



EUROPÄISCHE KOMMISSION

Brüssel, den 19.10.2011
KOM(2011) 676 endgültig

**MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT, DEN
RAT, DEN EUROPÄISCHEN GERICHTSHOF, DEN EUROPÄISCHEN
RECHNUNGSHOF, DIE EUROPÄISCHE INVESTITIONSBANK, DEN
EUROPÄISCHEN WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSS UND DEN
AUSSCHUSS DER REGIONEN**

Ein Wachstumspaket für integrierte Infrastrukturen in Europa

(Text von Bedeutung für den EWR)

**MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT, DEN
RAT, DEN EUROPÄISCHEN GERICHTSHOF, DEN EUROPÄISCHEN
RECHNUNGSHOF, DIE EUROPÄISCHE INVESTITIONSBANK, DEN
EUROPÄISCHEN WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSS UND DEN
AUSSCHUSS DER REGIONEN**

Ein Wachstumspaket für integrierte Infrastrukturen in Europa

(Text von Bedeutung für den EWR)

1. EINFÜHRUNG UND ZUSAMMENFASSUNG

Im vergangenen Jahrzehnt sind die Infrastrukturausgaben in Europa im Durchschnitt zurückgegangen. Die Wirtschafts- und Finanzkrise hat jedoch das Interesse erneut auf die Notwendigkeit von Infrastrukturinvestitionen gelenkt. Während der Wirtschaftskrise waren gezielte Investitionen in die Erneuerung oder den Aufbau von Infrastrukturen ein wichtiger Anreiz und fester Bestandteil der von der EU und den Mitgliedstaaten aufgelegten Konjunkturprogramme, um die Gesamtnachfrage anzukurbeln und gleichzeitig eine langfristige Rentabilität der ausgegebenen Gelder zu sichern. Vor allem hat die Krise aber gezeigt, dass Infrastrukturen für die Zukunft der europäischen Wirtschaft von entscheidender Bedeutung sind.

Der Monti-Bericht¹ weist darauf hin, dass ein wirklich integrierter Binnenmarkt ohne eine nahtlose Verknüpfung aller seiner Bestandteile nicht möglich ist. Straßen und andere Verkehrsverbindungen, Elektrizitäts- und Gasnetze wie auch Breitbandnetze sind für das Funktionieren eines integrierten Wirtschaftsraums wie auch für seinen sozialen und territorialen Zusammenhalt unverzichtbar. Die regulatorische Integration innerhalb der EU und die Integration der Märkte schreitet zwar voran, wie etwa jüngst im Energiesektor mit der Verabschiedung und dem Inkrafttreten des dritten Liberalisierungspakets, die grenzüberschreitende physische Anbindung der Netze hält damit aber nicht Schritt. Fehlende Verbindungen, insbesondere in den neueren Mitgliedstaaten, die eine Trennlinie zwischen dem Zentrum und dem Rand der Europäischen Union bilden, behindern die weitere Entwicklung der innergemeinschaftlichen Austauschs und das Wachstum neuer Wirtschaftssektoren, z. B. des elektronischen Handels.

Neue Infrastrukturanforderungen ergeben sich auch im Zusammenhang mit der Umsetzung der Strategie Europa 2020. Für die Förderung des Umbaus Europas zu einer wissensintensiven, CO₂-armen und hochgradig wettbewerbsfähigen Wirtschaft sind geeignete, moderne und flexible Energie-, Verkehrs- und IKT-Infrastrukturnetze erforderlich. Die Kommission hat als Teil ihrer Wachstumsprioritäten² betont, wie notwendig es ist, die für einen wirklich integrierten Binnenmarkt benötigten Energie-, Verkehrs- und Telekommunikationsinfrastrukturen voranzutreiben. Außerdem rief sie die Mitgliedstaaten im

¹ „Eine neue Strategie für den Binnenmarkt – im Dienste der Wirtschaft und Gesellschaft Europas“. Bericht von Mario Monti an den Präsidenten der Europäischen Kommission, 9. Mai 2010, S. 64-65.

² Jahreswachstumsbericht 2011, KOM(2011) 11.

Zusammenhang mit einer verstärkten wirtschaftspolitischen Steuerung auf, trotz der gegenwärtigen Wirtschaftskrise ihrer Regulierungs- und Finanzierungsrolle in diesen entscheidenden Bereichen weiterhin gerecht zu werden.

Der gesamte Investitionsbedarf im Hinblick auf die Netze von europäischer Bedeutung beläuft sich bis 2020 in den drei genannten Bereichen auf ungefähr 1 Billion EUR³. Wie dieser Investitionsbedarf bewältigt werden kann, ist eine der großen Fragen, die die Europäische Union im kommenden Jahrzehnt zu beantworten haben wird. Die Märkte dürften zwar durch geeignete Investitions- und Preisbildungsmechanismen eine wichtige Rolle beim Aufbau der benötigten Infrastrukturen spielen, ohne ein Eingreifen der öffentlichen Hand würden die notwendigen Investitionen aber entweder gar nicht oder erst viel später als 2020 in Angriff genommen werden. Deshalb schlägt die Kommission heute ein Infrastrukturpaket vor, das aus einem neuen Haushaltsinstrument, der Fazilität „Connecting Europe“, und neugefassten Leitlinien für Verkehrs-, Energie- und IKT-Netze besteht.

2. GEMEINSAME HERAUSFORDERUNGEN UND SEKTORALE POLITISCHE LEITLINIEN

In den drei Bereichen Verkehrs-, Energie- und digitale Infrastrukturen sind ähnliche Herausforderungen und Engpässe zu beobachten, die ähnliche Lösungen erfordern. Auch wenn der Großteil der Infrastrukturinvestitionen von den Mitgliedstaaten und den Märkten (flankiert von Regulierungsmaßnahmen) getätigt werden kann, ist es unwahrscheinlich, dass es angesichts des Umfangs und der Geschwindigkeit der Investitionen so möglich sein wird, die mit Europa 2020 verfolgten Ziele zu erreichen. Ein Eingreifen auf EU-Ebene – mittels Finanzhilfen und Finanzierungsinstrumenten – wird sich auf Initiativen konzentrieren, die die Fragmentierung der Märkte beseitigen oder verringern, die Sicherheit in Europa erhöhen und ein beträchtliches Verbesserungspotenzial und/oder sozioökonomische Vorteile bieten, die auf Projektebene nicht genutzt oder monetär zur Geltung gebracht werden können. Ferner wird es sich in den Bauphasen kurzfristig positiv auf die Beschäftigung auswirken.

Auch die internen Synergien bei der Verwaltung der Fazilität sind ganz beträchtlich, denn der gemeinsame Rückgriff auf eine Agentur wird zu Größeneinsparungen beitragen. Durch eine hohe Koordinierung auf Programmebene können außerdem Synergien zwischen den Arbeiten in den einzelnen Sektoren erzielt werden, denn Energie-, Verkehrs- und Breitbandnetze können gemeinsame Anlagen nutzen (Einstiegsschächte, Leitungsrohre, Zugang zu Räumlichkeiten), weshalb es sinnvoll ist, einen koordinierten Aufbau passiver Netzelemente in Zusammenarbeit mit den zuständigen nationalen, regionalen und lokalen Behörden zu fördern.

VERKEHR

Trotz beträchtlicher Investitionen verfügt die Europäische Union gegenwärtig über keine grenzüberschreitend vernetzten, ausreichend interoperablen und ressourcenschonenden Verkehrsinfrastrukturen. Wie in der Mitteilung „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“⁴ dargelegt, sind die Verkehrsinfrastrukturen eine wesentliche

³ Etwa 500 Mrd. EUR für Verkehr, 200 Mrd. EUR für Energie und 270 Mrd. EUR für schnelle Breitbandinfrastrukturen.

⁴ KOM(2011) 144.

Voraussetzung für das Funktionieren des Binnenmarkts und müssen die Wettbewerbsfähigkeit und ein nachhaltiges Wachstum fördern. Neben der mangelnden Koordinierung zwischen den Mitgliedstaaten in Bezug auf Projektmanagement, Planung und Finanzierung stellt vor allem das Fehlen eines globalen Finanzierungsrahmens auf europäischer Ebene, mit dem die wichtigsten Engpässe und die fehlenden grenzüberschreitenden Verbindungen im Binnenmarkt in Angriff genommen werden können, ein großes Hindernis dar, das im Zuge des nächsten mehrjährigen Finanzrahmens angegangen werden muss.

Die neuen TEN-V-Leitlinien werden einen Politikrahmen bilden, in dem europäische Infrastrukturen der Schaffung des einheitlichen europäischen Verkehrsraums dienen. Die Leitlinien legen auch einen Rechtsrahmen mit Normen fest, die für Effizienz und Interoperabilität sorgen. Darüber hinaus schaffen sie einen stärker belastbaren, verbindlicheren Planungsrahmen, der ein Gesamtnetz und ein Kernnetz beinhaltet und es ermöglichen wird, die Bemühungen der Mitgliedstaaten, der EU-Organe und der Akteure so zu konzentrieren, dass bis 2030 bzw. 2050 ein funktionierendes europäisches Infrastrukturnetz entsteht.

Das Gesamtnetz bildet die grundlegende Ebene des TEN-V. Es besteht aus allen vorhandenen und geplanten Infrastrukturen, die den Anforderungen der Leitlinien entsprechen. Das Gesamtnetz soll bis spätestens 31. Dezember 2050 fertiggestellt sein.

Das Kernnetz überlagert das Gesamtnetz und besteht aus dessen strategisch wichtigsten Teilen. Es bildet das Rückgrat des multimodalen Mobilitätsnetzes, das die europäischen Bürger und Unternehmen brauchen. Es konzentriert sich auf all jene TEN-V-Bestandteile, die den höchsten europäischen Mehrwert aufweisen: Herstellung fehlender grenzüberschreitender Verbindungen, Beseitigung der Hauptengpässe und Aufbau multimodaler Knoten. Das Kernnetz soll bis spätestens 31. Dezember 2030 fertiggestellt sein und wird über die Fazilität „Connecting Europe“ finanziert.

Ferner dienen die TEN-V-Leitlinien der Stärkung der Durchführungsinstrumente rund um das Konzept der Kernnetzkorridore unter angemessener Einbeziehung der Schienengüterverkehrskorridore⁵. Diese Korridore bilden den Rahmen für die koordinierte Verwirklichung des Kernnetzes. Vom Umfang her werden sich die Kernnetzkorridore im Prinzip auf drei Verkehrsträger und auf mindestens drei Mitgliedstaaten erstrecken. Soweit möglich sollen sie eine Verbindung mit einem Seehafen herstellen. Inhaltlich werden die Kernnetzkorridore eine Plattform für ein Kapazitätsmanagement, Investitionen, Bauarbeiten und die Koordinierung multimodaler Umschlaganlagen sowie für die Einführung interoperabler Verkehrsmanagementsysteme bieten.

ENERGIE

Es sind große Anstrengungen erforderlich, um die europäische Energieinfrastruktur zu modernisieren und auszubauen und die Netze über die Grenzen hinweg miteinander zu verbinden, damit die zentralen energiepolitischen Ziele der Union – Wettbewerbsfähigkeit, Nachhaltigkeit und Versorgungssicherheit – erreicht werden. In der am 17. November 2010 verabschiedeten Mitteilung der Kommission „Energieinfrastrukturprioritäten bis 2020 und

⁵ Verordnung (EU) Nr. 913/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. September 2010 zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr, ABl. L 276 vom 20.10.2010, S. 22.

danach⁶ wurde daher eine neue EU-Energieinfrastrukturpolitik gefordert, die die Netzentwicklung europaweit koordinieren und optimieren soll. In ihr wurde insbesondere bekräftigt, dass die bestehende Politik im Bereich der transeuropäischen Energienetze (TEN-E) sowie der dazugehörige Finanzierungsrahmen überarbeitet werden müssen. Wie auf der Tagung des Europäischen Rates am 4. Februar 2011 hervorgehoben wurde, ist eine solche neue Politik von entscheidender Bedeutung, um sicherzustellen, dass die Solidarität zwischen den Mitgliedstaaten praktiziert und der Energiebinnenmarkt vollendet wird, isolierte Regionen an das europäische Netz angebunden werden, alternative Versorgungs- und Transportrouten entstehen, dass alternative Energiequellen erschlossen und erneuerbare Energien ausgebaut werden und mit herkömmlichen Energiequellen in Wettbewerb treten.

Die neuen Leitlinien für transeuropäische Energieinfrastrukturen legen Regeln für den rechtzeitigen Aufbau und die Interoperabilität der transeuropäischen Energienetze fest.

Insbesondere zielen sie darauf ab, bestmögliche Bedingungen für die Durchführung von Energieinfrastrukturvorhaben zu schaffen, welche die vollständige Integration des Energiebinnenmarkts voranbringen, indem u. a. sichergestellt wird, dass kein Mitgliedstaat vom europäischen Netz isoliert ist; ferner tragen sie zur nachhaltigen Entwicklung und zum Umweltschutz bei, da sie es der Union ermöglichen, ihre Ziele – Verringerung der Treibhausgasemissionen um 20 %⁷, Verbesserung der Energieeffizienz um 20 % und Erhöhung des Anteils erneuerbarer Energien am Endenergieverbrauch um 20% bis 2020 – zu erreichen, wobei gleichzeitig die Versorgungssicherheit und die Solidarität unter den Mitgliedstaaten gewährleistet werden.

Hierzu legen die Leitlinien für den Zeitraum bis 2020 und darüber hinaus eine begrenzte Zahl vorrangiger transeuropäischer Korridore und Gebiete für Strom- und Gasnetze wie auch für die Erdöl- und CO₂-Transportinfrastruktur fest, bei denen der größte europäische Handlungsbedarf besteht. Die Umsetzung dieser Prioritäten soll erfolgen durch

- die Straffung der Genehmigungsverfahren, damit ihre Dauer bei Vorhaben von gemeinsamem Interesse erheblich verkürzt und die Beteiligung der Öffentlichkeit an der Durchführung solcher Projekte und die öffentliche Akzeptanz hierfür verbessert wird;
- die Erleichterung der Regulierung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse im Strom- und im Gassektor, indem die Kosten grenzübergreifend in Abhängigkeit vom Nutzen verteilt werden und sichergestellt wird, dass die zulässigen Erträge mit den eingegangenen Risiken in Einklang stehen;
- die Sicherung der Durchführung der Vorhaben von gemeinsamem Interesse, indem die notwendige marktgestützte Finanzierung und eine direkte finanzielle Unterstützung der EU bereitgestellt wird. Was Letzteres betrifft, wird mit dem Vorschlag die Grundlage dafür geschaffen, dass die Vorhaben für eine finanzielle Unterstützung der EU im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“ in Betracht kommen.

⁶ KOM(2010) 677.

⁷ 30 % falls die entsprechenden Voraussetzungen erfüllt sind.

DIGITALE INFRASTRUKTUREN

Investitionen in Hochgeschwindigkeitsverbindungen und -dienste, die durch (oder über) moderne Internet-Netze bereitgestellt werden, sind Investitionen in die Zukunft. Digitale Infrastrukturen – egal ob physisch oder dienstgestützt – schaffen Voraussetzungen für das intelligente Wachstum, das Europa in den kommenden Jahren erreichen muss, damit es seine internationale Wettbewerbsfähigkeit behaupten und den Wohlstand für seine Bürger sichern kann. Diese Initiative ist daher eingebettet in die Strategie Europa 2020 für intelligentes, nachhaltiges und integratives Wachstum, die digitale Infrastrukturen als Teil der Leitinitiative „Digitale Agenda für Europa“ in den Vordergrund stellt. Sie unterstreicht die Notwendigkeit, die Einführung und Verbreitung immer schnellerer Breitbandanschlüsse für alle mit Hilfe von Festnetz- und Drahtlostechnik sicherzustellen und Investitionen in die neuen, sehr schnellen, offenen und wettbewerbsbestimmten Internet-Netze zu erleichtern, die den Lebensnerv einer künftigen Wirtschaft bilden werden.

Die Leitlinien dienen der Festlegung der Ziele und Prioritäten, die für Breitbandnetze und digitale Dienstinfrastrukturen im Bereich der Telekommunikation ins Auge gefasst werden. Ferner enthalten die Leitlinien im Anhang eine Aufstellung der Vorhaben von gemeinsamem Interesse zum Aufbau von Breitbandnetzen und digitalen Dienstinfrastrukturen (z. B. elektronische Gesundheitsdienste, elektronische Identität, elektronische Beschaffung usw.). Diese Vorhaben werden helfen, die als bedeutende Hindernisse beim Aufbau eines digitalen Binnenmarkts ausgemachten Probleme zu lösen. Dazu gehören beispielsweise der Mangel an Breitbandinvestitionen in Europa im Vergleich zu unseren wichtigsten Konkurrenten, wodurch Wachstumspotenzial und gesellschaftliche Vorteile ungenutzt bleiben, aber auch die Notwendigkeit, den Wettbewerbsdruck im Bereich der modernen Breitbandnetze zu steigern, und die Notwendigkeit, geeignete Strategien für eine öffentliche Unterstützung des Aufbaus von Breitbandnetzen in Gebieten, in denen dies nicht rentabel ist, aufzustellen. Bei den digitalen Diensten betreffen die Hindernisse vor allem die fehlende technische Interoperabilität, was dazu führt, dass wesentliche öffentliche Online-Dienste an nationalen Grenzen halt machen. Europäische interoperable Dienstinfrastrukturen haben keinen natürlichen Eigentümer, weshalb sich weder einzelne Mitgliedstaaten noch private Investoren um den Aufbau von Diensten innerhalb interoperabler Rahmen bemühen würden. Der europäische Mehrwert ist daher sehr hoch.

Im Bereich der digitalen Infrastrukturen wird die Fazilität „Connecting Europe“ mit einem Mix aus Finanzhilfen und innovativen Finanzierungsinstrumenten Investitionen in Netze unterstützen, die es ermöglichen, die Ziele der Leitinitiative „Digitale Agenda für Europa“ zu verwirklichen, nämlich eine universelle Breitbandversorgung mit 30 Mbit/s oder einen Anteil von mindestens 50 % der Haushalte, die einen Anschluss mit über 100 Mbit/s haben. Dazu wird eine ausgewogene Reihe von 30-Mbit/s- und 100-Mbit/s-Projekten zusammengestellt, wobei der Investitionsbedarf der Mitgliedstaaten, der auf bis zu 270 Milliarden EUR zu veranschlagen ist, gebührende Berücksichtigung finden wird.

Im Bereich der digitalen Dienstinfrastrukturen werden interoperable Rahmen mit Hilfe von direkten Finanzhilfen finanziert und betreffen beispielsweise transeuropäische Hochgeschwindigkeits-Backboneverbindungen für öffentliche Verwaltungen, grenzüberschreitend erbrachte elektronische Behördendienste, die auf interoperabler Identifizierung und Authentifizierung basieren (für die elektronische Beschaffung, den elektronischen Rechtsverkehr und elektronische Gesundheitsdienste), digitale Bestände des europäischen Kulturerbes, Sicherheit und Gefahrenabwehr (sichereres Internet und kritische Dienstinfrastrukturen) und intelligente Energiedienstleistungen.

Diese Vorhaben sollen zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Wirtschaft einschließlich kleiner und mittlerer Unternehmen (KMU) beitragen, den Verbund und die Interoperabilität der nationalen Netze sowie den Zugang zu diesen Netzen fördern und die weitere Entwicklung eines digitalen Binnenmarkts unterstützen. Um Anpassungen an sich verändernde politische Prioritäten, technologische Entwicklungen oder die Situation auf den betreffenden Märkten zu erlauben, wird es möglich sein, im Laufe der Umsetzung dieser Leitlinien neue Vorhaben von gemeinsamem Interesse festzulegen.

3. DIE FAZILITÄT „CONNECTING EUROPE“ (CEF) – EIN GEMEINSAMES INSTRUMENT FÜR DIE INFRASTRUKTURFINANZIERUNG

Aufbauend auf Erfahrungen und Erkenntnissen im Rahmen der bestehenden TEN-Politik schlägt die Kommission nun ein neues „europäisches Infrastrukturpaket“ (EIP) vor. Grundlage dieses Pakets ist die Fazilität „Connecting Europe“ als künftiges gemeinsames Finanzierungsinstrument für die transeuropäischen Netze, in dessen Rahmen die oben beschriebenen sektorspezifischen politischen Leitlinien Anwendung finden. Einige Infrastrukturprojekte von EU-Interesse könnten durch Heranführungs-, Nachbarschafts- oder andere Drittländer verlaufen, so dass die Förderung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse im Rahmen der CEF unter Umständen auch dazu dienen kann, die transeuropäischen Netze mit den Infrastrukturnetzen dieser Länder zu verbinden.

Durch die CEF soll die Infrastrukturförderung durch die EU gestrafft und erleichtert werden, und zwar indem das Portfolio der zur Verfügung stehenden Instrumente optimiert wird, die operationellen Regeln für ihre Verwendung standardisiert und mögliche Synergieeffekte zwischen den drei Sektoren genutzt werden. Dieser koordinierte Ansatz garantiert nicht nur den größtmöglichen EU-Mehrwert, sondern wird auch zu einfacheren Verfahren und einem Rückgang der kollektiven Kosten führen.

Zu diesem Zweck wird im CEF-Vorschlag ein gemeinsamer Finanzierungsrahmen für alle Sektoren entwickelt, u. a. mit koordinierten Jahresarbeitsprogrammen, einem gemeinsamen Ausschuss, Flexibilität zwischen sektorspezifischen Haushaltsplänen, strengeren Leistungsindikatoren und Konditionalitäten sowie gemeinsamer Nutzung von infrastrukturbezogenen Finanzierungsinstrumenten.

Die CEF-Mittel werden zentral verwaltet, entweder von Kommissionsbediensteten, die gegebenenfalls von einer Exekutivagentur unterstützt werden, oder durch eine Partnerschaft zwischen der Kommission und einem bzw. mehreren Finanzinstituten. Lösungsvorschläge für das operative Management der verschiedenen Instrumente der CEF erfolgen innerhalb des geeigneten Rechtsrahmens, wobei auf die Erfahrungen mit der TEN-V-Exekutivagentur und die bestehende Zusammenarbeit mit der Europäischen Investitionsbank zurückgegriffen wird.

Die Fazilität wird mit anderen Interventionen aus dem EU-Haushalt wie „Horizont 2020“ und Kohäsions- und Strukturfonds koordiniert.

Die Koordinierung mit „Horizont 2020“ wird die Komplementarität gewährleisten und gleichzeitig eventuelle Überschneidungen vermeiden. Die Koordinierung zwischen der CEF und „Horizont 2020“ wird dafür sorgen, dass die Forschungs- und Innovationskette, die zur Einführung in der Infrastruktur führt, nicht unterbrochen wird. Dies ist zu einer Zeit besonders kritisch, in der erhebliche technologische Fortschritte in den Bereichen Verkehr, Energie und

IKT nötig sein werden, um die EU bei der Erreichung der ehrgeizigen Ziele ihrer Strategie Europa 2020 zu unterstützen.

Bezüglich des Kohäsions- und der Strukturfonds gilt, dass der gemeinsame strategische Rahmen der Kohäsionspolitik wie auch Partnerschaftsverträge mit Mitgliedstaaten eng mit dem Politikrahmen in den Bereichen Verkehr, Energie und IKT koordiniert werden. Die jeweiligen sektorspezifischen Leitlinien stützen sich auf den Kohäsions- und die Strukturfonds, was die Bereitstellung der örtlichen und regionalen Infrastrukturen und deren Anbindung an die vorrangigen EU-Infrastrukturen angeht, so dass alle Bürger in der gesamten EU Anschluss haben.

Die Fazilität „Connecting Europe“ wird ein Budget 50 Mrd. EUR⁸ für den Zeitraum 2014-2020 umfassen, wovon 10 Mrd. EUR im Kohäsionsfonds für die Verkehrsinfrastruktur vorgesehen sind. Bei der Fazilität handelt es sich um ein zentral verwaltetes Instrument, wengleich bei der Zuweisung der 10 Mrd. EUR denjenigen Vorhaben größtmögliche Priorität eingeräumt wird, die die nationalen Zuweisungen im Rahmen des Kohäsionsfonds einhalten. Diese 10 Mrd. EUR werden den Mitgliedstaaten vorbehalten, die für die Förderung durch Kohäsionsfonds in Frage kommen, und die Kofinanzierungssätze für Mittel aus dem EU-Haushalt werden in derselben Höhe wie beim Kohäsionsfonds festgesetzt.

CEF	40 Mrd. EUR
• Energie	9,1 Mrd. EUR
• Verkehr	21,7 Mrd. EUR
• Telekommunikation/Digitale Infrastruktur	9,2 Mrd. EUR
Im Kohäsionsfonds für Verkehrsinfrastruktur vorgesehene Beträge	10 Mrd. EUR
Insgesamt	50 Mrd. EUR

4. FINANZIERUNGSTRUMENTE DER CEF – OPTIMIERUNG DES EU-BEITRAGS

Die EU-Staaten investieren im Durchschnitt 1 % ihres BIP in die Infrastruktur⁹. Gleichzeitig wird auch der Privatsektor zunehmend zur Finanzierung von Infrastrukturinvestitionen animiert. Dies geschieht entweder auf rein privater Basis durch Privatisierung, über Konzessionen oder in jüngster Zeit auch durch das Modell öffentlich-privater Partnerschaften (ÖPP).

Derzeit reicht der Fluss privater Finanzmittel jedoch nicht aus, um den erheblichen Investitionsbedarf der verschiedenen Infrastrukturbereiche zu decken. Zudem ist privates Kapital nicht ohne weiteres mit den Laufzeiten und Konditionen verfügbar, die die wirtschaftliche Lebensdauer von langfristigen und kommerziell tragfähigen Infrastrukturprojekten angemessen widerspiegeln. Deshalb bedarf es der Beteiligungs- und Kreditfinanzierungsinstrumente im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“, um bestimmte

⁸ Alle Zahlen in konstanten Preisen von 2011.

⁹ Zwischen 0,5 und 2 %, siehe Alegre et al., EIB Papers Volume 13/1 (2008). Beeinträchtigt wird diese Schätzung hauptsächlich dadurch, dass die Investitionen gewerblicher Unternehmen als privat eingestuft werden, auch wenn diese Unternehmen in öffentlichem Besitz sind.

Hindernisse, die den Zugang zu Beteiligungskapital und Krediten für Projekte von zentralem europäischem Interesse verhindern, abzubauen.

Durch die Infrastrukturinstrumente sollen private Finanzmittel erschlossen werden, damit Europa sein Potenzial zu einem Zeitpunkt tiefgreifender Veränderungen und des Übergangs zu einer ressourceneffizienten und CO₂-armen Wirtschaft freisetzen kann. Diese Instrumente sind für die Verwirklichung der strategischen Ziele der Union von zunehmend wichtiger Bedeutung, indem sie die Finanzierung von Projekten sicherstellen, die das Wirtschaftswachstum fördern können. Finanzierungsinstrumente sind von besonderem Mehrwert, wenn politische Strategien rasch umgesetzt werden müssen. Allerdings bestehen für Projekte und Finanzmärkte unter den derzeitigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen überdurchschnittlich hohe Unsicherheiten. Finanzierungsinstrumente verleihen dem EU-Haushalt außerdem eine Multiplikatorwirkung, indem sie private Finanzmittel für Projekte von EU-Interesse mobilisieren helfen und damit die Wirkung des EU-Beitrags maximieren.

Das Instrumentarium dürfte die Grundlage für einen langfristig stabilen Investitionsrahmen bilden und eine Katalysator- und Anstoßfunktion entfalten. Dies soll im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“ hauptsächlich mit zwei Instrumenten erreicht werden:

- Kapitalbeteiligungen in Beteiligungsfonds zur Bereitstellung von Risikokapital für Projekte von gemeinsamem Interesse;
- Darlehen und/oder Garantien im Rahmen von Risikoteilungsinstrumenten für Projekte von gemeinsamem Interesse, einschließlich Mechanismen zur Verbesserung der Qualität langfristiger Bankdarlehen und von Projektgesellschaften ausgegebener Projektanleihen.

Die Instrumente sind auf die vorrangigen Ziele der Strategie Europa 2020 ausgerichtet und erstrecken sich auf die drei Politikbereiche Verkehr, Energie und digitale Infrastruktur, damit unnötige Überschneidungen mit Instrumenten ähnlicher Art oder mit ähnlichen Empfängern und Projektstrukturen vermieden werden. Die Interventionslogik sieht eine enge Zusammenarbeit zwischen der Kommission und einschlägigen internationalen Finanzinstitutionen wie der Europäischen Investitionsbank vor.

Ebenso wie sich die Planung und der Bau von Infrastrukturprojekten und die anschließende Betriebsphase über einen langen Zeitraum erstrecken, so erfordert auch die Einführung von Finanzierungsinstrumenten eine langfristige Vorbereitung. Neben der Fazilität „Connecting Europe“ schlägt die Kommission deshalb außerdem vor, noch während des aktuellen Finanzrahmens eine Pilotphase für die Europa-2020-Projektanleiheninitiative einzuleiten. Mit einem funktionierenden Anleihemarkt, der in Europa derzeit kaum existiert, können Infrastrukturprojekte und risikoscheue Langzeitanleger wie Pensionsfonds und Versicherungsgesellschaften miteinander in Einklang gebracht werden. Bis zum Inkrafttreten der Fazilität „Connecting Europe“ wird die Pilotphase den Weg zu einem funktionsfähigen Risikoteilungsinstrument für Kredit- und Anleihefinanzierungen von Infrastrukturprojekten bereiten.

5. NEUAUSRICHTUNG DER EUROPÄISCHEN INFRASTRUKTURFINANZIERUNG

Unzureichende Investitionen in seine künftigen Infrastrukturnetze könnten Europa sehr teuer zu stehen kommen. Die zunehmende Verflechtung der europäischen Volkswirtschaften und

die wechselnde Richtung der Handelsströme bedeuten eine Belastung für die vorhandenen Infrastruktursysteme. Gleichzeitig sind aufgrund neuer unternehmerischer Möglichkeiten und der Bedürfnisse der Bürger moderne, intelligente und flexible Netze notwendig. Die Verwirklichung der Europa-2020-Ziele wie die Förderung des Übergangs zu einer ressourceneffizienten und CO₂-armen Wirtschaft oder die Bildung einer digitalen Wirtschaft ist unrealistisch, solange ihren Auswirkungen auf die Infrastruktur nicht angemessen Rechnung getragen wird.

Mit ihrer Politik zur Förderung des Ausbaus der transeuropäischen Netze spielt die EU traditionell eine wichtige Rolle dabei, die Mitgliedstaaten und die Märkte dazu zu animieren, in Infrastrukturen zu investieren, die ein europäisches Interesse und beträchtliche sozioökonomische Vorteile aufweisen. Die strategische Bedeutung der Modernisierung und Aufrüstung des Bestands an physischer Infrastruktur sowie das Ausmaß des sich daraus ergebenden Investitionsbedarfs erfordern eine Neuausrichtung der Art und Weise, wie grenzübergreifende Infrastrukturnetze von der EU festgelegt, unterstützt und realisiert werden.

Der Vorschlag einer umfassenden sektorübergreifenden Fazilität „Connecting Europe“ in Verbindung mit spezifischen Leitlinien für den Verkehrs-, den Energie- und den Telekommunikationssektor zielt darauf ab, die Rahmenbedingungen zur Beschleunigung des Infrastrukturausbaus zu schaffen, privates Kapital in Zeiten angespannter Haushaltslagen zu mobilisieren und das Interesse spezialisierter Langzeitanleger an Investitionen in Europa zu wecken, um auf diese Weise zu Wachstum und Beschäftigung beizutragen. In Verbindung mit dem neuen Konzept für die Verwendung innovativer Finanzierungsinstrumente und dem Beginn einer Pilotphase für Europa-2020-Projektanleihen dient dieses Vorschlagspaket dazu, den zur Deckung des Infrastrukturbedarfs benötigten Tempowechsel in Europa herbeizuführen.