

# **ARCHIVES HISTORIQUES DE LA COMMISSION**

**COLLECTION RELIEE DES  
DOCUMENTS "COM"**

**COM (84) 709**

**Vol. 1984/0256**

### ***Disclaimer***

Conformément au règlement (CEE, Euratom) n° 354/83 du Conseil du 1er février 1983 concernant l'ouverture au public des archives historiques de la Communauté économique européenne et de la Communauté européenne de l'énergie atomique (JO L 43 du 15.2.1983, p. 1), tel que modifié par le règlement (CE, Euratom) n° 1700/2003 du 22 septembre 2003 (JO L 243 du 27.9.2003, p. 1), ce dossier est ouvert au public. Le cas échéant, les documents classifiés présents dans ce dossier ont été déclassifiés conformément à l'article 5 dudit règlement.

In accordance with Council Regulation (EEC, Euratom) No 354/83 of 1 February 1983 concerning the opening to the public of the historical archives of the European Economic Community and the European Atomic Energy Community (OJ L 43, 15.2.1983, p. 1), as amended by Regulation (EC, Euratom) No 1700/2003 of 22 September 2003 (OJ L 243, 27.9.2003, p. 1), this file is open to the public. Where necessary, classified documents in this file have been declassified in conformity with Article 5 of the aforementioned regulation.

In Übereinstimmung mit der Verordnung (EWG, Euratom) Nr. 354/83 des Rates vom 1. Februar 1983 über die Freigabe der historischen Archive der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und der Europäischen Atomgemeinschaft (ABl. L 43 vom 15.2.1983, S. 1), geändert durch die Verordnung (EG, Euratom) Nr. 1700/2003 vom 22. September 2003 (ABl. L 243 vom 27.9.2003, S. 1), ist diese Datei der Öffentlichkeit zugänglich. Soweit erforderlich, wurden die Verschlussachen in dieser Datei in Übereinstimmung mit Artikel 5 der genannten Verordnung freigegeben.

# KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

KOM(84) 709 endg.

Brüssel, den 14. Dezember 1984

## LEITLINIEN DER MITTELFRISTIGEN VERKEHRSINFRASTRUKTURPOLITIK

(Mitteilung der Kommission an den Rat)



KOM(84) 709 endg.

## Leitlinien der mittelfristigen Verkehrsinfrastrukturpolitik

(Mitteilung der Kommission an den Rat)

### Einleitung

1. Der Rat hat auf seiner Tagung vom 10. Mai 1984 das Memorandum der Kommission vom 7. Mai (KOM (84) 235) zur Kenntnis genommen und diese aufgefordert, ihm bis zum 31. Dezember 1984 einen Bericht über die Einzelheiten zu unterbreiten, auf deren Grundlage folgendes aufgestellt werden kann :
  - ein Richtprogramm bedeutsamer Verkehrsinfrastrukturvorhaben von gemeinschaftlichem Interesse, die mittelfristig verwirklicht werden können,
  - eine Reihe objektiver Kriterien, die vom Infrastrukturausschuss in Verbindung mit den Prioritäten der betreffenden Staaten anzuwenden sind,
  - Einzelheiten für die Assoziierung gemeinschaftlicher Finanzierungen aus Haushalts- oder anderen Mitteln, die mit auf einzelstaatlicher Ebene bereitgestellten Mitteln zusammenwirken; der Gesamtbetrag der Mittel muss eine Höhe erreichen, die zur Verwirklichung der angegebenen Politik im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten der Gemeinschaft ausreicht.

In diesem Bericht wird der Versuch unternommen, im Rahmen des vom Rat insgesamt gewünschten Vorgehens auf drei verschiedenen Gebieten eine Antwort zu liefern.

Nach Ansicht der Kommission <sup>ist</sup> zunächst ein Verzeichnis mehrerer, vom Standpunkt der Gemeinschaft wünschenswerter Vorhaben zu erstellen, ohne der Rolle vorzugreifen, welche die Gemeinschaft bei der tatsächlichen Förderung der einzelnen Vorhaben spielen könnte. Dann sind Auswahlkriterien festzulegen, die herangezogen werden, wenn die Gemeinschaft tatsächlich eine Förderung mit geeigneten Instrumenten beabsichtigt. Schliesslich sind die Einzelheiten einer solchen Beteiligung zu bestimmen.

Sobald die Schlussfolgerungen, zu denen diese Mitteilung gelangt, im Rat geprüft worden sind, kann die Kommission ein eigentliches Programm mit Finanzierungsmöglichkeiten für die Durchführung der betreffenden Vorhaben vorschlagen.

2. Die Kommission hat in zahlreichen früheren Berichten an den Rat (1) darauf hingewiesen, dass das Vorgehen der Gemeinschaft auf dem Gebiet der Verkehrswege eine mehrjährige Grundlage erhalten muss. Sie ist der Ansicht, dass dieses Vorgehen, insbesondere in der Form von finanziellen Beteiligungen, auf genauen Kriterien beruhen muss (2). Ferner ist sie der Ansicht (3), dass die Verwirklichung grosser Infrastrukturvorhaben nicht nur eine Aufstockung der Haushaltsmittel der Gemeinschaft, sondern auch die Suche nach weiteren Finanzierungsverfahren erfordert. Die Vorschläge der Kommission über die Unterstützung (4) spiegelt diese Überlegungen wider.

- 
- (1) Vgl. insbesondere - Bericht über die Engpässe  
KOM(80)323 endg. vom 20.6.1980  
Mandat des Rates vom 23.11.1978  
- Versuchsprogramm;  
KOM(82)828 endg. vom 10.12.1982  
- Berichte über die Anwendung der Entscheidung des  
Rates vom 20.2.1978  
KOM(81)333 endg. vom 29.6.1981 und KOM(84)317 endg.  
vom 18.6.1984
- (2) Vgl. insbesondere - Bericht über die Bewertung der gemeinschaftlichen  
Bedeutung  
- KOM(81)507 endg. vom 16.9.1981 und  
- KOM(82)807 endg. vom 7.12.1982
- (3) Vgl. insbesondere - Memorandum der Kommission über das weitere Vorgehen  
auf dem Gebiet der Verkehrsinfrastruktur von gemeinschaftlicher Bedeutung  
- KOM(84)253 endg. vom 7.5.1984
- (4) - Vorschlag einer Verordnung des Rates über die Unterstützung von Vorhaben von gemeinschaftlicher Bedeutung auf dem Gebiet der Verkehrsinfrastruktur (ABL. C 207 vom 2.9.1976)  
- Vorschlag für eine Verordnung des Rates über eine finanzielle Unterstützung im Rahmen eines mehrjährigen Verkehrsinfrastrukturprogramms (KOM(83)474 endg. vom 5.8.1983).

Die Kommission hat jedoch Verständnis für das Anliegen des Rates, die Nachteile der heutigen Praxis, die aus einer Folge punktueller Massnahmen besteht, zu beheben.

Nach der Prüfung des Memorandums vom Mai 1984 durch den Rat hält es die Kommission daher für notwendig, zunächst einige Punkte klarzustellen, die ihr für die weitere Arbeit wesentlich erscheinen.

Zunächst ist darauf hinzuweisen, dass die Ziele einer Verkehrswegepolitik für die Gemeinschaft in ihrer heutigen Form klar festgelegt werden müssen.

Die Ziele des Vorgehens auf dem Gebiet der Verkehrswege müssen sich in den Rahmen der Ziele der gemeinsamen Verkehrspolitik einfügen und mit den allgemeinen Zielen der gesamten Politik der Gemeinschaft übereinstimmen. Diese Ziele stellen Beschränkungen dar, die sich erheblich auf den Bereich der Infrastrukturmassnahmen auswirken werden.

Das Vorgehen auf dem Gebiet der Verkehrswege ist jedoch, wenn es erfolgreich sein soll, auf ein verhältnismässig begrenztes und unter Berücksichtigung der obigen Ziele festgelegtes Verkehrsnetz zu konzentrieren.

Die finanzielle Beteiligung der Gemeinschaft setzt ausserdem voraus, dass die Vorhaben vom Standpunkt ihres gesamtwirtschaftlichen Nutzens geprüft werden. Hier sind daher genaue Verfahren einschliesslich der Festlegung der vom Rat erbetenen Kriterien anzuwenden.

Ferner ist die Ausarbeitung eines Programms aufgrund der bisherigen Erfahrung insbesondere im Hinblick auf die Inanspruchnahme der verschiedenen Finanzinstrumente der Gemeinschaft fortzusetzen.

3. Angesichts dieser Überlegungen setzt eine befriedigende Antwort auf die Aufforderung des Rates voraus, dass die Ziele, der Geltungsbereich, die Auswahlverfahren für die Prioritäten und die Finanzierungsmöglichkeiten festgelegt werden.

Aufgrund der Leitlinien, die sich im Rat bei der Prüfung dieser Mitteilung ergeben, wird die Kommission endgültige Vorschläge für das Programm und die geeigneten Finanzinstrumente ausarbeiten.

#### Die Ziele

4. Die Ausarbeitung eines Richtprogramms setzt voraus, dass Ziele, die zur Ermittlung von Vorhaben von gemeinschaftlicher Bedeutung beitragen, festgelegt werden. Die Kommission hat ihre diesbezügliche Konzeption wiederholt geschildert und die vorgeschlagenen Ziele (oder prioritären Leitlinien) aufgrund folgender Bezugsrahmen festgelegt :

erstens die Verkehrspolitik und ihre Ziele. Es hat sich gezeigt, dass bei der Ausarbeitung der verschiedenen Gesichtspunkte dieser Politik mehrere Überlegungen ständig die Suche nach einem leistungsfähigen Verkehrssystem beherrscht haben, und zwar

- die Entwicklung eines Verkehrssystems, das zum Zusammenwachsen der Volkswirtschaften beiträgt. Die Beobachtung der tatsächlichen Verkehrsverhältnisse zeigt, dass natürliche Hindernisse und die Randlage bestimmter Regionen die Verwirklichung eines solchen Ziels behindern;
- die Schaffung einer Verkehrsstruktur, bei der jeder Verkehrsträger seine besondere Aufgabe erfüllen kann;
- die Suche nach einem ausgewogeneren Verhältnis zwischen den Einnahmen und Ausgaben der Baulastträger.

zweitens die tatsächliche Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes (Geschwindigkeit, Verkehrsdichte). Unter Zugrundelegung einer mittleren Leistungsfähigkeit lassen sich Verkehrsverbindungen oder Korridore feststellen, deren Leistungsfähigkeit insgesamt offensichtlich unzureichend ist.

Die Kommission bestätigt die Ansichten, die sie in ihrem Memorandum vom Mai 1984 geäußert hat, und schlägt vor, auf diesen Grundlagen folgende Ziele anzustreben :

- A. Unterstützung von Vorhaben auf Verkehrsverbindungen, auf denen die grossen Handelsströme in der Gemeinschaft abgewickelt werden und die das Transitland besonders belasten;
- B. Wahl angemessener Lösungen für die Probleme der Land-See-Verbindungen, insbesondere auf dem Korridor Kontinent - Grossbritannien - Irland;
- C. allmähliche Schaffung besonders leistungsfähiger Verbindung zwischen Grossstadtgebieten, insbesondere von Hochgeschwindigkeitsverbindungen;
- D. bessere Anbindung verkehrsferner Gebiete an das Verkehrsnetz der Gemeinschaft.

Diese Ziele müssen sowohl bei der Ausarbeitung der Verkehrsnetze als auch bei der Bewertung der Vorhaben berücksichtigt werden.

#### Festlegung der Verkehrsnetze von gemeinschaftlicher Bedeutung

5. In den vorausgehenden Berichten, die einen Überblick über die Unzulänglichkeiten der Verkehrswege und den Investitionsbedarf bieten sollten, ging die Kommission in ihrer Untersuchung von einem verhältnismässig engmaschigen Verkehrsnetz aus.

Damit die für die Gemeinschaft wichtigsten Vorhaben die Schwerpunkte ihres Vorgebens bilden können, ist ein Hauptverkehrsnetz aus Verbindungen, die für den Handel der Gemeinschaft entscheidend sind, festzulegen. Wenn das Vorgehen der Gemeinschaft auf Hauptverkehrsnetze mit möglichst wenigen Verbindungen konzentriert wird, ist eine optimale Wirkung der finanziellen Beteiligungen leichter erreichbar.

Auf dieser ersten Stufe geht es darum, die von der Kommission vorgeschlagenen und vom Rat im Mai 1984 inhaltlich übrigens übernommenen Ziele mit Hilfe genauer Kriterien auf geographische Verkehrsnetze zu übertragen, ohne sich dabei zur angestrebten Leistungsfähigkeit zu äussern.

Aufgrund von verschiedenen Kriterien für die gemeinschaftliche Bedeutung der Verbindungen, beispielsweise Anteil des grenzüberschreitenden Verkehrs, Abhängigkeit des Handels eines Mitgliedstaates von einer Verkehrsverbindung und Umfang des Transitverkehrs, schlägt die Kommission drei Verkehrsnetze mit Verbindungen von gemeinschaftlicher Bedeutung vor.

Das Verfahren zur Ausarbeitung dieser Verkehrsnetze ist in Anhang 1 enthalten.

Die drei Verkehrsnetze werden in den Anhängen 2, 3 und 4 dargestellt.

6. Diese Verkehrsnetze sind nicht endgültig. Sie können aufgrund der Entwicklung der Verkehrsströme oder angesichts neuer Begründungen für die gemeinschaftliche Bedeutung bestimmter Verbindungen insbesondere dann geändert werden, wenn es sich um Strecken mit mehreren Varianten handelt.

Vorbehaltlich solcher Änderungen sind diese drei Verkehrsnetze als räumlicher Bereich des Vorgehens der Gemeinschaft zu betrachten. Das bedeutet insbesondere, dass diese Verkehrsnetze als Kriterium für eine erste Auswahl der Vorhaben von gemeinschaftlicher Bedeutung dienen werden. Anders ausgedrückt, die gemeinschaftliche Bedeutung der Vorhaben hängt davon ab, welchen Teil Verkehrsnetze sie betreffen.

7. Es ist darauf hinzuweisen, dass der grösste Teil dieser Verkehrsnetze nicht genügend leistungsfähig ist. In dem Bericht über die Engpässe wurden ihre Unzulänglichkeiten bereits dargelegt. Bei den Eisenbahnen und den Binnenwasserstrassen hat sich seither kaum etwas geändert. Obwohl seit 1980 bestimmte Autobahnabschnitte dem Verkehr übergeben worden sind, nähert sich der zunehmende Strassenverkehr auf anderen Abschnitten der Hauptverkehrsverbindungen der Sättigungsgrenze. Das Versuchsprogramm mit den vielen und umfangreichen Vorhaben, die von den Mitgliedstaaten eingereicht worden waren, hat veranschaulicht, dass die Verkehrsnetze erheblich ausgebaut werden müssen.

Ferner lässt sich aufgrund der potentiellen Nachfrage zunächst feststellen, dass die Leistungen der Eisenbahnen auf bestimmten Verbindungen angesichts der Möglichkeiten der Hochgeschwindigkeitstechnik sehr unzureichend sind. Die Kommission hat bereits untersucht, wie ein Hochgeschwindigkeitsnetz aufgebaut werden kann. Ein solches Verkehrsnetz kann aufgrund seiner Besonderheiten die Möglichkeit bieten, den Erfordernissen der Verkehrsnutzer unter Beachtung der angestrebten Ziele der Wirtschaftlichkeit, des Umweltschutzes, der Entwicklung der Forschung und der Industrie und der Rentabilität gerecht zu werden. Hochgeschwindigkeitsvorhaben verdienen daher besondere Beachtung. Deshalb wird aufgrund der potentiellen Nachfrage, ohne dabei die Möglichkeiten zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit der heutigen

Verkehrsanlagen durch punktuelle Maßnahmen von begrenztem Umfang zu über-  
sehen, eine Untersuchung darüber vorgeschlagen, welche Möglichkeiten für den  
Hochgeschwindigkeitsverkehr auf einem Teil des Eisenbahnnetzes von gemein-  
schaftlicher Bedeutung bestehen. Ein Plan für ein Hochgeschwindigkeitsnetz ist  
in Anhang 5 enthalten.

8. Damit diese Verkehrsnetze Hinweise auf den Investitionsbedarf liefern, ist zu  
untersuchen, ob die einzelnen Verbindungen oder Streckenabschnitte eine den  
jüngstentechnischen Entwicklungen entsprechende Leistungsfähigkeit bieten. Dazu  
wird die Kommission ihre bisherigen Arbeiten auf der Linie des Berichts über  
die Engpässe heranziehen. Diese Bewertungen, auf die im folgenden Abschnitt ein-  
gegangen wird, liefern allmählich die gesamtwirtschaftliche Rechtfertigung der  
auf der ersten Stufe angestrebten Leistungsfähigkeit. Diese Untersuchungen sollten  
sich in erster Linie auf Vorhaben erstrecken, welche die Mitgliedstaaten bei der  
Ausarbeitung des Versuchsprogramms als prioritär bezeichnet haben und genaue  
Hinweise auf die gewünschte Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes liefern.

Um den einzuschlagenden Weg konkret darzulegen, werden in Anhang 6 zur Orientie-  
rung die Vorhaben des Versuchsprogramms dargestellt, soweit sie die in Ziffer 7  
vorgeschlagenen Verkehrsnetze betreffen. Auf diese Weise lassen sich die Wir-  
kungen einer ersten Auswahl anhand von Angaben veranschaulichen, welche die Mit-  
gliedstaaten der Kommission bei der Ausarbeitung des Versuchsprogramms oder er-  
gänzend dazu bei der Prüfung der Maßnahmen zur Durchführung dieses Programms  
mitgeteilt haben.

Damit ein endgültiges Richtprogramm festgelegt werden kann, müssen die Mitglied-  
staaten diese Ausgangsdaten im Infrastrukturausschuß auf den neuesten Stand  
bringen.

Die vorgeschlagene Konzeption sollte sich nicht auf die drei Binnenverkehrs-  
träger beschränken. Wie die Kommission bereits wiederholt betont hat, muß eine  
Infrastrukturpolitik den Bedarf an See- und Flughäfen berücksichtigen. Die  
Kommission wird mit den Mitgliedstaaten prüfen, wie die See- und Flughäfen,  
deren unzulängliche Leistungsfähigkeit die Entwicklung des innergemeinschaftlichen  
Verkehrs beeinträchtigt, auszuwählen sind.

### Auswahlverfahren für finanzielle Beteiligungen der Gemeinschaft

9. Die Feststellung, daß die Leistungsfähigkeit unbefriedigend ist (Sättigung des Verkehrs, sehr niedrige Durchschnittsgeschwindigkeit) oder die Leistungen des Eisenbahnnetzes sich durch Ausbaumaßnahmen verbessern lassen, können nicht automatisch zu einer Investitionsentscheidung führen. Diese Entscheidung hängt auf einzelstaatlicher wie gemeinschaftlicher Ebene (insbesondere bei einem Antrag auf Beteiligung der Gemeinschaft an einer Maßnahme eines Mitgliedstaates) von den Ergebnissen der Bewertungen ab.

Die Kommission hat auf Wunsch des Rates ein Verfahren zur Bewertung der Vorhaben von gemeinschaftlicher Bedeutung vorgeschlagen, wie es in ähnlicher Weise von den Mitgliedstaaten angewandt wird. Dieses Verfahren schließt die Anwendung einzelstaatlicher Verfahren nicht aus, bietet im Vergleich dazu aber die Möglichkeit,

- a) sich zu vergewissern, daß die Auswirkungen eines Vorhabens außerhalb der Grenzen in Betracht gezogen worden sind;
- b) die Vorhaben durch die Verwendung vergleichbarer Wertmaßstäbe vom Standpunkt der Gemeinschaft zu vergleichen;
- c) eine Grundlage zur Berechnung der Unterstützung der Gemeinschaft zu gewinnen.

Die Kommission hat eine Reihe von Vorhaben, die ihr von den Mitgliedstaaten mitgeteilt worden sind, praktisch durchgespielt. Aufgrund der je nach Fall mehr oder weniger weitgehenden Bewertungsarbeiten konnte die Unterstützungsfähigkeit der Vorhaben überprüft werden, welche die Kommission bisher für eine Unterstützung in Betracht gezogen hat.

Es ist zu wünschen, daß diese Arbeit auf eine größere Zahl von Vorhaben ausgedehnt wird.

10. Die Bewertung ist vor allem deshalb nützlich, weil die Wahlmöglichkeiten zwischen Verkehrsträgern und die Wechselwirkungen zwischen Vorhaben berücksichtigt werden können. Eine Bewertung auf Gemeinschaftsebene müßte und könnte insbesondere berücksichtigen, daß die Verwirklichung vieler Vorhaben die Erzeugung oder Verlagerung großer Verkehrsströme zur Folge hat und so die Notwendigkeit und Dringlichkeit des Ausbaus wettbewerbender oder ergänzender Verbingungen ändert.

Ferner setzt der Übergang zu einer Richtplanung voraus, daß alternative Gruppen von Vorhaben nicht nur aufgrund verschiedener Annahmen für die wirtschaftliche Entwicklung (Szenarien), sondern auch aufgrund verschiedener Konzeptionen für die Verkehrswege (Strategie) bewertet werden können.

Das von der Kommission entwickelte und jetzt mit der EDV-Anlage angewandte Verfahren zur Bewertung der Vorhaben ermöglicht Verkehrssimulationen auf allen im voraus festgelegten Verkehrsnetzen, die umso einfacher sind, als es sich um begrenzte Verkehrsnetze handelt. Dieses Verfahren eignet sich daher zur Bewertung alternativer Ausbauprogramme für Verkehrsnetze von gemeinschaftlicher Bedeutung, welche die Mitgliedstaaten und die Kommission vergleichen möchten.

Dieses Verfahren und seine Möglichkeiten werden in Anhang 7 beschrieben.

Eine Untersuchung der Kommission mit einem versuchsweisen Programmvergleich wurde bereits durchgeführt. Sie erstreckte sich auf verschiedene Alternativen für den Ausbau des Binnenwasserstraßennetzes. Die Ergebnisse werden in Anhang 8 zusammengefaßt.

11. Die Kommission und der Rat waren sich in den bisherigen Besprechungen darüber im klaren, daß Bewertungen notwendig sind. Bei der Ausarbeitung der Listen von Vorhaben, die für eine Unterstützung aus den Haushalten 1982 bis 1984 in Frage kamen, waren so weitgehende Bewertungen nicht immer möglich.

Die Ausarbeitung eines mittelfristigen Programms setzt systematische Bewertungen voraus. Dieses Erfordernis schließt indessen nicht aus, daß der Rat, solange ein Programm noch nicht beschlossen ist, die bisherige Praxis, bei der die Bedeutung der Vorhaben aufgrund einer begrenzten Zahl aufschlußreicher Daten beurteilt wird, fortsetzt und verbessert.

Bei der Untersuchung einiger großer Vorhaben, die bereits durchgeführt worden sind, hat sich gezeigt, daß nur eine sehr begrenzte Zahl von Faktoren, welche die gesamtwirtschaftliche Rentabilität eines Vorhabens vom Standpunkt der Gemeinschaft bestimmen, die Gesamtbewertung nennenswert beeinflussen können. Ferner hat sich gezeigt, daß eine auf materielle Angaben begrenzte Prüfung die Aussagefähigkeit nicht wesentlich mindert, aber die Probleme, die sich aus der Umrechnung der einzelstaatlichen Wertmaßstäbe (Diskontierungssatz, Zeitwert) ergeben, vermeidet. Dieses Verfahren erfüllt die wesentliche Forderung, daß die Analyseergebnisse vergleichbar sein müssen:

Daher könnten zunächst folgende Hauptkriterien vorgeschlagen werden:

- (a) Das Kriterium der unmittelbaren Rentabilität durch die gleichzeitige Bewertung von zwei Faktoren:
  - Sättigungsgrad der vorhandenen Verkehrsanlage,
  - Zeitgewinne des Verkehrsnutzers nach der Fertigstellung des Vorhabens.
- (b) das Kriterium der gemeinschaftlichen Bedeutung im engen Sinn durch die Beurteilung von zwei Faktoren:
  - Anteil des grenzüberschreitenden Verkehrs am heutigen und erwarteten Gesamtverkehrsaufkommen,
  - Anteil des Handels, den ein Mitgliedstaat über die auszubauende Verbindung abwickelt.

- (c) Das Kriterium der Übereinstimmung des Vorhabens mit bisherigen oder künftigen Maßnahmen auf Gemeinschaftsebene. Diesem Kriterium kommt in einem vielstaatlichen Rahmen entscheidende Bedeutung zu. Die Planungsbehörde eines Landes macht sich normalerweise keine Gedanken darüber, ob ein einzelstaatliches Vorhaben die Verkehrswege der Nachbarländer möglicherweise stärker belastet.

Die systematische Anwendung dieser Kriterien würde eine strenge Auswahl der Infrastrukturvorhaben der Gemeinschaft ermöglichen und von einer Streuung der Mittel auf zu viele Vorhaben abhalten. Die Beachtung dieser Kriterien, darüber ist sich die Kommission im klaren, bietet keine Gewähr dafür, daß das aufgrund dieser Kriterien in Frage kommende Vorhaben in allen Fällen auf die beste Weise zu diesem oder jenem als wünschenswert erachteten Ziel beiträgt. Daher sind die Vorhaben im Hinblick auf die vorgeschlagenen Ziele und generell im Hinblick auf die Ziele der gemeinsamen Verkehrspolitik zu prüfen.

#### Finanzielle Gesichtspunkte

12. Der im Memorandum vom 10. Mai gebotene Überblick über die vorhandenen Finanzinstrumente zeigt einen Fächer von Möglichkeiten, die auf die besonderen Bedürfnisse auf dem Gebiet der Verkehrswege zugeschnitten sind.
- (a) Da Infrastrukturinvestitionen naturgemäß eine Produktivkapitalinvestition sind, kommt das Anleiheinstrument natürlich in erster Linie in Betracht. Wegen der Auswahlkriterien und der Art ihrer Gewährung sind Gemeinschaftsanleihen hier unbestreitbar attraktive Instrumente.
- (b) Die Wirkung dieser Instrumente kann in bestimmten Fällen durch die Gewährung von Zuschüssen oder Zinsvergütungen aus Haushaltsmitteln verstärkt werden. Das gilt einmal für die Finanzierung einer Verkehrsanlage, die hauptsächlich Verkehrsnutzern mehrerer Mitgliedstaaten zur Verfügung steht, während das Land, das die Ausgabe mit Haushaltsmitteln oder durch die Aufnahme von Fremdkapital getätigt hat, durch steuerliche oder andere Einnahmen nur einen teilweisen Ausgleich erhält.

Obwohl ein angemessenes System der Abgeltung der Benutzung der Verkehrswege die Bedeutung dieses Faktors zu verringern vermag, kann die gemeinschaftliche Bedeutung die Verwirklichung gemeinsamer Vorhaben, die aus rein einzelstaatlicher Sicht von nicht völlig gleicher Bedeutung sind, notwendig erscheinen lassen.

Zum anderen übersteigen Großvorhaben in vielen Fällen die Fähigkeit eines Landes, die Mittel während der Bauzeit über den Haushalt oder durch Anleihen aufzubringen. In solchen Fällen kann die Beteiligung der Gemeinschaft aus Haushaltsmitteln gerechtfertigt sein. Diese Möglichkeit ist bei Ländern, die bei der Fertigstellung ihres Teils der Gemeinschaftsverbindungen einen erheblichen Rückstand aufweisen, besonders interessant. Solche Beteiligungen können die einzelstaatlichen Mittel natürlich auf alle Fälle nur ergänzen.

- (c) Die Gewährung einer Gemeinschaftsgarantie für Großvorhaben kann begründet sein, wenn die Rentabilität des Vorhabens nur auf längere Sicht bewiesen werden kann und von Entwicklungsfaktoren der Gemeinschaft selbst, insbesondere der Entwicklung des Handels, abhängt.

13. Das einzige Finanzinstrument auf dem Gebiet der Verkehrsinfrastruktur, das mit vom Rat beschlossenen Maßnahmen praktisch erprobt worden ist, sind Haushaltszuschüsse. Der Vorschlag der Kommission von 1976 sieht die Einplanung von Haushaltsmitteln vor, damit das zum harmonischen Ausbau des Verkehrsnetzes von gemeinschaftlicher Bedeutung notwendige Vorgehen unter der Verantwortung der Kommission fortgesetzt werden kann. Der Vorschlag der Kommission von 1983 dient für einen Versuchszeitraum von fünf Jahren demselben Ziel. Der Rat gab zeitlich begrenzten Vorhaben den Vorzug und erschwerte so Einigungen über die Auswahl der Vorhaben, die zugleich auf Kosten von Großvorhaben ging. Die Ausarbeitung eines Richtprogramms, das vom Rat gebilligten Zielen und Kriterien entspricht, dürfte diese Auswahl erleichtern.

Ein solches Programm wird jedoch nur dann wirklich durchführbar sein, wenn es einen angemessenen Finanzteil mit einem Gesamtvoranschlag für die Finanzierungen der Gemeinschaft enthält, der für einen Zeitraum von mehreren Jahren gilt und natürlich die mögliche Inanspruchnahme anderer Finanzierungsformen nach noch zu definierenden Verfahren berücksichtigt.

14. Die Ausarbeitung eines mehrjährigen Finanzplans, in dem die Vorhaben aufgeführt und die zur effektiven Unterstützung dieser Vorhaben insgesamt erforderlichen Haushaltsmittel veranschlagt werden, ist letzten Endes die einzig realistische Antwort auf das zweifache Anliegen des Rates:

- sich an einer begrenzten Zahl bedeutender Vorhaben wirkungsvoll zu beteiligen;
- mittelfristig ein gewisses Gleichgewicht zwischen den einzelnen Verkehrsträgern und Streckenabschnitten des betreffenden Verkehrsnetzes herzustellen.

Nach der von der Kommission vorgeschlagenen Konzeption wird vorerst kein Kostenvoranschlag ausgearbeitet, da als Folge davon ein förmlicher Vorschlag für die Vorhaben selbst erforderlich wäre. Dagegen können heute schon folgende Faktoren berücksichtigt werden:

- Veranschlagung der Gesamtbaukosten der zur Orientierung vorgelegten Vorhaben (Anhang 9). Die Gesamtkosten, in denen ungewisse Vorhaben (feste Ärmelkanalverbindung, belgische Strecke der Hochgeschwindigkeitsverbindung Paris-Brüssel-Köln) nicht enthalten sind, werden für die drei Verkehrsträger auf rund 7 Milliarden ECU veranschlagt. Bei einer Unterstützung in Höhe von 25% der Kosten der Vorhaben würde der Haushaltsbeitrag der Gemeinschaft, verteilt auf einen Zeitraum von zehn Jahren, jährlich 175 Millionen ECU ausmachen.
- der Orientierung dienende Vorlage von Angaben, mit denen die Auswirkung einer Bereitstellung von Haushaltsmitteln aufgrund des Bedarfs der einzelnen Mitgliedstaaten abgeschätzt werden kann. Die Berechnungen beruhen auf dem Anteil der einzelstaatlichen Verkehrsnetze am Gesamtverkehrsnetz und auf der durchschnittlichen Leistungsfähigkeit (Anhang 10).

15. Auf dieser Grundlage wird es später möglich sein, ein Programm mit genauen Vorhaben und, zur Orientierung, mit den bereitzustellenden Gemeinschaftsmitteln sowie den Finanzierungsmöglichkeiten aufzustellen. Diese werden auf einer Beurteilung des Beitrags beruhen, den die öffentlichen und privaten Bauträger und die verschiedenen Finanzinstrumente der Gemeinschaft bei der Bereitstellung der erforderlichen Mittel leisten können. Ein Überblick über die entsprechenden Möglichkeiten ist im Memorandum vom Mai 1984 enthalten (Ziffern 2.1 bis 2.7).

Vorschläge für das weitere Vorgehen auf dem Gebiet der Verkehrswege

- 16.1 Die bisherigen Entwicklungen bestätigen, dass ein mittelfristiges Richtprogramm möglich ist, und liefern weitere Informationen darüber, mit welcher Art von Bauarbeiten und welchen Verfahren ein solches Richtprogramm die Verwirklichung für das Verkehrsnetz von gemeinschaftlicher Bedeutung wichtiger Vorhaben wesentlich unterstützen kann. Der Rat wird daher gebeten, die in diesem Bericht erneut dargelegte und weiterentwickelte Konzeption der Kommission für die Ausarbeitung eines mittelfristigen Richtprogramms zu billigen.
- 16.2 Ein wichtiger Schritt bei der Ausarbeitung eines Programms ist die Festlegung der geographischen Hauptverkehrsnetze, die mit den Vorhaben von gemeinschaftlicher Bedeutung ausgebaut und unter Umständen in dieses Programm aufgenommen werden sollen. Die Kommission kann diese Verkehrsnetze von gemeinschaftlicher Bedeutung aufgrund der Arbeiten, die sie mit Unterstützung des Ausschusses für Verkehrsinfrastruktur bereits geleistet hat, vorlegen.

16.3 Das weitere Vorgehen zur optimalen Durchführung eines Richtprogramms setzt eine gewisse Garantie für die Möglichkeiten einer finanziellen Beteiligung voraus. Die Kommission will dieses Ziel dadurch anstreben, dass sie zu gegebener Zeit einen Kostenvoranschlag für ein mittelfristiges Programm erstellt. Damit sie den Finanzbedarf möglichst genau veranschlagen kann, hält es die Kommission für besonders wichtig die anhand früherer Mitteilungen der Mitgliedstaaten insbesondere für das Versuchsprogramm zur Orientierung aufgestellte Liste mit Hilfe des Ausschusses für Verkehrsinfrastruktur zu prüfen.

Aufgrund der dann erarbeitenden Leitlinien wäre abschliessend die Haushaltsplanung für die Finanzierung des mittelfristigen Programms vorzunehmen.

16.4 Mit einem geeigneten Bewertungsverfahren (objektive Kriterien) könnte dieses Richtprogramm in ein tatsächliches mittelfristiges Programm umgewandelt werden. Nach Ansicht der Kommission bietet das dem Rat vorgeschlagene Verfahren die Möglichkeit, alle in Frage kommenden Instanzen auf praktische Weise an der Bewertung der gemeinschaftlichen Bedeutung zu beteiligen.

- 16.5 Nach Ansicht der Kommission sind die Einzelheiten für die Assoziierung gemeinschaftlicher Finanzierungen aus Haushalts- oder anderen Mitteln, die mit den auf einzelstaatlicher Ebene bereitgestellten Mitteln zusammenwirken, von Fall zu Fall für grosse Vorhaben festzulegen, deren Verwirklichung vom Standpunkt der Gemeinschaft als dringend anerkannt wird. Der erste Fall ist die feste Ärmelkanalverbindung, zu der die Kommission einige Schlussfolgerungen vorlegen kann.
- 16.6 Das besondere Vorgehen, das die Schritte zur Ausarbeitung des Richtprogramms und seine Durchführung voraussetzen, und seine finanziellen Auswirkungen rechtfertigen die Schaffung eines rechtlichen Rahmens, der für eine gute Koordinierung zwischen der Kommission und den Mitgliedstaaten sorgt, und machen dieses Programm durchführbar. Die Kommission ist auf Wunsch des Rates bereit, ihre diesbezüglichen Vorschläge in der erforderlichen Weise zu ergänzen. Aufgrund der Leitlinien, die sich im Rat bei der Prüfung dieser Mitteilung ergeben, wird die Kommission endgültige Vorschläge für das Programm und die geeigneten Finanzinstrumente ausarbeiten.

VERZEICHNIS DER ANHÄNGE

- Anhang 1 Verfahren zur Ausarbeitung der Verkehrsnetze von gemeinschaftlicher Bedeutung
- Anhang 2 Entwurf eines Hauptverkehrsnetzes von gemeinschaftlicher Bedeutung (Strassen)
- Anhang 3 Entwurf eines Verkehrsnetzes von gemeinschaftlicher Bedeutung (Eisenbahn)
- Anhang 4 Entwurf eines Verkehrsnetzes von gemeinschaftlicher Bedeutung (Binnenschifffahrt)
- Anhang 5 Entwurf eines Verkehrsnetzes von Hochgeschwindigkeitsverbindungen
- Anhang 6 Entwurf eines Verkehrsnetzes von gemeinschaftlicher Bedeutung (Strassen)
- Entwurf eines Verkehrsnetzes von gemeinschaftlicher Bedeutung (Eisenbahn)
- Entwurf eines Verkehrsnetzes von gemeinschaftlicher Bedeutung (Binnenschifffahrt)
- Anhang 7 Die Bewertung der gemeinschaftlichen Bedeutung von Verkehrsinfrastrukturvorhaben : Jüngste Entwicklungen und Vorschläge zur Bewertung im Rahmen eines mittelfristigen Programms
- Anhang 8 Richtprogramm  
Kurze Erläuterung des Verfahrens und der Ergebnisse einer Studie über die Entwicklung des Binnenwasserstrassennetzes von gemeinschaftlicher Bedeutung
- Anhang 9 Richtprogramm  
Geschätzte Kosten der im Versuchsprogramm 1982 genannten und den Entwurf des Verkehrswegenetzes der Gemeinschaft betreffenden Vorhaben  
Eisenbahn  
Strasse  
Binnenschifffahrt
- Anhang 10 Richtprogramm

## ANHANG I

### Verfahren zur Ausarbeitung der Verkehrsnetze von gemeinschaftlicher Bedeutung

#### EISENBAHN

Das vorgeschlagene Hauptverkehrsnetz beruht auf drei Grundlagen :

- Darstellung der 18 internationalen Verbindungen, die vom Ausschuss für Infrastruktur der Gruppe der Zehn des Internationalen Eisenbahnverbandes (UIC) ausgewählt wurden,
- = Aufnahme einiger Abschnitte, die sich aufgrund der Arbeiten der Kommission zur Ausarbeitung eines Systems für die langfristige Vorausschätzung der Verkehrsnachfrage unter dem Gesichtspunkt des möglichen gemeinschaftlichen Verkehrsaufkommens als bedeutsam erwiesen haben, und
- = in zwei Fällen die Aufnahme alternativer Strecken (Intercity-Verbindung Antwerpen-Aachen und Strecke Ulm-Splügen-Mailand).

#### STRASSE

Bei der Ausarbeitung des Hauptverkehrsnetzes wurde vom Plan der Europastrassen (Europäisches Übereinkommen über die Hauptstrassen des internationalen Verkehrs (AGR)) ausgegangen.

In das Verkehrsnetz wurden grundsätzlich nur Direktverbindungen zwischen Hauptstädten und Städten mit mehr als 50.000 Einwohnern aufgenommen. In zwei Fällen, bei den Verbindungen Luxemburg-Metz-Nancy-Dijon und Regensburg-Passau-Graz-Zagreb, erwies sich die Aufnahme von Alternativverbindungen als nützlich.

#### BINNENSCHIFFFAHRT

Das Binnenwasserstrassennetz von gemeinschaftlicher Bedeutung wurde so festgelegt, dass die im grenzüberschreitenden Verkehr benutzten Großschiffahrtstrassen ein zusammenhängendes Ganzes ergeben.

"Zusammenhängend" bedeutet hier, dass sämtliche Binnenwasserstrassen, die zum geplanten Europeanetz gehören, ein durchgehendes Wasserstrassennetz bilden, auf dem der Verkehr ohne Frachtenbruch abgewickelt werden kann.

"Großschiffahrtsstrassen" sind Binnenwasserstrassen des Netzes, auf denen mindestens Schiffe der Klasse IV der EKVM-Klassifizierung fahren können.

"Für den grenzüberschreitenden Verkehr benutzt" bedeutet, dass die Binnenwasserstrassen des Netzes zumindest potentiell zur Entwicklung des grenzüberschreitenden Verkehrs beitragen.

Praktisch wurde folgendermassen vorgegangen :

- Festlegung eines Hauptverkehrsnetzes oder Bezugsnetzes aus den bereits vorhandenen und den geplanten Binnenwasserstrassen, die offensichtlich zum Hauptverkehrsnetz gehören müssen (Seine-Schelde und Saône-Rhein);
  - Aufnahme von sieben weiteren Verbindungen, deren Ausbau die Querverbindungen innerhalb des Hauptverkehrsnetzes verbessern würde.
-

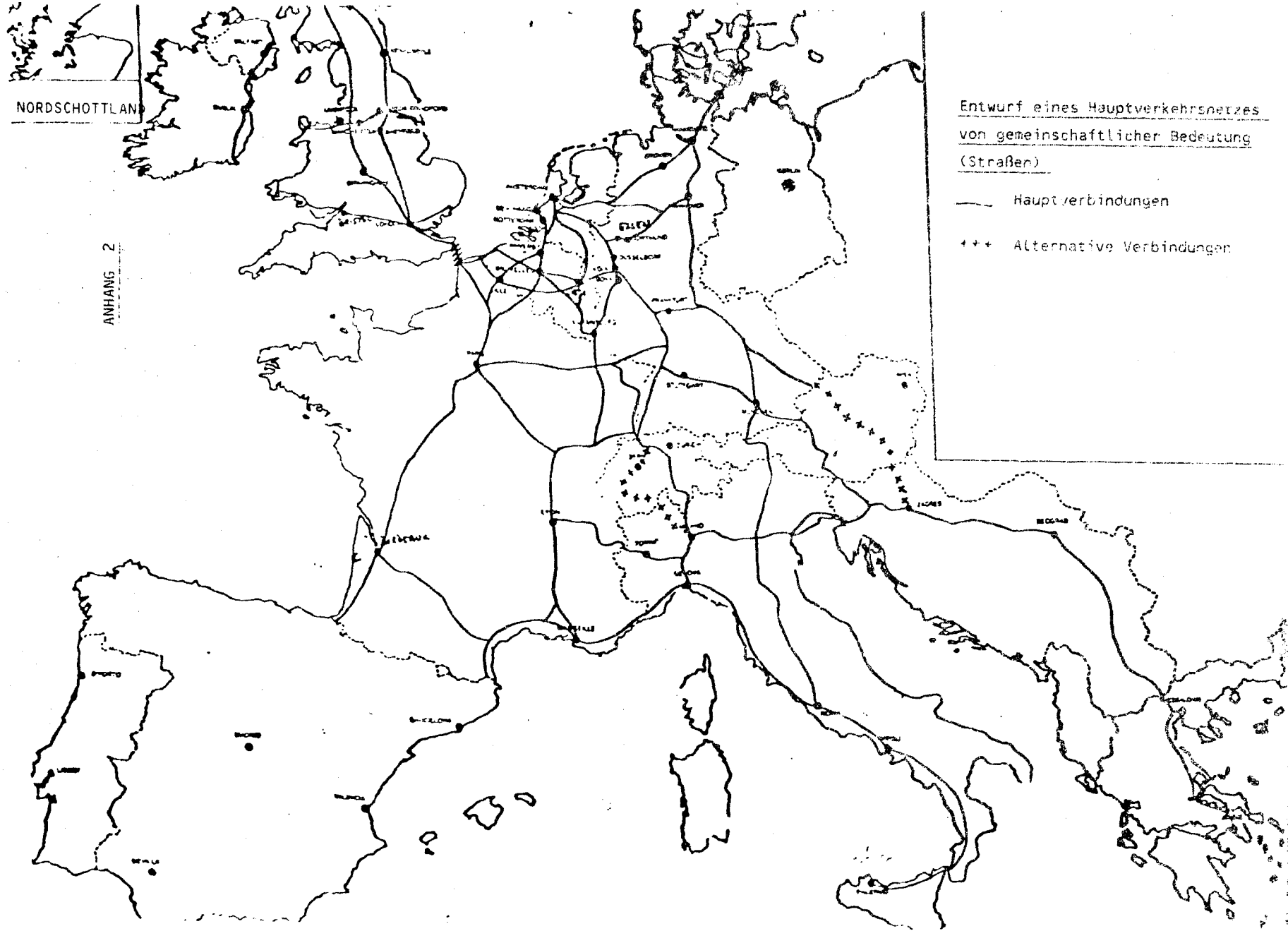
NORDSCHOTTLAND

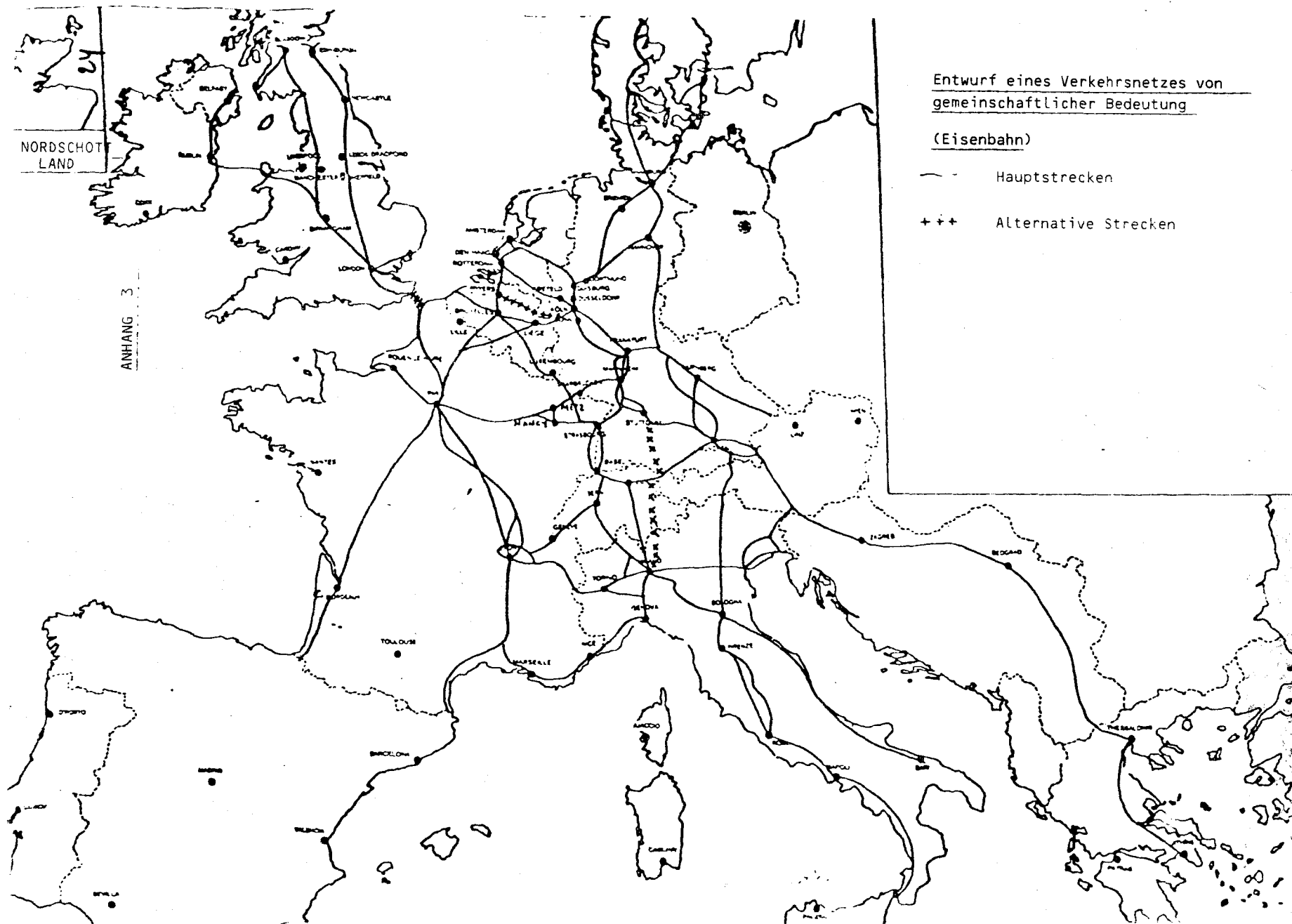
ANHANG 2

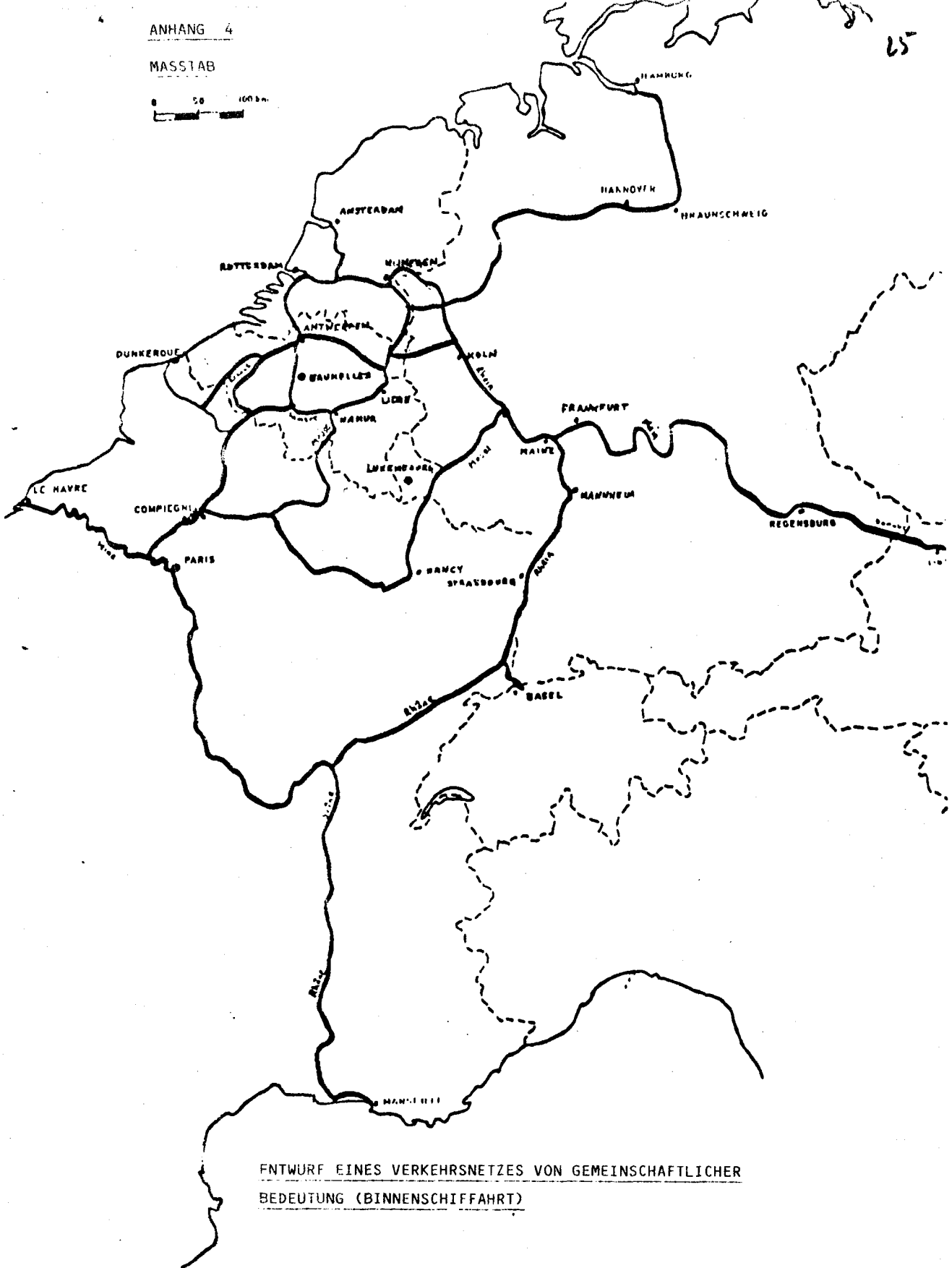
Entwurf eines Hauptverkehrsnetzes  
von gemeinschaftlicher Bedeutung  
(Straßen)

— Hauptverbindungen

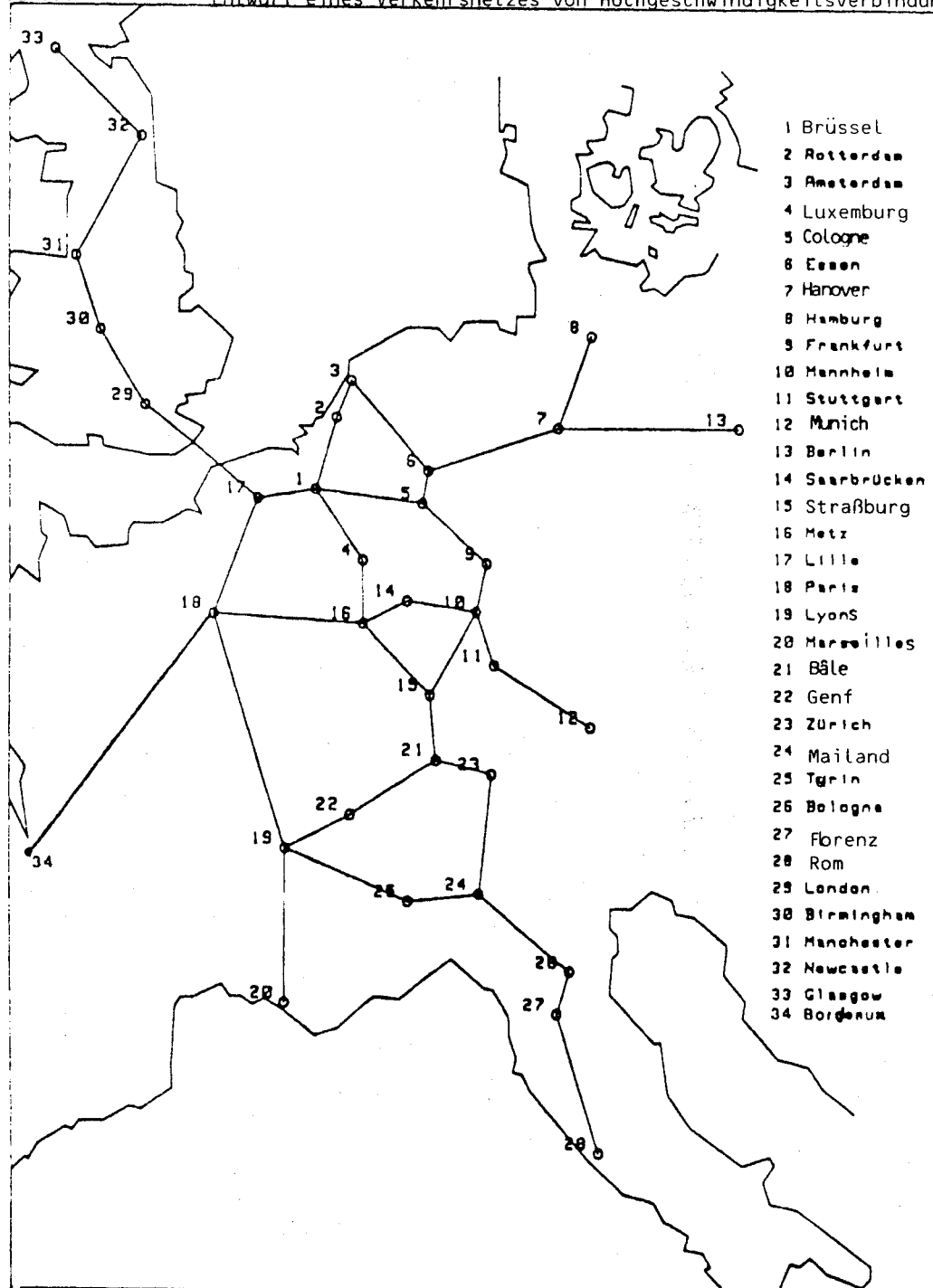
+++ Alternative Verbindungen





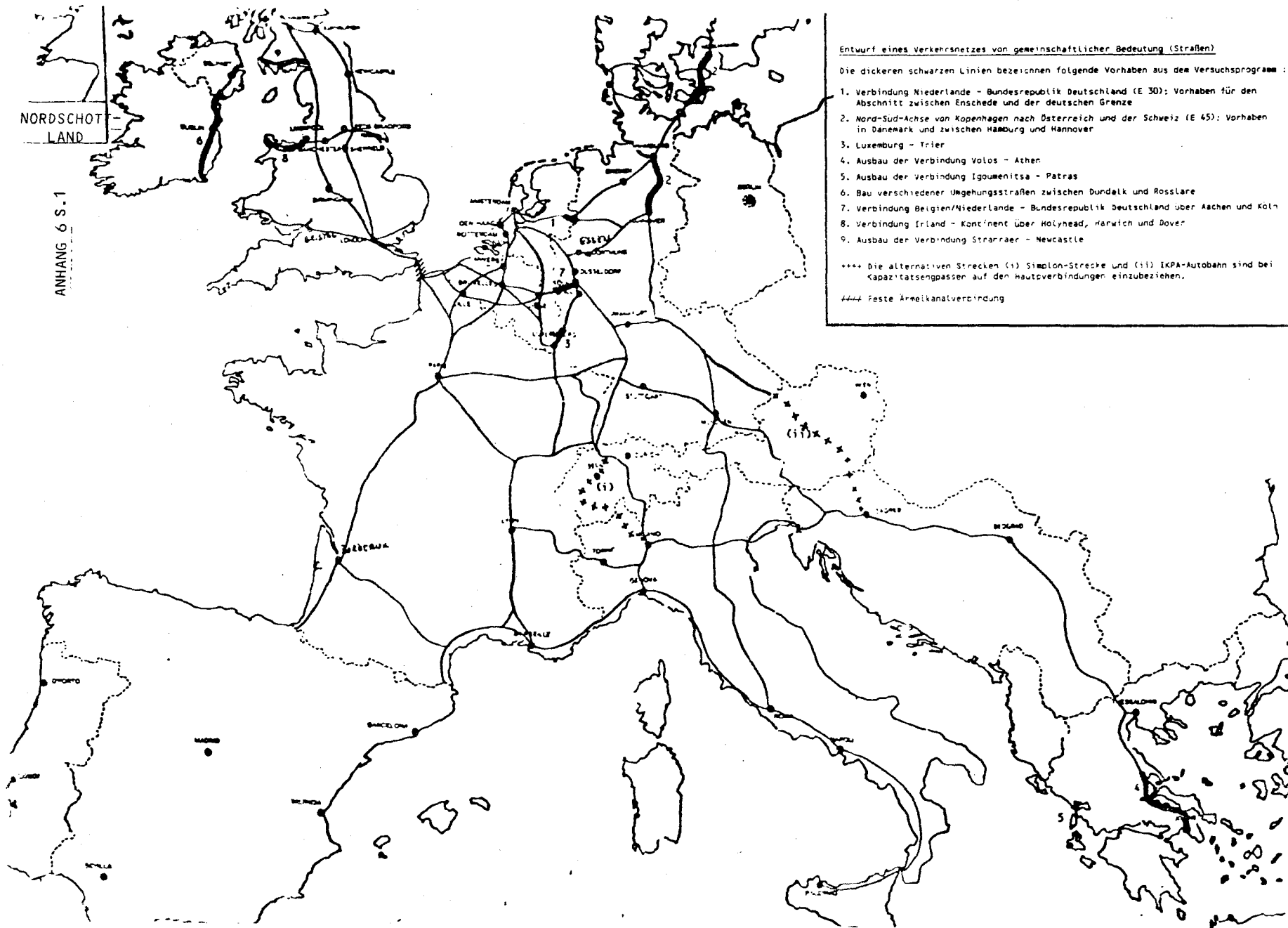


# ENTWURF EINES VERKEHRSNETZES VON GEMEINSCHAFTLICHER BEDEUTUNG (BINNENSCHIFFFAHRT)



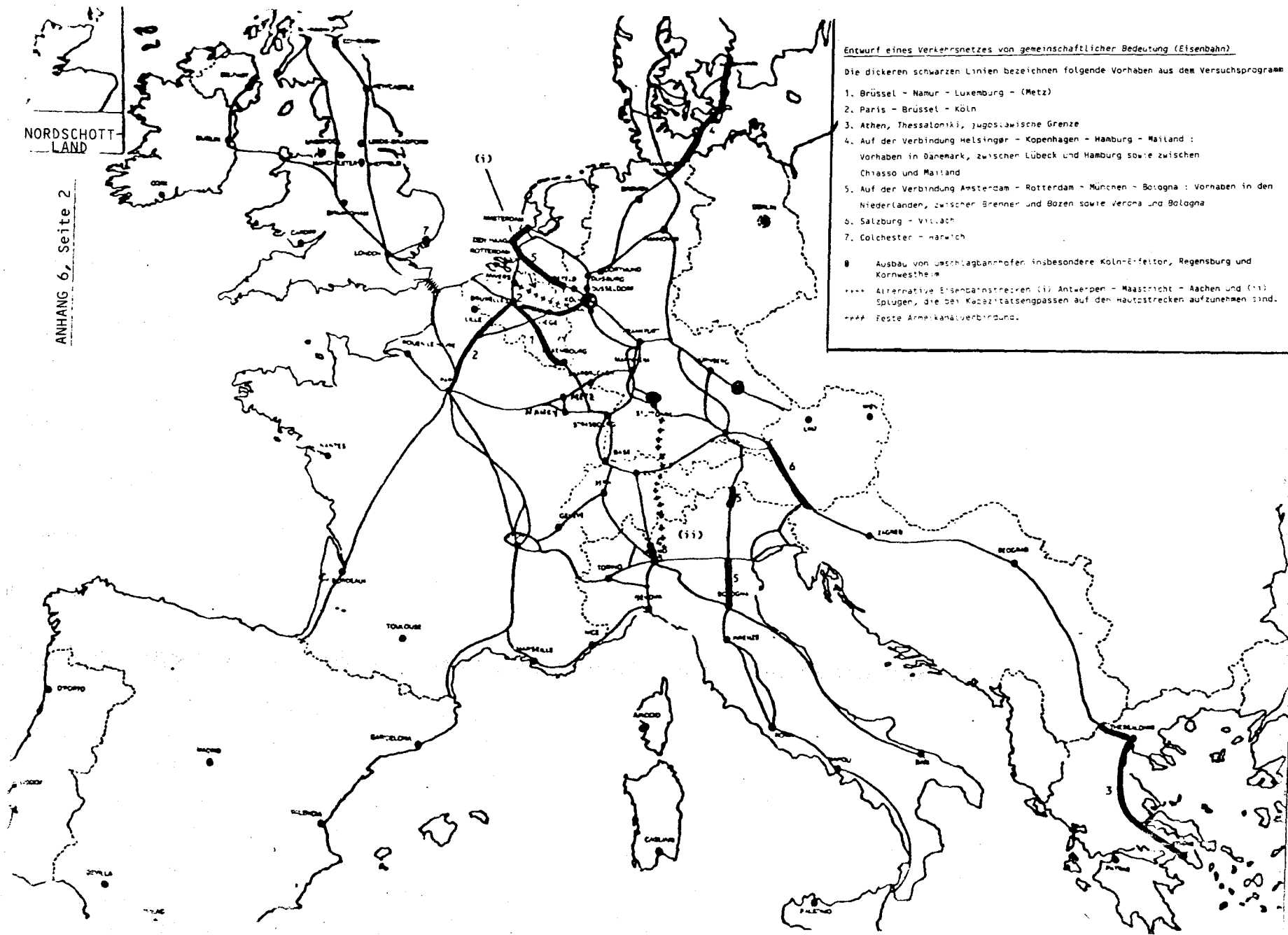
Bei der Ausarbeitung des Verkehrsnetzes wurde von folgenden Grundlagen ausgegangen :

- Nord-Süd- und Ost-West-Verbindungen zwischen den wichtigsten Ballungsräumen der Gemeinschaft,
- Heutige Verkehrsströme und mögliche Verkehrsnachfrage auf diesen Verbindungen.



NORDSCHOTT-  
LAND

ANHANG 6, Seite 2

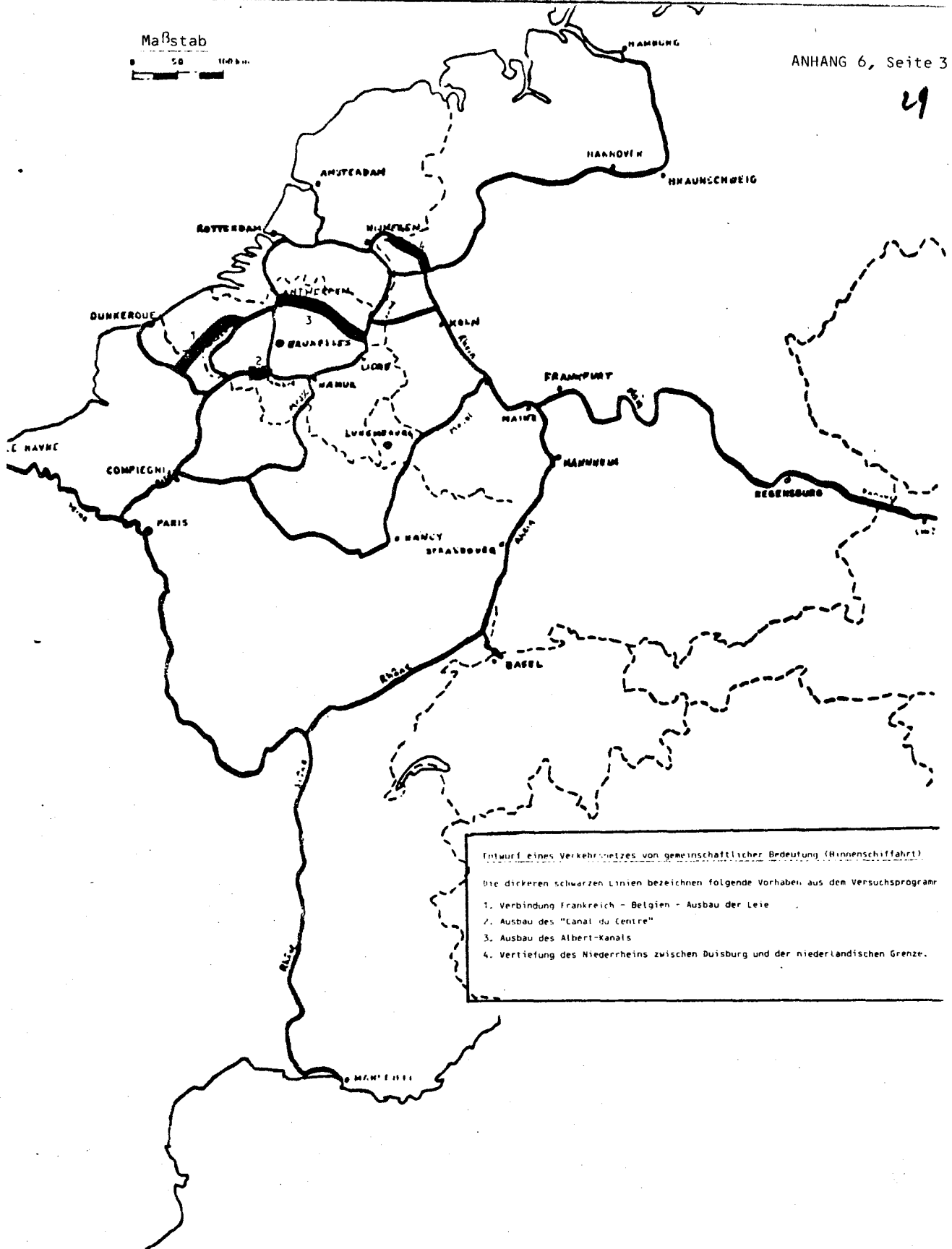


Entwurf eines Verkehrsnetzes von gemeinschaftlicher Bedeutung (Eisenbahn)

Die dickeren schwarzen Linien bezeichnen folgende Vorhaben aus dem Versuchsprogramm

1. Brüssel - Namur - Luxemburg - (Metz)
2. Paris - Brüssel - Köln
3. Athen, Thessaloniki, jugoslawische Grenze
4. Auf der Verbindung Helsingør - Kopenhagen - Hamburg - Mailand : Vorhaben in Dänemark, zwischen Lübeck und Hamburg sowie zwischen Chiasso und Mailand
5. Auf der Verbindung Amsterdam - Rotterdam - München - Bologna : Vorhaben in den Niederlanden, zwischen Brenner und Bozen sowie Verona und Bologna
6. Salzburg - Villach
7. Colchester - Norwich

- Ausbau von Umschlagbahnhöfen insbesondere Köln-Eifelhof, Regensburg und Kornwestheim
- .... Alternative Eisenbahnstrecken (ii) Antwerpen - Maastricht - Aachen und (iii) Splügen, die bei Kapazitätsengpässen auf den Hauptstrecken aufzunehmen sind.
- Feste Annelkanalverbindung.



Die Bewertung der gemeinschaftlichen Bedeutung von Verkehrsinfrastrukturvorhaben :  
Jüngste Entwicklungen und Vorschläge zur Bewertung im Rahmen eines mittelfristigen  
Programms

1. 1981 erläuterte die Kommission in einem Bericht (1) das Verfahren für die Bewertung von Verkehrsinfrastrukturprogrammen. Im wesentlichen richtete sich das vorgeschlagene System nach den vorhandenen einzelstaatlichen Systemen zur Beurteilung von Vorhaben und enthielt gegebenenfalls erforderliche Ergänzungen.
2. Nach einer Aussprache beschloss der Rat, dass die Vorschläge der Kommission eine praktische Erprobung verdienen. Dazu wurden typische Beispiele für Vorhaben von der Art ausgewählt, wie sie später für eine Finanzierung durch die Gemeinschaft nach einem Infrastrukturfinanzierungssystem in Frage kommen könnten.
3. 1982 legte die Kommission in einem Bericht an den Rat (2) die Ergebnisse der Anwendung des Verfahrens auf mehrere Vorhaben vor. Auf diesen Bericht hin stimmte der Rat einem Finanzbeitrag der Gemeinschaft für eine Reihe von Vorhaben zu. Ferner war die Kommission in der Lage, aufgrund der Einsetzung weiterer Mittel in die für diesen Zweck geschaffene Haushaltslinie das System zu verfeinern und den von vielen Seiten kommenden Vorschlägen und Bemerkungen Rechnung zu tragen. Die Ergebnisse dieser Arbeit wurden in ein computergestütztes Beurteilungssystem, das sogenannte TASC (Transport Assessment System for the Community - Verkehrsbewertungssystem für die Gemeinschaft), aufgenommen. Das TASC wurde auf vielerlei Vorhaben aus der gesamten Gemeinschaft aller Verkehrsträger angewendet. Im allgemeinen erwies es sich als äusserst zweckmässiges Instrument, das der Kommission und dem Rat die wesentliche Hintergrundinformation zur Beurteilung des Wertes von Vorhaben für die Gemeinschaft liefert.  
  
Zur Zeit wird das TASC aufgrund der Erfahrungen mit seiner Erprobung überprüft. Die Änderungen werden weiter unten (Ziffer 7) dargelegt. Die Kommission ist jetzt jedoch davon überzeugt, dass mit einer Mindestmenge von Daten, die für die quantitative Beurteilung von Vorhaben notwendig ist, eine praktische Beurteilung vorgelegt werden kann.
4. Aus den Vorschlägen, welche die Kommission in dieser Aufzeichnung vorlegt, geht deutlich hervor, dass die Struktur des Beurteilungsverfahrens geändert werden kann. Die vielleicht wichtigste Neuerung in den Vorschlägen der Kommission ist

---

(1) KOM(81) 507 endg.

(2) KOM(87) 807 endg.

die Ausarbeitung mehrerer Verkehrsnetze (für jeden Verkehrsträger). Die Konzentrierung der Anstrengungen auf ein Verkehrsnetz, dem aufgrund seines Aufkommens an grenzüberschreitendem und an Transitverkehr höchste Bedeutung für die Gemeinschaft zukommt, ist ein deutlicher Fortschritt, der sich auf das gesamte von der Kommission für diesen Bereich vorgeschlagene Instrumentarium erheblich auswirkt. Im Zusammenhang mit den Vorschlägen für die Bewertung ergeben sich vor allem folgende Konsequenzen :

1. Im Rahmen eines Verkehrsnetzes können die Auswirkungen von Vorhaben, die ein grosses Gebiet betreffen, eingehender geprüft werden,
2. Es wird die Möglichkeit geschaffen, Grossvorhaben mit weitreichenden Auswirkungen zu bewerten.

Das eigentliche Ergebnis dieser Änderungen wird darin bestehen, <sup>das Bewertungsverfahren</sup> dass sie vereinfachen und die Ergebnisse in einen unmittelbareren Zusammenhang mit den Fragen bringen, die der Ausschuss für Verkehrsinfrastruktur zu behandeln haben wird.

5. Einer der grossen Vorteile, die sich für das TASC aus der Konzentrierung auf ein begrenztes Verkehrsnetz ergeben werden, liegt auf dem Gebiet der Datenerfassung. Da derzeit nur unzureichende Daten über die Verkehrsströme in der Gemeinschaft vorliegen, wird die Festlegung eines Verkehrsnetzes ein erheblicher Fortschritt sein.
  1. Die Erfassung der Daten wird erheblich vereinfacht, da Daten nur für ein begrenztes Verkehrsnetz notwendig sind.
  2. Die Daten können mit vergleichsweise billigen und einfachen Verfahren überprüft und bewertet werden.
  3. Die besonderen Probleme des Fernverkehrs und grenzüberschreitenden Verkehrs, bei denen der eigentliche Bedarf für ein Tätigwerden der Gemeinschaft liegt, können uneingeschränkte Aufmerksamkeit erhalten.
6. Heute ist deutlich zu erkennen, dass trotz der Testbeispiele, welche die Kommission <sup>bisher</sup> vorlegen konnte, einige Zweifel **bestehen**, ob es mit dem von der Kommission vorgeschlagenen System möglich ist, viele verschiedenartige Vorhaben für jeden Verkehrsträger überall in der Gemeinschaft zu bearbeiten. Offensichtlich sind diese Zweifel insoweit nicht ganz unbegründet, als die Kommission aus Gründen der Kostenwirksamkeit nicht sehr unterschiedliche Vorhaben oder kleine Vorhaben ohne erheblichen Mittelaufwand bearbeiten kann. Dass die Gemeinschaft sich auf ein begrenztes Verkehrsnetz konzentriert, das ganz offensichtlich für viele Mitgliedstaaten von Bedeutung ist, sollte Zweifel dieser Art weitgehend beseitigen.

7. Weiter oben (Ziffer 4) wurde darauf hingewiesen, daß die Kommission aufgrund ihrer praktischen Erfahrung vorschlägt, das TASC zu ändern, damit es im Zusammenhang mit einem Ausbauprogramm für ein im voraus festgelegtes Verkehrsnetz verbessert werden kann. Das TASC soll hauptsächlich in folgender Richtung geändert werden:

1. Das System wird in eine Datenbank eingegeben, die umfangreiche Daten über die festgelegten Verkehrsnetze der Gemeinschaft liefert.
2. Eine Reihe von Standardinstrumenten wird einbezogen, um die Untersuchung der Auswirkungen eines Vorhabens auf das Verkehrsnetz zu erleichtern.
3. Das Mehrkriterien-Analyseprogramm wird weiterentwickelt.
4. Die der Kommission zur Verfügung stehenden Einrichtungen werden erweitert und ausgebaut.

Es ist zu hoffen, daß die weiter oben beschriebenen Arbeiten in den kommenden Monaten abgeschlossen werden. Sie betreffen weitgehend die Verbesserung der Daten und Analyseverfahren der Kommission für das gesamte Verkehrsgewerbe. Die Kommission ist der Auffassung, daß die Anwendung des TASC nicht zwingend vorgeschrieben werden sollte. Allerdings wurden bisher und werden weiterhin erhebliche Anstrengungen unternommen, damit das TASC flexibel wird und sich so für vielseitige Einsatzgebiete eignet. Die Verwendung des TASC würde die Bewertung einer Reihe von Vorhaben, die verschiedene Teile des gesamten Verkehrsnetzes der Gemeinschaft betreffen, erheblich erleichtern. Es wird vorgeschlagen, das TASC für ein elektronisches Austauschsystem im Rahmen der Entwicklung des Programms zugänglich zu machen. Kurzfristig wäre die Inanspruchnahme herkömmlicher Verfahren eine befriedigende Alternative.

#### Schlußfolgerung

In dieser Aufzeichnung wird der Hintergrund der Entwicklung des gemeinschaftlichen Bewertungssystems TASC erläutert. Das TASC wurde anhand einer Reihe von Vorhaben eingehend erprobt und hat sich als praktisch und vielseitig erwiesen. Angesichts der Ergebnisse dieser Erprobung ist das TASC zu verbessern und zu erweitern. Die Verbesserung wird auf das Gemeinschaftsprogramm zugeschnitten sein.

8. Die Schaffung eines begrenzten Verkehrsnetzes von gemeinschaftlicher Bedeutung wird Zweifel an der Fähigkeit der Kommission, die gemeinschaftliche Bedeutung von Vorhaben festzustellen, weitgehend beseitigen. Es besteht die Absicht, eine Datenbank für die Verkehrsnetze aufzubauen, die den Bedarf und die Probleme des Verkehrsnetzes aufzeigen soll. Das TASC wird deutlich auf das Verkehrsnetz zugeschnitten und ohne weiteres im Rahmen eines Programms arbeiten können.

ANHANG 8R i c h t p r o g r a m m

Kurze Erläuterung des Verfahrens und der Ergebnisse einer Studie über die Entwicklung des Binnenwasserstraßennetzes von gemeinschaftlicher Bedeutung

---

1. Die Vorhaben für zusätzliche Verbindungen, die zur Bildung eines zusammenhängenden Netzes von gemeinschaftlicher Bedeutung ausgewählt wurden, können in unterschiedliche Ausbauvarianten einbezogen werden, bei denen nur eines der verschiedenen Vorhaben oder mehrere Vorhaben in unterschiedlicher Zusammenstellung durchgeführt werden.
2. Unter dem Gesichtspunkt der Vorteile für den grenzüberschreitenden Binnenschiffsverkehr wurden zehn Varianten durch Verkehrssimulationen für das gesamte Binnenwasserstraßennetz untersucht und dabei sämtliche Verkehrsverlagerungen, die zwischen den einzelnen Vorhaben auftreten können, berücksichtigt.

Die Varianten können aufgrund der Ergebnisse dieser Simulationen und einer Berechnung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses jeder Variante aufgrund der Vorteile für den grenzüberschreitenden Binnenschiffsverkehr nach ihrer Rentabilität geordnet werden.

3. Im Rahmen der Studie wurde für große Vorhaben zum Bau von Verbindungsstrecken eine Wirtschaftsanalyse erstellt, bei denen nicht meßbare Kriterien der gemeinschaftlichen Bedeutung berücksichtigt wurden. Mit dieser Analyse kann bestätigt werden, daß Vorhaben der rentabelsten Variante, die in der vorausgehenden Stufe ermittelt wurde, in einen Leitplan für das Binnenwasserstraßennetz von gemeinschaftlicher Bedeutung aufgenommen werden sollten.

Richtprogramm

Geschätzte Kosten der im Versuchsprogramm 1982 genannten und den Entwurf des  
Verkehrswegenetzes der Gemeinschaft betreffenden Vorhaben

EisenbahnGeschätzte Kosten ( Millionen ECU, 1982)

|                                                |       |
|------------------------------------------------|-------|
| 1. Brüssel - Namur - Luxemburg - (Metz)        | 1 500 |
| 2. Paris - Brüssel -Köln                       | 642   |
| 3. Athen - Thessaloniki - jugoslawische Grenze | 366   |
| 4. Helsingør - Kopenhagen - Hamburg - Mailand  | 375   |
| 5. Amsterdam - Rotterdam - München - Verona    | 633   |
| 6. Salzburg - Villach                          | 84    |
| 7. Colchester - Harwich                        | 47    |

Gesamtkosten

---

3 647

---

StraßeGeschätzte Kosten (Mio. ECU, 1982)

|                                                                                                                 |       |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| 1. Verbindung Niederlande - Bundesrepublik Deutschland<br>(E 30) zwischen Enschede und der Grenze               | 29    |
| 2. Nod-Süd-Achse E 45/E 43; Bau von Autobahn-<br>abschnitten in Dänemark;                                       | 223   |
| Erweiterung der Strecke Hamburg - Hannover                                                                      | 75    |
| 3. Ausbau der Straße Volos - Athen - Kalamata                                                                   | 1 050 |
| 4. Bau verschiedener Umgehungsstraßen zwischen<br>Rosslare und Dundalk                                          | 100   |
| 5. Verbreiterung eines Abschnitts der Autobahn<br>Aachen - Köln                                                 | 36    |
| 6. Irland - Kontinent über Holyhead, Harwich,<br>Dover, Folkestone - Ausbau verschiedener<br>Streckenabschnitte | 837   |
| 7. Kalamata - Patras - Igumenitsa;<br>Bau der Rio-Antirio-Brücke                                                | 300   |
| 8. Strecke Stranraer - Newcastle; Ausbau ver-<br>schiedener Streckenabschnitte                                  | 138   |

Gesamtkosten

---

2 788

---

Binnenschiffahrt

Geschätzte Kosten (Mio. ECU, 1982)

|                                                                                     |       |
|-------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| 1. Verbindung Frankreich - Belgien -<br>Ausbau der Leie                             | 58    |
| 2. Ausbau des "Canal du Centre"                                                     | 154   |
| 3. Ausbau des Albert-Kanals                                                         | 264   |
| 4. Vertiefung des Niederrheins zwischen<br>Duisburg und der niederländischen Grenze | 28    |
|                                                                                     | <hr/> |
| Gesamtkosten                                                                        | 504   |
|                                                                                     | <hr/> |

ANHANG 10Richtprogramm

In diesem Anhang wird dargelegt, von welchen Kriterien sich der Rat bei der Festlegung eines Finanzprogramms leiten lassen könnte, und dabei der oft geänderte Wunsch des Rates nach einem ausgewogenen Verhältnis zwischen den verschiedenen Teilen des Verkehrsnetzes berücksichtigt. Ein allgemeiner Haushaltsschlüssel ist aus wohlbekannten Gründen abzulehnen. Ein solches Verfahren stünde nicht nur im Widerspruch zum Ziel der Gemeinschaft, sondern wäre auch ein erheblicher Rückschritt aus der Sicht der verkehrspolitischen Erfordernisse, da es weder dem Bedarf noch dem Nutzen, der sich aus der Gemeinschaftshilfe ergeben würden, Rechnung trägt. Wenn diese Faktoren zu berücksichtigen sind, dann müssen andere Indikatoren beschlossen werden.

Es liegt auf der Hand, dass unter anderem folgende Indikatoren Beachtung verdienen :

1. die Länge des gemeinschaftsrelevanten Verkehrsnetzes in dem betreffenden Land,
2. die Qualität des vorhandenen Verkehrsnetzes,
3. die Fähigkeit des betreffenden Landes, die Arbeiten zu finanzieren.

Der Anteil der einzelnen Länder am gemeinschaftsrelevanten Verkehrsnetz geht aus der folgenden Tabelle 1 hervor.

Tabelle 1 : Anteil am gemeinschaftsrelevanten Verkehrsnetz (Strassenverkehr)  
(auf 1% gerundet)

| <u>Land</u>            |    |
|------------------------|----|
| Griechenland           | 6  |
| Deutschland            | 17 |
| Frankreich             | 20 |
| Italien                | 18 |
| Niederlande            | 5  |
| Belgien                | 5  |
| Luxemburg              | 1  |
| Vereinigtes Königreich | 15 |
| Irland                 | 7  |
| Dänemark               | 6  |

(Angaben vorbehaltlich einer Überprüfung des Verkehrsnetzes).

Hinzukommen muss auch ein Gewichtungskoeffizient als Indikator für die Qualität des Verkehrsnetzes, mit dem die gegebenen Verhältnisse berücksichtigt werden.

Da hierüber keinerlei Zahlenmaterial vorliegt, wird eine Gewichtung vorgeschlagen, die auf einer Bewertung der Verhältnisse beruht. In der folgenden Tabelle wird ein erster Versuch dazu gezeigt :

Tabelle 2 : Indikator der Strassenqualität

| <u>Land</u>            | <u>Indikator der Strassenqualität</u> |
|------------------------|---------------------------------------|
| Griechenland           | C                                     |
| Deutschland            | A                                     |
| Frankreich             | A                                     |
| Italien                | B                                     |
| Niederlande            | A                                     |
| Vereinigtes Königreich | B                                     |
| Belgien                | A                                     |
| Luxemburg              | A                                     |
| Irland                 | C                                     |
| Dänemark               | A                                     |

Anmerkung : Dieser Index kann weiter analysiert werden.

Sollte die Ausarbeitung eines derartigen Indexes möglich sein, kann die Länge des jeweiligen Verkehrsnetzes mit dem Index gewogen werden.

Das Verkehrsaufkommen und der sich daraus ergebene Zustand des Verkehrssystems sollten ebenfalls berücksichtigt werden. Tabelle 3 auf Seite 3 zeigt den ersten Versuch zur Entwicklung eines Index anhand von Informationen u.a. aus der NVI-Studie.

Beide Indizes können nun kombiniert werden, um eine angepasste Verteilung der Haushaltsmittel zu erreichen. Die Anpassung und Gewichtung wird aufgrund folgender Näherungswerte vorgenommen : "A" wird als neutral eingeordnet und erhält den Wert 1, "B" erhält den Wert 1,5 und "C" den Wert 2. Die Ergebnisse dieses Verfahrens sind in Tabelle 4 auf Seite 3 zusammengestellt.

Tabelle 3 : Das Verkehrsnetz der Gemeinschaft - Verkehrsindizes

| <u>Land</u>            |   |
|------------------------|---|
| Griechenland           | A |
| Deutschland            | C |
| Frankreich             | B |
| Italien                | A |
| Niederlande            | C |
| Vereinigtes Königreich | C |
| Belgien                | A |
| Luxemburg              | A |
| Irland                 | A |
| Dänemark               | B |

Tabelle 4 : Das Verkehrsnetz der Gemeinschaft nach Anpassung auf Verkehr und Qualität

| <u>Land</u>            | <u>Ursprünglicher Gesamtwert</u> | <u>Angepasster Gesamtwert</u> |
|------------------------|----------------------------------|-------------------------------|
| Luxemburg              | 0,5                              | 0,5                           |
| Dänemark               | 3                                | 4                             |
| Griechenland           | 5                                | 6                             |
| Irland                 | 2                                | 2,5                           |
| Vereinigtes Königreich | 15                               | 21                            |
| Deutschland            | 19                               | 22                            |
| Frankreich             | 23,5                             | 24                            |
| Belgien                | 7                                | 5                             |
| Italien                | 22                               | 12                            |
| Niederlande            | 3                                | 3                             |
|                        | <hr/>                            | <hr/>                         |
|                        | 100                              | 100                           |
|                        | =====                            | =====                         |