

ENERGIE UND VERKEHR



Bilanz 2000-2004



Inhalt

1	Einleitung
3	1 Wirtschaftlicher Kontext, Einfluss von Ereignissen und politische Orientierungen
4	1.1 Wirtschaftliche Lage und Ausblick
5	1.1.1 Bestandsaufnahme
5	1.1.2 Ausblick
8	1.2 Die Grundlagen der europäischen Energie- und Verkehrspolitik
9	1.2.1 Das Grünbuch über Energieversorgungssicherheit
9	1.2.2 Das Weißbuch über Verkehr
10	1.3 Einfluss von Ereignissen
13	2 Zwei Kernbereiche der europäischen Wirtschaft stärken
14	2.1 Den Binnenmarkt vollenden
14	2.1.1 Öffnung der nationalen Märkte im geregelten Rahmen
21	2.1.2 Die Wettbewerbspolitik im Dienste der Energie- und Verkehrspolitik
23	2.1.3 Die Nutzungskosten besser einbeziehen: eine moderne Gebührenpolitik
25	2.1.4 Die soziale Dimension des Binnenmarkts
26	2.1.5 Das Regelwerk vollenden: die Nutzerrechte
28	2.2 Die großen Netze entwickeln und organisieren
29	2.2.1 Die transeuropäischen Netze in der erweiterten Union
34	2.2.2 Luft- und Weltraum einbeziehen
39	3 Drei Anforderungen: Betriebssicherheit, Schutz gegen Angriffe, Umweltschutz
40	3.1 Sicherheit und Schutz des Verkehrs und der Energieversorgungssysteme
40	3.1.1 Sicherheit und Schutz der Mobilität von Gütern und Personen
45	3.1.2 Den Verkehr vor Angriffen schützen
45	3.1.3 Die Zuverlässigkeit des Kernenergiebereichs sicherstellen
49	3.2 Energie und Verkehr in der nachhaltigen Entwicklung verankern
49	3.2.1 Unterbrechungen im Energieversorgungssystem vorbeugen
51	3.2.2 Die Energienachfrage steuern
52	3.2.3 Das Energieangebot diversifizieren
54	3.2.4 Die Ungleichgewichte im Verkehrssystem beseitigen
57	4 Das erweiterte Europa in der Welt voranbringen
58	4.1 Eine erfolgreiche Erweiterung
58	4.1.1 Der Weg zu einer Union der Fünfundzwanzig
61	4.1.2 Erweiterung und darüber hinaus
61	4.2 Ein auf internationaler Bühne stärker präsent Europa
61	4.2.1 Anbindung an die Welt
66	4.2.2 Die Globalisierung besser in den Griff bekommen
69	5 Schlussfolgerungen
73	Anhänge

Veröffentlicht durch: Europäische Kommission, GD Energie und Verkehr, B-1049 Brüssel
http://europa.eu.int/comm/dgs/energy_transport/index_de.html

Bibliografische Daten befinden sich am Ende der Veröffentlichung.

Luxemburg: Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften, 2004
ISBN 92-894-7456-4

© Europäische Gemeinschaften, 2004

Nachdruck mit Quellenangabe gestattet.

Manuskript abgeschlossen am 5. Juli 2004.

Fotos mit freundlicher Genehmigung von: ADP Service Image, CCI Carcassonne, ecologistasenaccion, Foro Nuclear CNASCO Tarragona, GEIE-TMB, Gestor de infraestructuras ferroviarias, INE, Kombiverkehr 2003, Maritime and Coastguard Agency, P&O Princess Cruises, Port of Gdansk, Port of Hamburg, SAPN Claud Abron, SNCF-CAV

Printed in Belgium



Europäische Kommission

Energie und Verkehr: Bilanz 2000-2004

Luxemburg: Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften

2004 — 92 S. — 21 x 29,7 cm

ISBN 92-894-7456-4

EINLEITUNG

Energie und Verkehr sind zentrale Bereiche des europäischen Aufbauwerks. Die Verfasser der allerersten Gründungsverträge der Europäischen Gemeinschaft hatten diese beiden Sektoren als wesentlich beurteilt, nicht nur für die wirtschaftliche Entwicklung der mitten im Wiederaufbau nach dem Zweiten Weltkrieg befindlichen Länder, sondern auch für die Herstellung eines dauerhaften Friedens zwischen den Völkern und für ihre Annäherung. Für den Energiesektor schlug sich diese Überzeugung in der Errichtung von zwei besonderen Verträgen nieder: den EGKS-Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl im Jahre 1951 und den Euratom-Vertrag zur Gründung der Europäischen Atomgemeinschaft im Jahre 1957. Der Bereich des Verkehrswesens wird durch den Vertrag von Rom, der 1957 die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft (EWG) begründete, neben der Landwirtschaft und dem Außenhandel zu einer „gemeinschaftlichen Politik“ erhoben.

Diese institutionelle Anerkennung der Schlüsselrolle, die dynamische europäische Energie- und Verkehrspolitik im umfassenden europäischen Einigungsprozess übernehmen sollten, genügte indes nicht, um ihren Aufschwung zu gewährleisten. Ebenso wenig das Privileg, der Regel der Mehrheitsentscheidung unterworfen zu sein, von der diese beiden Politikbereiche von Beginn an profitierten und der substanzielle Fortschritte hätte ermöglichen müssen. Vielmehr wurde die „Gemeinschaftsmethode“ jahrelang ganz einfach ignoriert. Die Mitgliedstaaten behielten nämlich die Entwicklung dieser Sektoren lange in eigener Hand, wobei sie ein Verfahren, das an die zwischenstaatliche Zusammenarbeit angelehnt war, aufrechterhielten. An einem symbolträchtigen Datum, das heißt am 31. Dezember 1992, als der europäische „Binnenmarkt“ Wirklichkeit wurde, waren die Bereiche Verkehr und Energie mit wenigen Ausnahmen, insbesondere im Luftfahrtsektor, von der Integrationsbewegung der nationalen Märkte tatsächlich sehr weit entfernt. Aufgrund der immer noch geringen Ergebnisse ihrer Bemühungen beschloss die Kommission im Jahr 1999, diesen beiden Politikbereichen einen neuen echten Impuls zu geben. Um ihre Entschlossenheit zu verdeutlichen, übertrug sie die Verantwortung für die Bereiche Verkehr und Energie einem einzigen Kommissar und die Verwaltung dieser beiden Politikbereiche einer einzigen Generaldirektion der Kommission.

Neben einer allgemein verspäteten Verwirklichung der Ziele des „Binnenmarkts“ haben diese beiden Sektoren aber auch weitere gemeinsame Grundmerkmale:

- sie sind für die Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft von wesentlicher Bedeutung;
- sie tragen zum sozialen und territorialen Zusammenhalt bei;
- sie erfüllen bedeutende gemeinwirtschaftliche Aufträge mit dem Ziel, allen Nutzern und Verbrauchern unabhängig von ihrem Aufenthaltsort in der Union einen gleichwertigen Zugang zu qualitativ hochwertigen Dienstleistungen zu erschwinglichen Preisen und unter angemessenen Bedingungen bereitzustellen;
- sie sind von großen Infrastrukturen sowie qualitativ hochwertigen und miteinander verbundenen Netzen abhängig und auf Investitionen angewiesen;
- sie sind oft als Monopol organisiert und hinsichtlich der Integration der nationalen Märkte und der ordnungsrechtlichen Veränderungen mit ähnlichen Problemen konfrontiert;
- beide beeinflussen nachhaltig die Qualität unserer Umwelt und unterliegen den gleichen Sicherheitsanforderungen;
- und schließlich weisen sie gemeinsam eine starke internationale Dimension auf.

Das derzeitige Handeln in den Bereichen Energie und Verkehr beruht auf zwei wichtigen Dokumenten der Kommission: das im November 2000 veröffentlichte Grünbuch „*Hin zu einer europäischen Strategie für Energieversorgungssicherheit*“^[1] und das im September 2001 herausgegebene Weißbuch „*Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft*“^[2].

Seit ihrer Gründung war die Generaldirektion Energie und Verkehr Urheberin von 190 Vorschlägen, von denen ungefähr 120 vom Europäischen Parlament und vom Rat angenommen wurden. Mit all ihren Initiativen verfolgte die Generaldirektion drei große Ziele: (1) Stärkung von zwei wichtigen Bereichen der europäischen Wirtschaft, (2) Reaktion auf das Bedürfnis nach Sicherheit und Umweltschutz und (3) Voranbringen des erweiterten Europa auf weltweiter Ebene.

Die Generaldirektion hat bisher unter anderem folgende große Initiativen angestoßen:

- die Lancierung des Programms GALILEO, das erste Programm, das Europa Unabhängigkeit im Bereich der Satellitennavigation verschafft, mit einer fast unerschöpflichen Fülle neuer Anwendungen und Absatzmärkte;

[1] http://europa.eu.int/comm/energy_transport/de/lpi_lv_de1.html

[2] http://europa.eu.int/comm/energy_transport/de/lb_de.html

- die Schaffung des „einheitlichen Luftraums“, der die Zersplitterung des europäischen Luftraums beendet und dadurch die Effizienz und Sicherheit des Luftverkehrs in der Union stärkt;
- die Entflechtung des europäischen Eisenbahnmärkte, der durch die Schaffung eines grenzfreien Raums dazu beitragen wird, dass dieser stetig rückläufige Verkehrsträger neuen Elan bekommt;
- die Vollendung des Binnenmarkts für Elektrizität und Erdgas, der allen Bürgerinnen und Bürgern sowie jedem europäischen Wirtschaftsakteur freie Wahl und neue Garantien für Sicherheit und Qualität in der Energieversorgung geben wird;
- die Annahme neuer „vorangiger Projekte“ für das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V);
- die Einführung einer Reihe besonderer Regelungen für die Zügelung der Energienachfrage und die Förderung erneuerbarer Energien;
- die Aufnahme von Verhandlungen mit den Vereinigten Staaten im Bereich des Luftverkehrs, die der Industrie und den Nutzern in Europa neue Möglichkeiten auf einem der größten Luftverkehrsmärkte der Welt eröffnen dürften: dem transatlantischen Markt.

Dieser Aufzählung können zwei wichtige Fortschritte noch nicht angefügt werden, da die einschlägigen

Rechtsvorschriften vom Europäischen Parlament und vom Rat noch nicht angenommen wurden: die Richtlinie über die Gebühren der Benutzung der Straßeninfrastrukturen und ein Maßnahmenpaket im Kernenergiebereich, das auf die Stärkung der Sicherheit, die nachhaltige Entsorgung der Abfälle und die Gewährleistung insbesondere der finanziellen Bedingungen abzielt, die für die künftige Stilllegung von Kraftwerken notwendig sind.

Im Laufe dieser vier Jahre wurden nur zwei große Initiativen abgelehnt: der Vorschlag für die Zusammenlegung der strategischen Ölreserven auf Gemeinschaftsebene und das Reformvorhaben für Hafendienstleistungen.

Ziel dieses Dokument ist es, auf Erfolge und Misserfolge zurückzublicken, aber auch den vor uns liegenden Weg aufzuzeigen. Es ist noch viel zu leisten, damit der Rat und das Europäische Parlament alle Vorschläge annehmen, die ihnen unterbreitet wurden, und damit diese Vorschläge daraufhin umgesetzt und angewandt werden. Viele der in den vergangenen vier Jahren untersuchten Ideen verdienen noch weitere Anstrengungen, Vorstellungskraft und Entschlossenheit, um ihre politische Umsetzung zu erreichen. Bilanz zu ziehen, heißt, sich Zeit für einen Rückblick zu nehmen, um sich besser auf die Zukunft vorzubereiten. Diese Bilanz soll daher auch eine Tür zur Zukunft aufstoßen.

Eine Generaldirektion im Dienste der Politikbereiche Energie und Verkehr

In der Europäischen Kommission wird die Politik in den Bereichen Energie und Verkehr, für die seit 1999 Vizepräsidentin Loyola de Palacio verantwortlich ist, von der **Generaldirektion Energie und Verkehr (TREN)** gestaltet.

Die Dienststelle entstand im Jahr 2000 aus der Zusammenlegung der damaligen Generaldirektionen für Energie und Verkehr. Im Jahr 2002 wurde sie durch die Integration der Direktion „Euratom-Sicherheitsüberwachung“ und vor kurzem durch die für Strahlenschutz auf dem Gebiet der Kernenergie zuständigen Dienststellen verstärkt. Die heutige GD TREN ist eine kohärente und umfassende Organisation, die für alle Aspekte dieser beiden Sektoren zuständig ist. In finanzieller Hinsicht verwal tet diese Generaldirektion einen Haushalt, der 2004 Verpflichtungsermächtigungen in einer Höhe von 1,25 Mrd. Euro aufweist, was mehr als 8 % des Haushalts der Kommission entspricht.

Die GD TREN besteht aus zehn Direktionen. In ihren Diensten stehen eintausend Beamte und Bedienstete, darunter 200 Nuklearinspektoren sowie zwei vor kurzem

für Luftverkehrssicherheit und Sicherheit in der Seeschifffahrt geschaffene Inspektorengruppen. Ihre Dienststellen sind auf zwei Standorte verteilt, einen in Brüssel und einen in Luxemburg, wo das nukleare Expertenzentrum angesiedelt ist. Der letztgenannte Sektor besteht aus den Dienststellen der GD TREN sowie einer weiteren Einrichtung: der Euratom-Versorgungsagentur, die der Kommission unterstellt ist und eine regelmäßige und ausgeglichene Versorgung mit Erzen und nuklearen Brennstoffen gewährleistet. Im Bereich Verkehr arbeitet die GD TREN in Abstimmung mit zwei, bald drei, Gemeinschaftsagenturen: der Europäischen Agentur für Flugsicherheit, der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs und – seit ihrer Einrichtung – der Europäischen Eisenbahnagentur. In Kürze wird die GD TREN über einen weiteren Dienst nach Art einer ausführenden Behörde verfügen, die mit der administrativen Durchführung des Programms „Intelligente Energie – Europa“ betraut sein wird. Zu dieser Organisation kommt schließlich ein Gemeinsames Unternehmen hinzu, das mit der Entwicklung des

europäischen Satellitennavigationssystems GALILEO beauftragt sein wird.

Die GD TREN führt alle Aufgaben aus, die die Verträge der Europäischen Kommission zuweisen:

- das Initiativrecht zur Entwicklung des gemeinschaftlichen Besitzstands und die Durchführungsbefugnisse, um über notwendige Verlängerungen von Rechtsvorschriften zu entscheiden (Komitologie), die vom Europäischen Parlament und vom Rat angenommen wurden,
- die Verwaltung von Programmen und eines substanziellen Haushalts, einschließlich für Forschungsaktionen,
- die Rolle als Hüterin der Verträge und Garantin für Wettbewerb und der richtigen Anwendung des Gemeinschaftsrechts,
- die Handlungsfähigkeit auf internationaler Ebene.

Eine quantitative Zusammenfassung aller Tätigkeiten der GD TREN befindet sich im Anhang 1.



1. Wirtschaftlicher Kontext, Einfluss von Ereignissen und politische Orientierungen

Seit vier Jahren bilden die Bereiche Energie und Verkehr aufgrund ihrer wirtschaftlichen Bedeutung und ihrer sozialen und ökologischen Auswirkungen zwei tragende Elemente der „Lissabon-Strategie“, die der Europäische Rat auf seiner Tagung im März 2000 beschlossen hat. In der portugiesischen Hauptstadt legten die Staats- und Regierungschefs den Grundstein eines Prozesses mit dem Ziel, eine wettbewerbsfähige und innovative europäische Wirtschaft zu entwickeln, in der mehr Arbeitsplätze geschaffen und die Umwelt besser geschützt wird. Zu den Schwerpunktbereichen dieses „Prozesses“ von Lissabon gehören die Vollendung des Binnenmarkts für Verkehr und Energie, die Entwicklung ihrer Infrastrukturen, die Organisation der Sicherheit dieser Sektoren sowie die Gestaltung einer Politik, die der nachhaltigen Entwicklung Rechnung trägt.

Bisher kam dieser „Prozess“ in den Bereichen Energie und Verkehr übrigens am stärksten zur Entfaltung und erzielte eine echte Hebelwirkung. Davon zeugen mehrere politische Entscheidungen der jüngsten Vergangenheit, die für Europa bedeutende Auswirkungen haben, wie die Schaffung des einheitlichen Luftraums, die Vollendung des Binnenmarkts für Erdgas und Elektrizität oder die Lancierung des GALILEO-Programms. Für jede dieser großen Errungenschaften beschlossen die Staats- und Regierungschefs selbst, die neuen Etappen nach einem genau festgelegten Zeitplan zurückzulegen.

In den vergangenen Jahren übte der Europäische Rat übrigens eine wichtige Funktion als treibende Kraft

der Energie- und Verkehrspolitik aus. Auf den letzten sieben Tagungen dieses Gremiums wurden die transeuropäischen Infrastrukturen und Netze sieben Mal erwähnt, wobei zwei Mal explizit auf die transeuropäischen Verkehrsnetze hingewiesen wurde. Außerdem bekräftigten die Staats- und Regierungschefs vier Mal ihre Entschlossenheit bei der Unterstützung des GALILEO-Programms. Des Weiteren forderten sie mehrmals eine Stärkung der Energiepartnerschaft mit Russland und wiederholt zahlreiche Verbesserungen für die Sicherheit im See- und Luftverkehr sowie bei Energieverbundnetzen und -versorgung.

1.1. Wirtschaftliche Lage und Ausblick^[3]

Die Bedeutung der Bereiche Energie und Verkehr für die europäische Wirtschaft hervorzuheben, fällt nicht schwer. Im Bereich Energie ist darauf hinzuweisen, dass im Jahr 2000 ungefähr 15 % des weltweiten Energieverbrauchs auf die Europäische Union entfielen. Die EU ist nach den USA größter Energieimporteur und zweitgrößter Energiekonsument der Welt und ihr Primärenergiebedarf erhöhte sich von 1999 bis 2000 um ungefähr 10 %.

Der Bereich Verkehr trägt zu 10 % zum Bruttoinlandsprodukt (BIP) der Union bei. In den vergangenen dreißig Jahren hat sich der Waren- und Personenverkehr mehr als verdoppelt, wobei in diesem Sektor 10 Millionen Personen unmittelbar beschäftigt sind.

[3] Die nachfolgend dargelegten Vorausschätzungen beruhen auf einem „business as usual“-Szenario, das heißt ohne Berücksichtigung der Auswirkungen der Gemeinschaftsaktion in den Bereichen Energie und Verkehr seit dem Jahr 2000.

Erdöl ist der wichtigste Energieträger der Union und deckte 2001 den Energiebedarf zu 38 %.





Auf den Straßenverkehr entfallen 84 % der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen.

1.1.1. Bestandsaufnahme

Energie

Erdöl ist die wichtigste Energiequelle der Union. Ungefähr 38 % unseres Energiebedarfs wurden 2001 durch Erdöl gedeckt. Den größten Anteil an diesem Bedarf hat der Verkehrssektor, gefolgt von der Industrie und den privaten Haushalten. Ein Anzeichen für eine positive Entwicklung ist indes, dass die Erdölnachfrage in den vergangenen Jahren um weniger als 1 % zulegte. Die Umstrukturierung der Volkswirtschaften der Mitgliedstaaten der Union in den 90er Jahren, die Verbesserung der Energieeffizienz sowie die Erschließung neuer Energiequellen gewährleisteten die Deckung des steigenden Energiebedarfs wirtschaftlicher Wachstumssektoren mit hohem Erdölverbrauch. Mit einem stetig größeren Marktanteil (gegenwärtig 23 %) ist Erdgas die zweitwichtigste Energiequelle geworden. Der für seine Umweltqualitäten geschätzte Energieträger findet zunehmend in der Stromerzeugung Verwendung. Im Gesamtenergieverbrauch der Union folgen feste Brennstoffe (18 %), deren Anteil zugunsten von Gas zurückgeht, Kernenergie (15 %) mit einem relativ stabilen Anteil und schließlich erneuerbare Energiequellen (6 %), die im Hinblick auf den Gesamtenergiebedarf noch eine geringe Rolle spielen.

Verkehr

Seit 1970 nahm der Verkehr in der Europäischen Union um mehr als das Doppelte zu: + 185 % im Warenverkehr und + 145 % im Personenverkehr.

Mit 45 % Anteil beim Warenverkehr und 87 % Anteil beim Personenverkehr dominiert die Straße heute weitgehend die anderen Verkehrsträger. Das Volumen des Eisenbahngüterverkehrs verzeichnet dagegen

einen stetigen Rückgang, sowohl in relativen als auch in absoluten Zahlen. Während 1970 noch 20 % der Waren auf der Schiene befördert wurden, waren es 2001 nur 8 %, und dieser Rückgang hat sich in den vergangenen Jahren unausweichlich fortgesetzt. Zwar verringerte sich ihr Anteil auch im Personenverkehr, nämlich von 10 % (1970) auf 6 % (2001), aber dieser Rückgang verlangsamt sich in den vergangenen zehn Jahren ganz erheblich und 2000 und 2001 zeichnete sich eine leichte Trendwende ab. Diese Entwicklung liegt aller Wahrscheinlichkeit nach an dem neuen Angebot an Hochgeschwindigkeitsbahnlinien, deren Anteil am gesamten Bahnpersonenverkehr 22 % beträgt.

Zwar stellt die Binnenschifffahrt heute nur 4 % des Frachtmarktanteils dar, aber sie konnte im vergangenen Jahrzehnt jede deutliche Verringerung abwenden. Für den intermodalen Ausgleich birgt sie weiterhin ein nicht unerhebliches Potenzial. Die Seeschifffahrt kommt auf 40 % des einzelstaatlichen und gemeinschaftlichen Warenverkehrs und stellt den größten Teil des Warenhandels zwischen der Gemeinschaft und den Drittländern dar. Im Personenverkehr verzeichnete die Luftfahrt den stärksten Anstieg seit der Öffnung dieses Sektors für den Wettbewerb in den 90er Jahren. Eine Tendenz, die sich kürzlich mit der Entwicklung der Billigfluggesellschaften verstärkte. Der Flugverkehr, der 1970 weniger als 2 % der Gesamtfahrleistung in der Europäischen Union ausmachte, erreichte 2001 einen Anteil von 6 %.

In den neuen Mitgliedstaaten der Union nimmt der Bahnverkehr hingegen noch immer eine herausragende Stellung ein, was auch für den Frachtverkehr gilt. Die für ihre Volkswirtschaften vorhersehbaren Veränderungen, die sich durch eine Verringerung der mit der Schwerindustrie verbundenen Aktivitäten, ein Wachstum des Dienstleistungssektors und einen Ausbau des Straßennetzes auszeichnen, deuten jedoch auf eine rasche Zunahme des Straßenverkehrs hin. Im Hinblick auf die kürzliche Erweiterung der Union ist außerdem festzuhalten, dass sich mit dem Beitritt Maltas und Zyperns die europäische Handelsflotte nahezu verdoppelt hat.

1.1.2. Ausblick

Energie

Die Prognosen gehen davon aus, dass sich das BIP in der EU von 2000 bis 2030 verdoppelt. Diesen Berechnungen zufolge dürfte sich der Gesamtenergiebedarf in der auf 25 Länder erweiterten Union im gleichen Zeitraum lediglich um 19 % erhöhen. Eine ermutigende Perspektive, die auf einer besseren Energieeffizienz und einer Verlagerung von Tätigkeiten in energiesparsamere Sektoren beruht.

Welche Energieformen wird die erweiterte Union 2030 verbrauchen? Seit langem gibt es viele Warnungen, nicht nur vor einer langfristigen Erschöpfung der weltweiten Mineralölreserven, sondern auch vor einem unmittelbar drohenden Rückgang der auf den Märkten verfügbaren Rohölressourcen, der sich durch einen Preisdruck bemerkbar machen könnte, insbesondere durch das Auftreten neuer, sehr großer Abnehmer, wie China. Auch wenn der Erdölverbrauch abnehmen sollte, wird Erdöl auch in den nächsten 25 Jahren die wichtigste Energiequelle (35 %) der Europäischen Union bleiben. Eine herausragende Stellung nimmt auch Erdgas ein (32 %), das mit Erdöl fast gleichzieht. Der zusätzliche Energiebedarf wird zu ungefähr 80 % durch Erdgas gedeckt werden. Zwar verzeichnen bestimmte Formen erneuerbarer Energien einen außerordentlichen Zuwachs in absoluten Zahlen (ungefähr 75 % innerhalb von 30 Jahren), aber ihr Beitrag zur Energieversorgung wird in relativen Werten insgesamt gering bleiben. Mit einem geschätzten Anteil an erneuerbaren Energien von 6 % (2000) bleibt die Union weit entfernt von dem bis 2010 gesteckten Ziel, einen Anteil am Energieverbrauch von 12 % zu erreichen. Die „erneuerbaren“ Energien dürften je nach Szenario 8 bis 10 % des Gesamtverbrauchs nicht überschreiten.

Der Anteil der Kernenergie dürfte bis zum Jahr 2015 relativ stabil bleiben. Durch die Entscheidungen mancher Staaten, diese Energiequelle allmählich aufzugeben, könnte sich ihr Marktanteil in der Union der Fünfzehn von 15 % auf ungefähr 10 % verringern. Bis 2030 dürfte dieser Marktanteil in der Union der Fünfundzwanzig 9 % nicht übersteigen. Neben politischen Entscheidungen zur zukünftigen Entwicklung dieser Energiequelle ist zu beachten, dass in Europa noch nie so viel Strom aus Kernenergie erzeugt wurde: 33 % des Stroms werden zurzeit durch Kernkraft

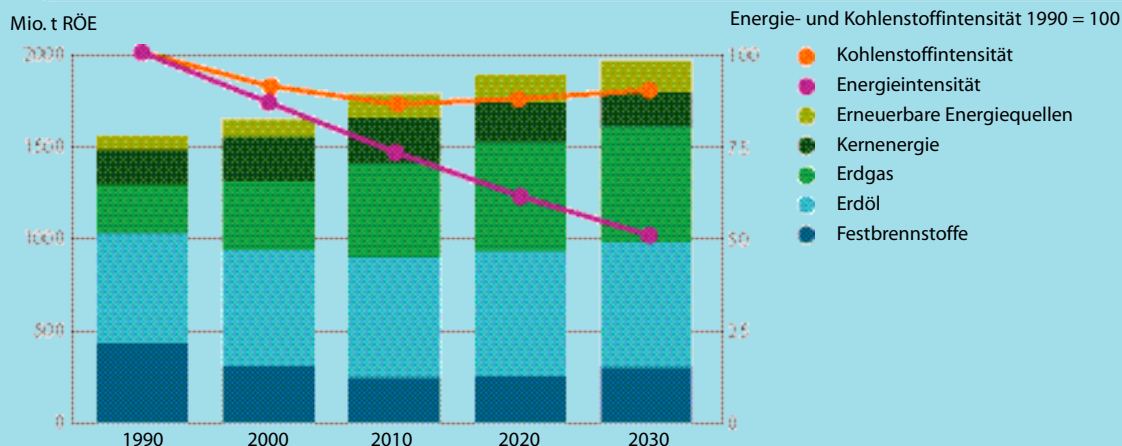
erzeugt, jedoch nur 3 % durch Windenergie, Biomasse und Erdwärme.

Die Erweiterung der Europäischen Union wird sich nicht grundlegend auf die großen Tendenzen bis 2030 auswirken. Der „Energimix“ der neuen Mitgliedstaaten ist nämlich ähnlich dem der Union der Fünfzehn, jedoch mit einem geringeren Anteil an Kernenergie und erneuerbaren Energien sowie einem höheren Anteil fester Brennstoffe.

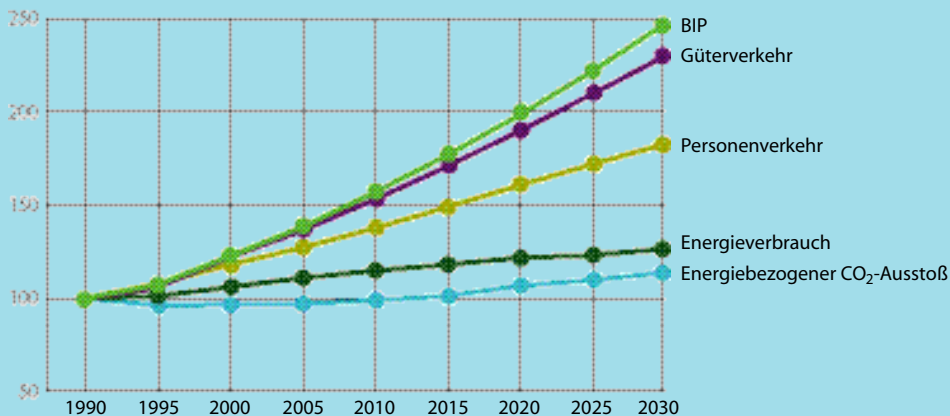
Der hohe Erdölverbrauch sowie das erwartete Wachstum der Erdgasnachfrage werden die Abhängigkeit der Union von Einfuhren aus Drittländern weiter erhöhen. Von derzeit 50 % dürfte der Grad der Abhängigkeit bis 2030 auf ungefähr 68 % steigen. Diese Projektionen beruhen auf einem angenommenen allmählichen Rückgang der Erzeugung heimischer Energieträger, wie feste Brennstoffe, Erdölförderung in der Nordsee oder Kernenergie. Die Abhängigkeit von Erdölimporten könnte sich von 75 % im Jahr 2000 auf 90 % im Jahr 2030 erhöhen, die von Erdgasimporten könnte bis 2030 80 % erreichen, gegenüber 45 % im Jahr 2000.

Neben der Frage der physischen Versorgung werden die Energiepreise und vor allem die Erdölpreise eine weitere ernst zu nehmende Problemquelle für die Europäische Union darstellen. Davon zeugen die Entwicklungen des Barrelnpreises für Rohöl, der, angezogen durch eine starke Nachfrage aus China sowie durch den geopolitischen Kontext im Mittleren Osten, im Mai 2004 die 40-Dollar-Grenze überschritt. Außerdem ziehen die Märkte immer mehr nicht kommerzielle Akteure an, etwa Spekulanten, die die Preisvolatilität weiter verschärfen. Prognosen zur Entwicklung der Rohölpreise erwiesen sich stets als schwierig. Allerdings rechnen die Marktteilnehmer nicht mehr mit einer Rückkehr zu einer Spanne von 20-25 Dollar pro Barrel. In einem Richtlinienvorschlag vom

Entwicklung des Gesamtverbrauchs an Energie nach Energiequelle, Energieintensität und Kohlenstoffintensität (EU-15)



Wachstumsprognose in Bezug auf BIP, Verkehr, Energieverbrauch und CO₂-Ausstoß (EU-25)



September 2002 zur Erdölversorgung vertrat die Kommission die Ansicht, dass ein Ölpreisanstieg von ungefähr 10 Dollar pro Barrel das Wirtschaftswachstum in der Union der Fünfzehn um einen halben Prozentpunkt drosseln könnte.

Verkehr

Da die Entwicklung des Warenverkehrs unmittelbar mit dem wirtschaftlichen Wachstum in Verbindung steht, wird die Europäische Union keine andere Wahl haben, als eine starke Nachfrage nach Verkehrsdienstleistungen zu steuern. Die Erweiterung, aber auch die engeren Handelsbeziehungen mit den Nachbarländern werden überdies zu einer Intensivierung der Handelsströme beitragen. In diesem Zusammenhang wird damit gerechnet, dass sich das auf dem Landweg beförderte Warenvolumen in der Union der Fünfzehn bis 2020 um 70 % und in den 10 neuen Mitgliedstaaten um bis zu 95 % vergrößern dürfte. Das innerstaatliche Handelsvolumen wird ebenfalls erheblich zunehmen, aber den mit Abstand größten Anteil an dieser Entwicklung wird der Handel zwischen den Mitgliedstaaten verzeichnen.

Ein weniger starkes Wachstum wird für den Personenverkehr erwartet. Bereits seit einigen Jahren wird eine Abkopplung der BIP-Entwicklung vom Personenverkehr beobachtet. Der Kraftfahrzeugbestand wiederum dürfte sich allmählich einpendeln. Für den Zeitraum zwischen 2000 und 2020 etwa wird mit einem BIP-Wachstum von 60 % gerechnet, während der Personenverkehr um nur 28 % zulegen dürfte.

Das Zusammenspiel dieser Tendenzen sowie weitere Entwicklungen der europäischen Volkswirtschaften führen zu Phänomenen, die das derzeitige Verkehrssystem in Frage stellen. Mit dem Eintritt in das Zeitalter der Informationsgesellschaft hat sich der Bedarf an Verkehrsmitteln jedoch keineswegs verringert. Ein Beispiel belegt dies: 1970 legte jeder Bürger Europas durchschnittlich 17 Kilometer pro Tag zurück. Heute sind es 35 Kilometer.

In diesem Zusammenhang haben Verkehrsstaus eine beunruhigende Dimension angenommen. Schätzungen zufolge kosten verstopfte Straßen die europäische Wirtschaft bereits einen halben Prozentpunkt des jährlichen BIP. Die düstersten Prognosen lassen eine Verdopplung dieses Anteils bis 2010 befürchten; der jährliche Schaden wird mit 80 Milliarden Euro beziffert. 7 500 Straßenkilometer, das entspricht ungefähr 10 % des transeuropäischen Verkehrsnetzes der Fünfzehn, werden jeden Tag zum Schauplatz von Verkehrsstaus. Ganz zu schweigen von ungefähr 20 % Staus im Bahnverkehr oder Verzögerungen im Luftverkehr. Die anhaltenden und inzwischen sehr umfangreichen Verkehrsengepässe auf den wichtigen innergemeinschaftlichen Verbindungswegen sind ein erhebliches Problem für das Verkehrssystem in Europa.

Ob am Rande von Ballungsgebieten, natürlichen Hindernissen oder Grenzen: Diese Verkehrsengepässe behindern nachhaltig die Wirtschaftstätigkeit und beeinträchtigen das Leben von Millionen von Verkehrsteilnehmern. Zwar sind alle Verkehrsträger betroffen, aber das zunehmende Ungleichgewicht zwischen den Verkehrsträgern verursacht eine wesentlich stärkere Überlastung des Luftraums und der Straßen. Die mangelhafte Ausschöpfung der Möglichkeiten des Eisenbahn- und Seeverkehrs auf kurzen Entfernungen führten nämlich zu einer exponentiellen Entwicklung der Luftfahrt und vor allem des Straßenverkehrs. Trotz

explosionsartiger Zunahme des individuellen Pkw-Verkehrs und einer nunmehr auf Just-in-time beruhenden Lieferorganisation, durch die „rollende Lager“ auf der Straße gebildet werden, entwickelten sich bisher keine echten Alternativen zum Gütertransport per Lkw.

Diese Entwicklung ist außerdem mit dramatischen menschlichen Kosten verbunden. Die Zunahme des Straßenverkehrs sowie mangelnde Sicherheitsvorkehrungen oder ihre unzureichende Einhaltung fordern jedes Jahr Zehntausende Tote und Millionen von Verletzten. Die Mobilisierung für mehr Sicherheit in manchen Mitgliedstaaten bringt jedoch einige ermutigende Ergebnisse hervor, wie jüngste Statistiken belegen. So sank die Zahl der Verkehrstoten durch Unfälle im Straßenverkehr in der Union der Fünfzehn von 40 000 (Basisjahr 2001) auf 35 000. Diese Ergebnisse lassen die Annahme zu, dass sich das Verhalten der Autofahrer verändert hat, was sich in den kommenden Jahren hoffentlich bestätigen wird. In den neuen Mitgliedstaaten, wo ähnliche Anstrengungen wie in der Union der Fünfzehn unbedingt rasch entwickelt werden müssen, bleibt die Situation dagegen alarmierend.

Die Folgen dieser Entwicklungen für das Klima

Eine Übersicht der negativen, beunruhigenden Folgen dieser Entwicklungen wäre nicht vollständig, würde man nicht erwähnen, dass der Verkehrssektor ein grundlegender Faktor der Problematik der Klimaänderung ist. Bereits 1998 war das Verkehrsaufkommen zu 28 % verantwortlich für die Treibhausgasemissionen, wobei sich dieser Anteil bis zum Jahr 2010 gegenüber 1990 um 50 % erhöhen dürfte. Bei dieser Verschmutzung spielt der Straßenverkehrssektor eine herausragende Rolle, da er Experten zufolge für 84 % der verkehrsbedingten Emissionen verantwortlich zeichnet.

Den Wissenschaftlern zufolge dürften Treibhausgasemissionen in der Union der Fünfzehn bis 2010 das Niveau von 1990 um ungefähr 4 % überschreiten und bis 2030 um fast 19 %. Mit dem Kyoto-Protokoll von 1997 versprach die Europäische Union, bis 2008-2012 ihre Treibhausgasemissionen gegenüber dem Niveau von 1990 um 8 % zu verringern. Deshalb bedarf es unbedingt ehrgeiziger Maßnahmen, um diesen Trend umzukehren.

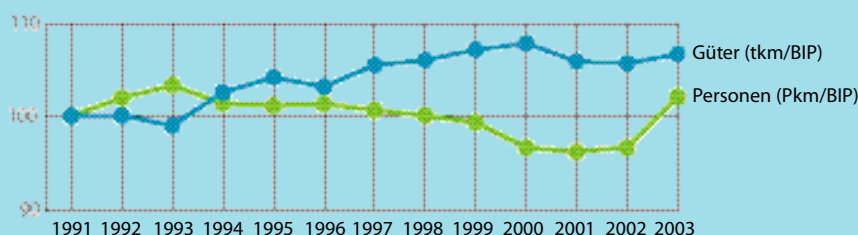
Hinzu kommt, dass sich der sinkende Anteil der Kernenergie in erheblicher Weise auf den Umfang der CO₂-Emissionen auswirken könnte. Bereits jetzt gilt als sicher, dass ein größerer Anteil der erneuerbaren Energien an unserer Energieversorgung diesen Wegfall allein nicht ausgleichen können wird. Dagegen sollen in den neuen Mitgliedstaaten die CO₂-Emissionen von 1990 bis 2010 um 20 % sinken. Diese günstige Entwicklung, verbunden mit bedeutenden industriellen Umstrukturierungen, könnte sich jedoch als ein vorübergehendes Phänomen erweisen. Durch das erwartete starke Wirtschaftswachstum wird nämlich das Niveau der CO₂-Emissionen schnell ansteigen und dürfte in der erweiterten Union bis 2030 gegenüber 1990 um ungefähr 14 % zulegen.

1.2. Die Grundlagen der europäischen Energie- und Verkehrspolitik

In einem Grünbuch über Energie und einem Weißbuch über Verkehr [4] schuf die Kommission die Grundlagen für ihre Politik in diesen Bereichen. Diese beiden Grundsatzdokumente stellten ein ehrgeiziges Aktionsprogramm vor, das den Leitfaden der Initiativen bildete, die von der Kommission im Laufe der letzten vier Jahre vorgestellt und umgesetzt wurden.

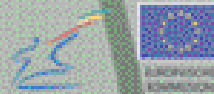
[4] Das Weißbuch „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“ ist auf dem Server Europa unter folgender Adresse verfügbar:
http://europa.eu.int/comm/energy_transport/de/lb_de.html
 Das Grünbuch „Hin zu einer europäischen Strategie für Energieversorgungssicherheit“ ist auf dem Server Europa unter folgender Adresse verfügbar:
http://europa.eu.int/comm/energy_transport/de/lpi_lv_de1.html

Relative Entwicklung von Güter- und Personenverkehr bezogen auf das BIP (EU-15)



GRÜNBUCH

Hin zu einer europäischen Strategie für Energieversorgungssicherheit



1.2.1. Das Grünbuch über Energieversorgungssicherheit

Die Analyse des Grünbuchs führt zu drei wichtigen Feststellungen:

- Die Abhängigkeit der Europäischen Union von der externen Versorgung mit Energieträgern wird stets größer;
- die Europäische Union verfügt über nur geringen Spielraum zur Beeinflussung des Angebots an Energieträgern. Ihr bleibt eigentlich nur die Möglichkeit, auf die Nachfrage Einfluss zu nehmen;
- sollte die Europäische Union auf ehrgeizige Maßnahmen verzichten, kann es ihr auf keinen Fall gelingen, die Herausforderungen des Klimawandels zu bewältigen und ihre einschlägigen Verpflichtungen, wie das Kyoto-Übereinkommen, zu erfüllen.

Diese Bestandsaufnahme führt zur Definition von drei strategischen Ansätzen:

- *Kontrolle des Wachstums der Nachfrage*

Im Grünbuch wird eine klare Strategie auf der Grundlage der Zügelung der Nachfrage unterbreitet. Zwei vorrangige Bereiche wurden ermittelt: der Gebäude- und der Verkehrssektor, die allein einen

ganz erheblichen Anteil am Energieverbrauch in Europa haben. Die Förderung von Biokraftstoffen zählt ebenfalls zu den Bereichen mit Handlungsbedarf.

- *Steuerung der Abhängigkeit vom Angebot*

Im Grünbuch wird hervorgehoben, dass das Ziel einer höheren Versorgungssicherheit nicht darin liegt, die Energieautonomie der Union zu vergrößern, sondern darin, die Risiken im Zusammenhang mit der Abhängigkeit zu mindern. Neben einer deutlichen Anstrengung zur Förderung erneuerbarer Energien und des Rückgriffs auf diese Energieträger ermöglichte das Grünbuch die Einleitung einer nüchternen Debatte über Kernenergie. Angesichts der Risiken einer Versorgungsunterbrechung wurde außerdem vorgeschlagen, die Erdöl- und Erdgasreserven zu „vergemeinschaften“ und die Produktion von Primärenergieträgern in Europa zu fördern. Weiterhin empfohlen wurde die Gestaltung eines ständigen Dialogs mit den Förderländern, wobei Russland in dem Bereich ein beispielhafter Fall sein dürfte.

- *Das gute Funktionieren des Energiebinnenmarkts*

Das Grünbuch bekräftigte außerdem die Priorität, die der Vollendung eines offenen und integrierten Erdgas- und Elektrizitätsbinnenmarkts einzuräumen ist. In dieser Hinsicht muss auch die notwendige Einführung eines gesunden Wettbewerbs zwischen allen Akteuren, die Gewährleistung klarer und transparenter Bedingungen für den Handel mit Elektrizität und schließlich das Erfordernis einer größeren Versorgungssicherheit zugunsten aller Verbrauchergruppen hinzugefügt werden. Diesbezüglich wird in dem Grünbuch die Bedeutung konkreter Regeln öffentlich hervorgehoben, mit denen die Anforderungen öffentlicher Dienstleistungen erfüllt werden können. Ferner wird darauf hingewiesen, dass der Energiebinnenmarkt nur funktioniert, wenn die Union eine bessere Nutzung der bestehenden grenzüberschreitenden Kapazitäten fördert und transeuropäische Energienetze insbesondere für Erdgas, entwickelt.

1.2.2. Das Weißbuch über Verkehr

Das Weißbuch geht von einer einfachen Feststellung aus: Die Märkte sind zwar zum großen Teil geöffnet, aber das europäische Verkehrssystem ist nach wie vor mit erheblichen Problemen konfrontiert:

- unausgewogene Entwicklung der Anteile der verschiedenen Verkehrsträger,
- Überlastung der Hauptverkehrsstraßen und in den Städten, aber auch im Luftraum,
- erhebliche Auswirkungen des Verkehrs auf die Umwelt und Gesundheit der Bürger.

Auf dieser Grundlage wurden im Weißbuch vier wichtige Wege aufgezeigt:

- *Schaffung eines ausgewogeneren Verhältnisses zwischen den Verkehrsträgern*

Die Wiederbelebung der Eisenbahn, die Förderung der See- und Binnenschifffahrt sowie die Entwicklung der Intermodalität werden als Schlüssel für eine erfolgreiche Politik zur Schaffung eines ausgewogeneren Verhältnisses insbesondere im Güterverkehr dargestellt. Der Schwerpunkt richtet sich außerdem auf die Verbesserung der Qualität des Straßengüterverkehrs durch die Modernisierung seiner Funktionsweise, unter Achtung der Sozialgesetzgebung. Im Luftverkehr wird auf die notwendige Steuerung des Wachstums dieses Verkehrsträgers durch die Organisation des „europäischen Luftraums“ und eine Politik der Erweiterung der Flughafenkapazitäten hingewiesen.

- *Die Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes*

Das Weißbuch empfiehlt die Erweiterung und Beschleunigung des Programms transeuropäischer Netze, mit besonderem Schwerpunkt auf der Beseitigung von Engpässen und dem Ausbau vorrangiger Verkehrswege, um den durch die EU-Erweiterung vor allem in den Grenzregionen zu erwartenden Verkehrsstrom aufzufangen und die Zugänglichkeit von Regionen in Randlage zu verbessern.

- *Die Verkehrspolitik auf den Nutzer ausrichten*

Eines der wichtigsten Themen des Weißbuchs ist die Sicherheit im Straßenverkehr. Als Ziel bis 2010 wird eine zahlenmäßige Verringerung der Straßenverkehrstopfer um 50 % vorgeschlagen. Außerdem wird die Notwendigkeit effizienter Nutzungsgebühren aufgezeigt, um die derzeit von der Allgemeinheit getragenen Verkehrskosten besser zuordnen zu können. Schließlich wird empfohlen, die derzeit geltenden, bereits weit entwickelten Flugrechte auf andere Verkehrsträger auszudehnen.

- *Der Globalisierung des Verkehrs Herr werden*

Damit die EU ihre Interessen besser wahrnehmen kann, soll sie ihren Platz in internationalen Organisationen, die den Verkehrssektor regulieren, stärken. Deshalb wird in dem Weißbuch auch gefordert, der Luftfahrt eine internationale Dimension zu geben und das Satellitennavigationsprogramm GALILEO zu verwirklichen.

Ungeachtet der zum Teil ehrgeizigen Ziele ist jedoch zu bedenken, dass die Empfehlungen und Vorschläge des Grünbuchs zur Energie und des Weißbuchs zum Verkehr nur einen Teil der Antworten auf die Herausforderungen liefern, mit denen diese beiden



Wirtschaftssektoren konfrontiert sind. Eine erfolgreiche Gemeinschaftspolitik in diesen beiden Sektoren gelingt nur durch zusätzliche Aktionen in zahlreichen anderen Bereichen und insbesondere in den Bereichen Haushalt, Steuern, Industrie, Raumordnung, Soziales und Wettbewerb

1.3. Einfluss von Ereignissen

Das Tempo der europäischen Energie- und Verkehrspolitik wurde zwar weitgehend von den im Weißbuch über Verkehr und im Grünbuch über Energie festgelegten Zielen geprägt, es wurde jedoch auch sehr nachhaltig durch das aktuelle Geschehen auf internationaler Ebene vor allem in den vergangenen vier Jahren beeinflusst. Manche der im Grünbuch und Weißbuch ermittelten Notwendigkeiten, insbesondere im Bereich der allgemeinen Betriebssicherheit von Einrichtungen, standen infolge gewisser dramatischer Ereignisse dabei im Mittelpunkt. Andere Anforderungen, wie insbesondere an die Sicherheit vor Angriffen, haben sich auf der politischen Tagesordnung behauptet.

Bilanz 2000-2004



Der Untergang der „Erika“ und der „Prestige“ unterstrich die Notwendigkeit von dringenden und deutlichen Verbesserungen der Sicherheit im Seeverkehr.

Die Anschläge vom 11. September 2001 in den Vereinigten Staaten waren diesbezüglich einer der wichtigsten externen Faktoren. Diese dramatischen Ereignisse erforderten eine rasche Reaktion auf das Sicherheitsbedürfnis vor Anschlägen, aber auch allgemeines Handeln, um die Verkehrswirtschaft, besonders im Luftfahrtsektor, und die Energiewirtschaft, der unplötzlich Instabilität und Rezession drohten, zu stützen. Der Kontext dieser Unsicherheit und die Verlangsamung der Wirtschaftstätigkeit aufgrund der militärischen Intervention im Irak nährten erneut die Debatte über die Sicherheit der Erdölversorgung.

Obwohl die Union auf dem Gebiet der Energieversorgung gegen solche Erschütterungen durch die Schaffung eines Erdgas- und Elektrizitätsbinnenmarkts besser gewappnet ist, wurde ihre Politik dennoch in Frage gestellt durch Ereignisse wie der „Blackout“ in Kalifornien oder in geringerem Umfang Stromausfälle in London und Rom.

Im Bereich Verkehr bestätigten die Seeschiffahrtsunfälle der Erika und der Prestige, die zu den bisher größten Umweltdesastern der Union zählen, dass die Sicherheit im Seeverkehr deutlich zu verbessern ist, um die Wahrscheinlichkeit solcher Katastrophen nachhaltig zu verringern. Obwohl die Zivilluftfahrt ein im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern nach wie vor sehr sicheres Verkehrsmittel ist, erinnerten mehrere dramatische Unfälle an die stets notwendige Verbesserung der Sicherheit der Geräte und der Flugverkehrskontrolle in der Union.

Der Zeitraum 2000-2004 war durch intensive Vorbereitungen auf den 1. Mai 2004 geprägt, dem Zeitpunkt des EU-Beitritts von zehn neuen Mitgliedstaaten. Die Erweiterung erforderte eine konkrete Bewertung und Organisation dieser veränderten Dimension der Union, führte aber auch zu einer Veränderung mancher Grundlinien der Energie- und Verkehrspolitik, beispielsweise in Bezug auf den Investitionsbedarf in diesen neuen Mitgliedstaaten oder die Beziehungen, die von der Union zu ihren neuen „Nachbarländern“ herzustellen sind.

Die Stromausfälle von London und Rom haben die Sicherheit der Energieversorgung in der Union in Frage gestellt.







2. Zwei Kernbereiche der europäischen Wirtschaft stärken



Die Entflechtung der Energie- und Verkehrsmärkte stellt einen wichtigen Beitrag zur Stärkung des europäischen Binnenmarkts dar. Sie begünstigt nämlich einen Wettbewerb, der die verschiedenen Gemeinwohlverpflichtungen bewahrt, das Angebot diversifiziert, die Preise senkt, Innovation im Bereich der Dienstleistungen fördert und die Schaffung von Arbeitsplätzen unterstützt.

2.1. Den Binnenmarkt vollenden

Die Verwirklichung des Energie- und Verkehrsbinnenmarkts kann die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Wirtschaft nur stärken. Anfang der 90er Jahre zahlte die europäische Industrie für ihren Strom noch 40 % mehr als ihre Konkurrenz in den USA. Im Verkehrssektor war es nicht möglich, dass ein Lkw, der eine internationale Strecke zurücklegte, Waren in einem anderen Land als seinem Herkunftsland lud und beförderte: Er musste leer zurückfahren. Innerhalb eines Jahrzehnts ermöglichte die stufenweise Errichtung des Binnenmarkts die Beseitigung solcher Anomalien, was sich für die Bürger und Unternehmen durch deutliche Preissenkungen und eine höhere Qualität der Dienstleistungen bemerkbar macht.

Im Personenverkehr zielt die erste Stufe des „dritten Eisenbahn-Pakets“ auf die internationalen Verbindungen, und dies im Hinblick auf den Ausbau eines Hochgeschwindigkeitsnetzes bis 2010.

2.1.1. Öffnung der nationalen Märkte im geregelten Rahmen

Innerhalb eines Jahrzehnts wurde das Ziel der Schaffung eines Binnenmarkts für Energie und Verkehr im Großen und Ganzen erreicht. Noch vor wenigen Jahren bestanden der Eisenbahnsektor und der Elektrizitäts- und Erdgasmarkt aus nationalen Märkten, die von großen Monopolen beherrscht wurden. Die Anstrengungen, die unternommen wurden, um auf dem Gebiet der Union leistungs- und wettbewerbsfähige Verkehrs- und Energieversorgungsdienste bereitzustellen, verliefen weitgehend im Sande, da es nach wie vor fünfzehn unabhängige nationale Systeme gab, die abgeschottet und auf ein nationales Netz abgestützt waren. Die Schaffung eines Binnenmarkts ist zudem nicht nur eine Frage der Öffnung für den Wettbewerb. Zu seiner Verwirklichung gehören auch gemeinsame Normen und Politiken, um die Interoperabilität der Netze, den Zusammenschluss und einen angemessenen Umfang an Kapazitäten und Infrastrukturen zu gewährleisten. Nur um diesen Preis können wirklich integrierte, reibungslos funktionierende Märkte entstehen.

Ein Schlüssel für mehr Sicherheit in der Energieversorgung

Durch die Öffnung der Elektrizitäts- und Erdgasmärkte hat sich die Europäische Union einen rechtlichen Rahmen zugelegt, der den Verbrauchern wie der Industrie die Vorteile des Wettbewerbs bietet: eine freie Auswahl des Anbieters sowie die größere Effizienz und Sicherheit in der Versorgung. Gleichzeitig werden die Rechte der Verbraucher und die Umweltvorschriften besser gewahrt. Eingeleitet wurde dieser Prozess Mitte der 90er Jahre mit den ersten Richtlinien zur Öffnung der Erdgas- und Elektrizitätsmärkte, die das Ende der Ausschließlichkeitsrechte und der Monopole bedeuteten und den Zugang neuer Marktteilnehmer sowie die Wahlfreiheit der Verbraucher ermöglichten.

Bis zu dieser Öffnung der Märkte gewährleistete jedes Land in der Regel die Erzeugung und Beförderung von Elektrizität und Erdgas durch ein einziges Unternehmen in einer Monopolstellung. Wenn der Energietransport ein so genanntes „natürliches“ Monopol ist – weder materiell noch wirtschaftlich ist eine Aufteilung der Elektrizitäts- oder Erdgasinfrastrukturen denkbar –, so gilt dies nicht für die Erzeugung und den Verkauf, bei denen die Öffnung für den Wettbewerb möglich und zweckmäßig ist. Um dieses Ziel zu erreichen, war eine Trennung der Funktionen des Energietransports von denen der Produktion und des Verkaufs unumgänglich. Ein Netzbetreiber in einem großen multifunktionalen Unternehmen wird sich in der Tat von der Gewinnmaximierung seiner Muttergesellschaft und nicht von der Optimierung der Funktionsweise des von ihm betriebenen Netzes leiten lassen. Ohne diese Trennung könnte dieser Netzbetreiber dem durchaus natürlichen Reflex unterliegen, die Bereiche „Produktion“ und „Lieferung“ des gleichen Unternehmens zu begünstigen. Deshalb war es notwendig, von den anderen Geschäftszweigen des Sektors unabhängige Netzbetreiber zu gründen. Dies war Gegenstand der ersten Richtlinien zur Öffnung der Erdgas- und Elektrizitätsmärkte.

Der Binnenmarkt: eine neue Regulierung auf europäischer Ebene

Die Öffnung der Märkte für den Wettbewerb bedeutet keinesfalls, dass sich die öffentlichen Behörden zurückziehen. Nichts wäre unzutreffender, als die Schaffung des Binnenmarkts auf eine reine Liberalisierung zu reduzieren. Dieser Prozess wird in der Tat durch die Aufhebung von einzelstaatlichen Rechtsvorschriften begleitet, auf denen die großen Monopole in den Bereichen Energie und Verkehr beruhen, jedoch zu dem Zweck, einer Regulierung auf europäischer Ebene Platz zu machen.

Das Vorgehen bestand darin, durch eine Reihe von Verpflichtungen für alle Mitgliedstaaten der Union dieser neuen Dimension der Märkte einen europäischen Rechtsrahmen zu geben. Dabei galt es, Mindestnormen im Sozial- und Umweltbereich aufzustellen, qualitativ hochwertige Dienstleistungen für alle und zugänglich für alle zu gewährleisten und die Entwicklung der Infrastrukturen insbesondere durch eine Politik der Tarifierung zu fördern. Ein rechtlicher Rahmen, der durch eine strikte und effiziente Wettbewerbspolitik begleitet wird. Alle Unternehmen müssen sich dabei den gleichen Spielregeln unterwerfen und den einstigen Monopolen soll es nicht mehr möglich sein, neuen Anbietern den Zugang zu ihrem „Revier“ zu behindern oder zu sperren.

Die Schaffung des Binnenmarkts für Energie und Verkehr führte auch zur Entstehung der von Unternehmen und Regierungen unabhängigen nationalen Regulierungsbehörden. Diese Einrichtungen sind unverzichtbar, um eine ununterbrochene Überwachung der Entwicklungen des Marktes und dessen reibungsloses Funktionieren zu gewährleisten. In dieser neuen Umgebung, in der die starren Monopolstrukturen gelockert, wenn nicht sogar aufgehoben werden, müssen die Mitgliedstaaten und die Union in der Tat auf andere Weise eine Regulierung gewährleisten, Institutionen und Werkzeuge ermitteln und einsetzen, die den neuen wirtschaftlichen Spielregeln gerecht werden. Diese Entwicklung ist übrigens in allen Netzindustrien vorzufinden, die für den Wettbewerb freigegeben wurden: Energie und Verkehr, aber auch Post und Telekommunikation. Unternehmen, die sich zuvor in einer Monopolstruktur befanden, müssen sich jetzt auf die neuen Bedingungen in Europa einstellen.

Die Erfüllung von Gemeinwohlverpflichtungen hat in diesem neuen Rahmen einen ganz besonderen Stellenwert^[5]. Dienstleistungen von allgemeinem Interesse sind in der Tat wesentlich für den sozialen und territorialen Zusammenhalt und die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen

Wirtschaft. Die Bürger der Europäischen Union erwarten zu Recht die Gewährleistung und den Zugang zu qualitativ hochwertigen Dienstleistungen zu erschwinglichen Preisen. Für die Unternehmen ist die Verfügbarkeit der Dienstleistungen von allgemeinem Interesse eine unverzichtbare Voraussetzung für ein wettbewerbsfreundliches Umfeld. Die Union und die Mitgliedstaaten sind im Rahmen ihrer jeweiligen Zuständigkeiten für ein reibungsloses Zusammenspiel zwischen den Marktmechanismen und den Gemeinwohlverpflichtungen verantwortlich.

[5] Mit ihrem am 12. Mai 2004 veröffentlichten Weißbuch zu Dienstleistungen von allgemeinem Interesse (siehe http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/services_general_interest/docs/com2004_374_de.pdf) hat die Kommission vor kurzem die Schlussfolgerungen aus einer umfassenden öffentlichen Konsultation und einer Überlegung über die effiziente Gewährleistung dieser Dienstleistungen im Binnenmarkt nach einer Reihe von allgemeinen Grundsätzen, die in den Gemeinschaftspolitiken integriert sind, gezogen. Die Bereiche Verkehr und Energie sind zwei grundlegende Sektoren in dieser Analyse, da die auf Gemeinschaftsebene festgelegten sektoralen Vorschriften ein weit entwickeltes Kapitel umfassen, das die Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse für alle Bürger im Rahmen des Binnenmarkts regelt.

Diese erste Etappereichte jedoch nicht aus. Sie ließ zu viel Spielraum in Bezug auf das Tempo und den Grad der Öffnung für den Wettbewerb. Außerdem gewährleistete sie keine ausreichende Unabhängigkeit der Netzbetreiber, wodurch der Wettbewerb behindert wurde.

Die Kommission hielt es daher für unverzichtbar, neue Schritte einzuleiten. Deshalb schlug sie neue Richtlinien vor, die die freie Auswahl des Erdgas- oder Elektrizitätslieferanten für alle Verbraucher, Unternehmen und Haushalte vorsehen. Seit 1. Juli 2004 können alle gewerblichen Kunden ihren Anbieter frei wählen. Für die Haushalte wird dies 2007 der Fall sein. Diese Richtlinien stärken gleichzeitig die Unabhängigkeit der Netzbetreiber, indem sie die Gründung rechtlich getrennter Unternehmen für Transportmanagement (2004) und Distributionsmanagement (2007) sowie Auflagen zur Garantie ihrer funktionellen Trennung vorsehen.

Die gegenseitige Abhängigkeit der Mitgliedstaaten im Energiebereich wird mit zunehmender Sorge beobachtet. Jede energiepolitische Entscheidung eines Mitgliedstaats, aber auch jeder Vorfall hat unausweichlich Folgen für das Funktionieren des Marktes in den anderen Staaten. Die Unterbrechungen in der Stromversorgung von 2003, von denen mehrere Länder Europas betroffen waren, haben gezeigt, wie sehr der Binnenmarkt den neuen Wettbewerbsbedingungen, der geografischen Dimension der Union und der Intensivierung des Energiehandels zwischen den Ländern angepasst werden muss. Der Ausbau der bisher noch lückenhaften Verbundnetze ist deshalb unbedingt erforderlich. Gemeinsame Vorschriften für den grenzüberschreitenden Handel wurden bereits für Elektrizität geschaffen und ähnliche Regelungen wurden im Dezember 2003 für den grenzüberschreitenden Handel mit Erdgas vorgeschlagen. Diese neuen Vorschriften, die im Juni 2004 Gegenstand einer politischen Einigung des Rates waren, werden die Investitionen begünstigen, die zur Realisierung dieser Infrastrukturen notwendig sind.

In diesem Zusammenhang ist sich vor Augen zu halten, dass die Rechtsvorschriften der Gemeinschaft zur Öffnung der Märkte den Wettbewerb nicht vorschreiben, sondern sich darauf beschränken, ihn zu ermöglichen. In vielen neuen Ländern befinden sich die Erdgas- und Elektrizitätsanbieter jedoch nach wie vor zum großen Teil im Besitz der historischen Betreiber.

Die Öffnung des Elektrizitätsmarkts und die Preisentwicklung

Dank der Marktöffnung konnte ungeachtet einer hohen Preisvolatilität und einer langfristig ganz erheblichen Unsicherheit seit 1995 insgesamt ein Rückgang der Preise für industrielle und kommerzielle Großabnehmer festgestellt werden. Sicherlich sind die Preise seit 2002 wieder gestiegen. Auf dem Spotmarkt (EEX) in Deutschland erhöhten sich die durchschnittlichen Basispreise von 22 Euro pro Megawattstunde (MWh) 2002 auf 30 Euro pro MWh 2003 (+ 30 %). Diese Tendenz dürfte anhalten und sich sogar beschleunigen, besonders bis zum Jahr 2010, mit der Aussicht auf einen höheren Investitionsbedarf. Die Elektrizitätspreise sind zwar gestiegen, aber sie bleiben unter ihrem realen Niveau von 1995.

Dieser abrupte Anstieg der Elektrizitätspreise ist teilweise durch bestimmte befristete Ereignisse zu erklären, insbesondere durch die meteorologischen Verhältnisse im Zeitraum 2002-2003 (strenger Winter, gefolgt von extremer Sommerhitze) sowie durch die Verteuerung um 50 % der in Heizkraftwerken verwendeten Importkohle. Diese Preiserhöhungen sowie die mittel- und langfristig vor-

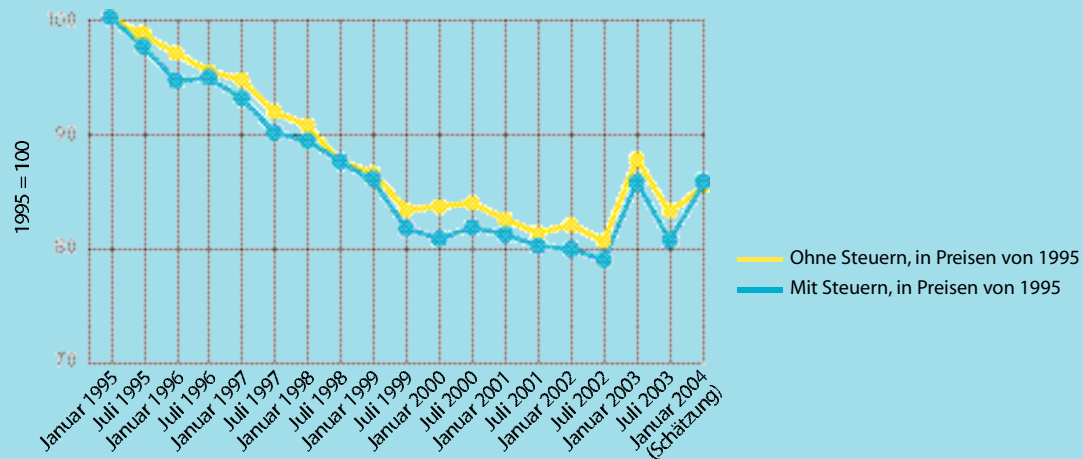
hersehbare Entwicklung der Elektrizitätspreise haben jedoch auch Ursachen struktureller Art. Da bei handelt es sich in erster Linie um den Bedarf an Investitionen in neue Produktionskapazitäten. Schätzungen gehen nämlich davon aus, dass die derzeitigen Preise für dieses Energieprodukt eine Politik der Investitionen in neue Kraftwerke nicht begünstigen. Unter Berücksichtigung dieser Investitionen liegen die Elektrizitätspreise für Großabnehmer in Europa derzeit unterhalb der Rentabilitätsgrenze.

Die Kosten für die Durchführung der Maßnahmen in Verbindung mit den Verpflichtungen von Kyoto, die Politik zur Förderung erneuerbarer Energien und der voraussichtliche Preisanstieg von Erdgas, das zunehmend für die Stromerzeugung eingesetzt wird, tragen ebenfalls zu dieser Preisentwicklung bei. Schätzungen zufolge dürften diese Faktoren einen weiteren Anstieg um ungefähr 5-10 Euro pro MWh bewirken.

Die Öffnung der Märkte kommt nicht zuletzt den europäischen Verbrauchern zugute. Langfristig sind im Vergleich zu den Kosten

für neu hinzukommende Marktrisiken höhere Effizienzgewinne zu erwarten. Die operationellen Effizienz- und Produktivitätsgewinne fanden bereits in deutlichen Preisabsenkungen in den Jahren unmittelbar nach der Marktöffnung ihren Niederschlag. Darüber hinaus werden es jedoch die langfristigen Effizienzverbesserungen bei der Verteilung der Ressourcen, den Investitionen sowie den Vorteilen bei der Innovation sein, die sich vorteilhaft auf die Elektrizitätspreise auswirken. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass die Auswirkungen der Marktöffnung nicht unmittelbar feststellbar sind. Nach wie vor sind die Märkte unter wenigen großen Anbietern aufgeteilt, die mit großen Stromabnehmern aus einer Position der Stärke heraus verhandeln. Die Auswirkungen des neuen Gemeinschaftsrechts, besonders der Verordnung zur Förderung des grenzüberschreitenden Elektrizitätshandels, werden dazu beitragen, dass diese Konzentration verringert wird. Ein besserer Verbund wird ebenfalls für eine Preisabsenkung in manchen Regionen Europas sorgen.

Entwicklung der Elektrizitätspreise (industrielle Großkunden) zwischen 1995 und 2004 (EU-15)



Die bislang unzureichende Entwicklung der europäischen Netze, das heißt vor allem der Elektrizitätsnetze verschärft dieses Phänomen der Konzentration und steht oft gleichzeitig der Einführung eines grenzüberschreitenden Wettbewerbs im Wege. Die Kommission wird die künftigen Entwicklungen der Märkte genau beobachten und erforderlichenfalls neue Initiativen ergreifen müssen. Die in jedem Mitgliedstaat eingerichteten Regulierungsstellen werden außerdem bei der Gewährleistung eines effektiven Wettbewerbs und des reibungslosen Funktionierens der Märkte^[6] eine zentrale Rolle spielen.

Die Wiederbelebung des Eisenbahnverkehrs: Schaffung eines integrierten Eisenbahnmarkts

Mit der Schaffung der Voraussetzungen für die Entstehung eines europäischen Marktes der Eisenbahndienste und -produkte in fünfundzwanzig Ländern wird die Ära der Eisenbahnen unter nationaler Flagge bald der Vergangenheit angehören. Die Kommission legte nämlich drei „Maßnahmenpakete“ vor, die bis 2020 in einen integrierten Eisenbahnraum führen werden.

Die Entwicklung des Sektors machte unverzügliche Initiativen erforderlich. Mit einer Transportleistung von 241 Mrd. Tonnenkilometer (tkm) 1998 gegenüber 283 Mrd. t km 1970 verringerte sich nämlich der Frachtanteil der Schiene in Europa von 21 % auf 8 %, während die in Europa beförderte Warenmenge einen spektakulären Zuwachs verzeichnete. Dieser Rückgang ist kaum verwunderlich, wenn man bedenkt, dass der internationale Gütertransport mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 18 km/h erfolgt. Ursachen: Der Wechsel des Zugpersonals an den Grenzen, Lokomotivwechsel auf ein und derselben Strecke, der mangel-

hafte Informationsaustausch zwischen den Betreibern usw. In den Vereinigten Staaten, wo es den Eisenbahngesellschaften gelang, die Erwartungen der Industrie zu erfüllen, werden heute 40 % der Gesamtfrachtmenge auf der Schiene befördert. Dies bedeutet, dass die Eisenbahn ein Transportmittel mit bedeutendem Potenzial bleibt. Von ihrer Erneuerung hängt der Erfolg einer Ausbalancierung der Verkehrsträger ab. Diese Perspektive wird insbesondere durch die Öffnung der Eisenbahnen für einen regulierten Wettbewerb gewährleistet. Die Erfahrung einiger Mitgliedstaaten in den letzten Jahren zeigt in der Tat, dass das Vorhandensein eines echten Wettbewerbsmarktes im Bereich des Eisenbahngüterverkehrs die Stabilisierung des Marktanteils der Eisenbahnen, die qualitative Verbesserung der Dienstleistungen, die Senkung der Kosten und das Erreichen positiver Betriebsergebnisse des Unternehmens ermöglicht.

Die Marktöffnung für den internationalen Güterverkehr ist bereits seit dem 15. März 2003 auf den meisten internationalen Verbindungen Realität. Ab 1. Januar 2006 wird sie auf das gesamte Eisenbahnnetz ausge-

Die Vollendung des Binnenmarkts für Energie erfordert gemeinsames Handeln, das die Interoperabilität der Netze, deren Zusammenschluss sowie angemessene Kapazitäten und Infrastrukturen sichert.

[6] Die neuen Richtlinien über die Öffnung der Erdgas- und Elektrizitätsmärkte sehen vor, dass die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat jedes Jahr einen Bericht über das Funktionieren der Märkte (die so genannten Benchmarking-Berichte) vorlegt (siehe http://europa.eu.int/comm/energy/electricity/benchmarking/index_en.htm).



dehnt. Ein Jahr später, das heißt am 1. Januar 2007, werden die nationalen Märkte für den Wettbewerb geöffnet. Eine Liberalisierung, die Investitionen begünstigen und die Entwicklung neuer Dienstleistungen voranbringen soll.

Im Bereich des Personenverkehrs sieht das von der Kommission im März 2004 vorgelegte „dritte Paket“ im Eisenbahnverkehr eine stufenweise Marktöffnung vor. Die erste Etappe wird die internationalen Verbindungen im Hinblick auf den Ausbau eines Hochgeschwindigkeitsnetzes bis 2010 betreffen. Dadurch könnten mittelfristig für Dienste wie Thalys und Eurostar Konkurrenten auf den Markt kommen. Eine Entwicklung, die unausweichlich erscheint, wenn der Eisenbahnverkehr dem wachsenden Druck der Billigfluggesellschaften Stand halten will.

Für die verschiedenen Phasen dieser Marktöffnung des Eisenbahngüter- und Personenverkehrs wurden Begleitmaßnahmen vorgesehen. Die EU-Richtlinien sehen vor, dass das Transportgeschäft und der Infrastrukturbetrieb von verschiedenen Organisationsstrukturen zu gewährleisten ist. Nach dem Vorbild der Öffnung des Elektrizitäts- und Erdgassektors ist den verschiedenen Marktteilnehmern nicht diskriminierender Zugang zu den Eisenbahnnetzen zu garantieren. Aufgrund ihrer Struktur als natürliche Monopole fungieren diese Netze nämlich als Zugangstür zu den Märkten. Die wesentlichen Aufgaben, das heißt die Verteilung der Eisenbahnkapazitäten, die Erhebung von Gebühren für die Nutzung der Infrastrukturen und die Vergabe von Lizenzen an Unternehmen, sind ebenfalls durch Bestimmungen zu regeln.

Seehäfen sind sehr wichtig für die Europäische Union: 90 % des Handels mit anderen Ländern und 30 % des innergemeinschaftlichen Handels werden über den Seeweg abgewickelt.

Die Kommission versucht auch, zwei operationelle Hindernisse des europäischen Eisenbahnraums zu beseitigen. Erstens ist dies die geringe Interoperabilität der einzelstaatlichen Schienennetze und Eisenbahnsysteme. So bestehen nach wie vor Unterschiede in den Elektrifizierungs- wie in den Signalsystemen, bei den Arbeitsbedingungen des Zugpersonals, der Spurweite usw. Es wurden Maßnahmen ergriffen, die die Interoperabilität des gesamten europäischen Netzes und die Angleichung bestimmter Aspekte wie die Zulassung von Lokführern voranbringen sollen. Zweitens sind dies die unterschiedlichen Vorschriften für den Eisenbahnverkehr und insbesondere die Sicherheitsbestimmungen, deren Angleichung die Kommission insbesondere durch die Einführung von gemeinsamen Zielen und gemeinsamen Sicherheitsmethoden vorschlug.

Der Rahmen zur Öffnung des Eisenbahnmarkts für den Wettbewerb sowie auch für die Umstrukturierung der Gesellschaften unter Berücksichtigung der sozialen Aspekte und der Arbeitsbedingungen ist nunmehr abgesteckt. Nur zaghafte Konkurrenzende Marktteilnehmer in Erscheinung und die frappierende Dominanz der historischen Betreiber wird in den kommenden Jahren eine stärkere Intervention von Seiten der Kartellbehörden erforderlich machen. Außerdem gilt es, eine verfrühte Konzentration des Sektors zu vermeiden, die den Wettbewerb und die damit verbundenen Vorteile im Keim ersticken würde.

Nicht angenommene Vorschläge: Die Hafendienste und die Verpflichtungen im Gemeinwohlinteresse beim Landverkehr

Im Bereich des Seeverkehrs ist der Prozess der Öffnung für den Wettbewerb so gut wie abgeschlossen. Der Zugang zu den Hafendiensten bildete eine der letzten Ausnahmen, in deren Zusammenhang eigenständige monopolistische Dienstleister fortbestehen. Der Hafensektor ist jedoch einer der Schlüsselsektoren der



europäischen Wirtschaft: 90 % des Handels der EU mit Drittländern und 30 % des innergemeinschaftlichen Handels werden auf dem Seeweg abgewickelt, was ein Frachtvolumen von mehreren hundert Millionen Tonnen und ungefähr 200 Millionen Passagiere pro Jahr darstellt. Damit dem aufstrebenden Seeverkehr effiziente Hafendienste zur Verfügung stehen, hatte die Kommission im Jahr 2001 die Einrichtung eines offenen, transparenten und nicht diskriminierenden Verfahrens für den Zugang zu den Hafendiensten vorgeschlagen. Dazu gehören insbesondere Ladungsumschlag, Schlepp-, Festmacher- und Lotsendienste sowie Passagierdienstleistungen. Sie machen einen großen Teil der Gesamtkosten von Hafenaufhalten für die Schiffe bzw. von über Häfen beförderter Fracht aus.

Der Richtlinienvorschlag löste heftige Reaktionen der Sektoren aus, die den Zugang zu diesen Diensten in den wichtigen europäischen Häfen kontrollieren. Nach intensiven Bemühungen, bei denen der Rat und das Parlament ihre Standpunkte annähern konnten, wurde dieser Vorschlag von Letzterem schließlich abgelehnt. Der umstrittenste Punkt betraf die „Selbstabfertigung“, das heißt die Möglichkeit eines Hafennutzers, eine oder mehrere Kategorien von Hafendienstleistungen für sich selbst zu erbringen. Dies ist vor allem bei Fährenbetreibern der Fall, die Ladetätigkeiten unter Verwendung ihres eigenen Personal und ihrer eigenen Ausrüstung selbst ausführen möchten.

Was die Verpflichtung im Gemeinwohlinteresse zur Personenbeförderung auf dem Landweg betrifft, räumt eine Verordnung aus dem Jahr 1969 den Mitgliedstaaten die Möglichkeit zur Durchsetzung oder Aufrechterhaltung der Verpflichtungen ein. In dieser Verordnung werden insbesondere die genauen Bestimmungen zur Ermittlung der finanziellen Mehrbelastung angegeben, die Betreibern so entstehen, und der Ausgleichsleistungen, die ihnen gewährt werden können.

Dies trifft zum Beispiel zu, wenn es sich um die Erhaltung von Strecken handelt, die sich wirtschaftlich nicht mehr rechnen. Diese Ausgleichsleistungen können in Form von finanziellen Zuweisungen an die Betreiber oder in Form der Vergabe ausschließlicher Nutzungsrechte erfolgen.

Seit 1991, als die Verordnung von 1969 letztmalig geändert wurde, hat sich jedoch das rechtliche und wirtschaftliche Umfeld im Bereich des öffentlichen Landverkehrs erheblich verändert. Seit diesem Zeitpunkt haben nämlich viele Mitgliedstaaten in ihren öffentlichen Verkehrsmarkt, das heißt im Stadtverkehr oder Eisenbahnverkehr, Wettbewerbselemente eingeführt. Angesichts der Entwicklung eines echten europäischen Marktes der öffentlichen Verkehrsdienste auf dem multinationalen Unternehmen operieren, erweist sich daher der bestehende rechtliche Rahmen heute als ungeeignet. Die allmähliche Entwicklung eines stärkeren Wettbewerbs auf diesen Märkten setzt voraus, dass geeignete Mittel und Verfahren festgelegt werden, um seine Regulierung zu gewährleisten. Dies erfordert außerdem einen transparenten und effizienten Rahmen für die Verpflichtungen im Gemeinwohlinteresse, der mit den europäischen Vorschriften zur Kontrolle staatlicher Beihilfen im Einklang steht. Die Kommission legte infolgedessen im Jahr 2000 einen neuen Verordnungsvorschlag vor. Mit diesem Text soll sichergestellt werden, dass die Betreiber von öffentlichen Verkehrsdiensten durch die Ausschreibung von öffentlichen Dienstleistungsverträgen gehalten sind, den Fahrgästen eine höhere Qualität der Dienste anzubieten, ihre Betriebskosten unter Kontrolle zu halten und größtmögliche Sicherheit zu gewährleisten. Das Prinzip, das dem Text zugrunde liegt, besteht in der Verpflichtung, eine Ausschreibung für Dienstleistungen durchzuführen, für die Exklusivrechte und/oder Ausgleichszahlungen vorgesehen sind. Dieser Vorschlag

Verpflichtungen im Gemeinwohlinteresse im Verkehrswesen

Verpflichtungen im Gemeinwohlinteresse sind die Verpflichtungen, die das Verkehrsunternehmen im eigenen wirtschaftlichen Interesse nicht oder nicht im gleichen Umfang und nicht unter den gleichen Bedingungen übernehmen würde. Der Begriff der Verpflichtung im Gemeinwohlinteresse umfasst im Verkehrswesen insbesondere drei Arten von Verpflichtungen:

- Die **Betriebspflicht** ist die Verpflichtung der Verkehrsunternehmen, für die Strecken oder die Einrichtungen, deren Betrieb ihnen

durch Konzession oder gleichwertige Genehmigung übertragen ist, alle Maßnahmen zu treffen, um eine Verkehrsbedienung sicherzustellen, welche den festgesetzten Normen für die Kontinuität, die Regelmäßigkeit und die Kapazität entspricht. Eingeschlossen ist auch die Verpflichtung, zusätzliche Betriebseinrichtungen zu unterhalten, sowie die Verpflichtung, die Strecken, das Material und die Anlagen in gutem Zustand zu erhalten;

- die **Beförderungspflicht** ist die Verpflichtung der Verkehrsunter-

nehmen, alle Personen- oder Güterbeförderungen zu bestimmten Beförderungsentgelten und -bedingungen anzunehmen und auszuführen;

- die **Tarifpflicht** ist die Verpflichtung der Verkehrsunternehmen zur Anwendung von behördlich festgesetzten oder genehmigten Entgelten, die insbesondere bei bestimmten Gruppen von Reisenden mit dem kaufmännischen Interesse des Unternehmens möglicherweise nicht zu vereinbaren sind.

schaft auch für die öffentlichen Stellen einen Anreiz zur Umsetzung von Politiken, die auf die Erhaltung der Qualität und des Bestandes der öffentlichen Dienste sowie die Wahrung der Interessen der Beschäftigten abzielen. Bisher gelang es dem Rat nicht, sich auf einen Kompromiss zu dieser Initiative zu einigen, da die Mitgliedstaaten sehr unterschiedliche Standpunkte bereits über den Umfang der Öffnung des öffentlichen Verkehrs für den Wettbewerb vertreten.

Das Urteil des Europäischen Gerichtshofs vom 24. Juli 2003 in der Rechtssache *Altmark Trans* verstärkt dennoch die Notwendigkeit einer Intervention durch den Gesetzgeber, um für die Ausführung eines öffentlichen Dienstes gleich welcher Art Rechtssicherheit zu gewährleisten. Die europäischen Richter bestätigten zwar, dass Ausgleichszahlungen als Gegenleistung für die Erfüllung einer Verpflichtung zur Erbringung eines Dienstes im Gemeinwohlinteresse keine staatlichen Beihilfen darstellen und deshalb von der vorherigen Genehmigung seitens der Kommission befreit sind. Jedoch fügten sie hinzu, dass mehrere Bedingungen zu erfüllen sind, um dieser Definition zu entsprechen. Die Verpflichtung des Dienstes im Gemeinwohlinteresse muss daher genau definiert sein und die Ausgleichszahlung muss objektiv und transparent festgesetzt werden. Außerdem muss dargelegt werden, dass das Entgelt auch den Kosten entspricht, die das Unternehmen zur Erbringung der von ihm geforderten Leistungen trägt. Dieser Dienstleister darf auf keinen Fall einen Vorteil erhalten, der seine Wettbewerbsstellung stärken würde. Weitere aktuelle Urteile des Gerichtshofs weisen in die gleiche Richtung.

Die Häufung der Klagen im Zusammenhang mit den staatlichen Beihilfen und dem öffentlichen Vergabewesen bestätigt, dass sich der Rat zu dem Vorschlag der Kommission äußern muss, sonst besteht die Gefahr, dass öffentliche Behörden und Marktteilnehmer keine rechtliche Sicherheit haben.

Neue Regelungsformen durch den Binnenmarkt

Eine ungenügende Marktregelung kann sehr teuer zu stehen kommen, und zwar sowohl in finanzieller und wirtschaftlicher Hinsicht als auch im Hinblick auf die Glaubwürdigkeit gegenüber den Bürgern. Die allmähliche Entwicklung des europäischen Binnenmarkts beschränkte sich nicht auf eine Infragestellung der verschiedenen Regelungen auf einzelstaatlicher Ebene. Vielmehr wurde dieses heterogene Mosaik aus Gesetzen durch ein kohärentes europäisches Regelwerk und nationale Durchführungsvorschriften ersetzt. Diese umfassende Reorganisation wurde außerdem durch die Einrichtung von unabhängigen Regulierern in jedem Mitgliedstaat begleitet, die damit beauftragt wurden, die Schaffung dieses neuen gesetzlichen

Umfelds zu überwachen, eine unabhängige Schlichtung zu gewährleisten und für ein nicht diskriminierendes Funktionieren der unter ihrer Aufsicht stehenden Märkte zu sorgen.

Im Eisenbahnsektor wurde so jeder Mitgliedstaat der Union aufgefordert, einen Kontrollmechanismus einzusetzen, der darüber wacht, dass der Zugang zu den Netzen auf faire und nicht diskriminierende Weise verläuft. Durch diese Verantwortung konnte diese Instanz in die Konflikte zwischen dem Infrastrukturbetreiber und den Eisenbahnunternehmen eingreifen. Ein Beispiel sind die Probleme bei der Verteilung der Kapazitäten oder der Gebührenregelung. In den meisten Mitgliedstaaten wurden diese Stellen bereits eingerichtet, wodurch die gegenseitige Zusammenarbeit auf europäischer Ebene bereits eingeleitet werden konnte. Eine der wichtigsten Aufgaben der Kommission wird darin bestehen, dafür Sorge zu tragen, dass diese Gremien unabhängig agieren. Des Weiteren wurde jeder Mitgliedstaat veranlasst, eine Sicherheitsbehörde einzurichten, die die Neutralität der Sicherheitsvorschriften überwacht und Sicherheitszertifikate ausstellt, die für den Betrieb auf dem jeweiligen gesamten Inlandsnetz unverzichtbar sind.

Außerdem ist für den Erdgas- und Elektrizitätsmarkt künftig der Zugang zu den Netzen in jedem Mitgliedstaat durch eine unabhängige Regulierungsstelle zu kontrollieren. Diese Regulierungsstelle soll eine vermittelnde Rolle übernehmen sowie die Einhaltung der Wettbewerbsvorschriften und das gute Funktionieren des Marktes gewährleisten. Ferner wird ein europäischer Ausschuss der Regulierer gegründet, der eine transparente Plattform für die Zusammenarbeit zwischen den nationalen Regulierungsstellen und der Kommission bildet. Seine Aufgabe wird durch die Arbeiten und Empfehlungen von zwei Instanzen erleichtert: das „Forum von Madrid“ für Erdgas und das „Forum von Florenz“ für den Elektrizitätsmarkt. Die Sitzungen dieser Gremien, in denen sich die nationalen Regulierungsstellen, die Europäische Kommission, die Unternehmen der Sektoren und die Verbraucher versammeln, sind Anlass zu gemeinsamen Überlegungen, die überwiegend Fragen des grenzüberschreitenden Handels gewidmet sind: Tarifierung des Handels, Betrieb der allzu seltenen Verbundnetze usw.

In Zukunft wird es darauf ankommen, diese Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Marktteilnehmern auf europäischer Ebene zu vertiefen. Die parallel zwischen den nationalen Regulierern und den Kartellbehörden entwickelte Kooperation wird weitgehend im Ergebnis zur Schaffung eines transparenten Rahmens für den Marktzugang beitragen. Zu klären ist noch die Frage, ob es zweckmäßig ist, eine europäische Regulierungsstelle einzurichten, deren Aufgabe es ist, die Zusammenarbeit der nationalen Regulierungsstellen zu fördern.

2.1.2. Die Wettbewerbspolitik im Dienste der Energie- und Verkehrspolitik

Um von der Entwicklung des Binnenmarkts voll und ganz zu profitieren, kommt es darauf an, dass alle Unternehmen gleiche Bedingungen vorfinden. Bis vor kurzem waren die Bereiche Energie und Verkehr in jedem Mitgliedstaat traditionell sehr stark reguliert, wobei die öffentlichen Unternehmen eine herausragende Stellung einnahmen. Um zu verhindern, dass diese Unternehmen ihre historische Monopolstellung durch öffentliche Finanzmittel sichern, zu denen neue Marktteilnehmer keinen Zugang haben, ist es wichtig, dass die staatlichen Subventionen von der Kommission sehr genau kontrolliert werden. Die in den Bereichen Verkehr und Energie durchzuführende Wettbewerbspolitik beschränkt sich jedoch längst nicht auf diesen Aspekt. Sie muss allen Zielen der in diesen beiden Sektoren durchgeführten Politiken dienen, insbesondere der nachhaltigen Entwicklung und der Ausbalancierung der Verkehrsträger.

Energie: Umstrukturierung der traditionellen Sektoren und Förderung der erneuerbaren Energien

Die Kommission machte im Jahr 2002 eine Bestandsaufnahme aller Formen von Beihilfen, die die Mitgliedstaaten für die verschiedenen Energieträger gewährten. Dieser Bericht ist eine nützliche Hilfe bei der Gestaltung einer Politik in Sachen öffentlicher Förderung, und um zu verhindern, dass durch diese Beihilfen bestimmte Energieträger zu Lasten der Ziele der Energiepolitik und der Verhütung des Klimawandels bevorzugt werden.

Die Förderung erneuerbarer Energiequellen gehört zu den Prioritäten der europäischen Politik. Sie werden dazu beitragen, die Umweltauswirkungen der Produktion und des Verbrauchs von Energie und außerdem die Abhängigkeit der EU von Importen verringern. Angesichts ihres derzeitigen Wettbewerbsnachteils gegenüber den herkömmlichen Energieträgern wie vor allem Erdöl muss eine öffentliche Förderpolitik für erneuerbare Energien betrieben werden, die Investitionen sowie Forschung und Entwicklung begünstigt.

Die öffentliche Förderung der Kernenergie, deren Prüfung kraft Euratom-Vertrag ein Vorrecht der Kommission darstellt, muss dagegen verringert werden. Die großen Investitionen mit dem Ziel, die Entwicklung dieses Energieträgers zu sichern und die Produktionskapazitäten zu erweitern, um den Elektrizitätsbedarf zu decken, wurden bereits getätigt. Ein Blick auf die letzten Erklärungen gegenüber der Kommission seit dem Jahr 2000 zur Bekanntmachung



Die Förderung der erneuerbaren Energiequellen ist ein Hauptanliegen der Gemeinschaft.

von Investitionen zeigt überdies, dass diese Projekte fortan von den Unternehmen fast ohne öffentliche Unterstützung finanziert werden.

Im Bereich Steinkohle drängte die Kommission außerdem die letzten Förderländer (Deutschland, Frankreich, Vereinigtes Königreich, Spanien, Polen, Tschechische Republik), den Umfang ihrer Beihilfen zu verringern. Der EGKS-Vertrag, der die Grundlage für die europäische Kohlepolitik bildete, lief im Juli 2003 aus. Dies war Anlass für die Schaffung eines neuen Beihilfesystems, das die Staaten zur Umstrukturierung dieses Sektors ermuntert, indem einerseits die sozialen und regionalen Auswirkungen der Kapazitätsverringern und andererseits die notwendige Aufrechterhaltung der heimischen Energieträger zur Gewährleistung der Versorgungssicherheit der Union berücksichtigt werden.

Verkehr: Ausbalancierung der Verkehrsträger und Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen fördern

Im Eisenbahnbereich wird die Kommission sicherstellen müssen, dass die Öffnung des Sektors einen effektiven Wettbewerb herbeiführt. Insbesondere wird sie dafür Sorge tragen müssen, dass Monopolstrukturen sich durch die Vergabe öffentlicher Mittel an historische Unternehmen nicht neu bilden können. Um diese Aufgabe zu erleichtern und eine umfassende Politik bezüglich der Beihilfen für den Eisenbahnsektor zu ermöglichen, dürfte die Kommission in Kürze eine Bestandsaufnahme der bestehenden öffentlichen Förderungen machen. Im Rahmen dieser Prüfung könnte sie „Leitlinien“ für öffentliche Stellen und Betreiber verabschieden.

Das Wettbewerbsrecht muss ebenfalls als ein Werkzeug zur Entwicklung eines nachhaltigen Verkehrssystems dienen. Angesichts der zunehmenden Überlastung der Straßennetze und der damit verbundenen Umweltauswirkungen bildet die Förderung alternativer Verkehrsträger zur Straße einen der Hauptschwerpunkte der Gemeinschaftspolitik. Indem sie ihre Genehmigungen von einer Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der begünstigten Unternehmen abhängig macht, berücksichtigt die Kommission in ihren Prüfungen von nun an wohlwollend Beihilferegelungen, die auf die Förderung von Investitionen zugunsten von Eisenbahn und kombiniertem Verkehr abzielen.

Im Seeverkehr wurden ebenfalls neue Leitlinien definiert. Erstens handelt es sich um die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Schiffe der EU-Mitgliedstaaten gegenüber der unlauteren Konkurrenz durch Billigflaggen. Zweitens soll der kombinierte Verkehr weiterentwickelt werden. Drittens sind Beschäftigung und Ausbildung der Seeleute zu fördern. Der Seeschiffahrtssektor ist ein sehr gutes Beispiel für die im Bereich der staatlichen Beihilfen anzustrebende Politik: die Ausrichtung der Bemühungen und Humanressourcen auf die Durchführung der Entscheidungen, bei denen insbesondere im Falle der Umstrukturierungsbeihilfen ein hoher Subventionsbetrag auf dem Spiel steht. In der Tat sind es diese Beihilfen, die entscheidend zur Verbesserung der Funktionsweise und Förderung des Seeschiffahrtssektors beitragen werden. Dagegen nahm die Kommission einen pragmatischen und realistischen Ansatz bezüglich der öffentlichen Förderung des Seeverkehrs mit kleinen Inseln und Regionen in extremer Randlage an.

Im Luftverkehr zeigt sich ebenfalls die erhebliche Wirkung der Beihilfepolitik in der Marktwirtschaft. Die Kommission musste grundlegende Entscheidungen für die Zukunft des Luftfahrtsektors treffen, der nach den Terroranschlägen vom September 2001 in den Vereinigten Staaten eine schwere Krise erfuhr. Ausnahmsweise genehmigte sie daher Ausgleichszahlungen für die Betriebsverluste, die mehrere Gesellschaften aufgrund der Sperrung des Luftraums zwischen dem 11. und 14. September 2001 erlitten.

Dieser Sektor sieht sich außerdem zum ersten Mal einem intensiven Wettbewerb durch so genannte „Billigfluggesellschaften“ gegenüber. Die Kommission kann einem stärkeren Wettbewerb infolge der Öffnung des Marktes für den Wettbewerb nur zustimmen. Diese Entwicklung kommt vor allem den Flugreisenden zugute, denen vielfältigere Dienstleistungen und sehr günstige Preise angeboten werden. Jedoch ist sicherzustellen, dass dieser Wettbewerb auf einer fairen Grundlage erfolgt. Das Urteil vom Februar 2004 zu den Beihilfen, die Ryanair vom Flughafen von Charleroi in Belgien erhielt, sollte diesbezüglich als Entscheidung von großer Tragweite gesehen werden. Nach Auffassung der Kommission sind die Beihilfen, die der irischen Gesellschaft für die Inbetriebnahme neuer Linien gewährt wurden, unter bestimmten Bedingungen als mit dem reibungslosen Funktionieren des Marktes vereinbar zu betrachten. Sie tragen nämlich zu einem größeren Verkehrsaufkommen auf einem regionalen Flughafen und indirekt zur regionalen Entwicklung bei. Bestimmte andere Beihilfen, insbesondere Abschläge auf Flughafenengebühren, die über die offiziellen Normen hinausgehen, verursachen dagegen Wettbewerbsverzerrungen, die nicht akzeptiert werden können. Deshalb verlangte die Kommission die Rückzahlung dieser Subventionen durch das Unternehmen. Im Hinblick auf diese Entscheidung wird die Kommission

Es ist wichtig, dass der Wettbewerb durch Billigfluggesellschaften auf fairer Basis erfolgt, und zugleich die Entwicklung der Regionalflughäfen gefördert wird.



demnächst „Leitlinien“ vorschlagen, die dem Luftfahrtsektor einen klaren Rahmen im Bereich der öffentlichen Beihilfen anbieten, insbesondere in Bezug auf Beihilfen für die Inbetriebnahme neuer Fluglinien auf regionalen Flughäfen.

Des Weiteren wünscht die Kommission eine stärkere Position der europäischen Fluggesellschaften gegenüber der internationalen Konkurrenz. Durch die Genehmigung unter Achtung des Wettbewerbsrechts, von Allianzen und Annäherungen zur möglichen Entstehung von europäischen Fluggesellschaften, die ihren Mitbewerbern auf dem Weltmarkt erfolgreich gegenüber treten können, handelt die Kommission in dieser Richtung. Die jüngste Genehmigung für das Zusammengehen von Air France-KLM ist ein Beispiel für diese Politik.

2.1.3. Die Nutzungskosten besser einbeziehen: eine moderne Gebührenpolitik

Eine der Hauptursachen für die Ungleichgewichte des Verkehrssystems in Europa beruht auf der Tatsache, dass die verschiedenen Verkehrsträger die von ihnen verursachten Kosten nicht immer und überall selbst tragen. Verkehrsfreiheit, Entwicklung der Infrastrukturen, Verbesserung der Sicherheit: All dies hat seinen Preis, den die Bürger früher oder später zahlen müssen. Die Bürger wiederum haben als unmittelbare oder mittelbare Nutzer der Verkehrsmittel und als Steuerzahler das Recht zu erfahren, was sie zahlen und wofür sie zahlen. Die Tarifierung könnte dazu beitragen, dass dies bewusst wird, und gleichzeitig eine faire Behandlung zwischen den Betreibern bei der Nutzung der verschiedenen europäischen Netze gewährleisten.

Im Eisenbahnsektor ist die Tarifierung bereits Bestandteil des 2001 angenommenen „Eisenbahnpakets“. In diesem Zusammenhang erhebt der Betreiber der Infrastrukturen eine Gebühr, die zur Finanzierung seiner Tätigkeiten verwendet wird. In die Berechnung dieser Gebühren fließen die unmittelbar für den Betrieb des Eisenbahndienstes notwendigen Kosten ein. Die Nutzungsgebühr kann dagegen auch einen Zuschlag für Kapazitätsengpässe enthalten, um die Sättigung eines bestimmten Abschnitts der Infrastruktur widerzuspiegeln.



Ein effizienter Tarifrahmen für Lkw wird die Umstrukturierungsanstrengungen im Straßengüterverkehr und einen fairen Wettbewerb unter den Verkehrsträgern stützen.

Für den Straßenverkehr schlug die Kommission eine Richtlinie vor, die das derzeitige Tarifregelwerk für Lkw modernisiert. Immer mehr Mitgliedstaaten ergreifen nämlich selbst die Initiative und führen ein Infrastrukturgebührensysteem für ihr eigenes Gebiet ein. Angesichts solcher Einzelinitiativen und der Bedeutung des Straßengütertransports für die europäische Wirtschaft, muss der derzeitige Gemeinschaftsrahmen überprüft und gestärkt werden. Die Philosophie des von der Kommission empfohlenen Ansatzes besteht darin, dass die Straßennutzungsgebühren, die im Allgemeinen in Form einer Maut erhoben werden, den Mitgliedstaaten die Beitreibung der Infrastrukturkosten in voller Höhe ermöglichen sollten, das heißt die Kosten für Investitionen, Instandsetzung und Entwicklung des Netzes. Um der Verkehrspolitik neue Anreize zu ermöglichen, müssen diese Gebühren daher das Ausmaß der Überlastung des Straßennetzes oder den Umfang der Verschmutzung des Gebiets widerspiegeln, durch die eine Verkehrsachse führt. Von den Mautgebühren soll deshalb auch eine Signalfunktion für die Nutzer ausgehen.

Die Richtlinie sieht außerdem für die Mitgliedstaaten die Möglichkeit der Anwendung höherer Mautgebühren in Gebirgsregionen vor. Diese zusätzliche Einnahmenquelle, die über die reine Deckung der Infrastrukturkosten hinausgeht, soll Quersubventionierungen zugunsten alternativer Verkehrsinfrastrukturen ermöglichen. Durch einen solchen Mechanismus, der zum Beispiel auf der Brennerautobahn in Österreich umgesetzt wird, könnte der Bau des Eisenbahntunnels auf der gleichen Strecke kofinanziert werden.

Schließlich bestehen für die Tarifierung umso bessere Aussichten, von den Nutzern verstanden und akzeptiert zu werden, wenn sie mit einer qualitativen Verbesserung des von den Infrastrukturbetreibern angebotenen Dienstes einhergeht. Deshalb sollten die Mitgliedstaaten die Einnahmen aus der Tarifierung für den Verkehrssektor verwenden.

Ein wirksamer Tarifrahmen für Lkw wird zusammen mit einer Angleichung der Kraftstoffbesteuerung und einer Weiterentwicklung der Normen für den Sozialschutz und die Straßenverkehrssicherheit zu den Umstrukturierungsbemühungen des Straßenverkehrssektors beitragen. Diese Umstrukturierung ist unverzichtbar, um die Überlebensfähigkeit dieses Sektors zu gewährleisten und einen gerechten Wettbewerb zwischen den einzelnen Verkehrsträgern sicherzustellen.

Lkw-Tarifierung: Angleichung der nationalen Systeme

Im Straßenverkehrssektor gibt es zahlreiche Steuern wie Zulassungssteuern, Verkehrs- und Versicherungssteuern, Kraftstoffsteuern, und Gebühren für die Nutzung der Infrastrukturen. Letztgenannte werden je nach Mitgliedsstaat in Form von Nutzungsgebühren erhoben (Vignette zur Nutzung einer Infrastruktur für eine bestimmte Dauer) oder als Mautgebühren (Zahlung eines bestimmten Betrags für den Zugang zu einer Strecke oder einem Streckenabschnitt).

Das Niveau der Abgaben und Steuern für Lkw ist in der Tat hoch, aber ihre Erhebung vor allem erfolgt sehr mangelhaft und ungleichmäßig. In der Europäischen Union besteht heute eine große Vielfalt von Systemen nebeneinander. In den Ländern, die Lkw-Mautgebühren erheben, zahlen die Verkehrsteilnehmer für die Nutzung der Autobahnen. Dies gilt insbesondere für Frankreich, Österreich, Italien und Spanien. Deutschland und das Vereinigte Königreich dürften sich ebenfalls auf solche Systeme zu bewegen. Daneben gibt es in Europa in folgenden Ländern Nutzungsgebühren: Dänemark, Belgien, Ungarn, Luxemburg, Niederlande, Polen, Tschechische Republik, Slowakei und Schweden. Manche Länder haben ihre Vignettensysteme zusammengelegt, andererseits entwickelt ihre eigenen Systeme in ihrem Hoheitsgebiet. Schließlich gibt es in Europa auch Länder, die keine Gebühren erheben.

Darüber hinaus werden die Verkehrsteilnehmer in vielen Ländern unterschiedslos behandelt, das heißt unabhängig von den Schäden, die sie an den Infrastrukturen verursachen, sowie von Staus und Verunreinigungen, für die sie verantwortlich sind. Wie ist zum Beispiel zu erklären, dass manche Straßen, deren Investitions- und Instandsetzungskosten zu den teuersten in Europa gehören (zum Beispiel die Pariser Ringautobahn) kostenlos genutzt werden können?

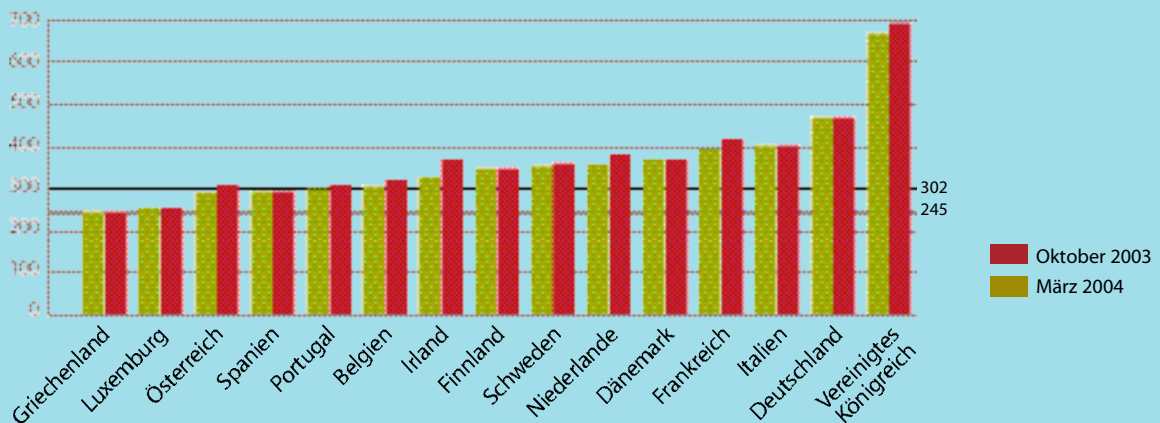
Diese ungleiche Verteilung der Lasten zwischen Infrastrukturbetreibern, Steuerzahlern und Nutzern sowie die große Vielfalt der Regelungen, die durch die Erweiterung der EU um zehn neue Mitgliedstaaten weiter zunimmt, führen zu ungleicher Behandlung zwischen den Straßentransportunternehmen, die auf verschiedenen Netzen unterwegs sind. Dies wiederum führt zu erheblichen Wettbewerbsverzerrungen. Eine solche Situation schreckt Investoren ab und schadet den Geschäftsstrategien der Unternehmen, denen es schwer fällt, sich auf die Gebührenpolitiken einzustellen.

Die Angleichung der Kraftstoffsteuern und der Infrastrukturentgelte erweist sich indessen als langwierige und mühsame Aufgabe. Die Ergebnisse bleiben noch weit hinter den Erwartungen zurück. Davon zeugen die schwierigen Diskussionen mit den Mitgliedstaaten mit dem Ziel, im Gemeinschaftsrecht das Prinzip zu verankern, dass Einnahmen aus Mautgebühren für die Entwicklung des Verkehrssystems verwendet werden müssen. Zweimal, nämlich im März und im Juni 2004, blieben die Gespräche im Rat ohne Ergebnis. Wie kann aber für die Nutzung einer Straße eine Mautgebühr begründet werden, wenn über die Verwendung der dadurch gewonnenen Mittel keine Klarheit besteht? Die Tarifierung der Infrastrukturen ist zudem ein unverzichtbarer Hebel für die Schaffung des transeuropäischen Verkehrsnetzes. Allein die zur Realisierung aller Vorhaben von europäischem Interesse in der Union nach der Erweiterung erforderlichen Investitionen betragen voraussichtlich ungefähr 225 Milliarden Euro. Von der Kommission ausgearbeitete Simulationen gehen von einer Beitragskapazität der Nutzer von etwa 40 Milliarden Euro aus, was 20 % der für die vorrangigen Projekte notwendigen Gesamtinvestitionen entspricht.

Mit Blick auf die Kraftstoffbesteuerung nahm der Rat am 27. Oktober 2003 eine Richtlinie zur Umstrukturierung des Gemeinschaftsrahmens für die Besteuerung von Energieprodukten und Elektrizität an. Diese Richtlinie, die mit den Mitgliedstaaten sieben Jahre verhandelt wurde, ist jedoch noch lückenhaft. Sie sieht sehr wohl eine unausweichlich gewordene Anhebung der Mindestverbrauchsteuern auf Kraftstoffe vor, aber die Angleichung reicht nicht aus, um eine deutliche Annäherung der in den Mitgliedstaaten angewandten Steuersätze zu erreichen. Mehreren Mitgliedstaaten wurden außerdem Übergangszeiten bis 2012 zugesichert. Anhand dieser Ausnahmeregelungen können sie weiterhin für gewerblich genutzten Dieseldieselfuelstoff Steuersätze unter dem Niveau der gemeinschaftsweiten Mindestsätze anwenden. Das Ziel sollte dennoch eine völlige Angleichung der Steuersätze sein. Dies sieht übrigens ein Richtlinienvorschlag aus dem Jahr 2002 vor, der auf die Einführung eines einheitlichen europaweiten Steuersatzes für Dieseldieselfuelstoff für gewerbliche Zwecke abzielt.

Nachfolgendes Schaubild enthält eine Übersicht der in der EU-15 angewandten Steuersätze für Dieseldieselfuelstoff. Für Straßentransportunternehmen gelten jedoch in vielen Ländern Sonderregelungen oder Übergangszeiten, durch die sich die Unterschiede zwischen den geltenden Steuersätzen noch vergrößern.

Abgaben auf Dieselkraftstoff (EU-15)



Untergrenze (bis 31.12.2003): 245 EUR/1 000 l
 Untergrenze (seit 1.1.2004): 302 EUR/1 000 l



Mehrere Richtlinien wurden verabschiedet, um die Arbeitszeiten an Bord und die Ausbildung der Seeleute zu regeln.

2.1.4. Die soziale Dimension des Binnenmarkts

Die Öffnung der Märkte ermöglichte eine zahlenmäßige Zunahme und qualitative Verbesserung der Verkehrsdienstleistungen und Energieprodukte. Sie bildete eine Antwort auf eine immer dringlichere Nachfrage der Unternehmen und der Bürger nach Verfügbarkeit und Flexibilität des Dienstleistungs- und Güterangebots, und dies zu einem möglichst günstigen Preis. Zweck der Wettbewerbspolitik ist es, dafür zu sorgen, dass diese Entwicklung nicht zu Lasten bestimmter Unternehmen geht. Es ist aber auch wichtig darauf zu achten, dass diese Fortschritte nicht auf Kosten der Männer und Frauen erfolgen, die in diesen Wirtschaftszweigen arbeiten. Der möglichen Versuchung mancher Unternehmen, die Sozialgesetze und Arbeitsschutzbestimmungen zu umgehen, um ihre Kosten zu senken, muss Widerstand geleistet werden.

Diesbezüglich ist die Branche des Straßengüterverkehrs, die sich durch geringe Gewinnspannen und einen hohen Druck von Seiten der Spediteure und der Industrie auszeichnet, ein Beispiel für Gemeinschaftsinitiativen. Die Arbeitszeitgestaltung ist daher auf Gemeinschaftsebene durch eine im Jahr 2002 angenommene Richtlinie geregelt. Diese Rechtsvorschrift kam zu den seit 1985 bestehenden Regelungen zu Lenkzeit und Ruhepausen von Kraftfahrern hinzu. Dies sind grundlegende Maßnahmen, um zu verhindern, dass manche Unternehmen die Gesundheit sowie die Sicherheit der Fahrer und dadurch aller Straßenverkehrsteilnehmer gefährden, nur um ihre Wettbewerbsfähigkeit zu erhöhen. Der Rat erzielte außerdem im Juni 2004 eine politische Einigung mit Blick auf die Reform dieses Textes, der künftig ein Sanktionssystem vorsehen soll, durch das zum Beispiel ein Mitgliedstaat in einem anderen Mitgliedstaat begangene Verletzungen

(Grundsatz der Extraterritorialität) bestrafen kann. Die Gemeinschaft führte außerdem ein Formular ein, das jeder Lkw-Fahrer, der kein EU-Bürger ist und von einem Unternehmen in der Union beschäftigt wird, mit sich führen muss. Durch diese Maßnahme kann garantiert werden, dass Kraftfahrer aus Drittländern in der Union ordentlich angestellt und in ein Sozialversicherungssystem eingetragen sind. All diese Maßnahmen sind notwendig, um jede Form von „Sozialdumping“ in der Europäischen Union von Beginn an zu unterbinden und faire Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsunternehmen zu gewährleisten.

Normen sind sicherlich unverzichtbar, aber vor allem ist ihre richtige Anwendung zu gewährleisten. Der für alle Fahrzeuge bereits vorgeschriebene Fahrtenschreiber, der die Kontrolle der Lenk- und Ruhezeiten ermöglicht, wird im August 2005 durch ein elektronisches Gerät ersetzt. Neben einer genaueren Überwachung der Tätigkeiten des Kraftfahrers werden dadurch die Möglichkeiten zur betrügerischen Manipulation erheblich eingeschränkt. Der allgemeine vorschriftsmäßige Einbau von Geschwindigkeitsbegrenzern in leichten Nutzfahrzeugen wird überdies einen gesunden Wettbewerb garantieren und zur Sicherheit im Straßenverkehr, zu Kraftstoffeinsparungen und einer Verringerung der Schadstoffemissionen beitragen. Dies sind mehrere Anforderungen, deren strikte Einhaltung jedoch überprüft werden muss. Deshalb übermittelte die Kommission dem Rat einen neuen Vorschlag im Hinblick auf die Verschärfung der von den nationalen Behörden auf der Straße sowie in den Fuhrunternehmen durchgeführten Kontrollen. Auf der Tagung des Rates vom Juni 2004 konnte eine politische Einigung über diesen Text erreicht werden, der insbesondere eine stufenweise Zunahme der Kontrollen auf den Straßen und in den Räumlichkeiten der Unternehmen vorsieht.

Diese Initiativen beschränken sich nicht auf den Straßentransportverkehr. Im Seeschiffverkehrssektor ersetzen zahlreiche Reeder Seeleute aus den Mitgliedstaaten der Union durch Arbeitskräfte aus Drittländern, deren Lohnkosten niedriger sind. Als Beitrag zu einer höheren Sicherheit im Seeverkehr galt es, unbedingt zu gewährleisten, dass alle an Bord von Schiffen der Mitgliedstaaten angeheuerten Seeleute über eine gute Ausbildung verfügen. Zu diesem Zweck wurden mehrere Richtlinien angenommen, die vor allem die Arbeitszeit an Bord der Schiffe und die Ausbildung der Seeleute regeln. Diese Maßnahmen liefern eine Antwort auf den zunehmenden Mangel an Seeleuten aus der EU, aber sie sind auch ein großer Schritt in Richtung einer Aufwertung der Berufe im Seeverkehr.

Ferner unterbreitete die Kommission dem Rat im Eisenbahnsektor einen Richtlinienvorschlag zur Einführung eines europäischen Lokführerscheins. Ziel ist die Abschaffung der administrativen und operationellen

Hindernisse, die aufgrund der großen Vielfalt der einzelstaatlichen Gesetzgebungen für die Befähigungsnachweise dieser Personalgruppe bestehen. Jedes Eisenbahnunternehmen, das auf den Netzen verschiedener Mitgliedstaaten operieren möchte, braucht heute mehrere Sicherheitsnachweise. Die Einführung einer europäischen Zertifizierung bietet nur Vorteile. Sie wird nämlich die grenzüberschreitenden Dienstleistungen in einem integrierten Eisenbahnraum und die Mobilität der Lokführer von einem Unternehmen zum anderen fördern. Durch ein hohes Niveau der Ausbildung und der beruflichen Fähigkeiten der 200 000 Lokführer in der erweiterten Union wird sie zudem die ohnehin hohen Sicherheitsstandards weiter verbessern und dadurch die Eisenbahn für die Nutzer noch attraktiver machen.

Zwar sind all diese Fortschritte zu begrüßen, aber der Weg zu einem sozialeren Europa ist noch weit. Allzu oft ziehen sich die Staaten hinter das „Subsidiaritätsprinzip“ zurück, um weitere Vorstöße abzulehnen, wie im Bereich der Steuerpolitik. Deshalb war die Kommission im Straßentransportsektor in den Diskussionen über den Text, der die Verordnung von 1985 über die Lenk- und Ruhezeiten vereinfachen und anpassen sollte, mit erheblichen Schwierigkeiten konfrontiert. Obwohl es klarer und transparenter Regeln bedarf, sah sich der Rat aufgrund des von manchen Transportbereichen ausgeübten Drucks zur Ausarbeitung eines Verordnungstexts voller Ausnahmen von den allgemeinen Regeln veranlasst.

2.1.5. Das Regelwerk vollenden: die Nutzerrechte

Die Schaffung eines Verkehrs- und Energiebinnenmarkts in der Gemeinschaft hatte sehr positive Auswirkungen für die Verkehrsteilnehmer und die Verbraucher. Insgesamt sind die Tarife niedriger und die Auswahl der Betreiber und das Angebot der Dienstleistungen größer. Eines der besten Beispiele ist sicherlich der

Streichung von Flügen ohne Vorankündigung, Verspätungen und „Over-Booking“ betreffen jedes Jahr über 250 000 Fluggäste.



Fluggastrechte

Die Europäische Union hat durch eigene Rechtsvorschriften Fluggastrechte geschaffen, die in Zukunft noch verstärkt werden. Die wichtigsten Rechte werden im folgenden erläutert.

I. Informationen über Flüge und Buchungen

- Bei Flugtickets oder Buchung eines Fluges über ein Reisebüro in der Europäischen Union hat jeder Fluggast Anspruch auf genaue und korrekte Informationen:
 - Sofern der Fluggast nichts anderes verlangt, muß ihm die Fluggesellschaft Auskunft zu dem Computer-Reservierungssystem geben, das für die Buchung verwendet wird
 - die verschiedenen Reisemöglichkeiten in der Region
 - "No-show"-Flüge
 - Zwischentage mit Zwischenlandungen, über die Fluggäste nicht informiert werden;
 - alle angelegten Flugpläne der verschiedenen Fluggesellschaften;
- Das Reisebüro muß dem Fluggast die Verbindung zu den Informationen des Computersystems geben, wenn er das wünscht, entweder indem er die Bildschirmtexte anzeigt oder die Informationen auf einem Bildschirm zeigt
- Wird der Fluggast in einem Reisebüro oder direkt bei einer Fluggesellschaft gebucht, müssen dem Fluggast alle in Computersystem enthaltenen Informationen gegeben werden über:
 - die Identität der Fluggesellschaft, die den Flug tatsächlich durchführt (wenn dies von der Angabe im Ticket abweicht)
 - einen Wechsel des Flugzeugs bei einer Zwischenlandung
 - Zwischenlandungen
 - Verbindungen, bei denen ein Wechsel des Flughafens erfolgt

II. Überbuchung

- Nach den Rechtsvorschriften der Europäischen Union haben Fluggäste Anspruch auf eine gerechte Behandlung und einen angemessenen Ausgleich, wenn sie von einem Flughafen in der Europäischen Union ohne Buchung nicht befördert werden.
- Meldet sich ein Fluggast mit gültigem Flugticket, in dem eine bestimmte Buchung angegeben ist, rechtzeitig zur Abfertigung an einem Flughafen in der Europäischen Union und wird er aufgrund der Überbuchung des Fluges von der Fluggesellschaft abgewiesen, greift die folgenden Regeln. Die Fluggesellschaft muß dem Fluggast die Wahl lassen zwischen:
 - der unbefristeten Erstattung des Flugtickets für den Teil der nicht durchgeführten Reise
 - der möglichen bald folgenden Beförderung an den Zielort des Flugtickets auch mit geänderten Streckenführung und
 - der sofortigen Beförderung zu einem dem Fluggast geeigneten Zeitpunkt, auch mit geänderter Streckenführung
 - Zusätzlich muß die Fluggesellschaft eine Ausgleichzahlung in folgender Reihenfolge leisten:
 - 150 EUR bei Flügen bis zu 3500 km (250 EUR, falls der Fluggast weniger als zwei Stunden verzögert ist)
 - 300 EUR bei Flügen über 3500 km (350 EUR, falls der Fluggast weniger als vier Stunden verzögert ist)
 - Die Ausgleichzahlung braucht den Preis des Flugtickets nicht zu übersteigen. Nur mit Einwilligung des Fluggastes können statt dieser Bezahlung auch Gütertransportleistungen oder andere Leistungen erbracht werden
 - Zusätzlich zur Ausgleichzahlung muß die Fluggesellschaft folgendes kostenlos gewähren:
 - einen Telefonanruf, ein Taxi oder ein Ticket an den Zielort
 - Mahlzeiten und Erfrischungen entsprechend der Situation
 - Unterbringung in Fällen, in denen ein zusätzlicher Aufenthalt von einer oder mehreren Nächten erforderlich ist
 - Wiederbeförderung an den ursprünglichen Zielort, falls der Fluggast einen Ersatzflug zu einem anderen Flughafen akzeptiert
 - Wird der Fluggast in einer anderen Klasse befördert als der, die er ursprünglich gebucht hat, hat er Anspruch auf die Erstattung des Preisunterschieds
 - Nimmt der Fluggast an einer Pauschalreise teil, hat die Fluggesellschaft den Wert der Reise zu ersetzen, falls der ursprüngliche Betrag an den Fluggast weitergeben muß
 - Die Fluggäste sollten sich nicht an die Fluggesellschaft wenden müssen, um die genannten Ausgleichleistungen zu erhalten. Die Fluggesellschaften sollten diese als Selbstverständlichkeit von sich aus anbieten

III. Leistungen bei Unfällen

- Fluggäste einer Fluggesellschaft der Europäischen Union erhalten umfassende Entschädigung bei einem Unfall, unabhängig davon, wo sich dieser ereignet, und haben insbesondere Anspruch auf Verzinsungslösungen, um unmittelbare wirtschaftliche Schäden zu mindern.
- Fluggesellschaften der Europäischen Union haben für Verlust von Leben für den Tod die vollständige Höhe des Geldbetragszahlung eines Fluggastes zu gibt mit anderen Worten keine "obergrenzliche" gebundene Grenze
 - Die Fluggesellschaft hat innerhalb von 15 Tagen, nachdem die einschlägigen Bestimmungen bekannt sind, eine Verzinsung zu leisten, um unmittelbare wirtschaftliche Schäden zu mindern. Diese Verzinsung muß im Mindestmaß mindestens 15 000 Sonderrechnungseinheiten (SRE) zu 2000 EUR für Fluggast betragen
 - Um die schnelle Befriedigung geringerer Ansprüche bis 100 000 Sonderrechnungseinheiten (SRE) zu erleichtern, dürfen Fluggesellschaften der Europäischen Union bei Haftung auf einen Betrag von 10 000 Sonderrechnungseinheiten (SRE) verzichten, wenn der Schaden (einer oder beider) durch Forderungen des Reisenden über gültigen Fluggast verursacht wurde

IV. Flugreisen im Rahmen von Pauschalreisen

- Fluggäste, die an einer Pauschalreise teilnehmen, die in der Europäischen Union gebucht wurde, haben Anspruch auf zutreffende Informationen des Veranstalters über ihre Reise. Sie haben ferner gewisse besondere Rechte bezüglich der Vertragsaufhebung.
- Im Reisekatalog müssen unter anderem die Ziel- und Strecke und das Beförderungsgebiet der Reise eindeutig und genau angegeben werden. Die Angaben im Katalog sind für den Veranstalter verbindlich
 - Vor der Abreise muß der Veranstalter die Zeiten und Orte von Zwischenanflügen und Umstiegsbedingungen schriftlich mitteilen
 - Der Kunde ist berechtigt, seine Buchung zu irgendeiner Zeit zu übergeben
 - Der vertraglich vereinbarte Preis ist unveränderlich, sofern die Vertragsbedingungen nicht ausdrücklich etwas anderes vorsehen
 - Der Veranstalter trägt in allen Fällen der Nichterfüllung des Vertrags die Verantwortung, so daß der Passagier mit Flügen bei Pauschalreisen in der Regel direkt der Veranstalter angeschlossen ist. Der Veranstalter selbst im Namen des Fluggastes gegenüber der Fluggesellschaft

V. Sonstige Rechte

- Die Fluggesellschaft trägt einen Vertrag, der bestimmte Fluggastrechte festsetzt. Lassen Sie sich eine Ausdrucksform des Beförderungsvertrags von Ihrer Fluggesellschaft oder Ihrem Reisebüro ausleihen.
- Die Fluggesellschaft hat aufgrund internationaler Verträge für Schäden durch Vertragsbrüche zu leisten, die sich nachfolgend in ihrer Macht Beförderung annehmen. Sie sind für Schäden zu ersetzen, die die Schäden verursachen, die durch auch im Reisevertrag oder Buchung. Einzelheiten erfahren Sie bei Ihrer Fluggesellschaft oder Ihrem Reisebüro.

Durchsetzung der Fluggastrechte

- Die oben genannten Fluggastrechte ergeben sich entweder unmittelbar aus EU-Rechtsvorschriften oder aus einschlägigen Gesetzen, die zur Umsetzung von EU-Rechtsvorschriften erlassen wurden. Sie müssen aber von Fluggesellschaften, Reisebüros, Reiseveranstaltern und allen anderen Unternehmen, die an der Erbringung von Luftverkehrsdienstleistungen beteiligt sind, beachtet werden.
- Als erstes sollte sich der Fluggast an die Fluggesellschaft oder den Reiseveranstalter wenden
 - Ist ein Fluggast der Meinung, daß er in seinen Rechten verletzt wurde, sollte er sich mit der für den Luftverkehr oder den Verbraucherschutz zuständigen Stelle in Verbindung setzen (entsprechende Angaben siehe unten)
 - Fluggäste an Schienenunternehmen, weil das Gemeinschaftsrecht nicht beachtet wurde, kann Anrecht auf rechtliche Schritte geltend gemacht werden
 - Reiseveranstalter, die Fluggastrechte und Fluggastrechte können ebenfalls Rat geben und Hilfestellung leisten
 - Der Fluggast kann auch die Generaldirektion für Energie und Verkehr der Europäischen Kommission über den Fortgang der Bearbeitung informieren (Rue de la Woluwe 201, B-1049 Brussels, Telefon: (32 2) 299 19 15, E-Mail: energy@ec.europa.eu)



Luftfahrtsektor: Durch die günstigeren Preise ist Fliegen für immer mehr Personen erschwinglich geworden.

Jedoch stellte sich heraus, dass zusätzliche Maßnahmen notwendig sind, um die Interessen der Bürger zu schützen und sicherzustellen, dass sie die Vorteile des Binnenmarkts uneingeschränkt nutzen können. Wie kann der Bürger eigentlich seine Rechte geltend machen, wenn sie auf einem unentwirrbaren Geflecht nationaler Vorschriften beruhen? Die Gemeinschaft erzielte zwar beachtliche Fortschritte bei der Öffnung ihrer nationalen Märkte seit Anfang der 90er Jahre, aber es ist festzuhalten, dass es viel länger dauerte, die Rechtsvorschriften zum Schutz der Nutzerrechte zu entwickeln.

Im Luftfahrtsektor befinden sich die Fluggäste daher in einer schwachen Position, um ihre Rechte gegenüber Fluggesellschaften einzufordern. Die 1991 angenommene Verordnung, die verhindern sollte, dass Fluggesellschaften die Beförderung von Fluggästen ablehnen, hatte nur sehr geringe Wirkung. Bei technischen oder anderen Gefahren waren die Fluggäste nach wie vor vom guten Willen des Verkehrsunternehmens abhängig, um ihre Reise fortsetzen zu können. Mit der zunehmenden Überlastung des Luftraums und der Flughäfen verschlechterte sich auch die Qualität der Dienstleistungen. Jedes Jahr erleben ungefähr 250 000 Fluggäste unangekündigte Annullierungen und Verspätungen oder sie müssen hinnehmen, dass sich zu viele Fluggäste in der Maschine befinden („Überbuchung“ oder „over-booking“) und müssen deshalb einen anderen Flug nehmen.

Angesichts dieser Feststellung verstärkte die Kommission in den vergangenen Jahren ihre Initiativen, um neue Grundrechte der Fluggäste zu schaffen und bestehende zu stärken. Auf ihre Veranlassung nahmen der Rat und das Europäische Parlament im Januar 2004 eine neue Verordnung an, die die Rechte von Fluggästen im Falle der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder Verspätung von Flügen deutlich verbessert. Dieser Text wird am 17. Februar 2005 zugunsten aller europäischen Bürger in Kraft treten. Künftig sind alle Arten von Flügen und nicht nur Linienflüge betroffen. Bei Nichtbeförderung müssen zum Beispiel die Fluggesellschaft oder der Reiseveranstalter künftig eine Ausgleichsleistung zahlen: 250 Euro bei Flügen von weniger als 1 500 km, 400 Euro bei Flügen zwischen 1 500 und 3 500 km und 600 Euro bei Flügen von mindestens 3 500 km.

Eine weitere Neuerung im Luftfahrtsektor: Im Jahr 2000 forderte die Kommission die Flughäfen und Reiseveranstalter aus der ganzen EU auf, die Reisenden auf Plakaten auf ihre Rechte hinzuweisen. Reisenden soll auch das genaue Verfahren erklärt werden, das sie gegebenenfalls zur Durchsetzung dieser Rechte einschlagen

müssen. In diesem Zusammenhang ist anzumerken, dass diese Informationskampagne nicht immer guten Anklang fand und leicht akzeptiert wurde, da sich Flughäfen weigerten, eine Liste der Rechte auszuhängen, die den Reisenden immerhin zustehen und die sie lediglich besser kennen sollen.

Der Schutz der Passagierrechte beschränkt sich jedoch nicht auf den Bereich der Luftfahrt. Für den Eisenbahnsektor schlug die Kommission nämlich 2004 einen umfassenden Rahmen für die Rechte von Fahrgästen auf internationalen Verbindungen vor: Recht auf Auskunft, Bestimmungen bei verspäteten Zügen, Beschwerdebehandlung usw. Für den Güterverkehr schlug die Kommission außerdem die Einfügung von Mindest-Qualitätsklauseln in die Verträge vor, die Eisenbahnunternehmen an ihre Kunden binden. Alle Akteure des Schienenverkehrs sind damit mobilisiert, diese neuen Rechtsbestimmungen mit Leben zu erfüllen, und aus der Eisenbahn einen wirklich europäischen Verkehrsträger zu machen.

Im Energiesektor konnte die Öffnung der Elektrizitäts- und Erdgasmärkte natürlich nicht zu Lasten der Qualität der „öffentlichen Versorgung“ geschehen. Elektrizität, und in geringerem Umfang Erdgas sind nunmehr „gängige“ Alltagsprodukte der europäischen Bürger. Niemand wird sich daher wundern, dass die Richtlinien, die die Märkte dieser beiden Produkte für den Wettbewerb öffneten, diese Dimension der öffentlichen Versorgung so einbeziehen, wie dies in einem Gemeinschaftstext bisher nicht der Fall war. Der auf Ebene der Union gesetzte rechtliche Rahmen legt den Betreibern

dieser Märkte sehr strenge Verpflichtungen auf, damit alle Verbraucher und insbesondere die schwachen Kunden Zugang zu einem „Universaldienst“ in der Energielieferung erhalten. In den Richtlinien werden auch strikte Anforderungen in den Bereichen Vertragstransparenz und Schutz der Verbraucher gegenüber ihrem Lieferanten aufgeführt. Außerdem wurden neue Bestimmungen erlassen, um Verbrauchern mittels einer vorgeschriebenen und an der eigentlichen Verkaufsstelle gut sichtbar angebrachten klaren und präzisen Information über den Energieverbrauch von neuen Haushaltsgeräten Anschluss zu geben.

Aufgrund dieser Fortschritte lässt sich eine ziemlich befriedigende Bilanz der Bemühungen der letzten Jahre zur Aufholung des Rückstands beim Schutz der Nutzerrechte ziehen, gleich ob es sich um den Energiesektor oder um den Verkehrssektor handelt. Diese Aufgabe ist jedoch noch nicht beendet und es sind noch bedeutende Fortschritten nötig. Grundsätzlich muss es in jedem Sektor, der gemeinschaftlichen Regeln zur Öffnung gegenüber dem Wettbewerb unterliegt, auch Gemeinschaftsnormen für den Schutz der Nutzerrechte geben. Die Kosten ihrer Umsetzung, die sich in gewissem Umfang zum Beispiel auf den vom Verbraucher bezahlten Strompreis auswirken können, dürfen auf keinen Fall ein Argument für die Missachtung dieser Schutznormen liefern.

Die Errichtung des „Marktwirtschaftlichen Europas“ muss im Einklang mit der Schaffung des „Sozialen Europa“ vor sich gehen. Die Europäische Union ist nicht die einzige Instanz und kann sich sicherlich nicht als einzige Instanz um die Rechte der Nutzer bemühen. Diesbezüglich mag übrigens als überraschend gelten, dass es bisher keine europäische Vereinigung gibt, die die Rechte der Bürger als Nutzer schützt.

2.2. Die großen Netze entwickeln und organisieren

Die Verwirklichung eines Binnenmarkts anzustreben, der den freien Verkehr von Waren, Personen und Dienstleistungen gewährleistet, ist nur sinnvoll, wenn die verschiedenen Regionen und nationalen Netze, die diesen Markt bilden, durch moderne und effiziente Infrastrukturen miteinander verbunden sind. Die Netze sind nämlich die Schlagadern des Binnenmarkts. Heute gibt es jedoch noch zu viele Engpässe und es fehlen noch zahlreiche Bindeglieder in den derzeitigen Infrastrukturen, was zu einer mangelhaften Interoperabilität zwischen Trägern und Systemen führt.

Wie der Europäische Rat jedoch selbst bei mehreren Anlässen feierlich betonte, wird die Entwicklung eines umfassenden Energie- und Verkehrsnetzes auf EU-Ebene einen wichtigen Beitrag zum wirtschaftlichen Wachstum und zur Schaffung von Arbeitsplätzen sowie zur Stärkung des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts leisten.

Verpflichtungen des Gemeinwohls im Energiebereich

Um Verpflichtungen des Gemeinwohls in einem für den Alltag und das Wohl der europäischen Bürger so wichtigen Bereich festzulegen, lehnte sich die Gemeinschaft an die zu jenem Zeitpunkt höchsten Anforderungen in den einzelnen Mitgliedstaaten an. Die Lieferung von Elektrizität hoher Qualität zu einem angemessenen Preis wurde als unveräußerliches Recht aller Verbraucher in Europa festgeschrieben. Wenn die Situation für Erdgas aufgrund der nicht generellen Abhängigkeit von diesem Energieträger etwas verschieden ist, so war es dennoch unbedingt erforderlich, klare Verpflichtungen festzulegen, um allen Verbrauchern eine sichere und qualitativ hochwertige Versorgung unter fairen Bedingungen und angemessenen Preisen zu garantieren.

Der Universaldienst umfasst das Recht auf den Netzanschluss, die Versorgung mit Elektrizität und die Nutzung qualitativ hochwertiger Dienstleistungen. Ein Lieferant kann daher verpflichtet werden, in einem bestimmten geografischen Gebiet alle Kunden zu versorgen.

Der Schutz der schwachen Verbraucher zielt auf einen angemessenen Schutz gegen jede unbegründete Versorgungsunterbrechung für ältere Menschen, Arbeitslose und Behinderte im Zusammenhang mit einem echten „Recht auf Energie“. Der Wettbewerb könnte in der Tat die Elektrizitäts- und Erdgaslieferanten zur Annahme eines nach Risiko unterschiedlichen Ansatzes veranlassen und, was nicht akzeptabel

wäre, dazu führen, dass nur noch Kunden bedient werden, die von Beginn an als „zahlungsfähig“ gelten.

Der Schutz des Endverbrauchers äußert sich in der Transparenz der Vertragsklauseln, die den Endverbraucher in der Elektrizitäts- und Erdgasversorgung an dessen Lieferanten binden. Diese erhöhte Transparenz muss sich auch in den Rechnungen, Verbrauchserfassungen und jedem anderen an ihn gerichteten Informationsdokument widerspiegeln. Die Stärkung dieses Rechts des Energieverbrauchers erfolgt auch durch eine leichte und echte Garantie für den Zugang zur Streitbeilegung.



2.2.1. Die transeuropäische Netze in der erweiterten Union

Diese Überzeugung, dass eine gute Verflechtung des Gebiets der Union im Bereich der Verkehrs- und Energienetze für die Schaffung des Binnenmarkts und die Stärkung des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts wesentlich ist, führte dazu, dass das Konzept der „transeuropäischen Netze“ im Vertrag von Maastricht verankert wurde. Die Entwicklung dieser Netze schließt den Zusammenschluss und die Interoperabilität der nationalen Netze sowie die Verbesserung ihres Zugangs ein. Zum Erreichen dieses Ziels stellte die Kommission 1996 „Leitlinien“ auf, in denen die Ziele, die Prioritäten und die Definition von Vorhaben von gemeinsamem Interesse festgehalten wurden.

In den vergangenen vier Jahren setzte die Kommission diesbezüglich ihre Politik der Förderung von Infrastrukturinvestitionen im Bereich des Energietransports insbesondere für Erdgas und Elektrizität fort. Ein ganz besonderer Schwerpunkt war die Verbesserung der grenzüberschreitenden Zusammenschlüsse, da deren Unzulänglichkeiten, die gerade auf mangelnde Investitionen zurückgehen, zur Schwächung der Mitgliedstaaten in einem zunehmend globalen Markt beitragen. Eine Entscheidung des Rates vom Juli 2003 legt neue Leitlinien fest, in denen Vorhaben von gemeinsamem Interesse bei den transeuropäischen Elektrizitäts- und Erdgasnetzen ermittelt werden. Eingeschlossen sind Projekte für interregionale und internationale Hochspannungsleitungen, für Gasfernleitungen, Untergrundspeicher, Umschlagterminalen für Flüssiggas usw.

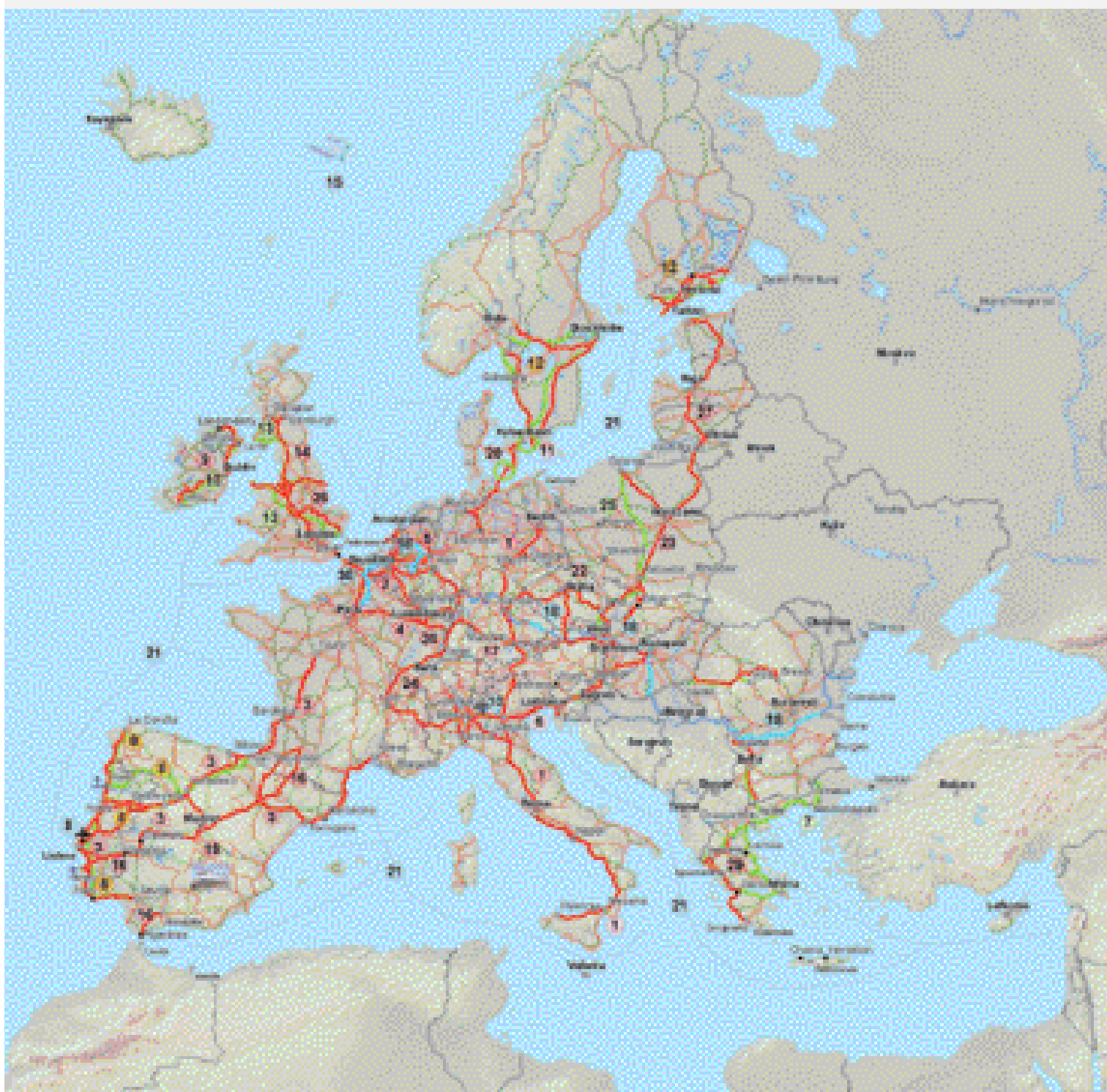
Auch im Verkehrsbereich wurde eine umfassende Reform der „Leitlinien“ für die Entwicklung des transeuropäischen Netzes auf Ebene der erweiterten Union eingeleitet. Das Ziel besteht dabei im Wiederanschieben bestimmter vorrangiger Projekte, die als solche bereits 1996 identifiziert wurden, sowie in der Annahme der neuen Herausforderung, welche die Verwirklichung eines effizienten Netzes in den neuen Mitgliedstaaten der Union darstellt. Dieser Strategie steht

Unter den für den Ausbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes ausgewählten, vorrangigen Vorhaben sollen die zahlreichen Schienenprojekte zur Reduzierung der Überlastung der Infrastruktur zu Lande beitragen.

ein Rückgang des Beitrags öffentlicher Mittel für Verkehrsinfrastrukturen entgegen. Erreichten die öffentlichen Investitionen in den 80er Jahren durchschnittlich noch 1,5 % des Bruttoinlandsprodukts (BIP) der Mitgliedstaaten, so liegen sie heute unter der Grenze von 1 %. Die Gesamtkosten des transeuropäischen Verkehrsnetzes werden auf 600 Milliarden Euro in der Union der Fünfundzwanzig geschätzt und bisher, das heißt in den vergangenen zehn Jahren, wurde nur ein Drittel des geplanten Netzes realisiert. Die öffentlichen Ressourcen bleiben eindeutig hinter den Erwartungen zurück, vor allem bezüglich der Finanzierung der grenzüberschreitenden Infrastrukturen: Keine der großen Eisenbahnverbindungen in den Alpen, wie durch den Brenner oder die Verbindung Lyon-Turin, die seit Ende der 80er Jahre auf der Tagesordnung stehen und deren Ziel die Entlastung der verstopften Lkw-Trassen ist, wurde bisher verwirklicht, und ihre Vollendung ist frühestens nach 2015 geplant. Bei diesem Tempo wird es mehr als 20 Jahre dauern, um das gesamte transeuropäische Netz zu entwickeln, das die Staats- und Regierungschefs für die erweiterte Union ins Visier nahmen.

Zur Unterstützung bei der Ausarbeitung der Reform der Leitlinien von 1996 richtete die Kommission eine hochrangige Gruppe aus Vertretern der Mitgliedstaaten ein, deren Vorsitz der ehemalige EU-Kommissar für Verkehr und Wettbewerb, Karel Van Miert, innehatte. Diese Gruppe ermittelte eine begrenzte Zahl vorrangiger Vorhaben, deren Realisierung bis 2020 die Beseitigung der wichtigsten Engpässe und die Ergänzung der meisten fehlenden Glieder ermöglichen sollte. Auf der Grundlage dieser Arbeiten legte die Kommission einen Vorschlag zur Änderung der Leitlinien von 1996 vor, den der Rat und das Parlament am 21. April 2004

Transeuropäisches Verkehrsnetz und vorrangige TEN-V-Vorhaben

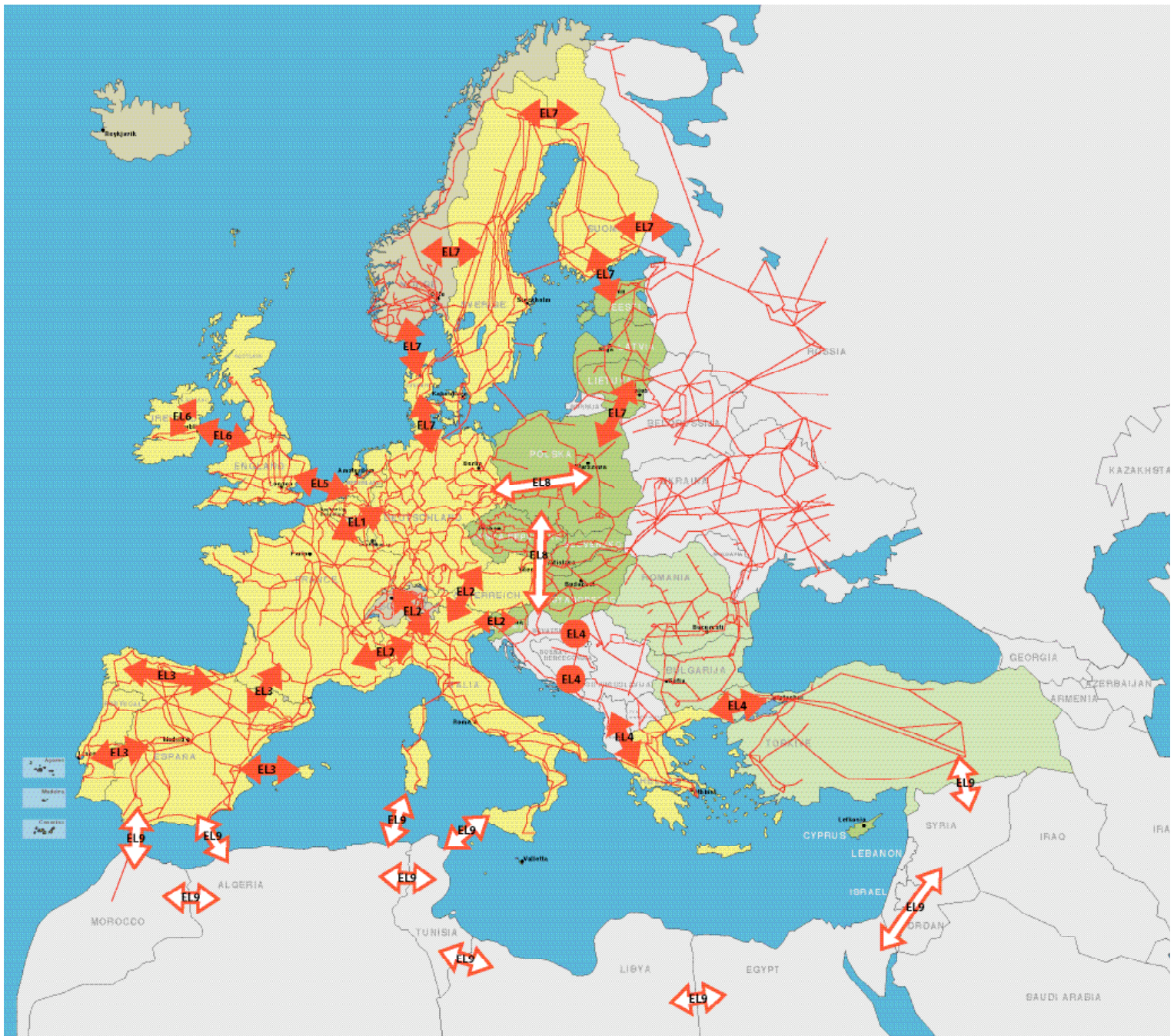


1. Eisenbahnachse Berlin-Verona/Mailand-Bologna-Neapel-Messina-Palermo
2. Eisenbahn-Hochgeschwindigkeitsachse Paris-Brüssel-Köln-Amsterdam-London
3. Eisenbahn-Hochgeschwindigkeitsachse Südwesteuropa
4. Eisenbahn-Hochgeschwindigkeitsachse Ost
5. Betuwe-Linie
6. Eisenbahnachse Lyon-Triest-Divača/Koper-Divača-Ljubljana-Budapest-ukrainische Grenze
7. Autobahnachse Igoumenitsa/Patras-Athen-Sofia-Budapest
8. Multimodale Achse Portugal/Spanien restliches Europa
9. Eisenbahnachse Cork-Dublin-Belfast-Stranraer
10. Malpensa (fertig gestellt 2001)
11. Feste Öresund-Querung (fertig gestellt 2000)
12. Eisenbahn/Straßenachse Nordisches Dreieck
13. Straßenachse UK/Irland/Benelux
14. Hauptstrecke Westküste
15. Galileo
16. Eisenbahn-Güterverkehrsachse Sines/Algeciras-Madrid-Paris
17. Eisenbahnachse Paris-Straßburg-Stuttgart-Wien-Bratislava
18. Binnenschifffahrtsachse Rhein/Maas-Main-Donau
19. Interoperabilität im Eisenbahn-Hochgeschwindigkeitsverkehr auf der Iberischen Halbinsel
20. Eisenbahnachse Fehmarnbelt
21. Hochgeschwindigkeitsseewege
 - Hochgeschwindigkeitsseeweg Ostsee (Verbindung der Mitgliedstaaten an der Ostsee mit den Mitgliedstaaten in Mittel- und Westeuropa)
 - Hochgeschwindigkeitsseeweg Westeuropa (von Portugal und Spanien über den Atlantischen Bogen zur Nordsee und Irischen See)
 - Hochgeschwindigkeitsseeweg Südwesteuropa (Verbindung der Adria mit dem Ionischen Meer und dem östlichen Mittelmeer, einschließlich Zypern)
 - Hochgeschwindigkeitsseeweg Südwesteuropa (westliches Mittelmeer), Verbindung mit Spanien, Frankreich, Italien und unter Einschluss Malta, Verbindung mit dem Hochgeschwindigkeitsseeweg Südosteuropa
22. Eisenbahnachse Athen-Sofia-Budapest-Wien-Prag-Nürnberg/Dresden
23. Eisenbahnachse Danzig-Warschau-Brno/Bratislava-Wien
24. Eisenbahnachse Lyon/Genf-Basel-Duisburg-Rotterdam/Antwerpen
25. Autobahnachse Danzig-Brno/Bratislava-Wien
26. Eisenbahn/Straßenachse Irland/Vereinigtes Königreich/Kontinentaleuropa
27. „Rail Baltica“ Achse Warschau-Kaunas-Riga-Tallinn-Helsinki
28. „Eurocaprail“ auf der Eisenbahnachse Brüssel-Luxemburg-Straßburg
29. Eisenbahnachse intermodaler Korridor Ionisches Meer/Adria
30. Seine-Schelde-Kanal

annahmen. Im Rahmen dieser neuen Strategie für die Entwicklung des transeuropäischen Netzes erhalten 30 Vorhaben die Bezeichnung „von europäischem Interesse“. Das Investitionsvolumen bis 2020 beläuft sich auf 225 Milliarden Euro. Davon sind 140 Milliarden Euro zwischen 2007 und 2013 vorgesehen.

Die berücksichtigten Projekte werden außerdem zu einer ausgewogeneren Verteilung zwischen den einzelnen Verkehrsträgern beitragen. Als Erstes werden dazu die zahlreichen Eisenbahnprojekte beitragen, die auf den Personen- und Güterverkehr und die Realisierung von schweren und teuren Infrastrukturen durch die Alpen und Pyrenäen abzielen. Anschließend werden Bemühungen zur Förderung von „Hochgeschwindigkeitsseewegen“ unternommen, wodurch die Überlastung der Landwege reduziert werden kann. Hierzu wird die Kommission zu gemeinsamen Initiativen zwischen Mitgliedstaaten ermuntern, damit sie neue transnationale Seelinien für den Frachtverkehr lancieren. Durch diese „Hochgeschwindigkeitsseewege“ werden außerdem Regionen in Randlage oder durch natürliche Hindernisse abgeschnittene Gebiete angebunden. Hinzu kommen werden überdies mehrere Projekte zur Beseitigung der Verkehrsengpässe auf bestimmten großen Wasserstraßen, insbesondere auf der Rhein-Donau-Achse, die in der erweiterten Union eine bevorzugte Trasse für den Güterverkehr werden soll. Schließlich wird die Entwicklung der „intelligenten“ Komponente des Verkehrs durch Systeme der Interoperabilität von Eisenbahn und Luftfahrt und die Erhöhung der Sicherheit der Nutzer unterstützt.

Diese Vorhaben von „europäischem Interesse“ werden von einer Bündelung der aus verschiedenen Gemeinschaftsinstrumenten angebotenen Finanzressourcen profitieren. Durch die neu angenommenen Regeln erhöht sich außerdem die Kofinanzierung der Abschnitte vorrangiger Projekte zur Überwindung von Grenzen und natürlichen Hindernissen von 10 % auf 20 % (gegenüber 30 %, wie von der Kommission vorgeschlagen). Die Valorisierung aller Investitionen auf einer Hauptverkehrsachse hängt in der Tat oft von der Realisierung dieser Teilstücke ab. Die neuen Kofinanzierungsätze der EU für diese Art von Infrastrukturen dürfte das Interesse der öffentlichen Hand und der Investoren wecken, insbesondere durch die Schaffung von öffentlich-privaten Projektpartnerschaften.



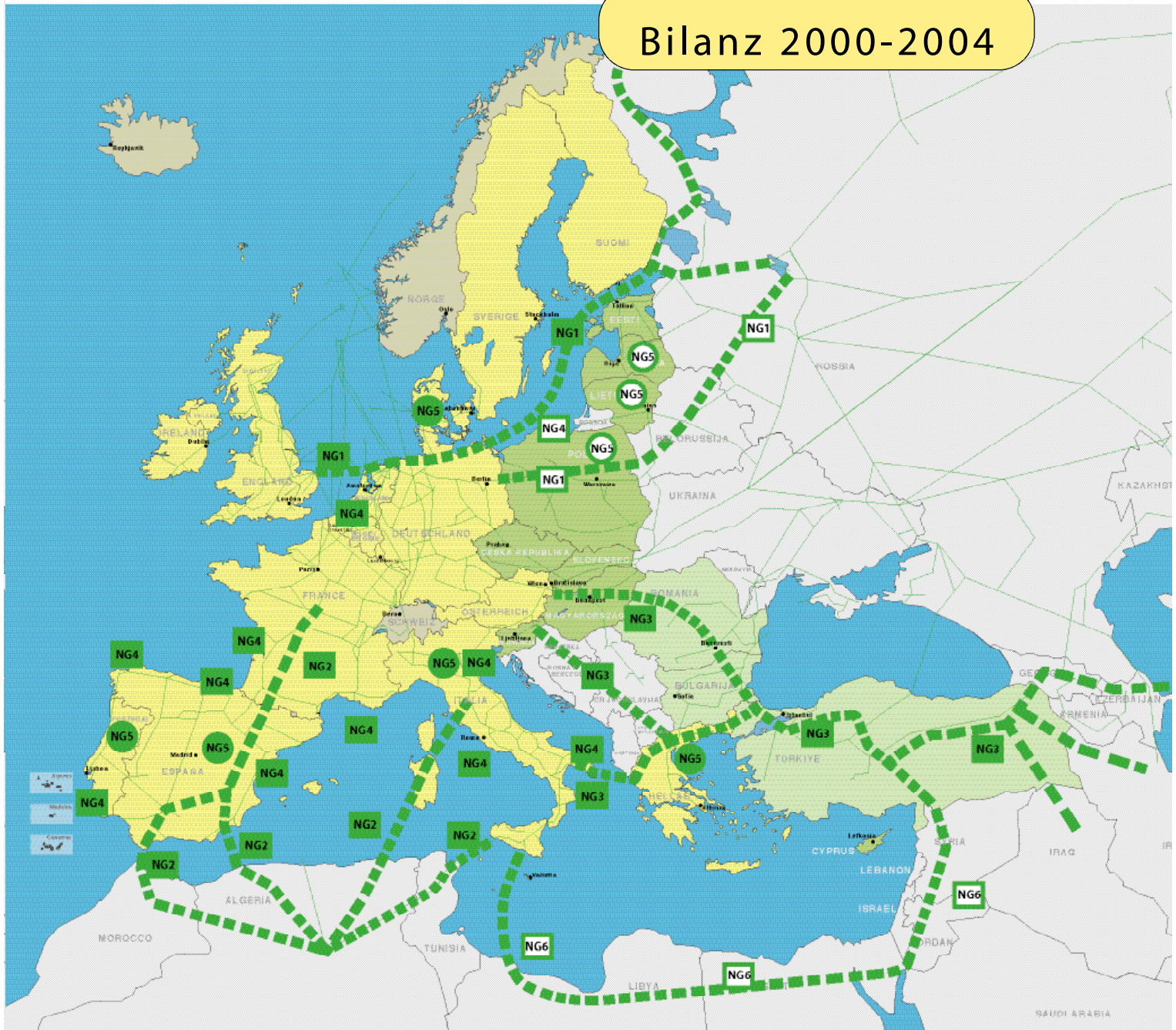
Elektrizitätsnetze – Achsen für vorrangige Vorhaben

Bereits vereinbarte vorrangige Elektrizitätsvorhaben:

- EL.1. Frankreich–Belgien–Niederlande–Deutschland
- EL.2. Grenzen Italiens mit Frankreich, Österreich, Slowenien und der Schweiz
- EL.3. Frankreich–Spanien–Portugal
- EL.4. Griechenland–Balkanländer–UCTE-System
- EL.5. Vereinigtes Königreich–Kontinentaleuropa und Nordeuropa
- EL.6. Irland–Vereinigtes Königreich
- EL.7. Dänemark–Deutschland–Baltischer Ring

Zusätzlich vorgeschlagene vorrangige Elektrizitätsvorhaben:

- EL.8. Deutschland–Polen–Tschechische Republik–Slowakei–Österreich–Ungarn–Slowenien
- EL.9. Mittelmeerranrainer-Mitgliedstaaten – Mittelmeerring



Erdgasnetze – Achsen für vorrangige Vorhaben

Bereits vereinbarte vorrangige Erdgasvorhaben:

- NG.1. Vereinigtes Königreich–nördliches Kontinentaleuropa, einschließlich Niederlande, Dänemark und Deutschland–(mit Verbindungen zu den Ländern der Ostseeregion)–Russland
- NG.2. Algerien–Spanien–Italien–Frankreich–nördliches Kontinentaleuropa
- NG.3. Länder am Kaspischen Meer–Mittlerer Osten–Europäische Union
- NG.4. Umschlagsanlagen für Flüssiggas in Belgien, Frankreich, Spanien, Portugal und Italien
- NG.5. Untergrundspeicher in Spanien, Portugal, Italien, Griechenland und der Ostseeregion

Zusätzlich vorgeschlagene vorrangige Erdgasvorhaben:

- NG.6. Mittelmeeranrainer-Mitgliedstaaten – Gasring östliches Mittelmeer

Um eine bessere Synchronisation der Investitionen zu erreichen, wird die Kommission von Fall zu Fall europäische Koordinatoren ernennen, die für die Umsetzung bestimmter Projekte auf derselben europäischen Verkehrsachse, zusammen mit den nationalen Behörden, zuständig sind. Zudem werden koordinierte Bewertungs- und Anhörungsverfahren eingeführt, um die Schwierigkeiten aufgrund der Abschottung der einzelstaatlichen Verwaltungssysteme zu beheben.

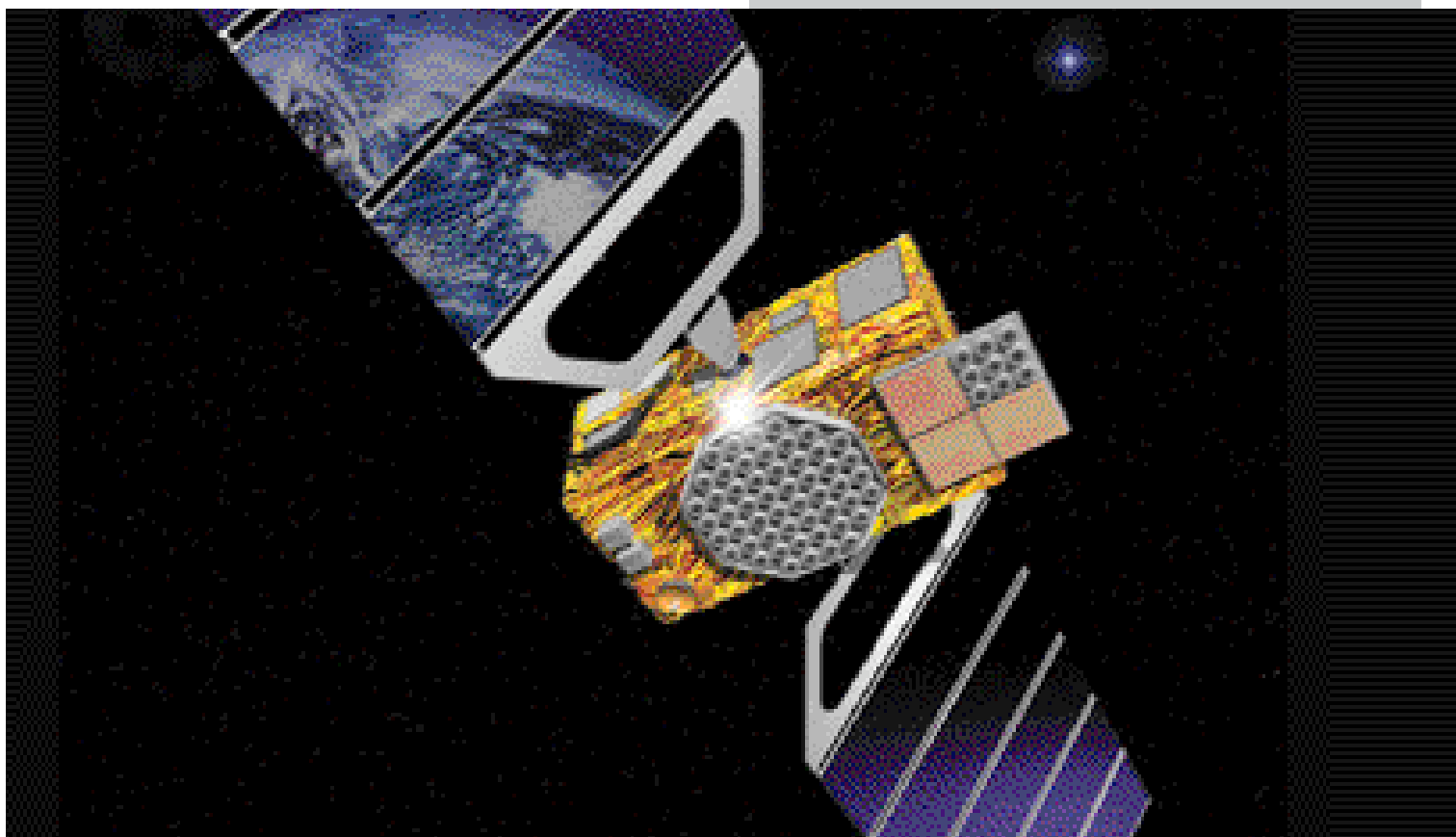
Angesichts eines beunruhigenden Konjunkturrückgangs in Europa stellte der Europäische Rat auf seiner Tagung vom Oktober 2003 die Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes in den Mittelpunkt der Europäischen Wachstumsinitiative. Der Europäische Rat kam diesbezüglich zu der Einschätzung, dass sich der Bau moderner und effizienter Infrastrukturen nicht nur auf den Verkehrsfluss positiv auswirkt, sondern auch eine „wachstumsfördernde Wirkung haben wird, durch die die Mitgliedstaaten die Vorteile des Binnenmarkts voll nutzen können“. Deshalb forderte der Europäische Rat die Kommission auf, „Investitionsausgaben vor allem zu wachstumsfördernden Investitionen in Sach- und Humankapital (...) umzuschichten“. Untersuchungen der Kommission ergaben, dass durch die Verwirklichung eines echten transeuropäischen Netzes ungefähr 0,2-0,3 % mehr Wachstum und außerdem über eine Million dauerhafter Arbeitsplätze geschaffen werden könnten.

Der wichtigste Schlüssel zum Erfolg liegt natürlich in für diese Ziele ausreichend hohen Finanzmitteln. Die öffentlichen Mittel, die die nationalen Behörden für Verkehrsinfrastrukturen und das transeuropäische Netz ausgeben, waren in der Vergangenheit eindeutig zu gering. Die Art von Projekten und das damit verbun-

dene finanzielle Risiko eignen sich jedoch wenig für rein private Finanzierungen. Dieser Hebeleffekt muss daher von den Gemeinschaftsfinanzierungen ausgehen, die den Mitgliedstaaten Anreize für Investitionen in Projekte mit großem europäischem Mehrwert, eine bessere Abstimmung und die Schaffung von öffentlich-privaten Partnerschaften bieten.

Sicherlich ist festzustellen, dass die bis 2006 programmierten Gemeinschaftsmittel für Verkehrsinfrastrukturen im Verhältnis zu den voraussichtlichen Kosten nur ein Tropfen auf dem heißen Stein sind. Die jährlichen Subventionen der Gemeinschaft im Zeitraum 2000-2006 belaufen sich insgesamt auf 3 Milliarden Euro, wovon 700 Millionen Euro für den spezifischen Haushalt der transeuropäischen Netze bestimmt sind. Dieser Betrag muss daher in unmittelbarer Zukunft unbedingt deutlich nach oben korrigiert werden. Die Gelegenheit dazu muss bei der Annahme der nächsten „Finanziellen Vorausschau“ gegeben werden, das heißt der mehrjährigen Haushaltsplanung für den Zeitraum 2007-2013. Falls die finanziellen Mittel der Gemeinschaft nicht ausreichen, entstünde ein Widerspruch zwischen der durch den Vertrag der Gemeinschaft übertragenen Verantwortung zur Festlegung der Leitlinien für die Entwicklung des transeuropäischen Verkehrsnetzes und dem Mangel an Finanzmitteln, die sie zur Erfüllung dieser Aufgabe erhält.

Galileo bietet Raum für eine neue Generation von Anwendungen und Diensten in den unterschiedlichsten Bereichen und sichert die Unabhängigkeit Europas bei einer Technologie von hoher strategischer Bedeutung.



Die GALILEO-Dienste

Das GALILEO-System ist als zentrale Infrastruktur angelegt, anhand derer Anwendungen ausgearbeitet werden. Die über GALILEO angebotenen Anwendungen gehen weit über die reine Bestimmung von Zeit und Position eines Nutzers hinaus. Sie werden auch die meisten neuen Technologien umfassen, um die entstehenden Bedürfnisse der Nutzer zu befriedigen.

Der Verkehrsbereich eignet sich hervorragend zur Nutzung von GALILEO. Die Anwendungen im Straßenverkehr umfassen die Navigationshilfe für Autofahrer, die uns heute bereits durch GPS bekannt sind. Die von GALILEO angebotenen Ortungsdienste werden jedoch zuverlässiger und genauer sein. Mit GALILEO können zudem Informationsdienste für Straßennutzer entwickelt werden und das System kann mit Assistenzfunktionen für Autofahrer (Kollisionswarnung, Schthilfen, usw.) kombiniert werden. In der Zivilluftfahrt wird GALILEO in verschiedenen Phasen eines Flugs, insbesondere bei Landungen und der Steuerung von Flugzeugen am Boden, eingreifen. Im Seeverkehr wird GALILEO für die Navigation sowohl auf hoher See als auch im Küstenbereich zum Einsatz kommen. Auch neue Anwendungen werden auf GALILEO zurückgreifen können, wie das

automatische Schiffsidentifikationssystem, das die Sicherheit der Navigation verbessern soll.

Im Energiebereich wird GALILEO zur Verbesserung der Leistungen in der seismischen Erforschung der Ozeane beitragen. Die Sicherheit von Bohrarbeiten kann durch die Erstellung hochauflösender Aufnahmen neuer Bohrorte verbessert werden. GALILEO wird überdies Instandsetzungsarbeiten an Infrastrukturen der Stromversorgung erleichtern. Informationen aus dem Stromnetz werden nämlich zur Reparatur etwaiger Leitungsbrüche genutzt.

Finanzwesen, Banken und Versicherungen werden die GALILEO-Dienste ebenfalls nutzen können. Mit den Onlinedienstenentstand nämlich ein Bedarf an präzisen und rechtlich verwertbaren Dokumenten. Signale des GALILEO-Systems können in einem zuverlässigen Verschlüsselungssystem genutzt werden und bieten ein hohes Schutzniveau vor Risiken wie der Fälschung von Finanztransaktionen oder des nicht autorisierten Zugangs zu Dokumenten, Konten und Kreditkarten.

In der **Landwirtschaft** werden systemgerechte Anwendungen das Erntemanagement und durch einen Empfänger in den Agrarmaschinen die

Düngemittelverteilung verbessern sowie die Einrichtung eines Landkartensystems ermöglichen, das die genauen Zonen anzeigt, in denen chemische Dünger verteilt wurden. Im Fischereisektor wird GALILEO zur Kontrolle der Fischereiressourcen beitragen.

Die Einführung von GALILEO wird einen erheblichen Beitrag leisten zur Verbesserung von **Such- und Rettungsoperationen** durch eine genauere Ermittlung der Notfallabstrahlung in Echtzeit und ihre Lokalisierung mit einer Präzision auf wenige Meter genau. Ob bei Waldbränden, Überschwemmungen, Hochseekatastrophen oder Erdbeben: Polizei und Rettungsdienste werden mit Gewissheit die exakte Position der Einsatzkräfte kennen und sie so wirksam koordinieren können.

Wissenschaftler werden über ein leistungsstarkes Instrument verfügen, zum Beispiel durch die Erfassung von Daten, anhand derer der **Umweltschutz** verbessert werden kann. GALILEO wird daher zur Kartografie der Ozeane beitragen und bei der Ermittlung des Ausmaßes von verschmutzten Gebieten, einschließlich der Lokalisierung der verantwortlichen Öltanker, von Nutzen sein.

2.2.2. Luft- und Weltraum einbeziehen Ein europäisches Satellitennavigationssystem: GALILEO

Das GALILEO-Programm zielt darauf ab, ein weltumspannendes Satellitenfunknavigationssystem einzurichten, das gewerblichen und privaten Nutzern, gleich wo sie sich in der Welt aufhalten, präzise Ortungs- und Zeitmessdienste mit Hilfe eines kleinen Empfängers zu geringen Kosten anbieten wird. Nach seiner Errichtung wird das System über eine Konstellation von 30 Satelliten und ein Netz aus Bodenstationen verfügen. Damit wird einer neuen Generation von Anwendungen und Diensten in unterschiedlichsten Bereichen die Tür geöffnet.

GALILEO wird die Unabhängigkeit Europas in einem Technologiebereich von hoher strategischer Bedeutung garantieren. Obwohl GALILEO unabhängig ist, wird es mit Blick auf eine Interoperabilität mit dem

amerikanischen System (GPS) und dem russischen System (Glonass) entwickelt. Das System GALILEO wurde eigens für eine weltweite zivile Nutzung konzipiert und wird gleichzeitig ein frei verfügbares Signal und für bestimmte Gruppen reservierte Signale liefern, zum Beispiel für die Zivilluftfahrt und den Seeverkehr.

Mit GALILEO wird die Union bis 2008 über ein wichtiges Instrument nicht nur für den Verkehrs- und Energiebereich, sondern auch für die Entwicklung der Finanzdienstleistungen, für Landwirtschaft und Fischerei, Umweltmanagement, Freizeitangebote, Forschung und Rettung usw. verfügen.

Der von den Dienstleistungen in Verbindung mit der Satellitenfunknavigation erzeugte Umsatz belief sich 2002 auf 10 Milliarden Euro und verzeichnet ein Wachstum von 25 % pro Jahr. Bis 2020 sollen ungefähr drei Milliarden Empfänger in Betrieb sein. Dank GALILEO dürften ungefähr 140 000 Arbeitsplätze entstehen. Der dadurch entstehende Markt der Dienstleistungen

und Ausrüstungen wird ein voraussichtliches Volumen von 9 Milliarden Euro pro Jahr aufweisen, die Gesamtkosten des Programms werden etwa 3,4 Milliarden Euro betragen. Eine Vielzahl zukunftsreicher Anwendungen, insbesondere zur Entwicklung „intelligenter Verkehrssysteme“, zeichnet sich bereits ab.

Nach einer Definitionsphase des Programms bis 2002 befindet sich GALILEO jetzt in der Entwicklungsphase (2002-2005), in der die verschiedenen Komponenten des Systems definiert und gebaut werden: Satelliten, terrestrische Anlagen, individuelle Empfänger. Am 26. März 2002 nahm der Rat eine entscheidende Verordnung an, aufgrund derer das Gemeinschaftsunternehmen GALILEO ins Leben gerufen wurde. Unter Einbindung der Europäischen Gemeinschaft und der Europäischen Raumfahrtbehörde (ESA) wird die Aufgabe dieses Gemeinschaftsunternehmens darin bestehen, die Entwicklungs- und (Daten)-Validierungsphase zu lenken und die nachfolgenden Etappen vorzubereiten, insbesondere die Auswahl des künftigen Konzessionsinhabers des Systems. Dieser Konzessionsinhaber dürfte bis Ende des Jahres 2004 feststehen.

Auf die Entwicklungsphase folgt eine Errichtungsphase, die sich über die Jahre 2006 und 2007 erstreckt. Während dieser Phase werden die Satelliten hergestellt und gestartet und die terrestrische Komponente wird vollständig eingerichtet. Die Phase der kommerziellen Nutzung wird 2008 anlaufen. Während dieser beiden zuletzt genannten Phasen wird die Unternehmensverwaltung einer Gesellschaft übertragen, die unter die Aufsicht einer Gemeinschaftsagentur, der Überwachungsbehörde, gestellt wird.

Wie der Rat mehrmals hervorhob, ist die internationale Zusammenarbeit ein wesentliches Element zur Optimierung der aus dem GALILEO-Programm erwarteten Gewinne. Das europäische Satellitennavigationssystem wird eine weltweit einmalige öffentliche Dienstleistung anbieten. Die Drittländer haben dies erkannt: immer größer wird die Zahl derer, die daran teilhaben wollen. Einer der Hauptschwerpunkte liegt in der Errichtung einer Zusammenarbeit mit den beiden Ländern, die bereits Satellitennavigationssysteme betreiben, nämlich das US-amerikanische GPS und das russische Glonass. Dadurch sollen die bestmöglichen Bedingungen für die Kompatibilität und Interoperabilität definiert werden, die auf lange Sicht eine unabhängige Nutzung dieser Systeme ermöglichen. Einigung in dieser Richtung wurde bereits im Juni mit den Vereinigten Staaten hergestellt. Das internationale Potenzial von GALILEO beschränkt sich jedoch nicht auf die rein technische Harmonisierung, sondern umschließt auch die Förderung des Systems auf der ganzen Welt, um seine Leistungsfähigkeit, Zuverlässigkeit und Sicherheit zu ver-



Das neue Regelwerk zum einheitlichen Luftraum überholt die gesamte Architektur der europäischen Flugkontrolle, um dem künftigen Bedarf an Kapazität und Sicherheit gerecht zu werden.

deutlichen. Mit mehreren außereuropäischen Ländern wurde damit ab der Definitionsphase des Systems begonnen. Mit China wurde bereits jetzt ein Abkommen unterzeichnet. Es bildet ein Modell für die anderen Staaten, die an dem Programm mitwirken möchten, insbesondere Indien, Brasilien, Japan und Südkorea.

Der einheitliche Luftraum

Seit einigen Jahren verzeichnet der Luftverkehr ein beachtliches, stetiges Wachstum. Aber jede Medaille hat ihre Kehrseite. Ende der 90er Jahre wurde der Sektor zunehmend mit Überlastung des Luftraums konfrontiert. 1999 war ein schwarzes Jahr, was die Pünktlichkeit angeht: Jeder dritte Flug wies eine Verspätung von durchschnittlich mehr als 20 Minuten auf. Wenn auch externe Faktoren zu dieser mangelhaften Leistung beitragen, wie die Sperrung einer Luftzone über dem Balkan aufgrund des Kosovo-Kriegs, so lag die Hauptursache für die Überlastung indes in der Flugverkehrskontrolle im europäischen Luftraum. Dieses System leidet unter einer Fragmentierung insofern, als es in nationale und subnationale Systeme zersplittert ist. Im oberen europäischen Luftraum bieten 26 Dienstleister in 58 Kontrollzentren ihre Dienste an, mit einer Produktivität, die trotz ähnlicher geografischer Bedingungen nur halb so hoch wie in den USA ist. Diese Konfiguration verursacht Mehrkosten für die Koordination, Schwierigkeiten bei der Anbindung und Interoperabilität und erfordert stetige Harmonisierungsbemühungen. Dies bedeutet nicht nur zusätzliche Kosten für die Fluggesellschaften und indirekt für die Flug-

gäste, die Verspätungen hinnehmen müssen, sondern birgt auch Sicherheitsrisiken. Davon zeugt der Unfall bei Überlingen, bei dem am 1. Juli 2002 in der Schweiz zwei Flugzeuge zusammenstießen und 71 Menschen ums Leben kamen.

Gerade weil diese Mängel und unzureichenden Kapazitäten des derzeitigen Systems der Flugverkehrskontrolle einer optimalen und effizienten Entwicklung des Luftverkehrsmarktes im Weg stehen, wurde das Ziel gesetzt, einen einheitlichen europäischen Luftraum zu

Technologien im Dienste einer erhöhten Mobilität

Ein neuer Ansatz im Verkehrsmanagement: intelligente Verkehrssysteme

Die Entwicklung intelligenter Verkehrssysteme (ITS) ist wesentlich zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität. Durch die Verschiebung des Auslastungsgrads der Infrastrukturen verringern sie die sehr hohen Kosten, die durch die Verkehrsüberlastung entstehen, und tragen dadurch zum Umweltschutz bei. Ferner werden sie eine Schlüsselrolle bei der Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr spielen.

Eines der Hauptziele intelligenter Verkehrssysteme ist die Optimierung der Verkehrsflüsse, nach dem Vorbild des Luftverkehrs, indem die Kontrolle des Luftraums verbessert werden konnte. Die Kommission bemühte sich daher um die Ausarbeitung eines rechtlichen Rahmens, der die Entwicklung des Marktes der Ausrüstungen und Dienstleistungen auf europäischer Ebene fördert. Es handelt sich zum Beispiel um die künftige Richtlinie über die elektronische Erhebung von Straßengebühren. Elektronische Mautsysteme tragen ihren Teil zu Zeitersparnissen für Straßenverkehrsteilnehmer bei, da die Autofahrer nicht zum Anhalten gezwungen sind. Es gibt bereits unterschiedliche Systeme in den Mitgliedstaaten, sie sind aber nicht untereinander kompatibel. Diese Situation bereitet den Straßennutzern neue Probleme, da sie gezwungen sind, mehrere Systeme zu erwerben und zu installieren, wenn sie ein Abonnement wünschen. Der Richtlinienvorschlag sieht daher die Einrichtung eines gemeinsamen „europäischen

elektronischen Mautsystems“ vor, das ein Mindestniveau an Funktionalität vorsieht, durch das Abonnement-Lkw, Busse, mittelfristig auch Pkw – die Mautgebühren nach dem gleichen Verfahren und mit dem gleichen Gerät überall in Europa entrichten können. Dieser Dienst beruht auf folgendem Prinzip: „Ein einziger Vertrag pro Kunde, eine einzige Box pro Fahrzeug“.

Die intelligenten Verkehrssysteme werden unmittelbar zu einer besseren Verkehrsflussregelung beitragen, wodurch sich Staus und Unfallzahlen verringern werden. Dazu wurden Autobahnleitsysteme entwickelt, die Autofahrern Informationen liefern, zum Beispiel Geschwindigkeitsempfehlungen zur Verbesserung des Verkehrsflusses auf der Autobahn und zur Minimierung der Unfallgefahr. Erwähnenswert sind auch elektronische Zahlungssysteme, mit denen Stellplätze, Bus- und Zugtickets sowie Mautgebühren mit einer einzigen Chipkarte bezahlt werden können.

Eisenbahnverkehrsmanagement

Der Ausbau des europäischen Eisenbahnverkehrsmanagementsystems ERTMS (European Rail Traffic Management System), seit Anfang der 90er Jahre dank der Forschungsprogramme der Gemeinschaft entwickelt, stellt einen bedeutenden Fortschritt bei der Förderung der Interoperabilität der Netze und Systeme dar. Nach zehn Jahren gemeinsamer Arbeiten der Industrie und Betreiber hat das ERTMS jetzt seine Reife erlangt und kann in breitem Maßstab eingerichtet werden und die Grundlagen für ein integriertes Netz schaffen. Dieses

Kontrollsystem wird eine bessere Kapazitätssteuerung und mehr Sicherheit gewährleisten. Zum ersten Mal werden ein europäischer Entwicklungsplan und eine Umstellungsstrategie erarbeitet, um einen koordinierten Einsatz aller Gemeinschaftsfonds zu ermöglichen, die die einzelstaatlichen Mittel und die der Akteure des Sektors ergänzen.

Seeverkehrsmanagement

Der europäische Seeraum weist ein sehr hohes Verkehrsaufkommen auf. Mehr als jede andere Region der Erde ist Europa erheblichen Unfallrisiken ausgesetzt. Es gibt zwar Infrastrukturen und Systeme für Seeverkehrsmanagement und -information, aber oft ist ihre Reichweite nur lokal und der Informationsaustausch erfolgt, sofern überhaupt, im Wesentlichen auf bilateraler oder regionaler Grundlage mittels nicht harmonisierter Kommunikationsmittel. Die Entwicklung eines europaweiten VTMS (Vessel Traffic Management Information System – Seeverkehrsmanagement- und Informationssystem) wird die Sicherheit und Navigation in den EU-Gewässern verbessern. Dieses System umfasst die Entwicklung physischer Infrastrukturen wie Verkehrskontrollzentren, die Errichtung von Telematiknetzen zwischen Mitgliedstaaten zur Verbreitung und zum Austausch von Daten über den Seeverkehr, sowie die Entwicklung von automatischen Identifikations- und Überwachungssystemen für Schiffe weit vor der Küste, insbesondere durch den Einsatz von Satellitentechnik.

schaffen. Es ging darum, die gesamte Architektur des europäischen Flugkontrollsystems zu überprüfen, um dem künftigen Kapazitäts- und Sicherheitsbedarf gerecht zu werden. Zum Erreichen dieses Ziels mussten ein neuer institutioneller Rahmen und neue Arbeitsverfahren entwickelt werden. Dies wird Ende 2004 abgeschlossen sein. Darüber hinaus galt es, interoperable Flugnavigationsdienste ohne Unterbrechung überall in der Europäischen Union sicher und wirksam zu gewährleisten. Schließlich sollten die neuen Regelungen die Schaffung eines „europäischen Luftraums“ begünstigen, in dem gemeinsame operationelle Planungs- und Managementverfahren den sicheren und effizienten Ablauf des Luftverkehrs garantieren.

Diese Vorschläge wurden jedoch nicht von allen interessierten Parteien begrüßt, auch wenn sie zunächst einleuchtend erschienen. Die Kontrolle des Luftverkehrs, die nach dem Zweiten Weltkrieg als militärische Sicherheitsfunktion entstand (Erkennung feindlicher Flugzeuge), entwickelte sich nach und nach zu einer wesentlichen Sicherheitsdienstleistung in der Luftfahrt. Von Anfang an blieb das Flugverkehrsmanagement aber in enger Verbindung mit der Militärorganisation. In mehreren Ländern werden bestimmte Flugnavigationsdienste wie der Flugwetterdienst, noch immer von der für Verteidigung zuständigen Behörde geleitet. Diese einzelstaatlichen, mit der Verteidigung in Verbindung stehenden Anfänge prägten natürlich auch die Diskussionen über den „Einheitlichen Luftraum“. Die Sozialpartner hatten die Initiativen der Kommission überdies als einen Versuch der Liberalisierung und Privatisierung des Sektors gedeutet, was trotz der Zusicherungen durch die politisch Verantwortlichen eine fast ideologische Opposition und sogar soziale Aktionen auslöste (Streik vom 19. Juni 2002). Die politische Tragweite des Themas, der Druck der Fluggesellschaften, des Europäischen Parlaments und der öffentlichen Meinung, die Reformbereitschaft der Dienstleister und die Vermittlung der Kommission führten jedoch letztendlich zu einer Einigung auf Rechtstexte, in denen zivilen und militärischen Anforderungen genügt wird.

Die neue Gesetzgebung bietet zahlreiche Vorteile: Verbesserung und Stärkung der Sicherheit; Umstrukturierung des europäischen Luftraums in Abhängigkeit von der Verkehrsdichte anstelle der nationalen Grenzen; Erhöhung der Gesamteffizienz des Flugverkehrsmanagements durch die Beseitigung einer großen Zahl von administrativen und organisatorischen Engpässen; Schaffung von zusätzlichen Kapazitäten; Anreize für den Einsatz des technologischen Fortschritts und Erleichterung der internationalen Zusammenarbeit.



3. Drei Anforderungen: Betriebssicherheit, Schutz gegen Angriffe, Umweltschutz

Die europäische Politik muss auf die beiden wichtigsten Sorgen der Bürger reagieren, die in Meinungsumfragen zum Ausdruck kamen: Sicherheit und Umweltschutz. Den Bürger in den Mittelpunkt der Verkehrs- und Energiepolitik rücken, heißt daher auch, diese Herausforderungen anzunehmen. Dies ist sogar eine wichtige Legitimitätsgrundlage der Union. Deshalb bildeten Schutz und Qualität der Lebensbedingungen der Unionsbürger den zweiten wichtigen Pfeiler der seit 2000 unternommenen Aktivitäten in den Bereichen Verkehr und Energie. Die Art der Bedrohungen, die auf diesen beiden Sektoren lasten, und die Mittel, um ihnen vorzubeugen und gegenüberzutreten, sind vielfältig.

Zunächst einmal handelt es sich um bestimmte unmittelbare Risiken in Verbindung mit den Mobilitäts- oder Versorgungssystemen, die mit der Globalisierung des Handelsaustauschs zunehmen. Unabhängig davon, ob es sich um Unfälle, technische Störungen oder mutwillige Schäden handelt, erfordern diese Risiken jederzeit die gleiche Wachsamkeit durch die Einführung geeigneter Normen und die ständige Kontrolle ihrer strikten Einhaltung.

Weiterhin geht es um schwer fassbare, aber ernsthafte Risiken in Verbindung mit der starken Energieabhängigkeit der Union und sicherlich auch der andauernden Umweltverschmutzung. Jede dieser Dimensionen ist zu berücksichtigen und von der europäischen Verkehrs- und Energiepolitik zu bearbeiten.

3.1 Sicherheit und Schutz des Verkehrs und der Energieversorgungssysteme

Das Risiko einer abrupten Unterbrechung ist zur Achillessehne der Energieversorgungs- und Mobilitätssysteme geworden, gleich ob es sich um unfallbedingte oder willkürliche Unterbrechungen handelt, wie jene, die durch Terroranschläge verursacht werden. Durch gemeinsame Anstrengungen und die Annahme gemeinsamer Ziele und Regeln, die dem nunmehr globalen Risikograd gerecht werden, bemühte sich die Europäische Union in den vergangenen vier Jahren um den Schutz des europäischen Raums.



Die Union erließ strenge Vorschriften zur Kontrolle von Schiffen vor ihren Küsten und in ihren Häfen.

3.1.1. Sicherheit und Schutz der Mobilität der Güter und Personen

Im Bereich der Sicherheit hat es in den vergangenen vier Jahren infolge einer hohen Zahl von Unfällen, Katastrophen und Anschlägen eine in der Verkehrspolitik beispiellose Normierungstätigkeit gegeben. Technische Regeln, Kontrollen, Kriseninformation und -management, Verantwortung, Sanktion und Entschädigung: Alle Aspekte eines wirksamen Vorgehens wurden behandelt.

Innerhalb kurzer Zeit wurde eine kohärente Sammlung von Gemeinschaftsrechtstexten und –instrumenten geschaffen, was vor vier Jahren kaum vorstellbar war. Eine der wichtigsten Neuerungen ist sicherlich die Gründung von starken europäischen Einrichtungen auf dem Gebiet der Sicherheit, nämlich der drei europäischen Agenturen in den Bereichen See-, Luft- und Eisenbahnverkehr. Hinzuzufügen ist die Bildung einer europäischen Gruppe von Inspektoren für Luftfahrtsicherheit und mittelfristig einer vergleichbaren Gruppe von Inspektoren für Sicherheit im Seeverkehr. Außerdem wurde 2003 eine Expertengruppe eingerichtet, die die Kommission bei der Entwicklung der europäischen Unfallverhütungspolitik für alle Verkehrsträger, einschließlich im Energietransport (Öl- und Gasfernleitungen) berät.

Definition einer echten Sicherheitspolitik für den Seeverkehr

In den vergangenen vier Jahren trat mit dem Schiffbruch der Erika im Dezember 1999 und dann im November 2002 mit dem der Prestige auf brutale Weise die Problematik der Sicherheit im Seeverkehr in den Vordergrund. Die Küsten waren auf Hunderten von Kilometern verschmutzt, die Umweltschäden waren schwer und die wirtschaftlichen Folgen für die betroffenen Gebiete gravierend. Diese beiden Katastrophen verdeutlichten die ständige Bedrohung, die von den ungefähr 800 Millionen Tonnen Erdöl ausgeht, die jedes Jahr in europäischen Gewässern befördert werden, angesichts der Tatsache, dass das weltweite Unfallrisikopotenzial jeden dritten Tag einen Schiffbruch erwar-

ten lässt. Der Passagierverkehr blieb übrigens von den Unfällen nicht verschont, wie unter anderem die Schiffbrüche von Samina Express oder Estonia belegen.

Diese Risiken sollten besser und entschlossener angegangen werden. Deshalb verhängte die Union durch drei Maßnahmenpakete strenge Vorschriften für die Kontrolle der Schiffe, die an ihren Küsten und in ihren Häfen verkehren: zwei Maßnahmenpakete nach dem Unfall der Erika (die Pakete „Erika I“ und „Erika II“, beide auf Vorschlag der Kommission im Jahr 2000), das dritte nach dem Schiffbruch der Prestige (2002/2003).

Es bleibt anzumerken, dass die Wirksamkeit dieses zum Teil bereits in Kraft befindlichen Regelwerks von seiner effektiven Anwendung durch die Mitgliedstaaten abhängen wird. Bei Inkrafttreten von „Erika I“ im Sommer 2003 war festzustellen, dass viele Mitgliedstaaten zur Anwendung von zwei der neuen Richtlinien nicht bereit waren, nämlich der Richtlinie über die Hafensstaatkontrolle bzw. über die Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsstellen. Die Kommission leitete daher unverzüglich gegen nicht weniger als zehn Staaten Vertragsverletzungsverfahren wegen Nichtumsetzung der „Erika I“-Richtlinien ein. Diese Entschlossenheit der Kommission bei der Kontrolle der Einhaltung des Gemeinschaftsrechts im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr kennt Präzedenzfälle: Bereits im Jahr 2002 war die Kommission gegen bestimmte Mitgliedstaaten wegen der mangelhaften Umsetzung bestehender Vorschriften im Bereich der Schiffskontrolle vorgegangen, in diesem Fall wegen Nichtbeachtung der Mindestschwelle von 25 % der Schiffe, die vom Hafenstaat jedes Jahr zu inspizieren sind.

Liste der Schiffe, denen zwischen dem 1. November 2003 und dem 30. April 2004 der Zugang zu den Häfen der Mitgliedstaaten verweigert wurde^[7]

Schiffsname	IMO-Nummer	Schiffstyp	Flaggenstaat
HAKKI DEVAL (*)	7433347	Massengutfrachter	Türkei (sehr hohes Risiko)
EUROPA I (*)	5405542	Passagierschiff	Bolivien (sehr hohes Risiko)
ARIELLE (*)	7519880	Passagierschiff	St. Vincent und die Grenadinen (hohes Risiko)
SAMBOR (*)	7724368	Massengutfrachter	Belize (sehr hohes Risiko)
ELENA B (*)	7721330	Massengutfrachter	St. Vincent und die Grenadinen (hohes Risiko)
SANTOS C (*)	7214363	Chemikaliertankschiff	Bolivien (sehr hohes Risiko)
SANDRA	7919846	Massengutfrachter	Rumänien (sehr hohes Risiko)
MARWA B	7501833	Massengutfrachter	Arabische Republik Syrien (sehr hohes Risiko)
MEDIA V (*)	6407652	Passagierschiff	Zypern (mittleres Risiko)
SANDRA	7336642	Chemikaliertankschiff	Bolivien (sehr hohes Risiko)
GOKHAN KIRAN	7433696	Massengutfrachter	Türkei (sehr hohes Risiko)
ELPIS	7610098	Massengutfrachter	St. Vincent und die Grenadinen (hohes Risiko)

(*) Schiffe für die die Zugangsverweigerung nachträglich aufgehoben wurde. Die Maßnahme der Zugangsverweigerung kann erst nach einer neuen Inspektion des Schiffs durch die Inspektoren der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats aufgehoben werden, die die Maßnahme der Zugangsverweigerung getroffen hat, und zwar nur unter der Voraussetzung, dass zur Genugtuung dieses Mitgliedstaats der Nachweis erbracht wurde, dass das Schiff die geltenden Bestimmungen der internationalen Übereinkommen in vollem Umfang erfüllt.

[7] Diese Liste ist im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften und auf der Website der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) veröffentlicht: <http://www.emsa.eu.int/end900d002d007d001.html>

Beitrag der Union zur Sicherheit im Seeverkehr

Die seit dem Schiffbruch der Erika entwickelte Politik begreift das Phänomen des Sicherheitsmangels als Ganzes:

Eine erheblich größere Sicherheitsanforderung

Zwei im Dezember 2001 angenommene Richtlinien, die normalerweise seit Sommer 2003 in das innerstaatliche Recht der Mitgliedstaaten umzusetzen waren, verschärfen bei Schiffen die Sicherheitsüberprüfungen und -kontrollen, die von Schiffsklassifizierungsgesellschaften und den angelaufenen Staaten im Rahmen der Hafenstaatkontrolle vorgenommen werden. Sie zielen darauf ab, strengere Maßstäbe für die Prüfungsverfahren für potenziell gefährliche Schiffe festzusetzen.

(Liste der Schiffe: siehe Tabelle).

Strenge Normen zur Gewährleistung sicherer und gut entwickelter Ausrüstungen

Nach dem Unfall der Prestige wurden zusätzliche Maßnahmen ergriffen, um zu verhindern, dass etwaiger Schiffbruch von Öltankern eine Katastrophe verursacht. Seit Oktober 2003 untersagt daher das „Paket Erika II“ den Transport von Schweröl in Einhüllen-Öltankschiffen. Die Gemeinschaftsregelung verkürzt übrigens auch den im Rahmen von „Erika I“ aufgestellten Zeitplan für die Stilllegung von Einhüllen-Öltankschiffen. Ab 2010 darf kein Einhüllen-Tankschiff mehr einen Hafen der Union anlaufen, und nicht mehr erst ab 2015, wie ursprünglich vorgesehen.

Für den Passagierverkehr wurden zusätzliche Maßnahmen getroffen, um die Sicherheitsvorschriften und -normen

zu vervollkommen und die Vorschriften für die Schiffsstabilität zu verbessern.

Die Schlüsselrolle der Informationsübermittlung und des Krisenmanagements

Mit dem Paket „Erika II“ wurde ein gemeinschaftliches Überwachungs- und Informationssystem eingeführt. Daraus wird eine genauere Überwachung der Schiffe in den Küstengebieten der Union hervorgehen, insbesondere von so genannten „Risikoschiffen“. Ferner sollen in Küstennähe „Notliegeplätze“ für Schiffe in Seenot eingerichtet werden. Generell wird dadurch der Einsatz neuer Technologien zur Gewährleistung einer optimalen Echtzeitinformation über Unfallrisiken gefördert. Diesbezüglich dürfte das GALILEO-System einen wichtigen Beitrag zum Erscheinen neuer Anwendungen in diesem Bereich leisten.

Ein Rahmen für Verantwortlichkeiten, Sanktionen und eine verbesserte Entschädigung

Im März 2003 unterbreitete die Kommission einen noch nicht angenommenen Richtlinienvorschlag zur Einführung eines Systems strafrechtlicher Sanktionen gegen die Urheber von rechtswidrigen Einleitungen und größeren Ölverschmutzungen, die absichtlich oder grob fahrlässig herbeigeführt wurden. Jeder schuldig Befundene würde unabhängig von seiner Position in der Verantwortungskette gerichtlich belangt. In seiner politischen Einigung vom Juni 2004 genehmigte der Rat die Einführung einer solchen Regelung, die bezüglich der Hoheitsgewässer der Mitgliedstaaten strenger als die internationalen Rechtsvorschriften ist, aber betonte auch,

dass seiner Meinung nach über den im Gemeinschaftstext vorgeschlagenen strafrechtlichen Charakter der Sanktionen in diesem Rahmen nicht entschieden werden könne.

Das Paket „Erika II“ umfasst außerdem die geplante Einrichtung eines europäischen Entschädigungsfonds für Opfer von Ölverschmutzungen. Dieser Vorschlag der Kommission wurde auf internationaler Ebene mit der im Mai 2003 getroffenen, jedoch noch nicht ratifizierten Entscheidung, übernommen, die Höchstgrenze für Entschädigungen im Rahmen des FIPOL-Fonds von 200 Millionen Euro auf eine Milliarde Euro zu erhöhen („FIPOL 2“).

Neben dem Transportgefährlicher Güter wurden auch Verbesserungen vorgeschlagen, um die Haftung der Betreiber von Hochsee-Passagierschiffen genauer zu bestimmen und eine bessere Opferentschädigung zu gewährleisten.

Die Aufgaben der Europäischen Agentur für Sicherheit im Seeverkehr

Diese 2002 gegründete Agentur ist mit der Beratung der Europäischen Kommission über technische und wissenschaftliche Aspekte beauftragt. Sie muss die Kommission insbesondere bei der Konzeption oder der Aktualisierung des rechtlichen Rahmens für die Sicherheit im Seeverkehr unterstützen. Außerdem soll sie eine tragende Rolle übernehmen, um für die richtige Anwendung des bestehenden Rechts zu sorgen. Die Behörde wird mit den nationalen Verwaltungen eng zusammenarbeiten und wird befugt sein, bei den Schiffsklassifizierungsgesellschaften Prüfungen vorzunehmen.

Ein letztes Maßnahmenpaket soll dieses neue Regelwerk vollenden. Es wird insbesondere manchen Forderungen genügen, die der Europäische Rat auf seiner Tagung im Dezember 2002 in Kopenhagen kurz nach der Prestige-Katastrophe stellte. Die angestrebten Maßnahmen sollen das gesamte Regelwerk zur Verfolgung folgender Ziele stärken:

- die Flaggenstaaten zur Rechenschaft ziehen, insbesondere hinsichtlich ihrer internationalen Verpflichtungen im Rahmen der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO);

- stärkere Hafenstaatkontrollen, Bekämpfung des Phänomens der Billigflaggen und gezielte Kontrolle, insbesondere von Risikoschiffen, und weniger strenge Kontrollen von Schiffen eines Mitgliedstaats, die mit dem Gemeinschaftsrecht im Einklang stehen;
- die Vorschriften im Bereich der Überwachung des Schiffsverkehrs vervollkommen, um vor allem etwaige Notliegeplätze genau zu ermitteln, die an Bord der Schiffe installierten Schiffsdatschreiber („Black Box“) optimaler einzusetzen, aber auch, um die Kontrollmöglichkeiten durch das europäische Satellitennavigationssystem GALILEO besser zu nutzen;

- Definition der europäischen Vorschriften zu Unfalluntersuchungen, Behebung der Mängel internationaler Rechtsvorschriften und der Schwierigkeiten der Mitgliedstaaten bei der befriedigenden Durchführung technischer Ermittlungen nach schweren Seeunfällen innerhalb einer angemessenen Frist;
- Verbesserung der Haftung und Entschädigung für Schäden durch Verschmutzung und für Schäden an Passagieren im innergemeinschaftlichen Verkehr, im Nachgang zum Athener Übereinkommen, mit einer entsprechenden Versicherungspflicht für Seebeförderer. Für Schäden durch Ölverschmutzungen weist das internationale System noch eine Reihe von Mängeln bei der Entschädigung auf. Wie bereits angekündigt, will die Kommission für den Fall, dass die Bemühungen zur Verbesserung der internationalen Vorschriften für die Haftung und Entschädigung ergebnislos bleiben, einen Vorschlag für eine Rechtsvorschrift der Gemeinschaft vorlegen, die ein europäisches Haftungssystem (und Entschädigungssystem für den Fall, dass das „FIPOL 2“-Protokoll nicht ratifiziert werden sollte) für Meeresverschmutzungen einführt;
- schließlich die Festlegung befriedigender Sozialnormen in der Seeschifffahrt mit der Perspektive, dass innerhalb der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) in der abschließenden Bearbeitung befindliche Übereinkommen über Sozialnormen, das sich sogar zu einem weltweiten Arbeitsgesetzbuch für den Seeverkehr entwickeln könnte, in das Gemeinschaftsrecht einzubeziehen.

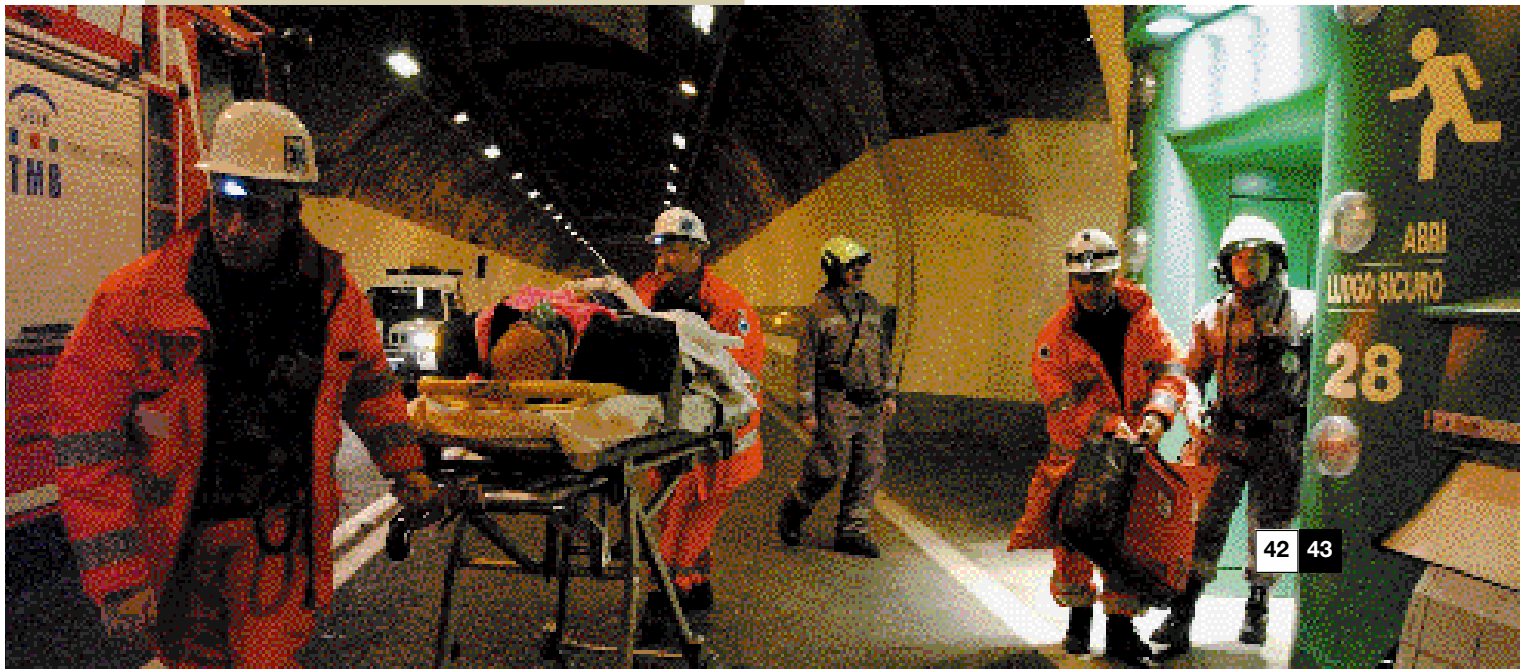
Die Europäische Union hat eine Richtlinie zur Sicherheit in Straßentunneln verabschiedet, die die notwendigen Vorkehrungen benennt, um diese besonders gefährlichen Abschnitte des Straßennetzes sicherer zu machen.

Erarbeitung eines umfassenden Regelwerks für die Flugverkehrssicherheit

Die bisherigen Bemühungen im Bereich der Sicherheit in der Luftfahrt brachten angesichts des sich rasch entwickelnden Binnenmarkts nur begrenzte Ergebnisse hervor. Technische und industrielle Normen oder Betriebsvorschriften waren in Europa nach wie vor Ergebnis einer zwischenstaatlichen Zusammenarbeit zwischen den gemeinsamen Luftfahrtbehörden (JAA). Dies führte zu anhaltenden Unterschieden zwischen den Mitgliedstaaten. Die Zeit drängte daher, die Grundlagen für eine echte EU-weite Regulierung der Luftfahrtsicherheit zu schaffen, die auf einer so starken Institution wie der „Federal Aviation Administration“ (FAA) in den Vereinigten Staaten aufbauen könnte.

Künftig wird daher die 2002 gegründete und seit September 2003 operationelle Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) die treibende Kraft einer neuen Gemeinschaftspolitik in der Flugsicherheit sein. Aufgabe der EASA ist die Entwicklung gemeinsamer Normen in allen Bereichen, die die Sicherheit in der Luftfahrt betreffen, obwohl sich bisher in einer ersten Etappe die Aufmerksamkeit auf die Zertifizierung der Luftfahrtprodukte und Wartungsnormen richtete, Elemente, die für die Förderung der europäischen Luftfahrtindustrie grundlegend wichtig sind. Mittelfristig soll die EASA zu einer Luftfahrtbehörde werden, die imstande ist, die Genehmigung der Luftfahrtaktivitäten, die Vergabe von Lizenzen für das Luftfahrtpersonal und die Überwachung des Luftverkehrs unter Sicherheitsaspekten zu übernehmen.

Die EASA und der sie begleitende Rechtsrahmen sind jedoch nicht die einzigen Fortschritte, die im Bereich der Flugsicherheit verzeichnet werden. Das Drama, das sich Anfang 2004 in Sharm el-Sheikh ereignete, unterstrich die Notwendigkeit einer besseren Gewährleistung der Sicherheit der Flugzeuge aus Drittländern, die Flughäfen in der Gemeinschaft anfliegen. Auf diese



Anforderung hatte die Kommission ab 2002 durch die Vorlage eines Richtlinienvorschlags hingewiesen, der vor kurzem angenommen wurde. Es handelt sich darum, Fluggästen, die von Gesellschaften mit Sitz außerhalb der Union aus dem oder in das Hoheitsgebiet der Gemeinschaft geflogen werden, durch Überprüfungs- und Auskunftspflichten größtmögliche Sicherheit zu garantieren. Die Richtlinie zielt auf die Harmonisierung der Vorschriften und Verfahren für Bodeninspektionen von ausländischen Luftfahrzeugen, die in der Union landen. Jeder Mitgliedstaat ist zwingend verpflichtet, der Kommission alle technischen und sonstigen Maßnahmen mitzuteilen, die gegen eine Maschine und seinen Betreiber verhängt werden, wie etwa Flugverbote. Auf Vorschlag der Kommission können diese Maßnahmen auf die gesamte Gemeinschaft ausgedehnt werden. Darüber hinaus müssen die Mitgliedstaaten einen Mechanismus für die Erfassung aller für zweckdienlich befundenen Informationen einrichten: Diese Informationen werden anschließend jedes Jahr von der Kommission zusammengestellt und in einem öffentlichen Bericht bekannt gegeben. Dies ist ein richtiger Ausgangspunkt auf dem Weg zur Transparenz der den Bürgern Europas derzeit häufig noch nicht zugänglichen – vor allem sicherheitsrelevanten – Fluginformationen.

Ein europäischer Rahmen für die Sicherheit im Eisenbahnverkehr

Die Verschärfung der Sicherheitsbedingungen im Eisenbahnverkehr fand bei der Schaffung eines Gemeinschaftsrechtsrahmens ebenfalls Berücksichtigung. Der Rat und das Europäische Parlament nahmen daher vor kurzem auf Vorschlag der Kommission in ihrem zweiten „Eisenbahnpaket“ eine Richtlinie an, in der die wesentlichen Elemente der Sicherheitssysteme für die Betreiber von Eisenbahninfrastrukturen und -unternehmen festgelegt werden. Auf dieser Grundlage werden nach und nach alle Ziele, Verfahren und Indikatoren für die Eisenbahnsicherheit entwickelt.

Die Entwicklung dieser neuen Politik wird vom technischen Expertenwissen einer Europäischen Eisenbahnagentur unterstützt, die sicherheitsbezogene Aufgaben wahrnehmen und die Interoperabilität gewährleisten wird. Aufgabe dieser Agentur wird die Beratung und Unterstützung der Kommission, aber auch die Vernetzung der nationalen Verwaltungen sein. Die Richtlinie sieht außerdem die Einrichtung nationaler Behörden für Eisenbahnsicherheit vor, die als unabhängige Strukturen insbesondere mit der Ausstellung von Sicherheitszertifikaten für Eisenbahnunternehmen beauftragt sein werden. Diese Zertifikate werden künftig europaweit einheitlich definiert und ein einheitliches Format erhalten. Ebenso wie in den anderen Sektoren wird das Prinzip der Unabhängigkeit der technischen Untersuchungen bei Unfällen vorgeschrieben.

Handeln für die Straßenverkehrssicherheit

Die Union muss eine weitere Geißel bekämpfen, die im Laufe der Jahre sicherlich etwas banalisiert wurde, deswegen aber nicht minder gefährlich ist: die mangelnde Sicherheit auf den Straßen. In der Union starben 2001 fast 40 000 Personen als Folge von Straßenverkehrsunfällen.

Angesichts dieses immer größer werdenden Problems in der Union ist die Kommission bereits seit längerem tätig geworden. Dennoch befindet sich die von ihr vorgeschlagene Politik noch immer im Anfangsstadium. Die Kommission stieß auf den Widerstand der Mitgliedstaaten, die im Namen der Subsidiarität darauf verzichteten, gemeinsame Instrumente für die Straßenverkehrssicherheit auf europäischer Ebene einzuführen. Deshalb verzichtete die Kommission 2001 nach dreizehnjähriger ergebnisloser Prüfung ihres Richtlinienvorschlags im Ministerrat unter anderem auf die Annahme einer einfachen Empfehlung zur Begrenzung des zulässigen Blutalkoholgehalts von Autofahrern.

In ihrem Weißbuch von 2001 schlug die Kommission aber, gestützt auf beunruhigende Statistiken, erneut Alarm. Mit dem ehrgeizigen Ziel, die Zahl der Verkehrstoten auf den Straßen in der Union bis 2010 um die Hälfte zu verringern, bemühte sich die Kommission, ihrer Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit neuen Auftrieb zu geben.

Die skizzierte Politik umfasst unterschiedliche Maßnahmen zur Unterstützung von einzelstaatlichen Aktionen und Kampagnen für mehr Sicherheit im Straßenverkehr, sie beruht aber vor allem auf rechtlichen Initiativen, die auch auf Gemeinschaftsebene zu ergreifen sind. Dadurch soll in der Tat zur Verhütung von Unfällen, aber auch zu einer wirksameren Kontrolle und Bestrafung von Risikoverhalten beigetragen werden. Diese Stärkung der europäischen Politik löst noch immer schwierige Debatten im Rat aus, obwohl das Bewusstsein für diese Problematik allmählich wächst. In mehreren Mitgliedstaaten entschieden sich die öffentlichen Stellen, sicherlich aufgrund der Sensibilisierung durch die energischen Empfehlungen der Kommission, für ein unnachgiebigeres und radikaleres Vorgehen gegen Verkehrsverstöße.

Unter den von der Kommission vorgeschlagenen rechtlichen Maßnahmen wurden bereits mehrere Sicherheitsmaßnahmen auf dem Gebiet des Straßenverkehrs erwähnt: Kontrollen, Geschwindigkeitsbegrenzer, Fahrtenschreiber, Lenk- und Ruhezeitenregelung, usw. Zu erwähnen ist auch die im Jahr 2003 von den Mitgliedstaaten nach langem Kampf getroffene Entscheidung, gemäß dem Vorschlag der Kommission für alle Fahrgäste in Bussen und Lkw die Gurtpflicht einzuführen. Die Gurtpflicht gilt auch für Kinder, die davon bisher durch geeignete, genehmigungspflichtige Rückhalteeinrichtungen befreit waren.



Die Union verfügt nun über gemeinsame Mindestnormen zur Sicherheit von Flughäfen und Flugzeugen, von Gepäck, Luftfracht, Ausrüstungen und Dienstleistungen.

Eine höhere Sicherheit erweist sich auf bestimmten besonders gefährlichen Abschnitten des Straßenverkehrsnetzes als unumgänglich. Deshalb wurde zum Beispiel eine Richtlinie über die Sicherheit in Straßentunnels erlassen, mit der alle notwendigen Vorkehrungen zur Sicherung dieser Teilstücke vorgeschrieben werden können.

3.1.2. Den Verkehr vor Angriffen schützen

Als Reaktion auf die Terroranschläge vom 11. September 2001 in den Vereinigten Staaten wurde in den Bereichen der Luftfahrt und des Seeverkehrs auch eine Sicherheitspolitik eingeleitet.

Schutz der Luftfahrt

Bereits im Oktober 2001 unterbreitete die Kommission dem Rat einen mittlerweile in Kraft gesetzten Verordnungsvorschlag, der auf zwischenstaatlicher Ebene angenommene Empfehlungen zur Sicherheit auf den Flughäfen der Gemeinschaft und bei Flügen mit Startflughafen in der Union im Gemeinschaftsrecht verankert. Für Flughäfen und Luftfahrzeuge, Gepäckstücke, Frachtgut, Ausrüstungen und damit verbundene Leistungen wurden Mindestsicherheitsnormen aufgestellt. Diese Normen erstrecken sich auch auf die Einstellung des Personals und seine Ausbildung. Zur Durchsetzung dieser Vorschriften sind die Mitgliedstaaten zur Entwicklung und Durchführung nationaler Pläne verpflichtet. Die Kommission verfügt über eine Aufsichtskompetenz auf den Flughäfen der Union, die von einer Gruppe von EU-Inspektoren in Zusammenarbeit mit den nationalen Kontrollgruppen ausgeübt wird.

Erweiterung des Schutzes auf andere Verkehrsarten: Seeverkehr

Die Luftfahrt ist jedoch nicht das einzige potenzielle Ziel böswilliger Handlungen. Die gesamte Transportkette ist anfällig. Deshalb machte sich die Kommission daran, die ersten Grundsteine für die Sicherheit im Seeverkehr zu legen und arbeitet derzeit an Wegen und Mitteln, um dies auch für den multimodalen Verkehr zu verwirklichen. Im Mai 2003 schlug sie inzwischen angenommene Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit der Schiffe und Hafenanlagen vor. Die internationalen Normen der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO), die künftig für den innergemeinschaftlichen Verkehr und in gewissem Umfang für den nationalen Verkehr gelten, wurden daher in Gemeinschaftsrecht umgesetzt. Ein gemeinschaftliches Inspektionssystem ist ebenfalls vorgesehen.

Jenseits dieses Aspekts der Schnittstelle zwischen Schiff und Hafen, die diese erste Initiative abdeckt, legte die Kommission im Februar 2004 einen Richtlinienvorschlag vor, der die Sicherheitsmaßnahmen auf die gesamte Hafenzone ausdehnt, auch mit einem System von Gemeinschaftsinspektionen. Die Prüfung dieses Textes auf Ebene des Rates ist bereits erfolgt, wobei die allgemeinen Prinzipien des Textes in Erwartung der Stellungnahme des Europäischen Parlaments insgesamt begrüßt wurden.

3.1.3. Die Zuverlässigkeit des Kernenergiebereichs sicherstellen

Die Kernenergie muss auf einem umfassenden und strengen Rahmen beruhen, der alle Risiken abdeckt, von den Beeinträchtigungen der menschlichen Gesundheit (Strahlenschutz), über die Abzweigung von Nuklearmaterial (Sicherheitsüberwachung) bis hin zu Betriebsstörungen in Kraftwerken (Sicherheit).

Diese Anforderungen waren von Beginn an eines der zentralen Ziele der Gemeinschaftspolitik, die im Rahmen des Euratom-Vertrags entwickelt wurden. In den vergangenen Jahren durchlief diese Politik einen Anpassungsprozess in einem Kontext, der geprägt war durch die Erweiterung der Union, aber auch durch die umfassende Überlegung, die das Grünbuch der Kommission zur Energieversorgung der Union, und die Bedingungen, unter denen die Kernenergie darin ihren Stellenwert behalten kann, in Gang setzte.

Verankerung einer nuklearen Sicherheitspolitik

Auf ausdrückliche Forderung des Europäischen Rates anlässlich seiner Tagungen 1999 in Köln und 2001 in Laeken wurden Initiativen ergriffen, um die nukleare Sicherheit in der erweiterten Union zu gewährleisten.

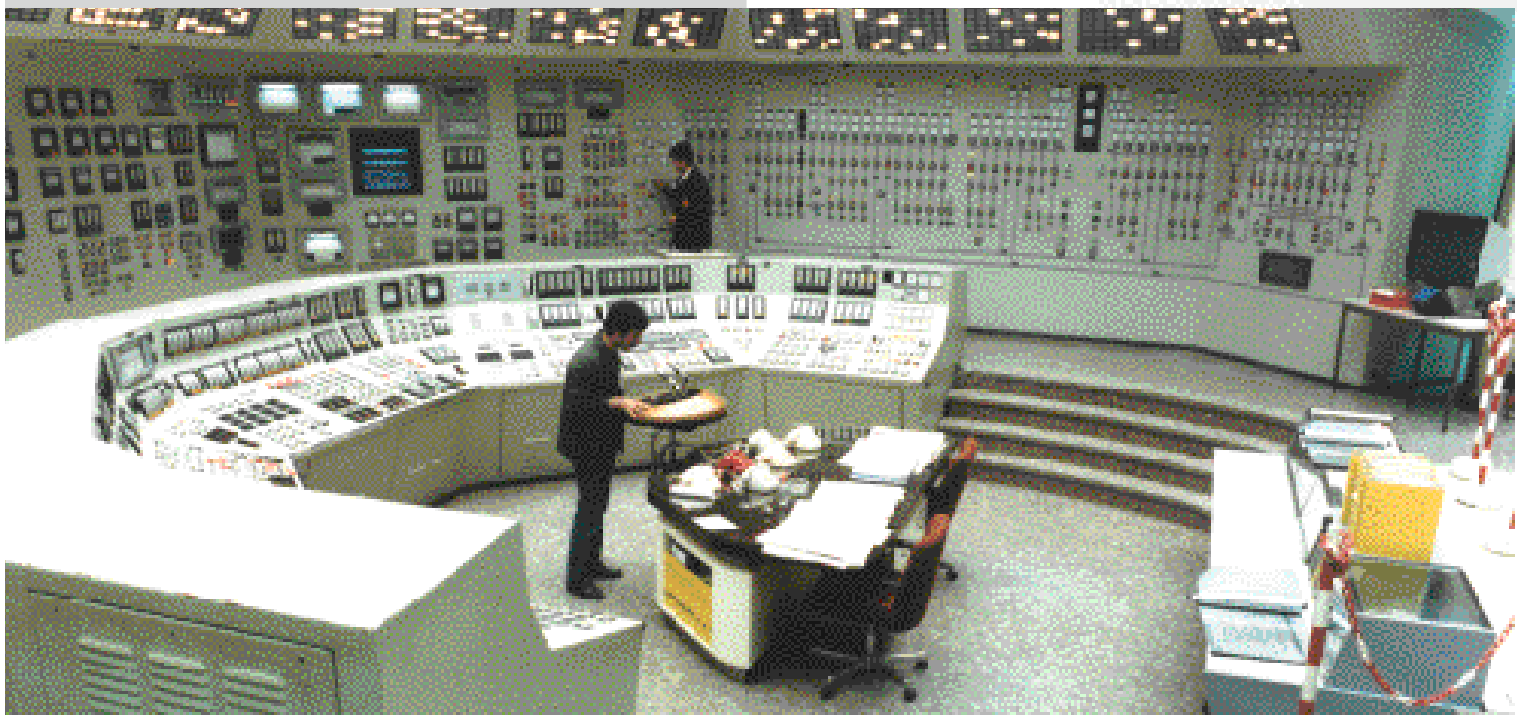
Zunächst hielt es die Kommission für zweckmäßig, eine Richtlinie auf der Grundlage eines neuen Konzepts für die Sicherheit der Kernanlagen vorzuschlagen. Dieser Text sieht die Stärkung der Sicherheit der Kernanlagen von ihrer Konzeption bis zu ihrem Abbau vor. Er nennt gemeinsame Sicherheitsnormen und Überprüfungsmechanismen, die die Anwendung gemeinsamer Methoden und Kriterien für die nukleare Sicherheit im gesamten erweiterten Europa gewährleisten werden. Dadurch sollen die von der Internationalen Atomenergiebehörde (IAEA) anerkannten Grundsätze Rechtswirkung erlangen. Jeder Mitgliedstaat würde überdies zur Gründung einer unabhängigen Sicherheitsbehörde veranlasst, die ihre Funktionen im Rahmen einer EU-Aufsicht ausüben würde. Die Idee ist die Einführung eines Systems unabhängiger Evaluierung der Leistungen der einzelstaatlichen Behörden. Mehrere Mitgliedstaaten zeigten sich dieser Initiative gegenüber abgeneigt, indem sie als Tatsache anführten, dass die Gemeinschaft für nukleare Sicherheit nicht zuständig wäre, während der Gerichtshof in einem Urteil vom Dezember 2002 gerade die Begründetheit einer Gemeinschaftsaktion in diesem Bereich bestätigt hatte.

Darüber hinaus könnte die nukleare Sicherheit ohne Zurverfügungstellung angemessener finanzieller Ressourcen nicht garantiert werden. Dies gilt vor allem für die Deckung der Kosten, die durch den Abbau der Kernanlagen unter Bedingungen, die Bevölkerung und Umwelt vor Ionenstrahlung schützen, anfallen. Deshalb schlug die Kommission vor, im Rahmen dieser Richtlinie Gemeinschaftsvorschriften für die Einrichtung, Verwaltung und Nutzung eines Abbaufonds zu erlassen, mit einer eigenen Rechtspersönlichkeit, die sich von dem Betreiber der Kernanlage unterscheidet. Dieser Vorschlag, den das Europäische Parlament bei der Prüfung aller Maßnahmen zum Binnenmarkt für Elektrizität und Erdgas immerhin ausdrücklich unterstützte, fand keine Zustimmung bei den Mitgliedstaaten, die eine Externalisierung der Verwaltung dieser Finanzreserven für den Abbau ablehnen. Dennoch muss eine wirksame Lösung gefunden werden, um diesem Finanzierungsbedarf zu entsprechen; die Kommission wird ihre Bemühungen in dieser Richtung fortsetzen.

Weitere Wahrnehmung der Aufgaben im Bereich der nuklearen Sicherheit

Die Kommission setzte ihre Kontrolltätigkeiten im Bereich der nuklearen Sicherheit im Rahmen des Euratom-Vertrags fort. Danach hat sie dafür Sorge zu tragen, dass die Nutzung der Spaltstoffe durch die zivile Atomindustrie den genauen Anforderungen des Euratom-Vertrags entspricht. Mit einer eigenen Inspektorengruppe aus 200 Sachverständigen führte sie im Zeitraum 2000-2004 mehr als 2 000 Vor-Ort-Kontrollen pro Jahr durch.

Umfassende und strenge Regeln sind für alle atomaren Risikobereiche unerlässlich : Gefährdung der Gesundheit (Strahlenschutz), Abzweigung von spaltbarem Material (Sicherheit), Pannen in den Anlagen (Betriebssicherheit).



Menschen im Dienste der nuklearen Sicherheitspolitik

Im Zeitraum 2000-2004 haben sich die Aufgaben, die die Kommission im Nuklearbereich erfüllt, sowohl hinsichtlich ihrer Organisation als auch ihrer Tragweite bedeutend weiterentwickelt.

Auf organisatorischer Ebene wurden diese Aufgaben stufenweise der Generaldirektion Energie und Verkehr unterstellt, zunächst mit der Integration der Direktion „Euratom-Sicherheitsüberwachung“ und schließlich, vor kurzem, mit der Übernahme der Zuständigkeiten im Strahlenschutzbereich, die zuvor von der Generaldirektion Umwelt ausgeübt wurden. Im Jahr 2004 wurden der Generaldirektion Energie und Verkehr infolge der Erweiterung der Europäischen Union weitere Aufgaben übertragen, insbesondere die Weiterführung der

Aktionen zur finanziellen Unterstützung des Abbaus veralteter Kernkraftanlagen.

Diese Umstellungen ermöglichten die Bildung eines nuklearen Expertenzentrums am Standort Luxemburg, wo heute ungefähr 300 Personen beschäftigt sind. Dieses Expertenwissen umfasst nunmehr alle Aspekte der Entwicklung und Umsetzung der Politiken sowie der Inspektions- und Überprüfungsaktivitäten, die gemäß den Bestimmungen des Euratom-Vertrags durchzuführen sind. Vor allem im letztgenannten Bereich wurde die Gemeinschaftsaktion wirksamer in dem Bemühen, die Effizienz der nuklearen Sicherheitskontrolle zu verbessern.

Gemäß dem Euratom-Vertrag soll durch die Sicherheitskontrollen gewährleistet

werden, dass Nuklearmaterial aus der (zivilen) Verwendung, für die es bestimmt ist, nicht abgezweigt wird. Diese Kontrollen werden seit 1957 von einem Team aus Gemeinschaftsinspektoren durchgeführt, die einerseits die Kohärenz zwischen der Buchführung und dem Bestand des von den Betreibern deklarierten Materials, und andererseits zwischen diesen Angaben und den tatsächlichen physischen Vorräten in den Anlagen überprüfen. Diese Aufgaben umschließen Kontrollen und Maßnahmen vor Ort, die quantitative und qualitative Prüfung des Nuklearmaterials, Untersuchungen von Proben, die Auswertung von Überwachungsvideos und die Überprüfung der Behältersiegel.

Gleichzeitig initiierte die Kommission eine Reform dieser Aufgaben zur Kontrolle der nuklearen Sicherheit. Ziel ist ihre Neuausrichtung auf der Grundlage einer Analyse des Entwendungsriscos und einer verstärkten Beurteilung der Zuverlässigkeit, Integrität und Effizienz der von den Betreibern eingerichteten Kontrollsysteme. Durch diesen Ansatz kann die Häufigkeit der Inspektionen hin zu einem moderneren und qualitativ besseren Ansatz optimiert werden. Zwischen diesen Inspektionen und den anderen Überprüfungen im Bereich des Strahlenschutzes und der nuklearen Sicherheit, aber auch jenen der Luftfahrt- und Seeverkehrssicherheit werden Synergien entwickelt.

Die Sicherheitskontrolle erfolgt im Rahmen einer umfassenderen Politik, zu der auch der Sicherheitschutz, der physische Schutz der Nuklearanlagen und der Gesundheitsschutz gegen Strahlungen gehören. Diese Politik trägt ebenso wie die im Bereich des Abfallmanagements und des Abbaus veralteter Anlagen durchgeführten Maßnahmen zur Zuverlässigkeit der Kernenergieoption bei. Es handelt sich um eine wesentliche Anforderung, die, wie die Ereignisse der letzten Jahre beweisen, für die Entwicklung der Kernenergieoption und ihre Akzeptanz in der öffentlichen Meinung maßgeblich ist. Die Kommission beschloss daher auch, die Ergebnisse der Inspektionen stärker weiterzuverfolgen, indem die notwendigen rechtlichen Maßnahmen getroffen und gegebenenfalls Sanktionen verhängt werden, wenn bei Inspektionen Verstöße festgestellt werden.

Diesbezüglich verfügt sie über eine echte Weisungsbefugnis gegenüber Mitgliedstaaten, die sich nicht den Vorschriften des Euratom-Vertrags beugen. Daher zögerte sie vor kurzem nicht, von ihren Kompetenzen gegen das Vereinigte Königreich Gebrauch zu machen, um eine ordentliche Anwendung der Sicherheitskontrollen zu gewährleisten.

Über 2 500 Kontrollen wurden allein 2003 im Nuklearbereich durch ein Team von über 200 Inspektoren durchgeführt.



Verhütung der Risiken für die menschliche Gesundheit

Neben der Sicherheit der Anlagen ist auch der Schutz der Bevölkerung zu gewährleisten, der durch die Aufstellung eines Regelwerks erfolgt, das einen größtmöglichen Schutz der Gesundheit gewährleisten und eine optimale, nachhaltige Behandlung der radioaktiven Abfälle ermöglichen soll.

In den vergangenen Jahren wurden wichtige Texte für die Entwicklung von Grundnormen für den Gesundheitsschutz der Bevölkerung und der Arbeitnehmer angenommen, der eines der Hauptziele des Euratom-Vertrags darstellt. Bedeutende Fortschritte wurden dabei bei der Verschärfung der Kontrolle hoch radioaktiver umschlossener Strahlenquellen erzielt, die von der Industrie, der Forschung oder der Medizin hergestellt werden, und insbesondere der Strahlenquellen, die aufgegeben, verloren, verlegt oder ohne Genehmigung einbehalten werden, und damit so genannte „herrenlose Strahlenquellen“ werden. Eine neue Rechtsvorschrift wird die umfassende Rückverfolgbarkeit aller Quellen und die Vermeidung dieser „herrenlosen Strahlenquellen“ ermöglichen. Die Rechtsvorschriften, die nach der Katastrophe von Tschernobyl im Bereich des Schutzes und der Unterrichtung der Bevölkerung über die Auswirkungen der anhaltenden radioaktiven Verseuchung bestimmter wild vorkommender Nahrungsmittel erlassen wurden, wurden verschärft. Außerdem verbesserte die Kommission die Transparenz in den Informationen über die Abwasserleitungen von Kernanlagen sowie die Überwachung des Transfers radioaktiver Abfälle innerhalb der Union.

Neben den Fragen im Zusammenhang mit der Handhabung der von der Nuklearindustrie gewonnenen Stoffe wurde zum ersten Mal die Frage der Behandlung radioaktiver Abfälle erörtert. Die Entsorgung radioaktiver Abfälle, die seit einem halben Jahrhundert in Zwischenlagern aufbewahrt werden, bedarf in der Tat einer klaren, transparenten Antwort innerhalb einer angemessenen Frist. Neben dem Richtlinienvorschlag im Bereich der nuklearen Sicherheit legte die Kommission daher dem Rat gleichzeitig einen Richtlinienvorschlag zu diesen radioaktiven Abfällen vor. Ziel ist die Schaffung eines Rechtsrahmens, der die Mitgliedstaaten zu einer genauen Entsorgungsplanung verpflichtet. Dabei läge es an den Mitgliedstaaten, nach einem zuvor auf Gemeinschaftsebene festgelegten Zeitplan nationale Programme für die Lagerung radioaktiver Abfälle zu verabschieden, die insbesondere die Einlagerung hoch aktiver Abfälle in großer Tiefe beinhalten. Da trotz der Aufwendungen des Forschungsrahmens der Union die Mittel für die Forschung in diesem Bereich nicht ausreichen, soll parallel eine bessere Koordinierung der nationalen Forschungsprogramme erreicht werden. Dies könnte durch die Gründung eines Gemeinschaftsunternehmens erfolgen, das mit der Verwaltung und Ausrichtung der privaten wie öffentlichen, nationalen und gemeinschaftlichen Forschungsmittel zur Entsorgung radioaktiver Abfälle beauftragt wird.

Nukleare Sicherheit in Sellafield (Vereinigtes Königreich): Entscheidung vom 30. März 2004

British Nuclear Fuels plc (BNFL) betreibt eine Reihe von Anlagen am Standort Sellafield (UK). Diese Anlagen, die zum großen Teil zur Wiederaufarbeitung verbrauchter Kernbrennstoffe dienen, unterliegen kraft Euratom-Vertrag Inspektionen der Gemeinschaft.

Seit vielen Jahren hatten die Inspektionsdienste der Kommission BNFL über die Probleme bei der ordnungsgemäßen Kontrolle des Nuklearmaterials in einer der Anlagen von Sellafield, Komplex B30, also einen Verstoß gegen die Bestimmungen des Euratom-Vertrags, hingewiesen. Die Gemeinschaftsinspektoren beanstandeten, dass es nicht möglich sei, die in einem Becken gelagerten Mengen an verstrahltem Brennstoff genau zu ermitteln, um sie buchhalterisch zu erfassen. Hinzu kamen praktische Hindernisse vor Ort

aufgrund eines hohen Strahlungsniveaus und der schlechten Sichtverhältnisse in dem betreffenden Teil der Anlage.

In Kenntnis der technischen Probleme einer sofortigen Lösung hatte die Kommission BNFL indes regelmäßig, zuletzt im März 2003, gebeten, ihr einen umfassenden Plan mit der Bestimmung der zur Behebung dieser Situation notwendigen Maßnahmen vorzulegen. Trotz wiederholter Zusagen gelang es BNFL nicht, einen solchen formellen Aktionsplan auszuarbeiten oder die zur endgültigen Behebung des Verstoßes notwendigen Maßnahmen zu ergreifen.

Am 30. März 2004 nahm die Kommission schließlich eine Richtlinie gemäß Artikel 82 Euratom-Vertrag an, in der die Vertragsverletzung

festgestellt wird. In dieser Richtlinie forderte die Kommission das Vereinigte Königreich auf, ihr bis 1. Juni 2004 einen umfassenden Plan vorzulegen, der eine geeignete Buchführung über das betreffende Nuklearmaterial gewährleistet, sowie den physischen Zugang zu den betreffenden Anlagen zu ermöglicht. Darüber hinaus werden die britischen Behörden der Kommission alle sechs Monate einen Bericht über die bei der Durchführung des Plans erzielten Fortschritte vorlegen müssen.

Falls die britischen Behörden diesen Verpflichtungen nicht innerhalb der gesetzten Fristen nachkommen, könnte die Kommission direkt gegen BNFL Sanktionen verhängen.

Bei den Diskussionen über diesen Vorschlag im Rat kamen die Bedenken einiger Mitgliedstaaten zum Vorschein, vor allem was die bevorzugte Option der Lagerung hoch radioaktiver Abfälle in geologischen Formationen in großer Tiefe betrifft, aber auch, was die Festlegung eines gemeinschaftlichen Zeitplans angeht. Die Mitgliedstaaten würden sich eine Wahlfreiheit bei der Terminfestlegung einräumen, was jedoch ausgeglichen würde durch die Bewertung der von jedem Mitgliedstaat festgelegten Ziele, und zwar durch ein gegenseitiges Kontrollsystem zwischen einzelstaatlichen Behörden („Peer Review“).

3.2. Energie und Verkehr in der nachhaltigen Entwicklung verankern

Die Bürger Europas zu schützen, bedeutet nicht nur, Unfallrisiken oder böswilligen Handlungen vorzubeugen. Es geht auch darum, aus Europa ein homogenes Gebiet für wirtschaftliche Entwicklung und einen Raum zu machen, der die Umwelt im weiteren Sinne schützt.

Die Bereiche Energie und Verkehr tragen erheblich zur Verwirklichung dieses Ziels bei. Bei einer Störung oder einer Unterbrechung der Energieversorgung würde die gesamte Wirtschaftsbalance aus den Fugen geraten. Daran erinnern die Beispiele der beiden Ölschocks 1974 und 1979 ebenso wie die Sorgen um den jüngsten Anstieg der Rohölpreise auf dem Weltmarkt. Im gleichen Gedankengang ließe sich feststellen, dass die Probleme der Verkehrsüberlastung mit all ihren negativen Folgen (Verschmutzung, Schwächung der Wettbewerbsfähigkeit usw.) zunehmen werden, falls die Verteilung zwischen Verkehrsträgern unausgewogen bleibt.

In den vergangenen vier Jahren wurden daher Instrumente entwickelt, die auf eine nachhaltige Entwicklung der Verkehrssysteme und eine größere Sicherheit der Energieversorgung zielen.

3.2.1. Unterbrechungen im Energieversorgungssystem vorbeugen

Die im Bereich der Energieverbundsysteme und -infrastrukturen durchgeführte Politik liefert einen entscheidenden Beitrag zur Sicherung der Energieversorgung im Binnenmarkt.

Seit 2000 unterbreitete die Kommission dem Rat und dem Europäischen Parlament mehrere Vorschläge für

Maßnahmen, die auf die Entwicklung eines echten Binnenmarkts für Erdgas und Elektrizität und die Sicherung seines dauerhaften Funktionierens abzielen. In der Mitteilung der Kommission vom Dezember 2001 über die europäischen Energieinfrastrukturen wurde zum ersten Mal die in diesem Zusammenhang entscheidende Rolle der Infrastrukturinvestitionen untersucht. Auf seiner Tagung im März 2002 in Barcelona begrüßte der Europäische Rat übrigens diese Mitteilung. Er billigte insbesondere das Prinzip, für die Mitgliedstaaten einen Zielwert für deren Elektrizitätsverbund in Höhe von mindestens 10 % ihrer installierten Produktionskapazität bis 2005 festzulegen.

Innerhalb von vier Jahren konnten zahlreiche weitere Initiativen umgesetzt werden, wie die Abschaffung der Tarifehebung für den grenzüberschreitenden Stromhandel und eine erste im Juni 2003 beschlossene Überarbeitung der „Leitlinien“ für transeuropäische Netze im Energiesektor. Weitere Entscheidungen, wie die für Engpässe angenommenen Leitlinien, befinden sich noch in der Ausführung. Ihre abschließende Umsetzung erfolgt im Rahmen der neuen Richtlinien und der Verordnung über den grenzüberschreitenden Stromhandel, die das im Juli 2003 angenommene „Legislativpaket“ zur Vollendung des Binnenmarkts für Erdgas und Elektrizität bilden.

Im Dezember 2003 wurde der letzte Schritt im Bereich der Versorgungssicherheit vollzogen. Alle bis zu jenem Zeitpunkt vorgeschlagenen Maßnahmen dienen der Ergänzung des bereits bestehenden Regelwerks und der besseren Verhütung von Unterbrechungen („Black-out“), wie jener, die sich im Spätsommer 2003 in Italien ereignete.

Für ihre Energieversorgung ist die Union weit gehend auf außerhalb ihres Gebietes liegende Quellen angewiesen. Auf struktureller Ebene ist Europa ganz erheblich von Energieeinfuhren, insbesondere von Mineralölen, abhängig. Eine der Reaktionen auf das Risiko einer externen Versorgungsunterbrechung ist das Anlegen von Sicherheitsvorräten von Erdöl und Erdgas. Im Jahr 2002 schlug die Kommission zwei Richtlinien vor, die die Grundlagen für eine echte gemeinsame Bewirtschaftung von Erdöl- und Erdgasvorräten der Mitgliedstaaten der EU auf europäischer Ebene schaffen. Bezüglich Erdöl handelt es sich um ehrgeizige Vorschläge, die über die einfachen, bereits bestehenden, koordinierenden Mechanismen hinausgehen. Ziel ist die Schaffung von harmonisierten Bewirtschaftungsmechanismen und „vergemeinschafteten“ Mitteln der Analyse, Überwachung und Intervention. Bezüglich Erdgas handelt es sich um die Einrichtung von Mechanismen, mit denen jede Versorgungsunterbrechung durch eine Krisenmanagementvorkehrung behoben werden kann. Die zuletzt genannte Richtlinie wurde vor kurzem vom

Neue Infrastrukturmaßnahmen zur Versorgungssicherung: das „Paket“ vom Dezember 2003

Dieses Paket umfasst eine Richtlinie zur Sicherung der Versorgung mit Elektrizität, eine Verordnung über den grenzüberschreitenden Handel mit Erdgas und eine neue Überarbeitung der „Leitlinien“ der Transeuropäischen Netze (TEN) im Energiebereich.

Versorgungssicherheit im Elektrizitätssektor

Nach dem Wortlaut der vorgeschlagenen Richtlinie sollen die Mitgliedstaaten verpflichtet werden, eine zwischen Angebot und Nachfrage ausgewogene Politik durchzuführen, die in der Festlegung von Zielen für Reservekapazitäten und/oder gleichwertigen Maßnahmen auf der Nachfrageseite besteht. Die Mitgliedstaaten sollen außerdem verpflichtet werden, genaue Normen für die Sicherheit der Transport- und Distributionsnetze festzulegen.

Investition in ein geeignetes Infrastrukturniveau

Die Richtlinie behandelt nicht nur die kurzfristige Versorgungssicherung. Sie nennt auch eine Reihe von Verpflichtungen, die ein dauerhaftes Funktionieren des Binnenmarkts gewährleisten sollen. Danach wäre jeder Betreiber eines Energietransportnetzes verpflichtet, seiner nationalen Regulierungsbehörde eine jährliche (oder mehrjährige) Investitionsstrategie vorzulegen. Diese Regulierungsbehörden würden der Kommission Zusammenfassungen dieser Investitionsprogramme übermitteln, die als Grundlage für Konsultationen mit der Europäischen Regulierungsgruppe in den Bereichen Elektrizität und Erdgas und zur Bewertung der Prioritäten von europäischem Interesse für transeuropäische Energienetze dienen würden. Die Regulierer sollen das Recht auf Intervention haben, um die Durchführung der Projekte zu beschleunigen, und außerdem das Recht auf die Bekanntgabe von Ausschreibungen für bestimmte Projekte in Fällen, in denen der Netzbetreiber zur Durchführung der geplanten Vorhaben nicht imstande wäre oder diese nicht durchzuführen wünscht.

Eine neue Überarbeitung der TEN-„Leitlinien“ für Elektrizität und Erdgas ergänzt diese Bestimmungen und integriert die neuen Mitgliedstaaten und Nachbarregionen in den Gesamtplan.

Regulierung des Erdgastransports im Binnenmarkt

Die zur Regulierung des Erdgastransports vorgeschlagene Verordnung lehnt sich an die bereits im Juli 2003 für Elektrizität angenommene Rechtsvorschrift an. Sie dürfte überdies zur Kodifizierung bestimmter „bewährter Praktiken“ führen, die im Rahmen des Forums von Madrid im Bereich des Netzzugangs von Dritten, des Managements von Engpässen und der Zuteilung von Kapazitäten oder der Preisgestaltung festgelegt wurden. Auf der Ratstagung vom Juni 2004 erzielte der Rat eine politische Einigung über diesen Entwurf.

Rat und vom Europäischen Parlament angenommen. Sie schließt eine wichtige Lücke im Bereich der Erdgas-Versorgungssicherung. Dagegen konnten sich beide Organe bisher noch nicht über den entsprechenden Vorschlag für Erdölvorräte einigen, wodurch die Annahme des Richtlinienvorschlags stark gefährdet erscheint. Das neulich für Rohöl erreichte Preisniveau und die Ereignisse im Nahen Osten rufen indes in Erinnerung, dass die Gemeinschaft im Falle einer Preisvolatilität, die sich auf das Wirtschaftswachstum auswirken könnte, Maßnahmen ergreifen muss.

Angesichts aller Zwänge, mit der die Politik zur Energieversorgungssicherung der Union konfrontiert ist, hat die Kommission außerdem die anderen Instrumente entwickelt, die sie in ihrem Grünbuch von 2000 vorschlug, das heißt die Diversifizierung der Energiequellen in Europa, die Förderung der Energieeffizienz und eine ausgewogene Verteilung der Verkehrsträger zugunsten eines geringeren Energieverbrauchs.

Als langfristiger Beitrag zur Versorgungssicherung, aber auch zur Annahme der Herausforderung des Klimawandels gemäß den Verpflichtungen der Union im Rahmen des Kyoto-Protokolls, sind zwei wichtige Hebel in Bewegung zu setzen: die Nachfrage, die besser kontrolliert werden muss, und das Angebot, das diversiviert werden muss, um Platz zu schaffen für Energien, die keine Treibhausgasemissionen verursachen. Dies waren übrigens auch die beiden Grundlinien der seit dem Jahr 2000 im Energiebereich entwickelten Politik, oftmals mit ordnungsrechtlichen Maßnahmen, die die Bewegung hin zu einer besseren Kontrolle der Umweltauswirkungen von Energie und Verkehr beschleunigen sollen.

Die Steuerung des Energieverbrauchs in Gebäuden: ein wichtiger Beitrag zur Energieeinsparung

Fast 40 % des Gesamtenergieverbrauchs gehen derzeit auf das Konto von Gebäuden. Die Durchführung der Richtlinie, die ab Januar 2006 in allen Mitgliedstaaten in Kraft treten soll, könnte allein Einsparungen des Energieverbrauchs in Gebäuden von ungefähr 22 % ermöglichen! Bis 2010 könnte sie eine Verringerung der CO₂-Emissionen von fast 26 Millionen Tonnen bewirken (dies entspricht ungefähr 8 % der europäischen Verpflichtungen von Kyoto), und bis 2020 von 55 Millionen Tonnen

Die europäische Richtlinie sieht Folgendes vor:

- Festlegung einer gemeinsamen Berechnungsmethode für die Energieeffizienz, die die Qualität der Wärmedämmung, aber auch die verstärkte Nutzung erneuerbarer Energieträger wie Solarenergie berücksichtigen wird;
- Definition und regelmäßige Überarbeitung von Mindestnormen für Energieeffizienz auf der Grundlage dieser Methode, anwendbar auf neue Gebäude sowie bestehende Gebäude mit einer Fläche von mehr als 100 m² zum Zeitpunkt ihrer Renovierung;

- Einrichtung eines Systems in öffentlichen Gebäuden, das die angestrebte Energieeffizienz bescheinigt, mit sichtbarem Aushang der Bescheinigungen, aber auch der Umgebungstemperatur und des empfohlenen Niveaus;
- eine bessere Kontrolle der Heizungs- und Kühleinrichtungen.

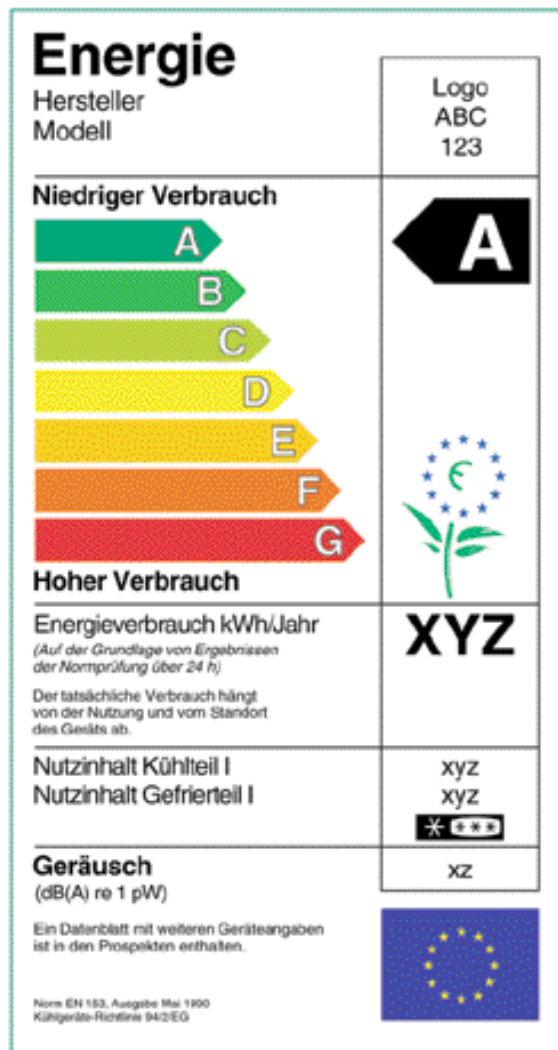


3.2.2. Die Energienachfrage steuern

In den vergangenen vier Jahren stieß die Kommission eine ehrgeizige Regulierungstätigkeit im Bereich der Nachfragesteuerung an. Dadurch konnte im Jahr 2002 eine wichtige Richtlinie zur Energieeffizienz von Gebäuden angenommen werden.

Haushaltsgeräte sind ebenfalls eine potenziell wichtige Quelle zur Verringerung des Energieverbrauchs. Seit 1992 ermöglicht eine Rahmenrichtlinie die Information der Verbraucher über die Energieeffizienz einer Reihe von Elektrohaushaltsgeräten durch Kennzeichnung. In den letzten vier Jahren bemühte sich die Kommission, die Zahl der betroffenen Geräte zu erhöhen. Im gleichen Sinne hat die Union 2003 mit den Vereinigten Staaten das so genannte „Energy Star“-Abkommen zur Förderung eines koordinierten Ansatzes bei der Energiekennzeichnung von Bürogeräten abgeschlossen.

Es wurden weitere Möglichkeiten eröffnet, um den Kreislauf der Produktion, Verteilung und Nutzung von Energie zu rationalisieren. In diesem Sinne wurde 2004 eine Richtlinie zur Förderung der Kraft-Wärme-Kopplung angenommen. Vor kurzem wurden weitere Vorschläge unterbreitet. Manche Vorschläge dienen zur Verringerung des Energieverbrauchs und damit der Umweltauswirkungen bestimmter Geräte während ihrer Entwicklungsphase, andere wiederum zur Steigerung der Energieeffizienz in der Phase des Endenergieverbrauchs.





3.2.3. Das Energieangebots diversifizieren

Die Diversifizierung der internen Energiequellen bildete in den vergangenen vier Jahren ebenfalls einen bevorzugten Aktionsbereich.

Der Stellenwert der traditionellen heimischen Energieträger

Kohle als Energieträger bleibt lediglich aus Gründen der Versorgungssicherheit von gewissem Interesse. Auf Grund dieser Besorgnis bleibt in Europa ein Mindestförderniveau erhalten. Angesichts der Umweltproblematik sollten sich die Bemühungen jedoch vor allem auf die Entwicklung sauberer Technologien richten.

Kernenergie ist ein nicht zu vernachlässigendes Element des europäischen „Energimixes“ und bietet einen wichtigen Vorteil: Mehr als ein Drittel des in der Europäischen Union (fünfzehn wie fünfundzwanzig Mitgliedstaaten) verbrauchten Stroms wird heute durch Kernenergie gewonnen, was Einsparungen von Treibhausgasemissionen von 300 Millionen Tonnen pro Jahr ermöglicht, das heißt die Hälfte der jährlichen Emissionen des europäischen Fahrzeugparks. Die Frage nach der Zukunft der Kernenergie muss deshalb korrekt gestellt werden, sowohl was die Sicherheitsanforderungen als auch die Umweltaspekte anbelangt.

Die Rolle der neuen und erneuerbaren Energieträger

Neben den konventionellen Energieträgern stellen die neuen, erneuerbaren Energieträger eine Quelle dar, deren aktivere Nutzung die Kommission vorantreiben möchte. Die Union setzte sich zum Ziel, den Anteil dieser Energieträger am EU-weiten Energieverbrauch bis

Die Union hat sich zum Ziel gesetzt, den Anteil der erneuerbaren Energiequellen am Energieverbrauch bis 2010 auf 12 % zu steigern.

2010 auf 12 % zu erhöhen. Um dieses Versprechen einzulösen, ist es nunmehr zwingend geboten, die Bemühungen zu verstärken und die angenommenen Texte unverzüglich umzusetzen, da der Anteil dieser erneuerbaren Energieträger im Jahr 2000 nur 6 % darstellte. Ihre Entwicklung reicht derzeit noch nicht, um das angestrebte Ziel zu erreichen. Beim derzeitigen Tempo gehen die optimistischsten Projektionen von einem Anteil von 10 % bis 2010 aus, während andere innerhalb der gleichen Frist einen maximalen Anteil von ungefähr 8 % für möglich halten.

Die erste in diesem Bereich ergriffene Initiative war die 2001 angenommene Richtlinie zur Stromerzeugung aus erneuerbaren Energiequellen. In diesem Rahmen verpflichteten sich die Mitgliedstaaten zur Erfüllung nationaler Ziele für den künftigen Verbrauch von Elektrizität aus erneuerbaren Energiequellen, aber auch zur Einführung eines Systems zur Kennzeichnung von „grünem“ Strom und zur Umsetzung flankierender Maßnahmen, um die Durchsetzung dieser Form von Elektrizität auf dem Binnenmarkt zu unterstützen. Dank dieses Textes sollen bis 2010 22 % des in der Union verbrauchten Stroms aus erneuerbaren Energiequellen stammen.

Die Möglichkeit der Entwicklung von Ersatzkraftstoffen wurde ebenfalls mit Vorschlägen für Rechts- und Steuerungsinstrumente für die Förderung von Biokraftstoffen verfolgt, die im Jahr 2003 angenommen wurden. Dabei wurden zwei Ziele festgelegt: Ab 2005 sollen 2 % aller verkauften Kraftstoffe Biokraftstoffe sein, ein Anteil, der

bis 2010 auf 5,75 % steigen soll. Längerfristig könnte der Aufschwung der Ersatzkraftstoffe, einschließlich der Biokraftstoffe, bis 2020 den technischen Ersatz von 20 % des im Straßenverkehr verbrauchten Dieselmotors und Benzins ermöglichen.

Nicht zuletzt leistet die Gemeinschaft auch einen bedeutenden finanziellen Beitrag zur Forschung und Förderung einer „intelligenteren“ und EU-weit besser genutzten Energie.

Die Umsetzung des Rechtsrahmens zur Förderung einer besseren Steuerung der Nachfrage und Diversifizierung des Angebots innerhalb der Union könnte Schätzungen zufolge in den kommenden Jahren Einsparungen konventioneller Energieträger in einer Größenordnung von ungefähr 10 % bewirken und dem tendenziellen Anstieg der Energienachfrage in der Union eine Grenze setzen.

Innovieren, um Energie und Verkehr mit nachhaltiger Entwicklung in Einklang zu bringen

Ergänzend zu den Legislativmaßnahmen verstärkte die Kommission die Forschung und technologische Entwicklung sowie die Förderung der Aktionen im Bereich der Innovation, Förderung und Unterstützung der erneuerbaren Energiequellen und der Energieeffizienz, auch im Verkehrsbereich.

*Die Gemeinschaft beschloss, aus dem Haushalt des **Sechsten Rahmenprogramms für Forschung und Entwicklung** im Zeitraum 2002-2006 800 Millionen Euro für die Innovation im Bereich der erneuerbaren Energiequellen, der Energieeffizienz und sauberer Verkehrsmittel, insbesondere für den öffentlichen und städtischen Verkehr (CIVITAS, CONCERTO, CUTE) zu verwenden.*

Innovation für die Zukunft:

(a) Städtische Mobilität neu erfinden

Die im Jahr 2000 ins Leben gerufene Initiative CIVITAS zielt darauf ab, Städten bei dem Versuch zu helfen, innovative Lösungen zur Entwicklung einer ausgewogeneren und saubereren städtischen Mobilität einzuführen, insbesondere über die Nutzung von Ersatzkraftstoffen oder einem erleichterten Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln. Mit der angebotenen Unterstützung wird versucht, lokalen Bedürfnissen gerecht zu werden. Die erste Generation von CIVITAS-Projekten war ein großer Erfolg: 19 europäische Städte konnten rund um vier Großprojekte mobilisiert werden, die eine Reihe von Zielen vereinen. Eine zweite Generation wurde mit einer Unterstützung von 50 Millionen Euro lanciert: Damit werden 7 neue innovative Großprojekte unter Einbeziehung von 17 neuen Städten gefördert.

(b) Investition in Wasserstoff

CUTE ist eine breit angelegte Demonstration des Potenzials, das Wasserstoff bietet. Durch die Zulassung von 27 mit Brennstoffzellen betriebenen Bussen in neun Städten Europas konnte der Wasserstoffsektor sowohl politisch als auch technisch besser sichtbar gemacht werden.

Darüber hinaus wurde die Europäische Plattform für eine Nachhaltige Wasserstoffwirtschaft gegründet, um die europäische Präsenz bei den auf internationaler Ebene geförderten Aktionen zu fördern.

(c) Unterstützung von Forschung und Innovation

Die Grundlinien der Forschungsaktionen gliedern sich um Prioritäten wie der kosteneffizienten Nutzung erneuerbarer Energiequellen, der Integration erneuerbarer Energiequellen in großem Maßstab, der Konzeption umweltfreundlicher Gebäude, der gekoppelten Energieerzeugung und der alternativen Kraftstoffe.

***Unterstützungsprogramme** wurden eingerichtet, um einerseits zur öffentlichen und privaten Investition in die Gewinnung und Nutzung erneuerbarer Energieträger zu ermuntern, und andererseits zur sparsamen Energieverwendung, einschließlich im Verkehrsbereich (Pilotaktionen, Einrichtung von Netzen lokaler Agenturen, Verbreitung von Kenntnissen und bewährten Praktiken usw.).*

Die Gemeinschaft, die auf den Erfolg dieser Initiativen aufbaut, hat vor kurzem das neue Programm „Intelligente Energie – Europa“ aufgelegt, das diese Aktionen



Der Betrieb von 27 mit Brennstoffzellen ausgerüsteten Bussen in neun europäischen Städten hat das Potenzial von Wasserstoff gezeigt.

bündeln und dadurch Synergien verstärken wird. Der Mittelrahmen wurde gegenüber der Ausstattung der vorausgehenden Programme (SAVE und ALTENER), gemessen am Jahresdurchschnitt mehr als verdreifacht. Zwei spezifische Unterprogramme wurden für Aktionen angelegt, die die Energie im Verkehrsbereich (STEER) und die Förderung erneuerbarer Energiequellen und die Energieeffizienz in den Entwicklungsländern (COOPENER) umfassen. Gleichzeitig wurde eine ausführende Agentur eingerichtet, um die Verwaltung und Effizienz dieses neuen Programms zu optimieren.



3.2.4. Die Ungleichgewichte im Verkehrssystem beseitigen

Der Verkehrssektor, auf den 32 % des gesamten Energieverbrauchs und 28 % der gesamten CO₂-Emissionen entfallen, ist ohne Zweifel der andere Bereich zur Verwirklichung bedeutender Fortschritte.

Die Mobilität muss sich nach und nach von den negativen Auswirkungen der Überlastung und Umweltverschmutzung befreien, die ihr derzeitiges Wachstum prägen. Eine Ausbalancierung des Verkehrssystems ist daher zwingend geboten, damit sich die Lebensbedingungen der Europäer nicht weiter verschlechtern. Eine solche Zielstellung erfordert eine integrierte Politik, die Verkehrsträger rehabilitiert oder fördert, die oft zugunsten des Straßenverkehrs vernachlässigt wurden, einen Aufschwung des intermodalen Verkehrs begünstigt und gleichzeitig eine dauerhafte Steuerung des Wachstums der beliebtesten Verkehrsträger, wie der Luftfahrt, anstrebt.

Die Verkehrsträger ausbalancieren

Diese Angleichung erfolgt durch Marktmaßnahmen, die eine Verringerung der Wettbewerbsunterschiede zwischen den Verkehrsarten ermöglichen, indem sie in eine Situation fairen und geregelten Wettbewerbs im Binnenmarkt gebracht werden. Dabei soll durch die Schaffung eines europäischen Eisenbahnverkehrsraums insbesondere versucht werden, den Schienenverkehr wieder auf die Erfolgsspur zu bringen. Seit dem Jahr 2000 trugen außerdem zahlreiche Rechtssetzungsinitiativen zur Einrichtung eines strengeren Rahmens für den Straßentransportverkehr bei, der sich aufgrund eines wenig kontrollierten, zersplitterten Markts, der einem sehr hohen Wettbewerbsdruck ausgesetzt ist, insbesondere durch einen Ausbau der Sozial- und Sicherheitsvorschriften reorganisieren muss.

Alternativen zum Straßentransport wurden durch ein Bündel von Maßnahmen zugunsten der Intermodalität gefördert, so auch durch das Programm „Marco Polo“, das auf die Förderung von Schiene, Binnenschifffahrt und Kurzstreckenseeverkehr abzielt.

Neuausrichtung und Förderung der Infrastrukturen

Mit der Neuausrichtung der Wahlmöglichkeiten im Mobilitätsbereich sind auch die unbedingt erforderlichen Infrastrukturen zu schaffen. Dies setzt massive Investitionen im Schienenbereich, aber auch in die Entwicklung neuer Netze wie den „Hochgeschwindigkeitsseewegen“ voraus, um den Aufschwung des Kurzstreckenseeverkehrs zu beleben, sowie in Industrieprojekte, die zur Förderung neuer Technologien entwickelt wurden, welche den Verkehrsfluss erhöhen und effizienter gestalten könnten. GALILEO und das ERTMS-System entsprechen zum Beispiel letzterem Ziel.

Die Überarbeitung der Leitlinien für die trans-europäischen Verkehrsnetze ist in diesem Zusammenhang ein wichtiger Beitrag zu dieser allgemeinen Politik der Infrastrukturförderung. Gleiches gilt für die Schaffung von Investitionsanreizen zur ausgewogeneren, intermodalen Verteilung des Verkehrs, einem der innovativen Ziele, die durch den neuen, im Juli 2003 vorgeschlagenen Ansatz von Straßenbenutzungsgebühren verfolgt werden. Der Richtlinienvorschlag, der an die Stelle der derzeitigen Regelung der „Eurovignette“ tritt, empfiehlt nämlich die Möglichkeit zur Gewinnung zusätzlicher Mittel durch eine höhere Mautgebühr, die speziell für die Deckung der Kosten für Investitionen in andere Verkehrsinfrastrukturen von hohem europäischen Interesse verwendet würden, genauer gesagt von Eisenbahninfrastrukturen in besonders sensiblen Regionen.

Förderung der Verkehrsverlagerung und des intermodalen Verkehrs

Weitere Maßnahmen, die den Einsatz bestimmter umweltfreundlicher Verkehrsträger fördern, wurden beschlossen: Der Kurzstreckenseeverkehr dürfte somit von einer Vereinfachung der Verwaltungs- und Zollverfahren und die Binnenschifffahrt von der vollständigen Liberalisierung ihres Sektors profitieren.

Außerdem wurden durch eine Reihe von Maßnahmen zugunsten des intermodalen Verkehrs Alternativen zum Straßenverkehr gefördert, insbesondere die Einrichtung eines Programms, das speziell auf die Förderung von Ersatzlösungen abzielt (Schiene, Binnenschifffahrt und Kurzstreckenseeverkehr) und unter dem Namen MARCO POLO (2003-2010) bekannt ist, und auf ein erstes Programm unter der Bezeichnung PACT folgte

Unterstützung der Fortschritte des intermodalen Verkehrs in Europa: „Marco Polo“

Das vor kurzem lancierte Programm MARCO POLO zielt darauf ab, den durch das vorausgehende Förderprogramm (PACT) bereits verbuchten Erfolgen größeres Gewicht zu verleihen. Ziel ist die Verstärkung des Aufschwungs intermodaler Lösungen in Europa. Viele der in den vergangenen Jahren bereits unterstützten Projekte hielten, was sie versprochen, zum Beispiel:

- Das Projekt „**Kombiverkehr**“, durch die Einführung einer multimodalen Eisenbahnfährrverbindung zwischen Schweden und Italien, mit der 48 Stunden Transitzeit eingespart und eine bessere Integration der Seeschiffahrts- und Eisenbahnverkehrspläne sowie ein besserer Informationsfluss gewährleistet werden konnten.
- Das Projekt „**Superfast Ferries**“, das zur Herstellung einer Seeschiffahrtsverbindung von hoher Qualität vom Typ „Ro-Ro“ (Roll-on/Roll-off – das heißt unter Einsatz eines Verfahrens im kombinierten Verkehr, bei dem Straßenfahrzeuge auf eigens für diese Art der Beförderung ausgelegte Schiffe verladen werden) führte, die dazu beitrug, den Straßenverkehr in stark überlasteten Gebieten dank einer Direktverbindung zwischen Schottland und Kontinentaleuropa zu reduzieren.
- Das Projekt „**Lokomotion**“, das Deutschland und Italien durch intermodale Eisenbahndienstverbindet, die von privaten Eisenbahnunternehmen bereitgestellt werden und einen Mehrwert in der Qualität und Pünktlichkeit des Verkehrsbetriebs bewirken.
- Das Projekt „**Grimaldi**“, das eine direkte transmediterrane Verbindung durch „Ro-Ro“-Mehrzweckschiffe zwischen Italien und Spanien mit festgelegten Abfahrts terminen ermöglichte.
- Das Projekt „**Oy Langh Ship**“, das ab 2001 eine intermodale Verbindung schuf, die Seeschifffahrt, Eisenbahn und Binnenschifffahrt zwischen Finnland und Mitteleuropa kombiniert und – unter Verwendung besonderer Container für Stahl – die Qualität der Verkehrsanbindung verbessert

Bekämpfung der Lärmbelastigung durch Flugzeuge

Durch die stetige Zunahme des Luftverkehrs erhöhte sich die Empfindsamkeit der Bevölkerung in Überflugsgebieten und Einflugschneisen von Flughäfen extrem, wie die immer zahlreicheren Protestbewegungen belegen. Die Realität dieser zunehmenden und immer weniger tolerierten Lärmbelastigungen erfordert die Anpassung und Durchführung unterschiedlicher, wirksamer Maßnahmen für den Schutz der betroffenen Einwohner. Diese Art von Verschmutzung durch den Luftverkehr ist in der Tat auf internationaler Ebene sowie auf Gemeinschaftsebene geregelt, wobei eine erste Richtlinie von 1992 die Beseitigung der lautesten Maschinen in der Union vorsah (die so genannten „Kapitel-2-Luftfahrzeuge“ gemäß der internationalen Klassifikation).

Ab 1999 gelangte dieses Anliegen erneut auf die Tagesordnung der Union, als es zu dem Konflikt zwischen der Union und den Vereinigten Staaten um die so genannten „Hushkits“-Flugzeuge kam, wobei es der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) nicht gelang, Maßnahmen zur Bekämpfung dieser Art von besonders lauten Hybridflugzeugen zu definieren. Dank der wirksamen Vermittlung der durch die Kommission vertretenen Gemeinschaft wurde 2001 mit der Erreichung eines „ausgewogenen Konzepts“ für das Lärmmanagement im Umkreis von Flughäfen auf internationaler Ebene eine Lösung gefunden. Dieses Konzept wurde 2002 durch die Annahme einer neuen Richtlinie in das Gemeinschaftsrecht übernommen.

Intermodale Lösungen und Kombiverkehr stehen im Zentrum einer integrierten Politik zur Bekämpfung von Engpässen und Umweltverschmutzung.





4. Das erweiterte Europa in der Welt voranbringen

Mit der Vollendung des Binnenmarkts und der Weiterverfolgung ihrer großen Ziele der harmonischen Entwicklung der sozialen und wirtschaftlichen Tätigkeiten gelang es der Union, ihre interne Identität zu festigen. Diesbezüglich war in den vergangenen vier Jahren die Erweiterung der Union von fünfzehn auf fünfundzwanzig Mitglieder eine wichtige Etappe. Diese Baustelle bildete nämlich seit dem Beschluss von 1993, dem Beginn dieses Prozesses, einen Schwerpunktbereich der Kommission. Der Beitrittsvertrag wurde von allen Mitgliedstaaten, sowohl von den alten wie den neuen, unterzeichnet und ratifiziert, und seit dem 1. Mai 2004 ist das „Europa der Fünfundzwanzig“ Realität geworden. Dies bedeutet aber nicht das Ende des Integrationsprozesses der zehn neuen Mitgliedstaaten. In vielen Bereichen hat er im Gegenteil erst begonnen. Dies gilt besonders für die Bereiche Energie und Verkehr.

Seit der Erweiterung besitzt die Union über ein fast kontinentales Gewicht: Mit 500 Millionen Einwohnern ist sie bereits die größte Handelsmacht der Welt. Ihre Außenpolitik steckt zwar noch in den Anfängen, aber sie nimmt an den Tagungen der G8 teil, tritt als einheitlicher Verhandlungspartner in der Welthandelsorganisation auf und ist der weltweit größte Geber von Entwicklungshilfe. Die Union ist an der Umweltregulierung im Rahmen des Kyoto-Protokolls aktiv beteiligt und überzeugt heute auf internationaler Ebene durch ihre einheitliche Währung und Kooperationsabkommen mit einer beeindruckenden Zahl von Ländern auf den fünf Kontinenten.

Nach und nach erwirbt die Union so eine eigene internationale Bestimmung, angesichts einer immer stärkeren gegenseitigen Abhängigkeit der Volkswirtschaften und einer zunehmenden Integration der finanziellen, materiellen und Informationsströme in einem durch Globalisierung geprägten Kontext. Die Kehrseite der dadurch gewonnenen Vorteile ist eine größere Verletzlichkeit bei Instabilität und Unterbrechung dieser Ströme. Unter diesen neuen Voraussetzungen liegt es an der Union, sich auf der Weltbühne klar und deutlich verständlich zu machen, um auf die Globalisierung auf multilaterale Weise Einfluss zu gewinnen und die für ihre Integration in eine offene, regulierte und solidarische globale Wirtschaft notwendigen Verbindungen aufzubauen. Verkehrswesen und Energiesektor sind in diesem Zusammenhang zwei starke Dimensionen dieses Dialogs mit der Welt.

4.1. Eine erfolgreiche Erweiterung

Die Erweiterung wird sich auf die Bereiche Energie und Verkehr nachhaltig auswirken. Der Bedarf an neuen und modernen Infrastrukturen ist erheblich. Allein für den Verkehrssektor zeigen die Analysen, dass der Investitionsbedarf zur Verbindung der Verkehrsnetze der Union der Fünfzehn mit den neuen Mitgliedstaaten zwischen 2000 und 2015 ungefähr 100 Milliarden Euro darstellt.

4.1.1. Der Weg zu einer Union der Fünfundzwanzig

Ohne genau durchdachte Politikansätze und voll funktionstüchtige Infrastrukturen im Verkehrs- und Energiesektor wird es nicht gelingen, die neuen Mitgliedstaaten in eine auf dem Binnenmarkt beruhende europäische Wirtschaft zu integrieren. Ohne diese Politiken und Infrastrukturen werden die Volkswirtschaften der neuen Mitgliedstaaten ihr Wachstumspotenzial nicht ausschöpfen können. Deshalb waren in den Beitrittsverhandlungen die beiden Kapitel Energie und Verkehr Gegenstand ausführlicher und zum Teil lebhafter Debatten.

Mehrere neue Mitgliedstaaten haben ausgeglichene Anteile der Verkehrsträger, jedoch nachhaltigen Bedarf an moderner Infrastruktur.



Der Verkehrsbinnenmarkt wird in der erweiterten Union einer Reihe von Herausforderungen gegenüberstehen. Obwohl die Aufteilung zwischen den Verkehrsträgern in mehreren der zehn Beitrittsländer heute mit einem relativ hohen Anteil des Eisenbahnverkehrs befriedigend ist, gibt es eine eindeutige Tendenz in Richtung eines zunehmenden Anteils des Straßenverkehrs mit all seinen Nachteilen, vergleichbar mit denen, die bereits in den Mitgliedstaaten der Union der Fünfzehn feststellbar sind.

Mehrere neue Mitgliedstaaten entwickelten eine bedeutende und wettbewerbsfähige Straßengüterverkehrsindustrie. Ihre Integration in den gesamten europäischen Sektor erfordert eine strikte Anwendung des gesamten sozialen, steuerlichen und technischen Besitzstands und eine ausreichende Kontrolle zur Gewährleistung eines fairen Wettbewerbs. Im Luftfahrtsektor ist die Industrie in den meisten neuen Mitgliedstaaten mit in der Union wohl bekannten, jedoch dort akuter auftretenden Schwierigkeiten konfrontiert. Mehrere nationale Gesellschaften, die zuvor durch den Staat kontrolliert wurden, müssen jetzt auf einen hohen Umstrukturierungsbedarf reagieren. Obwohl sich das Sicherheitsniveau im Seeschiffahrtssektor erhöht, stellt die Notwendigkeit einer stärkeren Kontrolle des Besitzstands in diesem Bereich eine neue Herausforderung dar. Mit der Erweiterung und insbesondere dem Beitritt Maltas und Zyperns wird sich der Umfang der EU- Handelsflotte fast verdoppeln.

Neue wie alte Mitgliedstaaten sind auf massive Einfuhren fossiler Brennstoffe zur Deckung ihres Energiebedarfs angewiesen.

Auch im Energiesektor sind in den meisten neuen Mitgliedstaaten erhebliche Modernisierungs- und Umstrukturierungsbemühungen erforderlich. Ebenso wie der Verkehrsbereich ist auch dieser Sektor seit Jahrzehnten durch mangelnde Investitionen und Verwaltungsstrukturen, die aus einer Politik jenseits der Marktwirtschaft stammen, schlecht gerüstet, um die Herausforderung der europäischen Integration anzunehmen. Des Weiteren liegen der Schutz der Bevölkerung und der Umwelt sowie die Sicherheitsniveaus insbesondere im Nuklearbereich oft unter den Gemeinschaftsnormen.

Da keiner der neuen Mitgliedstaaten über bedeutende heimische Energieressourcen verfügt, wird die Union immer stärker auf die externe Energieversorgung angewiesen sein. Folglich bleiben ein gut funktionierender Energiebinnenmarkt und ein konstruktiver Dialog mit den Förderländern im Energiebereich grundlegende Ziele für die erweiterte Union. Von den neuen Mitgliedsländern setzen manche für ihre Elektrizitätsgewinnung sehr stark auf die Kernenergie. Für die Union ist die nukleare Sicherheit von entscheidender Bedeutung. In diesen Ländern müssen jedoch mehrere Reaktoren vorzeitig stillgelegt werden, da sie nicht in einer Weise modernisiert werden können, die ihre Sicherheit auf einem befriedigenden Niveau und zu angemessenen Kosten gewährleistet. Diese Schließungen werden für die betroffenen Länder nicht immer einfach sein, aber es war eine von der Union ausdrücklich gestellte Bedingung für den einvernehmlichen Abschluss der Verhandlungen im Energiebereich. Erhebliche Verbesserungen der Energieeffizienz sind in fast allen neuen Mitgliedstaaten möglich. Die erneuerbaren Energiequellen werden zudem in der Regel zu wenig genutzt. Das Niveau



der Energieintensität ist oft hoch und der „Energemix“ wird durch Einfuhren fossiler Brennstoffe und für manche Länder durch die Kernenergie bestimmt.

Das PHARE-Programm konzentrierte sich seit 1997 fast ausschließlich auf die Vorbereitungsanforderungen. Die Prioritäten, einschließlich in den Bereichen Verkehr und Energie, wurden in der mit jedem Bewerberland abgeschlossenen Beitrittspartnerschaft hervorgehoben. Eine

bedeutende Zahl von Partnerschaftsprojekten wurde eingerichtet, das heißt von Projekten, die den Bewerberländern zum Beispiel durch die Entsendung von Beamten oder durch Exponentenaufenthalte das Know-how der Mitgliedstaaten zur Verfügung stellten, um diese Länder bei ihren Bemühungen zu unterstützen, zu gegebenem Zeitpunkt den Besitzstand der Gemeinschaft zu übernehmen, umzusetzen und zu gewährleisten.

Die Ergebnisse des Verhandlungsprozesses

Die Verhandlungen über das **Verkehrskapitel** wurden anfangs von der Frage des Marktzugangs im Straßenverkehrssektor dominiert. Das zentrale Ziel war die Gewährleistung einer geordneten Integration der Verkehrsmärkte ohne Verzerrung des Wettbewerbs. Schließlich einigten sich die Union und die Bewerberländer über das Prinzip, wonach in bestimmten Fällen der Zugang der Straßenverkehrsunternehmen, die nicht auf dem nationalen Verkehrsmarkt der anderen Mitgliedstaaten ansässig sind, nur stufenweise zugelassen wird. Die vereinbarte Übergangsregelung bedeutet eine gegenseitige Beschränkung des Zugangs zum nationalen Straßenverkehrsmarkt für einen Zeitraum von anfangs zwei Jahren von seiten der Tschechischen Republik, Estlands, Litauens, Lettlands und der Slowakei und von drei Jahren von seiten Polens und Ungarns. Sowohl die Fünfzehn als auch die neuen Mitgliedstaaten haben die Möglichkeit, diesen Zeitraum auf insgesamt bis zu fünf Jahren zu verlängern.

Ebenfalls im Straßenverkehrssektor konnten weitere Fragen durch kürzere Übergangsfristen für die Anwendung des technischen Besitzstands geklärt werden, wie die Installation von Fahrtschreibern und Geschwindigkeitsbegrenzern sowie technische Fahrzeugüberprüfungen. Diese Übergangsfristen betreffen ausschließlich für nationale Transportgeschäfte benutzte Fahrzeuge. Des Weiteren wurden – ausschließlich für Polen und Ungarn und dort für einen begrenzten Teil ihres Straßennetzes – Übergangsfristen bezüglich der Anforderungen an das maximale Gewicht und die höchstzulässigen Abmessungen vereinbart. Bezüglich des sozialen Besitzstands wurden Übergangsregelungen vorgesehen, die sich jedoch auf die Bestimmungen für den Zugang zu dem Berufbeschränken und nur Litauen und Lettland betreffen, und zwar lediglich bis Ende 2006.

Mit Ausnahme Ungarns und Polens vereinbarten die neuen Mitgliedstaaten die Anwendung des Besitzstands im Bereich des Eisenbahnverkehrs unmittelbar ab ihrem Beitritt. Dies war eine wichtige Frage für die Union. Vor allem auch, weil sich dieser Besitzstand schnell weiterentwickelt. Die beiden vorgesehenen Übergangsfristen sind kurz – bis 2006 – und beziehen sich ausschließlich auf den Zugang zum Transeuropäischen Schienengüternetz (TESGN). Alle weiteren Bestimmungen des Besitzstands im Bereich des Eisenbahnverkehrs treten mit dem Beitritt in Kraft.

Es ist darauf hinzuweisen, dass die neuen Mitgliedstaaten mit Ausnahme von zwei sehr befristeten Ausnahmeregelungen (bis Ende 2004), die Litauen und Ungarn bezüglich der „lauten“ Flugzeuge eingeräumt wurden, seit dem 1. Mai 2004 dem gesamten Gemeinschaftsrecht auf dem Gebiet des Luft- und Seeverkehrs und der Sicherheit in diesen Sektoren unterworfen sind.

Die Verhandlungen über das **Energiekapitel** konzentrierten sich auf drei Schlüsselfragen: Versorgungssicherheit, Energiebinnenmarkt und Nuklearsicherheit. Innerhalb der Union ist die Anlage von Ölpflichtvorräten die einzige politische Maßnahme, um die Auswirkungen einer Energieversorgungs Krise zu begrenzen. Unter den Bewerberländern war jedoch nur ein Land (nämlich Ungarn) in der Lage, zum Zeitpunkt des Beitritts einen Pflichtvorrat für den Ölverbrauch von 90 Tagen anzulegen. Dieser vorübergehende Mangel wurde jedoch nicht als schwere Beeinträchtigung der Funktionsweise des Binnenmarkts gewertet. Deshalb wurden variable Übergangsfristen bewilligt, wobei die längste Übergangsfrist den baltischen Ländern eingeräumt wurde (bis Ende 2009).

Damit der Binnenmarkt reibungslos funktioniert ist es wichtig, für alle Beteiligten gleiche Bedingungen und einen fairen Wettbewerb zu gewährleisten. Deshalb zeigte die Kommission in den

Verhandlungen ihre Entschlossenheit, indem sie den künftigen Mitgliedstaaten deutlich machte, dass sie am Energiebinnenmarkt ab ihrem Beitritt unter den gleichen Bedingungen wie die Fünfzehn teilnehmen werden müssen, und falls möglich, sogar schon vor diesem Zeitpunkt. Nach den Verhandlungen wurde lediglich Estland, in Anbetracht der sehr spezifischen Energieversorgungsstruktur und der notwendigen Sanierung der Ölschieferindustrie dieses Landes, eine bedeutende Übergangsfrist eingeräumt.

Die Nuklearsicherheit war ein schwieriges Verhandlungsthema, vor allem weil die Sicherheitsniveaus mancher der in den neuen Mitgliedstaaten betriebenen Kraftwerke nicht denen der Union entsprechen, die diesen Parameter zu einer sehr strikten Anforderung erklärte. Alle Kernenergieanlagen der Bewerberländer wurden gründlich überprüft und den zuständigen Behörden wurden Empfehlungen über die Angleichung der Sicherheitsniveaus an die Normen der Union übermittelt. Alle Bewerberländer akzeptierten diese Empfehlungen und setzten sie um. Noch vor Beginn dieser Verhandlungen kam die Union überdies zu dem Schluss, dass manche Kraftwerke nicht zu angemessenen Kosten modernisiert werden könnten. Dies gilt für die Anlage von Ignalina in Litauen, zwei Reaktoren der Anlage von Bohunice in der Slowakei und vier Reaktoren der Anlage von Kozloduy in Bulgarien. Für all diese Anlagen wurde mit den betroffenen Ländern eine Einigung über den Zeitpunkt der endgültigen Stilllegung der Reaktoren getroffen. Diese Verpflichtungen und Stilllegungsdaten (im Prinzip vor 2005 und 2009 für Ignalina I und II, 2006 und 2008 für Bohunice) sind im Beitrittsvertrag verankert. Um Litauen und der Slowakei dabei zu helfen, die Auswirkungen dieser vorzeitigen Stilllegungen zu tragen, wurde diesen beiden Ländern einvernehmlich eine bedeutende zusätzliche Finanzhilfe bewilligt. Diese Maßnahme ist ebenfalls im Beitrittsvertrag angegeben.



Der Schutz von Bevölkerung und Umwelt und die Sicherheitsvorkehrungen liegen in den neuen Mitgliedstaaten oft noch unter EU-Standard.

Trotz dieser Unterstützung und einer engen Überwachung von seiten der Kommission während des gesamten Verlaufs der Verhandlungen gibt es nach wie vor Ungewissheiten bezüglich der Fähigkeit der neuen Mitgliedstaaten, alle Anforderungen aufgrund ihrer Zugehörigkeit zur Union unmittelbar nach dem Beitritt in vollem Umfang zu erfüllen. Der Besitzstand im Verkehrs- und Energiebereich ist nämlich sehr umfangreich und komplex. Die Durchführung der notwendigen Reformen und Umstrukturierungen wird in diesem Zusammenhang ein Test sein. Bis dahin ist den Beitrittsländern im Bedarfsfall weiterhin zusätzliche Unterstützung zu gewähren.

4.1.2. Erweiterung und darüber hinaus

Die Erweiterung, die sich vor kurzem vollzog, muss mit den für 2007 vorgesehenen Beitritten Bulgariens und Rumäniens fortgesetzt werden. Für diese beiden Länder wurden die Verhandlungen über das Verkehrs- und Energiekapitel bereits provisorisch abgeschlossen. Die Türkei bewirbt sich ebenfalls um den Beitritt. Obwohl die Verhandlungen noch nicht aufgenommen wurden, wurden mehrere bilaterale Arbeitsgruppen sowohl zur Energie als auch zum Verkehrswesen eingerichtet, um eine engere Zusammenarbeit zu erleichtern. Der im Februar 2003 eingereichte Beitrittsantrag Kroatiens wurde auf der Tagung des Europäischen Rates vom 17./18. Juni 2004 formell angenommen.

Die Erweiterung wird nicht nur der Union, sondern auch ihren Nachbarländern und anderen Partnerländern zugute kommen. Daher stellte die Kommission eine ehrgeizige Strategie zur Stärkung der politischen

und wirtschaftlichen Beziehungen der erweiterten Union mit ihren östlichen und südlichen Nachbarländern auf. Als Gegenleistung für konkrete Fortschritte im Bereich der institutionellen, politischen und wirtschaftlichen Reformen wird allen nahen Partnerländern eine Tür zum Binnenmarkt der Union geöffnet und es werden verschiedene Formen der Zusammenarbeit in Bereichen von gegenseitigem Interesse angeboten. Energie und Verkehr sind Schlüsselbereiche für diese neue Nachbarschaftspolitik. Mittel- und langfristige Ziele in diesen Bereichen sollen eine gestärkte Zusammenarbeit auf vielen Gebieten, wie Infrastrukturen, Sicherheit und Marktzugang garantieren.

4.2. Ein auf internationaler Bühne stärker präsentenes Europa

In einer zunehmend vom Handel und der gegenseitigen Abhängigkeit geprägten Welt kommt den Bereichen Verkehr und Energie von Natur aus eine internationale Dimension zu. Diese beiden Kapitel sind wichtige Pfeiler für die neuen Beziehungen, die die erweiterte Union mit ihren unmittelbaren Nachbarländern entwickeln will. Aber in der Zeit der Globalisierung mit den vielversprechenden Aussichten, die sie bietet, und den neuen Risiken, die sie in sich birgt, reicht die politische und strategische Bedeutung dieser beiden Sektoren sicherlich weit darüber hinaus.

Deshalb widmete sich die europäische Politik der vergangenen vier Jahre auch bevorzugt dem Ausbau der internationalen Beziehungen in diesen beiden Bereichen. Das Vorgehen bestand in der Entwicklung der bilateralen Zusammenarbeit mit den Drittländern, aber auch darin, der Union einen vollwertigen Platz in den multilateralen Organisationen, die für die internationale Regulierung im Verkehrs- und Energiebereich zuständig sind, zu geben. Ziel ist es, in Verlängerung der eigenen Bemühungen die gemeinsamen weltweiten Spielregeln zu stärken.

4.2.1. Anbindung an die Welt

In den Bereichen Verkehr und Energie sind die großen Etappen zur Vollendung des Binnenmarkts nun zurückgelegt. Dies gilt nicht nur für die Öffnung der Märkte für den Handel und Wettbewerb, sondern auch für die Gewährleistung seines reibungslosen Funktionierens durch die Errichtung von Infrastrukturen und gemeinsamen Managementmechanismen. Für eine volle Entfaltung des Binnenmarkts ist dieser an die Welt und insbesondere an die Nachbarländer der Union anzubinden.

Europa als Partner im Energiesektor

Im Anschluss an das Grünbuch, das die Stärkung der Beziehungen der Union mit den Förderländern und die Anbahnung eines stabilen Dialogs und konkreter Projekte im Infrastrukturbereich empfiehlt, knüpfte und entwickelte die Kommission im Energiebereich eine Reihe von weltweiten Kontakten und Kooperationen.

Der Energiebinnenmarkt muss in der Tat sein Potenzial optimal ausschöpfen, indem er sich nach außen hin öffnet. Diese Überzeugung stützte das Ziel der Entwicklung eines echten regionalen Ansatzes, der wirtschaftliche Vorteile mit Stabilitätsfaktoren verbindet.

Mit den Mittelmeereuropäischen Ländern der Union und den westlichen Balkanländern wurden bereits Etappen in dieser Richtung zurückgelegt. Im Rahmen der Europa-Mittelmeer-Zusammenarbeit konnten vorrangige Verbundprojekte im Elektrizitäts- und Erdgasbereich genehmigt und Verpflichtungen zur Energiekooperation mit den Ländern des Maghreb und Meschik bestätigt sowie ein gemeinsames Abkommen mit Israel und der Palästinensischen Behörde abgeschlossen werden. Mit den südosteuropäischen Ländern wurde eine Vereinbarung getroffen, die im Hinblick auf das Jahr 2005 zur stufenweisen Integration des Energiebinnenmarkts der Union und der Balkanmärkte in einen einzigen regionalen Erdgas- und Elektrizitätsmarkt führen soll. Als erste Etappe in Richtung eines vollwertigen Vertrags mit den westlichen Balkanländern stellt dieses Projekt, das Gegenstand eines Rechtsrahmens nach dem Vorbild der Gemeinschaft sein wird, eine bedeutende Unterstützung für die Erneuerung der Netze der Länder der Region, aber auch für die Wiederherstellung des gegenseitigen Vertrauens dar.

Während sich der Wille zu einem besser strukturierten Dialog mit Förderländern wie Algerien, Iran oder Aserbaidschan entwickelt hat, bleiben das Kernstück in der Energiekooperation sicherlich die mit Russland aufgebauten Verbindungen.

Ein weiterer wichtiger Aspekt der Außenbeziehungen im Energiebereich, den die Kommission bevorzugt behandeln möchte, ist die Zusammenarbeit mit den Entwicklungsländern. Nach dem Weltgipfel für Nachhaltige Entwicklung im Jahr 2002 in Johannesburg wurde eine umfangreiche Initiative im Energiebereich gestartet, der als Ziele die Beseitigung von Armut und die nachhaltige Entwicklung zugrunde lagen. In diesem Rahmen wurde eine Vielzahl von Aktionen und Instrumenten der Zusammenarbeit definiert, um die Entwicklungsländer beim Zugang zu den leistungsfähigsten Technologien und durch die Förderung sicherer und in dem Bemühen um Umweltschutz und eine Steuerung der Nachfrage entwickelten Energieressourcen zu unterstützen.

Der Euratom-Vertrag umfasst ebenfalls ein Kapitel zu den internationalen Beziehungen, durch das bereits ein bedeutendes Netz von Abkommen mit Ländern aller Regionen der Welt gesponnen werden konnte, ob es sich um die Sicherung der friedlichen Nutzung von Kernenergie oder die Zusammenarbeit im Forschungsbereich, oder sogar in einigen spezifischen Fällen um Vereinbarungen über die Versorgung mit Nuklearmaterial handelt. Die Entwicklung dieser Abkommen erfolgte seit dem Jahr 2000 insbesondere mit der Beibehaltung der Zusammenarbeit mit den Neuen Unabhängigen Staaten, die zum Abschluss von mehreren Abkommen mit der Ukraine, Kasachstan und Usbekistan führte. Weitere Vereinbarungen wurden mit Ländern wie Japan, China, den Vereinigten Staaten und Russland getroffen oder stehen kurz vor dem Abschluss.

Ferner schloss Euratom gemeinsam mit den Mitgliedstaaten der Union Abkommen mit der Internationalen Atomenergiebehörde (IAEA) mit Blick auf die Durchführung der Nukleargarantien dieser Organisation der Vereinten Nationen in den fünfundzwanzig Ländern. Die entscheidende Bedeutung dieser Organisation wurde in Bezug auf die Erfüllung der internationalen Verpflichtungen im Bereich der Nichtweiterverbreitung offenkundig.

Das Handeln von Euratom zugunsten der Stärkung der Nuklearsicherheit in den Neuen Unabhängigen Staaten und den mittel- und osteuropäischen Ländern, insbesondere im Heranführungsprozess, zeigte sich auch durch die Gewährung von Finanzhilfen im Rahmen der Programme PHARE und TACIS. Diese Hilfe wird gegebenenfalls durch die Vergabe von Euratom-Darlehen an Drittländer ergänzt, die speziell der Verbesserung der nuklearen Sicherheitsbedingungen dienen. Im Jahr 2002 erreichten die Darlehen für manche Drittländer

Die Zusammenarbeit mit den Neuen Unabhängigen Staaten bei der friedlichen Nutzung der Kernenergie hat zu Abkommen mit der Ukraine, Kasachstan und Usbekistan geführt.



eine Höhe von ungefähr 900 Millionen Euro, während zugleich zahlreiche Darlehensanträge geprüft wurden. Die Beteiligung der Gemeinschaft wird es möglich machen, dafür Sorge zu tragen, dass die betreffenden Projekte gemäß den westlichen Sicherheitskriterien durchgeführt werden.

Zu erwähnen ist außerdem, dass die Union einer der wichtigsten Partner des ehrgeizigen internationalen

Programms ITER („International Thermonuclear Experimental Reactor“) für die Kernfusion, eine nahezu unerschöpfliche und fast verschmutzungsfreie Zukunftsenergie, ist. Sie ist bereits seit 1977 ein wichtiges Gebiet der europäischen Nuklearforschung. Ab diesem Zeitpunkt hatte die Union grünes Licht für den Bau einer gemeinsamen Versuchsanlage gegeben (Joint European Torus) – der zurzeit bedeutendsten Anlage ihrer

Energiedialog mit Russland

Energie ist der Bereich, in welchem die Beziehungen zwischen Russland und der Europäischen Union am weitesten vorangeschritten sind. Seit seiner Einrichtung auf dem Gipfel Europäische Union-Russland im Oktober 2000 in Paris kann der Energiedialog auf konkrete und vielversprechende Ergebnisse zurückblicken.

Entwicklung der Investitionen in Russland

Im Energiedialog erkannten die europäischen Unternehmen zu Recht, dass die russischen Behörden zu einer deutlichen Verbesserung des Investitionsklimas in ihrem Land bereit waren. Die jüngsten Investitionen von BP und SHELL wurden durch die diskrete Rolle der Kommission gegenüber den russischen Behörden erleichtert. Darüber hinaus griff die Idee eines Mechanismus Platz, der die Investitionen im Energiebereich gegen nichtkommerzielle Risiken garantieren würde. Er ist Gegenstand einer eingehenden Untersuchung des Europäischen Investitionsfonds (EIF) in Zusammenarbeit mit der Europäischen Bank für Wiederaufbau und Entwicklung (EBWE).

Teilnahme Russlands am europäischen Elektrizitäts- und Erdgasmarkt

Lange Zeit sahen die russischen Behörden im europäischen Elektrizitätsmarkt, aber vor allem im Erdgasmarkt, eine richtige Kriegsmaschine, die gegen ihre Interessen gerichtet war. Im Rahmen des Dialogs wurde dieser Mythos widerlegt und allmählich ein Klima des Vertrauens wiederhergestellt. Heute haben die russischen Unternehmen – insbesondere Gazprom – verstanden, welchen Nutzen sie aus dem am stärksten integrierten Energiebinnenmarkt der Welt ziehen können.

Bedeutung langfristiger Verträge

Die Frage der so genannten „Bestimmungsklauseln“, die für russische Gaseinfuhren eine territoriale Beschränkung vorschreiben (in diesem Fall beziehen sie sich auf ein bestimmtes Gebiet und stehen im Widerspruch mit dem Grundsatz des freien Warenverkehrs im Binnenmarkt), hat lange Zeit das Vertrauen Russlands in die europäischen Märkte geschwächt. Dank des Dialogs ließ sich die Frage der Bestimmungsklauseln weitgehend klären. Außerdem verdächtigt Russland die Kommission nicht mehr, die langfristigen Verträge in Frage stellen zu wollen, die dazu dienen, die Versorgungssicherheit und die Finanzierung der Investitionen sicherzustellen.

Infrastrukturvorhaben von gemeinsamem Interesse im Energiebereich

Der Gipfel EU-Russland hat ab 2001 eine Liste vorrangiger Vorhaben ermittelt, die insbesondere im Erdgasbereich im Rahmen der transeuropäischen Energienetze Gegenstand von durch die Europäische Union kofinanzierten Durchführbarkeitsstudien werden könnten.

Sicherheit der Energietransportnetze

Russland akzeptiert gemeinsame Bedarfsbewertungen für die zur Verbesserung der Sicherheit und Effizienz des Mineralöl-Exportnetzes auf seinem Hoheitsgebiet notwendigen Sanierungen und Investitionen. Dieses Vorgehen spiegelt an sich die gesamte Philosophie des Energiedialogs wider. Die Europäische Union ist bereit, im Energiebereich ihre enge Verbindung mit Russland anzunehmen, jedoch unter der Voraussetzung, dass sie mitbestimmen kann. Eine technische Unterstützung bezüglich des Zustands der

Infrastrukturen wurde im Rahmen des TACIS-Programms 2004 beschlossen.

Handel mit spaltbarem Material

Der Ministerrat der Union hat der Kommission im Rahmen des Euratom-Vertrags Verhandlungsrichtlinien mit Russland erteilt, um die Möglichkeiten der Einfuhr von natürlichem und angereichertem Uran aus Russland zu garantieren. In diesem Mandat ist festgelegt, dass nicht nur die durch die Erweiterung der Union entstandenen neuen Marktbedingungen zu berücksichtigen sind, sondern auch die notwendige Aufrechterhaltung der Lebensfähigkeit der europäischen Industrie in diesem Sektor. Dabei handelt es sich um Anliegen in Verbindung mit einem für Russland vitalen Markt.

Sicherheit im Seeverkehr

Die Kommission erhielt von Russland die Zusage, dass es seine Kontrolle der ihre Häfen anlaufenden Tankschiffe verschärfte und die Bemühungen der Europäischen Union in der Internationalen Seeschiff-fahrtsorganisation (IMO) unterstützt, insbesondere zur Abschaffung der Einhüllen-Tankschiffe. Ein besonderer Schwerpunkt liegt auch auf der stärkeren Rolle, die auf den Transport durch Ölförderleitungen zukäme.

Es wurden zahlreiche weitere konkrete Ergebnisse verzeichnet. Im Bereich des Technologieaustauschs wurde im November 2002 in Moskau ein Gemeinsames Kooperationszentrum eröffnet. Bei Fragen der Elektrizitätsverbundnetze gibt es Fortschritte. Schließlich zeichnet sich bei den Energiestrategien sowie den Regeln zur Organisation der Märkte eine Annäherung ab.

Art in der Welt –, die 1983 ihren Betrieb aufnahm. Die Europäische Union, die heute Partner im ITER-Programm gemeinsam mit China, Japan, Südkorea, Kanada, den Vereinigten Staaten und Russland ist, leistete schon für die Errichtung einen wichtigen Beitrag, insbesondere in der 1988 eingeleiteten Definitionsphase. Sie verteidigt nunmehr mit einer Stimme den Bau des großen thermonuklearen Versuchsreaktors ITER in Cadarache im Süden Frankreichs. Der Bau dieser Anlage soll binnen 30 Jahren, ausgehend von Wasserstoff und durch Nachbildung der Fusion im Weltall, die Gewinnung von sauberer und sicherer Energie in einem vorindustriellen Stadium ermöglichen. Die Ansiedlung dieses Reaktors in Europa hätte auch bedeutende wissenschaftliche und industrielle Auswirkungen, mit Investitionen, die eine Höhe von 10 Milliarden Euro erreichen dürften.

Der Platz Europas im internationalen Verkehr

Ungeachtet der Entwicklung neuer Kommunikationstechnologien bleibt der Verkehrssektor einer der Hauptträger für den Waren- und Personenverkehr. Im Zusammenhang mit der Globalisierung des Handels ist Europa als größte Handelsmacht der Welt ein Knotenpunkt in diesem Verkehrsfluss. Die Kommission hat daher aktiv die internationale Dimension der europäischen Verkehrspolitik entwickelt.

Die Gemeinschaft baute dabei ihre bilateralen Beziehungen im Seeschifffahrtssektor aus, indem sie ein Abkommen mit China unterzeichnete, während die Kommission Verhandlungen mit Indien aufnahm. Diese abgeschlossenen oder kurz vor dem Abschluss stehenden Abkommen decken ein sehr weites Feld ab: sie regeln den Marktzugang, aber auch die Zusammenarbeit im Bereich der Sicherheit.

Der Luftverkehr ist jedoch eindeutig der Sektor, der in den beiden vergangenen Jahren am deutlichsten im Vordergrund stand. Im Weißbuch wurde die Bedeutung und Dringlichkeit einer Entwicklung der internationalen Dimension des Luftverkehrs hervorgehoben. Falls der Binnenmarkt der Luftfahrt ein Erfolg ist, so machte die innerhalb dieses Markts von den europäischen Gesellschaften erreichte Bewegungsfreiheit bisher an den Außengrenzen der Union Halt. Dennoch ist der Luftverkehr mehr als andere Verkehrsträger auf den internationalen Kontext angewiesen. Um ihre Position auf den Märkten zu finden und auszubauen, müssen die europäischen Unternehmen ihre Angebote vor allem auf den rentabelsten Märkten leicht anpassen und verbessern können. Alle seit Mitte der 50er Jahre zwischen den europäischen Ländern und Drittländern abgeschlossenen bilateralen Abkommen behalten jedoch die Gewinne aus dem Handel mit Verkehrsrechten ausschließlich den nationalen Luftverkehrsunter-

nehmen vor und beinhalten oft noch weitere Formen von Beschränkungen. Im Hinblick auf die Bestimmungen des Binnenmarkts sind jedoch alle Verkehrsunternehmen der Gemeinschaft bei der Nutzung der Luftverkehrsmärkte gleich.

Solche Beschränkungen können die internationale Expansion der europäischen Gesellschaften nur einschränken. Sie wirken sich jedoch auch auf ihre Ausdehnung innerhalb ein und desselben Binnenmarkts aus, vor allem aufgrund ihrer Tendenz, sich auf einen einzigen nationalen „Hub-Flughafen“ zurückzuziehen. So laufen beispielsweise im Falle der Fusion zweier Luftfahrtgesellschaften aus verschiedenen Mitgliedstaaten der Union beide Partner aufgrund der in diesen bilateralen Abkommen festgeschriebenen Nationalitätsklauseln Gefahr, eines ihrer Portefeuilles internationaler Verkehrsrechte zu verlieren. Diese Hürden bleiben nicht folgenlos für die wirtschaftliche Konsolidierung dieses Industriesektors und entsprechend auch nicht für die Wettbewerbsfähigkeit der großen Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft, die sich angesichts der externen Konkurrenz auf finanzieller oder geschäftlicher Ebene in einer Situation der Schwäche befinden.

Nach etwa zehnjährigen Bemühungen konnte die Kommission schließlich damit beginnen, der europäischen Politik im Bereich der internationalen Flugdienste einen Impuls zu geben. Um die Riegel der bilateralen Abkommen aufzubrechen, erhielt sie am 5. November 2002 die Unterstützung des Europäischen Gerichtshofs durch dessen Urteile über die so genannten „Open Skies“-Abkommen, die zwischen mehreren Mitgliedstaaten der Union und den Vereinigten Staaten abgeschlossen wurden. Die europäischen Richter erklärten nämlich die Nationalitätsklauseln in diesen bilateralen Abkommen als mit dem Gemeinschaftsrecht unvereinbar. Diese Rechtsprechung ebnete den Weg für eine echte Entflechtung all dieser Märkte. Verkehrsunternehmen der EU können nunmehr ebenfalls frei Annäherungen und Fusionen planen. Ein weiterer Schritt bestand darin, dass der Gerichtshof die ausschließliche Zuständigkeit der Gemeinschaft für die Vereinbarung von internationalen Verpflichtungen über bestimmte, durch diese bilateralen Flugdienstabkommen gedeckten Aspekte anerkannte, nach dem Rechtsprechungsprinzip der Parallelität zwischen internen und externen Zuständigkeiten der Gemeinschaft.

Die Kommission zog rasch politische Schlussfolgerungen aus dieser bedeutenden Rechtsprechung, indem sie eine Reihe konkreter Vorschläge vorlegte. Ihr Ziel ist zunächst die Sicherung der Konformität der ungefähr 2000 bilateralen Abkommen zwischen den Mitgliedstaaten und Drittländern, die aufgrund der Urteile des Gerichtshofs rechtsungültig geworden waren. Hierzu wurde eine doppelte Regel entwickelt, die sowohl der Gemeinschaft auf der Grundlage eines horizontalen Mandats als auch den Mitgliedstaaten in einem durch

eine spezielle Verordnung genau festgesetzten Rahmen die Möglichkeit einräumt, mit Drittländern über die Aufnahme von Klauseln in die bestehenden bilateralen Abkommen zu verhandeln, die ihre Festschreibung in den Zuständigkeitsbereich der Gemeinschaft ermöglichen. Damit sollen insbesondere allen Verkehrsunternehmen der Gemeinschaft die Vorteile aus den in diesen Abkommen verhandelten Verkehrsrechten gesichert werden, wobei zugleich auch die durch die Rechtsprechung des Gerichtshofs geschaffene Situation der Unsicherheit beendet wird.

Hinsichtlich der wichtigsten Partner der Union, mit denen sie bedeutende Luftverkehrsmärkte teilt und entwickelt, ist angesichts der Intensivierung des weltweiten Verkehrsaufkommens und der neuen Möglichkeiten, die sich dadurch den europäischen Gesellschaften bieten können, die derzeitige Herausforderung besonders groß. Es handelt sich darum, Gemeinschaftsabkommen abzuschließen, in denen alle Aspekte behandelt werden: Zugang zu den Märkten, aber auch Investition, Wettbewerb, Sicherheit, Umweltschutz und industrielle Zusammenarbeit, unter Berücksichtigung des Besitzstands, der durch die Vollendung des Binnenmarkts entwickelt wurde. Nur durch solche Abkommen kann die Union eine neue Rolle in der Belebung und der Reform der internationalen Zivilluftfahrt ausüben. Deshalb beantragte die Kommission im Juni 2003 umgehend und erhielt vom Ministerrat die Erlaubnis, im Namen der Gemeinschaft mit ihrem wichtigsten Luftverkehrspartner, den Vereinigten Staaten, ein Luftfahrtabkommen auszuhandeln. Dabei prüft sie auch das Potenzial vergleichbarer Abkommen mit anderen wichtigen Partnerländern wie China oder Russland. Nach den ersten Initiativen der Kommission sind diese politischen Leitlinien in einem für alle traditionellen Beteiligten der internationalen Luftfahrt neuen Kontext der Gemeinschaft weit gehend noch zu konkretisieren.

Die internationale Dimension im Luftfahrtbereich endet jedoch nicht mit der Überarbeitung dieser Abkommen über Flugdienste. Die Einrichtung eines neuen Besitzstands im Bereich der Flugsicherheit, der die europäische Zertifizierung der Luftfahrtprodukte und die Gründung der Europäischen Flugsicherheitsbehörde (EASA) umfasst, hat neue Horizonte eröffnet. Diese einheitliche Zertifizierung der Luftfahrzeuge dürfte den Stellenwert der europäischen Luftfahrtindustrie auf den Weltmärkten begünstigen, insbesondere zu dem Zeitpunkt, da Airbus mit seinem Großraumflugzeug A380 eine neue Generation von Luftfahrzeugen lanciert. Jetzt werden Abkommen über die gegenseitige Anerkennung zwischen der Gemeinschaft und ihren weltweiten Partnern verhandelt. In diesem Zusammenhang wurden bereits Gespräche mit den Vereinigten Staaten und Kanada aufgenommen und mit Russland und Brasilien werden Kooperationen untersucht.

Nach den Anschlägen vom 11. September 2001 war der Luftverkehr eines der ersten Schwerpunktthemen der allorts entwickelten Sicherheitspolitiken. Sehr schnell jedoch wurden ähnliche Initiativen im Seeschiffahrtsektor ergriffen. Die Reaktion auf die Bedrohungen kam jedoch nur durch die Stärkung interner Vorkehrungen zum Ausdruck. Außerdem musste die Gemeinschaft auch einseitige und extraterritoriale Maßnahmen erfahren, die von manchen Drittländern verhängt wurden und auf die sie reagieren musste, um ihre Rechte und ihren Besitzstand zu wahren und gegenseitig akzeptable Verhandlungslösungen zu suchen. Die wichtigsten diesbezüglichen Schritte folgten auf das vehemente Drängen der USA hin, die sich um den systematischen Erhalt einer ganzen Reihe von Auskünften über Fluggäste bemühten, die auf dem Luftweg in ihr Hoheitsgebiet einreisen wollen, und in europäischen Häfen gelagerte Container vor ihrem Versand in die USA mit einer Kontrolle unter ihrer Aufsicht begleiten. Diese amerikanischen Initiativen waren sicherlich von dem Bemühen geleitet, jedes Risiko terroristischer Anschläge zu verhindern, indem sie alle Mittel für die optimale Identifikation potenzieller Bedrohungen einsetzten; sie erfolgten jedoch ohne Vorankündigung oder vorherige Absprache. Die Union setzte ihnen eine gemeinsame Reaktion ihrer Mitgliedstaaten entgegen, die die amerikanischen Behörden zum Einlenken auf Vorkehrungen veranlasste, die sowohl mit ihren internen Regeln als auch mit dem Schutz der persönlichen Rechte der Bürger vereinbar sind. Um solchen schwerlich annehmbaren einseitigen Aktionen langfristig vorzubeugen und für alle vorteilhafte wirksame Lösungen voranzubringen, will sich die Union für eine koordinierte Entfaltung von Sicherheitspolitiken auf internationaler Ebene einsetzen. In dieser Richtung leitete sie bereits Initiativen innerhalb der G8, der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) und der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) ein.

4.2.2. Die Globalisierung besser in den Griff bekommen

Die unter der Ägide internationaler Organisationen ausgearbeiteten technischen Normen trugen zur Stärkung der Sicherheit und des Umweltschutzes bei, waren jedoch oft nur Ergebnis von Kompromissen auf kleinstem gemeinsamen Nenner. Außerdem leiden sie darunter, dass sie keinen verbindlichen Rechtscharakter haben. Dennoch stützte sich die Union vor allem auf internationale Übereinkommen, ehe sie ihre eigenen Normen für den Seeverkehr und die Luftfahrt sowie die Nuklearsicherheit ausarbeitete. Mit der Entwicklung eines eigenen Regulierungsmodells der Union dürfte sich der normative Einfluss in zwei Richtungen bemerkbar machen: Einerseits setzt die Union internationale Normen in Gemeinschaftsrecht um, um ihnen Rechts-

gültigkeit zu verleihen, andererseits fördern sie aber auch ihre eigenen Normen, die in Übereinstimmung mit ihren internen Anforderungen in sozialer, ökologischer und industrieller Hinsicht als Referenz für die Schaffung eines internationalen Rahmens ausgearbeitet werden.

Während die multilaterale Regulierung derzeit eine wichtige Rolle spielt, sei es im Luftfahrtbereich innerhalb der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO), im Bereich des Seeverkehrs innerhalb der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) oder aber im Kernenergiesektor innerhalb der Internationalen Atomenergiebehörde (IAEA), so bleibt die Union diesen

Europäische Union – Vereinigte Staaten: die ersten Verhandlungen der Gemeinschaft in der internationalen Luftfahrt

Im Oktober 2003 nahmen die Vereinigten Staaten und die Europäische Kommission im Namen der Gemeinschaft Verhandlungen auf mit dem Ziel, ein ehrgeiziges Luftfahrtabkommen abzuschließen, das die beiden größten Luftverkehrsmärkte der Welt in einem globalen Rahmen vereinen kann. Die Herausforderungen sind nicht unerheblich: Schätzungen zufolge könnten durch ein solches Abkommen 17 Millionen zusätzliche Passagiere gewonnen werden, die Beschäftigung könnte auf beiden Seiten des Atlantiks angekurbelt und für die Verbraucher ein Gesamtgewinn von ungefähr 5 Milliarden pro Jahr erzielt werden.

Die Verhandlungen befinden sich bereits in einem Stadium, das im Vergleich zu der Summierung der bestehenden bilateralen Abkommen zwischen den Mitgliedstaaten und den Vereinigten Staaten einen echten Mehrwert aufweist: bedeutende Fortschrittsperspektiven in Bezug auf den Marktzugang, der jedem Verkehrsunternehmen in der Gemeinschaft den Betrieb mit Ziel in den Vereinigten Staaten von jedem Punkt in der Europäischen Union aus ermöglichen, aber auch substantielle Schritte hin zu einer besseren Zusammenarbeit in einer Reihe von regulierten Bereichen, wie Wettbewerb oder Sicherheit, zulassen würde.

Die nach sechsmonatigen Verhandlungen verbuchten Ergebnisse erlaubten jedoch nicht, alle Ziele und ein erstes, genügend ausgewogenes Abkommen zu erreichen. Ursache war vor allem die Weigerung von US-amerikanischer Seite, den europäischen Gesellschaften das Niederlassungsrecht in den Vereinigten Staaten zu gewähren, durch das sie sich auf diesem Markt nach amerikanischen Bestimmungen hätten niederlassen und tätig werden können. Der Rat einigte sich im Juni 2004 auf die notwendige Fortsetzung der Verhandlungen im Hinblick auf weitere Fortschritte, die den Parteien ein erstes Abkommen in Aussicht stellen. Die Diskussionen werden wieder aufgenommen, sobald die Bedingungen dafür gegeben sind.

Gremien, denen allein ihre Mitgliedstaaten einzeln beigetreten sind, dennoch erstaunlicherweise fern.

Vereinzelt gelang es der Union unter dem Druck der Ereignisse aber, Schule zu machen. Im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr etwa gelang es ihr, neben den auf dem Gebiet der Entschädigung erzielten Fortschritten die im internationalen Recht geltenden Vorschriften (MARPOL-Übereinkommen) zu ändern, um darin ab April 2005 Anforderungen aufzunehmen, die sich an die Bestimmungen anlehnen, welche die Gemeinschaft nach dem Unfall der Prestige bezüglich des Transports von Schweröl und die Abschaffung von Einhüllen-Öltankschiffen erließ. Ein weiteres Beispiel: die entscheidende Rolle der Kommission in der ICAO bei der Streitbärgung in der Angelegenheit der lauten „Hushkits“-Flugzeuge.

Natürlich gibt es ständige Bemühungen, um in diesen internationalen Organisationen ein Höchstmaß an Übereinstimmung in den Standpunkten der Mitgliedstaaten zu erreichen und darin Initiativen im Namen der Gemeinschaft vorzustellen. Doch bleibt zu beachten, dass diese Bemühungen zur Behauptung der europäischen Präsenz in diesen Organisationen sehr oft auf ernste Hindernisse stoßen: Schwierigkeiten bei der Abstimmung der Standpunkte der Mitgliedstaaten, fehlende Sichtbarkeit und Kontinuität der europäischen Vertretung, geringe Antizipationsfähigkeit, mangelnde Kohärenz und Ambition im gemeinsamen Vorgehen usw. Dies ist eine ebenso schädliche wie anormale Störung angesichts der Parallelität zwischen internen und externen Zuständigkeiten, die die Gemeinschaftspolitik kennzeichnet, sowie des verankerten Prinzips der Einheitlichkeit der internationalen Vertretung der Gemeinschaft.

Diesbezüglich ist ein erster Fortschritt hervorzuheben. Die Gemeinschaft steht nämlich kurz davor, Vollmitglied der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) zu werden, nachdem die Kommission 2002 einen Vorschlag in dieser Richtung unterbreitete. Dies wird der Gemeinschaft das legitime Mittel geben, die Angleichung ihres Besitzstands in diesem Bereich mit den von dieser internationalen Organisation entwickelten Normen vorzunehmen. Zurzeit ist dieser Beitritt jedoch trotz der Bemühungen der Kommission in anderen Bereichen der einzige greifbare Fortschritt, der zur Stärkung der Rolle der Union in der internationalen Regulierung des Verkehrs zu verzeichnen ist.

Nachdem die Union nunmehr einen fast vollständigen Besitzstand im Bereich der Luftfahrt sowie eine starke Politik auf dem Gebiet der Seeverkehrssicherheit entwickelt hat, und einer der Teile der Welt mit dem stärksten Verkehrsaufkommen sowohl in der Seeschiffahrt als auch in der Luftfahrt ist, würde es begründet erscheinen, dass sie die entsprechend sich aufdrängen-



den institutionellen Schlussfolgerungen zieht. Daher schlug die Kommission im Jahr 2002 den Beitritt der Europäischen Gemeinschaft zu IMO und ICAO vor.

Die gleiche Logik greift in Verbindung mit der europäischen Präsenz innerhalb der IAEA, deren Tätigkeiten in enger Verbindung mit der von der Gemeinschaft gemäß Euratom-Vertrag entwickelten Politik stehen. Der einfache Beobachterstatus, auf den sich die Gemeinschaft heute berufen kann, kann nicht als zufrieden stellend gewertet werden, vor allem weil ihr der Euratom-Vertrag ausschließliche Zuständigkeiten im Bereich Nuklearsicherheit und Strahlenschutz überträgt. Deshalb beabsichtigt die Kommission zu einem Zeitpunkt, an dem sie im Bereich der nuklearen Sicherheit, des Abbaus von Kernanlagen und der Entsorgung radioaktiver Abfälle zu aktiverem Handeln aufgefordert ist, dem Rat die Verhandlung des Beitritts von Euratom zur IAEA vorzuschlagen.

Dieselbe Diagnose galt auch für den Binnenschiffahrtsverkehr, einem Bereich, für den im September 2003 ein Vorschlag für den Beitritt der Gemeinschaft zur Zentralkommission für die Rheinschiffahrt (ZKR) vorgelegt wurde. Diese zwischenstaatliche Organisation, die die älteste der Welt ist, verfügt über einen eigenen Rechtsrahmen zur Gewährleistung des freien und sicheren Rheinverkehrs. Der Beitritt der Gemeinschaft dürfte die Vereinheitlichung des Marktes der Binnenschiffahrt durch eine engere Abstimmung zwischen Gemeinschafts- und Rheinschiffahrtsvorschriften erleichtern.

In Anbetracht der Bedeutung multilateraler Regelwerke für Energie und Verkehr schlug die Kommission den Beitritt der Gemeinschaft zu mehreren internationalen Organisationen wie IMO, IAEA und ICAO vor.

5. Schlussfolgerungen

5.1. Gelungene Symbiose von Energie- und Verkehrspolitik

Die Zusammenlegung der Energie- und Verkehrspolitik in einer einzigen Generaldirektion erwies sich als richtig. Dadurch konnten diese Bereiche, die viele gemeinsame Grundmerkmale aufweisen, gemeinsam behandelt und zu Problemen und Mängeln, unter denen diese beiden Gemeinschaftspolitiken leiden, grundlegende, auf einer gemeinsamen Philosophie beruhende Lösungen gefunden werden:

- **Vollendung des Binnenmarkts:** Die Bereiche Elektrizität und Erdgas sowie Eisenbahnverkehr wurden von historischen Monopolen beherrscht, die den Netzzugang kontrollierten. Auf vergleichbaren Prinzipien beruhende Maßnahmen wurden ergriffen, um die letzten abgeschotteten Märkte zu öffnen und ihnen die Mittel zu geben, sich durch Zusammenschluss und Errichtung neuer Infrastrukturen zu entwickeln.
- **Eine neue Rechtsetzung auf europäischer Ebene:** Mit der Öffnung der Märkte für den Wettbewerb zogen sich die öffentlichen Behörden nicht zurück. Auf europäischer Ebene wurde ein neues Regelwerk geschaffen, das gemeinsame Vorschriften und Garantien, zum Beispiel im Bereich öffentlicher Versorgungsleistungen, beinhaltet. Im Verkehrs- und Energiesektor wurden auf europäischer Ebene koordinierte unabhängige nationale Regulierer eingerichtet, die über das gute Funktionieren der Märkte in diesem neuen Rechtsetzungsumfeld wachen.
- **Rechte der Nutzer und Fahrgäste:** Ob im Energie- oder im Verkehrsbereich, die Bürger verfügen oft nicht über die Möglichkeit, um ihre Rechte als Verbraucher geltend zu machen. Die Gemeinschaft orientierte sich an den in den Mitgliedstaaten im Bereich öffentlicher Versorgungsleistungen geltenden höchsten Ansprüchen, damit die Bürger Europas einen gleichwertigen Zugang zu Energieprodukten und Verkehrsdienstleistungen unter annehmbaren Bedingungen erhalten.
- **Transeuropäische Netze:** Die transeuropäischen Netze spielen eine herausragende Rolle bei der Stärkung des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts. Auf Ebene der erweiterten Union wurden Vorhaben von europäischem Interesse identifiziert, die zur Einigung des europäischen Kontinents beitragen werden. Sie werden den Ausbau des grenzüberschreitenden Erdgas- und Elektrizitäts- sowie Verkehrsverbunds verbessern. Überdies wurden Prioritäten festgelegt, um deren Realisierung durch Koordinierungs- und Finanzierungsmaßnahmen zu gewährleisten.

- **Nachhaltige Entwicklung:** Die Gemeinschaft setzte ein integriertes Konzept zur Förderung einer umweltfreundlichen Verkehrs- und Energieentwicklung um, das sich an der Durchführung der Verpflichtungen der Union im Rahmen des Kyoto-Protokolls orientiert: Steuerung des Energiebedarfs in Gebäuden, Förderung erneuerbarer Energiequellen, ausgewogenere Verteilung zwischen den einzelnen Verkehrsträgern usw.
- **Versorgungssicherheit:** Die Union ist erheblich auf eine externe Energieversorgung angewiesen. Im Rahmen der Maßnahmen zur Diversifizierung der Energieträger und -lieferanten verpflichtete sich die Gemeinschaft mit Erfolg zu einer Energiekooperation mit Russland, die insbesondere die Förderung von Investitionen in diesem Land ermöglichte. Da Energie von ihrem Erzeugungsort zu ihrem Verbrauchsort zu befördern ist, entwickelte die Gemeinschaft außerdem eine aktive Politik, die die Energieverbundsysteme und Infrastrukturen für Erdgas und Elektrizität verbessert.
- **Sicherheit:** In den vergangenen vier Jahren hat es eine beispiellose Normierungstätigkeit zur Verbesserung der Sicherheit im Luft-, See-, Straßen- und Eisenbahnverkehr und auch im Nuklearbereich gegeben. Um für die vollständige Umsetzung dieser neuen Bestimmungen zu sorgen, wurden auf europäischer Ebene Agenturen eingerichtet. Außerdem wurden dabei die ersten Vorschriften erlassen, um die Sicherheit von Häfen, Flughäfen oder Kernanlagen zu gewährleisten.

5.2. Der Erwartungshorizont nach vierjährigen Bemühungen im Energie- und Verkehrsbereich

Die Bürger erwarten Ergebnisse, die ihnen die Gemeinschaftspolitik liefern kann, und zwar insbesondere in den Bereichen Energie und Verkehr, die integrierter Bestandteil ihres Alltagslebens sind. In zahlreichen Sektoren wurden auf Gemeinschaftsebene die politischen Grundlagen geschaffen und Maßnahmen getroffen: Dieser kohärente und konkrete Rahmen ist nun auf nationaler Ebene zügig umzusetzen. Diese Maßnahmen bedeuten oft auch wichtige Veränderungen in der Arbeitsweise und den Gewohnheiten der Unternehmen. Die Umstellung wird manchmal auch Zeit in Anspruch nehmen: Ein Markt, der seit mehreren Jahrzehnten von großen Monopolen beherrscht wurde, lässt sich nicht einfach über Nacht in einen reinen Wettbewerbsmarkt umwandeln. Bestimmte Ambitionen,

wie beispielsweise ein steigender Anteil erneuerbarer Energieträger an der Energieversorgung, entsprechen auch langfristigen Zielstellungen: Für ihre Verwirklichung sind weit mehr als vier Jahre nötig.

Für mehrere in den vergangenen vier Jahren entstandene große Initiativen wird der Zeitraum 2007-2008 ganz entscheidend sein. Im Jahr 2007 wird der Schienengütermarkt endgültig für den Wettbewerb geöffnet und es werden im Vergleich zum jetzigen Zeitpunkt weit mehr neue Anbieter auf den nationalen Märkten auftreten. Für GALILEO werden in den Jahren 2006 und 2007 Satelliten gestartet und terrestrische Komponenten installiert. Im Jahr 2008 schließlich wird das System seinen Betrieb aufnehmen. Der einheitliche europäische Luftraum, dessen Rechtsrahmen jetzt in Kraft ist, wird auf operationeller Ebene nur stufenweise Gestalt annehmen. Die Richtlinie über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden wird 2006 in Kraft treten. In den Folgejahren wird sie unter Beweis stellen, welchen Beitrag sie zum Erreichen des Ziels leisten kann, den Energiebedarf in Gebäuden um 22 % zu verringern.

5.3. Analyse von Misserfolgen und Engpässen

Neben vielen Erfolgen ist einzugestehen, dass verschiedene Themen (noch) keine Lösung fanden.

- Der Richtlinienvorschlag zur Stärkung der Erdölversorgungssicherheit sieht insbesondere eine „Vergemeinschaftung“ bei der Verwendung der Vorräte vor, wurde aber von den Mitgliedstaaten nicht gebilligt.
- Der Richtlinienvorschlag über den Zugang zu Hafendiensten wurde vom Europäischen Parlament abgelehnt.
- Im Bereich der Sicherheit im Straßenverkehr wurden zahlreiche technische Bestimmungen für Fahrzeuge angenommen. Die Mitgliedstaaten lehnen dagegen jede Idee der Angleichung in bestimmten Bereichen, zum Beispiel beim höchstzulässigen Blutalkoholgehalt, ab.
- Die Reform des Gemeinschaftsrahmens für Straßenbenutzungsgebühren für Lkw scheiterte auf zwei Tagungen des Rates der Verkehrsminister 2004.
- Das von der Kommission 2002 vorgeschlagene Nuklearpaket, das Maßnahmen vorsieht, um ein hohes nukleares Sicherheitsniveau in der erweiterten Union zu erhalten und Programme für die Entsorgung radioaktiver Abfälle einzuleiten, stößt auf den Widerstand mehrerer Mitgliedstaaten.

In all diesen Fällen beriefen sich die Mitgliedstaaten auf das „Subsidiaritätsprinzip“, mit der Begründung, dass die Maßnahmen auf einzelstaatlicher Ebene durchge-

führt werden sollten, oder dass sie bereits von der einen oder anderen internationalen Einrichtung, wie zum Beispiel der Internationalen Atomenergiebehörde, hinreichend vorgenommen werden. Die Hinfälligkeit dieses Arguments zeigte sich oft in Katastrophen oder schweren Krisen und die Mitgliedstaaten erkannten dann als erste an, dass eine Gemeinschaftsaktion notwendig ist – wie dies für die Sicherheit im Seeverkehr oder die Flugsicherheit der Fall war.

Es ist noch festzustellen, dass die geplanten, aber blockierten Vorschläge für eine effiziente und ausgewogene Entwicklung der europäischen Verkehrs- und Energiepolitik wesentlich sind. Da sie unumgänglich sind, dürfte die nächste Kommission sich schon mit Beginn ihres Amtsantritts um ihre Annahme bemühen.

5.4. Beurteilung der Relevanz des neuen Energie- und Verkehrsrahmens

Neben Texten und politischen Entscheidungen, die zu einem bestimmten Zeitpunkt getroffen wurden, gibt es bestimmte Indikatoren, anhand derer innerhalb weniger Jahre über die Eignung des bestehenden Rahmens als Reaktion auf energie- und verkehrspolitische Schwerpunktthemen wird befunden werden können.

- War es durch die Maßnahmen zur Förderung des Schienengüterverkehrs möglich, den stetigen Rückgang des Schienenanteils aufzuhalten und neue Marktanteile zu erobern?
- Wurde das angekündigte Ziel eines Anteils von 12 % erneuerbarer Energieträger am Energieverbrauch der Union erreicht?
- Hat sich die Energieintensität, das heißt die zur Erzeugung einer Einheit des Bruttoinlandsprodukts notwendige Energiemenge, deutlich verringert? Welche Wirkung zeigten die Maßnahmen zur Energieeinsparung in Gebäuden?
- Macht sich das Ziel einer ausgewogeneren Verteilung zwischen den Verkehrsträgern durch eine Verringerung der Staus oder eine deutliche Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit in den Unfallstatistiken bemerkbar?

Diese Indikatoren werden uns Aufschluss darüber geben, ob die politische Vision, die dem Grünbuch über die Energieversorgungssicherheit und dem Weißbuch über Verkehr zugrunde lag, richtig war und zu konkreten Fortschritten im Alltag der Bürger und der europäischen Wirtschaftsbeiträgen konnte.

5.5. Umriss der künftigen Prioritäten

Um eine harmonische Entwicklung der Energie- und Verkehrspolitik sicherzustellen, wird die nächste Kommission eine wirksame Politik in mehreren entscheidenden Bereichen durchführen müssen, die sich bereits jetzt identifizieren lassen:

- **Gemeinsame Bewirtschaftung der transeuropäischen Netze:** Die Rolle der Gemeinschaft beschränkt sich nicht auf die eines Financiers für die Vervollkommnung dieser Netze. Für diese für den Binnenmarkt und den wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalt wichtigen Achsen sollte ein neues europäisches Regelwerk entwickelt werden.
- **Effektiver Wettbewerb auf den neuen liberalisierten Märkten:** Die Öffnung der Energie- und Verkehrsmärkte für den Wettbewerb muss in die Tat umgesetzt werden. Neuen Akteuren ist die Möglichkeit des Marktzugangs zu gewährleisten. Konkret gefragt: Werden in einigen Jahren ganze Güterzüge großen Handelsketten wie CARREFOUR gehören?
- **Stärkung der Rolle der Agenturen:** Die noch sehr technischen Aufgaben der in den Bereichen Luftfahrt, Seeverkehr und Eisenbahn gegründeten Agenturen werden sich weiterentwickeln und entfalten müssen. Die Europäische Flugsicherheitsbehörde sollte daher eng in die Entwicklung und operationelle Umsetzung des Einheitlichen Europäischen Luftraums eingebunden werden.
- **Anreize für Investitionen:** Ob zur Vervollkommnung der transeuropäischen Netze, zum Erreichen der politischen Ziele im Bereich erneuerbarer Energiequellen oder zur Durchführung technologischer Zukunftsprojekte: Der Erfolg wird von der Fähigkeit der Union abhängen, die Investitionen zu beschleunigen. Die Gemeinschaftsmittel müssten eine Anreizwirkung entwickeln, die ihnen heute noch fehlt.
- **Stabilisierung der Energieversorgung:** Trotz der Bemühungen zur Förderung alternativer Energieträger wird die Union in den kommenden Jahren erheblich von ihren externen Erdöl- und Erdgasversorgungen abhängen. In einem unstabilen geopolitischen Kontext wird die Energiekooperation mit Russland bei der Suche nach einem stabileren Entwicklungsrahmen institutioneller Art gefestigt.

- **Stärkung der externen Komponente der Politiken:** Die internationalen Beziehungen im Energie- und Verkehrsbereich müssen durch eine aktivere Rolle der Union in bestimmten internationalen Organisationen und durch die Förderung ihrer Beziehungen zu Drittländern ausgebaut werden, angefangen mit ihren neuen Nachbarländern infolge der Erweiterung.
- **Bekämpfung von Staus in den Städten:** Die Gemeinschaftspolitik im Bereich des Stadtverkehrs ist derzeit zu unsichtbar. Die Auswirkungen des Stadtverkehrs auf Treibhausgasemissionen, die Lebensqualität der Bürger und die Funktionsweise der europäischen Wirtschaft erfordern einen ehrgeizigeren Ansatz der Gemeinschaft.

5.6. Entwurf einer Europäischen Verfassung

Die geplante Europäische Verfassung, über die sich die Mitgliedstaaten der Union vor kurzem einigten, wird den Inhalt der Energie- und Verkehrspolitik nicht wesentlich verändern, übrigens auch nicht das für diese Bereiche vorherrschende Beschlussfassungsverfahren. Der Energiebereich verfügt nunmehr über ein eigenes Kapitel im künftigen Vertrag über eine Verfassung für Europa und die europäische Politik in dem Bereich sieht ihre großen Ziele bestätigt (Binnenmarkt, Versorgungssicherheit und nachhaltige Entwicklung). Der Euratom-Vertrag bleibt im Wesentlichen unverändert und ist mit der Verfassung durch ein Protokoll verbunden.

Die Bestimmungen zur Einführung einer verstärkten Zusammenarbeit sind jedoch hervorzuheben. Von dem Mechanismus der verstärkten Zusammenarbeit, der es einer Gruppe von Mitgliedstaaten ermöglicht, innerhalb des Gemeinschaftssystems bei der gemeinsamen Verfolgung bestimmter Politikvoranzugehen, wurde bisher nicht Gebrauch gemacht. Die durch den Verfassungsentwurf vorgesehenen Maßnahmen dürften das Interesse für dieses Instrument wieder wecken, das Fortschritte bei schwierigen Themen ermöglichen wird, von denen manche durch eine Minderheit von Mitgliedstaaten blockiert werden: die Straßenbenutzungsgebühren, der Vorschlag zur „Vergemeinschaftung“ der Verwendung von Ölvorräten, die Verkehrspolitik im städtischen Bereich. Dies sind nur Beispiele, für die die Perspektive einer stärkeren Zusammenarbeit zwischen einer Gruppe von Mitgliedstaaten den Weg zu echten Fortschritten ebnen könnte.



Anhänge

Anhang 1: Die GD TREN in Zahlen

Struktur

- Die Generaldirektion umfasst zehn Direktionen und hat zwei Dienstorte, einmal in Brüssel und zum anderen in Luxemburg, wo die gesamten nuklearen Angelegenheiten zusammengefasst sind.
- Sie ist heute etwas mehr als 1 000 Personen stark. Ungefähr 80 % des Personals, etwa 790 Personen, sind neun Direktionen zugewiesen, die die großen Energie- und Verkehrs-politikthemen widerspiegeln. Die restlichen 20 %, etwa 240 Personen, sind mit so genannten „horizontalen“ Aufgaben betraut.
- Eine neue Direktion „Sicherheit – Schutz von Personen, Gütern und Anlagen“ wurde ab 1. Mai 2004 aufgebaut. Sie wird gewährleisten, dass auf die neuen, durch die Bürger geäußerten Sicherheitsbedürfnisse in den Bereichen Energie und Verkehr noch bessere Antworten gefunden werden.
- An die GD TREN ist die Euratom-Versorgungsagentur (AAE) angegliedert. Demnächst wird eine Exekutivagentur für die Verwaltung des Programms „Intelligente Energie – Europa“ eingerichtet.
- Dieser Struktur sind die Sicherheitsagenturen hinzuzurechnen: Die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) und die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA), die zusammen 70 Personen umfassen. Derzeit provisorisch in Brüssel beheimatet, wird die EASA ihren endgültigen Sitz in Köln und die EMSA in Lissabon haben. Die zuletzt geschaffene Agentur – die Europäische Eisenbahnagentur – wird ihren Dienstsitz in Valenciennes und Lille nehmen.

Befähigungen

- Die Befähigungen der Beamten sind vielgestaltig: wissenschaftlich und technisch, juristisch oder ökonomisch, obwohl hinsichtlich der beiden letztgenannten Ausbildungswege noch Verstärkung gebraucht wird.
- Die GD TREN verfügt über einen Pool von vierzig Personen mit dem Status von Abgeordneten Nationalen Experten. Von ihren nationalen Verwaltungen oder wirtschaftlichen Organisationen für die Dauer von maximal vier Jahren abgeordnet, bereichern sie die Kommission durch ihr spezielles Können in den verschiedenen Bereichen der Energie und des Verkehrs, aber auch durch eine neue Sichtweise auf die zu lösenden Fragen.
- Die Generaldirektion hat bedeutende Anstrengungen unternommen, um die Verteilung der Posten zwischen Männern und Frauen besser auszugleichen (42 % weibliches Personal in Brüssel). Dennoch ist festzuhalten, dass die Frauen im nuklearen Bereich immer noch sehr unterrepräsentiert sind.
- Im Laufe dieser vier Jahre wurde ein besonderes Augenmerk auf die kontinuierliche Verbesserung der Fähigkeiten des Personals gerichtet. So hat jeder Beamte im Jahre 2003 mehr als sieben Tage Fortbildung, im Vergleich zu weniger als drei im Jahre 2000, absolviert.
- Die GD TREN zeichnet sich durch einen hohen Mobilitätsgrad aus. Viele Beamte versuchen, ihre Erfahrungen innerhalb der GD zu erweitern. Auch ist festzuhalten, dass 100 Abschlussbesten aus externen Auswahlverfahren seit dem Jahr 2000 eingestellt wurden, welche ihr Können und neue Ideen einbringen.

Aktivitäten

- Seit 2000 hat die GD TREN dem Europäischen Parlament und dem Rat 190 Vorschläge für Rechtsakte unterbreitet. 121 davon sind bereits angenommen. Nach der Annahme der Vorschriften muss über ihre gute Anwendung gewacht werden. Innerhalb von vier Jahren wurden mehr als 700 Vertragsverletzungsverfahren bearbeitet. Man kann hier beispielsweise die Verfahren gegen fast alle Mitgliedstaaten anlässlich der Nichtanzeige der Maßnahmen zur Umsetzung des „Erika-I-Pakets“ zur Verbesserung der Seeverkehrssicherheit nennen. Die Wirkung war eine quasi unverzügliche: infolge des Verfahrens haben sich alle Mitgliedstaaten konform der gemeinschaftlichen Richtlinien verhalten.
- Die GD TREN, zuständig für die Staatsbeihilfen im Verkehrsbereich, hat in vier Jahren für etwa 200 Entscheidungen Sorge getragen. Die von der GD TREN bearbeiteten Fälle der Staatsbeihilfe betragen für sich allein schon etwa 50 % der Gesamtzahl der Gemeinschaftssubventionen. Einige Entscheidungen hatten größere Auswirkungen, zum Beispiel jene zu den von den Fluggesellschaften Sabena, Alitalia, Olympic Airways im Rahmen von Restrukturierungsprogrammen erhaltenen Hilfen, und kürzlich der Fall Ryanair im Rahmen der Aktivitäten dieser Gesellschaft am Flughafen Charleroi. Im Seeverkehr lassen sich die Verfahren zu SNCM (*Société Nationale Corse Maritime*) oder auch zur Tonnagen-Steuer nennen, einer Steuerermäßigung, die das Phänomen der Flucht europäischer Schiffe unter die Flagge von Drittstaaten aufzuhalten half. Im Bereich Straßenverkehr hat die Kommission im

Jahre 2000 sehr vorteilhafte Konzessionsverträge zugunsten verschiedener französischer Autobahngesellschaften beanstandet; sie hat kürzlich ein Verfahren gegen Deutschland im Rahmen eines künftigen Mautsystems für den Schwerlastverkehr eingeleitet. Schließlich bleibt die Nennung des Falles der Londoner U-Bahn, zu deren Gunsten die Kommission einer Investitionsbeihilfe zustimmte.

- Die Kontrollaktivitäten, im Bereich der Atomenergie und seit kurzem in der Luftverkehrs- und demnächst in der Seeverkehrssicherheit, sind zu einem grundlegenden Bestandteil der Aufgaben der GD TREN geworden. So wurden mehr als 2 500 Inspektionen im Jahre 2003 im Bereich der nuklearen Sicherheit durchgeführt.
- In finanzieller Hinsicht verwaltet die GD TREN 2004 ein Budget von 1,25 Mrd. Euro an Verpflichtungsermächtigungen – gegen 860 Mio. Euro in 2000 – was 8,5 % des von der Kommission verwalteten Budgets bedeutet.
- Die GD TREN ist bürgernah. So hat sie durchschnittlich auf 600 parlamentarische Anfragen jährlich geantwortet. Etwa zwanzig Veröffentlichungen zu den großen Vorhaben und vorrangigen Themen werden jährlich erarbeitet. Die Internetseiten der GD TREN auf dem Europa-Server werden durchschnittlich 900 000 Mal monatlich besucht.

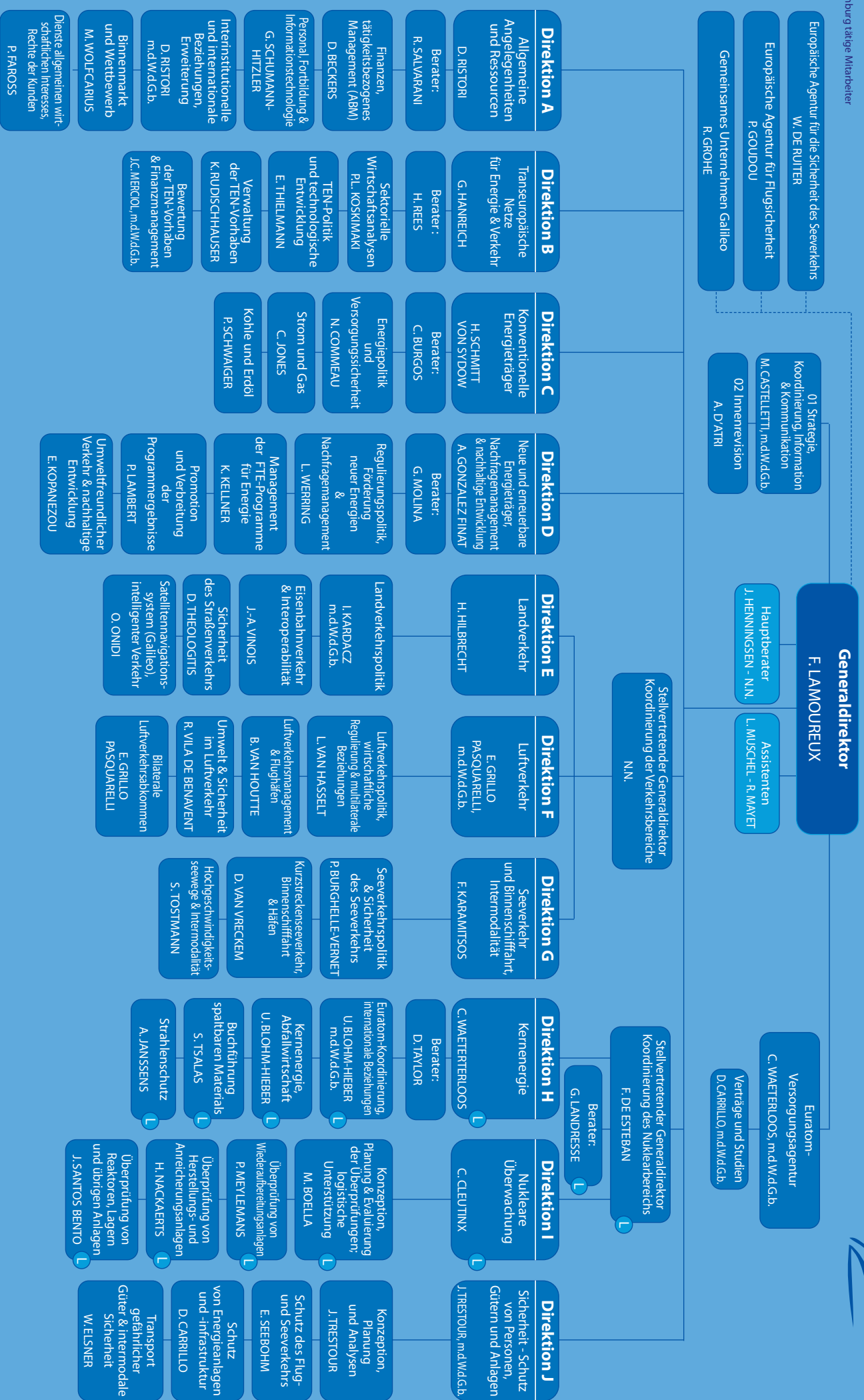
Verteilung der Mitarbeiter nach Tätigkeit – Statutarbedienstete und externe Mitarbeiter (ohne Agenturen), Dezember 2003





Generaldirektion Energie und Verkehr

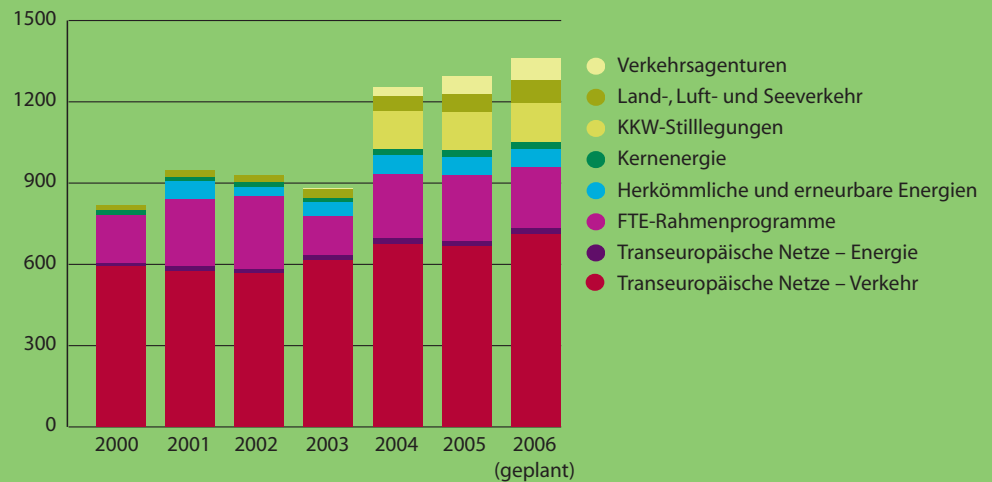
L In Luxemburg tätige Mitarbeiter



Anhang 2: Die von der GD TREN verwalteten Haushaltsmittel

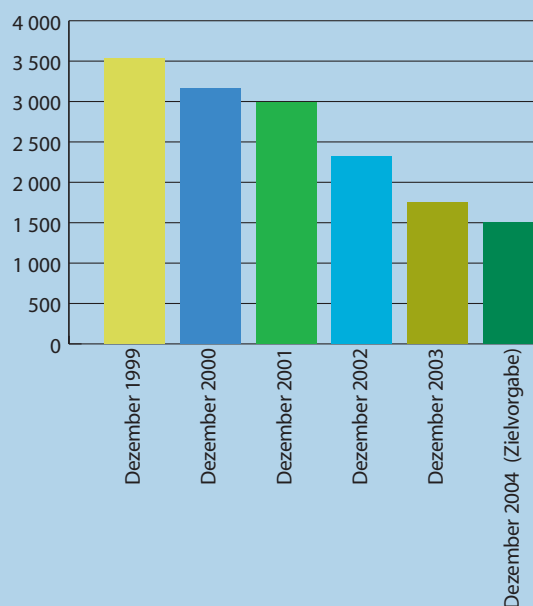
Die GD TREN hat im Zeitraum 2000–2004 ein jährliches durchschnittliches Haushaltsvolumen von etwa 950 Mio. Euro bewirtschaftet. Die Veränderungen von einem Jahr zum anderen sind auf den Entwicklungsrythmus der verschiedenen Programme zurückzuführen. Das Budget des Jahres 2004 weist eine deutliche Steigerung zu den Vorjahren aus, bedingt durch neue, sich nun voll entwickelnde Programme (zum Beispiel die Programme Marco Polo und Intelligente Energie) und den Umstand, dass die Agenturen für die Verkehrssicherheit einsatzbereit werden. Es gibt auch neuen Finanzbedarf im Rahmen der erweiterten Union, was zusätzliche Haushaltsmittel bedeutet.

Von der GD TREN verwaltete Haushaltsmittel (in Mio. EUR)



Angesichts der Schwerfälligkeit der Verwaltung und der Risiken, die mit einer überhöhten Anzahl von Projekten und Verträgen verbunden sind, hat die Generaldirektion deren Anzahl drastisch reduziert, und zwar zu Gunsten der Konzentration auf die wichtigen Projekte. So wurden zum 31.12.2003 dank regelmäßiger Abwicklung der Verträge und einer Politik der Konzentration der Ausgaben auf wenige, aber ehrgeizige Projekte, noch 1 754 laufende Verträge gegenüber mehr als 3 500 zu Beginn des Jahres 2000 gezählt. Die Zahl der Finanztransfers (Zahlungen) konnte ebenso fühlbar gesenkt werden.

Anzahl der von der GD TREN verwalteten Verträge



Einige Beispiele finanziierter Projekte (Zeitraum 2000-2004)

Transeuropäische Netze (Verkehr und Energie)

Entwicklung des europäischen Satellitennavigationssystems GALILEO

Die Kommission finanziert hälftig mit ESA (Europäische Weltraumagentur), via dem Gemeinschaftsunternehmen GALILEO, die notwendigen Arbeiten zur Realisierung der Entwicklungsphase des Programms: Entwicklung der Satelliten und der Bodenstationen; Einsatzreife in der Erdumlaufbahn.

Fertigstellung des europäischen Schienenverkehrsführungssystems ERTMS

Die Gemeinschaftsforschung hat zur Definition europäischer Normen für die Entwicklung eines europäischen Schienenverkehrsführungssystems beigetragen, das das europäische System ETCS zum Schutz und zur automatischen Kontrolle der Züge im Bereich „Signalgebung“ und das System GSM-R im Bereich „Telekommunikation“ umfasst. Das System ist jetzt reif und bereit für den großflächigen Einsatz. Pilotprojekte wurden bereits in verschiedenen Ländern gestartet.

Verwirklichung von Projekten von europäischem Interesse bei Verkehrs- und Energieinfrastrukturen

Die Finanzierungen betreffen vorrangig die Projekte in ihrer Anfangsphase, um die Investition privaten Kapitals und Partnerschaften zwischen öffentlichem und privatem Sektor zu fördern.

Mehrere Studien zur Verwirklichung von Eisenbahnprojekten wurden so durch die Gemeinschaft kofinanziert:

- ⊙ Mont-Cenis-Tunnel (Eisenbahnachse Lyon-Trieste-Divača/Koper-Divača-Ljubljana-Budapest-ukrainische Grenze)
- ⊙ Eisenbahnabschnitt Nürnberg-München (Eisenbahnachse Berlin-Verona/Mailand-Bologna-Neapel-Messina-Palermo)
- ⊙ Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnachse Ost
- ⊙ Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnachse Paris-Brüssel-Köln-Amsterdam-London

Studien wurden auch im Rahmen von Projekten der Verbesserung der Energienetze durchgeführt:

- ⊙ Studien über die Entwicklung eines Stromverbundes Vereinigtes Königreich-Irland-Kontinentaleuropa
- ⊙ Machbarkeitsstudien zum Bau von Erdgasleitungen in Österreich, Griechenland, den Balkanländern, Frankreich und Spanien

6. Rahmenprogramm für Forschung und technologische Entwicklung

Prüfung des zukünftigen Luftverkehrsführungssystems (ATM)

Das Projekt C-ATM dient der Prüfung des zukünftigen Luftverkehrsführungssystems mit seinen neuen Informations-, Kommunikations- und Navigationstechnologien in großem Maßstab. Wenigstens zehn Linienflugzeuge und mehrere Kontrollzentren nehmen begrenzt auf einen bestimmten geographischen Raum an diesem Projekt teil, das als Ausgangspunkt der Verbreitung des Systems im Rahmen des Projekts SESAME dient.

Bus mit Brennstoffzellenantrieb

Das Programm CUTE hat in großem Umfang zum Beweis des im Wasserstoff steckenden Potentials beigetragen. Der Einsatz von 27 Bussen mit Brennstoffzellenantrieb in neun europäischen Städten hat so dem Wasserstoffsektor zu einem größeren Bekanntheitsgrad verholfen.

Ersatzkraftstoffe und leichter Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln

Die Initiative CIVITAS soll den Städten helfen, die innovative Lösungen zur Entwicklung ausgeglichenerer und saubererer urbaner Mobilität suchen, insbesondere unter Zuhilfenahme von Ersatzkraftstoffen oder leichteren Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln. 19 europäische Städte haben sich zu vier großen Projekten zusammengefunden.

Energieeffizienz und erneuerbare Energien

Die Initiative CONCERTO hat städtischen Zentren geholfen, für Energiesparmaßnahmen zu werben und erneuerbare Energien in großem Maßstab einzuführen. 31 Städte wurden wegen ihrer innovativen und kostenmäßig akzeptablen Vorschläge ausgewählt.

Kraft-Wärmekopplung auf der Grundlage von Biomasse

Die seit 2000 unterstützten Projekte haben gezeigt, dass Biomasse mit Erdgas bei der Kraft-Wärmekopplung und Trigeneration (gekoppelte Erzeugung von Strom, Wärme oder Kälte) in vielen ländlichen oder bewaldeten Gegenden ökonomisch konkurrieren kann. So haben diese Projekte gezeigt, dass die erneuerbaren Energien nicht auf die Elektrizitätserzeugung beschränkt sind, sondern auch zur Wärme- und Kälteerzeugung geeignet sind.

Photovoltaische Netze von großer Wirksamkeit

Entscheidende Durchbrüche wurden bei der Kostenreduzierung (etwa 30-50 %) bei der Erzeugung der neuen Generationen photovoltaischer Anlagen erzielt. Ihre Wirksamkeit wurde ebenso erhöht, ein Beitrag zur Kostenreduzierung von Öko-Häusern.

Förderung der erneuerbaren Energien und Nachfragemanagement

Die Sonnenenergie

Mehrere Projekte haben erfolgreich gezeigt, dass die Integration von Solarzellen in bestehende Heizungssysteme die Nachfrage nach heißem Wasser in Kälteperioden befriedigen und nicht vernachlässigbare zusätzliche Energie in den Winterperioden liefern kann, auch in gemäßigteren Klimazonen.

Die bioklimatische Architektur

Verschiedene Projekte haben zur Entwicklung sehr leistungsfähiger bioklimatischer Häuser zu begrenzten Mehrkosten (maximal 5-10 %) beigetragen. Durch die während der Nutzungsdauer des Gebäudes erzielten Energieeinsparungen werden diese Mehrkosten in weniger als 10 Jahren wieder hereingeholt.

Die Nutzung der Bioenergie

Das Programm ALTENER hat Projekte in allen europäischen Ländern unterstützt, in Zusammenarbeit mit Energieagenturen oder anderen lokalen Akteuren, um den Bereich Biomasse und Biokraftstoff zu entwickeln. Heute erleben wir die Entstehung eines echten Marktes für diese Brenn- und Kraftstoffe in mehreren Ländern.

Die Energieeffizienz

Das Programm SAVE hat eine große Anzahl Studien unterstützt, die Rechtsakte oder Projekte mit dem Ziel der Steigerung der Energieeffizienz vor allem bei Wohnhäusern (Verbrauch der Elektrohaushaltsgeräte, Verbesserung der Energieleistung der Gebäude anlässlich ihrer Renovierung usw.) und im Tertiärbereich (Beleuchtung, Bürogeräte usw.) vorbereiteten. Alle diese Maßnahmen haben den Vorteil, dass sich die Investitionskosten schnell amortisieren und so dem Endnutzer einen schnellen Gewinn bringen.

Anhang 3: Der gemeinschaftliche Besitzstand und die Gesetzesvorschläge seit dem Jahr 2000

Seit dem 1. Januar 2000 hat sich der gemeinschaftliche Besitzstand für Energie und Verkehr, in Seiten ausgedrückt, mehr als verdoppelt. So entwickelte sich der Umfang der Rechtsakte in nur vier Jahren im Energiebereich von 886 zu ungefähr 1 800 Seiten, und von 2 896 auf ungefähr 6 700 Seiten im Verkehrsbereich⁽⁸⁾. Diese Zunahme des gemeinschaftlichen Besitzstands hat sich in einem allgemeinen Umfeld der Vereinfachung und Verringerung des europäischen Regelwerks vollzogen. So hat eine neue Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates das Ziel, 25 nationale Verordnungen des Europäischen Rahmen zu ersetzen.

Diese Zahlen dürfen nicht als eine Vertiefung der Reglementierung gesehen werden, sondern als der Wille, in zwei Bereichen Recht zu setzen, in denen bis zum Jahr 2000 wenig Entwicklung auf europäischer Ebene zu verzeichnen war. Seit diesem Datum war die GD TREN Urheber von 190 legislativen Vorschlägen, die an das Europäische Parlament und den Rat weitergeleitet wurden. Von diesen 190 Vorschlägen wurden bereits 121 angenommen. So konnte in den vier Jahren ein Großteil der Gesetzeslücken geschlossen werden, auch wenn noch bedeutende Anstrengungen vor uns liegen. Die Maßnahmenpakete z.B. zur Verstärkung der Sicherheit in der Seeschifffahrt (Pakete „Erika I“ und „Erika II“), zur Schaffung eines wettbewerbsfähigen Eisenbahnmarktes, zur Förderung erneuerbarer Energien usw. belegen dies.

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über die wichtigsten Rechtsvorschläge/angenommenen Rechtstexte auf europäischer Ebene in den letzten vier Jahren in den Bereichen Energie und Verkehr, deren Substanz im Textkörper wiedergegeben wird. Für eine Gesamtschau des geltenden gemeinschaftlichen Besitzstandes wird der Leser zweckmäßigerweise auf das von der GD TREN aufgelegte *Répertoire de l'acquis communautaire* verwiesen⁽⁹⁾. Um die Kenntnis der Dokumente zu vereinfachen, folgen die nachfolgende Tabelle und das *Répertoire de l'acquis communautaire* einer gemeinsamen Nomenklatur.

[8] Inbegriffen sind die Rechtsakte der Kommission über die technischen Spezifikationen, z. B. zur Interoperabilität des europäischen Eisenbahnsystems (mehr als 500 Seiten).

[9] Recht in Kraft zum Stichdatum 31. März 2004.

Dokumente zur politischen Orientierung

Grünbuch: Hin zu einer europäischen Strategie für Energieversorgungssicherheit [KOM(2000)769]	29.11.2000
Weißbuch: Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft [KOM(2001)370]	12.9.2001
Abschlussbericht über das Grünbuch „Hin zu einer europäischen Strategie für Energieversorgungssicherheit“ [KOM(2002)321]	26.6.2002

Rechtsetzung

Datum des Vorschlags Datum des Rechtsakts Veröffentlichung des Rechtsakts

Infrastrukturen

Transeuropäische Netze

Entscheidung Nr. 1229/2003/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Juni 2003 über eine Reihe von Leitlinien betreffend die transeuropäischen Netze im Energiebereich und zur Aufhebung der Entscheidung Nr. 1254/96/EG	20.12.2001	26.6.2003	ABl. L 176 vom 15.7.2003, S. 11
Verordnung (EG) Nr. 807/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. April 2004 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2236/95 des Rates über die Grundregeln für die Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen für transeuropäische Netze	2.10.2001	21.4.2004	ABl. L 143 vom 30.4.2004, S. 40
Entscheidung Nr. 884/2004/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 zur Änderung der Entscheidung Nr. 1692/96/EG über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (1)	2.10.2001	29.4.2004	ABl. L 167 vom 30.4.2004, S. 1
<i>Vorschlag für eine Entscheidung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung von Leitlinien für die transeuropäischen Netze im Energiebereich und zur Aufhebung der Entscheidungen Nr. 96/391/EG und Nr. 1229/2003/EG [KOM(2003)742]</i>	10.12.2003		

Intermodalität

Verordnung (EG) Nr. 1382/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Juli 2003 über die Gewährung von Finanzhilfen der Gemeinschaft zur Verbesserung der Umweltfreundlichkeit des Güterverkehrssystems („Programm Marco Polo“)	4.2.2002	22.7.2003	ABl. L 196 vom 2.8.2003, S. 6
---	----------	-----------	-------------------------------

Herkömmliche Energien

Erdgas- und Erdölbevorratung

Richtlinie 2004/67/EG des Rates vom 26. April 2004 über Maßnahmen zur Gewährleistung der sicheren Erdgasversorgung	11.9.2002	26.4.2004	ABl. L 127 vom 19.4.2004, S. 92
<i>Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Angleichung der Maßnahmen zur Sicherung der Versorgung mit Erdölzeugnissen [KOM(2002)488]</i>	11.9.2002		

Kohle

Verordnung (EG) Nr. 1407/2002 des Rates vom 23. Juli 2002 über staatliche Beihilfen für den Steinkohlenbergbau	25.7.2001	23.7.2002	ABl. L 205 vom 2.8.2002, S. 1
--	-----------	-----------	-------------------------------

Erdgas- und Elektrizitätsbinnenmarkt

Richtlinie 2003/54/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Juni 2003 über gemeinsame Vorschriften für den Elektrizitätsbinnenmarkt und zur Aufhebung der Richtlinie 96/92/EG	13.3.2001	26.6.2003	ABl. L 176 vom 15.7.2003, S. 1
Richtlinie 2003/55/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Juni 2003 über gemeinsame Vorschriften für den Erdgasbinnenmarkt und zur Aufhebung der Richtlinie 98/30/EG	13.3.2001	26.6.2003	ABl. L 176 vom 15.7.2003, S. 1
Verordnung (EG) Nr. 1228/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Juni 2003 über die Netzzugangsbedingungen für den grenzüberschreitenden Stromhandel	13.3.2001	26.6.2003	ABl. L 176 vom 15.7.2003, S. 1
<i>Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über Maßnahmen zur Gewährleistung der Sicherheit der Elektrizitätsversorgung und von Infrastrukturinvestitionen [KOM(2003)740]</i>	10.12.2003		
<i>Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Bedingungen für den Zugang zu den Erdgasfernleitungsnetzen [KOM(2003)741]</i>	10.12.2003		

Erneuerbare Energien und Nachfragesteuerung

Entscheidung Nr. 1230/2003/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Juni 2003 zur Festlegung eines mehrjährigen Programms für Maßnahmen im Energiebereich: "Intelligente Energie - Europa" (2003-2006)	9.4.2002	26.6.2003	ABl. L 176 vom 15.7.2003, S. 29
2004/20/EG: Beschluss der Kommission vom 23. Dezember 2003 zur Einrichtung einer als "Exekutivagentur für intelligente Energie" bezeichneten Exekutivagentur für die Verwaltung von Gemeinschaftsmaßnahmen im Energiebereich gemäß der Verordnung (EG) Nr. 58/2003 des Rates	–	23.12.2003	ABl. L 5 vom 9.1.2004, S. 85

Erneuerbare Energien

Richtlinie 2001/77/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. September 2001 zur Förderung der Stromerzeugung aus erneuerbaren Energiequellen im Elektrizitätsbinnenmarkt	10.5.2000	27.9.2001	ABl. L 283 vom 27.10.2001, S. 33
Richtlinie 2003/30/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 8. Mai 2003 zur Förderung der Verwendung von Biokraftstoffen oder anderen erneuerbaren Kraftstoffen im Verkehrssektor	7.11.2001	8.5.2003	ABl. L 123 vom 17.5.2003, S. 42

Nachfragesteuerung

Richtlinie 2002/91/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 2002 über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden	11.5.2001	16.12.2002	ABl. L 1 vom 4.1.2003, S. 65
Richtlinie 2004/8/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Februar 2004 über die Förderung einer am Nutzwärmebedarf orientierten Kraft-Wärme-Kopplung im Energiebinnenmarkt und zur Änderung der Richtlinie 92/42/EWG	22.7.2002	11.2.2004	ABl. L 52 vom 21.2.2004, S. 50
Richtlinien 2002/31/EG, 2002/40/EG und 2003/66/EG der Kommission zur Durchführung der Richtlinie 92/75/EWG des Rates betreffend die Energieetikettierung für Raumklimageräte, Elektrobacköfen für elektrische Haushaltskühl- und -gefriergeräte sowie entsprechende Kombinationsgeräte	–	22.3.2002 8.5.2002 3.7.2002	ABl. L 86 vom 3.4.2002 S. 26; L 128 vom 15.5.2002 S. 45 und L 170 vom 9.7.2003 S. 10
<i>Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines Rahmens für die Festlegung von Anforderungen an die umweltgerechte Gestaltung energiebetriebener Produkte und zur Änderung der Richtlinie 92/42/EWG des Rates [KOM(2003)453]</i>	1.8.2003		
<i>Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Endenergieeffizienz und zu Energiedienstleistungen [KOM(2003)739]</i>	10.12.2003		

Kernenergie

Sicherheitskontrolle

Beschluss des Rates zur Billigung einer Verordnung der Kommission über die Anwendung der Euratom-Sicherungsmaßnahmen [COM(2002)99]	22.3.2002	29.4.2004	–
Richtlinie der Kommission über ein Verfahren in Anwendung von Art. 82 EURATOM - Vertrag („Richtlinie Sellafeld“) [C(2004)867]	11.3.2004	30.3.2004	Verschlusssache

Strahlenschutz

Richtlinie 2003/122/Euratom des Rates vom 22. Dezember 2003 zur Kontrolle hoch radioaktiver umschlossener Strahlenquellen und herrenloser Strahlenquellen	24.1.2003	22.12.2003	ABl. L 346 vom 31.12.2003, S. 57
Empfehlung der Kommission vom 18. Dezember 2003 zu standardisierten Informationen über Ableitungen radioaktiver Stoffe mit der Fortluft und dem Abwasser aus Kernkraftwerken und Wiederaufarbeitungsanlagen in die Umwelt im Normalbetrieb (Bekannt gegeben unter Aktenzeichen K(2003) 4832)	18.12.2003	–	ABl. L2 vom 6.1.2004, S. 36

Nukleare Sicherheit und Abfallwirtschaft

<i>Vorschlag für eine Richtlinie (Euratom) des Rates zur Festlegung grundlegender Verpflichtungen und allgemeiner Grundsätze im Bereich der Sicherheit kerntechnischer Anlagen [KOM(2003)32]</i>	30.1.2003		
<i>Vorschlag für eine Richtlinie (Euratom) des Rates über die Entsorgung abgebrannter Brennelemente und radioaktiver Abfälle [KOM(2003)32]</i>			

Straßenverkehr

Abgeltung der Wegebenutzung

Richtlinie 2004/52/CE des Europäischen Parlaments und des Rates über die allgemeine Einführung und die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme in der Gemeinschaft	23.4.2003	29.4.2004	ABl. L 166 vom 30.4.2004, S. 123
<i>Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge [KOM(2003)448]</i>	24.7.2003		

Straßenverkehrssicherheit

Richtlinie 2003/20/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 8. April 2003 zur Änderung der Richtlinie 91/671/EWG des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Gurtanlegepflicht in Kraftfahrzeugen mit einem Gewicht von weniger als 3,5 Tonnen	7.12.2000	8.4.2003	ABl. L 115 vom 9.5.2003, S. 63
Richtlinie 2004/54/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Mindestanforderungen an die Sicherheit von Tunneln im transeuropäischen Straßennetz	30.12.2002	29.4.2004	ABl. L 167 vom 30.4.2004, S. 39
<i>Vorschlag für eine Richtlinie EG des Europäischen Parlaments und des Rates über den Führerschein [KOM(2003)621]</i>	21.10.2003		

Soziale Bedingungen

Verordnung (EG) Nr. 484/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 1. März 2002 zur Änderung der Verordnungen (EWG) Nr. 881/92 und (EG) Nr. 3118/93 des Rates hinsichtlich der Einführung einer Fahrerbescheinigung	22.11.2000	1.3.2002	ABl. L 76 vom 19.3.2002, S. 1
Richtlinie 2002/15/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2002 zur Regelung der Arbeitszeit von Personen, die Fahrtätigkeiten im Bereich des Straßentransports ausüben	18.11.1998	11.3.2002	ABl. L 80 vom 23.2.2002, S. 35
Richtlinie 2003/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2003 über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr und zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates und der Richtlinie 91/439/EWG des Rates sowie zur Aufhebung der Richtlinie 76/914/EWG des Rates	2.2.2001	15.7.2003	ABl. L 226 vom 10.9.2003, S. 4
<i>Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr [KOM(2001)573]</i>	12.10.2001		
<i>Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über Mindestbedingungen für die Durchführung der Richtlinie 2002/15/EG sowie der Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über Sozialvorschriften für Tätigkeiten im Kraftverkehr [KOM(2003)628]</i>	21.10.2003		

Schienerverkehr

Marktzugang - Güterverkehr

Richtlinie 2001/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft	22.7.1998	26.2.2001	ABl. L 75 vom 15.3.2001, S. 1
Richtlinie 2001/13/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen			
Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung			
Richtlinie 2004/51/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft	23.1.2002	29.4.2004	ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 164
<i>Vorschlag einer Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Entschädigungen bei Nichterfüllung vertraglicher Qualitätsanforderungen im Schienengüterverkehr [KOM(2004)144]</i>	3.3.2004		

Marktzugang - Personenverkehr

<i>Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft [KOM(2004)139]</i>	3.3.2004		
<i>Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr [KOM(2004)143]</i>	3.3.2004		

Marktzugang - Freizügigkeit der Arbeitnehmer

<i>Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Zertifizierung von mit dem Führen von Triebfahrzeugen und Lokomotiven im Eisenbahnnetz der Gemeinschaft betrautem Zugpersonal [KOM(2004)142]</i>	3.3.2004		
--	----------	--	--

Interoperabilität und Eisenbahnsicherheit

Verordnung (EG) Nr. 881/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 zur Errichtung einer Europäischen Eisenbahnagentur (Agenturverordnung)	23.1.2002	29.4.2004	ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 1
Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung (Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit)			
Richtlinie 2004/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 zur Änderung der Richtlinie 96/48/EG des Rates über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems und der Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems			

Seeverkehr

Sicherheit des Seeverkehrs

Richtlinie 2001/105/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. Dezember 2001 zur Änderung der Richtlinie 94/57/EG des Rates über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen und die einschlägigen Maßnahmen der Seebehörden	21.3.2000	19.12.2001	ABl. L 19 vom 22.1.2002, S. 9
Richtlinie 2002/84/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. November 2002 zur Änderung der Richtlinien über die Sicherheit im Seeverkehr und die Vermeidung von Umweltverschmutzung durch Schiffe	15.9.2000	5.11.2002	ABl. L 324 vom 29.11.2002, S. 53
Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2002 zur Errichtung einer Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs	8.12.2000	27.6.2002	ABl. L 208 vom 5.8.2002, S. 1

Häfen und Schiffe

Richtlinie 2001/106/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. Dezember 2001 zur Änderung der Richtlinie 95/21/EG des Rates zur Durchsetzung internationaler Normen für die Schiffssicherheit, die Verhütung von Verschmutzung und die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord von Schiffen, die Gemeinschaftshäfen anlaufen und in Hoheitsgewässern der Mitgliedstaaten fahren (Hafenstaatkontrolle)	21.3.2000	19.12.2001	ABl. L 19 vom 22.1.2002, S. 17
Verordnung (EG) Nr. 725/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 31. März 2004 zur Erhöhung der Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen	5.5.2003	31.3.2004	ABl. L 129 vom 19.4.2004, S. 6
<i>Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Verbesserung der Gefahrenabwehr in Häfen [KOM(2004)76]</i>	10.2.2004		

Verkehrsüberwachung

Richtlinie 2002/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2002 über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 93/75/EWG des Rates	8.12.2000	27.6.2002	ABl. L 208 vom 5.8.2002, S. 22
---	-----------	-----------	--------------------------------

Fahrgastschiffe

Richtlinie 2003/24/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. April 2003 zur Änderung der Richtlinie 98/18/EG des Rates über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe	25.3.2002	14.4.2003	ABl. L 123 vom 17.5.2003, S. 18
Richtlinie 2003/25/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. April 2003 über besondere Stabilitätsanforderungen für Ro-Ro-Fahrgastschiffe			

Öltankschiffe

Verordnung (EG) Nr. 417/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Februar 2002 zur beschleunigten Einführung von Doppelhüllen oder gleichwertigen Konstruktionsanforderungen für Einhüllen-Öltankschiffe und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 2978/94 des Rates	21.3.2000	18.2.2002	ABl. L 64 vom 7.3.2002, S. 1
Verordnung (EG) Nr. 1726/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Juli 2003 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 417/2002 zur beschleunigten Einführung von Doppelhüllen oder gleichwertigen Konstruktionsanforderungen für Einhüllen-Öltankschiffe	20.12.2002	22.7.2003	ABl. L 249 vom 1.10.2003, S. 1

Ausbildung und Sicherheit von Seeleuten

Richtlinie 2001/25/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. April 2001 über Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten	6.6.2000	4.4.2001	ABl. L 136 vom 18.5.2001, S. 17
Richtlinie 2001/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Dezember 2001 zur Festlegung von harmonisierten Vorschriften und Verfahrensregeln für das sichere Be- und Entladen von Massengutschiffen	22.5.2000	4.12.2001	ABl. L 13 vom 16.1.2002, S. 9

Umwelt

Richtlinie 2000/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. November 2000 über Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände	17.7.1998	27.11.2000	ABl. L 332 vom 28.12.2000, S. 81
Entscheidung des Rates vom 2. März 2004 zur Ermächtigung der Mitgliedstaaten, im Interesse der Europäischen Gemeinschaft das Protokoll von 2003 zum Internationalen Übereinkommen von 1992 über die Errichtung eines internationalen Fonds zur Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden zu unterzeichnen, zu ratifizieren oder ihm beizutreten, und zur Ermächtigung Österreichs und Luxemburgs, im Interesse der Europäischen Gemeinschaft den zugrunde liegenden Instrumenten beizutreten	8.9.2003	2.3.2004	ABl. L 78 vom 16.3.2004, S. 22
<i>Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Errichtung eines Fonds zur Entschädigung für Ölverschmutzung in europäischen Gewässern und damit in Verbindung stehende Maßnahmen [KOM(2000)802-3]</i>	8.12.2000		

Sanktionen

<i>Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Meeresverschmutzung durch Schiffe und die Einführung von Sanktionen, einschließlich strafrechtlicher Sanktionen, für Verschmutzungsdelikte [KOM(2003)92]</i>	5.3.2003		
--	----------	--	--

Luftverkehr

Marktzugang

Verordnung (EG) Nr. 894/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Mai 2002 zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 des Rates über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der Gemeinschaft	11.1.2002	27.5.2002	ABl. L142 vom 31.5.2002, S.3
Verordnung (EG) Nr. 793/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. April 2004 zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 des Rates über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der Gemeinschaft	20.6.2001	21.4.2004	ABl. L 138 vom 30.4.2004, S.50
Verordnung (EG) Nr. 785/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. April 2004 über Versicherungsanforderungen an Luftfahrtunternehmen und Luftfahrzeugbetreiber	24.9.2002	21.4.2004	ABl. L 138 vom 30.4.2004, S.11

Überwachung des Luftverkehrs (einschließlich einheitlicher europäischer Luftraum)

Verordnung (EG) Nr. 549/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 zur Festlegung des Rahmens für die Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums („Rahmenverordnung“)	10.10.2001	10.3.2004	ABl. L 96 vom 31.3.2004, S.1
Verordnung (EG) Nr. 550/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Erbringung von Flugsicherungsdiensten im einheitlichen europäischen Luftraum („Flugsicherungsdienste-Verordnung“)			
Verordnung (EG) Nr. 551/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Ordnung und Nutzung des Luftraums im einheitlichen europäischen Luftraum („Luftraum-Verordnung“)			
Verordnung (EG) Nr. 552/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Interoperabilität des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes („Interoperabilitäts-Verordnung“)			

Flugsicherheit

Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2002 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit	27.9.2000	15.7.2002	ABl. L 240 vom 7.9.2002, S.1
Richtlinie 2003/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juni 2003 über die Meldung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt	19.12.2000	13.6.2003	ABl. L 167 vom 4.7.2003, S.23
Beschluss des Rates zur Ermächtigung der Kommission, Verhandlungen mit den Vereinigten Staaten im Bereich des Luftverkehrs aufzunehmen	24.11.2003	9.3.2004	-
Richtlinie 2004/36/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. April 2004 über die Sicherheit von Luftfahrzeugen aus Drittstaaten, die Flughäfen in der Gemeinschaft anfliegen	14.1.2002	21.4.2004	ABl. L 143 vom 30.4.2004, S.76

Sicherheit in der Zivilluftfahrt

Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 2002 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt	10.10.2001	16.12.2002	ABl. L 355 vom 30.12.2002, S.1
Verordnung (EG) Nr. 849/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt	25.9.2003	29.4.2004	ABl. L 158 vom 30.4.2004, S.1

Internationaler Fluglinienverkehr

Verordnung (EG) Nr. 847/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über die Aushandlung und Durchführung von Luftverkehrsabkommen zwischen Mitgliedstaaten und Drittstaaten	12.3.2002	29.4.2004	ABl. L 157 vom 30.4.2004, S.7
Beschluss des Rates zur Ermächtigung der Kommission, Verhandlungen mit den Vereinigten Staaten im Bereich des Luftverkehrs aufzunehmen	12.3.2002	5.6.2003	-
Beschluss des Rates zur Ermächtigung der Kommission zur Aufnahme von Verhandlungen mit Drittstaaten über Eigentum an Luftfahrtunternehmen und ihre Kontrolle sowie sonstige Angelegenheiten in der ausschließlichen Zuständigkeit der Gemeinschaft	12.3.2002	5.6.2003	-

Umwelt

Richtlinie 2002/30/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. März 2002 über Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Gemeinschaft	28.11.2001	26.3.2002	ABl. L 85 vom 28.3.2002, S.40
--	------------	-----------	-------------------------------

Schutz der Fluggäste

Verordnung (EG) Nr. 261/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Februar 2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 295/91	21.12.2001	11.2.2004	ABl. L 46 vom 17.2.2004, S.1
---	------------	-----------	------------------------------

GALILEO

Verordnung (EG) Nr. 876/2002 des Rates vom 21. Mai 2002 zur Gründung des gemeinsamen Unternehmens Galileo	20.6.2001	21.5.2002	ABl. L 138 vom 28.5.2002, S. 1
Beschluß des Rates über die Unterzeichnung eines Kooperationsabkommens über ein globales ziviles Satellitennavigationssystem (GNSS) - GALILEO zwischen der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten und der Volksrepublik China [KOM(2003)578]	3.10.2003	27.10.2003	-
<i>Vorschlag für eine Verordnung des Rates über die Verwaltungsorgane des europäischen Satellitennavigationsprogramms [KOM(2003)471]</i>	31.7.2003		

Öffentliche Dienste

<i>Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Maßnahmen der Mitgliedstaaten im Zusammenhang mit Anforderungen des öffentlichen Dienstes und der Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge für den Personenverkehr auf der Schiene, der Straße und auf Binnenschiffahrtswegen [KOM(2000)7]</i>	26.7.2000		
--	-----------	--	--

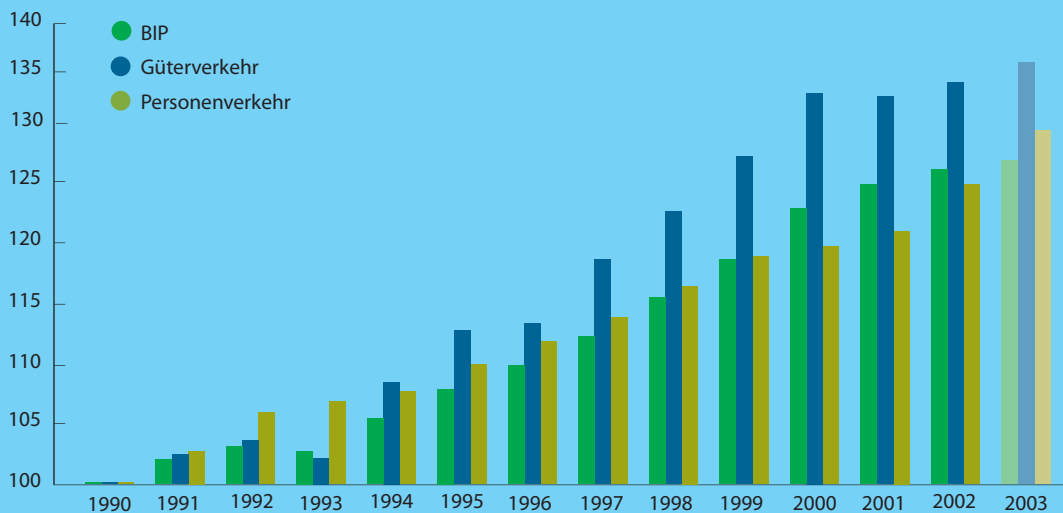
Anhang 4: Verkehr und Energie in Zahlen

Verkehr: Wachstum des Güter- und Personenverkehrs (EU-15)

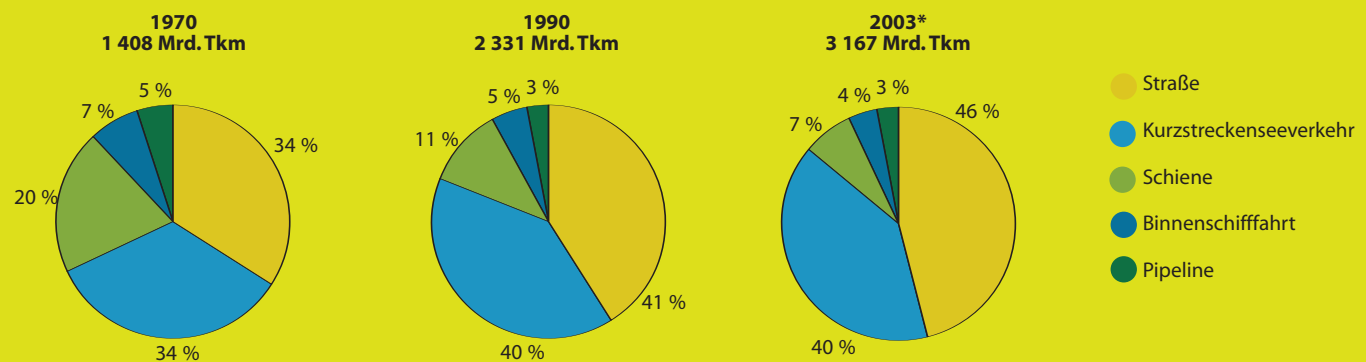
Güterverkehr (in Mrd. Tonnenkilometern)	Personenverkehr (in Mrd. Personenkilometern)			
	1970	1990	1998	2003*
Straße	488	976	1 283	1 454
Kurzstreckenseeverkehr	472	923	1 142	1 262
Schiene	282	255	240	236
Binnenschifffahrt	102	107	120	131
Pipeline	64	70	85	84
Gesamt	1 408	2 331	2 870	3 167

Personenverkehr (in Mrd. Personenkilometern)	Güterverkehr (in Mrd. Tonnenkilometern)			
	1970	1990	1998	2003*
Pkw	1 562	3 141	3 673	4 102
Bus und Reisebus	269	369	400	419
Zug	219	268	287	305
Flugzeug	33	157	241	303
Straßenbahn und U-Bahn	34	42	44	48
Gesamt	2 117	3 977	4 645	5 175

Relatives Wachstum des BIP, des Güter- und Personenverkehrs (EU-15)

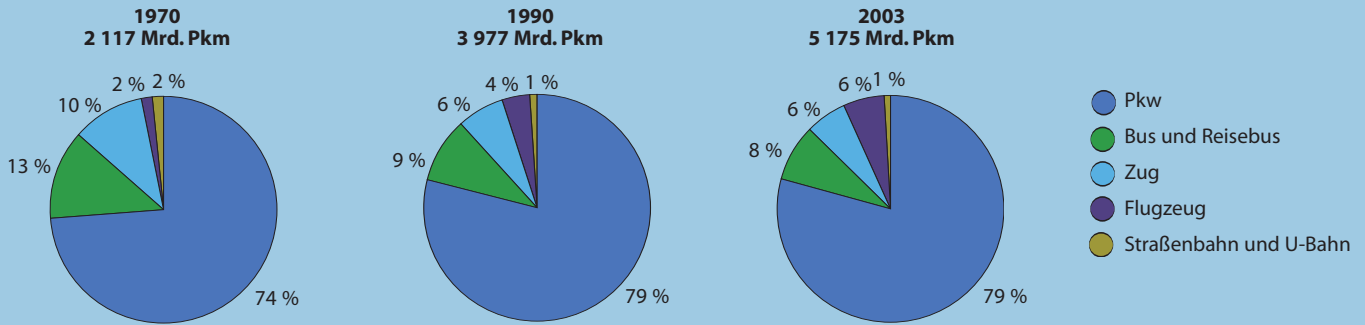


Güterverkehr: Verteilung nach Verkehrsmodi (EU-15) (in Mrd. Tonnenkilometern)



* Hinweis: Werte für den Güter- und Personenverkehr für das Jahr 2003 sind Schätzungen

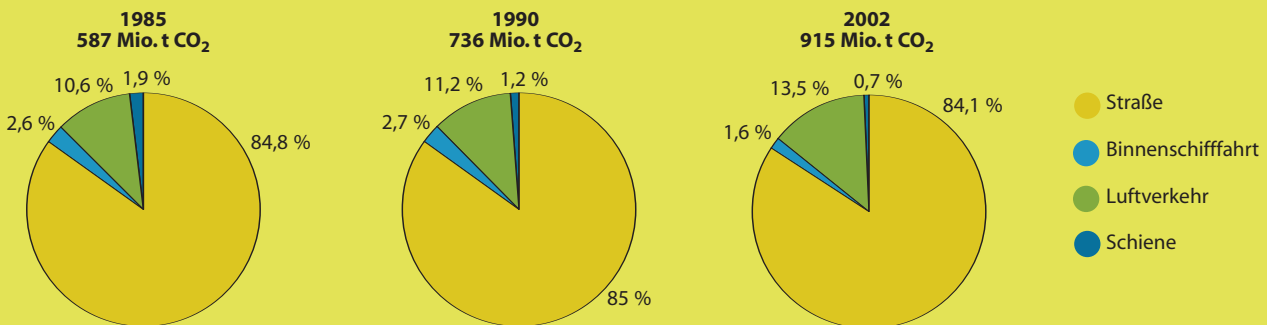
Personenverkehr: Verteilung nach Verkehrsmodi (EU-15) (in Mrd. Personenkilometern)



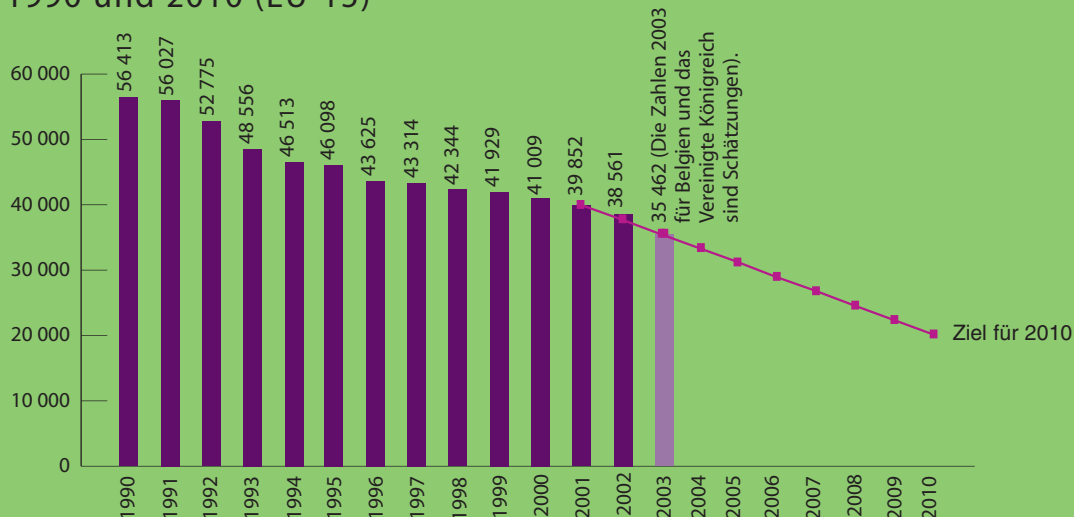
Ausstoß von CO₂ in Mio. t (EU-15)

	1985	1990	2002
Gesamter interner Ausstoß von CO ₂	2 995,4	3 074,2	3 206,2
Ausstoß von CO ₂ (ohne Verkehr)	2 407,9	2 338,5	2 290,9
Ausstoß von CO ₂ nach Verkehrsmodus	587,5	735,7	915,3
davon:			
Straße	498,2	625,0	769,9
Luftverkehr	62,5	82,2	123,7
Binnenschifffahrt	15,5	19,6	15,0
Schiene	11,2	8,9	6,6

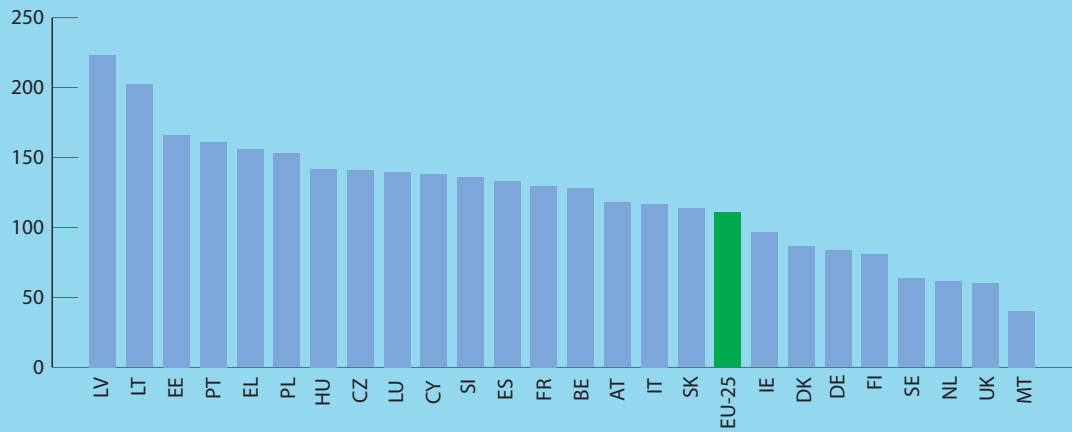
Ausstoß von CO₂ nach Verkehrsmodus im Verkehrsbereich (EU-15) (in Mio. t CO₂)



Straßenverkehrssicherheit: Rückgang der Anzahl der Verkehrstoten zwischen 1990 und 2010 (EU-15)



Anzahl der Todesopfer im Straßenverkehr pro Mio. Einwohner 2002 (EU-25)

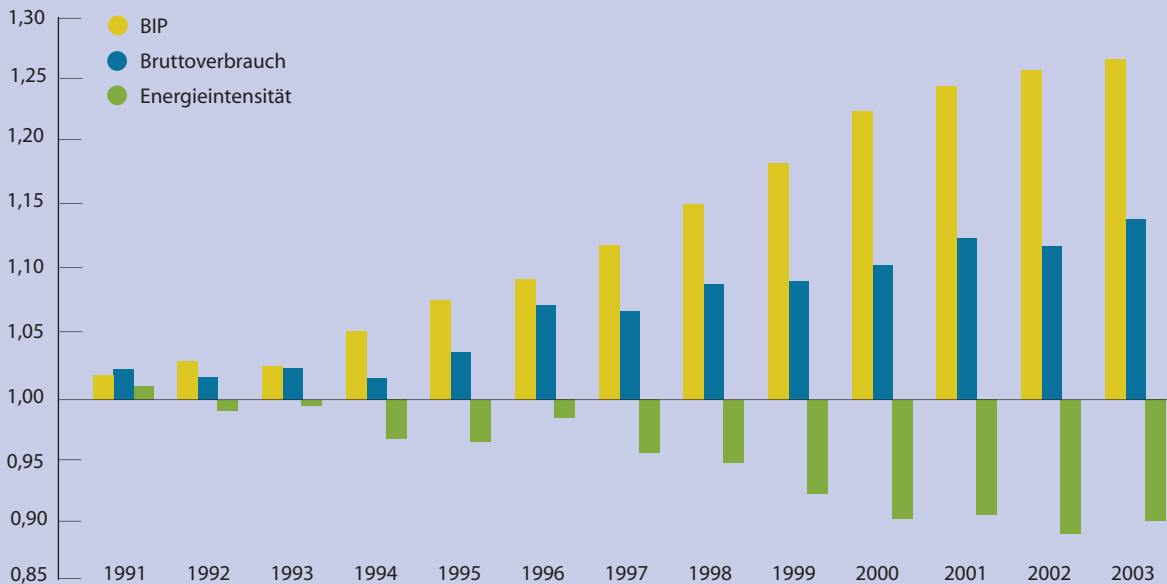


Energie: Schlüsselzahlen 1990-2003 (EU-15)

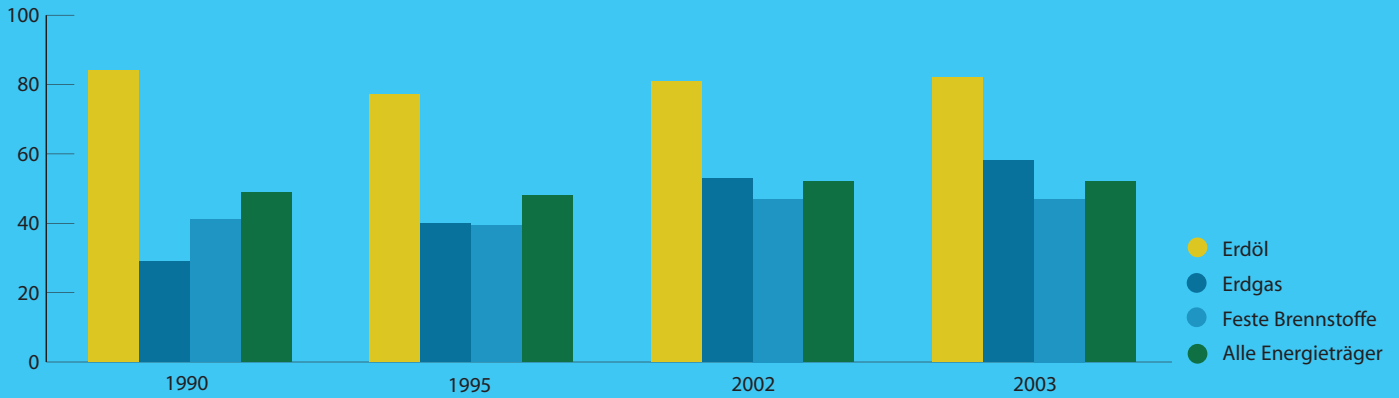
	1990	2001	2003		1990	2002	2003
BIP (Mrd. EUR 1995)	6 133	7 653	7 784	Energieverbrauch (Mio. t RÖE)	922	1 028	1 053
Bevölkerung (Mio.)	365	379	382	Energiebereich	63	70	73
Bruttoverbrauch (Mio. t RÖE)	1 319	1 489	1 504	Industrie	265	269	269
Stromerzeugung (TWh)	2 061	2 668	2 748	Verkehr	253	313	324
Rohöleinfuhren (Mio. Barrel)		3 481	3 479	Private Haushalte	219	237	249
CO ₂ -Ausstoß (Mio. t CO ₂)	3 074	3 190	3 267	Handel	79	106	107
				Andere Bereiche	42	32	32

NB: Zahlen in Kursivschrift sind Schätzungen

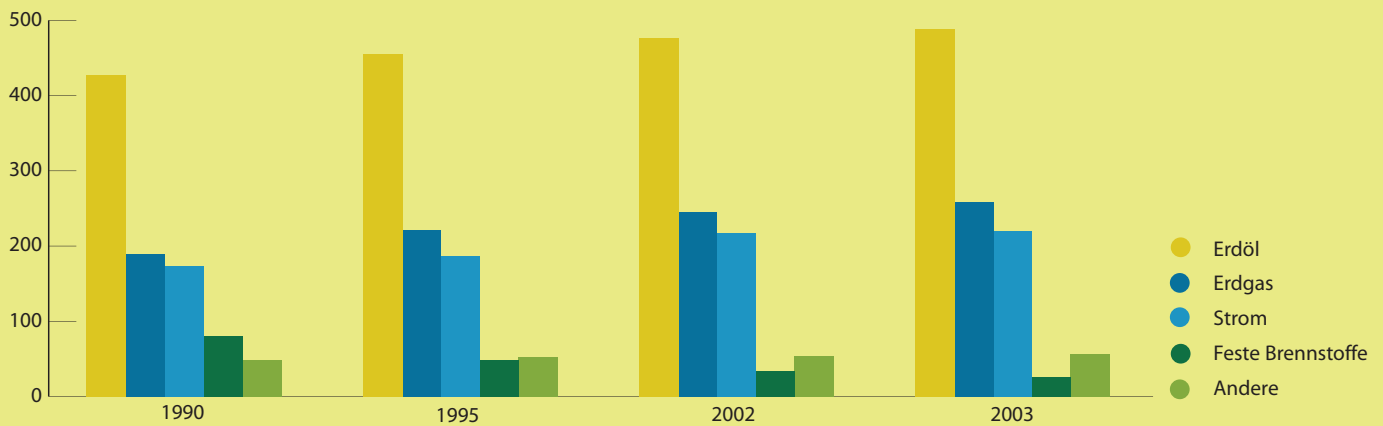
Indikatoren 1991-2003



Energieabhängigkeit 1990-2003 Nettoeinfuhr / Nettoverbrauch (%) pro Energieträger

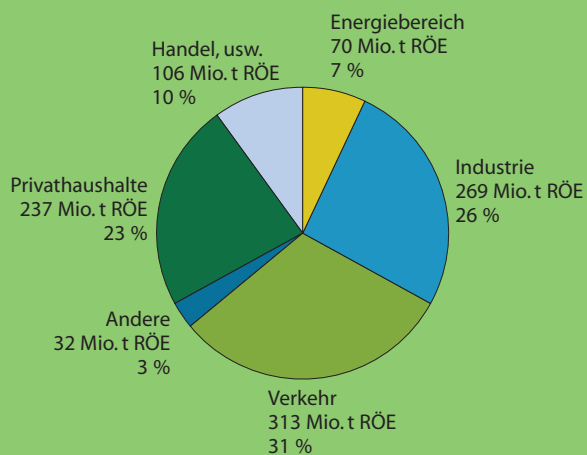


Endverbrauch pro Energieträger 1990-2003 (in Mio. t RÖE)



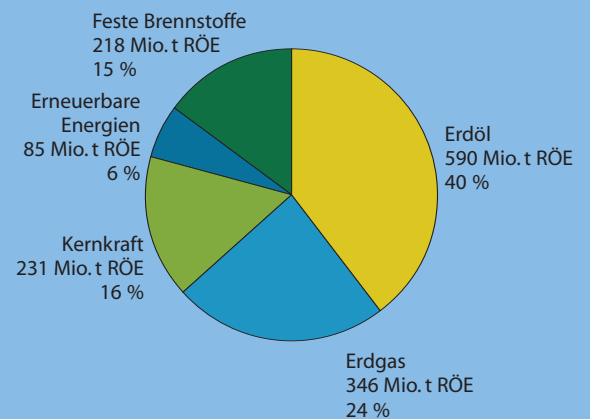
Endverbrauch nach Bereich 2002 (in Mio. t RÖE)

Gesamt = 1 028 Mio. t RÖE



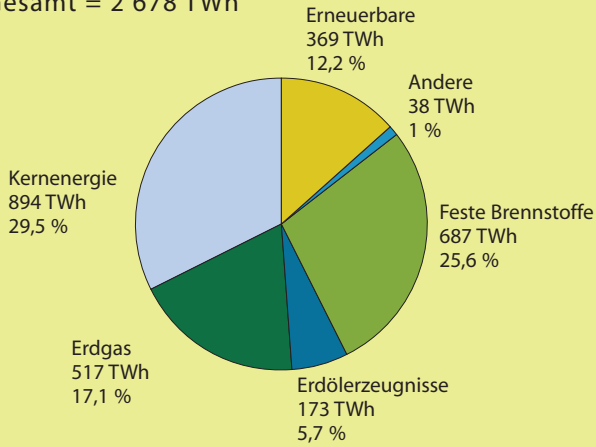
Primärenergie pro Energiequelle im Jahr 2002 (in Mio. t RÖE)

Gesamt = 1 475 Mio. t RÖE



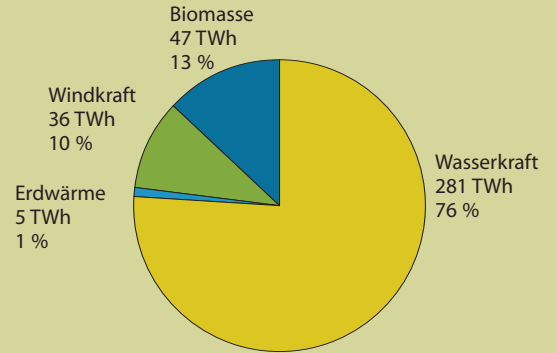
Stromerzeugung nach Energiequelle im Jahr 2002 (in TWh)

Gesamt = 2 678 TWh



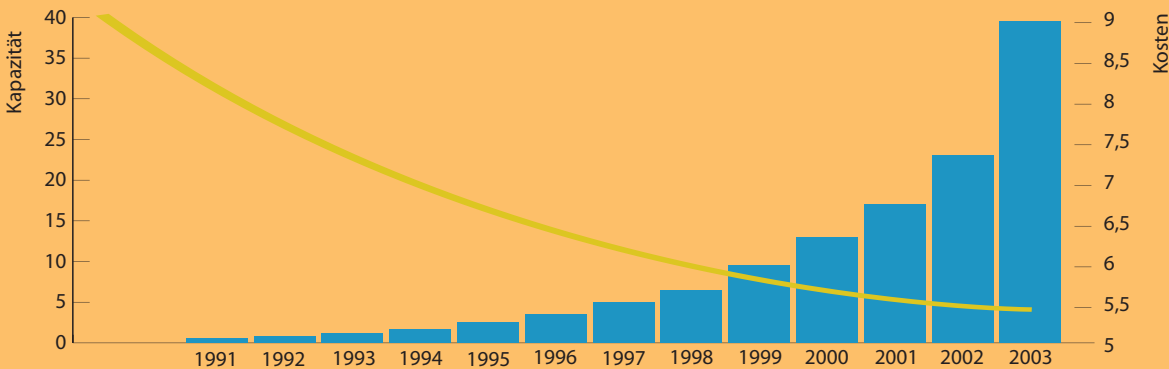
Anteil pro erneuerbarer Energiequelle (2002)

Gesamt = 369 TWh



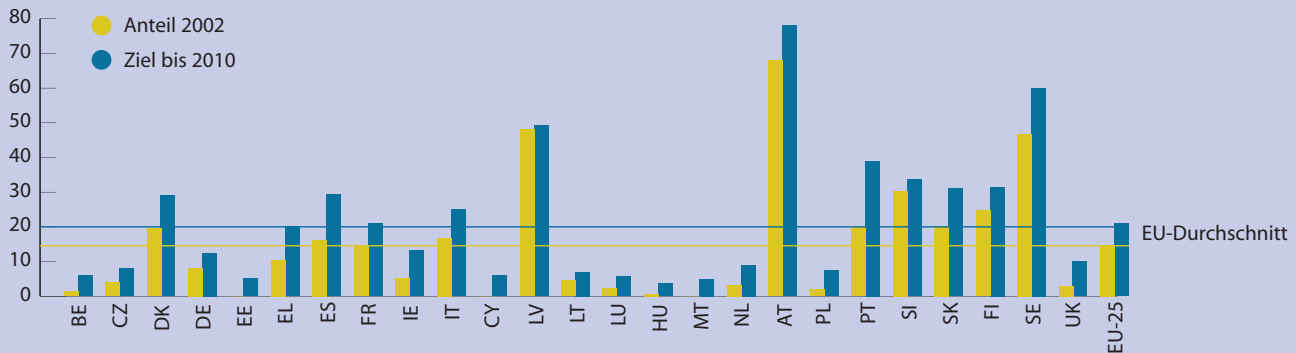
Strom aus erneuerbaren Energiequellen

Windkraft 1991-2003: Kumulierte Kapazität (GW) und Erzeugungskosten (Eurocent/kWh)



Zielvorgaben für Ökostrom (EU-25)

Anteil der erneuerbaren Energiequellen (%) beim Stromverbrauch 2002 und Ziel bis 2010 (%)

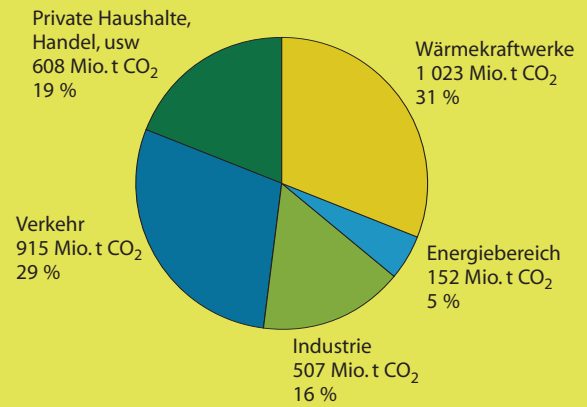
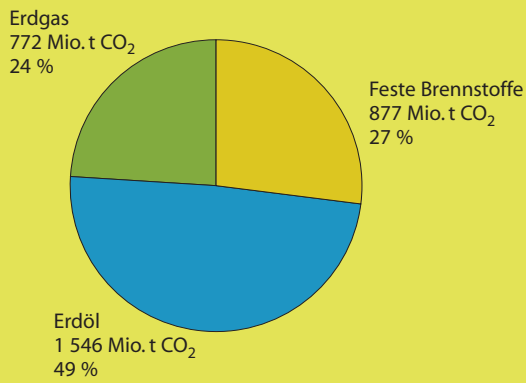


CO₂-Ausstoß 2002 (in Mio. t CO₂)

pro Energieträger

Gesamt = 3 206 Mio. t CO₂

pro Bereich



Europäische Kommission

Energie und Verkehr: Bilanz 2004–2004

Luxemburg: Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften

2004 — 92 S. — 21 x 29,7 cm

ISBN 92-894-7456-4