



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

010419/EU XXIII.GP
Eingelangt am 22/03/07

Brüssel, den 21.3.2007
KOM(2007) 135 endgültig

MITTEILUNG DER KOMMISSION

Transeuropäische Netze: Entwicklung eines integrierten Konzepts

{SEK(2007) 374}

INHALTSVERZEICHNIS

1.	Einleitung	3
2.	Die transeuropäischen Netze – Bestandsaufnahme Ende 2006	4
2.1.	Die transeuropäischen Verkehrsnetze	4
2.2.	Die transeuropäischen Energienetze	6
2.3.	Die transeuropäischen Telekommunikationsnetze.....	7
3.	Von der Lenkungsgruppe behandelte Aspekte	8
3.1.	Synergien zwischen transeuropäischen Netzen	8
3.2.	Umweltschutz und transeuropäische Netze	9
3.3.	Nutzung neuer Technologien in den transeuropäischen Verkehrsnetzen	10
3.4.	Finanzierung der transeuropäischen Netze	12
3.4.1.	Kombination von Fonds.....	12
3.4.2.	Finanzierung der vorrangigen Großprojekte.....	13
3.4.3.	Öffentlich-private Partnerschaften	13
4.	Schlussfolgerungen	16

1. EINLEITUNG

Ausbau und Verbund, stärkere Integration und bessere Koordinierung der Entwicklung der europäischen Energie-, Verkehrs- und Telekommunikationsinfrastrukturen sind ehrgeizige Ziele, die sowohl im EG-Vertrag¹ als auch in den Leitlinien für Wachstum und Beschäftigung² genannt werden.

Die transeuropäischen Verkehrs-, Energie- und Telekommunikationsnetze sind für unsere Volkswirtschaften wie ein Blutkreislaufsystem. Werden Sie beeinträchtigt, so leidet die europäische Wettbewerbsfähigkeit. Ihre Entwicklung ist für die Wachstums- und Beschäftigungsplanung dieser Kommission von entscheidender Bedeutung.

Die transeuropäischen Netze (TEN) tragen mittels großer Industrieprogramme wie GALILEO, ERTMS und SESAR, die für die Unabhängigkeit der Union von strategischer Bedeutung sind, auch zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Union bei. Daneben fördern die TEN in Form der Telekommunikationsnetze die Verbreitung und wirksame Nutzung der Informations- und Kommunikationstechnologien, und in Form der Energienetze steigern sie die Energieversorgungssicherheit. Ferner ist die nachhaltige Ressourcennutzung insofern ein wesentliches Element der TEN-Politik, als den umweltfreundlichsten Verkehrsarten innerhalb der vorrangigen Vorhaben eine privilegierte Stellung zukommt.

Auf Ersuchen des Präsidenten hat die Kommission am 20. Juli 2005 eine Lenkungsgruppe aus den Kommissionsmitgliedern eingesetzt, die in besonderem Maße von der Problematik der transeuropäischen Netze betroffen sind.

Die Gruppe unter dem Vorsitz des für Verkehr zuständigen Kommissars umfasst die Kommissionsmitglieder für die Ressorts Informationsgesellschaft, Umwelt, Wirtschaft und Währung, Regionalpolitik, Finanzplanung und Haushalt, Binnenmarkt sowie Energie.

Diese Gruppe erhielt das Mandat, ein gemeinsames Konzept für eine bessere Koordinierung der verschiedenen Gemeinschaftsinstrumente zur Unterstützung der transeuropäischen Verkehrs-, Energie- und Telekommunikationsnetze auszuarbeiten.

Mit dieser Mitteilung wird für jeden Bereich der transeuropäischen Netze – also Verkehr, Energie und Telekommunikation – eine Bestandsaufnahme vorgenommen. Anschließend wird auf die in den Gruppensitzungen behandelten spezifischen Aspekte eingegangen.

¹ Artikel 154, 155 und 156 EG-Vertrag.

² Leitlinien für Wachstum und Beschäftigung (2005-2008) Nummer 9, 10, 11 und 16.

2. DIE TRANSEUROPÄISCHEN NETZE – BESTANDSAUFNAHME ENDE 2006

Die Entwicklung der transeuropäischen Netze ist ein wesentliches Element für die Schaffung des **Binnenmarktes** und die Stärkung des **wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts**. Zu diesem Zweck müssen die Maßnahmen der Gemeinschaft darauf ausgerichtet sein, den **Verbund** und die **Interoperabilität** der einzelstaatlichen Netze sowie den Zugang zu diesen Netzen zu fördern³.

2.1. Die transeuropäischen Verkehrsnetze

Moderne Verkehrsinfrastrukturen, die es ermöglichen, Personen und Güter rascher und leichter zwischen Mitgliedstaaten zu befördern, tragen zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Union bei.

14 vorrangige Vorhaben wurden auf der Tagung des Europäischen Rates in Essen ermittelt und 1996 in der ersten Entscheidung des Europäischen Parlaments und des Rates über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes⁴ festgeschrieben. Die Liste der Vorhaben wurde 2004 ergänzt, um der Erweiterung der EU um 10 und dann um 12 neue Mitgliedstaaten Rechnung zu tragen. Die TEN-V umfassen nunmehr 30 vorrangige Vorhaben, die bis 2020 verwirklicht sein sollten. Die Kommission hat außerdem kürzlich die Notwendigkeit der Erweiterung der transeuropäischen Verkehrsnetze zu den Nachbarstaaten unterstrichen⁵.

Die Verwirklichung dieser Großprojekte hat sich gegenüber der ursprünglichen Zeitplanung verzögert. Mehrere wichtige Projekte allerdings wurden bereits fertiggestellt oder werden 2007 abgeschlossen, und zwar die feste Øresundquerung (Verbindung zwischen Schweden und Dänemark, Fertigstellung im Jahr 2000), der Flughafen Malpensa (Italien, Fertigstellung 2001), die Betuwe-Eisenbahnstrecke (Verbindung zwischen Rotterdam und der deutschen Grenze, Fertigstellung 2007) sowie die PBKAL-Strecke (Hochgeschwindigkeitsbahnverbindung Paris-Brüssel/Brüssel-Köln-Amsterdam-London, Fertigstellung 2007).

18 der 30 vorrangigen Vorhaben sind Schienenverkehrsprojekte, zwei betreffen die Binnen- und Seeschifffahrt. So wurde den umweltfreundlichsten Verkehrsarten besonderer Vorrang eingeräumt.

Die Verwirklichung der transeuropäischen Verkehrsnetze erfordert erhebliche finanzielle Anstrengungen. Von den 600 Mrd. EUR, die das gesamte transeuropäische Netz kostet, müssen allein für den Bau der vorrangigen Vorhaben Investitionen in Höhe von 280 Mrd. € mobilisiert werden. Um den Zeithorizont 2020 einhalten zu können, sind allein für die Finanzierung der vorrangigen Vorhaben während des Finanzplanungszeitraums 2007-2013 Investitionen im Volumen von 160 Mrd. € notwendig. Zwei Karten in Anhang 1 dieser Mitteilung zeigen den aktuellen Stand der 30 vorrangigen Vorhaben und den für das Ende des mehrjährigen

³ Artikel 154 EG-Vertrag.

⁴ Entscheidung Nr. 1692/96/EG (ABl. L 228 vom 9.9.1996).

⁵ KOM(2007) 32 vom 31.1.2007.

Finanzrahmens geplanten Stand im Jahr 2013. Aus den Karten geht deutlich hervor, wie unvollständig das Gesamtnetz noch ist und welche Anstrengungen bis 2013 noch unternommen werden müssen, um den eingegangenen Verpflichtungen nachzukommen.

Im Laufe des Finanzplanungszeitraums 2000-2006 hat die Europäische Union mit den drei folgenden Finanzinstrumenten einen finanziellen Beitrag zur Verwirklichung der TEN-V geleistet:

- Zur Entwicklung der transeuropäischen Verkehrsnetze wurde für den Finanzplanungszeitraum 2000-2006 ein Budget in Höhe von 4,2 Mrd. € bereitgestellt. Durch Subventionen, die aufgrund der geltenden TEN-V-Finanzverordnung⁶ gewährt wurden, konnten diese Vorhaben zu maximal 10 % (einzelstaatliche Abschnitte) beziehungsweise 20% (grenzüberschreitende Abschnitte) kofinanziert werden.
- Daneben flossen 16 Mrd. € aus dem Kohäsionsfonds in die transeuropäischen Verkehrsnetze. Aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) wurden 34 Mrd. € in Verkehrsprojekte investiert, wovon ein Teil (Investitionen u.a. in Schienenverkehrs-, Straßen-, Autobahn- und Hafeninfrastrukturen) den TEN-V zugute kamen.
- Die Europäische Investitionsbank (EIB) vergab Darlehen in Höhe von insgesamt 37,9 Mrd. EUR⁷.

Im Verlauf des mehrjährigen Finanzrahmens 2007-2013 wurde ein Betrag in Höhe von 8,013 Mrd. € für die Entwicklung der transeuropäischen Verkehrsnetze bereitgestellt. Am 12. Dezember 2006 wurde im Rat eine politische Einigung über den Vorschlag für eine Verordnung⁸ zur Regelung der Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen für transeuropäische Netze in den Bereichen Verkehr und Energie im Zeitraum 2007-2013 erzielt. Dieser Verordnungsvorschlag sieht für die Kofinanzierung durch die Gemeinschaft Sätze von 50 % für Studien und Höchstsätze zwischen 10 und 30 % je nach Art des Projekts vor.

Im Finanzplanungszeitraum 2007-2013 bleiben der EFRE und der Kohäsionsfonds für die Kofinanzierung von Projekten im Bereich der transeuropäischen Verkehrsnetze weiterhin die wichtigsten Quellen von Gemeinschaftsmitteln.

Die Möglichkeiten der Kohäsionspolitik sollten umfassend genutzt werden, da viele vorrangige Vorhaben in Bereichen angesiedelt sind, denen diese Politik nur in geringem Umfang zugute kommt. Wie bereits im Zeitraum 2000-2006 wird zur Kofinanzierung von Verkehrsprojekten durch verschiedene Finanzinstrumente der europäischen Regionalpolitik ein höherer zweistelliger Milliardenbetrag bereitstehen, davon ungefähr 35 Mrd. € aus dem Kohäsionsfonds, die vorwiegend in die vorrangigen Vorhaben investiert werden müssten. Die Höhe der Anreizbeteiligung dieser Fonds (bis zu 85%) wird dazu beitragen, die Finanzierung der Projekte zu erleichtern und fördert mithin die Verwirklichung der Bauten gemäß dem in den

⁶ Verordnung (EG) Nr. 807/2004 vom 21. April 2004 (ABl. L 143 vom 30.4.2004).
⁷ EU-15 (2000-2004): 24,301 Mrd. € + EU-25 (2005-2006): 6,821 und 6,85 Mrd. €.
⁸ KOM(2006) 245.

Leitlinien für den TEN-V-Aufbau vorgesehenen Zeitplan. Die für eine Förderung aus dem Kohäsionsfonds in Frage kommenden Mitgliedstaaten und die im Hinblick auf das Konvergenzziel des EFRE förderfähigen Regionen sind aufgefordert, diese Instrumente zur Realisierung der vorrangigen Vorhaben auf ihrem Hoheitsgebiet zu nutzen⁹.

Der Gemeinschaftsbeitrag zur Verwirklichung der transeuropäischen Verkehrsnetze muss allgemein auf die grenzüberschreitenden Abschnitte und Engpässe konzentriert werden.

Die EIB wird weiterhin Verkehrsinfrastrukturen durch Darlehen sowie durch ein spezifisches Garantieinstrument finanzieren, das mit 500 Mio. € aus Eigenmitteln der BEI und mit 500 Mio. € aus dem TEN-Budget (das sind 6,25% der Gesamtmittelausstattung) gespeist wird.

2.2. Die transeuropäischen Energienetze

Die Gemeinschaft hat vor kurzem Leitlinien für die transeuropäischen Energienetze¹⁰ verabschiedet, die auf deren Modernisierung abzielen. 32 Vorhaben im Bereich der Elektrizitätsnetze und 10 Vorhaben im Bereich der Gasnetze wurden als Projekte von europäischem Interesse eingestuft. Diese Vorhaben sind aufgrund ihrer zentralen Bedeutung für die Schaffung eines Energienetzes auf europäischer Ebene vorrangig zu verwirklichen.

Die Kapazität der Gasnetze muss angepasst werden, um die Einfuhren aus Norwegen, Russland, dem Schwarzmeerbecken, dem Mittelmeerraum und dem Mittleren Osten zu sichern und zu diversifizieren.

Die EU wird bis 2013 mindestens 30 Mrd. € in Infrastruktur investieren müssen (6 Mrd. € für die Stromübertragung, 19 Mrd. € für Erdgasrohrleitungen und 5 Mrd. € für Flüssiggasterminals (LNG-Terminals), wenn die in den TEN-E-Leitlinien dargelegten vorrangigen Vorhaben vollständig verwirklicht werden sollen. Die Einspeisung von mehr Strom aus erneuerbaren Energien ins Netz und die Internalisierung der Ausgleichskosten für intermittierende Erzeuger beispielsweise werden Schätzungen zufolge annähernd 700-800 Mio. € jährlich erfordern. Zwischen 2000 und 2006 wurden ungefähr 140 Mio. € aus dem TEN-Budget in die transeuropäischen Energienetze investiert. Für den mehrjährigen Finanzrahmen 2007-2013 ist in der TEN-Finanzverordnung, die derzeit das Annahmeverfahren durchläuft, ein Betrag in Höhe von 155 Mio. € vorgesehen. Angesichts der Dimension des Projektes und des Bedarfs sind das sehr begrenzte Mittel. Diese Mittel werden vorwiegend als Beitrag zur Kofinanzierung von Studien verwendet werden. Es werden ergänzende Finanzmittel aus der Kohäsionspolitik und von der Europäischen Investitionsbank notwendig sein.

In dem am 10. Januar 2007 angenommenen vorrangigen Verbundplan wird der Stand der Fortschritte bei der Verwirklichung der vorrangigen Vorhaben bilanziert, und die neben den Finanzproblemen bestehenden Hindernisse für die Verwirklichung dieser Vorhaben werden analysiert. Dieser Plan enthält einen Entwurf für eine auf vier

⁹ Siehe Entscheidung Nr. 884/2004 (ABl. L 201 vom 7.6.2004), Artikel 19 Absatz 2 Buchstaben a und c.
¹⁰ Entscheidung Nr. 1364/2006/EG (ABl. L 262 vom 22.9.2006).

konkreten Maßnahmen basierende Strategie: Ermittlung der wichtigsten Infrastrukturen, bei denen ernste Schwierigkeiten aufgetreten sind, Ernennung von europäischen Koordinatoren, koordinierte Planung auf regionaler Ebene sowie Harmonisierung der Genehmigungsverfahren.

Der Europäische Rat vom 9. März 2007 hat diesen Ansatz bestätigt und hat besonders die Wichtigkeit der Verknüpfung der Netze hervorgehoben. Der Rat hat den Vorschlag der Kommission, europäischen Koordinatoren zu benennen, unterstützt und hat Sie eingeladen, Vorschläge zur Verbesserung der administrativen Entscheidungsverfahren zu unterbreiten.

2.3. Die transeuropäischen Telekommunikationsnetze

Seit 1988 wurden die Telekommunikationsdienste zunehmend dem Wettbewerb geöffnet. Dies hatte sehr weit reichende Auswirkungen. Der intensivere Wettbewerb hat Investitionsanreize geschaffen, der Innovation Impulse verliehen, das Aufkommen neuer Dienste begünstigt und zu einer deutlichen Senkung der Verbraucherpreise geführt.

Die Einrichtung von Telekommunikationsnetzen in Europa wurde seit der Liberalisierung vorwiegend durch kommerzielle Investitionen vorangetrieben. Das Investitionsvolumen war trotz einer Abschwächung im Zeitraum 1999-2001 erheblich. So stiegen beispielsweise im Jahr 2005 die Investitionsaufwendungen auf mehr als 45 Mrd. €, wovon 25 Mrd. € auf ortsfeste Infrastrukturen entfielen; der Anstieg betrug damit bereits im dritten Jahr in Folge über 5 %.

Die Investitionen konzentrieren sich gegenwärtig auf die Modernisierung bestehender Netze, die Verbreitung der dritten Generation von Mobilfunk- und anderen Wireless-Infrastrukturen sowie die Einführung der Breitbandtechnik in ländlichen Gebieten der EU. Im Rahmen dieser Investitionen können Glasfasernetze geschaffen werden, bei denen Verlegung und Innenverkabelung 70% der Einrichtungskosten darstellen. Der Bau von Eisenbahnstrecken, Straßen und Energieversorgungsleitungen kann die Verbreitung dieser Netze in unterversorgten Gebieten fördern.

In der Mitteilung „Überwindung der Breitbandkluft“¹¹ werden die Diskrepanzen zwischen städtischen und ländlichen Gebieten aufgezeigt und die Mitgliedstaaten aufgefordert, konkrete Maßnahmen zu treffen und Ziele festzusetzen, um die Kluft bis 2010 zu überbrücken. Soweit die Marktkräfte nicht ausreichen, ist die öffentliche Hand zur Unterstützung im Rahmen der Möglichkeiten des Telekommunikations- und Beihilferechts aufgerufen. Der Beginn des nächsten Planungszeitraums für die Kohäsionspolitik und die Politik zur Entwicklung des ländlichen Raums kann für die betreffenden Regionen und ländlichen Gebiete eine gute Gelegenheit für Investitionen in die Breitbandtechnik sein.

Um den zuständigen Behörden eine bessere Einschätzung ihres Infrastrukturbedarfs und die bessere Nutzung der laufenden Arbeiten zu ermöglichen, bedarf es einer Kartierung der bestehenden Infrastrukturen. Die für große laufende Verkehrs-

¹¹ Mitteilung der Kommission KOM(2006) 129 vom 20.3.2006.

beziehungsweise Energieprojekte zuständigen Behörden sollten den Erfordernissen der Telekommunikationsinfrastruktur Rechnung tragen und ausgehend von der bestehenden Infrastruktur die geeigneten Planungs- und Finanzierungsvorkehrungen treffen. Außerdem ist eine bessere Koordinierung alternativer Finanzierungsquellen (Strukturfonds, Fonds für die Entwicklung des ländlichen Raums, TEN-Mittel und nationale Fonds) notwendig, um eine schlüssige Planung zu entwickeln und die Breitbandtechnik flächendeckend einzuführen.

3. VON DER LENKUNGSGRUPPE BEHANDELTE ASPEKTE

Die Lenkungsgruppe der Kommissionsmitglieder zum Thema „Transeuropäische Netze“ ist seit ihrer Einsetzung am 7. Dezember 2005 sechsmal zusammengetreten. Die Gruppe hat sich mit Synergien zwischen den transeuropäischen Netzen, mit Finanzierungsmöglichkeiten und mit der Aufteilung der Finanzierung auf verschiedene Finanzinstrumente der Gemeinschaft befasst. Daneben wurden allgemeinere Themen (TEN und Umwelt, Entwicklung neuer Gemeinschaftsfinanzinstrumente) behandelt.

3.1. Synergien zwischen transeuropäischen Netzen

Sollte die Union den Bau kombinierter Infrastrukturen – insbesondere in den neuen Mitgliedstaaten, wo erheblicher Infrastrukturbedarf besteht – fördern?

Die Kombination von Schienen- und Straßenverkehr hat sich bewährt¹²: geringerer Landschaftsverbrauch, gemeinsame Kunstbauten, geringere Landschaftsverhandlung und –zerstückelung, gemeinsame Maßnahmen zur Begrenzung der Infrastrukturauswirkungen (Lärmschutz, Wildbrücken usw.). Es bestehen praktische Möglichkeiten, die Kosten und Umweltauswirkungen kombinierter Infrastrukturen zu verringern.

Die Entwicklungsmöglichkeiten weiterer Kombinationen (Verlegung einer Hochspannungsleitung durch einen Eisenbahntunnel, Installation eines Telekommunikationskabels auf einer Eisenbahnstrecke) wurden in einer Studie untersucht¹³. Die technische Durchführbarkeit, die Auswirkungen und die Kosten der Vorhaben sowie die Komplexität der Verfahren wurden analysiert. Die Studie führte zu folgenden Schlussfolgerungen:

Abgesehen von der Kombination von Gasleitungen mit anderen Infrastrukturen, deren technische Machbarkeit wegen der Notwendigkeit umfangreicher Sicherheitszonen in Frage steht, ist die Kombination von TEN untereinander mit konkreten Vorteilen verbunden. Dabei scheinen die Synergien zwischen den Telekommunikationsnetzen und den Verkehrsnetzen am vielversprechendsten. Jedes Verkehrsnetz kann durch ein eigenes Kommunikationsnetz zu dessen Steuerung optimiert werden. In den meisten Fällen verfügen die Schienen- und

¹² Einige Mitgliedstaaten haben eine rechtliche Verpflichtung zum Verfolgen derartiger Synergien eingeführt, z.B. Deutschland (Bündelungsgebot für Infrastrukturen in § 2 des Bundesnaturschutzgesetzes).

¹³ *Synergies between Trans-European Networks, Evaluations of potential areas for synergetic impacts*, ECORYS, August 2006.

Straßenverkehrsnetze bereits über derartige Kommunikationsnetze. Teilweise wird die Überschusskapazität dieser Netze für andere Zwecke, z.B. Datenverkehr, genutzt. Hingegen wird noch eher selten schon beim Beginn des Infrastrukturbaus systematisch nach Synergien zwischen Infrastruktur-Steuerungsnetzen und Telekommunikationsnetzen gesucht.

Für die Zusammenschaltung von Elektrizitätsnetzen gibt es interessante Möglichkeiten, die zu untersuchen wären: Verlegung von Hochspannungsleitungen im Uferbereich von Binnenwasserstraßen, Zusammenschaltung von Mittelspannungsleitungen (2 x 25 kV) über Hochgeschwindigkeitsbahnstrecken, systematischere Zusammenschaltung unterirdischer Höchstspannungsleitungen (300 bis 700 kV) in den Verkehrsnetztrassen. Diese Empfehlungen ersetzen nicht die unmittelbare Notwendigkeit der Zusammenschaltung einzelstaatlicher Hochspannungsnetze, sondern legen eine feinere Vermaschung der einzelstaatlichen Elektrizitätsnetze über einen längeren, mit der Verwirklichung der großen Infrastrukturprojekte abgestimmten Zeitraum nahe.

Auch auf Verfahrensebene ist die Realisierung von Synergien möglich: Folgenabschätzung, Planung und Konstruktion der Finanzierung können kombiniert werden. Allerdings könnte die parallele Planung von zwei Infrastrukturarten, die unterschiedlichen Rechtsvorschriften und Haushaltsverfahren unterliegen oder sich in Bezug auf ihre Lebens- und Konstruktionszyklen unterscheiden, sich als kompliziert erweisen.

Fazit:

Die Gruppe empfiehlt, die Arbeit zu den potenziellen Synergien zwischen unterschiedlichen transeuropäischen Netzen fortzusetzen. Es wird ein Handbuch mit bewährten Vorgehensweisen erstellt, um die Projektträger über potenzielle Synergien zwischen Infrastrukturen zu unterrichten.

Die Synergien zwischen Projekten zur Erdwärmenutzung und den im Rahmen der transeuropäischen Verkehrsnetze zu grabenden Tunnel sind vorrangig zu ergründen.

Die Gruppe ist der Ansicht, dass eine Kartierung der Telekommunikationsinfrastruktur vorgenommen und die Erfordernisse der Telekommunikation beim Bau von Verkehrs- und Energienetzen berücksichtigt werden sollten.

3.2. Umweltschutz und transeuropäische Netze

Die Strategie von Lissabon für Wachstum und Beschäftigung sieht vor, dass TEN nach einem mit nachhaltiger Entwicklung zu vereinbarenden Konzept zu verwirklichen sind.

Bei den 30 vorrangigen Vorhaben der transeuropäischen Verkehrsnetze handelt es sich überwiegend um Projekte, die umweltfreundlichere und energieeffizientere Verkehrsarten wie Schienenverkehr und Binnenschifffahrt fördern. Die Verwirklichung der transeuropäischen Verkehrsnetze wird sich positiv auf die Umwelt auswirken. Falls die derzeitige Situation sich linear fortentwickelt, wird der durch den Verkehr verursachte CO₂-Ausstoß bis 2020 um 38% ansteigen. Die Verwirklichung der 30 vorrangigen Achsen wird den projizierten Anstieg um circa

vier Prozentpunkte verringern, was einer jährlichen Einsparung an CO₂-Emissionen von 6,3 Mio. t entspricht.

Der Verbund der einzelstaatlichen Energienetze und die Anbindung erneuerbarer Energiequellen werden in allen Mitgliedstaaten eine Optimierung der Kapazitätsnutzung und mithin eine Verringerung der Umweltauswirkungen ermöglichen.

Das Gemeinschaftsrecht im Umweltschutzbereich bildet einen klaren Rahmen für die Verwirklichung der Großprojekte. Die Gemeinschaftlichen Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes nehmen darauf ausdrücklich Bezug¹⁴. Jedes neue Infrastrukturprogramm ist einer strategischen Umweltprüfung¹⁵ zu unterziehen, und jedes neue Projekt ist einzeln zu beurteilen¹⁶. Durch diese doppelte Verpflichtung kann die Gestaltung großer Infrastrukturprojekte nach ökologischen Gesichtspunkten optimiert werden. Gleichzeitig könnten diese Untersuchungen als Grundlage für die Erforschung eventuell möglicher Synergien dienen.

Abgesehen von diesen Umweltprüfungen muss jedes einzelne Vorhaben den gemeinschaftsrechtlichen Vorschriften zum Lärmschutz, Gewässerschutz sowie zum Schutz von Flora und Fauna entsprechen¹⁷. Werden Beeinträchtigungen in Bezug auf die genannten Gesichtspunkte festgestellt, so ist nach Alternativen zu suchen, um die Einhaltung des Umweltrechts in bestmöglicher Weise zu gewährleisten. Falls keine der Alternativen zu einem als gemeinnützig eingestuften Vorhaben eine optimale und mit dem Gemeinschaftsrecht zu vereinbarende Lösung darstellt, können Ausgleichsmaßnahmen beschlossen werden, die eine Verwirklichung des Projekts unter Kompensation der etwaigen negativen Auswirkungen ermöglichen. In Anhang 2 werden die Bedingungen erläutert, unter denen derartige Maßnahmen in Betracht gezogen werden können.

Fazit:

Um die Entwicklung der transeuropäischen Verkehrsnetze und die Notwendigkeit zur Einhaltung der umweltrechtlichen Verpflichtungen miteinander in Einklang zu bringen, bedarf es einer stärkeren Koordinierung zwischen den beteiligten Kommissionsdienststellen. Dazu wurde ein Referenzdokument erstellt, das dieser Mitteilung beiliegt.

3.3. Nutzung neuer Technologien in den transeuropäischen Verkehrsnetzen

In dem vor kurzem vorgelegten Zwischenbericht zum Verkehrsweißbuch der Kommission von 2001¹⁸ wird die Rolle gewürdigt, die neue Technologien bei der Bereitstellung sicherer und nachhaltiger Mobilität von Personen und Gütern spielen können. Innerhalb des siebten europäischen Rahmenprogramms für Forschung und Entwicklung (2007-2013) wird die technologische Innovation im Verkehr

¹⁴ Siehe o. g. Entscheidung Nr. 884/2004, Artikel 8.

¹⁵ Richtlinie 2001/42/EG über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme.

¹⁶ Richtlinie 85/337/EWG über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten in der durch die Richtlinien 97/11/EG und 2003/35/EG geänderten Fassung.

¹⁷ Vogelschutzrichtlinie (79/409/EWG), Habitatrichtlinie (92/43/EWG) und Wasserrahmenrichtlinie (2000/60/EG).

¹⁸ Für ein mobiles Europa – Nachhaltige Mobilität für unseren Kontinent – Halbzeitbilanz zum Verkehrsweißbuch der Europäischen Kommission von 2001 - KOM(2006) 314.

unmittelbar zur Wettbewerbsfähigkeit Europas sowie zu Zielen im Umwelt- und Sozialbereich beitragen.

Zu den vielversprechendsten vorrangigen Bereichen gehören Intelligente Verkehrssysteme (ITS), die die Integration von Informations-, Kommunikations-, Navigations- und Ortungstechnologien mit Verkehrsinfrastruktur, Fahrzeugen und Nutzern ermöglichen.

Investitionen in ITS sollten bei allen neuen Projekten im Rahmen der transeuropäischen Netze und allen Projekten zur Modernisierung bestehender Netze und Verbindungen als strategisch wichtiges Element betrachtet werden. Darüber hinaus bieten ITS eine Reihe von Instrumenten zur Förderung von Komodalität und ökologischer Nachhaltigkeit.

Beispiele erfolgreicher ITS-Anwendungen in den Verkehrsnetzen sind Straßenverkehrskontroll- und -managementsysteme (Euroregional-Projekte im Rahmen des Mehrjahres-Richtprogramms 2001-2006 TEMPO), Binnenschiff-fahrtskontroll- und -managementsysteme (RIS und SafeSeaNet) sowie das Europäische Eisenbahnverkehrsmanagementsystem (ERTMS). Die Arbeit an sogenannten kooperativen Systemen, die auf der Kommunikation Fahrzeug-Fahrzeug und Fahrzeug-Infrastruktur sowie exakter Ortung beruhen (Initiative i2010 – „Intelligentes Fahrzeug“) wurde bereits aufgenommen. Diese Systeme werden sich längerfristig sehr vorteilhaft sowohl auf die Sicherheit als auch auf die Nachhaltigkeit des Verkehrs auswirken. Und schließlich wird das europäische Satellitennavigationssystem GALILEO nach seiner Inbetriebnahme 2010 erheblich verbesserte Navigations-, Ortungs- und Zeitgebungsdienste für alle Verkehrsarten bieten. ITS umfassen auch Endnutzerdienste, z. B. Echtzeit-Verkehrs- und Reiseinformationen, die die Reisezeiten verkürzen, die Sicherheit verbessern und die Komodalität fördern.

Trotz ihrer erwiesenen Vorteile bestehen ITS-Systeme und –Dienste in Europa nur vereinzelt und fehlen in vielen Regionen vollständig. Europa sollte sich im Zeitrahmen 2007-2013 auf die großmaßstäbliche Einführung von ITS konzentrieren. Behörden sollten den Einsatz neuer Technologien zum Verfolgen politischer Ziele nutzen und auf diese Weise einen hinreichend großen Markt für innovative ITS-Erzeugnisse schaffen.

Fazit:

Nach Auffassung der Gruppe bietet die Nutzung neuer Technologien für die transeuropäischen Verkehrsnetze wirksame Instrumente zur Steigerung der Sicherheit, zur Infrastrukturentlastung und zur Abmilderung der ökologischen Auswirkungen des Verkehrs.

Die Gruppe empfiehlt, Investitionen in intelligente Verkehrssysteme (ITS), die in der Regel nur wenige Prozent der gesamten Infrastrukturkosten ausmachen, von Anfang an in die Planung aller neuen TEN-V-Vorhaben einzubeziehen und als wesentliches Element sämtlicher Projekte zur Infrastrukturverbesserung und -modernisierung zu betrachten.

3.4. Finanzierung der transeuropäischen Netze

Die einzelnen Finanzierungsquellen müssen koordiniert werden, und es sind neue Mechanismen zu entwickeln, die generell die Finanzierung und speziell die Kofinanzierung dieser Infrastrukturen durch die Gemeinschaft verbessern.

3.4.1. *Kombination von Fonds*

Die Kommission beschäftigt sich seit längerem mit der Frage der Kumulierung von Gemeinschaftsmitteln aus unterschiedlichen Finanzquellen auf ein und dasselbe Projekt. Der Rechnungshof hat in seinen Berichten zu Verwirklichung der transeuropäischen Netze durch die Kommission auf diese Problematik hingewiesen.

Die Lenkungsgruppe gelangte zu der Schlussfolgerung, dass die Anhäufung von Subventionen aus mehreren Gemeinschaftsfonds ausgeschlossen sein muss. Um Haushaltstransparenz zu gewährleisten und im Interesse einer ordnungsgemäßen Finanzverwaltung wird in der Finanzverordnung und/oder den verabschiedeten beziehungsweise zur Verabschiedung anstehenden sektorspezifischen Basisrechtsakten der Einsatz unterschiedlicher Finanzinstrumente der Gemeinschaft für ein und dieselbe Maßnahme ausgeschlossen.

Im Rahmen operativer Programme, die finanzielle Unterstützung aus den Strukturfonds und/oder dem Kohäsionsfonds erhalten, können andere Finanzierungsinstrumente der Gemeinschaft nicht an die Stelle der vorgeschriebenen nationalen Mitfinanzierung treten.

Aufwendungen für ein Vorhaben, das Teil eines durch die Strukturfonds und/oder den Kohäsionsfonds geförderten operativen Programms ist, kommen nicht für eine andere Gemeinschaftsfinanzierung in Frage. Folglich kommen Aufwendungen, beispielsweise für ERTMS-Ausrüstung oder für die Elektrifizierung einer Eisenbahnlinie, die nicht aus den Strukturfonds und/oder dem Kohäsionsfonds unterstützt werden, für eine TEN-Finanzierung in Betracht. Der eigentliche Bau der Eisenbahnlinie könnte aus dem EFRE oder dem Kohäsionsfonds finanziert werden. Vorhaben könnten auch in geografische Abschnitte unterteilt werden, die entweder aus dem EFRE/Kohäsionsfonds oder durch TEN-Finanzierung mitfinanziert werden.

Bei der Gewährung von TEN-Zuschüssen wird die Kommission daher prüfen, ob die Vorhaben nicht eine Finanzierung aus den Strukturfonds oder dem Kohäsionsfonds erhalten haben.

Die Kommission wird außerdem nach Konsultation des Rechnungshofes Leitlinien für die Mitgliedstaaten dazu formulieren, wie die unterschiedlichen Finanzierungsinstrumente kombiniert werden können.

Aufgrund dieses Doppelfinanzierungsverbots werden die Mitgliedstaaten anhand des Beteiligungssatzes der einzelnen Instrumente und der Rangfolge der Vorhaben das Finanzinstrument wählen müssen, aus dessen Mitteln sie einen Gemeinschaftsbeitrag beantragen. Daher sind die für eine Förderung aus dem Kohäsionsfonds in Frage kommenden Mitgliedstaaten und die im Hinblick auf das Konvergenzziel des EFRE förderfähigen Regionen aufgefordert, für die Kofinanzierung der großen Infrastrukturprojekte vorrangig diese Instrumente zu nutzen.

Fazit:

Die Lenkungsgruppe hat die Notwendigkeit bekräftigt, über die unterschiedlichen Rechtsinstrumente hinweg ein kohärentes Konzept zu wahren. Der Grundsatz der Nichtkumulierung von Finanzinstrumenten ist nunmehr im Gemeinschaftsrecht festgeschrieben; die Feststellungen des Rechnungshofes fanden also unmittelbaren Niederschlag.

3.4.2. Finanzierung der vorrangigen Großprojekte

Die Verzögerungen bei der Verwirklichung der vorrangigen Verkehrsprojekte erklären sich insbesondere durch die Schwierigkeit, die Regeln für die Vergabe von Gemeinschaftszuschüssen aus dem TEN-Haushalt mit dem tatsächlichen Finanzbedarf vorrangiger Großprojekte in Einklang zu bringen.

Die neue TEN-Verordnung ermöglicht eine bessere Kofinanzierung der technisch und finanziell komplexen grenzüberschreitenden Großprojekte. Auch wenn deren Verwirklichung sich über die Dauer mehrerer Finanzrahmen erstreckt, kann eine Kofinanzierung durch die Gemeinschaft ohne Weiteres in Betracht gezogen werden: die Entscheidung zur Gewährung von Zuschüssen kann in einem Finanzrahmen getroffen werden, und die Auszahlungen können nach Maßgabe der Fortschritte bei der Verwirklichung des Vorhabens über diesen Finanzrahmen hinaus erfolgen.

Falls die in der neuen TEN-Verordnung festgeschriebene Lösung, die mehrjährige Finanzierungen mittels jährlicher Tranchen ermöglicht, sich für die Bedarfsdeckung als unzulänglich erweisen sollte, werden weitere Optionen geprüft.

3.4.3. Öffentlich-private Partnerschaften

Öffentlich-private Partnerschaften (ÖPP) erlauben Behörden, öffentliche Aufgaben an Unternehmen zu delegieren. Eine ÖPP bietet mehrere Vorteile: bessere Kostenkontrolle (bei Bau und Betrieb) und tendenziell bessere Einhaltung der zeitlichen Planung. Insbesondere jedoch wird ein Teil des Risikos auf den privatwirtschaftlichen Partner abgewälzt: neben dem Baurisiko kann der Partner entweder das Betriebs- oder das Ausfallrisiko tragen. Diese Risikoübertragung ist für die Berechnung von Staatsschulden und Haushaltsdefizit von großer Bedeutung. Anfang 2004 wurde eine Eurostat-Entscheidung¹⁹ über die Berechnung „privater Investitionen“ im Rahmen einer ÖPP im Hinblick auf die Staatsschuld veröffentlicht. Wenn ein privatwirtschaftlicher Partner das Baurisiko und entweder das Ausfallrisiko oder das Betriebsrisiko auf sich nimmt, dürfen die privaten Investitionen nicht in die Berechnung der Staatsschuld einfließen.

Es wurde eine Konsultation zur Entwicklung des Gemeinschaftsrechts in Bezug auf Ausschreibungen durchgeführt, um der raschen Entwicklung der ÖPP Rechnung zu tragen. 2004 hat die Kommission ein Grünbuch über ÖPP vorgelegt. Im November 2005 kündigte die Kommission eine mögliche Rechtsetzungsinitiative an, die eine Weiterentwicklung des Rechtsrahmens für Konzessionen erlauben sollte, um unter

¹⁹ EUROSTAT-Entscheidung vom 11. Februar 2004.

Wahrung ausreichender Flexibilität für die vielfältigen bestehenden ÖPP größere Rechtssicherheit zu bieten.

Die EIB arbeitet gemeinsam mit der Kommission und anderen Betroffenen an der Einrichtung eines europäischen Know-how-Zentrums für ÖPP (*European PP Expertise Centre - EPEC*). Dieses EPEC soll als europaweit verfügbare Informationsquelle für den öffentlichen Sektor, als Forum für den Austausch über beste Vorgehensweisen bei ÖPP sowie als Instrument zur Entwicklung der Fähigkeit des öffentlichen Sektors zur Durchführung von ÖPP-Projekten dienen.

3.4.3.1. ÖPP auf der Grundlage des Nachfragerisikos: das Garantieinstrument

Auf ein Ersuchen des Europäischen Rates vom Dezember 2003 haben die Kommission und die EIB untersucht, inwiefern die Entwicklung eines europäischen Garantieinstruments vorteilhaft wäre. Die Kommission hat Anfang 2005 in zwei Mitteilungen²⁰ an den Rat bestätigt, dass ein solches Garantieinstrument für die Erleichterung und Förderung der Finanzierung transeuropäischer Verkehrsnetze durch ÖPP nützlich wäre. Zwischenzeitlich wurde ein derartiges Instrument im Rahmen der neuen TEN-Verordnung für den Zeitraum 2007-2013 grundsätzlich festgeschrieben. Das Kreditgarantieinstrument würde durch Abfederung des Risikos unzureichender Einnahmen während der ersten Betriebsjahre eines Projekts die auf dem Nachfragerisiko beruhenden ÖPP (z. B. in Form einer Konzession) unterstützen. Es würde insbesondere bei Konzessionsverträgen Anwendung finden.

Die EIB leistet die Garantie gegenüber einem Finanzinstitut, das seinerseits dem Empfänger für die Anlaufphase eines Vorhabens eine Bereitschaftskreditlinie einräumt, um die Bedienung vorrangiger Darlehensfazilitäten zu gewährleisten. Die Kommission und die EIB leisten für diese Garantien gemeinsam den Finanzbeitrag zu den Rückstellungen für erwartete Verluste und die Kapitalzuweisung. Die Garantie würde nur in Anspruch genommen, wenn die Einnahmen sich als unzureichend zur Bedienung der vorrangigen Schuld erweisen sollten²¹. Die Garantie schaltet das Risiko für die bevorzugten Gläubiger nicht völlig aus, bietet jedoch eine bessere Deckung des vorrangigen Schuldendienstes und fördert daher die Bereitschaft privatwirtschaftlicher Partner zur Bereitstellung von Darlehen für das Vorhaben.

Falls die Garantie in Anspruch genommen werden müsste, könnte die EIB eine den bevorrechtigten Forderungen nachgeordnete, aber den Forderungen der Stammaktionäre vorgehende Finanzforderung erheben²². Diese als „Mezzanine-Darlehen“²³ bezeichnete zusätzliche Verbindlichkeit wäre verzinst abzulösen, sobald die Erträge des Projekts dies ermöglichen und die bevorrechtigten Forderungen

²⁰ KOM(2005) 75 - Durchführbarkeitsstudie über ein EU-Kreditgarantieinstrument für TEN-Verkehrsprojekte; KOM(2005) 76 - Konzept für die Gestaltung eines EU-Kreditgarantieinstruments für TEN-Verkehrsprojekte; SEK(2005) 323 - EU-Kreditgarantieinstrument für TEN-Verkehrsprojekte.

²¹ Bei der vorrangigen Schuld handelt es sich um eine privilegierte, durch spezielle Garantien abgesicherte Forderung, deren Rückzahlung gegenüber den nachrangigen Forderungen bevorzugt erfolgt.

²² Die Forderung ist insofern nachrangig, als deren Befriedigung von der vorherigen Befriedigung der anderen Gläubiger abhängt. Allerdings verlangen die nachrangigen Gläubiger als Gegenleistung für das eingegangene höhere Risiko einen höheren Zinssatz als die vorrangigen Gläubiger.

²³ Das Mezzanine-Darlehen ist zwischen der bevorrechtigten Forderung und dem Eigenkapital einzuordnen. Als Mezzanine-Darlehensgeber wird der Investor also erst nach vollständiger Rückzahlung der bevorrechtigten Forderungen befriedigt.

befriedigt sind. Der Preis der Garantie würde so festgelegt, dass er das eingegangene Risiko und die Verwaltungskosten widerspiegelt.

Dank der Hebelwirkung des Instruments (der Multiplikationsfaktor liegt zwischen 4 und 6) können mit einem Kommissionsbeitrag in Höhe von 500 Mio. € unmittelbar Bereitschaftskreditlinien im Umfang von 2 bis 3 Mrd. € garantiert werden. In Verbindung mit dem EIB-Beitrag in Höhe von 500 Mio. € würde dies die Sicherung vorrangiger Darlehen in Höhe von über 20 Mrd. € erlauben. Dieser Beitrag wird schrittweise nach Maßgabe der Anzahl und des finanziellen Umfangs der von dem Instrument abgedeckten Projekte geleistet.

Die Modalitäten der Nutzung des Instruments werden in einem derzeit im Europäischen Parlament und im Rat erörterten Anhang zur TEN-V-Finanzverordnung detailliert geregelt. Der Verwaltungsvertrag zwischen der Kommission und der EIB wird derzeit ausgearbeitet; das Instrument kann also 2007 in Einsatz genommen werden.

3.4.3.2. ÖPP auf der Grundlage des Ausfallrisikos: Einführung einer spezifischen Art der Unterstützung

Falls ein privatwirtschaftlicher Investor neben dem Baurisiko auch das Ausfallrisiko übernimmt, leistet er eine Vorfinanzierung, erstellt die Infrastruktur und erntet die Erträge seiner Investition, indem er über einen langen Zeitraum (z. B. 30 Jahre) Zahlungen erhält. Ob diese Zahlungen tatsächlich geleistet werden, hängt allerdings von der Verfügbarkeit der Infrastruktur ab: entspricht die erbrachte Dienstleistung nicht dem vorgeschriebenen Niveau, so können sie verringert werden.

ÖPP auf Verfügbarkeitsgrundlage können auf zweierlei Weise durchgeführt werden:

- (1) als Mischform, wobei die Zahlungen für die Verfügbarkeit der Infrastruktur nur einen Teil der Investition abdecken und der Rest in der klassischen Form von Subventionen während der Bauphase finanziert wird. Diese Finanzierungsstruktur ist im Hinblick auf die TEN-Verordnung unproblematisch, da der Gemeinschaftsbeitrag sich ausschließlich auf den direkt subventionierten Teil beschränken kann;
- (2) in der ausschließlichen Form regelmäßiger Zahlungsströme während des für die Rückzahlung der Infrastrukturkosten an den privaten Investor festgelegten Zeitraums.

Zahlreiche Staaten²⁴ haben ihr Interesse an dieser Konstruktion bekundet. Allerdings vergehen zwischen der Entscheidung zur Kofinanzierung (vor den Bauarbeiten) und der Aufnahme der Verfügbarkeitszahlungen (in der Betriebsphase) mehrere Jahre. Außerdem müssen diese Zahlungen in der Regel während der gesamten vereinbarten Dauer (z. B. 20 oder 30 Jahre) der Finanzierungsstruktur erfolgen. Die Kommission sah sich aufgrund ihrer reservierten Haltung gegenüber Finanzierungsentscheidungen, die auf viele Jahre hin offen bleiben, bislang nicht in der Lage, derartige Konstruktionen zu unterstützen.

²⁴ Namentlich das Vereinigte Königreich, Finnland, die Niederlande, Ungarn, die Tschechische Republik und Frankreich.

Um dieses Problem unter Achtung der Haushaltsordnung zu lösen, wurde die TEN-Finanzverordnung so geändert, dass die Gemeinschaftsunterstützung sich auf die Anfangsphase der Zahlungen für die Verfügbarkeit der Infrastruktur konzentriert und somit gewährleistet ist, dass der betreffende Mitgliedstaat bei seinen Verfügbarkeitszahlungen zuerst die Gemeinschaftsunterstützung verwendet.

Fazit:

Das neue Garantieinstrument dürfte schon bald als neues Instrument zur Förderung der Verwirklichung der transeuropäischen Netze zur Verfügung stehen.

ÖPP auf Verfügbarkeitsgrundlage werden wesentlicher Bestandteil der nach der neuen Verordnung der transeuropäischen Verkehrs- und Energiennetze für einen Finanzbeitrag der Gemeinschaft in Betracht kommenden Subventionsformen sein. Eine Nachbegleitung der Anwendung dieses neuen Instruments durch die Kommission wird es ermöglichen, sie gegebenenfalls auf andere Finanzinstrumente der Gemeinschaft, z. B. jene der Kohäsionspolitik, auszudehnen.

4. SCHLUSSFOLGERUNGEN

Die sehr fruchtbare Zusammenarbeit innerhalb der Lenkungsgruppe hat rasch zu konkreten Ergebnissen geführt: Rechtsinstrumente, dienststellenübergreifende Zusammenarbeit, Transparenz der Gemeinschaftsbeiträge.

Die Diskussionen im Rahmen der Lenkungsgruppe haben es ermöglicht, eine bessere Übereinstimmung der Vorschriften in den verschiedenen Rechtsinstrumenten zu erzielen, die für den neuen Finanzplanungszeitraum 2007-2013 vorbereitet werden; dabei handelt es sich um die für Kombinationen verschiedener Finanzinstrumente geltenden Regeln und die Entwicklung innovativer Finanzinstrumente. Die rechtliche Klärung in Bezug auf die Nichtkumulierung von Gemeinschaftsfonds führt gemäß einer Forderung des Rechnungshofes zu mehr Transparenz. Die Lenkungsgruppe hat auch der zur Gewährleistung der Anwendung dieses Grundsatzes bereits bestehenden dienststellenübergreifenden Zusammenarbeit neue Impulse verliehen.

Die Koordinierung muss für die Errichtung der neuen Finanzierungsinstrumente (Garantieinstrument und öffentlich-private Partnerschaften auf Verfügbarkeitsgrundlage) fortgesetzt werden.

Die Lenkungsgruppe hat konkrete Vorschläge für die Vereinbarung von Umweltschutz und Infrastrukturbau vorgelegt.

Gleichzeitig hat die Arbeit der Lenkungsgruppe es ermöglicht, Ansatzpunkte für spezifische Maßnahmen zu ermitteln. Die Lenkungsgruppe spricht folgende Empfehlungen aus:

- Die Suche nach Synergien zwischen den transeuropäischen Netzen sollte fortgesetzt werden und in die Verbreitung eines Handbuchs bewährter Vorgehensweisen münden.

- Die Synergien zwischen den Zielen der Kohäsionspolitik und den Prioritäten im Rahmen der transeuropäischen Netze sollten weiterentwickelt werden.
- Gegebenenfalls sollte die Notwendigkeit alternativer Lösungen geprüft werden, die eine Ausdehnung der Verfügbarkeitszahlungen über die Zeiträume mehrerer Finanzrahmen ermöglichen; erforderlichenfalls ist ein entsprechender Rechtsetzungsvorschlag vorzulegen.
- Die Entwicklung der öffentlich-privaten Partnerschaften ist aufmerksam zu verfolgen, und es sind alle notwendigen Maßnahmen zur Förderung dieser Finanzierungsarten zu treffen.
- Die vorrangigen TEN-Projekte sollten planmäßig realisiert werden, wobei die Einhaltung der Umweltschutzvorschriften durch die vom Gemeinschaftsrecht eingerichteten Mechanismen zu gewährleisten ist. Die beiliegende Anleitung kann dazu einen nützlichen Beitrag leisten.