



Europäischer Wirtschafts- und Sozialausschuss

TEN/134
"TEN-Projekte 2004"

Brüssel, den 25. September 2003

STELLUNGNAHME

des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses

zum Thema

Überarbeitung der Liste der TEN-Projekte bis 2004

Sondierungsstellungnahme

In einem von Herrn Umberto VATTANI, Botschafter der Ständigen Vertretung Italiens, verfassten Schreiben vom 8. April 2003 hat der Rat den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss gemäß Artikel 262 des EG-Vertrags um Ausarbeitung einer Sondierungsstellungnahme zu folgendem Thema ersucht:

"Überarbeitung der Liste der TEN-Projekte bis 2004".

Die mit der Vorbereitung der Arbeiten beauftragte Fachgruppe Verkehr, Energie, Infrastrukturen, Informationsgesellschaft nahm ihre Stellungnahme am 4. September 2003 an. Berichterstatter war Herr LEVAUX.

Der Ausschuss verabschiedete auf seiner 402. Plenartagung am 24./25. September 2003 (Sitzung vom 25. September) mit 90 gegen 6 Stimmen bei 6 Stimmenthaltungen folgende Stellungnahme:

*
* *
*

1. Ziel der Sondierungsstellungnahme

- 1.1 Nach dem Vertrag von Maastricht (1993) arbeitete die Kommission einen globalen Rahmen für den Ausbau der europäischen Netze mit dem Ziel aus, die Vollendung des Binnenmarkts zu beschleunigen, die Randregionen mit dem Herzstück der EU zu verbinden und die EU gegenüber ihren Nachbarländern zu öffnen. 1994 ermittelten die Staats- und Regierungschefs in Essen 14 vorrangige Verkehrsprojekte und 1996 nahmen Parlament und Rat eine Entscheidung an, in der allgemeinere gemeinschaftliche Leitlinien für das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V) festgelegt wurden. Diese Entscheidung betraf ein Bündel von bis 2010 durchzuführenden Infrastrukturmaßnahmen für einen Gesamtbetrag von 400 Mrd. €, von denen 152 Mrd. € (Wert 2002) für TEN-V-Vorhaben vorgesehen waren. Sechs Jahre nach dieser Entscheidung waren 25% der vorgesehenen Projekte durchgeführt, und bei dem derzeitigen Investitionstempo dürften 20 bis 25 Jahre bis zur Fertigstellung des EU-Netzes, wie es in den europäischen Leitschemata abgesteckt wurde, benötigt werden.
- 1.2 Die von den Mitgliedstaaten und der Gemeinschaft bereitgestellten Mittel reichen daher nicht aus, um die Ziele erreichen zu können. Zudem ist festzustellen, dass die öffentlichen Verkehrsinvestitionen von 1,5% des BIP in den 80er Jahren auf unter 1% in den 90er Jahren gesunken sind. Dieser fatale Rückgang wird durch den Vergleich der Kurven des BIP und der Bauinvestitionen einschließlich derer für Verkehrsinfrastrukturprojekte (*Anhang 2*) veranschaulicht.

- 1.3 Die Kommission betont, dass ein Verzug vor allem bei den Infrastrukturvorhaben in Grenzgebieten und den Schienenverkehrsprojekten zu beobachten ist, d.h. bei zwei wichtigen Weichenstellungen der Gemeinschaftspolitik, nämlich
- Gewährleistung der grenzübergreifenden Kontinuität der Netze;
 - Verlagerung des erwarteten Güterkraftverkehrszuwachses auf andere Verkehrsträger (Eisenbahn, Binnenschifffahrt und Seeschifffahrt).
- 1.4 Seit 1996 sind Ereignisse eingetreten und wurden Feststellungen gemacht, die die Überarbeitung der Leitlinien im TEN-V-Bereich gerechtfertigt erscheinen lassen:
- Erstens könnte die vom Rat von Lissabon in Aussicht gestellte Wirtschaftswachstumsrate 2010 zu einer Steigerung des Güterverkehrsaufkommens um 38% und des Reiseverkehrs um 24% gegenüber 1998 führen. Die Kommission hat ihrerseits in ihrem 2001 veröffentlichten Weißbuch *"Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft"* nachgewiesen, dass der Güterverkehr um 50% zunehmen wird, wenn keine Trendwende im Verkehr eingeleitet wird. Der Ausschuss stimmt dem Urteil der Kommission hinsichtlich dieser Entwicklung zu und betont, dass die Tatsache, dass das Wirtschaftswachstum nicht den vor einigen Jahren gemachten Voraussagen entspricht, keinesfalls als erneuter Vorwand für eine Hinauszögerung der Umsetzung der getroffenen Entscheidungen oder Ablehnung der Weichenstellungen im Bereich TEN-V dienen darf. Der Bau und die Inbetriebnahme dieser Einrichtungen erstrecken sich über einen Zeitraum von 10 bis 20 Jahren, sodass ein erneutes Wachstum zu Verkehrsblockaden führen dürfte.
 - Zweitens nimmt die EU schon 2004 zehn neue Staaten auf, und es ist beschlossene Sache, dass sie in den Jahren danach weitere Bewerberländer aufnehmen wird. Aus diesem Grunde muss den Bedürfnissen der neuen Mitgliedstaaten Rechnung getragen werden, damit sie in der Lage sind, sowohl ihre Volkswirtschaften an die der EU anzupassen als auch das unweigerlich entstehende zusätzliche Verkehrsaufkommen auf befriedigende Weise zu bewältigen. Die Kommission rechnet damit, dass in den Korridoren, die die neuen Mitgliedstaaten an die EU anbinden, ca. 20.000 km Straßen, 30.000 km Schienenwege sowie Seehäfen und Flughäfen gebaut werden müssen, die fast 100 Mrd. € kosten werden. Nach Ansicht des Ausschusses muss die Kommission in ihrer Aufzählung neben dem Korridor VII (Donau) unbedingt auch bestimmte Binnenwasserstraßen ausweisen, die für mehrere der neuen Mitgliedstaaten vor allem im Hinblick auf die geforderte nachhaltige Entwicklung eine besonders geeignete Verkehrsinfrastruktur darstellen.

1.5 Aus diesen Gründen hat die Kommission im Oktober 2001 eine Überarbeitung der Leitlinien für die transeuropäischen Netze vorgeschlagen. Ende 2003 wird sie einen neuen Vorschlag vorlegen, mit dem die Reform der Politik auf dem Gebiet der TEN fortgesetzt und erreicht werden soll, dass

- die Netze der neuen Mitgliedstaaten und der Bewerberländer, insbesondere in den Korridoren, miteinander verknüpft werden;
- sich die Anstrengungen und die Auswahl stärker auf die wirklichen europäischen Prioritäten konzentrieren wie
 - die Beseitigung der Engpässe,
 - die grenzübergreifenden Projekte und
 - die wichtigsten Land- und Seewege.

Dadurch kann der Zusammenhalt ganz Europas gewährleistet werden, während die derzeitigen TEN-V-Schemata mitunter lediglich eine Aneinanderreihung nationaler Schemata darstellen, was auf eine Verteilung der Gemeinschaftsmaßnahmen nach dem Gießkannenprinzip hinausläuft. Der Ausschuss ist mit diesem neuen Kurs einverstanden, denn das Tätigwerden der Gemeinschaft im Infrastrukturbereich soll sich nicht auf die ermittelten zahlreichen spezifischen Bedürfnisse jedes einzelnen Mitgliedstaats beziehen, sondern sich auf die transeuropäischen Prioritäten konzentrieren, die die Kontinuität der Netze gebieten. Da es hier um eine Priorität geht, die im allgemeinen Interesse Europas liegt, muss Europa auch einen wesentlichen Teil der Kosten der gemeinschaftlichen Infrastruktureinrichtungen übernehmen, vor allem in den durch ihre geographische Lage benachteiligten Gebieten (beispielsweise die ausgedehnten Berggebiete).

1.6 Für ihre neuen Vorschläge auf dem Gebiet der TEN-V hat die Kommission ein Studien- und Forschungsteam eingesetzt:

- Sie hat Herrn Karel VAN MIERT zum Vorsitzenden einer hochrangigen Gruppe ernannt, der die sorgfältige Prüfung der Projekte zwecks Erstellung einer aktualisierten Liste der großen Projekte, die für die Europäische Union nach der Erweiterung Vorrang haben sollten, obliegt¹.
- Sie hat eine interne Task Force eingesetzt, die die hochrangige Gruppe bei der Untersuchung der 100 von den Mitgliedstaaten vorgelegten Projekte u.a. mithilfe aktualisierter Verkehrsprognosen unterstützen soll.

¹ Siehe Ziffer 3.

- 1.7 Die Union steht kurz vor der Erweiterung. Sie wird Schwierigkeiten bei der Aufstellung des Haushalts für den Zeitraum 2007-2013 für dann 25 Mitgliedstaaten haben, denn sie wird unter den transeuropäischen Infrastrukturmaßnahmen Prioritäten setzen müssen. Die Kommission hat es deshalb für notwendig erachtet, Überlegungen über die Zukunft der gemeinschaftlichen Finanzierung und insbesondere über das Budget für die transeuropäischen Verkehrsnetze anzustellen. Sie hat am 23. April 2003 eine Mitteilung vorgelegt, in der die Finanzinstrumente und die erforderlichen neuartigen Managementsysteme für die Durchführung der großen Infrastrukturprojekte erläutert werden. Ziffer 4 dieser Stellungnahme wird sich mit dieser Mitteilung befassen.
- 1.8 Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss hält das transeuropäische Verkehrsnetz für ein Kernstück des europäischen Aufbauwerks, das nur verwirklicht werden kann, wenn es einen reibungslosen Personen- und Warenverkehr gibt. Er bekräftigt an dieser Stelle seine seit langem vertretene Ansicht, dass die unerlässliche Zunahme des Verkehrs unter Beachtung der Grundsätze der nachhaltigen Entwicklung erfolgen muss.
- 1.9 Zunächst, d.h. bis Ende Juni 2003, hat der Ausschuss in Erwartung der Informationen über die vertraulich gehaltenen Arbeiten der Van-Miert-Gruppe Folgendes getan:
- Ende 2002 den Stand der 14 vorrangigen Projekte von Essen und der 6 neuen Projekte, die 2001 auf der Grundlage des von der Kommission im Februar 2003 veröffentlichten Dokuments "Transeuropäisches Verkehrsnetz - TEN-T vorrangige Projekte" hinzugefügt wurden, festgestellt (*Anhang 1*);
 - eine vorausschauende Übersicht erstellt, aus der hervorgeht, dass bis 2010 insgesamt 74% der vorrangigen Projekte fertiggestellt sein dürften (*Anhang 3*);
 - die Methode, die von der Van-Miert-Gruppe bei der Auswahl der neuen vorrangigen Projekte angewandt wurde, geprüft und
 - seine Vorschläge für die Finanzierung dieser Vorhaben bekräftigt, die einen Mechanismus in Form einer außerhalb der Mitgliedstaaten angesiedelten "kontinuierlichen Einnahme" zugunsten des EU-Haushalts vorsehen, der die Gewährung höherer Beihilfen gestatten und Darlehensgarantie gewährleisten würde. Dieses neue Instrument dürfte angesichts der damit einhergehenden Linderung der einzelstaatlichen Haushaltszwänge den Mitgliedstaaten und der EU die Einhaltung der Realisierungsfristen erleichtern.
- 1.10 In einer zweiten Phase wird die Kommission vor Ende 2003 nach Vorlage des Berichts der Van-Miert-Gruppe ihren neuen Vorschlag zur Revision der Leitlinien für die TEN-V-Politik ausarbeiten, der gemäß dem üblichen Verfahren den verschiedenen Institutionen oder Organen vorgelegt wird, so dass er Anfang nächsten Jahres vom Parlament und vom Rat endgültig angenommen werden kann. Der Ausschuss findet diese Fristvorgaben angesichts der Wahlen

zum Europäischen Parlament Anfang 2004 und der Erweiterung der EU auf 25 Mitgliedstaaten zum Mai 2004 zwar in Ordnung, bedauert jedoch die späte Kooperationsbereitschaft der Kommission, die die Arbeiten der Van-Miert-Gruppe vertraulich halten wollte (sodass die Vorschläge erst in den letzten Tagen ausgewertet werden konnten).

2. Die gegenwärtigen vorrangigen Projekte: Stand und Merkmale

Der Ausschuss möchte darauf hinweisen, dass die Kommission schon 1993 ein erstes Weißbuch zur Verkehrspolitik veröffentlichte, in dem sie im Rahmen von drei Leitschemata Prioritäten setzte, wofür bis 2010 Investitionen in Höhe von 300 Mrd. € vorgesehen wurden:

- Leitschema Straßen mit 17.000 km zu bauenden Autobahnkilometern;
- Leitschema Hochgeschwindigkeitsbahnen für 4.000 km neue Trassen und 3.600 km umzurüstende Trassen;
- Leitschema Wasserstraßen.

Von den 1993 von der Christopherson-Gruppe geprüften und in die Leitlinien aufgenommen Projekten wurden einige einseitig wieder aufgegeben (Rhein-Rhone-Verbindung) und zählen nicht mehr zu den 14 vorrangigen Projekten von Essen, andere wurden geändert. Bei Fristen und Kosten waren erhebliche Überschreitungen zu beobachten. Angesichts dieser Gegebenheiten legt der Ausschuss, der im Übrigen die derzeitige von der Kommission eingeleitete Aktualisierung befürwortet, Wert auf die Feststellung, dass die Missachtung der eingegangenen Verpflichtungen seitens der Mitgliedstaaten und die Infragestellung der Prioritäten seines Erachtens kontraproduktiv sind. Eine effiziente nachhaltige Entwicklung Europas sowohl auf wirtschaftlichem und sozialem als auch auf ökologischem Gebiet kann nicht gelingen, wenn alle fünf Jahre der Inhalt der prioritären TEN-V-Projekte revidiert wird. Der Ausschuss möchte daher die Kommission, das Parlament und den Rat nachdrücklich auf die Bedeutung hinweisen, die die auf dem TEN-V-Gebiet zu treffenden Entscheidungen haben werden, insbesondere was die Finanzierungsverpflichtungen, die Inangriffnahme der Projekte und ihre Realisierungsfristen anbelangt. Im Augenblick der Erweiterung der EU auf 25 Mitgliedstaaten, im Hinblick auf die wirtschaftliche Umstellung und angesichts der Globalisierung der Wirtschaft ist die Gelegenheit so günstig wie noch nie in der Geschichte, die Errungenschaften durch die organisatorische Gestaltung des europäischen Raums mit Hilfe von modernen, zusammenhängenden und leistungsfähigen Verkehrsinfrastrukturen zu konsolidieren.

2.1 Die 14 vorrangigen Projekte von Essen: die Weichenstellungen von 1996 und die 6 ergänzenden Projekte von 2001

Die Kommission hat auf Wunsch des Rates von Barcelona im Februar 2003 eine Bilanz der Realisierungen im Rahmen der vorrangigen Projekte von Essen veröffentlicht. Der betreffenden Broschüre mit dem Titel "*Transeuropäisches Verkehrsnetz - TEN-T vorrangige Projekte*" entnimmt der Ausschuss die

nachstehenden Informationen, die ein Bild vom Ehrgeiz der angegebenen Ziele vermitteln. So soll das transeuropäische Verkehrsnetz 2010 einschließlich der vorrangigen TEN-V-Projekte bezüglich der 15er Gemeinschaft insgesamt folgenden Umfang haben:

- 75.200 km Straßen
- 78.000 km Eisenbahnstrecken
- 330 Flughäfen
- 270 internationale Seehäfen
- 210 Binnenhäfen
- Verkehrsmanagementsysteme, Informationen für den Benutzer und Navigationsdienste

Was die Finanzierung dieses Netzes anbelangt, so wurden die geschätzten Gesamtkosten (Wertstellung 1996) auf 400 Mrd. € veranschlagt, bei durchschnittlichen jährlichen Finanzierungstranchen von 19 Mrd. €, was eine Realisierungszeit von ca. 20 Jahren bedeutet und somit dem angegebenen ehrgeizigen Ziel der Verwirklichung aller Projekte bis 2010 widerspricht. Anhang 1 dieser Stellungnahme enthält eine tabellarische Übersicht über die 20 Projekte (14+6) mit den von der Kommission angegebenen wesentlichen Informationen wie vorgesehene Durchführungsfristen, Gesamtkosten und Stand im September 2002. Bei der Prüfung dieser Übersicht werden folgende Ungereimtheiten erkennbar:

2.1.1 Was die **Fristen** anbelangt, so gilt zwar das Jahr 2010 als allgemeine Referenzzeit für die Fertigstellung der vorrangigen Projekte, doch werden mehrere von ihnen nach Angaben der Kommission erst später fertiggestellt werden. Der Ausschuss hielt es denn auch für realistischer und wirksamer, Projekte vorzusehen, deren Inbetriebnahme im Zeitraum 2010 bis 2020 erfolgt, wie er dies in seiner im Januar 2002 verabschiedeten Stellungnahme zur Zukunft des transeuropäischen Binnenwasserstraßennetzes – CES 24/2002 - angeregt hatte. Dies setzt allerdings den Willen voraus, alle Hebel in Bewegung zu setzen, damit diese neue Frist eingehalten wird. Um dies zu erreichen, schlägt der Ausschuss vor,

- die Einrichtung einer bei der Kommission angesiedelten Beobachtungsstruktur ins Auge zu fassen, die zusammen mit den Mitgliedstaaten die Aufgabe übernehme, entlang der großen Verkehrsachsen die Verwaltung der verschiedenen Streckenabschnitte und die von EIB, EU, den Staaten, ÖPP usw. bereitgestellten Finanzmittel zu koordinieren;
- einen Mechanismus einzuführen, der schwere Sanktionen für Mitgliedstaaten vorsieht, die ihren Verpflichtungen nicht nachkommen; so könnten bezüglich eines Projekts, das von einem Mitgliedstaat gefördert wurde, um es zu einem vorrangigen Projekt zu machen, folgende Sanktionen verhängt werden:
 - dem betroffenen Mitgliedstaat könnten bestimmte Teile der Trägerschaft entzogen und anderen von der betreffenden Verkehrsverbindung betroffenen Mitgliedstaaten zugewiesen werden;

- im Falle der Aufgabe eines Projekts durch einen Mitgliedstaat, könnte von dem betreffenden Mitgliedstaat die Rückzahlung der für Studien oder Ankauf von Grundstücken bezogenen Beihilfen an die EU verlangt werden, um so die finanziellen Interessen der EU zu wahren;
- wie bei privatrechtlichen Verträgen würde ein Mitgliedstaat bei nicht fristgerechter Übergabe einer Infrastruktur mit einer Geldbuße belegt (analog zur Vertragsstrafe im Privatsektor).

2.1.2 Hinsichtlich der Kosten der Projekte zeigt die Übersicht in Anhang 1, dass sich die von der Kommission geschätzten Gesamtinvestitionen auf 173,993 Mrd. € (173.993 Mio. €) für die 20 in den Jahren 1996 bzw. 2001 beschlossenen und vorgeschlagenen vorrangigen TEN-V-Projekte belaufen. Im selben Dokument werden andererseits Gesamtkosten in Höhe von 400 Mrd. € (400.000 Mio. €) angegeben, wozu noch 100 Mrd. € (100.000 Mio. €) für die Projekte der neuen Mitgliedstaaten hinzuzurechnen sind, und zwar für alle Netze einschließlich der vorrangigen TEN-V-Projekte. Um mehr Klarheit in die Schätzungen der Jahre 1996 und 2001 sowie die der Van-Miert-Gruppe übermittelten Schätzwerte zu bringen, möchte der Ausschuss auf folgende Aspekte hinweisen:

- In der nachstehenden Tabelle sind in Liste 0 und 1 die erforderlichen Mittel für die in Essen festgelegten und im Jahre 2001 zusätzlich ausgewiesenen vorrangigen TEN-V-Projekte angegeben, deren Kosten infolge der Aktualisierung und bestimmter Erweiterungen innerhalb des Korridors, in dem das betreffende ursprüngliche Vorhaben angesiedelt war, beträchtlich gestiegen sind (wie z.B. die Donau, Vorhaben Nr. 2 der Liste 1)

	in Mrd. €		
	2004-2020	davon für den Zeitraum 2004-2013	davon für den Zeitraum 2014-2020
Liste 0	80	80	0
Liste 1	142	125	17
Liste 2	13	3	10
Liste 3 nicht prioritäre Vorhaben	22	20	2
TOTAL	257	228	29

Auszug aus dem VAN-MIERT-Bericht - Ziffer 6.6.2

- die Van-Miert-Arbeitsgruppe ermittelte für die Verwirklichung der in den Leitschemata für die transeuropäischen Verkehrsnetze aufgeführten Vorhaben (einschließlich der vorrangigen TEN-V-Vorhaben und der von den neuen Mitgliedstaaten zu realisierenden Projekte) eine Gesamtkostenhöhe von 600 Mrd. € bis zum Zeithorizont 2020;
- die Kosten der in den Listen 0, 1, 2 und 3 genannten und damit von der Gemeinschaft subventionierten Projekte wurden von den Mitgliedstaaten auf 257 Mrd. € veranschlagt;

- die Kosten der in den 10 neuen Mitgliedstaaten zu verwirklichenden Netze wurden von der Kommission auf 100 Mrd. € geschätzt.

2.1.3 Was die Höhe der europäischen Beihilfen für die vorrangigen TEN-V-Projekte anbelangt (derzeit 10% der Projektkosten vor Steuern), so stellt sie kaum einen Anreiz dar. Die Kommission hat anscheinend vor, sie in einigen Fällen auf 20% zu erhöhen, doch müsste diese Beihilfe nach Ansicht des Ausschusses je nach Art und Ansiedlung einiger Projekte (etwa in Grenzbereichen) bei 20 bis 50% der Kosten vor Steuern liegen, um wirklich einen Anreiz zu bilden.

3. Die Van-Miert-Arbeitsgruppe

Die Absicht der Kommission, noch vor 2004 neue TEN-V-Leitlinien vorzuschlagen, ist ehrgeizig und schwer zu verwirklichen, da sie verlangt, gleichzeitig

- den Konsequenzen der Erweiterung Rechnung zu tragen;
- in kurzer Zeit zusammenhängende Netze ohne fehlende Streckenabschnitte zu schaffen;
- das schwierige Finanzierungsproblem zu lösen und
- umzudenken und das Gemeinwohl Europas über die nationalen Interessen zu stellen.

Nach Ansicht des Ausschusses ist die Einsetzung einer hochrangigen Gruppe, wie es die Kommission getan hat, dazu geeignet, die Fortsetzung des eingeschlagenen Weges zu erleichtern.

3.1 Die Zusammensetzung der Gruppe

Die von Karel Van Miert geleitete Gruppe setzt sich aus je einem Vertreter der Mitgliedstaaten und je einem Beobachter der Länder zusammen, mit deren Beitritt spätestens 2007 gerechnet wird (d.h. 10 + Rumänien + Bulgarien + Europäische Investitionsbank). Die Kommission nahm das Sekretariat der Gruppe wahr.

3.2 Das Mandat der Gruppe

- a) Prüfung der Projektvorschläge der derzeitigen oder künftigen Mitgliedstaaten zwecks Aufnahme in die vorher aufgestellten oder vorgeschlagenen Listen vorrangiger Projekte und entsprechende Änderung der TEN-V-Leitlinien,
- b) Prüfung der Projekte, die nicht von einem Land unterstützt werden, jedoch von besonders großem transeuropäischen Interesse wären,
- c) Aufstellung einer begrenzten Liste von Projekten, die sich auf sämtliche großen Regionen der erweiterten EU erstrecken,

- d) Festlegung einer Methode, eines Verfahrens und eines Zeitplans für spätere Aktualisierungen der Liste der vorrangigen Projekte sowie für die Aufgabe oder den Verzicht auf die Ausführung von Projekten, bei denen es schon in der Anlaufphase zu große Verzögerungen gegeben hat oder an denen erhebliche Veränderungen vorgenommen wurden, die ihre Rentabilität und Durchführbarkeit beeinträchtigen,
- e) Prüfung von Möglichkeiten, die Durchführung der Projekte der begrenzten Liste zu erleichtern und zu beschleunigen,
- f) Setzung von Querschnittsprioritäten, auf die in den Leitlinien eingegangen werden sollte.

3.2.1 Der Ausschuss ist mit dem Inhalt des Mandats der hochrangigen Gruppe alles in allem einverstanden. Allerdings kann er den Standpunkt der Kommission in der Begründung von Buchstabe d) betreffend das Verfahren für die Zurückziehung von Vorhaben nicht teilen, weil hier Misserfolge vorprogrammiert werden. Das Gleiche gilt für den Mitgliedstaat, der seinen Verpflichtungen nicht nachkommt und dem allgemeinen europäischen Interesse zuwiderhandelt, und insbesondere für den Nachbarstaat im Falle grenzüberschreitender Vorhaben. Angesichts der hohen von der EU gewährten Beihilfen muss die Kommission im Einvernehmen mit dem Parlament und dem Rat eine entschiedenere und zwingendere Haltung gegenüber solchen Mitgliedstaaten einnehmen und sich mit der Struktur einer Art "Europäischer Verkehrsinfrastrukturagentur" ausstatten, die über die entsprechenden Beobachtungs- und erforderlichenfalls Aufsichtsmöglichkeiten verfügt, vor allem in Bezug auf die zehn neuen Mitgliedstaaten, um solche Zurückziehungen zu vermeiden. Außerdem ist es wie gesagt unverzichtbar, dass Strafen verhängt werden (vgl. Ziffer 2.1.1).

3.3 **Allgemeine Kriterien für die Bewertung der Projekte der Van-Miert-Gruppe**

Diese gliedern sich in zwei Phasen:

- **Phase 1**

- a) Respektierung des Konzepts der transeuropäischen Hauptverkehrsachsen (der sog. "Korridore")
- b) Verpflichtung der betroffenen Mitgliedstaaten, das jeweilige Projekt mit einer Kostenhöhe von mindestens 500 Mio. € bis zu einem ganz bestimmten Zeitpunkt zu verwirklichen
- c) Angemessenes Verhältnis des Projekts zu den Zielen der europäischen Verkehrspolitik, wie etwa Beseitigung von Verkehrsengpässen und Schaffung grenzüberschreitender Verkehrsverbindungen
- d) Potenzielle wirtschaftliche Tragfähigkeit mit positivem Effekt für die Umwelt und den wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalt

- **Phase 2**

- e) Bewertung der nachhaltigen Entwicklung des Projekts im transeuropäischen Netz, insbesondere seines Beitrags zur Intermodalität im Sinne der Verkehrsverlagerung auf andere Verkehrsträger (Ausbau des Eisenbahnverkehrs, des Seeverkehrs und der Binnenschifffahrt)
- f) Territorialer Zusammenhalt der Beitrittsstaaten und der Großregionen in Randlage
- g) Vorteilhafte länderübergreifende Auswirkungen für mehrere Staaten und Beurteilung des Mehrwerts für Europa in % des gesamten grenzüberschreitenden Verkehrs

3.3.1 Der Ausschuss findet die vorgeschlagenen allgemeinen Kriterien sinnvoll, möchte jedoch folgende Aspekte unterstreichen:

- Zu Buchstabe b) weist er darauf hin, dass eine Verpflichtung ohne Sanktionen gegen die Mitgliedstaaten im Falle ihrer Nichteinlösung illusorisch ist (siehe obige Ziffer 2.1.1);
- Buchstabe d) betreffend das Kriterium der potenziellen wirtschaftlichen Tragfähigkeit darf nicht dazu benutzt werden können, ein Projekt auszuschließen, dessen Verwirklichung sich als unerlässlich erweisen würde. Aufgrund dieser Argumentation konnten in Bezug auf Teilstrecken oder Teile des Netzes in der Vergangenheit Lücken in der Verkehrskette, Engpässe, Unterbrechungen usw. beseitigt werden;
- Zu Buchstabe e), der auf das Konzept der nachhaltigen Entwicklung Bezug nimmt, betont der Ausschuss, dass aus heutiger Sicht die auf einer prospektiven Untersuchung basierenden Bewertungsinstrumente durchaus mitteilenswert erscheinen und konkrete Ziele festgelegt werden müssen.

3.3.2 Der Ausschuss stellt zu seiner Zufriedenheit fest, dass Buchstabe a) als wesentliches Kriterium vorgibt, dass ein Vorhaben sich in einen Korridor oder ein strukturierendes europäisches Netz einfügt, dessen Durchgängigkeit von Anfang bis Ende gewährleistet ist. Entsprechend wird die Kommission in der Phase der Ausarbeitung ihrer definitiven Vorschläge ein ganzes Gefüge strukturierender Netze festlegen, die die großen Verkehrs- und Transportachsen der erweiterten EU bilden und mit den Nachbarländern verbunden sein werden, und dadurch die Durchgängigkeit all dieser Netze sicherstellen, mit der Konsequenz einer obligatorischen Schließung bestehender Lücken.

4. Art und Weise der Projektfinanzierung

Am 23. April 2003 hat die Kommission eine Mitteilung mit dem Titel "*Ausbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes: Neue Formen der Finanzierung. Interoperable elektronische Mautsysteme*" und gleichzeitig einen Vorschlag für eine Richtlinie über die allgemeine Einführung und die Interoperabilität

elektronischer Mautsysteme in der Gemeinschaft veröffentlicht. Zu diesem Richtlinienvorschlag arbeitet der Ausschuss gegenwärtig eine eigene Stellungnahme aus².

Die Kommission hatte schon am Anfang der Überarbeitung des transeuropäischen Verkehrsnetzes vorgehabt, nach Lösungen für die Finanzierung der Projekte zu suchen, was in der Tat wichtig und unumgänglich ist. Nach allgemeiner Erkenntnis *gibt es keine wettbewerbsfähige Wirtschaft ohne leistungsfähige Verkehrsnetze*. Diese Erkenntnis nützt aber nichts, wenn man feststellen muss, dass *immer mehr Verkehrsinfrastrukturen in Finanznot geraten, weil weder genügend Finanzmittel noch ein für Investitionen günstiger Rahmen vorhanden ist*.

Die Kommission erläutert, woran es liegt, dass der Ausbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes auf der Stelle tritt:

- am mangelnden politischen Willen der Entscheidungsträger in den Mitgliedstaaten,
- an den unzureichenden Finanzmitteln für das transeuropäische Verkehrsnetz und
- an der Aufteilung der Zuständigkeiten für die Projekte auf viel zu viele Stellen.

Die Kommission weist sodann darauf hin, dass der Anteil der Investitionen in den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur am BIP (weniger als 1%) im Laufe der Jahrzehnte immer weiter gesunken ist, während der festgestellte Bedarf und das Verkehrsaufkommen ständig steigen (*Anhang 2*).

Der Ausschuss teilt und bedauert diese Feststellungen und hat deshalb mit Interesse die von der Kommission vorgeschlagenen Lösungen zur Kenntnis genommen, die zwei große Pfeiler umfassen:

- eine bessere Koordinierung der öffentlichen und privaten Finanzierung des transeuropäischen Verkehrsnetzes sowie
- die Schaffung eines leistungsfähigen europäischen Mautdienstes.

4.1 Der Ausschuss unterstützt selbstverständlich das ehrgeizige Ziel der Kommission, zu einer besseren Koordinierung der regionalen, nationalen und gemeinschaftlichen öffentlichen Mittel zu gelangen. Erneut legt der Ausschuss Wert auf die Feststellung, dass die Kommission unter Inanspruchnahme der EIB über zusätzliche Mittel verfügen müsste, um bestimmten Ländern dabei zu helfen, die entsprechende Finanzierungsstruktur zusammenzubekommen und die Schwierigkeiten zu überwinden, die einer Politik der Kofinanzierung der Infrastrukturprojekte innewohnen, bei der jeder Beteiligte seinen Anteil aushandelt, wobei er sich von den von ihm vertretenen Interessen und nicht vom europäischen Gemeinwohl leiten lässt. Der Ausschuss hält es deshalb für erforderlich, dass die EIB der einzurichtenden Europäischen Verkehrsinfrastrukturagentur dabei behilflich ist, die vorhandenen Finanzierungssysteme auszubauen und besser untereinander zu koordinieren und dadurch zu optimieren.

²

In Arbeit befindliche Stellungnahme des EWSA zu dem "Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die allgemeine Einführung und die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme in der Gemeinschaft" – CESE 716/2003.

4.2 Was die öffentlich-private Partnerschaft (ÖPP) anbelangt, so schließt sich der Ausschuss dem Urteil der Kommission bezüglich der Grenzen einer ausschließlich privaten Finanzierung von großen Infrastrukturprojekten an. Allerdings kann die Mischfinanzierung nicht die einzige Lösung sein, da Privatinvestoren mit Recht verlässliche Garantien und eine gesicherte Rentabilität ihrer Investitionen verlangen, wodurch sich die Kosten erhöhen. Darüber hinaus sind auch noch folgende Aspekte zu bedenken:

- Jedes vorrangige TEN-V-Vorhaben, an dem mehrere europäische Länder beteiligt sind, sollte in der Rechtsstruktur einer "europäischen Gesellschaft" realisiert werden, um die für das Finanzierungskonzept für das betreffende Vorhaben unverzichtbare Transparenz zu gewährleisten;
- die Eingehung einer ÖPP ist nur bei einem Gleichgewicht der Finanzierungsanteile von öffentlichem und privatem Sektor sinnvoll. Eine ÖPP, in der der Privatsektor eine schwache Minderheit darstellen würde, ist schwer denkbar. Deshalb kann bei realistischer Betrachtung nicht davon ausgegangen werden, dass der Privatsektor die zur Realisierung der meisten Projekte erforderlichen Mittel aufbringen kann;
- es müssen Obergrenzen festgelegt werden, um den unvorhersehbaren Folgen vorzubeugen, die die schrittweise Abtretung von Hoheitsbefugnissen auf dem Gebiet der Raumordnung und der großen öffentlichen Infrastrukturanlagen haben, über die die Staaten bzw. die öffentliche Hand herkömmlich verfügen.

Nach Ansicht des Ausschusses stellt die öffentlich-private Partnerschaft bei der Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturvorhaben in einigen Einzelfällen zwar zweifellos eine interessante Lösung dar, ist aber keinesfalls als Patentlösung zu betrachten.

4.3 **Einrichtung eines Europäischen Verkehrsinfrastrukturfonds**

4.3.1 Mit Ausnahme der Strukturfonds verfügt die EU weder in ihrem Verkehrsbudget noch im Rahmen ihrer verschiedenen Fonds über die entsprechenden Finanzmittel, um über höhere Beihilfen (10-50% der Kosten der betreffenden Infrastrukturarbeiten) Anreize schaffen zu können und die eingegangenen Verpflichtungen irreversibel zu machen. Auch das Subsidiaritätsprinzip stellt ein großes Hemmnis dar, da jeder Staat die Möglichkeit behält, von eingegangenen Verpflichtungen zurückzutreten oder ihre Einlösung zu verschieben. Deshalb schlägt der Ausschuss erneut vor, im Haushalt der EU und unabhängig von den Mitgliedstaaten einen Europäischen Verkehrsinfrastrukturfonds einzurichten, der für die Realisierung vorrangiger TEN-V-Vorhaben bestimmt ist, über ständige Ressourcen verfügt und auf Gemeinschaftsebene verwaltet wird.

4.3.2 Bei der Erweiterung bietet sich der EU die historische Gelegenheit, ihr Aufbauwerk dadurch zu vervollkommen, dass sie sich für mehrere Jahrzehnte mit geeigneten Mitteln zur Schaffung von Personen- und Güterverkehrsnetzen ausstattet, die für ihre nachhaltige Entwicklung in den nächsten Jahrzehnten unerlässlich sind. Die Ordnung des erweiterten Hoheitsgebiets der EU und die Schaffung von Kommunikationsinfrastrukturen stellen Prioritäten dar, die eine Veränderung der Verhaltensweisen und Regelungen, die Inangriffnahme ehrgeiziger Reformen und die Hinnahme der hierzu erforderlichen Kompetenzübertragungen von den Staaten an die EU gebieten. Dieser Europäische Verkehrsinfrastrukturfonds würde in der Weise finanziert, dass auf jeden Liter jedweden Kraftstoffs, der in der EU von privat oder gewerblich genutzten Fahrzeugen verbraucht würde, ein bescheidener Solidaritätsbeitrag von 1 Cent erhoben wird (vgl. Anhang 4 "Kraftstoffverbrauch im Jahre 2001"). Was die verschiedenen Lösungen für das heikle Problem der Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur betrifft, wird der Ausschuss seine diesbezügliche Sichtweise eingehender und umfassender in einer künftigen Initiativstellungnahme zum Thema *"Die Verkehrsinfrastruktur zukunftsfähig gestalten. Finanzierung – Planung – Neue Nachbarn"* darlegen.

4.3.3 Der Ausschuss weist darauf hin, dass er im Jahr 2003 zweimal die Schaffung eines solchen Fonds vorgeschlagen hat und dass sich auch das Europäische Parlament für ein ähnliches Instrument ausgesprochen hat. Der vom Ausschuss vorgeschlagene Fonds hätte folgende Hauptmerkmale³:

- europäischer Fonds für die vorrangigen Arbeiten der TEN-V;
- kontinuierliche Einnahmen in Höhe von 1 Cent pro Liter Kraftstoff (Benzin, Diesel, LPG), der im 25 Mitgliedstaaten umfassenden Europa im gesamten Personen- (MIV und ÖPNV) und Güterkraftverkehr verbraucht wird;
- Erhebung der Abgaben durch die Staaten und ihre alljährliche vollständige Abführung an den hierfür im Haushalt der EU vorgesehenen Fonds (geschätzte jährliche Summe: ca. 3 Mrd. € für 300 Mio. Tonnen verbrauchter Kraftstoffe);
- Verwaltung des Fonds durch die Europäische Investitionsbank, die hinsichtlich der von der Kommission vorgeschlagenen und von Parlament und Rat beschlossenen vorrangigen TEN-Projekte folgende Punkte umfasst:
 - sehr langfristige Darlehen (30-50 Jahre);
 - zinsverbilligte Kredite für diese Projekte;
 - Einführung finanzieller Garantien für die ÖPP;
 - im Auftrag der EU: Gewährung von Zuschüssen in Höhe von 10-50% der Projektkosten je nach Art des Projekts.

3

ABl. C 85/133 vom 8.4.2003 (Stellungnahme zum Thema "Harmonisierung der Kraftstoffbesteuerung") und CESE 746/2003 (Stellungnahme zum Thema "Sicherheit von Tunneln im transeuropäischen Straßennetz").

5. Bericht der hochrangigen Gruppe

Im zweiten Halbjahr 2003 wird die Kommission dem Parlament und dem Rat endgültige Vorschläge vorlegen und sich dabei auf den Bericht der Van-Miert-Gruppe stützen.

Nach Kenntnisnahme und Erörterung der endgültigen Vorschläge der Kommission auf der Grundlage des Van-Miert-Berichts wird der Ausschuss seine Bemerkungen und Anregungen vervollständigen, die in eine umfassendere Initiativstellungnahme zum Thema "Zukunft der europäischen Verkehrsinfrastruktur" einfließen werden.

6. Schlussfolgerungen

- 6.1 Die Überarbeitung der Liste der vorrangigen TEN-V-Projekte bis 2004 findet zu einem Zeitpunkt statt, zu dem Europa von 15 auf 25 Mitgliedstaaten anwächst. Dieses große historische Ereignis bietet eine einzigartige Gelegenheit zum Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes, mit dem die Herausforderungen der nächsten Jahrzehnte bewältigt werden können.
- 6.2 Die transeuropäischen Verkehrsnetze müssen unbedingt die Kontinuität des Verkehrsablaufs gewährleisten. Deshalb muss den transeuropäischen Hauptverkehrsachsen bzw. Korridoren zur Beseitigung von Engpässen und "Lücken" in diesen Netzen absolute Priorität eingeräumt werden. Die Bezuschussung muss angehoben werden, um einen höheren Anreiz, insbesondere für grenzüberschreitende Projekte, zu schaffen, und sich je nach Art des Vorhabens zwischen 10 und 50% der Projektkosten vor Steuern bewegen.
- 6.3 Zur kontinuierlichen Finanzierung der vorrangigen TEN-V-Projekte in der EU reichen die bestehenden Mittel bei weitem nicht aus. Der Ausschuss regt deshalb auf EU-Haushaltsebene die Einrichtung eines aus kontinuierlichen Einnahmen gespeisten speziellen Verkehrsinfrastrukturfonds zur Finanzierung der TEN-Infrastrukturvorhaben an. Dieser für die Verwirklichung von vorrangigen TEN-V-Vorhaben bestimmte Fonds würde aus der Erhebung einer Abgabe von 1 Cent pro Liter verbrauchten Kraftstoffs finanziert, was einer Einnahme von jährlich 3 Mrd. € bei 300 Mio. Tonnen verbrauchten Kraftstoffs bis 2006 entspricht. Dieser Finanzierungsmodus wäre ein kleiner Solidaritätsbeitrag aller Europäer für die künftigen Generationen.
- 6.4 Um die Einleitung von Vorhaben, die Finanzkonzepte, die Verfolgung der Bauausführung und die Beobachtung der neuen Mitgliedstaaten besser koordinieren zu können, muss die Kommission über zusätzliche Mittel im Rahmen einer neuen Struktur ("Europäische Verkehrsinfrastrukturagentur") verfügen.
- 6.5 Um zu vermeiden, dass bestimmte Mitgliedstaaten Projekte aufgeben, die von ihnen gefördert wurden, um sie zu vorrangigen Projekten zu machen, oder die festgelegten Fristen nicht einhalten, muss die Kommission (wie bei Privatvorhaben üblich) schwere Sanktionen bzw.

Geldbußen wegen Verletzung des allgemeinen europäischen Interesses und Nichtbedienung der Bedürfnisse der anderen an dem betreffenden Vorhaben beteiligten Staaten vorsehen.

Brüssel, den 25. September 2003

Der Präsident
des Europäischen Wirtschafts- und
Sozialausschusses

Der Generalsekretär
des Europäischen Wirtschafts- und
Sozialausschusses

Roger BRIESCH

Patrick VENTURINI

*
* *
*

ANHANG 1

1996 ANGENOMMENE VORRANGIGE VORHABEN

Vorhaben	Beschreibung	km	Zeitplan	Gesamtkosten (Mio. €)	Realisierungsstand (Sept. 2002)	Realisierungsgrad %
1 angelaufen	HGZ/kombinierter Verkehr Nord-Süd <i>Urspr. Vorhaben</i> <i>Erweiterungsvorhaben</i>	958 828	1990 - 2012 Abschluss 2007	17.762 15.877	4.596 0	} 14%
2 angelaufen	HGZ PBKAL	1.065	1989 - 2007	23.306	11.115	48%
3 angelaufen	HGZ Süd (Frankreich - Spanien) <i>Urspr. Vorhaben</i> <i>Erweiterungsvorhaben</i>	1.601 50	1991 - 2010 Abschluss 2010	15.359 790	1.615 0	} 10%
4 angelaufen	HGZ Ost (Frankreich – Luxemburg – Deutschland)	551	Abschluss nach 2010	5.713	264	4%
5 angelaufen	Konventionelle Bahnstrecke/kombinierter Verkehr: Betuwe-Strecke	160	1990 - 2006	4.546	2.219	49%
6 angelaufen	HGZ/kombinierter Verkehr Frankreich – Italien	770	1998 - 2013	26.590	281	1%
7 angelaufen	Griechische Autobahnen Pathe et Via Egnatia	1.580	1990 - 2005	12.604	6.931	55%
8 angelaufen	Multimodale Verbindung Portugal – Spanien – Mitteleuropa	entfällt	Abschluss 2006	6.212	764	12%
9 abgeschlossen	Konventionelle Eisenbahnverbindung Cork - Dublin - Belfast - Larne - Stranraer	502	2001 abgeschlossen	357	357	100%
10 abgeschlossen	Flughafen Malpensa (Mailand)	entfällt	2001 abgeschlossen	945	945	100%
11 abgeschlossen	Feste Schienen-/Straßenverbindung zwischen Dänemark und Schweden	52	2001 abgeschlossen	4.158	4.158	100%
12 angelaufen	Nordisches Dreieck (Schiene/Straße) Schweden – Finnland – Russland	2.517	1995 - 2010	6.966	2.223	32%
13 angelaufen	Straßenverbindung Irland – Vereinigtes Königreich – Benelux	1.530	1989 - 2012	3.665	634	17%
14 angelaufen	Hauptstrecke Westküste (Schiene) England – Irland – Schottland	850	1994 - 2007	7.700	2.154	28%
	GESAMTKOSTEN aller 1996 angenommener Vorhaben			152.550	38.256	25%

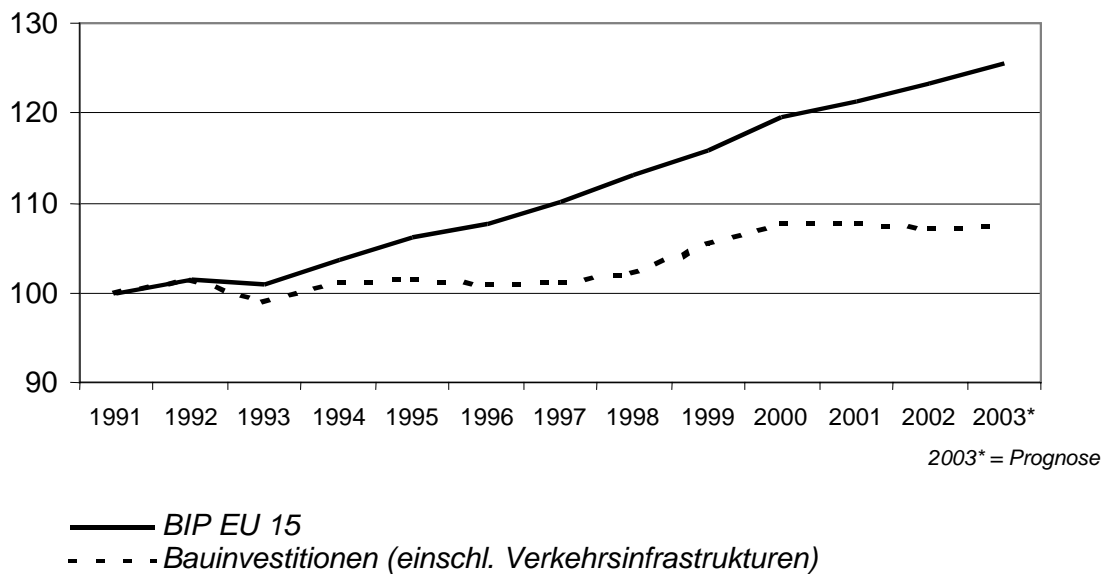
VON DER EUROPÄISCHEN KOMMISSION IM JAHRE 2001 VORGESCHLAGENE
NEUE VORRANGIGE PROJEKTE

Vorhaben	Beschreibung	km	Zeitplan	Gesamtkosten (Mio. €)	Realisierungsstand (Sept. 2002)	Realisierungsgrad %
15 vorgeschlagen	Globales Satellitennavigationssystem (Galileo)	entfällt	2002 - 2007	550 Mittelbedarf für die Einrichtung des Systems nicht beziffert	100	18%
16 vorgeschlagen	Hochleistungsschienenstrecke durch die Pyrenäen Portugal – Spanien – Frankreich	150	2002 - 2020	5.000	0	0
17 vorgeschlagen	Osteuropäische Eisenbahnverbindung kombinierter Verkehr/HGZ	672	1998 - 2012	10.793	0	0
18 vorgeschlagen	Verbindung Nordsee – Schwarzes Meer (Verbesserung der Schiffbarkeit der Donau zwischen Vilshofen und Straubing)	70	???	700	0	0
19 vorgeschlagen	Interoperabilität der Hochgeschwindigkeitsbahn auf der iberischen Halbinsel Portugal – Spanien	entfällt	???	keine Angaben	0	0
20 vorgeschlagen	Fehmarnbelt: feste Querung zwischen Deutschland und Dänemark	19	Abschluss 2013	4.400	0	0
	GESAMTKOSTEN der 2001 vorgeschlagenen Vorhaben			21.443	100	entfällt
	GESAMTKOSTEN DER 1996 ANGENOMMENEN UND DER 2001 VORGESCHLAGENEN VORHABEN			173.993	38.356	22%

Quelle: Europäische Kommission «Transeurop. Verkehrsnetz TEN-T- vorrangige Projekte» (Feb. 2003)

BAUTÄTIGKEIT IM EUROPA DER 15

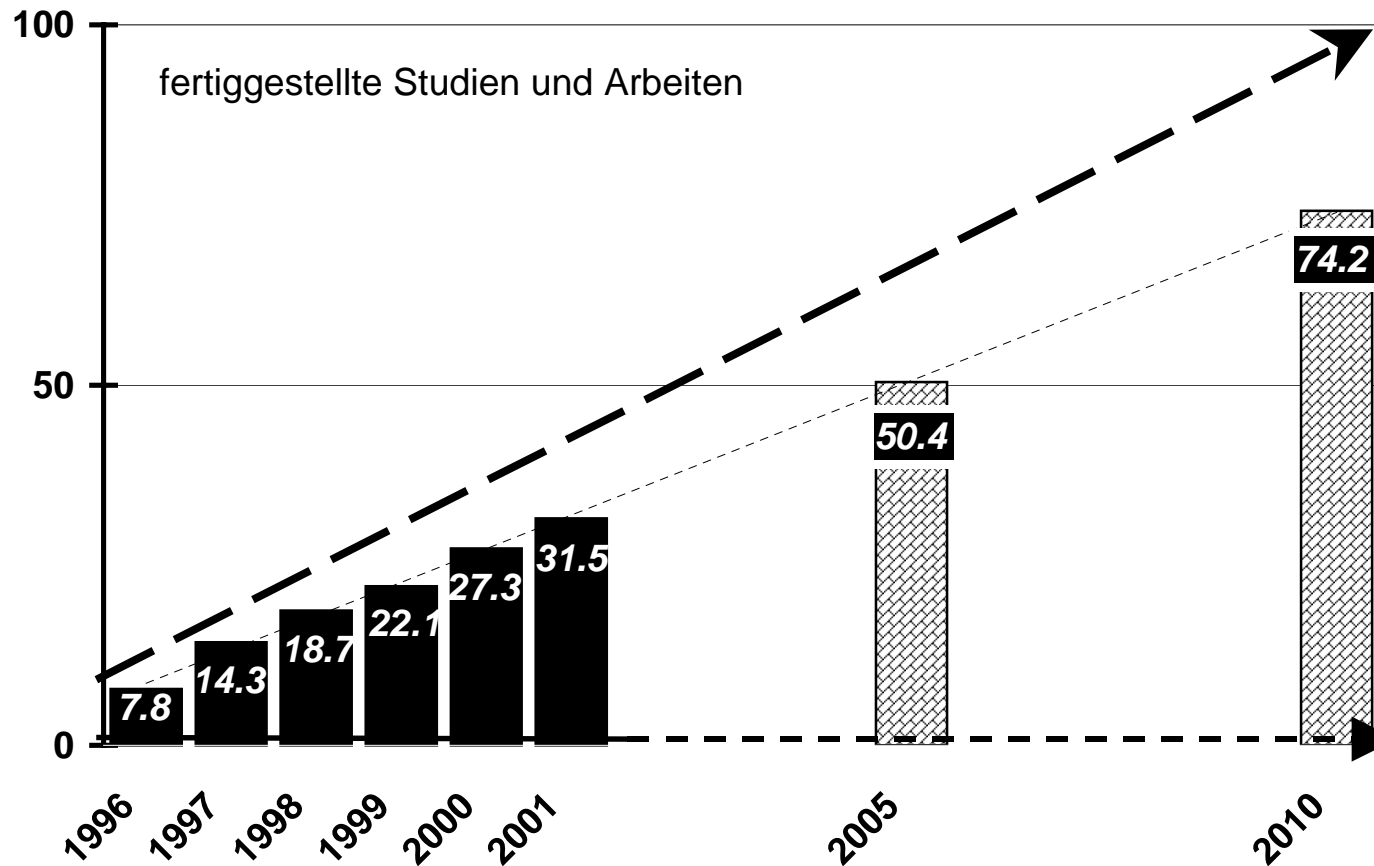
Vergleich BIP - Bauinvestitionen
(1991 = 100)



Quelle: FIEC

Prozentsatz der Fertigstellung der 14 vorrangigen Projekte von ESSEN und Perspektiven bis 2010

Quelle: FIEC (Verband der europäischen Bauwirtschaft)



**Kraftstoffverbrauch in der Europäischen Union
und in den Beitrittsländern im Jahr 2001 (in Mio. t)**

ANHANG 4

	BE	DK	DE	EL	ES	FR	IE	IT	LU	NL	AT	PT	FI	SE	UK	EU (15)	Beitritts- länder (10)
Straßen	7,6	3,8	57,5	5,3	25,3	41,8	3,0	36,7	1,4	9,5	5,4	5,2	3,7	6,4	38,0	250,5	36,1

Quelle: Eurostat

Preise in Euro je 1.000 Liter (Februar 2002)

	BE	DK	DE	EL	ES	FR	IE	IT	LU	NL	AT	PT	FI	SE	UK
Euro-Super	507	548	624	296	396	574	401	542	372	627	414	479	560	510	742
Dieselmotorkraftstoff	290	370	440	245	294	376	302	403	253	345	282	272	305	337	742
	*	*	*				*		*	*			*	*	*

* Dieselmotorkraftstoff mit einem Schwefelgehalt von unter 50 ppm.

ANHANG 5

zur Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses

Folgende Textstellen des Stellungnahmetextes, deren Beibehaltung mit mehr als einem Viertel der abgegebenen Stimmen unterstützt wurde, wurden im Verlauf der Beratungen gestrichen:

Ziffer 4.3.1

Es hat sich erwiesen, dass es mit den bestehenden Finanzierungsformen nicht möglich ist, die europäischen Infrastrukturprojekte unter befriedigenden technischen und terminlichen Bedingungen zu Ende zu bringen. Die Gründe hierfür sind bekannt und haben im Wesentlichen darin ihre Ursache, dass die Staaten für die Realisierung der Projekte zuständig bleiben. Unter schwierigen Konjunkturbedingungen, aus Haushalts- oder politischen Gründen sind die Staaten angesichts der Maastricht-Kriterien gezwungen, bei ihren Entscheidungen in erster Linie an die unmittelbare Zukunft zu denken, d.h. an eine leichte Reduzierung der Verwaltungsausgaben und eine deutliche Senkung der Investitionsausgaben. Die vom Rat und vom Parlament auf Vorschlag der Kommission Anfang 2004 beschlossene Investition in die vorrangigen TEN-V-Vorhaben tut der Notwendigkeit einer schnelleren Verwirklichung des Binnenmarktes Genüge, um somit die Wettbewerbsfähigkeit, sprich also Wachstum und Beschäftigung zu fördern. Im Kontext der von der italienischen Präsidentschaft nahegelegten Wachstumsinitiative regt der Ausschuss an, dass der Betrag der ausschließlich für vorrangige TEN-V-Vorhaben bestimmten "positiven" Investitionen nicht in die Berechnung zur Feststellung der Einhaltung der Maastricht-Kriterien einfließen soll, wenn der betreffende Mitgliedstaat eine echte Politik zum Abbau seiner Staatsverschuldung eingeleitet hat.

Ziffer 6.4

Im Interesse der vom italienischen Ratsvorsitz in der derzeitigen Phase der Stagnation und hoher Haushaltsdefizite bei bestimmten Mitgliedstaaten lancierten "Wachstumsinitiative" regt der Ausschuss an, den Betrag der "positiven", ausschließlich vorrangigen TEN-V-Vorhaben gewidmeten Investitionen bei den Berechnungen zur Ermittlung der Einhaltung der Maastricht-Kriterien für das zulässige Haushaltsdefizit nicht zu berücksichtigen.

Abstimmungsergebnis

Ja-Stimmen:	48
Nein-Stimmen:	41
Stimmenthaltungen:	8

Die folgenden Änderungsanträge, die mehr als ein Viertel der abgegebenen Stimmen als Ja-Stimmen auf sich vereinigten, wurden im Plenum abgelehnt:

Ziffer 4.4

Streichen

Abstimmungsergebnis

Ja-Stimmen:	37
Nein-Stimmen:	53
Stimmenthaltungen:	10

Ziffer 6.3

Streichen

Abstimmungsergebnis

Ja-Stimmen:	25
Nein-Stimmen:	51
Stimmenthaltungen:	3
