



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 01.07.2002
KOM(2002) 344 endgültig

**BERICHT DER KOMMISSION
AN DEN RAT, DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT,
DEN WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSS
UND DEN AUSSCHUSS DER REGIONEN**

**TRANSEUROPÄISCHE NETZE 2000
JAHRESBERICHT**

{SEK(2002) 732}

INHALTSVERZEICHNIS

1.	Zusammenfassung: TEN 2000 - Übersicht	5
2.	Fortschritte bei spezifischen Projekten	6
2.1.	Energie	6
2.2.	Telekommunikation	6
2.3.	Verkehr.....	7
3.	Neue Ausrichtungen und Entwicklungen, Gesetzgebung, TEN-Ausschüsse und Finanzkontrolle	8
3.1.	Neue Ausrichtungen und Entwicklungen.....	8
3.1.1.	Interoperabilität der Eisenbahnnetze des TEN-Verkehr	8
3.1.2.	Transeuropäisches Schienengüternetz (TERFN)	9
3.1.3.	Energieinfrastruktur	9
3.2.	Gesetzgebung	10
3.2.1.	Änderung des Arbeitsprogramms und der Richtlinien zu TEN-Telekom	10
3.2.2.	Änderung der Leitlinien für den Bereich Verkehr	10
3.3.	TEN-Leitlinienausschüsse und Finanzhilfesausschüsse; Finanzkontrolle	10
3.3.1.	Energie	10
3.3.2.	Telekommunikation	11
3.3.3.	Verkehr.....	11
3.3.4.	TEN-Finanzhilfesausschuss.....	12
3.3.5.	Finanzkontrolle	12
4.	Finanzierung der TEN.....	14
4.1.	TEN-Finanzhilfesausschuss.....	14
4.1.1.	Energie	14
4.1.2.	Telekommunikation	14
4.1.3.	Verkehr.....	15
4.2.	IDA.....	17
4.3.	Strukturfonds und Kohäsionsfonds	17
4.3.1.	ERDF	17
4.3.2.	Kohäsionsfonds	17
4.4.	Kredite der europäischen Investitionsbank (EIB)	19

4.5.	Garantien des Europäischen Investitionsfonds (EIF).....	21
4.6.	Finanzierung durch die Mitgliedstaaten.....	22
4.7.	Finanzierungsinfrastruktur in Drittländern	22
4.7.1.	PHARE.....	22
4.7.2.	CARDS	22
4.7.3.	TACIS	23
4.7.4.	MEDA.....	23
4.7.5.	ISPA	23
5.	Finanzierung der TEN: Sonstiges	27
5.1.	TEN-Finanzverordnung - Einrichtung eines mehrjährigen Richtprogramms für TEN-T (2001-2006)	27
6.	Mitteilungen, Evaluierung, Finanzkontrolle	28
6.1.	Mitteilungen	28
6.1.1.	Mitteilung der Kommission betreffend die Entwicklung von EURO-ISDN.....	28
6.2.	Evaluierung	29
6.2.1.	Telekommunikation	29
6.2.2.	Verkehr.....	30
7.	Aussenbeziehungen.....	30
7.1.	Energie	30
7.2.	Telekommunikation	31
7.3.	Verkehr.....	32
8.	Weitere Massnahmen der Union in Verbindung mit dem TEN.....	33
8.1.	Umweltschutz.....	33
8.2.	Forschung und Entwicklung	33
8.2.1.	Systeme und Dienste für den Bürger (Leitaktion I – LA I)	36
8.2.2.	Neue Arbeitsverfahren und elektronischer Geschäftsverkehr (LA II).....	36
8.2.3.	Multimedia-Inhalte und Werkzeuge (LA III)	37
8.2.4.	Grundlegende Technologien und Infrastrukturen (LA IV).....	37
8.2.5.	Förderung der Forschungsinfrastruktur.....	38
9.	Schlussbemerkungen.....	38

ANHANG: SEK(2002) 732

TABELLEN

Tabelle 1: Finanzierung der TEN durch die Gemeinschaft im Jahre 2000.....	13
Tabelle 2: Mittel für TEN-Energie.....	14
Tabelle 3: Verkehr - Projektkategorien.....	15
Tabelle 4: Verkehr - Interventionsformen.....	16
Tabelle 5:Verkehrszweige.....	16
Tabelle 6: Kohäsionsfonds und Finanzierung von TEN-T-Projekten nach Ländern.....	18
Tabelle 7: Finanzierung von TEN-Projekten aus dem Kohäsionsfonds nach Ländern und Verkehrszweigen (2000, in %).....	22
Tabelle 8: EIB-Kredite für TEN (Millionen EUR):	25
Tabelle 9:Bürgschaften des EIF für TEN-Projekte (unterzeichnete Vereinbarungen in Millionen EUR).....	26
Tabelle 10: Förderung des Verkehrssektors aus dem ISPA-Fonds im Jahre 2000	26
Tabelle 11: Verkehrssektor: Projekte nach TINA-Korridoren (Förderung 2000)..	31

1. ZUSAMMENFASSUNG: TEN 2000 - ÜBERSICHT

Die Kommission legt dem Europäischen Parlament, dem Rat, dem Wirtschafts- und Sozialausschuss und dem Ausschuss der Regionen gemäß Artikel 16 der Verordnung (EG) Nr. 2236/95 in der durch Verordnung Nr. 1655/99 des Europäischen Parlaments und des Rates geänderten Fassung den Bericht „Transeuropäische Netze (TEN) - Jahresbericht 2000“ über die Grundregeln für die Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen für transeuropäische Netze vor.

Im Jahre 2000 wurde das erste mehrjährige Richtprogramm (MIP) im Rahmen von TEN-T gemäß Verordnung (EG) Nr. 2236/95 (TEN-Finanzverordnung) des Rates aufgelegt.

Das MIP besteht aus den laufenden Essen-Vorhaben und den neu hinzugekommenen Prioritäten, nämlich dem Projekt GALILEO, der Beseitigung von Engpässen im Eisenbahnnetz des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-T), grenzüberschreitenden Projekten und intelligenten Verkehrssystemen für Straßen- und Luftverkehr.

Konkrete Fortschritte bei Einzelprojekten von gemeinsamem Interesse

Detaillierte Informationen sind Abschnitt 2 sowie den Anhängen zu entnehmen.

Bei den meisten Einzelprojekten von gemeinsamem Interesse wurden weiterhin zufriedenstellende Fortschritte erzielt. In den Anhängen III und IV sind spezifische Projekte zusammengestellt.

Leitlinien und sonstige rechtliche Grundlagen

Am 16. November 2000 hat die Kommission eine Entscheidung zur Spezifikation der Vorhaben von gemeinsamem Interesse im Bereich der transeuropäischen Energienetze (Stromdurchleitung, Gaspipelines und Speicherung) getroffen, die durch die Entscheidung Nr. 1254/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ausgewiesen sind.

Berichte und Stellungnahmen

Der Rechnungshof hat Sonderbericht Nr. 9/2000 des Rechnungshofes betreffend transeuropäische Netze (TEN) - Telekommunikation zusammen mit den Antworten der Kommission vorgelegt.¹

Die Kommission hat den Aktionsplan e-Europe angenommen, zu der TEN-Telekom einen Beitrag leisten soll.

Finanzierung

Tabelle 1 bietet eine Übersicht über die Finanzierung der TEN im Jahre 2000 durch die Gemeinschaft.

¹ABl. C 166 vom 15.6.2000

2. FORTSCHRITTE BEI SPEZIFISCHEN PROJEKTEN

2.1. Energie

Im Zeitraum 1995-2000 wurden entscheidende Fortschritte bei sieben von zehn Projekten erzielt, die der Europäische Rat von Essen im Dezember 1994 als vorrangige Vorhaben eingestuft hat.

Die wichtigsten Abschnitte der fünf Gasprojekte konnten in diesem Zeitraum in Betrieb genommen werden. Die Gaspipeline Algerien - Marokko - Spanien sowie die neuen Gasnetze in Griechenland, Portugal und im Süden und im Westen Spaniens wurden fertiggestellt. Ebenfalls fertiggestellt wurde der erste Abschnitt der Pipeline Yamal - EU von den russischen Netzen über Weißrussland und Polen in die EU.

Von den fünf Projekten im Bereich Elektrizität wurde eines umgesetzt (die Verbindung zwischen Nord-Portugal und Spanien), und bei einem zweiten Projekt (bei der Verbindung zwischen Italien und Griechenland) hat die Bauphase begonnen. Bei den übrigen drei Projekten konnten die Schwierigkeiten im administrativen Bereich (bei den Projekten Frankreich-Italien und Frankreich-Spanien) und in Bezug auf strategische Entscheidungen vor dem Hintergrund der neuen Liberalisierung (bei der Verbindung zwischen dem Osten und dem Westen Dänemarks) noch nicht überwunden werden.

Bei anderen Projekten von gemeinsamem Interesse waren ebenfalls gute Fortschritte zu verzeichnen. In Anhang II sind sämtliche Projekte des Energienetzes in einer Übersicht zusammengestellt, die aus der für Transeuropäische Netze vorgesehenen Haushaltslinie finanziert wurden.

2.2. Telekommunikation

Insgesamt erzielten die Projekte befriedigende Fortschritte. Sämtliche im Rahmen von TEN-ISDN aufgrund der Ausschreibung des Jahres 1996 ausgewählten Projekte sowie mit einer Ausnahme alle nach der Ausschreibung des Jahres 1997 ausgewählten Projekte wurden technisch abgeschlossen. Ebenfalls technisch abgeschlossen wurden sämtliche Projekte im Bereich des Teletourismus (1997) sowie die meisten Multimedia-Projekte (1997). Viele der aufgrund der Ausschreibungen der Jahre 1998 und 1999 ausgewählten Projekte wurden technisch abgeschlossen.

Mit Unterstützung unabhängiger Experten wurden die meisten Projekte einer technischen Prüfung unterzogen. Die Empfehlungen der Überprüfer wurden für die verbleibende Arbeit in angemessener Weise berücksichtigt. Einige Beispielprojekte wurden in verschiedenen Investitionsforen und Ausstellungen öffentlich vorgestellt und im öffentlichen und im privaten Sektor interessiert aufgenommen.

Die beiden Projekte im Bereich der Unterstützungs- und Koordinierungsmaßnahmen trugen weiterhin dazu bei, TEN-Telekom stärker ins Bewusstsein zu rücken und transparenter zu gestalten, neue Elemente in das Programm einzuführen, die Einreichung besserer Angebote zu fördern und die Ergebnisse der Projekte wirksamer zu verbreiten.

In Anhang III sind Statusinformationen zu den Projekten sowie die verschiedenen Bewertungen zusammengestellt. Nähere Informationen zu den Projekten sowie zu

den Unterstützungs- und Begleitmaßnahmen sind der regelmäßig aktualisierten Website von TEN-Telekom zu entnehmen (www.europa.eu.int/tentelecom).

2.3. Verkehr

Bei den übrigen 11 „spezifischen“ Verkehrsprojekten der 14 im Europäischen Rat von Essen bestimmten Projekte waren stetige Fortschritte zu verzeichnen; die Øresund-Querung zwischen Schweden und Dänemark wurde im Sommer 2000 für den Verkehr freigegeben. In Anhang IV sind detaillierte Informationen zu allen 14 Projekten zusammengestellt.

Bei den übrigen im Rahmen von TEN-T unterstützten Projekten von gemeinsamem Interesse wurden Fortschritte erzielt. Gemäß Verordnung (EG) Nr. 1655/1999 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. Juli 1999 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2236/95 über die Grundregeln für die Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen für transeuropäische Netze haben die Kommission und die Mitgliedstaaten im Jahre 2000 die Verfahren für die Einrichtung des mehrjährigen Richtprogramms 2001-2006 für das Transeuropäische Verkehrsnetz (MIP) entwickelt.

Besondere Bedeutung kommt dem MIP für den Verkehrssektor insoweit zu, als von EUR 4,6 Milliarden, die insgesamt für alle 3 TEN-Bereiche im Rahmen der Agenda 200 vorgesehen waren, EUR 4,17 Milliarden für den Verkehrssektor reserviert wurden. Mit den Finanzhilfen des mehrjährigen Richtprogramms trägt die Gemeinschaft den besonderen Anforderungen der umfangreichen Projekte im Bereich der Verkehrsinfrastruktur Rechnung und ermöglicht eine wirksamere Verwaltung der für TEN-T bewilligten Haushaltslinie.

Zur Vorbereitung des MIP 2001-2006 hat die Kommission eng mit den Mitgliedstaaten zusammengearbeitet und im Jahre 2000 mehrere Sitzungen des TEN-Finanzhilfeausschusses - Bereich Verkehr einberufen. Auf der Sitzung am 18. Dezember 2000 äußerte der Ausschuss seine positive Haltung gegenüber dem Programm.

Anschließend veranschlagte das MIP 2001-2006 Fördermittel in Höhe von EUR 2 781 Millionen. Neben der ständigen Förderung der Essen-Vorhaben (die nun nochmals verstärkt finanziell unterstützt werden müssen, wenn ein termingerechter Abschluss sichergestellt werden soll) liegt der Schwerpunkt auf den folgenden neuen Prioritäten: dem Projekt GALILEO, der Beseitigung von Engpässen im Eisenbahnnetz des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-T), der Entwicklung grenzüberschreitender Verbindungen innerhalb der Gemeinschaft sowie zu Drittländern (insbesondere zu den Beitrittsländern) und intelligenten Systemen für Straßen- und Luftverkehr. Welch hohes Gewicht das Programm nachhaltigen Mobilitätszielen beimisst, zeigt sich in der Tatsache, dass fast 64 % der gesamten Fördermittel in den Eisenbahnverkehr fließen und dass 95 % der Mittel auf das Schienennetz, Binnenwasserwege und intelligente Verkehrssysteme verwendet werden.

Das Projekt GALILEO zur satellitengestützten Funknavigation wurde in der Definitionsphase fortgesetzt, und der Europäische Rat von Nizza betonte die strategische Bedeutung und die Notwendigkeit der Fortsetzung durch eine anschließenden Phase der Entwicklung und Validierung. Die Kosten dieser Phase

(etwa 1,1 Milliarde EUR) werden vollständig aus öffentlichen Mitteln (Gemeinschaftshaushalt und Europäische Raumfahrtagentur) aufgebracht. Angesichts der oben beschriebenen Situation genehmigte der TEN-T-Finanzausschuss auf der Sitzung am 18. Dezember die Aufnahme des Programms GALILEO in das mehrjährige Richtprogramm (MIP) mit einer vorgesehenen Förderung in Höhe von 550 Millionen EUR.

EGNOS (European Geostationary Navigation Overlay System) überwacht das Verhalten der bestehenden GPS-Systeme und des GLONASS und erzeugt für die Benutzer Berichte zum Verhalten der Systeme. In der kritischen Konzeptionsphase wird auch EGNOS weiterhin im Rahmen von TEN-T unterstützt. Die EGNOS-Vorstufe ESTB (EGNOS System Test Bed) erzeugt seit Februar 2000 ein echtes durch EGNOS verwertbares Ortungssignal.

Konkrete Ergebnisse wurden bei den fünf Aktionsplänen für den europäischen Raum zur Einführung intelligenter Verkehrssysteme im transeuropäischen Straßennetz erreicht. Datenaustausch, Verkehrsmanagement und Informationsdienste werden über europäische Grenzen hinweg Realität. Beispielsweise wurde zwischen Schweden und Dänemark der Datenaustausch über die Øresund-Querung eingerichtet, und in Deutschland, Schweden, Dänemark, Süd-Finnland, Frankreich, Spanien, Italien und den Niederlanden wurden On-Board-Verkehrsinformationsdienste in Echtzeit (RDS-TMC, RDS-Kanal) eingeführt.

3. NEUE AUSRICHTUNGEN UND ENTWICKLUNGEN, GESETZGEBUNG, TEN-AUSSCHÜSSE UND FINANZKONTROLLE

3.1. Neue Ausrichtungen und Entwicklungen

3.1.1. *Interoperabilität der Eisenbahnnetze des TEN-Verkehr*

Im Bereich der Interoperabilität von Hochgeschwindigkeitsverbindungen waren bei der Entwicklung von TSIs gemäß Richtlinie 96/48/EG gute Fortschritte zu verzeichnen; insbesondere zwei Vorschläge, die die Kommission im November 2000 dem Regulierungsausschuss unterbreitete, wurden positiv aufgenommen: eine Entscheidung der Kommission zu ERTMS-Spezifikationen und eine Kommissionsempfehlung zu grundlegenden Parametern des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems.

Gemäß der Schlussfolgerung des Rates vom 6. Oktober 1999 hat die Kommission am 25. November 1999 eine Mitteilung an den Rat und das Parlament zur Integration des herkömmlichen Eisenbahnverkehrs sowie einen Vorschlag für eine Richtlinie betreffend die Interoperabilität des herkömmlichen transeuropäischen Eisenbahnsystems angenommen. Im Mai 2000 fand im Europäischen Parlament die erste Lesung zur vorgeschlagenen Richtlinie statt. Der Rat hat seine gemeinsame Position am 10. November 2000 angenommen. In der gemeinsamen Position wurden die vom Europäischen Parlament vorgeschlagenen Änderungen größtenteils berücksichtigt; dadurch wurde der Weg zu einer raschen Annahme der Richtlinie frei.

3.1.2. *Transeuropäisches Schienengüternetz (TERFN)*

Nach der am 9.-10. Dezember 1999 vom Rat über das Infrastrukturpaket erzielten politischen Einigung wurde das Mitentscheidungsverfahren im Jahre 2000 fortgesetzt und mit einer Vereinbarung zwischen dem Rat und dem Parlament abgeschlossen. Im Wesentlichen sieht diese Vereinbarung die Gewährung von Zugangsrechten für Frachtdienste im internationalen Eisenbahnverkehr vor. In einem ersten Schritt werden im Jahre 2003 die Zugangsrechte für ein begrenztes Netz (das Transeuropäische Schienengüternetz) erteilt, das alle wichtigen Verbindungen im Güterverkehr umfasst. In einem zweiten Schritt wird im Jahre 2008 der Zugang zum übrigen Netz gewährt. Das Infrastrukturpaket bestand aus einem Vorschlag für eine Ratsrichtlinie zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft, einer Ratsrichtlinie zur Änderung von Richtlinie 95/18/EG über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und einem Vorschlag für eine Ratsrichtlinie betreffend die Zuweisung von Fahrwegkapazitäten, Erhebung von Wegeentgelten und Sicherheitsbescheinigung.

3.1.3. *Energieinfrastruktur*

In ihrem Grünbuch zur Sicherheit der Energieversorgung (KOM(2000) 769) vom 29. November 2000 hat die Kommission auf die Unterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur als einen Faktor hingewiesen, der die Integration nationaler Märkte verzögert und die Sicherheit der Energieversorgung beeinträchtigt. Die Notwendigkeit einer Erhöhung der verfügbaren Kapazität in vorhandenen Stromnetzen sowie ggf. die Einrichtung weiterer Leitungen wurden festgestellt; dabei wurde der Entwicklung von Maßnahmen zur Überwindung von Hindernissen für „Projekte von europäischem Interesse“ Rechnung getragen. Auch in der Gasversorgung mussten erforderliche neue Verbindungsleitungen zur Beseitigung tatsächlicher oder potenzieller Engpässe bestimmt werden. Dieser Prozess der Verbindung von Leitungen sowie sonstige Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur müssten auch auf die beitrittswilligen Staaten ausgedehnt werden.

Im Jahre 2001 hat die Kommission entsprechend einer Aufforderung des Europäischen Rates von Stockholm eine Mitteilung an den Rat und an das Europäische Parlament betreffend die europäische Energieinfrastruktur erstellt. In dieser Mitteilung sollte die derzeitige Situation der Energieinfrastruktur eingehender untersucht werden, um Maßnahmen mit dem Ziel vorschlagen zu können, zu einer wirksamen Nutzung der Energieinfrastruktur beizutragen, stabile und vorteilhafte Regulierungsbedingungen für die Bereitstellung der neuen Infrastruktur für die wachsenden Anforderungen zu schaffen, sicherzustellen, dass Fragen der Energieinfrastruktur die nötige politische Aufmerksamkeit erhalten und die Vorteile des internen Energiemarktes auszubauen.

Parallel zu dieser Mitteilung hat die Kommission eine Änderung der Leitlinien für transeuropäische Netze im Energiesektor vorgeschlagen, in der auch die vorrangigen Projekte von europäischem Interesse bestimmt wurden.

3.2. Gesetzgebung

3.2.1. *Änderung des Arbeitsprogramms und der Richtlinien zu TEN-Telekom*

Gemäß der Entscheidung betreffend die Richtlinien zu TEN-Telekom² hat die Kommission das geänderte Arbeitsprogramm für TEN-Telekom für den Zeitraum 2000 bis 2002 angenommen. Bei der Änderung wurden die entstehenden Anforderungen und die rasche Entwicklung der Informationsgesellschaft sowie die Erfahrungen mit der Umsetzung des Programms in den vergangenen drei Jahren berücksichtigt. Das neue Programm wird die Grundlage für offene Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen sein.

Gemäß der Leitlinien-Entscheidung³ hat die Kommission das Verfahren für die Änderung von Anhang I der Leitlinien zu TEN-Telekom eingeleitet. Dazu hat die Kommission eine Studie in Auftrag gegeben, um Inhalt, Umfang und Modalitäten der derzeitigen Leitlinien zu TEN-Telekom zu bewerten und nach Abstimmung mit den maßgeblichen einzelstaatlichen Parteien und mit den beteiligten Parteien der Wirtschaft geeignete Änderungen vorzuschlagen. Die Studie wurde von externen Experten⁴ durchgeführt; im April 2001 wurde der Schlussbericht (TEN Telecom Guidelines Status Review, RAND Report, April 2001) vorgelegt.

3.2.2. *Änderung der Leitlinien für den Bereich Verkehr*

Am 5. Juni nahm der Rat eine gemeinsame Position betreffend den Vorschlag zur Änderung von Entscheidung Nr. 1692/96 über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-T) an, nach dem auch Seehäfen und Binnenhäfen einbezogen und ein Projekt in Anhang III (Tabelle I) geändert werden sollten.

3.3. TEN-Leitlinienausschüsse und Finanzhilfeausschüsse; Finanzkontrolle

3.3.1. *Energie*

Der Leitlinienausschuss TEN-Energie kam am 7. April zusammen, um den Austausch von Informationen zum Fortschritt der Projekte von gemeinsamem Interesse zu diskutieren (Ausschuss TEN-Energie; Dok. 2000/1), den Entwurf einer Entscheidung der Kommission über die Spezifizierung von Projekten von gemeinsamem Interesse (Ausschuss TEN-Energie; Dok. 2000/2) und den Entwurf eines Berichts der Kommission zur Umsetzung der Leitlinien für transeuropäische Netze im Energiesektor (Ausschuss TEN-Energie; Dok. 2000/3), über mögliche zukünftige Änderungen der Leitlinien zu erörtern und sich über die in die Liste der Projekte von gemeinsamem Interesse aufzunehmenden neuen Projekte abzustimmen.

²Entscheidung 1336/97/EG vom 17.7.97 (ABl. 183/12 vom 11.6.97)

³Gemäß Artikel 14 legt die Kommission alle drei Jahre einen Bericht zur Umsetzung dieser Entscheidung sowie geeignete Vorschläge für eine Änderung von Anhang I dieser Entscheidung vor; dabei sind technische Entwicklungen sowie die gewonnenen Erfahrungen zu berücksichtigen.

⁴ABl. S Nr. 227 vom 23. November 1999 und ABl. S Nr. 13 vom 20. Januar 2000

3.3.2. Telekommunikation

Der Leitlinienausschuss TEN-Telekom ist im Jahre 2000 3-mal zusammengekommen. Auf der ersten Sitzung am 28. Januar hat der Ausschuss seinen Standpunkt zum Entwurf eines Arbeitsprogramms für TEN-Telekom sowie den Textentwurf zur Bestimmung des Inhaltes der Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen 2000/1 im Bereich der transeuropäischen Telekommunikationsnetze vorgetragen: Validierungsstudien und Umsetzungsprojekte in den Bereichen Allgemeine Dienste und Anwendungen in Aus- und Weiterbildung, Kultur, Verkehr und Mobilität, Umweltschutz und Energiemanagement, Gesundheit, Kommunal- und Regionalnetze und Anwendungen und Dienste für KMU.

Auf der zweiten Sitzung am 25. Juli hat der Ausschuss seinen Standpunkt zum Entwurf des Textes für die Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen 2000/2 betreffend Allgemeine Dienste und Anwendungen in den Bereichen erläutert, die bereits in der Aufforderung des Zeitraums 2000/1 abgedeckt wurden. Außerdem wurden Wege diskutiert, a) nationale Projekte mit gutem Potenzial für eine Ausdehnung auf die transeuropäische Ebene zu bestimmen, b) Informationen über gute Praktiken auszutauschen und c) den aktuellen Stand in den verschiedenen Mitgliedstaaten darzustellen, um Bereiche zu ermitteln, in denen ein Eingreifen der Gemeinschaft besonders wirksam wäre, d.h. Bereiche, deren Anforderungen vom Markt noch nicht erfüllt werden. Der Ausschuss betonte, dass bei der Bestimmung von Projekten die Synergiepotenziale des Benchmarking in Verbindung mit e-Europe berücksichtigt werden sollten. Außerdem wurden Standpunkte zum Status der Zwischenevaluierung der TEN-Telekom-Maßnahmen ausgetauscht und konstruktive Hinweise zum methodischen Ansatz der Studie sowie praktische Empfehlungen zur Beratung mit den betroffenen Parteien formuliert.

Auf der letzten Sitzung des Ausschusses am 12. Dezember 2000 wurde im Wesentlichen der Schlussbericht der Zwischenevaluierung der TEN-Telekom-Maßnahmen diskutiert, der von dem unabhängigen Beratungsunternehmen vorgetragen wurde. Der Ausschuss begrüßte die allgemeinen Feststellungen und Empfehlungen des Berichts, in dem unter anderem die folgenden Hauptpunkte betont wurden: a) das Programm TEN-Telekom sollte Verbindungen zum Aktionsplan e-Europe herstellen und seine Aktivitäten mit anderen Programmen (z.B. mit IST, INFO2000 und e-Content) abstimmen; b) die transeuropäische Dimension der Projekte sollte weiter ausgearbeitet und verstärkt werden; c) die Entwicklung von Geschäftsplänen zu den Projekten sollte stärker betont werden; d) der innovative Charakter der Dienste sollte im Vordergrund stehen; e) zur Förderung des Vertrauens in Technologie und Datenschutz sollten geeignete Aktivitäten durchgeführt werden; f) technologische Neutralität sollte gewahrt und betont werden; g) Vertragsverhandlungen sollten beschleunigt werden; h) die Beziehungen zu nationalen Kontaktstellen sollten weiter ausgebaut werden.

3.3.3. Verkehr

Der in Artikel 18 der Leitlinien genannte Ausschuss ist im Jahre 2000 3-mal zusammengekommen. Die erste Sitzung fand am 14. Februar, die zweite Sitzung am 23. März und die dritte Sitzung am 18. Mai statt. Auf den Sitzungen wurde die Arbeit von Ad-hoc-Arbeitskreisen des Ausschusses bewertet, die mehrfach zusammengekommen waren:

- Strategische Bewertung unter Umweltaspekten, 1 Sitzung
- Engpässe im Straßenverkehr, 2 Sitzungen
- Engpässe im Schienenverkehr, 2 Sitzungen
- Umsetzungsberichte, 1 Sitzung
- Intelligente Straßenverkehrssysteme (siehe Ziffer 2.3)

Die Sitzungen halfen der Kommission bei ihrer Bewertung der Leitlinien und bei der Bestimmung der wesentlichen Engpässe im Schienen- und im Straßenverkehr im transeuropäischen Netz. Informationen zur Umsetzung strategischer Bewertungen im Umweltbereich wurden ausgetauscht. Außerdem halfen die Sitzungen der Kommission bei der Ausarbeitung eines Fragebogens zur Erstellung eines Berichts über die Umsetzung der Leitlinien.

3.3.4. *TEN-Finanzhilfeausschuss*

Der TEN-Finanzhilfeausschuss kam im Laufe des Jahres 7-mal zusammen (einmal „Horizontal“, einmal „Energie“, 2-mal „Telekommunikation“ und 3-mal „Verkehr“) und äußerte eine positive Beurteilung bezüglich einer Förderung in Höhe von EUR 643,3 Millionen. In Abschnitt 4.1 sind Einzelheiten zu den Finanzierungsentscheidungen des Ausschusses zusammengestellt.

3.3.5. *Finanzkontrolle*

Im Laufe des Jahres 1999 hat die Kommission mit dem TEN-Finanzhilfeausschuss in der Zusammensetzung zur Abstimmung über horizontale Aktionen sowie in drei sektorbezogenen Zusammensetzungen einen Meinungsaustausch über praktische Regelungen zur Zusammenarbeit im Bereich der Finanzkontrolle zwischen der Kommission und den Mitgliedstaaten begonnen. Allgemeine Übereinstimmung bestand dahingehend, dass die Situation von Sektor zu Sektor unterschiedlich sei, dass Maßnahmen kostenwirksam sein müssten und dass der Bereich Telekommunikation wegen seiner weitgehenden Privatisierung gesondert zu behandeln sei.

Im Anschluss an die im Jahre 1999 begonnenen Diskussionen erörterte der Ausschuss diese Frage am 12. Dezember 2000 in der Zusammensetzung für den Bereich TEN-Telekom und kam zu dem Ergebnis, dass ein Mitgliedstaat keine finanzielle Verpflichtung dadurch eingeht, dass er die Einreichung eines Vorschlags gemäß einer Aufforderung von TEN-Telekom annimmt, wenn nicht ausdrücklich eine finanzielle Garantie formuliert wurde bzw. wenn der Mitgliedstaat nicht als Partner des betreffenden Projektes auftritt.

Tabelle 1: Finanzierung der TEN durch die Gemeinschaft im Jahre 2000 (Millionen ECU/EUR)

Sektor	Art der Unterstützung	Instrument	1993-1995 ⁵	1996 ⁵	1997 ⁵	1998 ⁵	1999 ⁵	2000 ⁵
Verkehr	Kredite	EIB ⁶⁻⁷	7 666	3 504	4 943	4 415	5 977	4989
	Bürgschaften	EIF ⁶⁻⁷	161	303	55	71	256	55
	Zuschüsse	ERDF ⁷⁻⁸	999	2 639	527	-	-	-
		Kohäsionsfonds	2 995	1 221	1 251	1 337	444	1287
	Zuschüsse, Zinsvergünstigungen, Bürgschaften und Kofinanzierung von Studien	TEN-Haushaltslinie B5-700	625	280	352	474	497	581
		(davon für die 14 spezifischen Projekte)	362	211	211	305	266	288 ⁹
Energie	Kredite	EIB ⁶⁻⁷	1 822	1 176	854	393	174	392
	Garantien	EIF ⁶⁻⁷	220	270	4	5	0	0
	Zuschüsse und Kofinanzierung von Studien	Strukturfonds	764	1 265	277	-	355	-
		TEN-Haushaltslinie B5-710	12	9	24	19	29	14
Telekommunikation	Kredite	EIB ⁶⁻⁷⁻¹⁰	4 295	1 626	1 880	3 434	2 126	2726
	Garantien	EIF ⁶⁻⁷⁻⁹	175	9	276	230	44	165
	Finanzielle Förderung	Strukturfonds	295	173	-	-	387 ¹¹	-
	Kofinanzierung von Durchführbarkeits- und Validierungsstudien sowie von Umsetzungsprojekten	TEN-Haushaltslinie B5-720	45	16	27	28	22	35
Telematiknetze	Zuschüsse	TEN-Haushaltslinie B5-721	119	44	47	15	21	22

- = entfällt

⁵Aufgewendete Gelder

⁶Unterzeichnete Verträge

⁷TEN-Projekte sowie Projekte in Verbindung mit TEN

⁸In der Regel einschließlich Zuwendungen im Zeitraum 1996-1999

⁹Einschließlich Schienenverkehrsmanagement

¹⁰Schätzung

¹¹Nur Projekte in Verbindung mit TEN

4. FINANZIERUNG DER TEN

Die vorstehende Tabelle 1 vermittelt einen Überblick über die Finanzierung der TEN durch die Union.

4.1. TEN-Finanzhilfesausschuss

4.1.1. Energie

Der TEN-Finanzhilfesausschuss kam am 8. Juni zusammen und genehmigte anschließend durch schriftliche Beratung 13 Durchführbarkeitsstudien sowie verschiedene andere Studien, für die die Kommission eine finanzielle Förderung in Höhe von EUR 13,6 Millionen vorschlug. Die entsprechende Entscheidung der Kommission wurde am 16. Oktober getroffen. Nähere Informationen sind in Anhang V zusammengestellt.

Tabelle 2: Mittel für TEN-Energie (in Millionen ECU/EUR)

	1995-97		1998		1999		2000	
	Betrag	%	Betrag	%	Betrag	%	Betrag	%
Strom	14,4	42,8	10,8	58	7,9	27,4	7,3	53,7
Gas	25,9	57,2	7,8	42	20,9	72,6	6,3	46,3
Gesamt	45,3	100	18,6	100	28,8	100	13,6	100

4.1.2. Telekommunikation

Der TEN-Finanzausschuss in der Zusammensetzung für den Bereich Telekommunikation trat 2-mal (am 25. Juli und am 12. Dezember) zusammen.

Auf der Sitzung im Juli äußerte der Ausschuss seinen Standpunkt zum Entwurf einer Entscheidung der Kommission über die Gewährung von Gemeinschaftshilfen für 35 der aufgrund der Aufforderung 2000/1 ausgewählten Projekte von gemeinsamem Interesse, die sich auf eine Höhe von insgesamt maximal 35 Millionen EUR beliefen. 31 dieser Projekte hatten Marktvalidierungen zum Gegenstand und 4 Studien beschäftigten sich mit Einführungsprojekten. Außerdem trug der Ausschuss seinen Standpunkt zum Entwurf einer Entscheidung bezüglich der Bewilligung einer Gemeinschaftsförderung in Höhe von maximal 0,9 Millionen EUR für eine Unterstützungs- und Koordinierungsaktion im Bereich TEN-Telekom vor, die unter den Ergebnissen der permanenten Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen 1998/3 ausgewählt worden war. Auf der Sitzung im Dezember diskutierte der Ausschuss den Bericht der Kommission über die technischen Bewertungen im Bericht TEN-Telekom 2000 (siehe Abschnitt 6.2.1). Außerdem behandelte der Ausschuss die Auslegung der Artikel 8 (Einreichung von Zuschussanträgen) und 12 (Finanzkontrolle) der TEN-Finanzverordnung (siehe auch vorstehender Absatz 3.3.5).

4.1.3. Verkehr

Im Bereich Verkehr gingen bei der Kommission 288 Anträge auf finanzielle Unterstützung ein; nur in wenigen Fällen wurden verhältnismäßig geringe Fördermittel beantragt. Im Jahre 2000 wurde die finanzielle Unterstützung von Verkehrsprojekten im Allgemeinen auf Fördermittel in Höhe von mindestens EUR 1 Million beschränkt; durch diese Maßnahme konnte die Anzahl der Entscheidungen erfolgreich reduziert werden. Insgesamt wurden Fördermittel in Höhe von über EUR 1 700 Millionen beantragt. Der TEN-Finanzhilfeausschuss kam im Jahre 2000 zu drei Sitzungen zusammen und bewertete 102 Projekte und Studien positiv, für die die Kommission eine finanzielle Förderung von insgesamt EUR 591,659 Millionen vorgeschlagen hatte. Einige der ausgewählten Aktionen setzten bereits früher geförderte Aktionen fort bzw. ergänzten bereits zuvor geförderte Aktionen. In Anhang VII sind detaillierte Informationen zusammengestellt.

Insgesamt wurden im Jahre 2000 insgesamt 99 Aktionen mit EUR 580,659 Millionen gefördert. Wie aus Tabelle 5 ersichtlich, hat die Kommission die verfügbaren Mittel erneut zu einem großen Teil (49,54 %) auf die 14 spezifischen „Essen-Vorhaben“ konzentriert. Auf die vorrangigen Projekte entfiel jedoch ein geringerer Anteil der Zuwendungen als in früheren Jahren, da drei von diesen Projekten (der Flughafen Malpensa, die Eisenbahnverbindung Cork-Dublin-Belfast-Larne und die Øresund-Querung) inzwischen abgeschlossen wurden und weil einige der umfangreichen Hochgeschwindigkeitsbahn-Projekte noch nicht in die Ausführungsphase eingetreten sind. Der Anteil ist daher geringer als der in den Stellungnahmen des Europäischen Parlaments zum Haushalt 2000 genannte maximale Prozentanteil.

Tabelle 3: Verkehr - Projektkategorien

	Mittel 2000	%	
	(Millionen EUR)	2000	1999
14 vom Europäischen Rat von Essen bestimmte Vorhaben (einschließlich Schienenverkehrsmanagement)	287,69	49,54	58
Verkehrsmanagement (alle Verkehrszweige außer dem Schienenverkehr)	58,33	10,05	9
Sonstige wichtige Projekte von gemeinsamem Interesse (außer den 14 spezifischen Vorhaben)	234,63	40,41	33
Gesamt	580,65	100	100

Tabelle 4: Verkehr - Interventionsformen

	Mittel 2000	%	
	Millionen EUR	2000	1999
Durchführbarkeitsstudien/Maßnahmen zur technischen Unterstützung	188,70	33	28
Direkte Zuschüsse	337,95	58	58
Zinsvergünstigungen	54,00	9	14
Gesamt	580,65	100	100

Tabelle 5: Verkehrszweige

VERKEHRSZWEIG	Anzahl Projekte/Studien pro Verkehrszweig	Mittel 2000	
		Millionen EUR	%
Luftverkehrsmanagement	7	14,700	2,53%
Flughäfen	7	11,104	1,91%
Kombinierter Verkehr	1	5,000	0,86%
GPS-Systeme (GPS = Global Navigation Satellite)	1	12,000	2,07%
Binnenwasserstraßen	4	15,800	2,72%
Multimodaler Verkehr	1	34,000	5,85%
Häfen	2	2,500	0,43%
Schiene	45	346,122	59,60%
Schienenverkehrsmanagement	1	35,000	6,02%
Straße	17	71,400	12,30%
Straßenverkehrsmanagement	12	32,133	5,53%
Schiffsverkehrsmanagement	1	0,900	0,15%
SUMME	99	580,659	100%

Die beträchtliche Unterstützung, die für weitere wichtige Projekte gewährt wurde, spiegelt die hohe Anzahl der aus den Mitgliedstaaten eingereichten und schließlich ausgewählten Anträge wider. Außerdem trägt diese Förderung den Bewertungen

Rechnung, die im Haushalt 2000 hinsichtlich der auf die einzelnen Verkehrszweige entfallenden Prozentanteile und bezüglich der Höchstförderung für vorrangige Projekte formuliert wurden. Die Fördermittel für Studien wurde auf 33 % der Gesamtförderung beschränkt, da sich viele der Projekte bereits in der Bauphase befanden. Im Allgemeinen wurden die Stellungnahmen des Europäischen Parlaments zum Haushalt 2000 auch hinsichtlich der Anteile der Verkehrszweige berücksichtigt.

4.2. IDA

Die IDA-Projekte (sektorbezogene und horizontale Aktionen) werden unabhängig von der Verordnung über die Unterstützung der TEN finanziert und hier nur der Vollständigkeit halber erwähnt. Im Jahre 2000 wurden EUR 22,3 Millionen für IDA-Aktionen aufgewendet.

4.3. Strukturfonds und Kohäsionsfonds

Der Europäische Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) und der Kohäsionsfonds sind die bei weitem wichtigsten Quellen für Zuschüsse der Union zu TEN-Projekten. Da die Aufwendungen des Regionalfonds aber nicht nach unterstützten TEN-Projekten aufgeschlüsselt werden, lassen sich aus dieser Quelle keine Zahlen für die Unterstützung von TEN-Projekten ableiten.

4.3.1. ERDF

Im Jahre 2000 wurde das neue Strukturfondsprogramm für den Zeitraum 2000-2006 vorbereitet. Die Mitgliedstaaten übermittelten die benötigten Unterlagen für das Programm. Die Kommission diskutierte die Unterlagen mit den Mitgliedstaaten, und zum größten Teil wurden bis Ende des Jahres 2000 entsprechende Vereinbarungen geschlossen. Damit konnte im Jahre 2001 die Projektförderung im neuen Förderzeitraum aufgenommen werden.

An den Zuwendungen aus dem Strukturfonds im weit gefassten Bereich der Interventionen gemäß Zielsetzung 1 wird deutlich, dass der Infrastruktur erneut die gehörige Bedeutung beigemessen wird. Der Anteil der Infrastruktur lag etwas unter den 30 % des letzten Förderzeitraums (1994-1999) und wird sich im laufenden Zeitraum um etwa 34 % bewegen. Etwa zur Hälfte wird die Förderung für die Infrastruktur auf Verkehrsnetze aufgewendet; der Schwerpunkt liegt dabei eindeutig auf den Kohäsionsländern.

4.3.2. Kohäsionsfonds

(Nähere Informationen siehe Anhang VIII)

Im Jahre 2000 belief sich die Förderung von TEN-Projekten aus dem Kohäsionsfonds auf EUR 1 287 Millionen. Dies war etwa die dreifache Summe des Jahres 1999 und zeigt, dass im Jahre 2000 wieder verstärkt eine Förderung aus dem Kohäsionsfonds erfolgte.

Tabelle 6: Kohäsionsfonds und Finanzierung von TEN-T-Projekten nach Ländern

	Mittel bis 1999 (Millionen EUR)	Mittel 2000 (Millionen EUR)
Griechenland	1535	155
Spanien	4606	852
Irland	748	34
Portugal	1446	246
Gesamt	8334	1287

Unter den 28 bewilligten Förderanträgen im Jahre 2000 (siehe detaillierte Tabelle in Anhang VIII) waren 15 Projekte in Verbindung mit dem Straßennetz, 12 Projekte betreffend das Schienennetz (einschließlich eines U-Bahn-Projektes) und ein Projekt betreffend die Förderung einer Hafeninfrastruktur. Während im Zeitraum 1993-1999 jedoch mehr als die Hälfte der Förderung aus dem Kohäsionsfonds auf den Verkehrssektor entfiel (nähere Informationen siehe TEN-Jahresbericht 1999), stand 2000 eindeutig der Schienenverkehr im Vordergrund (drei Viertel aller Aufwendungen).

Tabelle 7 : Finanzierung von TEN-Projekten aus dem Kohäsionsfonds nach Ländern und Verkehrszweigen (2000, in %)

	Straße	Schiene	Luftweg	Häfen
Griechenland	74	26	0	0
Spanien	15	85	0	0
Irland	52	48	0	0
Portugal	20	75	0	5
Gesamt	24	75	0	1

In Griechenland konzentrierte sich die Förderung aus dem Kohäsionsfonds weitgehend auf die Fortführung der Unterstützung (EUR 115 Millionen) für den Bau des Autobahnsystems gemäß Essen-Vorhaben 7 „Pathe-Via Egnatia“. Der Zuschuss für den Bau der neuen Eisenbahnstrecke Korinth-Kiato belief sich auf EUR 40 Millionen. Dies entsprach einem Anteil des Schienenverkehrs am Gesamtvolumen der Förderung von über einem Viertel.

In Spanien wurden 85 % der Zuschüsse Jahres 2000 für das Schienennetz vorgesehen und vollständig für die Hochgeschwindigkeitsstrecke Madrid-Barcelona-Französische Grenze verwendet. Die Unterstützung betrug insgesamt EUR 728 Millionen und machte damit 57 % der gesamten Förderung des Kohäsionsfonds für TEN-T aus. Von den EUR 124 Millionen für das Straßennetz wurden drei Projekte

unterstützt; der bei weitem größte Anteil davon (60 %) ging an die *Autovia de Levante a Francia por Aragon*.

In Irland wurden die Zuschüsse für Straßen und für das Schienennetz in annähernd gleichen Anteilen verwendet. Unterstützung in Höhe von etwa EUR 17 Millionen floss in den Bau von Abschnitt 2 der M1 Cloghren-Lissenhall, und EUR 16 Millionen wurden für den Bau des Eisenbahnkorridors in Süd-West-Richtung verwendet.

In Portugal wurden drei Viertel der Zuschüsse des Jahres 2000 für Schienenverkehrsprojekte eingesetzt. Fünf Projekte wurden gefördert. Auf die Modernisierung der Algarve-Strecken II und III entfielen EUR 68 Millionen. Mit einem Anteil von EUR 64 Millionen wurde der Bau des nördlichen Eisenbahnnetzes in vergleichbarem Umfang gefördert. Das am höchsten geförderte Einzelprojekt (mit einem Zuschuss in Höhe von EUR 52 Millionen) in Portugal war die U-Bahn („Metro“) in Lissabon, mit der eine Anbindung an das TEN-T geschaffen werden sollte. Im Straßenbau wurden IP 2, IP 3 und IP 6 gefördert; der größte Betrag (EUR 20 Millionen) wurde für die Herstellung der Verbindung zwischen IP 3 und IP 5 verwendet. Um die Bemühungen zur Verbesserung des Seeverkehrs in Portugal weiter zu fördern, wurde für den Hafen von Setubal ein Zuschuss in Höhe von EUR 12 Millionen gewährt und die Einrichtung eines multimodalen Terminals unterstützt.

4.4. Kredite der europäischen Investitionsbank (EIB)

(Nähere Informationen siehe Anhang IX)

Die Entwicklung einer umfangreichen Infrastruktur von gemeinsamem Interesse, die im Wesentlichen aus dem transeuropäischen Netz besteht, bleibt weiterhin eine der vorrangigen Zielsetzungen der EIB. Im Jahre 2000 hat das Direktorium der EIB insgesamt EUR 8 597 Millionen für TEN und für Projekte in Verbindung mit TEN in der Union bewilligt. Dazu wurden Finanzierungsverträge über EUR 6 613 Millionen geschlossen (22 % des gesamten Geschäftsvolumens der Bank in den Mitgliedstaaten). Diesen Zahlen stehen EUR 7 341 Millionen für genehmigte Projekte und unterzeichnete Verträge über EUR 8 277 Millionen im Jahre 1999 gegenüber. Der Anteil der genehmigten Projekte ist also erheblich gestiegen (+17 %); gleichzeitig wurden weniger Verträge unterzeichnet (-20 %); diese Situation ist Ausdruck des relativen Rückgangs der Aktivitäten in Verbindung mit den TEN einerseits und der erheblichen Konzentration auf neue Investitionen andererseits.

Seit 1993¹² hat die EIB Kredite für TEN über insgesamt EUR 64057 Millionen bewilligt und Finanzierungsverträge über insgesamt EUR 47082 Millionen unterzeichnet. Die Summe der Investitionskosten der entsprechenden Projekte wird auf EUR 215 Milliarden geschätzt.

Die EIB hat eine proaktive Rolle bei der finanziellen Ausstattung von TEN-Projekten insbesondere bei Projekten aufgrund öffentlich-privater Partnerschaften gespielt. Einige der wichtigsten Beispiele für diese Projekte, die auch als Modelle für zukünftige Projekte dienen könnten, sind die Entwicklung der DBFO-Strukturen, die für Straßenbauprojekte im Vereinigten Königreich, in Finnland und in Portugal angenommen wurden. Außerdem war die Europäische Investitionsbank führend an

¹² 1995 für Projekte im Bereich TEN-Verkehr

der Entwicklung innovativer Instrumente wie z.B. dem Aufbau von Refinanzierungsstrukturen beteiligt, mit denen kommerzielle Geldgeber in die Lage versetzt werden sollen, bei langfristigen Finanzierungen einen zuverlässigen Ablaufzeitpunkt zu bestimmen. Darüber hinaus erleichtert die EIB den wechselseitigen Austausch und gibt ihre Erfahrungen mit der Finanzierung öffentlich-privater Projekte an neue Geldgeber weiter.

Im Jahre 2000 bewilligte die EIB für TEN im Verkehrssektor in der Union Kredite über EUR 6 718 Millionen (gegenüber EUR 4 807 Millionen 1999 also eine Zunahme um 40 %); damit wurden in diesem Sektor bis heute insgesamt Mittel in Höhe von EUR 41 252 Millionen bewilligt¹³. Die im Jahre 2000 unterzeichneten Finanzierungsvereinbarungen beliefen sich auf über EUR 4 010 Millionen (gegenüber EUR 4 977 Millionen 1999 also ein Rückgang um 19 %); insgesamt wurden bis heute Verträge über EUR 26 666 Millionen unterzeichnet. Das rückläufige Volumen der unterzeichneten Verträge wurde besonders bei den größeren Projekten (den Essen-Vorhaben) deutlich. Bei diesen Projekten war gegenüber 1999 ein Rückgang um 25 % zu verzeichnen. Beispiele für bewilligte Kredite im Jahre 2000 sind die PBKAL-Trassen in Belgien und in den Niederlanden, der TGV Est in Frankreich und die griechischen Autobahnen (Umgehung Attica (ESSI), Egnatia Central, Thessaloniki East Orbital, PATHE (Katerini)).

In den mittel- und osteuropäischen Ländern belief sich das Volumen der Verträge, die die Bank zur Finanzierung von Projekten in Verbindung mit den auf den gesamteuropäischen Verkehrskonferenzen von Kreta und Helsinki genehmigten 11 Verkehrskorridoren unterzeichnet hatte, auf EUR 979 Millionen.

Im Energiesektor wurden im Jahre 2000 neue Kredite über EUR 299 Millionen für Gas- und Strom-TEN über eine Höhe von insgesamt EUR 6 353 Millionen seit 1993 bewilligt. Im Jahre 2000 wurden Verträge über EUR 392 Millionen für den Elektrizitätsverbund Italien - Griechenland, für das Projekt Irish Gas Transmission in Irland und für das Projekt Verbund Burgenland in Österreich unterzeichnet. Diesem Volumen stand im Jahr 1999 ein Volumen von EUR 174 Millionen gegenüber.

Im Jahre 2000 bewilligte die EIB außerdem neue Kredite für die Europäischen Telekommunikationsnetze, die allerdings nicht den Leitlinien für TEN-Telekom unterliegen. Insgesamt wurden neue Kredite über EUR 1 580 Millionen bewilligt und Verträge über EUR 2 211 Millionen unterzeichnet (gegenüber EUR 2 126 Millionen 1999). Die seit 1993 unterzeichneten Finanzierungsverträge beliefen sich auf ein Volumen von EUR 15 196 Millionen.

¹³ Seit 1995

Tabelle 8 : EIB-Kredite für TEN (Millionen EUR)

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Gesamt
EU	3280	4754	5568	6522	7677	8242	8277	6613	50933
Verkehr	1908	1939	3819	3505	4943	4415	5977	4010	30516
Essen- Vorhaben	1346	1137	1603	1189	1751	1142	1616	1224	11008
Energie	367	715	910	1415	854	393	174	392	5220
Essen- Vorhaben	207	315	523	695	300	100	75	25	2240
Telekom	1005	2100	839	1602	1880	3434	2126	2211	15197
CEEC	579	777	400	668	784	1507	1456	1494	7665

4.5. Garantien des Europäischen Investitionsfonds (EIF)

(Nähere Informationen siehe Anhang X)

Im Jahre 2000 unterzeichnete der EIF insgesamt Vereinbarungen über EUR 1 102,4 Millionen. Davon entfielen EUR 807 Millionen auf Garantien, und EUR 295,4 Millionen wurden für Beteiligungen aufgewendet.

Die im Jahre 2000 vom EIF unterzeichneten elf Garantievereinbarungen für Infrastrukturprojekte beliefen sich auf ein Volumen von insgesamt EUR 238,9 Millionen. Von den im Jahre 2000 elf unterzeichneten Vereinbarungen standen fünf mit dem Bereich Telekom in Verbindung, drei Vereinbarungen wurden für den Verkehrssektor geschlossen und drei weitere Projekte wurden im Energiesektor unterstützt.

Seit der Einrichtung des EIF wurden Garantien für TEN-Projekte in elf Mitgliedstaaten (Belgien, Frankreich, Deutschland, Griechenland, Irland, Italien, Luxemburg, den Niederlanden, Portugal, Spanien und dem Vereinigten Königreich) sowie außerhalb des EU-Raums in Ungarn, Polen, der Slowakei, der Tschechischen Republik und dem norwegischen Teil der Nordsee übernommen.

Tabelle 9: Bürgschaften des EIF für TEN-Projekte (unterzeichnete Vereinbarungen in Millionen EUR)

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	1994- 2000
VERKEHR	75,6	85,2	302,6	55,0	72,0	265,8	117,5	973,7
ENERGIE	207,7	11,9	270,2	3,8	4,5	-	83,75	581,9
TELEKOM	156,1	19,4	9,3	277,8	235,0	123,1	37,7	858,4
Gesamt	439,4	116,5	582,1	336,6	311,5	388,9	238,9	2 414,0

Maßnahmen im Bereich TEN, die Maßnahmen der EIB ergänzen, wurden ebenso wie das Expertenteam der EIF der EIB zugewiesen. Die entsprechende Vereinbarung mit der EIB wurde am 7. Dezember 2000 unterzeichnet. Der Bank kommen die Einnahmen des übertragenen Bestandes zugute; ebenso trägt die Bank jedoch letztlich das Risiko der Transaktionen. Der EIF übernimmt eine Garantie also nur pro forma.

4.6. Finanzierung durch die Mitgliedstaaten

Außer bei einigen Projekten der „Kohäsionsländer“ übernimmt die Union meist nur einen geringen Anteil der Gesamtkosten der TEN. Der größere Anteil der benötigten Mittel stammt entweder von den Behörden der Mitgliedstaaten oder, insbesondere im Energie- und im Telekommunikationssektor, aus der Privatwirtschaft. Genaue und aussagekräftige Zahlen über die Aufwendungen der Mitgliedstaaten für TEN sind schwer zugänglich.

4.7. Finanzierungsinfrastruktur in Drittländern

4.7.1. PHARE

Nach der Änderung der Investitionsstrategie des Programms PHARE für Mitteleuropa wurde für die Jahre 1998 und 1999 eine LSIF (Large Scale Infrastructure Facility = Fazilität für Infrastrukturgroßprojekte) eingerichtet. Gemäß der Entscheidung der Kommission (Agenda 2000) werden ab dem Jahr 2000 sämtliche Fördermittel der Gemeinschaft für Verkehrsinfrastrukturen in mittel- und osteuropäischen Ländern im Rahmen des ISPA zugewiesen (siehe unten).

4.7.2. CARDS

Am 5.12.2000 hat die Europäische Union das Programm CARDS über Gemeinschaftshilfen für die am Stabilisierungs- und Assoziierungsprozess beteiligten Länder (Albanien, die frühere jugoslawische Republik Makedonien, Bosnien und Herzegowina, Kroatien und die Bundesrepublik Jugoslawien) angenommen. Das neue Programm bezieht sich auf den Zeitraum 2000-2006 und hat ein Volumen von insgesamt EUR 4,65 Milliarden. Das Programm begleitet und unterstützt die demokratischen, wirtschaftlichen und institutionellen Reformen der fünf beteiligten Länder.

Die Förderung der regionalen Zusammenarbeit ist eines der Hauptziele von CARDS. Unter dieser Rubrik wird folgende spezifische Zielsetzung formuliert: die

Wiedereingliederung der am Stabilisierungs- und Assoziierungsprozess beteiligten Länder in die europäischen Infrastrukturnetze, d.h. in das Verkehrsnetz, in die Grenzverwaltung und die Energienetze, sowie in die weiter gefassten europäischen Netze wie z.B. Umweltschutz und Nachhaltige Entwicklung (eine spezifische, noch in das im Jahre 2001 von der Europäischen Kommission zu erstellende regionale Strategiepapier aufzunehmende Zielsetzung).

4.7.3. *TACIS*

Die neue Verordnung zu TACIS ist am 21. Januar 2000 in Kraft getreten und bezieht sich auf den Zeitraum 2000-2006. Das Gesamtvolumen beträgt EUR 3 318 Millionen. Mit den neuen Bestimmungen wurde der Anteil des für Anlagefinanzierungen verfügbaren Jahreshaushaltes von 10 % auf maximal 20 % erhöht.

Ein vorrangiger Sektor für Anlagefinanzierungen bleibt die grenzüberschreitende Zusammenarbeit einschließlich der Grenzinfrastruktur. Um an den Grenzen die Bedingungen für Handel und Gewerbe zu verbessern und den Einzug von Zolleinnahmen zu vereinfachen, legt die Kommission weiterhin besonderen Wert auf die Gestaltung der Abläufe an den Grenzübergangsstellen.

4.7.4. *MEDA*

Die Förderung im Rahmen des Programms MEDA zur besseren Anbindung der Länder des Mittelmeerbeckens an die Union beschränkt sich zurzeit auf nur wenige Durchführbarkeitsstudien.

4.7.5. *ISPA*

Im Jahre 2000 wurde zum ersten Mal das ISPA (Instrument for Structural Policies for Pre-accession = strukturpolitisches Instrument zur Vorbereitung auf den Beitritt) als neues Instrument zur Förderung von Maßnahmen vor dem Beitritt eines Landes eingeführt. Das ISPA wurde nach dem Muster des Kohäsionsfonds entwickelt; zu 50 % sollen die im Programm verfügbaren Mittel für die Verbesserung des Verkehrsnetzes von transeuropäischem Interesse in den zehn mitteleuropäischen Ländern mit Kandidatenstatus für einen Beitritt zur Europäischen Union aufgewendet werden. Für die Verkehrsinfrastruktur werden im Rahmen des ISPA im Zeitraum 2000 bis 2006 jährlich EUR 520 Millionen bewilligt.

Im Rahmen des TINA-Netzes bilden die auf den Ministerkonferenzen in Kreta (1994) und in Helsinki (1997) bestimmten zehn paneuropäischen Korridore einen Schwerpunkt.

Im Verkehrssektor stützt sich das ISPA auf die von der Kommission in den Beitrittsländern durchgeführte Verkehrsinfrastrukturbedarfsanalyse (Transport Infrastructure Needs Assessment = TINA). In Anbetracht der Differenz zwischen den veranschlagten Kosten für das TINA-Netz in Höhe von EUR 91,6 Milliarden bis 2015 und den im Rahmen des ISPA (Verkehr) vorgesehenen Mitteln in Höhe von EUR 3,6 Milliarden bis 2006 muss sich das ISPA auf Schwerpunkte konzentrieren.

Im Jahre 2000 wurde der paneuropäische Verkehrskorridor IV durch den Auswahlprozess am meisten begünstigt: Entlang dieses Korridors wurden neun Projekte ausgewählt, darunter sieben Eisenbahnprojekte. Die ISPA-Förderung für

Projekte in diesem Korridor belief sich auf EUR 518,3 Millionen von insgesamt EUR 800 Millionen.

Zwischen Straßenbau- und Schienenprojekten wurde ein angemessenes Gleichgewicht erzielt: 53 % der im Jahr 2000 für den Verkehr vorgesehenen Mittel wurden auf den Schienenverkehr und 42% auf den Straßenverkehr verwendet. Für alle unterstützten Verkehrszweige wurde auch geprüft, ob die maßgeblichen europäischen Standards, insbesondere in den Bereichen Interoperabilität, Signaltechnik, Sicherheit und zulässige maximale Achslast bei Lastkraftwagen (11,5 t), eingehalten wurden.

Ein wesentlicher Punkt bei der Auswahl von ISPA-Projekten im Jahre 2000 war die Anpassung der Infrastruktur an die Erfordernisse des Verkehrs und an die verschiedenen Prognosen. Insbesondere Engpässe wurden als Schwerpunkt gewertet. Weitere wesentliche Punkte bestanden in der angemessenen Berücksichtigung der Umweltverträglichkeit und mehrjähriger Unterhaltungspläne.

Verbesserungen der Infrastruktur erschienen als nötige, aber nicht hinreichende Bedingung leistungsfähiger Verkehrsnetze in den begünstigten Ländern. Als wesentlich wurde eine gute Qualität gewerblicher Dienste unter Berücksichtigung der Kundenbedürfnisse insbesondere im Eisenbahnverkehr gesehen. In dieser Hinsicht werden Synergien zwischen dem ISPA und dem Programm PHARE weiter entwickelt. Außerdem müssen parallel zu den Maßnahmen zur Entwicklung der Infrastruktur Schritte zur Überwindung von Engpässen unternommen werden, die von der Infrastruktur unabhängig sind; dies gilt besonders für langwierige Formalitäten bei Grenzübertreten.

Das ISPA wird einen wesentlichen Beitrag zu den Bemühungen der Unternehmen in Verbindung mit den mittel- und osteuropäischen Ländern (MOEL) insbesondere im Hinblick auf die Arbeit der politischen Gemeinschaft im Bereich des Verkehrs und hinsichtlich der Notwendigkeit einer Verstärkung der Anbindung an das transeuropäische Netz leisten.

In der Agenda 2000 hat die Kommission die Wichtigkeit des Verkehrssektors für die vor dem Beitritt zu verfolgende Strategie der Europäischen Union betont. Die MOEL stellen eine wesentliche Verbindung zwischen der EU, der GUS und den Mittelmeerländern dar. Die Verkehrsinfrastruktur der Region stellt ein entscheidendes Element für die Wettbewerbsfähigkeit, die Konjunktur und den Arbeitsmarkt der EU von Morgen dar.

Entsprechend forderte die Kommission, dass die Kandidatenländer jeweils eine ISPA-Strategie für den Verkehrssektor entwickeln, in der darzulegen ist, wie die ISPA-Mittel verwendet werden sollen, welcher Rahmen für die Analyse der Projekte zugrunde gelegt werden soll und wie Prioritäten für die Anwendung dieses Instruments gesetzt werden.

Die zehn Länder schlossen die Entwicklung ihrer Strategien im Mai/Juni 2000 ab. Dabei standen folgende Kriterien im Vordergrund:

- Stärkung des transeuropäischen Netzes, vor allem zu Gunsten der zehn multimodalen paneuropäischen Verkehrskorridore, die auf der Dritten Gesamteuropäischen Verkehrskonferenz im Juni 1997 in Helsinki unterstützt

wurden; ein besonderer Schwerpunkt sollte auf fehlende Verbindungen und die Beseitigung von Engpässen gelegt werden;

- Konzentration der Investitionen auf diese Korridore als vorrangige Vorhaben sowie schließlich der Zugang zu diesen Korridoren;
- Berücksichtigung des Gleichgewichts zwischen den verschiedenen Verkehrszweigen, wobei besondere Anstrengungen erforderlich sind, um den ständigen Rückgang des Schienenverkehrs aufzuhalten;
- Sicherstellung der finanziellen Nachhaltigkeit der Investitionen, insbesondere im Hinblick auf Betrieb und Unterhaltung der Infrastruktur u.a. unter Berücksichtigung des Schutzes von Umwelt und Gesundheit und unter Vereinbarung mit dem gemeinschaftlichen Besitzstand;
- Einhaltung der EIA-Richtlinie einschließlich der Beteiligung der Öffentlichkeit;
- Notwendigkeit der Einbeziehung externer Finanzierungsquellen zur Verstärkung der Wirkung des ISPA-Fonds, insbesondere durch Darlehen von internationalen Finanzinstituten (IFI) (besonders der EIB und der EBWE).

Aus dem Haushalt 2000 wurden insgesamt EUR 537 Millionen für Verkehrsprojekte aufgewendet; dies waren über 53 % sämtlicher für das ISPA vorgesehenen Mittel. (Außerdem wurden 39 Umweltschutzprojekte mit über 46 % des Haushalts 2000 gefördert.)

Tabelle 10: Förderung des Verkehrssektors aus dem ISPA-Fonds im Jahre 2000

Begünstigtes Land	Gesamt (EUR)	Schiene (EUR)	Straße (EUR)	Luft (EUR)	Sonst.° (EUR)	Anzahl insgesamt
Bulgarien	52 000 000	0	24 000 000	28 000 000	0	2
Tschechische Republik	42 135 864	31 620 130	10 051 734	0	500 000	4
Estland	12 411 126	0	11 331 126	0	1 080 000	2
Ungarn	44 159 860	43 825 000	0	0	334 860	6
Lettland	20 180 328	12 700 328	7 225 000	0	255 000	5
Litauen	34 042 528	9 129 888	24 912 640	0	0	3
Polen	173 969 062	72 282 461	100 802 601	0	884 000	8
Rumänien	118 627 136	72 779 440	45 847 696	0	0	3
Slowakei	30 853 200	30 853 200	0	0	0	1
Slowenien	8 280 000	7 500 000	0	0	780 000	2
Gesamt	536 659 104	280 690 447	224 170 797	28 000 000	3 833 860	36

° einschließlich Programme zur technischen Unterstützung

Tabelle 11: Verkehrssektor: Projekte nach TINA-Korridoren (Förderung 2000)

Korridor	Anzahl Projekte	ISPA-Fonds (EUR)	% des gesamten Verkehrshaushalts 2000
Korridor 1	4	27 819 326	5.18
Korridor 2	2	72 282 461	13.47
Korridor 3	2	78 431 376	14.61
Korridor 4	9	163 193 570	30.41
Korridor 4-5	1	94 860	.02
Korridor 5	1	12 331 000	2.30
Korridor 5 10	2	8 280 000	1.54
Korridor 5A	1	30 853 200	5.75
Korridor 6	1	10 051 734	1.87
Korridor 9	1	34 747 696	6.47
Korridor 9B	3	24 779 328	4.62
Korridor E-W	3	12 955 328	2.41
Korridor nicht zugewiesen*	7	60 875 225	11.34
Gesamt	37	536 695 104	

* Aus verschiedenen Gründen können Projekte u.U. keinem der TINA-Korridore zugeordnet wurden. Ein Projekt, das z.B. die technische Unterstützung beim Projektmanagement zum Gegenstand hat, kann mit keinem bestimmten TINA-Korridor verbunden werden.

5. FINANZIERUNG DER TEN: SONSTIGES

5.1. TEN-Finanzverordnung - Einrichtung eines mehrjährigen Richtprogramms für TEN-T (2001-2006)

Im Rahmen der Agenda 2000 vereinbarten das Europäischen Parlament und der Rat eine Änderung der Ratsverordnung (EG) Nr. 2236/95 über die Grundregeln für die Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen für transeuropäische Netze (TEN-Finanzverordnung).

Wie im Jahresbericht 1999 dargestellt, wurde für den Zeitraum 2000-2006 ein Finanzierungsrahmen in Höhe von EUR 4 600 Millionen für alle drei TEN-Sektoren vorgesehen. Von diesen EUR 4 600 Millionen sollen etwa EUR 4 170 Millionen für

Verkehrsprojekte, 155 Millionen für Projekte im Energiesektor und EUR 275 Millionen für Projekte im Bereich Telekommunikation verwendet werden.

Mit der Einrichtung des mehrjährigen Richtprogramms für TEN-T für den Zeitraum 2000-2006 gemäß der TEN-Finanzverordnung in ihrer geänderten Fassung sollte in besonderer Weise den finanziellen Erfordernissen von TEN-T-Großprojekten Rechnung getragen werden. Ergänzend zur ständigen Unterstützung der vorrangigen Essen-Vorhaben sollten auch besonders Projekte im Bereich der Entwicklung von Netzen zur Beseitigung von Engpässen sowie grenzüberschreitende Projekte und Vorschläge für intelligente Verkehrssysteme (ITS) im Straßen-, Schienen- und Luftverkehr gefördert werden. Ein wesentlicher Bestandteil des MIP ist das Projekt GALILEO. In der Änderung der TEN-T-Leitlinien und bei der Vorbereitung des mehrjährigen Richtprogramms führte die gemeinsame Arbeit der Europäischen Gemeinschaft und der (nationalen) TEN-T-Expertengruppe für ITS im Bereich der Straßenverkehrsverwaltung zur Bestimmung von acht Anwendungsbereichen für die Einführung von ITS im transeuropäischen Straßennetz der 15 Mitgliedstaaten.

Infolge des Dialogs zwischen der Kommission und den Mitgliedstaaten über die Entwicklung der grundlegenden Elemente eines MIP für den Bereich TEN-T (Struktur, flexible Vereinbarungen, Verwaltung des Programms usw.) wurde im September 2000 eine Aufforderung zur Einreichung von Angeboten veröffentlicht, nach der über 200 Angebote mit Förderanträgen in Höhe von insgesamt über 7 Milliarden EUR eingegangen sind.

Das Volumen von insgesamt EUR 2781 Millionen, das den TEN-T-Finanzausschüssen zur Förderung von Vorhaben im Rahmen des MIP 2001-2006 vorgeschlagen wurde, hat sich aus der Bewertung der eingereichten Angebote ergeben. Dieses Volumen stellt etwa zwei Drittel des für diesen Zeitraum vorgesehenen Gesamtvolumens dar und ist Ausdruck der Tatsache, dass der Ausschuss bestrebt ist, einen ausreichenden Spielraum für die jährlichen Haushaltszuwendungen außerhalb des MIP zu belassen und die neuen Schwerpunkte im Bereich des Verkehrs im Zusammenhang mit der für das Jahr 2003 vorgesehenen Änderung des Programms zu berücksichtigen.

6. MITTEILUNGEN, EVALUIERUNG, FINANZKONTROLLE

6.1. Mitteilungen

6.1.1. Mitteilung der Kommission betreffend die Entwicklung von EURO-ISDN

Am 8. Mai 2000 hat die Kommission gemäß Artikel 10 der Entscheidung Nr. 2717/95/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. November 1995 eine Mitteilung veröffentlicht und dem Europäischen Parlament, dem Rat, dem Wirtschafts- und Sozialausschuss und dem Ausschuss der Regionen vorgelegt.¹⁴ Die Mitteilung beinhaltet eine Gesamtevaluierung einer Reihe von Leitlinien für die Entwicklung des EURO-ISDN (dienstintegrierendes digitales Fernmeldenetz) zu einem transeuropäischen Netz (TEN-ISDN).

¹⁴ KOM (2000) 267 endg. vom 08.05.2000

6.2. Evaluierung

Im Rahmen des Programms „SEM („Sound and efficient management“) 2000“ misst die Kommission der Evaluierung ihrer Maßnahmen hohe Bedeutung zu.

6.2.1. Telekommunikation

Insgesamt wurden am 7. Mai und am 26. Oktober 2000 33 Projekte überprüft (siehe Anhang III). Allgemein empfahlen die Überprüfer, Projekte zur Entwicklung von Geschäftsplänen stärker zu unterstützen sowie ggf. mehr Überprüfungen vor Ort vorzunehmen. (Dies wurde auch im Sonderbericht des Rechnungshofs empfohlen.)

Bewertung der Teletourismus-Projekte

Nach einer gemeinsamen Initiative der Generaldirektionen Informationsgesellschaft und Regionalpolitik aus dem Jahre 1997 wurden die 15 Projekte im Bereich des Teletourismus im Haushalt TEN-Telekom mitfinanziert. Ziel der beiden Generaldirektionen war eine Verbesserung der Qualität der lokalen Informationen im Bereich Tourismus und KMU durch Bereitstellung eines kritischen Volumens interoperabler und zuverlässiger Informationen.

In April 2000 wurden 13¹⁵ dieser Projekte mit Hilfe externer Experten einer technischen Bewertung unterzogen (siehe Anhang III). Insgesamt wurde festgestellt, dass diese Projekte erheblich zum Erfolg einer Maßnahme beigetragen hatten, die zu e-Europe hinführen sollte, und dass diese Projekte Maßnahmen auf lokaler Ebene und auf europäischer Ebene unter Wahrung des Subsidiaritätsprinzips miteinander verbunden hatten.

Zwischenevaluierung des Programms TEN-Telekom

Gemäß der in Artikel 14 der Leitlinienentscheidung und in der Initiative SEM 2000 geforderten systematischen Evaluierung von EU-Programmen hat die Kommission eine Zwischenevaluierung der Aktion TEN-Telekom vorgenommen. Nach einer positiven Beurteilung durch den Leitlinienausschuss auf der Sitzung des Leitlinienausschusses am 15.-16. Juli 1999 zur Erörterung der Rahmenbedingungen hat die Kommission eine Vorabinformation im Amtsblatt¹⁶ veröffentlicht. Anfang 2000 hat die Kommission im Rahmen einer normalen öffentlichen Ausschreibung externe Experten beauftragt. Außerdem hat die Kommission eine Lenkungsgruppe mit Vertretern der beteiligten Parteien eingerichtet, welche die Arbeit der Experten steuern und die Unabhängigkeit der Experten gewährleisten soll.

Der Auftragnehmer stellte dem Finanz- und Leitlinienausschüssen des Bereichs TEN-Telekom die Ergebnisse und Empfehlungen auf der Ausschusssitzung am 12. Dezember 2000 vor (siehe vorstehender Absatz 3.2.2). Der vollständige Bericht ist über die Website von TEN-Telekom unter www.ispo.cec.be/tentelecom zugänglich.

¹⁵ Im Rahmen von TEN-Telekom wurden **ursprünglich** tatsächlich insgesamt 15 Projekte gefördert. Das Projekt BRANDENBURG-D wurde aber noch vor der Bewertung gekündigt, da wegen interner Probleme die vertraglichen Verpflichtungen nicht erfüllt werden konnten, und das Projekt KORSIKA ON-LINE wurde im Mai 1999 bewertet.

¹⁶ ABl. S 230 vom 26.11.99

Die wesentlichen Ergebnisse dieser unabhängigen Evaluierung werden im Folgenden zusammengefasst:

Die Zwischenbewertung der Aktion TEN-Telekom ergab, dass das Programm erwartungsgemäß läuft und eine Nische erschließen kann, in der sich die Wirkung des Programms entfalten könnte. Das Programm wurde strategisch wirksam so positioniert, dass es unter anderem die Umsetzung transeuropäischer (privatwirtschaftlicher) Projekte mit hohem Risiko sowie die Ergebnisse von Forschungsprojekten unter erheblicher Beteiligung von KMU unterstützen kann. Der verhältnismäßig bescheidene Umfang des Programms ist kein Nachteil, sondern ermöglicht TEN-Telekom eher die Flexibilität, rasch auf die äußerst variablen Bedingungen in der Welt der Telekommunikation zu reagieren und den Aktionsplan e-Europe zu unterstützen. Vor dem Hintergrund des hohen Risikos der Projekte belegen die vorläufigen Ergebnisse und die Erwartungen der Projektteilnehmer das hohe Umsetzungspotenzial vieler Projekte nach dem Ende der im Rahmen von TEN-Telekom finanzierten Projektphase.

Allerdings müssen Maßnahmen gebündelt werden, wenn TEN-Telekom das bestehende Wirkungspotenzial vollständig entfalten soll. Bei sehr zahlreichen Maßnahmenbereichen besteht die Gefahr, dass die Maßnahmen nicht weit genug gefächert werden. Außerdem muss die Wirksamkeit der Projekte erhöht werden, insbesondere im Hinblick auf die Ausarbeitung von Geschäfts- und Investitionsplänen, durch die Zuweisung von Ressourcen zu spezifischen Teilen eines Projekts und durch eine weitere Stärkung der transeuropäischen Dimension der Projekte.

6.2.2. *Verkehr*

Die Verwaltung der Projekte im Bereich TEN-T erfolgt integriert in die für den jeweiligen Sektor zuständigen Referate. Auf diese Weise sind eine enge Abstimmung mit den Maßnahmen und den Rechtsvorschriften der Gemeinschaft sowie entsprechende Beiträge gewährleistet. Auswahl und Evaluierung werden von diesen Faktoren deutlich geprägt. Zum Beispiel werden für sämtliche aus der TEN-T-Kreditlinie geförderten ITS-Projekte (Straßenverkehrsmanagement) zusätzlich zu den Beurteilungen in der Antragsphase, in der alle Projekte nach klassischen Kriterien bewertet werden, nachträgliche Evaluierungen vorgenommen, um die Konformität mit den ursprünglichen Zielsetzungen zu bewerten. Im Jahre 2000 hat die Kommission mit externer Unterstützung sieben Projekte evaluiert, und bei zweien der Projekte (SERTI und VIKING) wurden eingehende Prüfungen vor Ort vorgenommen (in Frankreich und in Finnland).

7. **AUSSENBEZIEHUNGEN**

7.1. **Energie**

Bei den Außenbeziehungen in Verbindung mit Energienetzen wurde der wesentliche Schwerpunkt auf die Einführung des Wettbewerbs und die Regulierung der Strom- und Erdgasmärkte der beteiligten Drittländer gelegt.

Dies gilt insbesondere für die Beitrittskandidaten, die sich auf die Übernahme und Einführung des Gemeinschaftlichen Besitzstandes in diesem Bereich vorbereiten; entsprechendes gilt aber auch für sonstige Drittländer.

Die Öffnung und Regulierung der Energiemärkte wird als eine Bedingung für tragfähige Investitionen in Energienetze im neuen europäischen Kontext wettbewerbsfähiger Energiemärkte betrachtet.

Die Ausweitung und die Wiederherstellung der Energienetze ist wesentlich nicht nur für die Energieversorgung der europäischen Union in ihrer heutigen Gestalt, die weiterhin stark von externen Ressourcen abhängig sein wird (insbesondere von Öl und von Erdgas), sondern auch für eine zukünftige erweiterte Union. In dieser Hinsicht wird sich die Abhängigkeit der Union auch nach der Erweiterung nicht grundlegend ändern. Angemessene, miteinander verbundene Energienetze sind auch im Hinblick auf die aktive Beteiligung der Beitrittskandidaten am zukünftigen Binnenmarkt für Energie wichtig.

In den Leitlinien für transeuropäische Netze im Energiesektor sind bereits Gas- und Stromprojekte unter Beteiligung von Beitrittskandidaten vorgesehen. Projekte im Bereich TEN-Energie in Verbindung mit Beitrittskandidaten wurden im Rahmen des Programms TEN-Energie sowie im Rahmen von PHARE weiter durch die Gemeinschaft gefördert.

Für Südosteuropa, insbesondere für die Länder des Westbalkan, nahm die Regionalkonferenz zur Finanzierung Südosteuropas am 29. und 30. März 2000 in Brüssel ein „**Quick Start Package**“ an, das von der Europäischen Investitionsbank (EIB) entwickelt wurde und im Wesentlichen die betroffene Infrastruktur zum Gegenstand hat (einschließlich verschiedener Projekte im Energiesektor).

In diesem „**Quick Start Package**“ hat sich die Europäische Kommission bereit erklärt, ein Studienprogramm zur Untersuchung der regionalen Infrastruktur zu erarbeiten, das im Jahre 2001 umgesetzt werden soll. Außerdem sollte die Europäische Kommission im Jahre 2001 ein strategisches Konzept für Infrastrukturen im Verkehrs- und Energiebereich in Südosteuropa entwickeln, das sich schwerpunktmäßig auf die fünf Länder des Stabilisierungs- und Assoziierungsprozesses konzentrieren sollte.

7.2. Telekommunikation

Die Telekommunikationsinfrastruktur und die entsprechenden neuen Dienste und Anwendungen sind Schlüsselfaktoren für die sozioökonomische Entwicklung und die Integration der Nachbarländer in die Gegebenheiten innerhalb der EU. Insbesondere können die Telekommunikationsinfrastruktur und die entsprechenden neuen Dienste und Anwendungen den mittel- und osteuropäischen Ländern (MOEL) und den Ländern des Mittelmeerbeckens ermöglichen, ihre jeweiligen Volkswirtschaften zu modernisieren und ihren Wohlstand zu mehren.

Um kommerzielle Finanzierungsquellen für die Entwicklung des Telekommunikationssektors zu sichern, müssen ein fairer, transparenter und verlässlicher Regulierungsrahmen für diesen Sektor, qualifiziert geführte Betriebsgesellschaften und gründlich erarbeitete Anlageangebote bestehen. Unter allen Umständen sind geeignete Liberalisierungs- und Regulierungsmaßnahmen der

Regierungen Voraussetzung für die erfolgreiche Entwicklung des Telekommunikationssektors.

Die erste Maßnahme seitens der EU besteht daher darin, die zur Überwachung des Sektors und zur Durchsetzung der nötigen Regulierungsmaßnahmen erforderlichen institutionellen Veränderungen zu fördern. Außerdem besteht erheblicher Raum für die Einführung der neuen Anwendungen und Dienste im Bereich der Telekommunikation, die sich durch einen hohen gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Wert auszeichnen; dabei sind die Erfahrungen aufgrund der Aktion TEN-Telekom in der Gemeinschaft sowie der Initiative EUMEDIS im Rahmen des Programms MEDA zu berücksichtigen.

Darüber hinaus gewährleistet die Kommission, dass Investitionen der EIB und der EBWE in möglichst weitreichendem Umfang mit entsprechenden regulierenden Reformen einhergehen. Dazu wurde eine Vereinbarung zwischen der Kommission und der EBWE getroffen, die sicherstellt, dass vor Investitionen im Telekommunikationssektor grundsätzlich eine Beratung erfolgt. Dies gilt auch für Investitionen der EIB, die ebenfalls sämtlich von Dienststellen der Kommission zu genehmigen sind. Die Kommission schließt sich mit internationalen Finanzinstituten (insbesondere mit der Weltbank) zusammen, um ähnliche Ziele zu verfolgen. Bei der Erarbeitung von Empfehlungen zu regulierenden Reformen kann technische Unterstützung aufgrund von Gemeinschaftsprogrammen wie z.B. PHARE, TACIS und MEDA in Anspruch genommen werden.

7.3. Verkehr

Ergänzend zu Maßnahmen in Verbindung mit Flughäfen im Rahmen der Projekte TINA, PHARE, TACIS und CARDS wurden Fördermittel erfolgreich genutzt, um Schwachstellen in der Luftverkehrskontrolle (ATC) in diesen Ländern zu bestimmen und diesen Ländern bei der weiteren Planung Hilfestellung zu leisten. Über CARDS wurden provisorische Maßnahmen zur Luftverkehrskontrolle insbesondere in Bosnien-Herzegowina unterstützt: Diese Maßnahmen stoßen bei EIB und EBWE auf Interesse, die eigene Studien zur Untersuchung der bestehenden Möglichkeiten durchführen. Die auf diese Weise ausgelöste Entwicklung sollte aufrechterhalten werden.

Die erfolgreiche Integration der Kandidatenländer für einen Beitritt zu einer erweiterten Union setzt nicht nur voraus, dass diese Länder den legislativen Besitzstand der Gemeinschaft übernehmen, sondern auch, dass diese Länder ihre Verkehrsinfrastrukturen an die sozioökonomischen und ökologischen Erfordernisse in Verbindung mit der erforderlichen Ausweitung des transeuropäischen Verkehrsnetzes anpassen. Die Gesamtstrategie und die politischen Schwerpunkte hinsichtlich der Infrastrukturentwicklung in diesen Ländern wurde zwar verfolgt und gestärkt. Trotzdem aber brachte das Jahr 2000 auch eine entscheidende Veränderung bei den Finanzierungsinstrumenten der EU, insofern als PHARE (und insbesondere die LSIF (Large Scale Infrastructure Facility = Fazilität für Infrastrukturgroßprojekte)) als wesentliche Quelle der EU-Förderung für Investitionen in Verkehrsinfrastrukturen durch das ISPA abgelöst wurde.

Entsprechend begann sich PHARE im vergangenen Jahr im Verkehrsbereich auf die technische Unterstützung der wirksamen Einführung des Besitzstandes und die Begründung der entsprechenden Einrichtungen zu konzentrieren und in

eingeschränktem Umfang lokale Verkehrsinfrastrukturen, für die eine Förderung durch das ISPA nicht in Betracht kam, im Rahmen der nationalen und der grenzüberschreitenden Programme zu unterstützen.

Viele Beitrittskandidaten sind dabei, die wesentlichen Grundlagen und Zielsetzungen der TEN-Leitlinien bei Investitionsentscheidungen in Verbindung mit Verkehrsprojekten schrittweise einzuführen und zu übernehmen bzw. haben die wesentlichen Grundlagen und Zielsetzungen bereits vollständig eingeführt und in ihre Rechtsvorschriften übernommen.

In Südosteuropa (in den Ländern des Westbalkans) unterstützt die EU die Entwicklung der im Jahre 1997 in Helsinki auf der Gesamteuropäischen Verkehrskonferenz benannten gesamteuropäischen Verkehrskorridore (Schiene, Straße, Wasserwege), über die das transeuropäische Verkehrsnetz mit den Ländern Mittel-, Ost- und Südosteuropas und darüber hinaus mit weiteren Drittländern verbunden werden soll. Von besonderer strategischer Bedeutung für die Länder Südosteuropas sind die Korridore IV, V, VII, VIII und X. Die Europäische Union hilft den betroffenen Ländern, ihre Verkehrsinfrastruktur so zu entwickeln, dass die Korridore und Netze verbessert werden können, die diese Länder verbinden.

Das auf der Regionalkonferenz zur Finanzierung Südosteuropas genehmigte „**Quick Start Package**“ konzentrierte sich im Wesentlichen auf die Infrastruktur, insbesondere auf die Entwicklung von Straßennetzen (71% des gesamten Infrastrukturpakets).

8. WEITERE MASSNAHMEN DER UNION IN VERBINDUNG MIT DEM TEN

8.1. Umweltschutz

Die Finanzierung von TEN-Projekten im Jahr 2000 beruhte auf der Voraussetzung, dass hinreichende Informationen zugänglich gemacht wurden, um sicherzustellen, dass die TEN-Projekte im Einklang mit den Rechtsvorschriften der Gemeinschaft stehen. Entsprechend wurde im Dezember 1999 in den Anhang mit den Umweltschutzbestimmungen des Standardformulars zur Beantragung von Fördermitteln für TEN-Projekte eine ausdrückliche Erklärung der für die Überwachung von Natura 2000-Gebieten zuständigen Behörde aufgenommen. Diese Änderung sollte die internen Verfahren in den Mitgliedstaaten vereinfachen und so sicherstellen, dass TEN-Projekte die Vorschriften von Natura 2000 und insbesondere die Bestimmungen zum Gebietsschutz gemäß Artikel 6 der Habitat-Richtlinie erfüllen.

8.2. Forschung und Entwicklung

Verschiedene spezifische Programme innerhalb des Vierten Rahmenprogramms der Europäischen Gemeinschaft für Forschung, technologische Entwicklung und Demonstration (1994-1998) sahen Projekte zur Entwicklung und Umsetzung von TEN-T-Maßnahmen vor. Diese Projekte behandelten Fragen wie z.B. die Unterstützung bei der Entscheidung über Infrastrukturprojekte, Methoden zum Aufbau von Verkehrsbeobachtungsstellen und die Bewertung der sozioökonomischen und ökologischen Auswirkungen der TEN-Maßnahmen. Außerdem wurden in vielen Pilotprojekten die Ergebnisse und Empfehlungen der

Forschungsprojekte umgesetzt. Die meisten dieser Projekte wurden bereits abgeschlossen, und die betreffenden Zusammenfassungen und Ergebnisse wurden entweder auf der eigens eingerichteten Website (<http://europa.eu.int/comm/transport/extra/home.html>) oder auf den Websites der einzelnen Projekte (jeweils mit einem Verweis auf die zusätzlich eingerichtete Website) veröffentlicht. Darüber hinaus haben diese Ergebnisse zur Änderung der Leitlinien der Gemeinschaft für die Entwicklung des Verkehrsnetzes und zur Änderung der neuen Gemeinsamen Verkehrspolitik in der im Weißbuch dargestellten Form beigetragen.

Innerhalb des Fünften Rahmenprogramms für Forschung, technologische Entwicklung und Demonstration (1998-2002) waren viele Projekte in Verbindung mit verschiedenen Leitaktionen (Nachhaltige Mobilität und Zusammenwirken der Verkehrsträger, Landverkehrstechnologien und Meerestechnologien, Neue Perspektiven für die Luftfahrt, Effiziente Energiesysteme und Dienste für die Bürger, Satellitennavigation (GALILEO)) bereits angelaufen. Die Bewertung der TEN-T-Verfahren, die Verbesserung der Infrastruktur, die Entwicklung und Verbesserung quantitativer Werkzeuge zur Unterstützung des politischen Handelns (Verkehrsinformationssystem, Modellbildungsdienste, Flughafenüberwachungsnetz) sowie die Einrichtung von Diskussionsforen zur Behandlung von Themen in Verbindung mit TEN-T-Maßnahmen und -Projekten (ALP-NET, THINK-UP, EXPEDITE) wurden als wesentliche Zielsetzungen im Bereich der sozioökonomischen Forschung bestimmt.

Das Projekt SCENES wurde als Modell für Verkehrsprognosen entwickelt. Das Modell beruht auf einem Netz und beinhaltet eine detaillierte Beschreibung des TEN-T. SCENES deckt alle 15 Mitgliedstaaten der EU sowie verschiedene Beitrittsländer ab. Ausgehend von der derzeitigen Situation kann angenommen werden, dass der Personenverkehr in der erweiterten EU bis 2010 jährlich um 1,3 % und der Frachtverkehr 2,5 % zunehmen wird. Für den internationalen Personenverkehr zwischen der EU und den Beitrittsländern wird ein rapides Wachstum von jährlich 3,6 % erwartet. Für den Straßengüterverkehr innerhalb der EU wird ein Wachstum von nur 1,1 % jährlich angenommen; für den internationalen Straßengüterverkehr wird dagegen eine rasche Zunahme um jährlich 2,9 % innerhalb der EU und um bis zu 3,9 % im Handel zwischen den Beitrittsländern und der EU prognostiziert. Das Modell SCENES wird zurzeit dahingehend ausgeweitet, dass eine Verknüpfung mit nationalen Verkehrsmodellen und -prognosen (EXPEDITE und THINK-UP) erfolgt und dass die makroökonomischen Auswirkungen (BIP, Beschäftigung) der TEN und anderer verkehrsbezogener Maßnahmen (TIPMAC) bewertet werden können.

Um zu prüfen, ob ein Verkehrsinformationssystem zur Unterstützung politischer Entscheidungen eingerichtet werden kann, wurde im 4. RP ATIS (Alpine Transport Information System) als praktische Pilotanwendung eingeführt. Wenngleich diese Studie nur für den begrenzten Bereich der Alpenregion durchgeführt wurde, stellten sich Fragen in Verbindung mit heftig diskutierten politischen Themen, von denen die Gemeinschaft in hohem Maße betroffen ist. Das wichtigste Ergebnis der Studie bestand darin, dass die Daten zu Handel und Verkehr aus verschiedenen Quellen in Verbindung mit der ATIS-Pilotstudie erfolgreich kombiniert werden konnten. Dazu wurden folgende Schritte durchgeführt: a) *Regionalisierung der Handelsströme zwischen den Ländern nach Verkehrszweigen und nach Warengruppen (gemäß NUTS2);* b) *Anwendung der wesentlichen Verkehrsnetzstrukturen auf*

Handelsströme; c) Übernahme der spezifischen Struktur des alpinen Verkehrsnetzes für Handelsströme über die Alpen; d) Verteilung der Handelsströme an den Alpenpässen auf alle Verkehrszweige; e) Bewertung der Auswirkungen verkehrspolitischer Fragen im Alpenraum (Preisgestaltung, kombinierter Verkehr usw.).

Die im Rahmen dieser Pilotstudie durchgeführten Arbeiten führten zur Schaffung eines möglicherweise hilfreichen Instruments für die Politik, das erwiesenermaßen zur Orientierung bei Entscheidungen über Infrastrukturentwicklungen (z.B. im Bereich TEN-T hinsichtlich des Brennerkorridors) beitragen kann. Das Potenzial für die Ausweitung und die Verbesserung des ATIS wird im thematischen Netz ALP-NET des 5. RP diskutiert.

Das wesentliche Ergebnis des Programms MAESTRO besteht in den MAESTRO-Leitlinien. In erster Linie sollen die Leitlinien helfen, Entscheidungen über Auswahl, Gestaltung und Evaluierung von Pilot- und Demonstrationsprojekten in Europa zu treffen. Die MAESTRO-Leitlinien bilden eine Brücke zwischen den verschiedenen Entscheidungen und Evaluierungsphasen eines Pilot- und Demonstrationsprojektes und werden als die erste Reihe von Leitlinien betrachtet, die unmittelbar über den gesamten Lebenszyklus eines Pilot- und Demonstrationsprojektes angewendet werden kann. Die Leitlinien richten sich an eine weit gefasste Gruppe von Endbenutzern. In den Leitlinien werden vier Schlüsselgruppen benannt, welche die Rolle der Benutzer im Prozess des Pilot- und Demonstrationsprojektes und den Informationstyp widerspiegeln, den die Benutzer benötigen, um ihren Aufgaben besser nachkommen zu können. Die Leitlinien sind aber nicht nur für bestimmte Benutzer vorgesehen, sondern sollen auch aus einer allgemeineren Perspektive gesehen werden.

Die Leitlinien gliedern den Prozess der Durchführung von Pilot- und Demonstrationsprojekten in drei Teile:

1. **Bevor das Projekt beginnt:** Die Benutzer beschreiben ihr spezifisches Verkehrsproblem und entscheiden, ob ein Pilot- und Demonstrationsprojekt überhaupt die am besten geeignete Möglichkeit zur Lösung Ihres Problems darstellt.
2. **Während des Projektes:** Die Benutzer wenden die MAESTRO-Methoden zur Behandlung von Fragen in Verbindung mit der Einrichtung und Durchführung ihres Projektes an.
3. **Nach dem Projekt:** Die Benutzer prüfen, wie die Ergebnisse des Projektes am besten genutzt werden können und ob das Projekt im großen Maßstab umgesetzt werden sollte.

Das Programm für die Technologien der Informationsgesellschaft (IST-Programm) wurde innerhalb des 4. und des 5. Programms für Forschung und Entwicklung umgesetzt. Im Jahre 2000 waren wichtige Entwicklungen in der europäischen Politik zu verzeichnen; unter anderem hat sich die Initiative eEurope als treibende Kraft auf dem Weg zur Informationsgesellschaft und zum „Europäischen Forschungsraum“ erwiesen, die eine Orientierung für einen zukünftigen Rahmen bietet. IST hat sich als gut auf diese Maßnahmenbereiche abgestimmt erwiesen. Die im Rahmen des IST-Programms vorgenommene Qualitätsbewertung belegt spürbare Beiträge und zeigt die Auswirkungen, die diese Forschungen bereits auf die betreffenden Maßnahmen

hatten. Im Folgenden werden einige Fortschritte und Ergebnisse nach Hauptbereichen zusammengefasst:

8.2.1. Systeme und Dienste für den Bürger (*Leitaktion I – LA I*)

Positive Ergebnisse werden weiterhin mit dem *Programm Telematikanwendungen* erzielt:

- Im Bereich *Gesundheit* wurden transportable, uneingeschränkt funktionsfähige Telemedizin-Workstations produziert und eine standardisierte europäische Online-Datenbank für Organtransplantationen eingerichtet (TELEINVIVO und RETRANSPLANT). Im Bereich Personen mit besonderen Bedürfnissen wurden besondere Schnittstellen entwickelt, die ältere und behinderte Menschen in die Lage versetzen sollen, umfassender an der mobilen und der vernetzten (Internet-)Welt (MORE und WAI) teilzunehmen; außerdem wurden Fortschritte bei der Entwicklung leistungsfähigerer, automatischer Rollstühle erzielt (TRANSWHEEL).
- Kooperative, digitale, mehrsprachige Plattformen für die *öffentlichen Verwaltungen* mit neuen Dienstleistungsmodellen wurden in Stadtzentren, Regionen und in Orten in ganz Europa demonstriert (CITIES, NET FOR NETS u.a.).
- Mit erfolgreichen Projekten im Bereich *Umwelt* konnten exakte Systeme zur Echtzeit-Überwachung der Wasserqualität in großtechnischem Maßstab sowie die Bereitstellung europaweiter Daten zum Umweltschutz für Bürger sowie Systeme zum Küstenzonenmanagement (INION, IRENIE, THESIS) demonstriert werden.

Im Bereich *Verkehr und Tourismus* wurden in erfolgreich abgeschlossenen Projekten multimodale Informationssysteme für Verkehrsteilnehmer, integrierte Systeme zum Straßenverkehrsmanagement, standardisierte Systeme zur elektronischen Erfassung von Nutzungsgebühren sowie kommerzialisierte Produkte für das entstehende Aeronautische Telekommunikationsnetz entwickelt und die Möglichkeiten für integrierte Tourismusdienste demonstriert (PROMISE, QUARTET+, KAREN, A1, EOLIA/ProATN, EU-SPIRIT).

8.2.2. Neue Arbeitsverfahren und elektronischer Geschäftsverkehr (*LA II*)

Die Arbeit gemäß *Leitaktion II* beruht auf der Vision einer weltweit vernetzten Wirtschaft, in der Verbraucher, Arbeitnehmer und Unternehmer nahtlos und dynamisch zusammenkommen und in einer Infrastruktur in Interaktion miteinander treten können, die Vertrauen und Zuversicht gleichermaßen fördert. Diese *Leitaktion* soll den Weg zu einer kommerziellen Verwertung dieser Vision ebnen und gleichzeitig die Wettbewerbsfähigkeit der beteiligten Unternehmen erhöhen, den Bürgern (als Verbraucher, Arbeitnehmer und Unternehmer) neue Möglichkeiten erschließen und eine nachhaltigere Wirtschaft ermöglichen. In diesem Zusammenhang schließen die wesentlichen Anforderungen die Erforschung und Entwicklung von Architekturen und Lösungen zur Stärkung der Interoperabilität ein.

8.2.3. *Multimedia-Inhalte und Werkzeuge (LA III)*

Gute Fortschritte wurden bei Projekten im Zusammenhang mit digitalen Bibliotheken, beim Erwerb komplexer Kenntnisse und Fertigkeiten, bei virtuellen Lerngemeinschaften, im Bereich der Mehrsprachigkeit, bei der natürlichen und der multimodalen Interaktivität, beim sprachübergreifenden Wissensmanagement und bei der intelligenten interaktiven Präsentation von Informationen erzielt. In den meisten Bereichen der LA III wurde die internationale Zusammenarbeit durch gemeinsame Workshops unter Beteiligung wichtiger Akteure aus den USA, aus Russland und den Assoziierungsländern verbessert. Die Direktion Anwendungen für das Kulturerbe hat mit der Abteilung Elektronische Bibliothek der National Science Foundation (USA) eine Kooperationsvereinbarung unterzeichnet, die gemeinsame Aktivitäten im Bereich elektronische Bibliothek erleichtern soll. Im Jahr 1999 war eine ähnliche Vereinbarung zwischen der Abteilung Intelligent Systems der Stiftung und dem Referat Sprachtechnologien geschlossen worden. LA III leistet auch einen Beitrag zur Gemeinschaftspolitik in den Bereichen Bildung und Kultur (vgl. „eLearning: Gedanken zur Bildung von morgen“, SOCRATES und LEONARDO, die MEDIA-Programme, Culture 2000) sowie zum Aktionsplan eEurope (50 % der laufenden Projekte im Rahmen von Leitaktion III tragen bereits zur Verwirklichung von *eEurope* bei, insbesondere zu den Handlungsschwerpunkten im Zusammenhang mit der wissensbasierten Wirtschaft und zu digitalen Inhalten). Außerdem hat die Leitaktion auch einen maßgeblichen Anteil an den Folgeprogrammen INFO2000 und MLIS. Die Maßnahmen zur Bekanntmachung und Verbreitung der Aktivitäten waren bisher auf den Aufbau einer nachhaltigen Webpräsenz und eine aktive Teilnahme an bedeutenden internationalen Veranstaltungen beschränkt (Frankfurter Buchmesse, Milia 2000 usw.). Im Laufe des Jahres 2001 sollen diese Maßnahmen jedoch verstärkt werden.

8.2.4. *Grundlegende Technologien und Infrastrukturen (LA IV)*

Im Rahmen dieser Leitaktion werden Projekte mit folgenden Handlungsschwerpunkten unterstützt:

- Arbeiten in Verbindung mit *terrestrischen drahtlosen Netzen und integrierten Satellitennetzen*, Systemen und Diensten, häufig zur Verbindung terrestrischer Netze mit Satellitennetzen,
- **Datenverarbeitung, Kommunikation und Netze, programmierbare VPN** (virtuelle private Netze), Kommunikationsfunktionen in eingebetteten (Web-)Systemen, interaktive Gateways, Netzmanagement und feste/mobile Konvergenz, Kernnetze,
- Software-, System- und Dienstleistungstechnologien und -technik mit besonderem Schwerpunkt auf der Entwicklung verteilter Software und auf Endbenutzerdiensten unter besonderer Berücksichtigung frei zugänglicher Software / Open Source-Software,
- Simulation mit dem Schwerpunkt Echtzeitsysteme im großen Maßstab sowie Bildgebungsverfahren und Schnittstellen zur Überbrückung der Kluft zwischen realen und virtuellen Welten sowie Interoperabilität zwischen audiovisuellen

Diensten in verschiedenen Netzen und zwischen verschiedenen Metadaten-Systemen,

- Systeme und Dienste für mobile und private Kommunikation, einschließlich satellitengestützter Systeme und Dienste zur Integration der verschiedenen Funk- und Netzzugangstechnologien, die zur weiteren längerfristigen Entwicklung hin zur 4. Generation drahtloser Systeme und zur Notwendigkeit einer weiteren Entwicklung software-gesteuerter rekonfigurierbarer Systeme und Netze beitragen

8.2.5. Förderung der Forschungsinfrastruktur

Dieser Aktionsbereich hat die beiden folgenden Ziele zum Gegenstand:

- Auslegung des europäischen Backbone-Systems für das Forschungsnetz auf Transferraten im Gbit/s-Bereich; die Einführung des GEANT-Netzes ist ein wichtiges Zwischenziel innerhalb des Aktionsplans e-Europe 2000;
- Vereinfachung moderner netzbasierter Anwendungen durch Vorstufen zum Testen, zur Validierung und zur Demonstration neuer Technologien und Dienste unter realen Bedingungen; um dieses Ziel zu erreichen, wurden im Jahr 2000 11 Projekte begonnen. Wesentliche Inhalte sind optische Terabit-Verbindungen (ATRIUM), Netze der nächsten Generation (NGN Lab), Zugangstechnologien (TORRENT und MOICANE), QoS (SEQUIN), IPv6 (LONG, 6WINIT), Prüfstandstechnologien und -anwendungen (EUROGRID, DATGRID und DAMIEN) und virtuelle Gemeinschaften (SCHOLNET und MOICANE).

Nähere Informationen zu den IST-Projekten siehe IST-Website <http://www.cordis.lu/ist/>.

9. SCHLUSSBEMERKUNGEN

Schlussbemerkungen

Im TEN-Jahresbericht 2000 werden die Entwicklungen im Bereich der transeuropäischen Verkehrsnetze sowie die entsprechende Finanzierung aus unterschiedlichen Quellen der Gemeinschaft detailliert dargelegt. In einem hinsichtlich der Finanzierung eher positiven Bild hat die Kommission allerdings einige Schwächen und Mängel erkannt, insbesondere in Bezug auf die Umsetzung im Bereich TEN-Verkehr, auf die in den nächsten Jahren sorgsam reagiert werden muss.

Einer der entscheidendsten Aspekte im Bereich TEN-Verkehr war in den vergangenen Jahren der erhebliche Anstieg des Straßengüterverkehrs und der drastische Rückgang des Anteils der übrigen Verkehrszweige – insbesondere des Schienenverkehrs – der das Ungleichgewicht zwischen den Verkehrszweigen weiter verstärkte. Der Druck des Lkw- und des Pkw-Verkehrs nicht nur auf das transeuropäische Netz, sondern auch auf die regionale Infrastruktur und sowie auf die Infrastruktur innerhalb der Städte hat zu erheblichen Verkehrsbehinderungen geführt und die Umwelt sowie die Lebensbedingungen von Millionen europäischer Bürger gravierend beeinträchtigt.

Trotz der häufig hohen Investitionen, die die Mitgliedstaaten in Verbindung mit Mitteln der Europäischen Gemeinschaft für das Schienennetz aufwendeten, waren

ausgeprägte Verzögerungen in der Umsetzung der vorgesehenen Maßnahmen insbesondere bei den größeren grenzüberschreitenden Projekten zu verzeichnen. Gemessen an dem Tempo, mit dem Planungen zurzeit umgesetzt werden, dürften einige der in den TEN-T-Leitlinien 1996 beschriebenen Großprojekte nicht wie vorgesehen im Jahre 2010 zum Abschluss kommen. Wahrscheinlich werden frühestens in 15 Jahren alle in den Leitlinien in Anhang III genannten spezifischen Projekte abgeschlossen sein. Besonders bei den Projekten zur Alpenquerung (Lyon – Turin und bei der Brenner-Verbindung) sind deutliche Verzögerungen zu erwarten. Die Verzögerungen sind durch die größeren Schwierigkeiten bei Planung, Koordinierung und Finanzierung der Einführung der transeuropäischen grenzüberschreitenden Infrastruktur sowie durch das gegenüber rein nationalen Projekten eher begrenzte politische Interesse an diesen Projekten bedingt.

Das derzeitige Schienenverkehrsnetz hat eine begrenzte verfügbare Kapazität und kann nur in begrenztem Umfang die zunehmenden transeuropäischen Verkehrsströme aufnehmen; dies beeinträchtigt die Attraktivität des Schienengüterverkehrs. Engstellen betreffen etwa ein Zehntel der Gesamtlänge des transeuropäischen Verkehrsnetzes. Schwierig gestaltet sich die Situation auch in den Verkehrskorridoren zwischen Nord- und Südeuropa. Verkehrsknoten im Schienennetz, in denen verschiedene Verkehrszweige einander berühren, sind ebenfalls erheblich von Engstellen betroffen und stellen eines der wesentlichen Hindernisse für die Entwicklung des Schienengüterverkehrs dar. Infolge der Erweiterung und angesichts des Austauschs zwischen der Gemeinschaft und den Beitrittsländern könnte es in näherer Zukunft auch in den Schienenverkehrskorridoren in Ost-West-Richtung zu Staus kommen.

Um diese Probleme anzugehen und die Herausforderungen im Bereich des Verkehrs im kommenden Jahrzehnt zu bewältigen, hat die Kommission die Entwicklung des Schienenverkehrs im Allgemeinen und die Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur im Besonderen als einen ihrer wesentlichen Schwerpunkte bestimmt. Seit der Annahme der TEN-Finanzverordnung Mitte der 90er Jahre wird im TEN-T-Haushalt dem Schienenverkehr Priorität eingeräumt. Im Jahre 2000 wurden etwa zwei Drittel der verfügbaren Mittel für Projekte im Schienenverkehr aufgewendet; dieses Bild entspricht vollständig den Empfehlungen des Europäischen Parlaments. In diesen Aufwendungen sind die Mittel für Projekte im Bereich des Verkehrsmanagements enthalten; dieser Bereich ist einer der Sektoren, in denen Verbesserungen erforderlich sind, um ein uneingeschränkt interoperables Schienennetz herzustellen.

Trotz klarer politischer Ausrichtung der Gemeinschaft auf eine nachhaltige Mobilität bereits seit Anfang der 90er Jahre wurde dem Schienenverkehr bei der Bewilligung von Gemeinschaftsmitteln (insbesondere aus dem Strukturfonds) diese Priorität bislang nicht eingeräumt.

Auf den Straßen des transeuropäischen Verkehrsnetzes sind ebenfalls Staus zu verzeichnen; auch durch den Bau zusätzlicher transeuropäischer Straßenverbindungen mit hohen Fahrwegkapazitäten (unabhängig von der Notwendigkeit einer Anbindung abgelegener, peripherer Regionen) würde sich diese Situation nicht wesentlich verbessern. Diese Option wäre als letzte Möglichkeit zu betrachten, die allerdings bereits kurzfristig ebenso von Staus betroffen sein könnte. Die eigentliche Herausforderung besteht in der Verlagerung des Fernverkehrs von der Straße auf andere, umweltfreundlichere Verkehrszweige wie z.B. den Schienenverkehr, die Binnenschifffahrt oder den Kurzstreckenseeverkehr. Diese

neue Gewichtung der Verkehrszweige scheint die einzige langfristig tragfähige Lösung zu sein. Dazu müssen die vorhandenen Fahrwegkapazitäten (die hinsichtlich der Binnenwasserstraßen und des Seeverkehrs beträchtlich sind) besser genutzt, fehlende Verbindungen fertiggestellt und die Möglichkeiten des intermodalen Verkehrs effizienter einbezogen werden.

In Zukunft sind daher eine koordiniertere Planung – die allerdings weiterhin der Zuständigkeit der einzelnen Mitgliedstaaten unterliegt – und eine besser abgestimmte Finanzierung erforderlich, die sich auf die Förderung umweltfreundlicherer Verkehrszweige in den wesentlichen TEN-Korridoren (unter Berücksichtigung der anstehenden Erweiterung) konzentriert und auf eine geringere Anzahl an Projekten (insbesondere auf Projekte mit geringer finanzieller Rentabilität bei hohem transeuropäischem Mehrwert) beschränkt.

Entsprechend bedürfen offenbar sowohl die TEN-T-Leitlinien zur Auswahl von Projekten für eine Förderung durch die Gemeinschaft als auch die Verwaltung der Finanzierung durch die Gemeinschaft einer weiteren Entwicklung. Die derzeitige Überarbeitung der Leitlinien durch das Parlament und den Rat sollten darauf abzielen, eine geringere Anzahl an Großprojekten wie z.B. die spezifischen Projekte (die 14 im Anhang zu den Leitlinien spezifizierten so genannten „Essen-Projekte“) zu bestimmen oder an einer nachhaltigen Entwicklung der wesentlichen TEN-Korridore orientierte thematische Prioritäten festzulegen. Außerdem sollte auch eine stärkere Beteiligung der interessierten Behörden angestrebt werden. Im Rahmen dieses Prozesses soll bis Ende 2002 eine erste Änderung der TEN-T-Leitlinien angenommen werden.

Für die im TEN-T-Haushalt vorgesehene Finanzierung des TEN ist die neue 1999 in Kraft getretene Finanzverordnung maßgeblich. Mit dieser Verordnung wurde ein neues Finanzierungsinstrument zur Förderung von TEN-Projekten eingeführt: Das MIP (Multi-annual Indicative Programme = Mehrjahres-Richtprogramm) soll sicherstellen, dass bis zu 75 % des Gesamthaushalts (€ 4,17 Milliarden im Zeitraum 2000-2006) für spezifische Prioritäten eingesetzt werden. Diese Prioritäten sind entweder die spezifischen Projekte (die 14 „Essen-Projekte“) oder sonstige Projekte mit hoher Priorität und hohem Mehrwert für die Gemeinschaft (wie z.B. die Projekte zur Beseitigung von „Engstellen im Schienenverkehr“, „grenzüberschreitende Verbindungen“ oder intelligente Verkehrssysteme).

In näherer Zukunft könnte diese Liste um zusätzliche Projektgruppen erweitert werden: Als neue Prioritäten denkbar wären etwa die Aspekte Sicherheit (in allen Verkehrszweigen) und Interoperabilität. Höhere Priorität sollte auch der Entwicklung eines „speziellen“ Schienengüternetzes eingeräumt werden. Die Infrastruktur des Schienengüternetzes wurde schon immer geringer bewertet als der Personenverkehr. Dies hat dazu geführt, dass der Schienenpersonenverkehr - insbesondere im Hochgeschwindigkeitsverkehr - gegenüber dem Straßen- oder Luftverkehr sehr wettbewerbsfähig ist, während sich der Schienengüterverkehr als unterlegen darstellt und Marktanteile verliert. Außerdem bietet das MIP den Projektbetreibern die Sicherheit, dass die benötigten Mittel tatsächlich verfügbar sind; die Verfügbarkeit wird zwar indikativ definiert und auf mehrere Jahre bezogen, ist aber an bestimmte klare Bedingungen gebunden. Am 18. Dezember 2000 wurde ein „Rahmenbeschluss“ gefasst, der ein deutlicheres Bild von der Verfügbarkeit der Mittel im Zeitraum 2001 bis 2006 ergab und die Fortdauer der Kofinanzierung über einen langen Zeitraum garantierte. (Letzteres war bislang nicht der Fall, da

Finanzierungsentscheidungen jährlich neu getroffen wurden.) Dieses Finanzierungsinstrument ist äußerst wichtig insbesondere für große Infrastrukturprojekte.

Nun könnte sich die Frage nach dem Umfang der Finanzierung stellen. Gemäß Verordnung 2236/95 in der durch Verordnung 1655/99 geänderten Fassung können bei Studien bis zu 50 % der Gesamtkosten übernommen werden; Investitionskosten können bis zu einer Höhe von 10 % gefördert werden. Trotz der Katalysatorrolle der Gemeinschaftsförderung hat sich gezeigt, dass insbesondere bei grenzüberschreitenden Projekten im Bereich des Schienenverkehrs die derzeitige Förderung ungeachtet vielversprechender Prognosen der Verkehrssituation nicht attraktiv genug ist, eine spürbare Wirkung zu erzielen und privates Kapital anzuziehen; dies gilt besonders für Partnerschaften zwischen dem öffentlichen und dem privaten Sektor. Daher ist die Erhöhung der maximalen Gemeinschaftsförderung (die nicht Gegenstand der neuen Finanzverordnung war) besonders wesentlich und in der näheren Zukunft zu prüfen.

Die Finanzierung bleibt das wesentliche Element beim Aufbau eines wettbewerbsfähigeren Schienennetzes. Allerdings sollte auch die Nutzung sonstiger Verkehrszweige – der Binnenwasserstraßen, des Kurzstreckenseeverkehrs – mit ausgedehnten Fahrwegkapazitäten nicht unterschätzt werden, auch wenn diese Verkehrszweige Investitionen zur Verbesserung der Verbindungen mit den Landverkehrszweigen erfordern würden. Diese Verkehrszweige verdienen sehr wahrscheinlich stärkere Aufmerksamkeit seitens der Mitgliedstaaten ebenso wie von Seiten der Gemeinschaft.

Die Mittel der Gemeinschaft (Zuschüsse oder Darlehen) sind jedoch bei weitem nicht ausreichend zur Finanzierung der gesamten erforderlichen TEN-Infrastruktur. Die Kosten dieser Infrastruktur belaufen sich auf € 400-450 Milliarden allein für die Gemeinschaft; weitere € 100 Milliarden müssten für Verbindungen mit den Beitrittsländern sowie innerhalb der Beitrittsländer aufgewendet werden. Eine vollständige öffentliche Finanzierung umfangreicherer Infrastrukturen (unter Einbeziehung von Mitteln der Gemeinschaft) wird zunehmend schwieriger; vollständig private Investitionen hingegen haben sich als begrenzt und nicht attraktiv für potenzielle Investoren erwiesen. Daher sollten alternative Lösungen entwickelt werden, die öffentliche und private Mittel kombinieren, und bei denen die Risiken geteilt werden, wobei allerdings gleichzeitig eine gewisse „Sicherheit“ für private Investoren gewährleistet ist. Einen ersten Ansatz für öffentlich-private Partnerschaften hat die Kommission 1997 auf Betreiben von Kommissar Kinnock entwickelt. Die bestehende Form öffentlich-privater Partnerschaften scheint jedoch noch immer nicht attraktiv genug zu sein, insbesondere nicht für Verkehrsprojekte. Die Entwicklung eines Rahmens der Gemeinschaft für eine schrittweise Umsetzung kostenpflichtiger Infrastrukturen scheint ein aussichtsreicher Weg zur Überwindung der Finanzierungsengpässe der öffentlichen Hand und zur leichteren Gewinnung privater Investoren zu sein. Ein solcher Rahmen kombiniert mit einer innovativen Form der Finanzierung von Verkehrsprojekten wird benötigt; die Kommission wird in der näheren Zukunft neue Vorschläge unterbreiten. Ein gutes Beispiel dieser neuen Finanzierungsform ist die Finanzierung der Øresund-Querung zwischen Schweden und Dänemark. Diese Brücke wurde im Rahmen des TEN-T-Haushalts gefördert und im August 2000 in Betrieb genommen.

Trotz beträchtlicher Fortschritte bei der Umsetzung des transeuropäischen Verkehrsnetzes bleibt noch viel zu tun. Die Entwicklung des TEN-T ist eine der großen Herausforderungen für die Gemeinschaft und wird dies auch in den kommenden Jahren bleiben. Die Verkehrsinfrastruktur dürfte einer der Pfeiler sein, auf denen die „Brücken“ zwischen der Gemeinschaft und den Beitrittsländern ruhen, damit die Menschen reisen und Güter und Gedanken frühere Grenzen überschreiten können. Die Entwicklung der Infrastruktur ist jedoch die Hauptbedingung – wenngleich nicht die einzige – für ein gutes Funktionieren des Netzes. Das Netz setzt eine angemessene Nutzung der Infrastruktur und eine hohe Leistungsqualität voraus, die nur durch einen integrierten und offenen Verkehrsmarkt zu erreichen ist. Dies ist die Voraussetzung für die Erzielung eines hohen sozioökonomischen Gewinns aus den hohen Investitionen, die für einige Verkehrszweige, insbesondere für den Schienenverkehr, geleistet werden müssen. Außerdem werden eine klare Definition der Verkehrs- und Netzstrategie sowie eine gute Zusammenarbeit und Koordinierung innerhalb der Gemeinschaft benötigt.

Abschließend wäre noch GALILEO als ein Projekt zu nennen, das ausgeprägten Einfluss auf den Verkehrssektor haben wird. GALILEO ist das erste satellitengestützte Positionsbestimmungs- und Navigationssystem für zivile Zwecke und eindeutig transnational ausgerichtet. Die Schlussfolgerungen der Europäischen Räte von Köln, Feira und Nizza unterstreichen die strategische Bedeutung dieses Projekts in politischer, ökonomischer und technischer Hinsicht. Politisch strebt die Europäische Union die Entwicklung eines Systems an, das die Anforderungen an Präzision, Zuverlässigkeit und Sicherheit erfüllt und die angestrebte Unabhängigkeit vom amerikanischen Monopol gewährleistet; ökonomisch wird die Entwicklung des Marktes der durch die Dienste von GALILEO erschlossenen Anwendungen erhebliche Vorteile mit sich bringen; und technisch bietet GALILEO der europäischen Industrie die Möglichkeit, in diesem Bereich eine unabhängige Position zu erreichen.