

21.10.98

## **Unterrichtung**

durch das  
Europäische Parlament

---

**EntschlieÙung zu der Mitteilung der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament über die Anbindung des Verkehrsinfrastrukturnetzes der Europäischen Union an die Nachbarstaaten - Entwicklung einer kooperativen gesamt-europäischen Verkehrsnetzpolitik**

---

Zugeleitet mit Schreiben des Generalsekretärs des Europäischen Parlaments - 031271 - vom 19. Oktober 1998. Das Europäische Parlament hat die EntschlieÙung in der Sitzung am 7. Oktober 1998 angenommen.

Stellungnahme des Bundesrates: Drs. 355/97 (BeschluiÙ)

**Entschließung zu der Mitteilung der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament über die Anbindung des Verkehrsinfrastrukturnetzes der Europäischen Union an die Nachbarstaaten - Entwicklung einer kooperativen gesamteuropäischen Verkehrsnetzpolitik (KOM(97)0172 - C4-0206/97)**

Das Europäische Parlament,

- in Kenntnis der Mitteilung der Kommission (KOM(97)0172 - C4-0206/97),
- in Kenntnis der Stellungnahmen des Wirtschafts- und Sozialausschusses und des Ausschusses der Regionen zu dieser Mitteilung der Kommission <sup>(1)</sup>,
- in Kenntnis des Beschlusses 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 1996 über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes<sup>(2)</sup>,
- in Kenntnis der Europa-Abkommen mit den mittel- und osteuropäischen Ländern, den Partnerschafts- und Kooperationsabkommen mit den Nachfolgestaaten der Sowjetunion sowie den Europa-Mittelmeer-Abkommen mit den Mittelmeeranrainerstaaten,
- in Kenntnis der Mitteilung der Kommission über die Partnerschaft Europa-Mittelmeerraum im Verkehrswesen (KOM(98)0007) vom 16. Januar 1998, mit der sich das Parlament in einer gesonderten Entschließung befassen wird,
- in Kenntnis der Ergebnisse der Dritten Gesamteuropäischen Verkehrskonferenz vom 23. - 25. Juni 1997 in Helsinki, insbesondere der in der Erklärung der Konferenz von Helsinki "Auf dem Weg zu einer europaweiten Verkehrspolitik - Gemeinsame Grundsätze"<sup>(3)</sup> dargelegten Ziele und Grundsätze sowie der zur Erreichung der Ziele aufgeführten Mittel,
- in Kenntnis der Ergebnisse der vorangegangenen Gesamteuropäischen Verkehrskonferenzen von Prag im Oktober 1991 sowie Kreta im März 1994,
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 28. November 1996 zur gesamteuropäischen Verkehrspolitik<sup>(4)</sup>,
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 4. Dezember 1997 zu der Mitteilung der Kommission "Agenda 2000 - Eine stärkere und erweiterte Union"<sup>(5)</sup>,
- in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr sowie der Stellungnahme des Ausschusses für Außenwirtschaftsbeziehungen (A4-0241/98),

---

<sup>(1)</sup> CES 884/97 ; CdR 253/97.

<sup>(2)</sup> ABl. L 228 vom 9.9.1996, S. 1.

<sup>(3)</sup> PE 223.079, Zusammenfassende Übersicht über die Dritte Gesamteuropäische Verkehrskonferenz, Helsinki, 23.-25. Juni 1997.

<sup>(4)</sup> ABl. C 380 vom 16.12.1996, S. 15.

<sup>(5)</sup> ABl. C 388 vom 22.12.1997, S. 17.

- A. in der Erwägung, daß die europäische Verkehrspolitik nicht an den Grenzen der Union haltmachen darf und daß das wirtschaftliche Wachstum und das Wohlergehen der Bürger in Europa in zunehmendem Maße davon abhängen, ob es gelingt, mit den Nachbarstaaten ein kohärentes, leistungsfähiges, sicheres und umweltschonendes Verkehrssystem zu schaffen,
- B. in der Erwägung, daß die Entwicklung einer globalen Strategie zur Schaffung eines multimodalen und integrierten gesamteuropäischen Verkehrsinfrastrukturnetzes der richtige Weg zur Erreichung dieses Zieles ist und daß das von der Kommission vorgeschlagene Konzept einer europaweiten Verkehrsnetzpartnerschaft zwischen der Union, den Regierungen der betroffenen Staaten, den Finanzinstituten und der privaten Wirtschaft hierbei ein nützliches und sinnvolles Instrument darstellt,
- C. in der Erwägung, daß die vorgelegte Mitteilung der Kommission unter entscheidender Mitwirkung der Vertreter des Europäischen Parlaments bereits ihren Niederschlag bei der Erarbeitung der Erklärung der Gesamteuropäischen Verkehrskonferenz von Helsinki vom 23. bis 25. Juni 1997 gefunden hat,
- D. in der Erwägung, daß die Schaffung eines europaweiten öffentlich-privaten Partnerschaftsnetzes zur Koordinierung der Investitionspläne aller mit den Transportinfrastrukturen befaßten Parteien notwendig und wünschenswert ist,
- E. in der Erwägung, daß auch der Förderung des öffentlichen und kollektiven Personenverkehrs im Rahmen des Regional- und Fernverkehrs und Maßnahmen zur Verbesserung des Zugangs und der Sicherheit der Personen, die mit Gefahrguttransporten zu tun haben, besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden muß,
- F. in der Erwägung, daß das Konzept der gesamteuropäischen Verkehrskorridore sich bewährt und neben den beteiligten Regierungen auch die internationalen Finanzierungsinstitutionen sowie die Verkehrsanbieter mobilisiert hat, wobei allerdings der Entwicklungsstand der verschiedenen Korridore und die Aktivitäten der entsprechenden Lenkungsausschüsse noch sehr unterschiedlich sind und bislang nur für 5 der jetzt 10 Korridore Absichtserklärung (MoU) unterzeichnet wurden, während die MoU für die Korridore IV, VII und VIII in Vorbereitung sind,
- G. in der Erwägung, daß die von der Kommission in Paragraph 12 ihrer Mitteilung als Ergänzung der Kreta-Korridore vorgeschlagenen gesamteuropäischen Verkehrsgebiete nunmehr Eingang in die Erklärung der Konferenz von Helsinki gefunden haben und hinsichtlich des euro-arktischen Gebietes der Barentssee nach Informationen der Kommission ein entsprechendes Memorandum of Understanding unterschriftsreif ist,
- H. in der Erwägung, daß der neue Ansatz der Kommission, einzelne Mitgliedstaaten zu einer Initiativrolle bei den im Entwicklungsstand zurückliegenden Korridoren zu bewegen, zu Fortschritten geführt hat, daß aber zugleich auch im Hinblick auf die Vielzahl bestehender Koordinierungs-, Lenkungs-, und Monitoringstrukturen auf gesamteuropäischer Ebene die eigene Initiativrolle der Kommission auf gesamteuropäischer Ebene nicht vernachlässigt werden darf,
- I. in der Erwägung, daß ein entscheidender Aspekt für den Erfolg der Anbindung der Verkehrsinfrastrukturen der Nachbarstaaten an die Netze der Europäischen Union in der Herstellung der Interoperabilität der Infrastrukturen, der Netze und des Managements liegt,
- J. in der Erwägung, daß zugleich die innerhalb der Union in Angriff genommene Schaffung eines einheitlichen Marktes im Verkehrssektor sowie insbesondere im Eisenbahnsektor die Trennung von Infrastruktur und Erbringung der Verkehrsleistung (Richtlinie 91/440/EWG)<sup>(1)</sup> wichtige

(1) ABl. L 237 vom 24.8.1991, S. 2.

Voraussetzungen für eine Schaffung und Nutzung grenzüberschreitender Verkehrsnetzstrukturen auch über die Europäische Union hinaus sind,

- K. in der Erwägung, daß die intelligente Nutzung von Verkehrssystemen und der Einsatz von Informations- und Telekommunikationstechnologien im Verkehrsbereich wesentlich zur Erreichung des Ziels einer auf Dauer tragfähigen Mobilität in gesamteuropäischem Rahmen beitragen können,
- L. in der Erwägung, daß der gegenwärtig ersichtliche Rückstand der mittel- und osteuropäischen Beitrittskandidaten hinsichtlich einer modernen und leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur die zu erwartenden positiven wirtschaftlichen Auswirkungen eines Beitritts beträchtlich vermindern könnte und daß demzufolge bei der Anbindung der Verkehrsinfrastrukturnetze den Ländern, mit denen die Union Beitrittsverhandlungen aufgenommen hat, unter dem Aspekt ihrer zukünftigen Integration in die TEVN absolute Priorität zukommen muß, ohne dabei die Bedeutung der anderen Nachbarstaaten - insbesondere des Mittelmeerraumes - und die Verkehrswege in die Nachfolgestaaten der ehemaligen Sowjetunion zu vernachlässigen,
- M. in der Erwägung, daß ein erster Bericht der Gruppe für Verkehrsinfrastrukturbedarfsabschätzung (TINA Transport Infrastructure Needs Assessment) zur Bewertung des Bedarfs an Infrastrukturinvestitionen in den Beitrittsländern für Ende 1998 angekündigt wurde, daß aber letzte Schätzungen der Kommission für die nächsten 15 Jahre bereits von einem Umfang von 45-55 Mrd. ECU allein für Anpassung und Modernisierung bestehender Strukturen und von 100-150 Mrd. ECU insgesamt sprechen, wobei die Beitrittsländer selbst sich zu eigenen Investitionen von 1-2% ihres jährlichen Haushalts bereit erklärt haben, obwohl die erwarteten Wachstumsraten dieser Länder zur Zeit stagnieren, wobei auch die Tatsache Berücksichtigung findet, daß für den Zeitraum 2000-2006 des neuen Transeuropäischen Netzes nur 5 Milliarden ECU veranschlagt worden sind,
- N. in der Erwägung, daß die MOEL bis jetzt bereits Investitionshilfen für Verkehrsinfrastrukturen in Höhe von 1 Mrd. ECU im Rahmen von PHARE erhalten haben, womit Projekte von einem Gesamtrahmen von ca. 4 Mrd. ECU unterstützt wurden,
- O. in der Erwägung, daß nach letzten Informationen der Kommission nach wie vor die Finanzierung sowohl im Rahmen des PHARE-Programms als auch der Internationalen Finanzierungsinstitutionen (IFI) durch einen akuten Mangel an finanzierungsfähigen Projektvorschlägen und an qualifiziertem Personal vor Ort erschwert wird,
- P. in der Erwägung, daß zugleich der Finanzierung durch die öffentliche Hand Grenzen gesetzt sind und sie durch entsprechende Investitionen des Privatsektors ergänzt werden müssen, wobei die Möglichkeit sogenannter öffentlich-privater Partnerschaften (ÖPP)<sup>(1)</sup> auch hinsichtlich von Infrastrukturprojekten außerhalb der Union unbedingt geprüft werden sollte, obwohl diesbezüglich bislang in den mittel- und osteuropäischen Partnerländern sowohl die Voraussetzungen im Hinblick auf die Bankenstruktur als auch das Risikopotential und die Risikobereitschaft möglicher Investoren noch sehr unterschiedlich sind,
- Q. in der Erwägung, daß der Union selbst bislang kein Programm zur Verfügung steht, mit dem sie die Infrastrukturinvestitionen für einen gesamten Korridor auch über die MOEL hinaus in kohärenter Weise unterstützen könnte,
- R. in der Erwägung, daß weder das TACIS- noch das MEDA-Programm bislang größere Infrastrukturinvestitionen unterstützen dürfen, wodurch der Bedeutung der entsprechenden Nachbarländer in einem wirklich gesamteuropäischen Verkehrssystem nicht hinreichend Rechnung getragen wird,

---

<sup>(1)</sup> Vgl. Mitteilung der Kommission vom 10. September 1997 über öffentlich-private Partnerschaften bei transeuropäischen Verkehrsprojekten (KOM(97)0453).

- S. in der Erwägung, daß bei der Anbindung der TEVN an die Nachbarländer die erforderliche Kohärenz mit der Verkehrspolitik der Gemeinschaft gewährleistet sein muß, indem bei der Auswahl der Projekte im Rahmen von PHARE und bei der Festlegung der Verkehrswege und Knotenpunkte im Rahmen der Korridore einem ausgewogenen Verhältnis der verschiedenen Verkehrsträger, darunter Seeschifffahrt, Binnenschifffahrt und kombiniertem Verkehr Rechnung getragen wird,
1. begrüßt die in der Mitteilung der Kommission entworfene kooperative gesamteuropäische Verkehrsnetzstrategie und unterstützt das Konzept der gesamteuropäischen Partnerschaften für die Entwicklung und Koordinierung der Verkehrsnetze zwischen der Union und ihren Nachbarstaaten;
  2. unterstreicht die verbindende Rolle der Verkehrsinfrastrukturen für die Aussöhnung und wirtschaftliche Annäherung zwischen der Europäischen Union und ihren Nachbarstaaten;
  3. ist davon überzeugt, daß die Verbesserung der Verkehrsverbindungen zwischen der Europäischen Union und den Nachbarstaaten den Handelsströmen in beide Richtungen nutzen wird und somit nicht nur den MOEL, den GUS-Staaten und den Mittelmeerrändern Exporteinnahmen verschaffen, sondern auch wesentlich zu Wachstum, Beschäftigung und globaler Wettbewerbsfähigkeit in der Union beitragen wird;
  4. teilt die Auffassung, wonach die Verwirklichung derartiger Verkehrsverbindungen die wirtschaftliche Entwicklung der Nachbarstaaten des Unionsgebietes (und insbesondere die am stärksten isolierten Regionen) fördern und die Beitrittsländer bei der Vorbereitung auf den Beitritt im Laufe der kommenden Jahre unterstützen kann;
  5. hält eine von der Kommission geplante Aufgabenverteilung, insbesondere mit der UN-Wirtschaftskommission für Europa (UN-ECE), der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister (CEMT), den Lenkungsausschüssen der Korridore, der TINA-Gruppe Hochrangiger Beamter und der Arbeitsgruppe Verkehr der G-24 für sinnvoll;
  6. weist aber zugleich darauf hin, daß die dargelegten ehrgeizigen Ziele nur mit gebündelten Anstrengungen und bei vernünftiger Koordinierung zwischen den verschiedenen Beteiligten erreicht werden können, und fordert die Kommission dementsprechend auf, als Repräsentant der Union in gesamteuropäischem Maßstab ihre Initiativfunktion zu bewahren und auszubauen und Vorschläge für entsprechende Strukturen zu erarbeiten;
  7. stellt fest, daß die MoU unbedingt abgeschlossen werden müssen, damit der Ausbau der entsprechenden Korridore weitergehen kann und die großen Unterschiede in der Ausgereiftheit der Projekte zur Ausgestaltung der Infrastruktur der einzelnen Korridore vermieden werden;
  8. unterstützt den Ansatz der Kommission, bei der Auswahl förderungswürdiger Projekte in den Nachbarstaaten dieselben Kriterien anzuwenden, die bereits in den Leitlinien zu den transeuropäischen Verkehrsnetzen für die Auswahl prioritärer Vorhaben in der EU festgelegt worden sind (wie Finanzierbarkeit, Wirtschaftlichkeit, Ausgereiftheit, nachhaltige Umweltverträglichkeit und Interoperabilität eines Verkehrsvorhabens);
  9. vertritt zugleich die Auffassung, daß auch beim Ausbau der Verkehrskorridore in die Nachbarstaaten das Ziel einer Verkehrsverlagerung auf umweltfreundlichere Verkehrsträger berücksichtigt werden muß, und fordert die Kommission auf, diesbezüglich neben der Durchsetzung des Prinzips der Kostenwahrheit der Förderung des kombinierten Verkehrs und des öffentlichen Personenverkehrs, der Ausdehnung der "Eisenbahngüterfreeways", den Binnenwasserstraßen und dem Kurzstreckenseeverkehr besondere Aufmerksamkeit zu schenken;

10. befürwortet die von der Kommission in ihrer Mitteilung vorgeschlagene und anschließend im Rahmen der Konferenz von Helsinki beschlossene Ergänzung des Konzepts der gesamteuropäischen Korridore durch 4 gesamteuropäische Verkehrsgebiete<sup>(1)</sup> (Arktische Region Europas, Schwarzes Meer, Mittelmeerraum, Adriatischer/Ionischer Raum);
11. begrüßt ferner, daß zusätzlich zu den neun auf der Konferenz von Kreta im Jahre 1994 festgelegten Achsen eine zehnte Verkehrsachse in das Konzept einbezogen worden ist, um die Verkehrswege in Südosteuropa mit Blick auf die Konsolidierung des Friedensprozesses und die wirtschaftliche Erholung in den Nachfolgestaaten des ehemaligen Jugoslawiens wiederherzustellen;
12. begrüßt die von der Kommission vorgelegten konkreten Ansätze zur intelligenten Nutzung von Verkehrsnetzen und ist der Auffassung, daß insbesondere der Einsatz sogenannter intelligenter Verkehrssysteme bzw. die Anwendung der Verkehrstelematik hervorragende Perspektiven im Hinblick auf einen effizienten Verkehr, größere Sicherheit sowie eine geringere Umweltbelastung in gesamteuropäischem Maßstab bieten;
13. bekräftigt, daß die Zusammenarbeit mit den Nachbarstaaten im Bereich der Verkehrsforschung und -entwicklung ein überaus wichtiger Aspekt der europäischen Verkehrspolitik ist, wobei die Schwerpunkte im Bereich der Stärkung der Intermodalität, der Interoperabilität der verschiedenen Verkehrssysteme sowie der Abschätzung der Folgen politischer Maßnahmen liegen sollten;
14. wünscht nichtsdestotrotz, daß das Streben nach Interoperabilität und die Förderung neuer Technologien ihren Niederschlag in einer stärkeren Berücksichtigung sozialer und ökologischer Faktoren finden;
15. begrüßt die Neuausrichtung des PHARE-Programms im Hinblick auf die bevorstehende Erweiterung mit einer stärkeren Betonung auf Investitionen und befürwortet insbesondere die Einrichtung horizontaler Großprojekt-Infrastrukturfazilitäten, mit denen überregionale und grenzüberschreitende Projekte von europäischer Bedeutung gefördert werden könnten;
16. fordert, daß bei den zukünftigen Beratungen über die Neuordnung von TACIS und MEDA auch Infrastrukturverbesserungen im Verkehrsbereich, insbesondere für den umweltfreundlichen Schienenverkehr und den Binnenschiffsverkehr, als förderfähig angesehen werden;
17. fordert, daß es der Europäischen Investitionsbank möglich wird, mit langfristigen und besonders zinsgünstigen Krediten beim Ausbau der Verkehrsinfrastruktur in den der EU benachbarten Regionen eine noch größere Rolle zu spielen;
18. hält eine stärkere Entwicklung der Verkehrsverbindungen im Mittelmeerraum - wie in den verschiedenen von der Europäischen Union unterzeichneten Europa-Mittelmeer-Abkommen vorgesehen - für unerläßlich und absolut notwendig, um zur regionalen Integration beizutragen und die im Programm von Barcelona vorgesehenen Ziele zu verwirklichen;
19. weist darauf hin, daß der nach wie vor notwendige Aus- und Aufbau der Verkehrsinfrastruktur innerhalb der Gemeinschaft nicht vernachlässigt werden darf und daß der Einsatz finanzieller Ressourcen für die Verkehrsverbindungen mit Drittstaaten dementsprechend unter dem Aspekt des größtmöglichen Nutzens erfolgen sollte;
20. fordert die Kommission in diesem Zusammenhang auf, zu einem raschen Abschluß des TINA-Prozesses zur Bewertung des Verkehrsinfrastrukturbedarfs in den assoziierten Ländern zu gelangen

---

<sup>(1)</sup> PETRAs - Paneuropean Transport Areas.

und ihm den angekündigten Bericht mit den Zielen, Prioritäten und der wirtschaftlichen Durchführbarkeit von Projekten in diesen Ländern umgehend vorzulegen;

21. weist darauf hin, daß es unerläßlich ist, sich mit aller Kraft dafür einzusetzen, daß für die einzelnen Korridore eine Sammlung ausgereifter Projekte zur Verfügung steht und diese durchgeführt werden können, sofern die politische Entscheidung für den Bau getroffen wird und die erforderlichen Finanzmittel bereitgestellt werden können;
22. ist angesichts der knappen finanziellen Ressourcen in den meisten Nachbarstaaten der Auffassung, daß der Gedanke einer Ausdehnung des Konzepts der sogenannten öffentlich-privaten Partnerschaften (ÖPP) auf Infrastrukturprojekte in diesen Staaten unbedingt weiterverfolgt werden sollte, und fordert die Kommission auf, insbesondere in den Verhandlungen mit den Beitrittsländern für die Schaffung entsprechender rechtlicher und ordnungspolitischer Rahmenbedingungen einzutreten;
23. erwartet von der Kommission eine genaue und regelmäßige Bewertung in bezug auf die Verwirklichung der entworfenen Strategie, ihre Finanzierung, die Anwendung des Zeitplans und die in den Beitrittsländern erzielten Fortschritte;
24. fordert die Kommission auf, dem Parlament über die notwendige Koordinierung der verschiedenen Programme und Dienststellen der Kommission (PHARE, TACIS, MEDA, INTERREG, TEN) ebenso wie über die Koordinierung mit den Internationalen Finanzierungsinstitutionen Bericht zu erstatten;
25. begrüßt das vorgeschlagene Abkommen, das die Kommission mit der Regierung der Schweiz zum Landverkehr ausgehandelt hat, und fordert den Rat nachdrücklich auf, diese Vereinbarungen ohne weitere Verzögerung als Teil eines Prozesses zur Sicherstellung eines umweltfreundlicheren und nachhaltigeren Verkehrs in der Alpenregion zu treffen, der dazu dient, die Mitgliedstaaten der EU mit den Nachbarstaaten zu verbinden;
26. beauftragt seinen Präsidenten, diese Entschliebung dem Rat, der Kommission, dem Wirtschafts- und Sozialausschuß, dem Ausschuß der Regionen sowie den Regierungen und Parlamenten der Mitgliedstaaten zu übermitteln.