und die bessere Verwendung der Infrastrukturnetze; andererseits die Regelungen, die den Bau von Infrastrukturnetzen erschweren oder verteuern.

- * Einerseits beeinträchtigen die einzelstaatlichen Vorschriften den freien Warenverkehr, die Niederlassungsfreiheit und den freien Dienstleistungsverkehr in der Gemeinschaft. Deswegen hat die Kommission im Juni 1985 in ihrem Weißbuch Maßnahmen vorgeschlagen, um diese Sektoren zu liberalisieren.

Diese Maßnahmen betreffen ebenso alle Verkehrsträger (Luft-, Straßen-, Seeverkehr, Binnenschifffahrt, kombinierter Verkehr) wie auch den Telekommunikations- und den Energiesektor (Durchleitungsrechte für Strom und Gas).

Viele dieser Maßnahmen wurden bereits vom Rat verabschiedet und werden nun umgesetzt. Andere werden noch im Rat erörtert und dürften demnächst angenommen werden (siehe Kapitel 6.2.2, S.).

- * Andererseits stehen der Schaffung europäischer Infrastrukturen wegen unterschiedlicher einzelstaatlicher Vorschriften erhebliche rechtliche, administrative und steuerliche Schwierigkeiten im Wege.

Dies wird besonders deutlich am Eurotunnel-Beispiel: Der von Frankreich und dem Vereinigten Königreich geschlossene Vertrag sieht eine doppelte Konzession vor, und zwar eine Konzession nach französischem Recht für den im französischen Hoheitsgebiet gelegenen Tunneltail und eine andere Konzession nach englischem Recht für den im englischen Hoheitsgebiet gelegenen Teil. Dieser Rechtsrahmen hat zufolge, daß alle Verfahren von den verschiedenen Gesellschaften in beiden Ländern zweimal durchgeführt werden müssen, nicht nur für den Bau und Betrieb des Tunnels, sondern auch bei allen Finanztransaktionen, wie bei der jüngsten Kapitalerhöhung der beiden Holdinggesellschaften Eurotunnel SA und Eurotunnel PLC. Der hieraus resultierende Arbeitsaufwand durch Verwaltungsgänge, Fristen, Aktenvorlagen, steuerliche Unterschiede usw. ist unübersehbar.

Da gegenwärtig keine einheitliche europäische Gesellschaftsstruktur wie das von der Kommission vorgeschlagene Statut für eine europäische Aktiengesellschaft vorliegt, wird der Tunnel von getrennten juristischen Personen betrieben, die ihrer jeweiligen Gesetzgebung und ihrem jeweiligen Steuerrecht unterliegen.

Die Vielzahl der von einem Mitgliedstaat zum anderen unterschiedlichen Verwaltungsverfahren, die befolgt werden müssen, um die für die Errichtung materieller Infrastrukturen notwendigen Genehmigungen zu erhalten, verzögern und verteuern im übrigen die Arbeit. Dies ist insbesondere bei der Finanzierung zu berücksichtigen.

5.3. Die wettbewerbspolitische Dimension

Die Gemeinschaft funktioniert nach den Grundsätzen des freien Wettbewerbs.

Die öffentliche Hand spielt bei der Konzipierung und Realisierung der Verkehrs- und Bildungsinfrastrukturen nach wie vor eine tragende Rolle.

Durch die Trennung der reglementierenden Funktion von der Wirtschaftsfunktion die aus den Handlungen der Kommission hervorgeht, kann der Telekommunikationssektor für den Wettbewerb zugänglich gemacht werden.

Im Energiesektor (Strom und Gas) verfügt der Staat aufgrund der geltenden Vorschriften über eine nicht unerhebliche Einflußnahme im Rahmen der Tarifierung, der Investitionsgenehmigungen und des Wettbewerbsrechts.

Unter diesen Umständen läßt sich die Schwelle für Interventionen der öffentlichen Hand im Bereich der Infrastrukturen nicht genau festlegen. Hieraus ergeben sich folgende Konsequenzen:

- Da die Verantwortung sowohl bei der öffentlichen Hand als auch bei den Wirtschaftsträgern liegt, entsteht bei einer bestimmten Anzahl von nachgefragten Leistungen automatisch Wettbewerb, so daß staatliche Interventionen diesen Wettbewerb verfälschen können.

Diese Fragen werden zur Zeit intensiv im Telekommunikationssektor als Folge des Inkrafttretens der angenommenen Richtlinie im Rahmen des Grünbuchs über die Telekommunikation (siehe den Richtlinienentwurf über die gemieteten Linien) wegen der dort jüngst eingeleiteten Liberalisierung erörtert (vgl. Entwurf von Leitlinien für die Anwendung der Wettbewerbsregeln im Telekommunikationssektor gegenüber den öffentlichen Unternehmen mit Ausschließlichkeits- oder Sonderrechten).

Auch die anderen Bereiche müssen den Wettbewerbsregeln gehorchen: Die Zusammenarbeit der Stromerzeuger und Strombeförderer der Gemeinschaft im Hinblick auf eine (in jeder Hinsicht wünschenswerte) bessere Nutzung der Produktionskapazitäten darf z.B. nicht zu einer Ausschaltung des Wettbewerbs zwischen diesen Wirtschaftsträgern führen.

Im Verkehrssektor stellt sich dasselbe Problem sowohl innerhalb desselben Verkehrsträgers (Zusammenarbeit der Luftverkehrsgesellschaften, der Eisenbahngesellschaften, "Tour-de-Rôle"-System für die Binnenschiffer usw. ...) als auch in den verkehrsträgerübergreifenden Bereichen (z. B. Zusammenarbeit zwischen Schiene und Straße).

Im Finanzsektor setzt eine stärkere Integration der Zahlungssysteme voraus, daß die Teilnehmer an diesen Systemen zusammenarbeiten. Dies trifft beispielsweise für die Interoperabilität der Zahlungskarten zu. Die Kommission verweist in ihrem jüngsten Diskussionspapier⁽⁹⁾ nachdrücklich auf die Möglichkeit für den Überweisungsverkehr, die bestehenden Clearingstellen miteinander zu verbinden. Realisierbar ist diese Möglichkeit aber nur durch Vereinbarungen zwischen den betreffenden Systemen; derartige Vereinbarungen unterlägen den Wettbewerbsregeln des EWG-Vertrages. Zur Schaffung transeuropäischer Netze in diesem Bereich müssen nicht nur der private Sektor, insbesondere die Kreditinstitute, aktiv werden, sondern müssen auch der Staat, insbesondere die Zentralbanken, die Möglichkeit erhalten, an diesen Systemen mitzuwirken und für ihr reibungsloses Funktionieren zu sorgen. Dies dürfte auch eine wichtige Aufgabe des künftigen Europäischen Zentralbanksystems sein.

(9) KOM(90)447 vom 26.9.1990

Der Wunsch nach einer größeren Integration der Infrastrukturnetze, die auf jeden Fall eine stärkere Zusammenarbeit der Wirtschaftsträger voraussetzt, kann also aufgrund der Anwendung der Wettbewerbsregeln, die notwendig ist, damit die auf der einen Seite erwirtschafteten Vorteile der Liberalisierung auf der anderen Seite nicht durch Abschafften oder neue unzulässige Monopole zunichte gemacht werden, nicht ins Uferlose wachsen. Mithin muß also ein Gleichgewicht zwischen den beiden Geboten - Integration und Wettbewerb - gefunden werden, damit die transeuropäischen Netze entstehen können, auf die der Binnenmarkt angewiesen ist.

5.4. Das Fehlen einer europäischen Gesamtübersicht über die Nachfrageentwicklung und die Förderung entsprechender Infrastrukturen.

Die Kommission hat wiederholt und in verschiedenen Bereichen auf die Notwendigkeit einer Gesamtübersicht über die Entwicklung der europäischen Infrastrukturen und - auf einer vorgelagerten Ebene - über die Nachfrageentwicklung hingewiesen. Immer noch aber werden die Infrastrukturen auf der Grundlage von Informationen konzipiert und realisiert, die der europäischen Dimension nur teilweise Rechnung tragen.

Auf diese Situation haben fast alle Wirtschaftskreise (unter anderem UNICE, ERT, CLCA, FIEC) im Rahmen der Anhörung vom 8. Oktober 1990 hingewiesen. Sie haben bedauert, daß eine Gesamtübersicht über den Infrastrukturbedarf, vor allem im Verkehrssektor, auf europäischer Ebene fehlt.

Im Telekommunikationssektor ist beispielsweise erwähnenswert, daß die Kommission ein europäisches ISDN-Verbraucherforum geschaffen hat, um die Nachfrage zu fördern und den Druck auf die Wirtschaftsträger zu verstärken.

Wegen der durch die neue Dimension des Gemeinschaftsmarkts bedingten qualitativen Veränderung müssen auch die Strukturen für die Konzipierung der Infrastrukturen unter Wahrung des Subsidiaritätsprinzips neu definiert werden.

Zu diesem Zweck:

- müssen erstens sachgerechtere und zuverlässigere statistische Meßinstrumente zur Verfügung stehen, was bedeutet, daß in bezug auf Methodik, Normung und Instrumentarium geeignete statistische Informationssysteme geschaffen werden müssen. Diese Systeme müssen sich auf transeuropäische Telematiknetze stützen, um deren Entwicklung man sich ebenfalls bemüht. Das Statistische Amt der Europäischen Gemeinschaften bietet sich selbstverständlich zur Koordinierung dieser Maßnahmen an;
- müssen zweitens die Hauptfaktoren berücksichtigt werden, die aufgrund der Vollendung des Binnenmarkts Konsequenzen für die Entwicklung des Gemeinschaftsraums nach sich ziehen. Dies hat die Kommission in einem dem Rat erst kürzlich vorgelegten ersten diesbezüglichen Zwischenbericht getan, dem Ende 1991 ein vollständiger Bericht folgen wird.

Angesichts der umfangreichen Veränderungen im Zuge der Verwirklichung des Binnenmarkts und der raschen Integrationsentwicklung auf dem europäischen Kontinent dürften diese Versuche zur Herstellung eines Zusammenhalts aber wahrscheinlich nicht ausreichen.

5.5. Die Tragweite der Finanzierungsprobleme

5.5.1. Die Voraussetzungen für die private Finanzierung

Nach den bisherigen Analysen stellt das Finanzierungsvolumen offensichtlich kein Haupthindernis bei der Errichtung der transeuropäischen Netze dar. Die gegenwärtige Öffnung der Finanzmärkte dürfte im übrigen zu einer Mobilisierung der Finanzkräfte beitragen. Die Finanzkonzerne stellen sich in zunehmenden Maße auf grenzüberschreitende Finanzierungen ein. Das Ausbleiben einer privaten Finanzierung ist vielmehr darauf zurückzuführen, daß großangelegte und wirtschaftlich präzise Projekte selten sind.

Alle Analysen zeigen, daß die den transeuropäischen Netzen zugrundeliegende Logik vom Markt bestimmt wird, da hier einer zum Ausdruck gebrachten Nachfrage entsprochen werden soll. Projekte mit einer ausreichenden Rentabilität werden sicherlich leichter von selbständigen Wirtschaftsträgern finanziert. Rentabilität allein darf aber nicht immer für die Finanzierung ausschlaggebend sein. Wichtig ist auch die Berücksichtigung externer Faktoren, z.B. die allgemeinen positiven Auswirkungen eines Projekts für die betreffenden Gebiete (geringere Entfernungen, Entlastung bestehender Infrastrukturen, wirtschaftliche Förderung bestimmter Gebiete, Unternehmensniederlassungen usw.). Wird das Projekt in seiner Gesamtheit und insbesondere in einem gemeinschaftspolitischen Gesamtkontext beurteilt, so fällt eine solche Berücksichtigung optimal aus.

Dieser Ansatz darf jedoch nicht den Eindruck erwecken, als gäbe es überhaupt keine finanziellen Probleme:

- Das Risiko für den privaten Sektor bleibt nämlich groß (langfristige Engagements, Schwierigkeiten bei der Veranschlagung der potentiellen Einnahmen, der Kosten und der Ausführungsdauer, makroökonomische Parameter, komplizierter Rechts- und Verwaltungsrahmen, politisch bedingte Unsicherheit);
 - Die Finanzstrukturen sind nicht so angelegt, daß europaweite Projekte ohne weiteres finanziell untergebracht werden können, zumal wegen ihrer häufigen regionalen oder nationalen Fragmentierung;
 - Die Entstehung von Projekten wird häufig dadurch verzögert oder völlig verhindert, daß wegen fehlender Finanzierungsmittel keine Durchführbarkeitsstudien durchgeführt werden;
 - Da private Finanzierung nicht in allen Fällen möglich ist, muß der Staat intervenieren, (eventuell mit einer zusätzlichen Beteiligung von Privaten)
- * wenn Projekte aus finanzieller Sicht nicht hinreichend rentabel sind, ihre sozio-ökonomische Rentabilität aber feststeht: Derartige Fälle können überall in der Gemeinschaft, häufiger aber in den Randgebieten vorkommen. Die geringere Bevölkerungsdichte und die größere Entfernung von den Hauptwirtschaftszentren der Gemeinschaft bedeutet nämlich für diese Gebiete ein großes Handicap;

- * wenn keine Möglichkeit besteht, die Vergütung für eine bestimmte Leistung auf den Benutzer abzuwälzen (z.B. dürfte es schwierig sein, in den besonders dicht besiedelten Gebieten der Gemeinschaft Autobahngebühren einzuführen).

5.5.2. Die gegenwärtigen Lösungen auf Gemeinschaftsebene.

Die Gemeinschaft trägt mit ihren Finanzinstrumenten (Haushalt und Darlehen) zur Verwirklichung von Projekten bei, die manchmal transeuropäischen Charakter haben, auch wenn sie z.B. regionale Entwicklungszwecke verfolgen. Dem durch diese Instrumente verfolgten Ziel des gemeinschaftlichen Zusammenhalts würde sicherlich auch die Finanzierung transeuropäischer Netze dienen, durch die sich die geographische Entfernung der peripheren Gebiete von den gegenwärtigen Wirtschaftspolen vermindert und die Entwicklung gewisser Wirtschaftszweige gefördert wird.

Diese Interventionen könnten wirkungsvoller sein, wenn sie integraler Bestandteil einer Gemeinschaftspolitik für die Schaffung transeuropäischer Infrastrukturnetze wären. Lägen echte Leitschemata vor, wären auch zusammenhängende Gemeinschaftsinterventionen möglich. Die erwartete Annahme eines Leitschemas für die Hochgeschwindigkeitsverbindungen in der Gemeinschaft wird einen ersten zuverlässigen Bezugsrahmen für mögliche Finanzinterventionen der Gemeinschaft darstellen. Nicht rein zufällig konzentrieren sich im übrigen die gemeinschaftlichen Finanzinstrumente bereits jetzt auf die Verwirklichung dieses Netzes. In diesem Zusammenhang muß an den ergänzenden Charakter der Gemeinschaftsmittel erinnert werden; darüber hinaus sind die Mitgliedstaaten aufgerufen, ihre Finanzmittel auf nationaler und regionaler Ebene zu verstärken, die traditionell eine wichtige Rolle bei der Entwicklung der Infrastrukturen gespielt haben.

Im Telekommunikationssektor bilden die vom Rat seit 1986 erlassenen politischen Leitlinien die Grundlage für zielgerichtete Finanzinterventionen auf der Basis gemeinsam definierter Gemeinschaftsprioritäten.

Gegenwärtig sind folgende Gemeinschaftsinterventionen möglich:

(I) Aus den Strukturfonds nach ihrer Reform im Jahre 1988 fließen rund ein Drittel der für 1988 bis 1993 vorgesehenen Mittel in wirtschaftliche Basis-Infrastrukturen, vor allem in die Regionen des Ziels 1 (insbesondere Irland, Griechenland, Portugal, Spanien), und zwar im Rahmen der gemeinschaftlichen Förderkonzepte und Gemeinschaftsaktionen wie REGEN, INTERREG, STAR, TELEMATIQUE, EUROFORM usw.

Der Gemeinschaftsbeitrag (EFRE-Zuschüsse) für wichtige Verkehrs- und Telekommunikationsinfrastrukturen dürfte sich auf 6,8 Mrd. ECU und für den Energiesektor auf 1,5 Mrd. ECU belaufen (Zahlen siehe Anhang 2).

(II) Der Gemeinschaftshaushalt mit Ausnahmen für den Energiebereich, sieht bestimmte Möglichkeiten für die Errichtung europäischer Infrastrukturen vor, insbesondere:

- * Im Telekommunikationssektor mit den Programmen, CADDIA, INSIS, TEDIS, IMPACT zur Förderung der europaweiten Zusammenarbeit zwischen den Wirtschaftsträgern (Verwaltungen, Unternehmen);

- * Im Verkehrssektor, für den der Rat erst kürzlich ein mehrjähriges Programm (1990 bis 1992) von voraussichtlich 328 MECU zur Finanzierung einer Reihe großer europäischer Projekte (Studien oder Arbeiten) angenommen hat, Zuschüsse oder andere geeignete Mittel;
- * Im Berufsbildungssektor mit den Programmen COMETT II, ERASMUS II, LINGUA, FORCE, EUROTECNET, PETRA. Auf dem Forschungssektor SCIENCE oder eine Anzahl mitfinanzierter Forschungsprogramme (DELTA sieht beispielsweise die Entwicklung neuer Technologien vor, die im Bereich der Bildung und Ausbildung angewendet werden sollen).
- * Im Bereich der Informationen für kleine und mittlere Unternehmen, gibt es die Euro-Info-Zentren oder das Programm Wirtschafts Co-operation-Net.

(iii) Mit den gemeinschaftlichen Darlehensinstrumenten werden folgende Mittel mobilisiert:

- * Die Europäische Investitionsbank hat allein im Jahre 1989 mehr als 2800 MECU für Projekte von gemeinschaftlichem Interesse im Verkehrs-, Telekommunikations- und Energiesektor (Zahlen siehe Anhang 3) finanziert;
- * Die EGKS-Darlehen können zur Finanzierung von Infrastrukturen dienen, bei denen Stahl verwendet wird; auf diese Weise konnten insbesondere erst kürzlich die TGV-Strecke zum Atlantik, der Rhein-Main-Donau-Kanal und das Gasverteilungsnetz in Griechenland finanziert werden.

(iv) Außerdem bietet das PHARE-Programm für die Kooperation mit den zentraleuropäischen Ländern bereits Möglichkeiten zur Entwicklung von Netzen.

6. BESTANDTEILE EINES GEMEINSCHAFTLICHEN AKTIONSPROGRAMMS: VORRANGIGE PROJEKTE NACH ANWENDUNGSBEREICH - HORIZONTALE UND FINANZIELLE MASSNAHMEN

6.1. Vorrangige Projekte nach Anwendungsbereich

Die nachstehend aufgeführten Projekte haben in den meisten Fällen in den Dienststellen der Kommission einen bestimmten Reifegrad erreicht und waren teilweise bereits Gegenstand von Entscheidungen der zuständigen europäischen Organe. Sie befinden sich entweder im Stadium der Forschung und Entwicklung, der Durchführbarkeitsstudie oder bereits der Durchführung, und sollen in allen Fällen eine Antwort auf die in diesem Bericht dargelegten Bedenken wegen der unzureichenden Verwirklichung der transeuropäischen Netze sein. Der Vorrang wurde nach Maßgabe ihres Beitrags zum reibungslosen Funktionieren eines grenzenfreien Raumes ermittelt. Ihre Priorität wurde zum ersten anhand der Kriterien ermittelt, die zuvor in dieser Mitteilung dargelegt wurden. Zum zweiten greifen sie die Beiträge der Mitgliedstaaten auf, die im Laufe der Koordinierungsarbeiten eingereicht wurden und zum dritten stützen sie sich auf Beobachtungen, die von wirtschaftlichen Interessengruppen formuliert wurden.

6.1.1. Verkehr

Obwohl sich die Vorarbeiten für diese Mitteilung auf Kommissionsebene auf einen Gesamtansatz für alle Transportarten und ihrer möglichen Komplementarität bezog, hat sich die Gemeinschaft insgesamt nicht dazu durchgerungen, Maßnahmen für alle Transportarten vorzusehen. Dies ist die Erklärung dafür, daß im Bereich der Häfen und Flughäfen keine Projekte vorgesehen sind. Es ist zu bedauern, daß es für diese Bereiche keine Ratsentscheidungen gibt, obwohl die Kommission auch hierfür gemeinschaftliche Kompetenzen annimmt.

Dennoch haben die Diskussionen mit den Mitgliedstaaten gezeigt, daß eine Mehrheit unter ihnen diese Abstimmung im Hinblick auf ein multimodales Gesamtkonzept zu entwickeln wünscht. In diesem Zusammenhang bleibt die

- * Annahme des technischen Forschungs- und Entwicklungsprogramms im Bereich des Verkehrs (EURET 1990-1993), das zu einer besseren Nutzung der Transportnetze und der logistischen Einrichtungen bei allen Verkehrsarten beitragen soll, zu fördern.

6.1.1.1. Luftverkehr

Nach Auffassung der Kommission liegt die Lösung der Überlastung des Luftverkehrs in Entscheidungen für eine Vereinheitlichung des Luftverkehrskontrollsystems. Die Maßnahmen, die die CEAC im April 1990 getroffen hat, und die Schaffung unter der Ägide von EUROCONTROL eines Zentrums für die Verwaltung des Luftverkehrs, sind nicht ausreichend. Obwohl die Kommission diese Vorschläge unterstützt, sieht sie diese nur als erste Etappe an. Deswegen wird sie zusätzliche Studien fördern, die vor 1994 zu ergänzenden Entscheidungen beitragen helfen.

- Studien über ein einheitliches Luftverkehrskontrollsystem : Teilnahme am Programm EUROCONTROL PHARE und ATLAS Studien (Forschung und Entwicklung im Hinblick auf die Errichtung eines einheitlichen System unter Nutzung der modernen Telekommunikationstechniken 1990-1992).

6.1.1.2. Straßenverkehr

(i) Es werden im Rahmen des Infrastrukturausschusses Studien über die Zukunftsperspektiven eines Autobahnnetzes von gemeinschaftlichen Interesse mit Blick auf das Jahr 2010 (1991) durchgeführt.

(ii) Bereits jetzt sind einige Projekte erkannt worden, die direkt zu einer Verbindung der bereits bestehenden Netze beitragen können. Dazu gehören :

- Straßenverbindungen über die Pyrenäen

- * Toulouse - Madrid und Bordeaux - Valence: Bau des Somport-Tunnels zwischen 1991 und 1995;

- * Toulouse - Barcelona durch den Puymorens-Tunnel (1993)

- Brenner-Achse

(iii) Andere Projekte ziehen Vorteil daraus, daß sie in den peripheren Regionen realisiert werden sollen, um auch diesen Regionen den Zugang zu den Vorteilen des Binnenmarktes zu ermöglichen :

- Verbindung nach Irland: A 5/A55 (Crewe - Holyhead im Vereinigten Königreich)
- Brindisi - Patras - Athen
- Lissabon - Madrid

(iv) Schließlich gestatten weitere Projekte eine bessere Anbindung mit den Nachbarstaaten der Gemeinschaft :

- Verbindungen nach Skandinavien:
 - * Autobahn Aalborg - Frederikshavn
 - * Fehmarn-Verbindung
- Ausbau der Straßenverbindungen nach Griechenland:
 - * Athen - Evzoni - Jugoslawien

6.1.1.3. Eisenbahnverkehr

(i) Hier konzentriert sich die Aufmerksamkeit auf die Hochgeschwindigkeitszüge :

- Hochgeschwindigkeitsverbindungen (1990-2010):
 - * Nordeuropa: Paris - London - Brüssel - Amsterdam - Köln und Verbindungen nach anderen Mitgliedstaaten;
 - * Südeuropa: Sevilla - Madrid - Barcelona - Lyon - Turin - Mailand - Venedig und weiter nach Triest; Porto - Lissabon - Madrid.
- Darüber hinaus geht es darum, den vollen Gemeinschaftsraum zu erfassen. Mittel dazu ist :
 - * Untersuchung der 15 von der hochrangigen Gruppe vorgeschlagenen Verbindungsglieder für das Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnnetz (Ende 1991);

(ii) Die folgenden Projekte sollen zur Überwindung der Randlage beitragen .

- Achse Dublin - Holyhead - Crewe und Achse Dublin - Belfast

6.1.1.4. Kombiniertes Verkehr

- (i) Alpen-Transitachse Brenner (1990-2000)
- (ii) Durchführung der Entschließung des Rates vom 12. November 1990 über die Errichtung eines europaweiten Netzes für den kombinierten Verkehr (Festlegung eines zusammenhängenden Plans für Verbindungen, Terminals usw.) und Vorlage eines Berichts an den Rat vor dem 1. Juni 1991;

Die Arbeiten, die sich die Schienen und Straßen konzentrieren, werden jedoch auch die Binnen- und Seeschifffahrt einschließen. Dieses geht besonders auf entsprechende Interessen Portugals, Irlands; Dänemarks, Griechenlands, Spaniens und Belgiens zurück.

- (III) Festlegung der Lichtraumprofile für die Achsen Vereinigtes Königreich - Benelux - Italien und Deutschland - Spanien - Portugal (1991-1992)

6.1.1.5. Binnenschiffsverkehr

- (I) Die Überprüfung der bestehenden Netze insbesondere mit der Verbindung zu Frankreich (z.B. eine Studie über die Verbindung Seine-Norden wird beispielsweise 1991 realisiert sein) und in Deutschland (Mittellandkanal).

6.1.1.6. Seeschiffsverkehr

Der nicht vorhandene politische Konsens über gemeinschaftliche Abstimmungen (Kabotage, Kompetenzen für die Hafeninfrastruktur) verhindert auf diesem Sektor, daß untersucht werden kann, wie der Landverkehr so rationell wie möglich durchgeführt werden kann. So könnte beispielsweise die Entwicklung der Hafeninfrastrukturen entlang der Atlantik- und Mittelmeerküste untersucht werden, um herauszufinden, ob eine solche Perspektive nicht zur Entwicklung bestimmter Wirtschaftszweige beitragen könnte (z.B. Irland).

- Ausbau der Verbindungen nach Irland
- Untersuchung der Entwicklung des Seeküstenverkehrs

6.1.2. Telekommunikation und Telematikeinrichtungen

Der Ausbau der Telematik-Dienste hängt weitgehend von günstigen Rahmenvorschriften und Normen ab, welche die Anschließbarkeit gewährleisten. Wenn die Wirtschaft aus der Liberalisierung Nutzen ziehen will, muß sie die Anwendungen schaffen, die ihren Bedürfnissen entsprechen. Die öffentlichen Einrichtungen können ihrerseits eine Reihe von konkreten Anwendungen anregen, die eine bessere Regelung von Gemeinschaftsangelegenheiten ermöglichen oder von Gebieten, in denen sie eine beherrschende Rolle spielen. In diesem Rahmen sieht die Kommission die Durchführung der nachstehenden Projekte vor, die in drei Gruppen unterteilt sind: Anwendungen, Dienste und Forschung und Entwicklung.

6.1.2.1. Anwendungen

(1) Sicherstellung des Funktionierens des Binnenmarktes

Die Überwindung der materiellen, technischen und steuerlichen Grenzen wird neue Bedürfnisse beim Informationsaustausch zwischen Behörden und Wirtschaft hervorrufen um eine effiziente Verwaltung des Raumes ohne Grenzen in einer ganzen Reihe von Bereichen⁽¹⁰⁾ zu fördern. In gleicher Weise geht es um die Installation von Informationssystemen zwischen den Institutionen der Gemeinschaft und besonders mit den Mitgliedstaaten in den Bereichen Gesetzgebung, Verfahren (z.B. Subventionen), Notifizierungen (z.B. Richtlinie 83/189) etc. ebenso wie um den Zugang zu anderen Informationssystemen (Datenbanken etc.). Wegen der besonderen Dringlichkeit ist es erforderlich, daß alle betroffenen Verwaltungen in den Mitgliedstaaten diese Arbeit umgehend aufnehmen.

Folgende Bereiche werden in diesem Bericht als prioritär angesehen :

a) Das Zollwesen und die indirekte Besteuerung :

Die Entwicklung von Informationssystemen erfordert einerseits in diesem Bereich Kommunikationsnetze mit deren Hilfe ein elektronischer Daten- und Mitteilungsaustausch zwischen der Kommission und den Mitgliedstaaten und innerhalb der Mitgliedstaaten und andererseits erforderliche Interfaces um Daten zwischen nationalen Behörden, den Unternehmen und zentralen Datenbanken über zollbezogene oder steuerliche Informationen auszutauschen.

Obwohl einige Projekte bereits in der Durchführung sind, bleibt noch viel zu tun. Folgende Projekte sind für den Zollbereich unverzichtbar :

- * TARIC (Gemeinsamer Zolltarif): Verbesserung der Datenbanken und Einführung der erforderlichen Schnittstellen;
- * Errichtung eines fortgeschrittenen Kommunikationssystems für die Verwaltung von TARIC, die Überwachung der Zollikontingente, die gegenseitige Verwaltungshilfe und den Informationsaustausch;
- * Weiterentwicklung des Vorhabens SCENT für die elektronische Übertragung von Nachrichten zur Betrugsbekämpfung;
- * Überwachung des gemeinschaftlichen Versandverfahrens
- * Ausführüberwachungssysteme;

Hinsichtlich der Entwicklung von Informationssystemen im Bereich der indirekten Besteuerung, werden die Mitgliedstaaten im Lichte der Ratsorientierungspunkte vom November 1990 alle erforderlichen Maßnahmen ergreifen um den informatisierten Datenaustausch mit Hilfe der Telematik zu ermöglichen und dieses System bis zum 1.1.1993 seine Arbeit aufnehmen zu lassen. Das erfordert ohne Verzögerung :

(10) KOM(90)473 vom 5.10.1990

- * ein Telematiknetz um den schnellen Informationsaustausch zwischen den nationalen Behörden über die Mehrwertsteuer sicherzustellen ;
- * ein Kontrollsystem über die Übertragung von Gütern; auf die Verbrauchsteuern erhoben werden;
- * ein ähnliches System wie SCENT für die Güter, die der Indirekten Besteuerung unterliegen, um den Mißbrauch zu verhindern.

b) Tiergesundheit und Pflanzenschutz:

- * **SHIFT** (System for Animal Health Inspection at Frontier Posts), Aufbau eines Informationsaustauschsystems zwischen der Kommission, den nationalen Veterinärbehörden und den Überwachungseinheiten an den Grenzübergängen zur Beschleunigung der Einfuhr von Fleisch und Fleischerzeugnissen;
- * **ANIMO** (Animal Moves Management System): System der Erfassung und Überwachung aller Bewegungen von Tieren in der Gemeinschaft zur Gewährleistung der Tiergesundheit und der öffentlichen Gesundheit; dieses für die tierärztlichen Dienste sehr wichtige Überwachungssystem, erfordert die enge Zusammenarbeit zwischen den beteiligten Behörden in einem einheitlichen Rahmen;
- * **FYSAN** (Überwachung des Pflanzenschutzes) System zur Überwachung der Pflanzenkrankheiten in den Mitgliedstaaten und zur Verbesserung des Pflanzenschutzes in Europa;

c) Der Austausch von Personen

Der Europäische Rat hat die Aufstellung einer Konvention über die Kontrollen an den Außengrenzen der Gemeinschaft gewünscht. Mit Hilfe dieser Konvention wird ein bedeutsamer Informationsaustausch zwischen den beteiligten nationalen Behörden ermöglicht. Von dann ab wird das im Schengen-Abkommen vorgesehene Informationsaustausch-System (SIS) installiert sein und könnte gemeinschaftsweit eingeführt werden.. Obwohl die Kompetenzen der Gemeinschaft auf diesem Gebiet nicht formell anerkannt sind, wird die Kommission unter Berücksichtigung ihrer Erfahrung aus verschiedenen Programmen heraus, ihren Beitrag zum Aufbau solcher Netze leisten.

d) Statistik :

- * Aufbau von Infrastrukturen zur statistischen Datensammlung (Projekte STATEL und STADIUM) mit den Statistikbehörden der Mitgliedstaaten;
- * Studien über ein Verfahren zur Ausarbeitung und zur Übertragung von Daten, die den Innergemeinschaftlichen Handel betreffen (Projekt COMEDI) auf der Ebene der Mitgliedstaaten;
- * Entwicklung von Infrastrukturen für die Verwaltung, die Verbreitung und die Angleichung von Informationen, die sich auf den Gebrauch von Statistiksystemen beziehen (Beispiel : Statistische Nomenklaturen).

Drei bestehende Programme werden gegenwärtig neu definiert, um die dringendsten, mit der Beseitigung der Grenzen verbundenen Probleme berücksichtigen zu können. Sie sind das Beispiel einer gut funktionierenden Zusammenarbeit zwischen den beteiligten Verwaltungen und konnten zur Festlegung der dringendsten Bedürfnisse und der anstehenden Probleme beitragen. Es handelt sich um :

- INSIS (Gemeinschaftsinstitutionen und Mitgliedstaaten) erfordert die Verstärkung der aktiven Beteiligung der Mitgliedsverwaltungen;
- CADDIA ist direkt verbunden mit der Verwaltung des Raumes ohne Binnengrenzen in den Bereichen Zoll, Landwirtschaft und Statistik;
- TEDIS, dessen zweite Phase von der Kommission beschlossen wurde, bietet den Beteiligten des Wirtschaftslebens Mittel um das System EDI zu entwickeln, welches sich direkt auf die Verwaltung, den Transport und Finanzdienstleistungen bezieht. Der Erfolg von TEDIS innerhalb der Unternehmen mindert ein wenig die Verzögerungen, die durch die Behörden in diesen Bereichen entstanden sind.

(II) Verbesserung der Systeme zur Lenkung des Straßenverkehrs im Rahmen des Programms DRIVE:

Das IRIS-Konzept (Integrated Road Safety, Information and Navigation System), welches durch die DRIVE-Infrastrukturgruppe entwickelt wurde, damit die Probleme des Straßenverkehrs bewältigt werden können, hat bereits zwei konkrete Initiativen hervorgebracht :

- * Im Dezember 1989 von mehreren europäischen Städten in die Wege geleitetes Projekt POLIS, mit den städtische Verkehrslenkungssysteme im Hinblick auf den Abbau von Verkehrsstaus und Unfallrisiken entwickelt werden sollen (Durchführbarkeitsstudie angelaufen, Pilotvorhaben im Jahr 1991 und Durchführung ab 1994). Die Finanzierbarkeit ist im Hinblick auf die sozio-ökonomischen Nutzwirkungen und die Umweltauforderungen zu untersuchen.
- * Im September 1990 in die Wege geleitetes Projekt CORRIDOR, mit dem vor allem in den verkehrsbelasteten Zonen Verkehrsleitsysteme zwischen den Städten entwickelt werden sollen (Durchführbarkeitsstudie im Jahr 1991 einzuleiten, Pilotvorhaben für das Jahr 1992 vorgesehen, Durchführung ab 1994). Die Finanzierbarkeit ist im Hinblick auf die sozioökonomischen Nutzwirkungen und die Umweltauforderungen zu untersuchen.

(III) Europaweite Zahlungssysteme

Auf der Grundlage der Kommissionseckpunkte technische Durchführbarkeitsstudien, mit denen der Aufbau europawelter Netze im Bereich der Zahlungssysteme durch die Beteiligten und die Einbeziehung der bestehenden Verrechnungszentren in diese Netze gefördert werden soll (1991);

(IV) Elektronisches Fernsprechnetz

Technische und rechtliche Durchführbarkeitsstudie im Jahr 1991

(v) Förderung des Ausbaus des Informationsmarktes

Pilotvorhaben im Jahre 1990 über die Vernetzung von Informationssystemen im Straßen-Güterverkehr und Einbeziehung der Datenbanken im Bereich der Normen (Programm IMPACT).

6.1.2.2. Entwicklung neuer Dienste

- Entwicklung eines ISDN-Netzes auf der Basis der Ratsempfehlungen über die koordinierte Einführung von ISDN in der Europäischen Gemeinschaft. 18 Mitglieder der CEPT, darunter alle Mitgliedstaaten, haben inzwischen ein "Memorandum of understanding" unterzeichnet, welches die Durchführung der ersten Phase der Ratsempfehlung bis 1993 auf der Grundlage der europäischen Telekommunikationsnormen, die durch ETSI entwickelt wurden, vorsieht.
- Festlegung von Pilotvorhaben auf der Grundlage der Ergebnisse der Arbeiten des Forums der europäischen ISDN-Benutzer.
- Entwicklung mobiler Telekommunikationsdienste auf der Grundlage der Ratsempfehlungen und der Richtlinien über die Reservierung der Frequenzen beim zellularen Telefon (GSM), beim drahtlosen numerischen Telefon (DECT) und bei dem privaten Funksprechverkehr (ERMES).
- Aufbau neuer Satellitentelekommunikationsdienste entsprechend den Vorschlägen, die sich im Grünbuch über die Satellitenkommunikation befinden.

6.1.2.3. Forschung und Entwicklung

(I) Telematikssysteme von allgemeinem Interesse

- Das Rahmenprogramm für Forschung und Entwicklung 1990 bis 1994 bietet im Rahmen des gegenwärtig im Rat erörterten Sonderprogramms über Telematikdienste von allgemeinem Interesse die Möglichkeit, folgende Fragen aufzugreifen: neuer Bedarf und technische Schwierigkeiten, Lösungsvorschläge für diese Probleme und Durchführung von Pilotvorhaben in den Bereichen der behördlichen Zusammenarbeit (Europäisches Nervensystem), des Verkehrs, der Ausbildung und der Medizin.

(II) Verkehrsfragen

- Rahmenprogramm für Forschung und Entwicklung: ATLAS-Studie und Programm DRIVE;
- Entwicklung des Projekts PROMETHEUS außerhalb des Gemeinschaftsrahmens (Eureka);

(III) Ausbau der Breitbandverbindungen

- Durchführung des Programms RACE, mit dem die Bezugsefelder definiert, die Vornormung gewährleistet und Pilotanwendungen ausgewertet werden sollen (Termin 1995).

6.1.3. Strom- und Gasverbundnetze

Die Projekte und ihre Wirtschaftlichkeit müssen von der Industrie ermittelt werden. Die Kommission ist der Auffassung, daß bestimmte, in der Untersuchungs- oder Durchführungsphase befindliche Vorhaben, von besonderem gemeinschaftlichen Interesse sind, da sie entweder auf die Ausweitung des bestehenden Netzes auf neue Mitgliedstaaten abzielen oder zur Stärkung der Versorgungssicherheit und der optimalen Nutzung der Erzeugungskapazitäten beitragen. Gegenwärtig wurden zwei prioritäre Bereiche ausgewählt :

6.1.3.1. Stromverbundnetze

- Verbundnetz Republik Irland/Vereinigtes Königreich (1995)
- Verbundnetz Griechenland/Italien (1993)
- Ausbau der Verbundnetze in den Jahren 1991 bis 1995 von
 - * Frankreich nach Spanien und Portugal
 - * Frankreich nach Deutschland, Belgien, Italien, Schweiz
 - * Italien nach Österreich und der Schweiz
 - * Deutschland nach den Niederlanden, Dänemark und Österreich
- Ausbau der Binnenverbundnetze in Deutschland, Frankreich, Belgien und den Niederlanden (1991-1995).

6.1.3.2. Erdgasverbundnetze

- Einführung der Erdgasversorgung in Griechenland im Jahr 1993 und in Portugal im Jahr 1994;
- Verbundnetze Irland/Vereinigtes Königreich (1993), Frankreich/Spanien-Portugal;
- Vorhaben "Midat" zwischen Emden und Ludwigshafen und "Zeepipe" (Belgien), um neue Zugangswege für norwegisches Erdgas zu erschließen (1991-1993);
- drei Vorhaben in Deutschland zur Einbeziehung der neuen Länder in die Verbundnetze (1991-1993);
- Verbundnetze Belgien/Deutschland; Deutschland/Dänemark; Dänemark/Norwegen ("Scanpipe") und Vereinigtes Königreich/Kontinent;
- Ausbau der Ferngasleitung Transmed (Italien-Tunesien: 1992);
- Verbundnetz Italien-Korsika-Sardinien
- Verbundnetz Spanien-Marokko (1995).

6.1.4. Berufsausbildung

In den meisten der nachstehend erwähnten Vorhaben wird auf Telematikeinrichtungen zurückgegriffen. Alle Forschungs- und Technologieentwicklungsmaßnahmen, die im dritten Rahmenprogramm (1990-1994) für Forschung und Entwicklung als Begleitmaßnahmen für Berufsausbildung vorgesehen sind, werden in besonderen Netzen realisiert werden. Dies betrifft vor allem das Programm "Humankapital und Mobilität".

6.1.4.1. Informationsaustausch und Datenbanken

Die vorgesehenen Vorhaben betreffen die Verbesserung des Informationsaustauschs auf Gemeinschaftsebene zur Gewährleistung der Transparenz der Ausbildungssysteme, zur Nutzung der gewonnenen Erfahrungen und zur Verbesserung der angewandten Methoden. Die Verbindungen mit den Telematik-Diensten sind offenkundig.

- Ausbau des Netzes Eurydice und seiner Kapazitäten zur Verarbeitung und Übertragung von Informationen zwischen Mitgliedstaaten;
- Errichtung eines gleichartigen Netzes im Bereich der Berufsausbildungssysteme in Zusammenarbeit mit CEDEFOP;
- Ausbau des elektronischen Netzes EURYCLEE zwischen den Erstausbildungs- und Fortbildungszentren für den Austausch von Informationen und Daten zwischen Lehrern und Schülern in allen Gemeinschaftssprachen;
- Schaffung oder Erweiterung nationaler Datenbanken über die Ausbildungslehrgänge, die Spitzenausbildung, die fortgeschrittenen Techniken und die Forschungsprogramme;
- Aufbau einer Datenbank über die Entsprechung der beruflichen Anforderungen, zu der die öffentlichen und privaten Einrichtungen unmittelbaren Zugang haben;
- Errichtung eines Telematiknetzes für den Austausch und die Vermittlung im Rahmen der Programme ERASMUS und COMETT, sowie einer Forscherbörse (als "Börse der Börse");
- Schaffung einer Datenbank für Anträge auf Unternehmenspartnerschaften im Rahmen der verschiedenen transnationalen Ausbildungsmaßnahmen in Verbindung mit den Programmen COMETT, EUROTECNET und FORCE.

6.1.4.2. Fernausbildungssysteme

- Vernetzung der dynamischsten Fernausbildungszentren, die aus den verschiedenen gemeinschaftlichen Ausbildungsprogrammen entstanden sind;
- Durchführung gemeinsamer, vernetzter Pilotvorhaben unter Nutzung der modernen Informations- und Kommunikationstechniken;
- Fortentwicklung der transnationalen Fernausbildungs- und Unterrichtssysteme, die auf sektoraler oder auf geographischer Grundlage erprobt worden sind;
- Förderung von Fernsehprogrammen für Bildung und Ausbildung.

6.2. Maßnahmen zur Beschleunigung der europaweiten Netze

6.2.1. Ausarbeitung von Gesamtkonzepten

Es wurde eine Arbeitsmethode für die Bereiche Verkehr, Telekommunikation und Energie entwickelt, mit der alle Benutzer eines Netzes zusammengefaßt werden, um das für alle Beteiligten auf Kommissionsebene geeignetste Schema zu finden, wobei die Schwierigkeiten aufgezeigt werden müssen, welche die Verwirklichung eines Netzes auf technischer, rechtlicher oder behördlicher Ebene behindern könnten.

Ein sinnvoller Bestandteil dieses Verfahrens wäre die Durchführung eingehender Untersuchungen der festgestellten Schwierigkeiten z.B. in Form von Machbarkeitsstudien, die von den betreffenden Mitgliedstaaten und der Kommission gemeinsam in Auftrag gegeben werden könnten. In diesem Fall wäre eine Gemeinschaftsfinanzierung dieser Studien besonders gerechtfertigt.

6.2.2. Umgehende Schaffung der rechtlichen Voraussetzungen für die europaweite Vernetzung

Um den Aufbau europawweiter Netze unter zufriedenstellenden Voraussetzungen zu gewährleisten, sind die bestehenden Vorlagen für Rechtsmaßnahmen zu erlassen bzw. noch erforderliche Vorlagen auszuarbeiten.

Alle Maßnahmen müssen dazu beitragen, einen Rechtsrahmen für das Angebot von Dienstleistungen; Unternehmensgründungen und den freien Warenverkehr zu gewährleisten; dies sind unverzichtbare Bedingungen für den Aufbau europawweiter Netze.

Eine Übersicht über diese erforderlichen Maßnahmen befindet sich im Anhang 1.

6.2.3. Stärkung der Normungsprogramme

Um die rechtzeitige Integration der Infrastrukturen zu gewährleisten, sind auf europäischer Ebene erhebliche Normungsanstrengungen erforderlich. Diese Arbeiten sind bereits weit gediehen, müssen jedoch von allen Beteiligten verstärkt durchgeführt werden. Ferner ist in allen Bereichen auch die statistische Normung (Konzepte, Methoden und Definitionen) zu stärken.

6.2.3.1. Verkehrswesen

- Luftverkehr

- * Erstellung der technischen Spezifikationen für die Luftkontrollausrüstungen und den Zugang zu den Beschaffungsmärkten

- Eisenbahnverkehr

- * Normung auf der Grundlage der Richtlinie "Neues Normungskonzept" für das Material und die Infrastrukturen des Hochgeschwindigkeitsnetzes

- Kombiniertes Verkehr
 - * Containernormung
 - * Maßnahmen im Anschluß an die Arbeiten der hochrangigen Gruppe (Juni 1991)
- Schiffsverkehr
 - * Normung als Ergebnis der vorzuschlagenden technischen Harmonisierungsrichtlinie.

6.2.3.2. Telekommunikationssektor

Der rasche technische Fortschritt in diesem Bereich erfordert die entsprechenden Normungsanstrengungen und die beständige Anpassung der Programme der europäischen Normungsorgane und insbesondere des ETSI. Normierungsbedarf besteht z.B. in folgenden Bereichen:

- Elektronische Post: Festlegung der letzten technischen Spezifikationen;
- Elektronischer Datenaustausch: Definition einer kritischen Masse für EDI-Mitteilungen im Einklang mit der internationalen Norm EDIFACT.
- Videotex:
 - * Festlegung der Zugangsprotokolle von Videotex für ISDN
 - * Festlegung der Videotextnormen der zweiten Generation
- ISDN:
 - * Vollendung der laufenden Normungsarbeiten
 - * Normen zur Gewährleistung der Mobilität von Anwendungen
- Satelliten : Beschleunigung der Normungsarbeiten von ETSI hinsichtlich der Ausstattungen bei Satellitentelekommunikation.
- Mobilfunkverkehr: Maßnahmen zur Förderung der Erstellung der für die neuen Mobilsysteme erforderlichen Normen

6.2.3.3. Zoll und Steuern

Bei den nationalen Behörden gibt es in diesem Bereich erhebliche Unterschiede. Deshalb ist es schwierig, überall das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes zu gewährleisten. In den kommenden Monaten müssen die Maßnahmen Priorität haben, die auf einem hohen Niveau eine einheitliche Anwendung der Gemeinschaftsgesetzgebung sicherstellen. Mindestens muß die Vergleichbarkeit der Systeme gesichert werden. Das beinhaltet :

- * eine Sofortstudie über das Ausmaß der Probleme und Vorschläge zu ihrer Überwindung;
- * Die Entwicklung von normierten elektronischen Mitteilungssystemen um den Datenaustausch mit Hilfe der EDIFACT-Norm sicherzustellen
- * Die Entwicklung normierter Codes zum Gebrauch in allen Mitgliedstaaten;
- * Angesichts der Entwicklung der Beziehungen zu den EFTA-Staaten sowie zu den zentral- und osteuropäischen Staaten, eine Beteiligung am PHARE-Raumes und an den laufenden Verhandlungen, um die erforderliche Kompatibilität zu sichern.
- Stromqualitätsnormen

6.2.3.4. Stromverbundnetze

- Normen für die Ausstattung und für die Produktqualität

6.2.4. Eine Deklaration des Europäischen Interesses

Die Nützlichkeit einer solchen Bescheinigung ist anlässlich der Gespräche, die die Kommission mit den Wirtschafts- und insbesondere mit den Bankkreisen geführt hat, offensichtlich geworden.

Die Bescheinigung könnte in einigen genau definierten Fällen für ein transeuropäisches Netz oder für ein diesbezügliches Projekt ausgestellt werden, um potentielle Investoren zu mobilisieren.

Für derartige Bescheinigungen müßten strenge Voraussetzungen gelten, damit nur genau definierte und wirtschaftlich rentable Projekte, die zur Entwicklung der Gemeinschaft beitragen und von unabhängigen Stellen auf ihre Durchführbarkeit und Umweltverträglichkeit untersucht worden sind, hiervon profitieren.

Eine solche Bescheinigung könnte dreierlei Konsequenzen haben: (I) Die bei jedem großen Infrastrukturprojekt aufgrund der einzugehenden Verpflichtungen entstehende politische Unsicherheit wird herabgesetzt; (II) der Zugang zu Finanzierungsmöglichkeiten ohne einen automatischen Finanzbeitrag der Gemeinschaft wird erleichtert; (III) die Investoren können sicher sein, daß die notwendige Koordinierung und Zusammenarbeit auf höchster Verwaltungsebene erfolgen.

Das Bescheinigungs- und diesbezügliche Konsultationsverfahren müßte im einzelnen festgelegt werden.

Eine Bescheinigung dieser Art könnte für alle Infrastruktur- und Projektarten gelten.

Derselbe Gedanke hat nun in dem vom Rat am 20. November 1990 im Bereich der Verkehrsinfrastrukturen verabschiedeten Aktionsprogramm (1990-1992) in Form einer "europäischen Gemeinnützigkeitserklärung" seinen Niederschlag gefunden.

6.2.5. Die Notwendigkeit einer umfassenden Denkübung aller beteiligten Akteure über den europäischen Infrastrukturbedarf und die europäische Infrastrukturentwicklung.

Während der Anhörung am 8. Oktober 1990 haben die wichtigsten Vertreter der europäischen Industrie ihrem Bedauern Ausdruck gegeben, daß keine umfassenden Überlegungen über den europäischen Infrastrukturbedarf und die europäische Infrastrukturentwicklung, insbesondere im Verkehrssektor, angestellt werden.

Bei diesen in einem kontinentaleuropäischen Maßstab angestellten Überlegungen müßte auch der Bedarf nach Verbindungen mit den Staaten des EFTA-Raumes und mit den zentral- und osteuropäischen Staaten berücksichtigt werden. Mit diesen sind bereits jetzt eine Reihe von Kooperationsprojekte in Gang gekommen.

Diese Überlegungen erfordern :

- Die Analyse der langfristigen Entwicklung des Infrastrukturbedarfs: Hierzu müssen ausreichende Statistiken und solide vorausschauende Analysen vorliegen;
- Die Feststellung der Art und des optimalen Aufbaus der zu schaffenden Infrastrukturen;
- Die Einbeziehung sämtlicher an der konkreten Verwirklichung dieser Infrastrukturen Interessierten Kreise.

Die mit diesen Untersuchung beauftragte Einrichtung dürfte nicht an Weisungen politischer Stellen gebunden sein und müßte sich nach einer bestimmten Anlaufzeit finanziell selber tragen können. Sie müßte ein Denkforum darstellen, an dem sich alle Interessierten und repräsentativen Kreise (Behörden, Benutzer, Erzeuger, Verbraucher) beteiligen können.

Von Anfang an aller Überlegungen ist es insbesondere wichtig, die Hauptdarsteller zu benennen (?), die direkt mit der Ausnutzung der transeuropäischen Netze verbunden sind (z.B. für die Schifffahrtsindustrie bedeutet das den Schiffsbau, die Hersteller von Ausstattungen, der Transport per Schiff, die Verantwortlichen für die Hafeninfrastruktur und die der anderen Transportarten, die Belader).

6.3. Die möglichen finanziellen Interventionen.

Mit der Durchführung und Anwendung der weiter oben beschriebenen horizontalen Maßnahmen dürfte die Schaffung transeuropäischer Netze, die Mobilisierung privater Finanzmittel und die Anpassung der Finanzkreisläufe gefördert werden.

Im Bereich der öffentlichen und insbesondere der Gemeinschaftsfinanzierung bieten sich folgende Lösungen an, um bei der Überwindung der drei vorerwähnten Schwierigkeiten zu helfen: Finanzierung von Durchführbarkeitsstudien, unzureichende Rentabilität mit dem Risiko, daß ein Bindeglied im Infrastruktursystem fehlt, Finanzierung von transeuropäischen Projekten in den Randgebieten, um deren Entfernung zu verringern und den Zusammenhalt zu gewährleisten.

6.3.1. Die Haushaltsinstrumente.

Die Gemeinschaft könnte den transeuropäischen Netzen im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel und der finanziellen Vorausschau, eine Finanzierungspriorität einräumen und so folgende Maßnahmen unterstützen:

- die Durchführung von Durchführbarkeitsstudien bei Projekten von europäischem Interesse, die sich in den Gesamtzusammenhang der transeuropäischen Netze einfügen;
- die Gewährung von rückzahlbaren Vorschüssen für Projekte, deren Rentabilität eine Frage der Zeit ist;
- Haushaltsmittel in Form von Direktzuschüssen und gegebenenfalls von Zinsvergütungen.

Im übrigen bleibt daran zu erinnern, daß die Strukturfonds in substantieller Weise innerhalb der ihnen auferlegten Beschränkungen zur Realisierung von europaweiten Projekten beigetragen haben.

Gleichwohl wird die Aufstellung der finanziellen Vorausschau für den Zeitraum nach 1992 Gelegenheit geben, den prioritären Charakter der europaweiten Netze festzuschreiben.

6.3.2. Die Darlehensinstrumente der BEI und der EGKS

- * Die EIB ist im Rahmen ihrer Aufgabe gemäß Artikel 130 EWG-Vertrag bereit, ihre Tätigkeit zugunsten der Finanzierung der transeuropäischen Netze fortzusetzen und auszudehnen. Sie ist also nach wie vor bereit, sich an der eigentlichen Finanzierung transeuropäischer Infrastrukturprojekte zu beteiligen und so einen belebenden Einfluß auf die Finanzkreise auszuüben. Sie könnte demzufolge durch geeignete, auf Erfahrungen basierende Initiativen bereits bei den Vorstudien oder durch Sicherstellung einer optimalen Finanzierung die Entstehung und Entwicklung von Projekten erleichtern. Diese Aufgabe könnte sie in enger Zusammenarbeit mit den beteiligten Akteuren, insbesondere mit der Kommission, übernehmen.
- * Die EGKS-Darlehen müssen ebenfalls im Rahmen des Möglichen zur Finanzierung transeuropäischer Netze dienen.

SCHLUSSFOLGERUNGEN

Das vorliegende, von der Kommission vorgelegte Programm, erfordert eine ständige Begleitung seitens der Kommission und des Rates. Es erfordert gleichermaßen die Annahme eines Aktionsprogramms seitens des letzteren Organs. Aus diesem Grunde schlägt die Kommission dem Rat folgende beigefügte EntschlieÙung zur Annahme vor. Mit der Annahme sollte die Kommission zugleich beauftragt werden, dem Rat regelmäßig einen Sachstandsbericht vorzulegen.

ANHANG 1 : RECHTLICHE BEGLEITMASSNAHMEN

Auflistung der vorgeschlagenen oder noch zu vorzuschlagenden rechtlichen Regelungen, um die Entwicklung der europaweiten Netze sicherzustellen :

1. Allgemeine Maßnahmen

Bestimmte Maßnahmen sind in mehreren der betroffenen Bereiche anwendbar :

- Durchführung der Richtlinien über das öffentliche Beschaffungswesen vor allem in den Bereichen Telekommunikation, Verkehr und Energie;
- Vorlage und Erlass der Richtlinie über den Umweltschutz
- Vorschläge über die vertragliche und rechtliche Gültigkeit von elektronischen Nachrichten
- Erlass der Satzung der europäischen Gesellschaft.
- Vorschlag einer Steuerrichtlinie über die "Regelung für Unternehmen zur Berücksichtigung der Verluste ihrer in anderen Mitgliedstaaten gelegenen Betriebsstätten und Tochtergesellschaften".

2. Verkehr

(I) Die Mehrheit der Regelungen in diesem Sektor betrifft die Kabotage-Vorschriften, welche auf alle Verkehrsarten übertragen werden sollten (LKW-Transport von Waren und Personen, kombinierter Verkehr, Schiffs- und Binnenschiffsverkehr). Der Rat hat die Vorschläge auf dem Tisch liegen und sollte sie so schnell wie möglich annehmen.

(II) Die Maßnahmen technischer Natur sollen die Interoperabilität sichern. Sie betreffen insbesondere :

- Eisenbahnverkehr
 - * Vorlagen der Kommission: Richtlinie "Neues Konzept" über die Grundanforderungen (beispielsweise Sicherheit, Gesundheit, Hygiene und Umweltschutz im Hinblick auf die Vereinbarkeit der Techniken und Infrastrukturen für die Hochgeschwindigkeitsverbindungen;
- Seeschiffsverkehr
 - * Vorschlag einer technischen Harmonisierungsrichtlinie für die Ausstattung von Schiffen.(11)

(III) Erlass des Vorschlags für eine Entscheidung des Rates über die gemeinschaftliche Abstimmung im Bereich der Infrastrukturen im Luft- und Seeschiffsverkehr.(12)

(11) KOM (89) 266

(12) KOM (88) 577 vom 16.1.1989

3. Telekommunikationssektor

- Ausarbeitung und Erlaß der Richtlinien zur Anwendung der Open Network Provisions vom 28. Juni 1990 (ABl. Nr. L 192 vom 24.7.1990) (6) und hier insbesondere in folgenden Punkten :
 - . geemietete Leitungen
 - . Datenübertragungen durch "Paket- und leitungsvermittelte Datenübermittlungsdienste"
 - . ISDN
 - . Sprach-Telefondienst
 - . Telexdienste
 - . mobile Dienste
 - . unter Vorbehalt ergänzende Studie, neuer Zugangstyp zu Netzen und Zugang zu Breitbandtelekommunikation
- Harmonisierung der Anmeldeverfahren und Anerkennung der Lieferung für öffentliche Telekommunikationsnetze mit dem Ziel, Bedingungen für die gegenseitige Anerkennung der Anmeldungen und der Zulassungen herzustellen.
- Ausarbeitung und Erlaß der im Grünbuch vom 14.11.1990 über Satellitenkommunikation vorgesehenen Maßnahmen, insbesondere in folgenden Bereichen :
 - . die gegenseitige Anerkennung über die Terminal-Ausstattungen für Satellitenkommunikation;
 - . die gegenseitige Anerkennung des Zugangs zum Satellitennetz einseitig oder zweiseitig
 - . Harmonisierung der Voraussetzungen des Anschlusses eines offenen Netzes mit den Verbindungen zum Satellitenterminalnetz ;
 - . Harmonisierung bereits erkannter zukunftsweisender Übertragungstechniken zur Verbreitung von Satelliten für die breite Öffentlichkeit.

4. Strom- und Erdgasverbundnetze

- Durchführung der Richtlinien über die Durch- und Weiterbeförderung;
- Abschluß der Überlegungen über den Netzzugang von Dritten;
- Untersuchung der behördlichen und rechtlichen Hindernisse bei der Errichtung von Verbundnetzen und Vorschläge zu ihrer Überwindung.

ANHANG 2

**BEITRAG DER GEMEINSCHAFT ZUGUNSTEN WICHTIGER
BASISINFRASTRUKTUR (EFRE)**

**FINANZIELLER RAHMEN DER GEMEINSCHAFT FÜR ZIEL-1 REGIONEN
(1989-1993)**

In Millionen ECU

	TRANSPORT - INFRASTRUKTUR					TELEKOM- STAR PROGRAMM	ENERGIEVERSOR- GUNG INFRASTRUKTUR
	STRASSEN- VERKEHR	SCHIENEN- VERKEHR	HÄFEN	FLUGHÄFEN	ANDERE		
GR	271	160	-	-	181	345	513
E	2051	636	102	104	18	309	117
F	3,7	-	5,7	6,6	-	5,2	3,1
IRL	512	4	35	63	18	25	13
I	300	66	44	-	15	311	879
P	460	123	-	19	-	121	172
UK	14	27	67	29	-	12	5
GESAMT	3611,7	1016	253,7	221,6	232	1128,2	1702,1

ANHANG 3

- 35 -

Finanzierungen der EIB (Einzeldarlehen und Teildarlehen aus Globaldarlehen)
in der Gemeinschaft für Netze, die von Interesse für die Gemeinschaft
sind (1)
(Beträge in Millionen ECU)

	1959-1984	1985-1989	1989
A. Netze von Interesse f.d. Gemeinschaft	4817,3	8463,7	2836,7
Verkehr	1334,1	3663,4	1384,7
Eisenbahn	103,9	1090,3	605,9
Straße	1148,4	1503,2	434,5
Hafeninfrastruktur	29,0	235,6	129,2
Flughafeninfrastruktur	52,8	715,7	163,2
Zentren für kombinierten Verkehr		83,1	16,4
Städtischer Verkehr		35,5	35,5
Fernmeldewesen	269,8	1568,4	817,0
Energietransport und -verteilung	3213,4	3231,9	635,0
B. Netze insgesamt	11966,8	15031,8	4412,9
Verkehr	3927,7	7060,8	2206,5
Eisenbahn	599,8	1475,9	606,8
Straße	2789,5	4002,2	1015,4
Hafeninfrastruktur	320,0	370,7	135,6
Flughafeninfrastruktur	106,2	738,3	169,2
Zentren für kombinierten Verkehr		83,2	16,4
Städtischer Verkehr	107,3	326,5	228,2
Sonstiges	4,9	64,0	34,9
Fernmeldewesen	4245,5	4092,3	1258,2
Energietransport und -verteilung	3793,6	3878,7	948,2
C. Tätigkeit in der Gemeinschaft insgesamt	32432,8	40024,4	11263,9
X A/B	40,3	56,3	64,3
X A/C	14,9	21,1	25,2
X B/C	36,9	37,6	39,2

(1) Ohne Berücksichtigung eines Betrags von 578 Mio für Netze in Jugoslawien:

- Stromtransport: 92 Mio ECU
- Eisenbahnlinien: 124,9 Mio ECU
- Autobahn: 361,7 Mio ECU

**ENTWURF EINER ENTSCHEIDUNG DES RATES ZUR EUROPÄISCHEN
INFRASTRUKTUR**

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft,

in Erwägung nachstehender Gründe :

Der Europäische Rat (Straßburg im Dezember 1989 und Dublin im Juni 1990) hatte die Verabschiedung von Leitlinien bis Ende 1990 gefordert. Die Kommission sollte bis dahin ein Arbeitsprogramm vorlegen und zweckdienliche Maßnahmen vorschlagen, hieß es hierzu in einer Entscheidung des Rates vom 22. Januar 1990 *.

Die Schaffung eines Raums ohne Grenzen und die Herstellung der Freizügigkeit und eines freien Waren- und Dienstleistungsverkehrs erfordern eine gesamteuropäische Infrastruktur für Verkehr, Telekommunikation, Energieversorgung und Berufsbildung, wenn der Binnenmarkt seine Früchte tragen soll.

Die Schaffung einer europäischen Infrastruktur, die auch die Gebiete an der Peripherie der Gemeinschaft mit dem Zentrum verbindet, stärkt den wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalt der Gemeinschaft.

Die europäische Infrastruktur muß so ausgelegt werden, daß sie eine harmonische Entwicklung auch der Beziehungen zu den Efta-Ländern und den Ländern Mittel- und Osteuropas sowie ihre Verlängerung in die Mittelmeerländer ermöglicht.

Die Untersuchung, die die Kommission mit Hilfe der Mitgliedstaaten und der Wirtschaft in diesem Jahr vornahm, ergab, daß die vorhandenen Anlagen nicht ausreichen und daß es einer stärkeren Abstimmung in der Planung für Morgen bedarf.

Die Gründe für die Unzulänglichkeiten sind klar, jetzt gilt es, sie mit Hilfe eines Aktionsprogramms zu beseitigen.

Es ist erforderlich, daß der Rat dieses Aktionsprogramm beschließt.

Es ist Aufgabe der Kommission, ergänzende Maßnahmen zur Durchführung dieses Aktionsprogramms vorzuschlagen.

Die von der Kommission vorgelegten Leitlinien rechtfertigen eine ständige Beobachtung.

NIMMT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG AN :

1. Der Rat ist nach der Bestandsaufnahme der Kommission zu der Auffassung gelangt, daß zur Schaffung eines Raums ohne Binnengrenzen im Sinne von Artikel 8a des EWG-Vertrags, auch der Aufbau einer wirklich europäischen Infrastruktur für Bürger, Unternehmen und Behörden gehört, d.h. einer Infrastruktur, die fest verknüpft und für alle benutzbar ist, im Verkehr, in der Telekommunikation, in der Energieversorgung und der Berufsausbildung.

* Amtsblatt C 27 6.2.1990

2. Die derzeitigen Unzulänglichkeiten rechtfertigen die sofortige Einleitung eines Schwerpunktprogramms, wie es die Kommission vorschlägt. Aus diesem Grunde nimmt der Rat das von der Kommission vorgeschlagene Programm an. Das Programm besteht aus drei eng miteinander verbundenen, sich gegenseitig ergänzenden Teilen : Schwerpunktprojekte, die aufgrund ihres Beitrags zum Gelingen des Binnenmarktes und der wirtschaftlichen und sozialen Kohäsion ausgewählt werden, allgemeinen Maßnahmen für die optimale Ausarbeitung und Ausbau europäischer Infrastruktur und steuerlichen Maßnahmen.

3. Schwerpunktvorhaben : Unabhängig von den laufenden Beratungen und bereits getroffenen Entscheidungen beauftragt der Rat die Kommission ergänzende Vorschläge zur Durchführung der Projekte vorzulegen und setzt sich nachdrücklich für die Beachtung folgender Grundsätze in Hinblick auf die Verwirklichung des Binnenmarktes ein :

3.1 Verkehr : Hier ist der Rat der Ansicht, daß der Verkehrsmarkt ein Konzept erfordert, das alle Verkehrsträger umfaßt und eine optimale Nutzung der Infrastruktur ermöglicht, zugleich soll aber auch mehr für den Umweltschutz getan werden. Die Kommission wird aufgefordert, ihre Arbeit auf den in ihrem Bericht behandelten Gebieten fortzusetzen.

3.2 Für den Telekommunikations- und Telematikbereich fordert er die Kommission auf, in der ersten Hälfte des Jahres 1991, auf der Grundlage bestehender Programme wie INSIS und CADDIA, alle Maßnahmen in die Wege zu leiten, die die für das Funktionieren des Binnenmarktes notwendigen Telematikdienste sicherstellen. Dies betrifft besonders die Zusammenschaltung der Informationssysteme der öffentlichen Verwaltungen. Im übrigen fordert er die Kommission auf, unverzüglich nach der Entscheidung des Rates sicherzustellen, daß das spezifische Forschungsprogramm über die Telematiksysteme im allgemeinen Interesse durchgeführt wird, um die Durchschlagskraft der Telematiknetze zu verbessern.

3.3 Energieversorgung : Im Hinblick auf die Verwirklichung des Binnenmarktes und auf eine europäische Energie-Charta soll die Kommission mit allen Beteiligten überlegen, wie die Netze europaweit stärker erforscht und zusammengeschaltet werden können, um eine optimale Nutzung der Produktionskapazitäten zu sichern und die Versorgungssicherheit der Gemeinschaft zu verbessern.

3.4 Berufsausbildung : Die Kommission soll zusammen mit den Mitgliedstaaten und allen Beteiligten auf eine Verknüpfung der verschiedenen Ausbildungssysteme hinarbeiten, um in der ganzen Gemeinschaft und in anderen Ländern Europas Multiplikator-Effekte auszulösen.

4. Maßnahmen von allgemeiner Tragweite : Unter Beachtung des Subsidiaritätsprinzips und unter Wahrung der Kompetenzen der verschiedenen Ratsgremien wünscht der Rat, sie mögen zur Schaffung günstiger Rahmenbedingungen für die Schaffung einer gesamteuropäischen Infrastruktur durch alle Beteiligten beitragen.

4.1 Der Rat ist der Ansicht, daß die von der Kommission aufgeführten und in der Anlage beigefügten Maßnahmen im rechtlichen Bereich, die für eine Verknüpfung der Infrastruktur und einen gesamteuropäischen Betrieb erforderlich sind, unverzüglich beschlossen und verwirklicht oder bald von der Kommission vorgeschlagen werden müssen.

4.2 Der Rat fordert die Kommission auf, in enger Zusammenarbeit mit allen Beteiligten

- regelmäßig für die europäische Infrastruktur im Verkehr, in der Telekommunikation und der Energieversorgung Leitpläne in geeigneter Form aufzustellen;
- ein Jahresprogramm für Europa-Normen zu entwerfen, damit die Infrastruktur von allen benutzt werden kann und sich keine neuen divergierenden Normen einschleichen;
- Unterlagen für die Bedarfsermittlung und die Beurteilung technisch-finanzieller Schwierigkeiten als Beitrag zu den oben genannten Untersuchungen zu sammeln.
- Durchführbarkeitsstudien zu übernehmen für Projekte, die in europäischem Interesse liegen.

4.3 Der Rat befürwortet grundsätzlich, Projekten ein europäisches Interesse zuzusprechen, sofern sich hieraus keine automatischen Folgen für den Haushalt der Gemeinschaft ergeben. Er fordert die Kommission auf, Verfahrensvorschläge auszuarbeiten, die es ermöglichen würden, anhand von Leitplänen einzelnen Projekten zu bescheinigen, daß sie im europäischen Interesse liegen. Dieses Verfahren müßte für alle Beteiligten transparent sein.

5. Steuerliche Maßnahmen : Der Rat ist der Auffassung, daß die Projekte sich rentieren müssen, und erinnert daran, daß er der privaten Finanzierung den Vorrang einräumt, deshalb sollen auch günstigere Voraussetzungen geschaffen werden für den Aufbau und Betrieb einer gesamteuropäischen Infrastruktur. Die Staatsfinanzierung wird jedoch seiner Ansicht nach in bestimmten, von der Kommission ausgewiesenen Fällen, unumgänglich sein, in diesem Zusammenhang hat eine Finanzierung durch die Gemeinschaft nur Zusatzcharakter.

Dieses verhindert jedoch nicht, daß die Kommission im Rahmen ihrer verfügbaren Haushaltsmittel und unter Berücksichtigung ihrer finanziellen Vorausschau, der Europäischen Infrastruktur Finanzierungspriorität einräumt. Diese Vorrangigkeit muß bei der Aufstellung der neuen finanziellen Vorausschau für die Zeit nach 1992 verstärkt zum Ausdruck kommen.

6. Der Rat fordert schließlich die Kommission auf :

6.1 im Laufe des Jahres 1991 Vorschläge zur Verwirklichung der oben genannten Forderungen zu machen;

6.2 von Jahr zu Jahr einen Bericht über den Aufbau einer europäischen Infrastruktur vorzulegen.

GLOSSAR

AECMA	-	European Association of Manufacturers of Aeronautical Equipment.
AIM	-	Fortgeschrittene Informationsverarbeitung in der Medizin
ANIMO	-	Animal Moves Management System
ASB	-	Associated Standardisation Bodies
ATLAS	-	Air Traffic Control/Air Land System
CADDIA	-	Programm für den Einsatz der Telematik in den informationstechnischen Systemen der Gemeinschaft für die Ein- und Ausfuhr sowie die Verwaltung und die Finanzkontrolle der Agrarmarktorganisationen
CEDEFOP	-	Europäisches Zentrum für die Förderung der Berufsbildung
CEPT	-	Europäische Konferenz der Post- und Telekommunikationsbehörden
CLCA	-	Liaison Committee of Motor Vehicle Manufacturers
COMETT	-	Programm zur Zusammenarbeit von Hochschule und Unternehmen hinsichtlich der Ausbildung auf dem Gebiet der Technologie
CORRIDOR	-	Cooperation on Regional Road Informatics by Demonstration on Real Sites
DECT	-	Drahtloses- Telefon-Projekt
DELTA	-	Gemeinschaftsaktion auf dem Gebiet der Lerntechnologie(Developing European Learning through Technological Advance) Pilotaktion.
DRIVE	-	Gemeinschaftsprogramm auf dem Gebiet der Strassenverkehrsinformatik und Telekommunikation
ECAC	-	European Civil Aviation Conference
EDI	-	Elektronischer Datenaustausch
EDIFACT	-	Electronic Data Interchange For Administration, Commerce and Transport
EFTA	-	European Free Trade Association
EFRE	-	Europäischer Fonds für regionale Entwicklung

EGKS -	Europäische Gemeinschaft für Kohle und Stahl
EIB -	Europäische Investitionsbank
ENS -	Europäisches Nervensystem
ERASMUS -	Gemeinschaftliches Aktionsprogramm zur Förderung der Mobilität von Hochschulstudenten
ERMES -	Öffentliches Funkrufsystem in der Gemeinschaft
ERT -	Europäischer Runder Tisch von Unternehmen
ETSI -	European Telecommunications Standards Institute
EURET -	Spezifisches Programm für Forschung und technologische Entwicklung im Verkehrswesen (1990-1993)
EUREKA -	Agentur zur Koordinierung europäischer Forschung
EUROCONTROL	Europäische Luftverkehrskontrollorganisation
EUROTECNET	Netzwerk von Demonstrationsprojekten für Berufsbildung und neue Informationstechnologien
EURYLEE	Netz der nationalen Informationszentren über die neuen Informationstechnologien und die Bildung in den Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft
EURYDICE	Informationsnetz für das Bildungswesen in der Europäischen Gemeinschaft
FIEC -	Verband der Europäischen Bauwirtschaft
FORCE -	Aktionsprogramm der Gemeinschaft zur Förderung der beruflichen Weiterbildung
FYSAN -	Überwachung des Pflanzenschutzsystems
GSM -	Zellulares-Telefon-Projekt (Groupe Spécial Mobile)
IMPACT -	Demonstrationsprojekte zur Entwicklung des Gemeinschaftsmarktes für Informationsdienste
INSIS -	Gemeinschaftliches System integrierter Informationsdienste
INTERREG	Gemeinschaftsinitiative für Grenzregionen
IRIS -	Integrated Road Safety, Information and Navigation System

- ISDN - Dienstintegrierendes digitales Fernmeldenetz
- KSZE - Konferenz über die Sicherheit und Zusammenarbeit in Europa
- LINGUA - Programm zur Förderung der fremdsprachlichen Ausbildung in der Europäischen Gemeinschaft
- METRAN - Managed European Transmission Networks
- ONP - Einführung eines offenen Netzzugangs
- PCRD - Rahmenprogramm für Forschung und Entwicklung
- PETRA - Aktionsprogramm für die Berufsbildung Jugendlicher und zur Vorbereitung der Jugendlichen auf das Erwachsenen- und Erwerbsleben
- PHARE - Aktionsplan für eine koordinierte Hilfe für Polen und Ungarn
- PHARE - Eurocontrol-Projekt zur Verbindung von Bodenk Kontrollstationen und Flugzeugen
- POLIS - Promoting Operational Links with Integrated Services (durch informationsgestützten Straßenverkehr zwischen europäischen Städten)
- PRISMA - Gemeinschaftsinitiative zur Verbesserung der Vorbereitung von Unternehmen auf den Binnenmarkt in EFRE-Ziel 1-Gebieten
- PROMETHEUS Programme for a European Traffic System with Highest Efficiency and Unprecedented Safety
- RACE - Gemeinschaftsprogramm auf dem Gebiet der Telekommunikationstechnologie - Forschung und Entwicklung im Bereich der fortgeschrittenen Kommunikationstechnologien für Europa
- REGEN - Gemeinschaftsinitiative zur Verbesserung der Energie-Infrastrukturen in peripheren Regionen
- SCENT - System Enforcement Network
- SCIENCE - Plan für die Stimulierung der internationalen Zusammenarbeit und des für die Europäischen Forscher notwendigen wissenschaftlichen Austauschs (1988-1992)
- SHIFT - System der Gesundheitskontrolle von Einfuhren aus Drittländern an Grenzübergangsstellen
- SIS - Informationsaustausch-System (Schengener Abkommen)

- STAR - Gemeinschaftsprogramm zur Entwicklung bestimmter benachteiligter Regionen der Gemeinschaft durch einen besseren Zugang zu den fortgeschrittenen Telekommunikationsdiensten
- TARIC - Gemeinschaftlicher Zollltarif
- TEDIS - Gemeinschaftsprogramm betreffend den elektronischen Datentransfer für kommerzielle Zwecke über Kommunikationsnetze
- TELEMATIQUE Gemeinschaftsinitiative zur Entwicklung und Verbesserung von Diensten und Netzen im Bereich der Telematik in EFRE-Ziel 1-Gebieten
- UNICE - Union of Industrial and Employers Confederations of Europe
- VSAT - Very Small Aperture Terminals

Beschluß

des Bundesrates

- Kammer für Vorlagen der Europäischen Gemeinschaften -

Mitteilung der Kommission an den Rat und an das Europäische Parlament: "Auf dem Weg zu einer europäischen Infrastruktur" - Ein gemeinschaftliches Aktionsprogramm

Entwurf einer Entschlieung des Rates zur europäischen Infrastruktur

KOM(90) 585 endg.; Ratsdok. 10913/90

Der Bundesrat hat durch seine EG-Kammer in deren 4. Sitzung am 13. März 1991 die aus der Anlage ersichtliche Stellungnahme beschlossen.

Anlage

Mitteilung der Kommission an den Rat

und an das Europäische Parlament:

"Auf dem Weg zu einer europäischen Infrastruktur"

- Ein gemeinschaftliches Aktionsprogramm -

Entwurf einer Entschlieung des Rates

zur europäischen Infrastruktur

I. Zur Vorlage der Kommission insgesamt

Der Bundesrat sieht in dem von der Kommission vorgeschlagenen Aktionsprogramm und dem Entwurf einer Ratsentschließung Elemente zur besseren Vernetzung und zum weiteren Ausbau der bestehenden und der künftigen trans-europäischen Netze.

II. Zum Bericht der Kommission

1. Der Bundesrat stellt mit Befriedigung fest, daß die Kommission wesentliche Anliegen des Bundesrates - vgl. Beschluß vom 09.11.1990 zum Zwischenbericht (Drucksache 6/4/90) - berücksichtigt hat. Dazu zählen vor allem:

- die Betonung des Subsidiaritätsprinzips bei der Verteilung von Planungskompetenzen zwischen den lokalen, regionalen, nationalen und gemeinschaftlichen Entscheidungsebenen,
- die Einbeziehung der peripheren, bislang unzureichend vernetzten Gemeinschaftsregionen, zu denen auch und gerade das Beitrittsgebiet mit seinem großen Infrastruktur(nachhol)-bedarf gehört,
- das Ziel, eine gesamteuropäische Infrastruktur durch rechtzeitige Abstimmung von Maßnahmen mit den Ländern Mittel- und Osteuropas sowie durch Verhandlungen mit den EFTA-Staaten zu verwirklichen, und
- die Erkenntnis von möglichen Zielkonflikten zwischen einem höheren Verdichtungsgrad der Infrastrukturnetze einerseits und der begrenzten Belastbarkeit der Umwelt andererseits.

Der Bundesrat betont, daß rasche Fortschritte beim Neu- und Ausbau der Infrastrukturen im Beitrittsgebiet erzielt werden müssen. Dabei muß die notwendige infrastrukturelle Angliederung der mittel- und osteuropäischen Staaten als Voraussetzung einer gesamteuropäischen Infrastruktur berücksichtigt werden.

2. Der Bundesrat befürwortet

- den grundsätzlichen Vorrang privat initiiierter und finanzierter Infrastrukturvorhaben,
- den ergänzenden, subsidiären Charakter der EG-Finanzierungsinstrumente und den Ausschluß einer automatischen Gemeinschaftsfinanzierung bei Vorhaben von europäischem Interesse,
- die Beachtung der Kompetenzen der Fachräte, in deren Verantwortung die Entscheidung über evtl. Vorschläge der Kommission fällt, und

- die Bemühungen um eine beschleunigte Harmonisierung der technischen Normen und Standards.

3. Der Bundesrat hält jedoch an seinen Zweifeln fest, derart unterschiedliche Bereiche wie Verkehr, Telekommunikation, Energie und Berufsbildung in einem Aktionsprogramm zusammenzufassen. Die Zweckmäßigkeit und Bedeutung des Aufbaus einer EG-weiten Netzinfrastruktur unterscheidet sich für die genannten Bereiche erheblich. Vor diesem Hintergrund sind allenfalls Leitschemata zur Orientierung der Beteiligten hinnehmbar.

Erst recht sieht der Bundesrat keine sachliche Rechtfertigung, für die Bereiche Verkehr, Energie und Telekommunikation eine neue Querschnitts-Infrastrukturkompetenz in den EWG-Vertrag aufzunehmen. Er bittet die Bundesregierung und die Ländervertreter, diese Haltung in den laufenden Verhandlungen zur Europäischen Politischen Union mit Nachdruck zu vertreten.

4. Der Bundesrat bekräftigt seine Aufgeschlossenheit zur Förderung des Erfahrungs- und Informationsaustausches auf freiwilliger Basis unter den Mitgliedstaaten und den für die Berufsbildungseinrichtungen zuständigen Stellen. Er verweist auf seinen Beschluß vom 9. November 1990 - Drucksache 674/90 (Beschluß) - und lehnt die Verknüpfung oder Zusammenschaltung der verschiedenen Bildungseinrichtungen der Mitgliedstaaten ab:

- Der Bereich der Berufsausbildung ist nicht mit Verkehr, Telekommunikation oder Energie gleichzusetzen. Nicht der Austausch von Waren, Dienstleistungen oder "Humankapital" steht im Vordergrund der beruflichen Bildung, sondern die bestmöglich fachliche Vorbereitung jedes einzelnen jungen Menschen auf das spätere Berufsleben.

- Die unterschiedlichen Bildungssysteme in den Mitgliedstaaten lassen sich ohne Eingriffe in Inhalte und Organisation des Bildungswesens nicht in einer Gesamtstruktur vernetzen. Die Inhalte und die Organisation des Bildungswesens einschließlich der Lehrmaterialien unterstehen jedoch der alleinigen Zuständigkeit der Mitgliedstaaten entsprechend ihrer innerstaatlichen Kompetenzverteilung.
- Die Einbeziehung von EURYDICE und der Datenbank des CEDEFOP zur Stärkung des Informationsaustausches über die Bildungssysteme ist grundsätzlich zu begrüßen. Sie darf jedoch keine Beeinträchtigung der eigentlichen Arbeiten dieser Einrichtungen zur Folge haben.
- Die vorgesehene Förderung von Fernsehprogrammen für Bildung und Ausbildung als Mittel zur Verknüpfung der Bildungssysteme müßte die Zuständigkeit der Länder für die Rundfunkordnung beachten.

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, bei den weiteren Beratungen darauf hinzuwirken, daß der Bildungsbereich entweder aus der Vorlage herausgenommen wird oder lediglich von Maßnahmen zur Förderung des Informations- und Erfahrungsaustausches berührt wird.

III. Querschnittsgesichtspunkte

Finanzierung

5. Angesichts der beachtlichen bisherigen Fördervolumina der EG-Strukturfonds und der Europäischen Investitionsbank zugunsten der europäischen Infrastruktur sieht der Bundesrat keine Notwendigkeit zur Einführung neuer gemeinschaftlicher Finanzierungsinstrumente.

Die bestehenden Finanzierungsmöglichkeiten sollten vielmehr im Hinblick auf eine effektivere Nutzung zur Umsetzung der im Arbeitsprogramm genannten Ziele überprüft werden.

Im übrigen würde eine Konzentration der in zahlreichen Förderprogrammen aufgesplitterten EG-Mittel den Aufbau von europaweiten Infrastrukturen erleichtern.

Des weiteren hält es der Bundesrat für erforderlich, daß die EG-Kommission Kosten-Nutzen-Analysen vorlegt, die die Rentabilität und - nach dem Grundsatz der Subsidiarität - die Notwendigkeit der jeweiligen Projekte auf Gemeinschaftsebene erkennen lassen.

6. Der Bundesrat vertritt die Auffassung, daß bindende Entscheidungen des Rates über die Verwendung von Haushaltsmitteln für einen Zeitraum nach dem 31. Dezember 1992 grundsätzlich erst im Rahmen der Beratungen über die neue finanzielle Vorausschau getroffen werden dürfen. Er unterstützt deshalb ausdrücklich die Bestrebungen der Bundesregierung, eine Prioritätenfestlegung des Aktionsprogramms zu einer europäischen Infrastruktur erst zu einem späteren Zeitpunkt zu treffen.
7. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, bei der weiteren Beratung der EntschlieÙung auf eine Erläuterung der Aussage zu drängen, daß die Finanzierung durch die öffentliche Hand (einzelstaatlich und gemeinschaftlich) in bestimmten von der Kommission ausgewiesenen Fällen unumgänglich sei. Nach Ansicht des Bundesrates kann es nicht der Kommission überlassen werden, Finanzierungsaussagen für die Länder zu treffen. Infrastrukturmaßnahmen sind nur im Rahmen der verfügbaren Hausmittel möglich.

Erklärung des europäischen Interesses

8. Der Bundesrat hält es für sinnvoll, einzelne Projekte durch den Rat als solche von "europäischem Interesse" zu qualifizieren, wenn folgendes sichergestellt ist:

- Die Kriterien, die ein Projekt als eines von europäischem Interesse qualifizieren, müssen hinreichend klar und überprüfbar sein.
- Die Erklärung des europäischen Interesses muß unter strengen Maßstäben erfolgen.
- Vor Abgabe der Erklärung des europäischen Interesses müssen die Länder entsprechend ihren planungsrechtlichen Zuständigkeiten beteiligt werden.
- Vor Abgabe der Erklärung von europäischem Interesse ist das künftige Regionalorgan zu beteiligen.

Umweltverträglichkeit

9. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, darauf hinzuwirken, daß entsprechend der Erkenntnis des möglichen Zielkonfliktes zwischen einem höheren Verdichtungsgrad der Infrastrukturnetze einerseits und der begrenzten Belastbarkeit der Umwelt andererseits die Infrastrukturmaßnahmen hinsichtlich einer konsistenten Strategie abgestimmt werden sollten.

IV. Zu den einzelnen Infrastrukturbereichen

Verkehr

10. Der Bundesrat hält das im Entschließungsentwurf niedergelegte Handlungskonzept für geeignet, zur Verringerung der derzeitigen Unzulänglichkeiten im Verkehrsbereich beizutragen, wenn die daraus resultierenden Maßnahmen von den zuständigen Regierungen und/oder Behörden, Institutionen bzw. Unternehmen veranlaßt und vollzogen werden.

Er weist vorsorglich darauf hin, daß bei den in der EntschlieÙung geforderten Infrastrukturmaßnahmen die Belange des Umweltschutzes und der Stadtentwicklung umfassend und frühzeitig berücksichtigt werden müssen. Beeinträchtigungen dieser Belange müssen soweit wie möglich vermieden oder zumindest verringert werden.

11. Die Förderung des kombinierten Verkehrs kann dazu beitragen, Teile des Güter- und Personenverkehrs auf die umweltfreundlicheren Verkehrsträger Eisenbahn und Binnenschiff zu verlagern. Deshalb kommt der Schaffung europaweiter Netze des kombinierten Verkehrs mit leistungsfähigen Schnittstellen einschließlich diesbezüglicher Telekommunikationseinrichtungen vorrangige Bedeutung zu.

Um auch den neuen Ländern und dem Ostteil Berlins den Zugang zu den Vorteilen des Binnenmarktes zu ermöglichen, müssen leistungsfähige Verkehrsverbindungen hergestellt werden. Dies gilt auch für die Verbesserung der Verkehrsanbindungen mit Polen und den anderen Staaten Mittel- und Osteuropas sowie des alpenländischen Transitverkehrs und die Anbindung Skandinaviens.

12. Der Bundesrat hält darüber hinaus eine zügige Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen für dringend erforderlich.

Telekommunikation und Telematik

13. Für den Sektor Telekommunikation und Telematik verweist der Bundesrat auf Ziffer 5 seiner Stellungnahme zum Zwischenbericht (BR-Drucksache 674/90 - Beschluß -).

Der Bundesrat hält es darüber hinaus für erforderlich, daß dem Ausbau kompatibler Telekommunikationssysteme bei den Verhandlungen über Assoziierungsverträge mit Polen, Ungarn und der CSFR verstärkt Rechnung getragen wird.

Energiebereich

14. Im Energiebereich fordert der Bundesrat - wie schon in seinem Beschluß zum Zwischenbericht - den Vorrang der freien Unternehmerentscheidung auch beim Ausbau der Stromverbundnetze. Für einen staatlich oder gemeinschaftlich finanzierten Ausbau von Stromverbundnetzen zwischen Deutschland und anderen Mitgliedstaaten besteht derzeit kein Bedarf. Zusätzliche Verbundleitungen als Ersatz für Kraftwerksleistung in Verbrauchsnähe sind nicht erforderlich. Die geforderte wechselseitige Benutzbarkeit des Versorgungsnetzes kann nicht uneingeschränkt gelten. Außerdem ist der weitere Ausbau der Stromverbundnetze mit zusätzlichen Übertragungsverlusten verbunden und führt insbesondere in den dichter besiedelten Mitgliedstaaten zu negativ zu bewertenden Landschaftseingriffen.
15. Im Interesse der EG-weiten Versorgungssicherheit darf der Einsatz von Brennstoffen aus der Gemeinschaft nicht vernachlässigt werden.
16. Auch in Zukunft muß es für den Verbundnetzbetrieb eindeutige Zuständigkeiten und damit Verantwortlichkeiten geben. Für administrative Eingriffe durch EG-Behörden in die Betriebsführung der Netze ist kein Raum.
17. Das Stromverbundnetz zu den Staaten Mittel- und Osteuropas sollte ausgebaut werden.

V. Schlußbemerkungen

18. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, die Länder frühzeitig in die Entscheidungsprozesse zur schrittweisen Verwirklichung der in der EntschlieÙung genannten Forderungen einzubeziehen.

Im übrigen hält der Bundesrat an seiner Stellungnahme zum Zwischenbericht der Kommission vom Juli 1990 (BR-Drucksache 674/90 - Beschluß -) fest.