



Europäische Investitionsbank

# Finanzierungspolitik der EIB im Verkehrssektor



## **Inhaltsverzeichnis**

	Seite
Vorwort	1
Zweck des vorliegenden Berichts	4
EIB-Konzept zur Projektauswahl	4
Hintergrund und EU-politischer Kontext	5
Allgemeine Projektprüfungsaspekte	9
Spezifische Projektauswahlkriterien	10
FEI	10
Landverkehr	13
Schiffsverkehr	17
Zivilluftfahrt	20

# Die EIB-Finanzierungspolitik im Verkehrssektor 2011

## Vorwort

### 1 Einführung

Die Welt kämpft mit einem starken und anhaltenden wirtschaftlichen Abschwung, so dass die Notwendigkeit einer umfassenden wachstumsorientierten Strategie für die Zeit nach der Krise immer drängender wird. Was als Finanzkrise begann, hat sich mittlerweile zu einer Wirtschaftskrise ausgewachsen, die negativ und grundlegend auf alle Sektoren der Realwirtschaft übergreift. Die Gegenstrategien konzentrieren sich notwendigerweise darauf, Dynamik und Wachstum wiederherzustellen. Diese Wachstumsorientierung kann jedoch nicht über die Realitäten und Zwänge hinwegsehen, die durch die Knappheit der natürlichen Ressourcen, den Druck auf unsere Umwelt und die Herausforderungen des Klimawandels entstehen. Der tiefe Zwiespalt zwischen der dringenden Notwendigkeit neuerlichen Wirtschaftswachstums und der Notwendigkeit nachhaltiger Lösungen erfordert ein durchdachtes und facettenreiches Konzept als Reaktion auf die Herausforderungen.

Effiziente Mobilitätsinfrastrukturen und -dienste sind für jede gut funktionierende Gesellschaft unverzichtbar und stellen notwendige Elemente einer jeden langfristigen und tragfähigen Wirtschaftsstrategie dar. Im Kontext einer Krise dienen solide Mobilitätsinvestitionen auf kurze Sicht der Aufrechterhaltung der Gesamtnachfrage und sichern gleichzeitig auf lange Sicht eine solide Kapitalrendite.

Mehrere neue politische Initiativen der EU haben dazu beigetragen, dass die Notwendigkeit eines neuen Blicks auf die EU-Verkehrspolitik mittlerweile allgemein anerkannt ist: Die „EU 2020“-Strategie definierte das Ziel eines intelligenten, nachhaltigen und integrativen Wachstums, das 2011 angenommene Weißbuch zur europäischen Verkehrspolitik betonte die Bedeutung von Innovationsorientierung und modernen Infrastrukturen für die Verwirklichung der Vision eines wettbewerbsfähigen und nachhaltigen Verkehrssystems, und die Initiative für die „Connecting Europe“-Fazilität legte einen Plan für umfangreiche Investitionen für den Ausbau der Verkehrsnetze der EU dar.

Vor diesem komplexen und anspruchsvollen Hintergrund machte sich die EIB an die Überarbeitung ihrer Finanzierungspolitik für den Verkehrssektor aus dem Jahr 2007. Mit der vorliegenden Überarbeitung festigt und stärkt die Bank ihre Fähigkeit, mit ihren Operationen zu einer Neubelebung des Verkehrssektors der EU beizutragen und damit gleichzeitig die EU-Politik zur allgemeinen Förderung des Wirtschaftsaufschwungs langfristig und nachhaltig zu unterstützen.

### 2 Die Rolle der EIB bei der Mobilitätsförderung

Die EIB orientiert sich als Bank der EU an deren politischen Vorgaben. Die Ausleihungen der Bank im Verkehrssektor leisten einen Beitrag zu verschiedenen EU-politischen Zielen, etwa im Hinblick auf die Verbesserung der Umwelt, die Regionalentwicklung, die wissensbasierte Wirtschaft und die transeuropäischen Netze. Die EIB ist als europäische Institution fortlaufend bemüht, sich auf solche Tätigkeiten zu konzentrieren, die die beste Unterstützung für die politischen Ziele der EU versprechen.

Seit Aufnahme ihrer Tätigkeit im Jahr 1958 hat die EIB langfristige Finanzierungsmittel bereitgestellt, um die Entwicklung einer Vielzahl von Verkehrsnetzen zu unterstützen, die der europäischen Wirtschaft und Gesellschaft zugrunde liegen. Im Einzelnen handelt es sich um Straßen und Autobahnen, herkömmliche und Hochgeschwindigkeitszugstrecken, große Brücken- und Tunnelvorhaben, wichtige europäische Häfen und Flughäfen sowie unverzichtbare Einrichtungen der städtischen Mobilitätsinfrastruktur für unsere wachsenden Städte. Dank der Unterstützung von Forschungsvorhaben hat die EIB auch zu technischen Innovationen beigetragen, die den Verkehr effizienter und sicherer machen. Die Finanzierungen der Bank in diesem Sektor leisteten und leisten einen Beitrag zur Senkung der Kosten je Verkehrseinheit in Form von Zeiteinsparungen, vermindertem Energieverbrauch und einer geringeren Unfallhäufigkeit, zur Schaffung neuer Arbeitsplätze, zur Steigerung der

Handelsströme, zur Verringerung negativer Umweltauswirkungen des Verkehrsbetriebs und ganz allgemein zur Verbesserung der Lebensqualität für die Bürgerinnen und Bürger der EU.

Die Finanzierungstätigkeit der Bank ist maßgeblich an der Unterstützung der Bewerberländer bei der Vorbereitung für ihren Beitritt beteiligt gewesen und nimmt diese Rolle auch für die derzeitigen Beitrittsländer wahr. Außerhalb der EU hat die Bank Verkehrsvorhaben in Einklang mit ihren Mandaten für die Finanzierungstätigkeit in Drittländern unterstützt, beispielsweise in Form von Finanzierungsbeiträgen für sichere Verkehrsverbindungen zu unseren Nachbarländern. Insgesamt hat die EIB seit 1958 in diesem Sektor Finanzierungsmittel in Höhe von über 220 Mrd EUR vergeben. Die Darlehensvergabe der Bank ist tendenziell auch antizyklisch – mit vorübergehenden erheblichen Steigerungen der ausgereichten Mittel in Rezessionsphasen –, um die Investitionstätigkeit auf lange Sicht konsequenter zu stabilisieren. Das aktuellste Beispiel ist hier die starke Zunahme der Ausleihungen der EIB im Zeitraum 2009–2010 zur Unterstützung der wirtschaftlichen Erholung in Europa.

### **3 Zusatznutzen der Einschaltung der Bank**

Die Strategie für die Gewährung von Finanzierungsmitteln an den Verkehrssektor muss sicherstellen, dass die EIB einerseits ihre wirkungsvolle Tätigkeit zur Förderung der wachstumspolitischen Schlüsselziele der EU fortsetzt, andererseits ihre Instrumente aber auch in den Dienst des Umwelt- und Klimaschutzes stellt.

Zur Deckung des künftigen Beförderungsbedarfs in der EU ist der gebündelte Einsatz aller Verkehrssysteme und -mittel erforderlich. Für eine wirkungsvolle Finanzierungstätigkeit der Bank ist es weiterhin notwendig anzuerkennen, dass die Herausforderung in einer optimalen Mischung der Verkehrssysteme und der Finanzierungsarten und nicht in der Bevorzugung einzelner oder einiger weniger Lösungen besteht.

Um diese komplexen Ziele zu erreichen, ist ein multidimensionaler Ansatz erforderlich, der sich mit der Festlegung rigider Darlehensvergabeziele für Teilsektoren wahrscheinlich nicht realisieren lässt. Vielmehr ist es erforderlich, grundlegende Leitsätze für die Einschaltung der Bank zu definieren und operative Auswahlkriterien festzulegen, die die Prioritäten zwischen Projekten für die verschiedenen Sektoren setzen.

Seit der letzten Überprüfung der Finanzierungspolitik der EIB im Verkehrssektor im Jahr 2007 hat die EIB ein neues System zur Ermittlung des zusätzlichen Nutzens ihrer Finanzierungstätigkeit in der EU und den Beitrittsländern eingeführt. Mögliche Projekte werden untersucht und bewertet. Wichtige Kriterien sind dabei ihr Beitrag zur Erreichung der EU-Ziele, ihre Qualität und Solidität sowie insbesondere auch ihre volkswirtschaftliche Berechtigung und ihre ökologische Nachhaltigkeit sowie der finanzielle und nichtfinanzielle Beitrag, den die EIB leistet. Der Operative Gesamtplan der Bank hat Ziele für jedes dieser Kriterien aufgestellt, die die Auswahl von Projekten mit dem höchsten Zusatznutzen fördern.

Die Auswahlkriterien dienen der Prioritätensetzung für die Finanzierungstätigkeit der EIB. Dabei werden Projekte aussortiert, die keine angemessene Rentabilität erbringen oder zu hohe Risiken bergen. Die erwartete volkswirtschaftliche Rentabilität einschließlich externer Effekte wird nach Verkehrsarten differenziert, so dass Projekte in den Teilbereichen öffentlicher Nahverkehr, Bahnverkehr, intermodaler Verkehr und Schiffsverkehr auch mit Rentabilitäten akzeptiert werden, die geringer sind als bei Projekten im Straßen- oder Luftverkehr. Darüber hinaus müssen alle Projekte den Umwelt- und Sozialprinzipien und -standards der EIB genügen. Das entsprechende Grundsatzpapier verpflichtet die EIB dazu, ein Gleichgewicht zwischen den ökologischen und sozialen Kosten- und Nutzenelementen der von ihr finanzierten Projekte zu finden.

Der Kampf gegen den Klimawandel ist eine Priorität der Tätigkeit der EIB. Ein weiteres Instrument zur Prioritätensetzung, das 2007 eingeführt wurde, ist der Klimaschutzindikator im Rahmen der Ziele der Finanzierungstätigkeit der Bank, die in ihrem Operativen Gesamtplan festgeschrieben sind. Die EIB bemüht sich, mindestens 25% ihrer neuen Darlehen für Projekte vorzusehen, die voraussichtlich einen erheblichen Beitrag zum Klimaschutz oder zur Anpassung an den Klimawandel leisten. Projekte in den Teilbereichen öffentlicher Nahverkehr, Bahnverkehr, intermodaler Verkehr und Schiffsverkehr wirken sich im Allgemeinen positiv im

Sinne dieses Indikators aus, während Straßen- und Flugverkehrsvorhaben keinen diesbezüglichen Beitrag leisten. Schiffsverkehrs- und FEI-Projekte werden auf Einzelfallbasis beurteilt. Der Indikator dient der EIB daher als Orientierungshilfe, um ihr Portfolio stärker auf die Unterstützung von Verkehrsträgern mit immanent stärkerer ökologischer Nachhaltigkeit auszurichten.

Klimaschutzbelange sind in die üblichen Projektprüfungsroutrinen der Bank eingeführt worden, und ihre stärkere Integration wird in den kommenden Jahren noch weiter vorangetrieben werden. Die Beurteilung der Treibhausgasauswirkungen der finanzierten Projekte wird derzeit eingeführt. Die Anwendung dieser Prognoseinstrumente ermöglicht es der Bank, fundiertere Entscheidungen über die zur Genehmigung vorgelegten Einzelprojekte zu treffen.

#### 4 Leitgrundsätze und Auswahlkriterien

Das wirtschaftliche und politische Umfeld hat sich seit 2007 gewandelt, doch die allgemeinen Leitgrundsätze behalten ihre Gültigkeit und ihre Bedeutung im aktuellen Kontext:

- Mobilität ist eine Grundvoraussetzung für den freien Verkehr von Personen und das Wirtschaftswachstum. In diesem Zusammenhang wird die EIB einen Ansatz verfolgen, der auf ein Höchstmaß an Effizienz, Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit bei der Deckung des Beförderungsbedarfs abzielt. Dies erfordert einen Mix von Verkehrslösungen unter Einbeziehung aller Verkehrsarten, der jedoch im Hinblick auf die Kontrolle von verkehrsbedingten negativen Umweltauswirkungen sorgfältig geplant werden muss.
- Die EIB wird ihr starkes Engagement bei der Finanzierung der Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN) fortsetzen. Ihr langfristiger Charakter und die entscheidende Rolle, die sie bei der Erreichung eines effizienten und kohärenten EU-weiten Verkehrssystems spielen, machen diese Investitionen weiterhin zum unverzichtbaren Grundgerüst von Verkehrsinvestitionen in der EU und zu einer grundlegenden Voraussetzung für das Funktionieren des Binnenmarkts. Die Relation zwischen dem Bestand an Infrastrukturkapital und den Treibhausgasemissionen ist komplex, stellt jedoch aus sich heraus das weitere Engagement der EU für die TEN nicht in Frage.
- Wie bei allen anderen EIB-Projekten und im Einklang mit dem vorrangigen Ziel der Bank, das die Unterstützung des Klimaschutzes vorsieht, setzt die Bank ihre Bemühungen um eine weitere Integration von Klimaschutzbelangen in ihre Projekte fort.

Insgesamt folgt aus der oben skizzierten Prioritätensetzung und den Leitgrundsätzen die Anwendung der folgenden operativen Auswahlkriterien für jede Verkehrsart/Tätigkeit:

- Forschung, Entwicklung und Innovation: Die EIB wird FEI-Vorhaben im Verkehrssektor finanzieren, wobei jedoch durch eine sorgfältige Beurteilung sicherzustellen ist, dass jedes einzelne Projekt dem angestrebten Ausbau eines effizienteren und nachhaltigeren Verkehrssystems in Europa dient, zur Verringerung der Erdölabhängigkeit beiträgt und die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Industrie verbessert.
- Fertigungsindustrie: Die EIB wird in der Fertigungsindustrie Projekte in weniger entwickelten Regionen im Automobilbereich und im Bereich Schienenfahrzeuge/Schiffe finanzieren. Die EIB beschränkt ihre Finanzierungstätigkeit im Industriebereich auf diejenigen Projekte, die die Umgestaltung des Verkehrssektors in Richtung Nachhaltigkeit fördern, indem sie zur Einhaltung der Emissionsminderungsziele beitragen. Darüber hinaus gelten für den Automobilbau weitere Beschränkungen, die weiter unten ausgeführt werden.
- Landverkehr: Der Finanzierung von Projekten in den Bereichen öffentlicher Nahverkehr, Bahnverkehr und intermodaler Verkehr wird weiterhin Vorrang eingeräumt, da derartige Projekte das größte Potenzial hinsichtlich der Reduzierung der Treibhausgasemissionen pro Verkehrseinheit aufweisen. Die Ausleihungen für Straßenverkehrsvorhaben werden fortgesetzt, sofern die Projekte Teil des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) sind

und/oder in weniger entwickelten Regionen liegen. Von Straßenverkehrsprojekten wird eine hohe volkswirtschaftliche Rentabilität erwartet.

- **Schiffsverkehr:** Finanzierungsbeiträge für Binnenwasserstraßen-, Hafen-, Logistik- und Seeverkehrsprojekte werden im Sinne nachhaltiger Verkehrslösungen ebenfalls als vorrangig eingestuft. Schiffsverkehrsprojekte werden im Hinblick auf Auftragsvergabe-, Lieferanten- und Betriebsvereinbarungen besonders gründlich untersucht.
- **Zivilluftfahrt:** Luftverkehrsmanagementprojekte werden vorrangig behandelt, da direktere Luftverkehrswege und effiziente Verfahren von entscheidender Bedeutung für eine mögliche Verbesserung der Umweltbilanz des Luftverkehrs sind. Die EIB wird Flughäfen finanzieren, die Teil des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) sind und/oder in weniger entwickelten Regionen liegen. Die Finanzierung des Erwerbs von Flugzeugen wird weiterhin nur in Ausnahmefällen erfolgen, wenn ein sehr hoher Zusatznutzen einschließlich einer hohen volkswirtschaftlichen Rentabilität nachgewiesen werden kann.

## **5 Schlussfolgerungen**

Zusammenfassend lässt sich wie oben erwähnt festhalten, dass die Auswahl und Prüfung von Verkehrsprojekten bei der EIB in einem mehrstufigen und mehrdimensionalen Prozess erfolgt, der der Maximierung des Zusatznutzens der Finanzierungstätigkeit der Bank dienen soll, damit sie optimal zur Unterstützung der EU-Politik beitragen kann. Das folgende Dokument beschreibt den Finanzierungsansatz der EIB im Verkehrssektor und stellt die Beurteilung der verschiedenen Verkehrsprojektvorschläge und ihre Priorisierung detailliert dar.

## Der Finanzierungsansatz der EIB im Verkehrssektor

### ZWECK DES VORLIEGENDEN BERICHTS

1. 2007 veröffentlichte die EIB einen überarbeiteten Ansatz für ihre Finanzierungstätigkeit im Verkehrssektor<sup>1</sup>, der verschiedene Änderungen des damals aktuellen EU-politischen Hintergrunds widerspiegelte. Relevant war insbesondere die Art der Integrierung von Klimaschutzbelangen in die Finanzierungstätigkeit der Bank. In diesem Dokument wurde die Überzeugung zum Ausdruck gebracht, dass sich der politische Kontext dynamisch entwickelt und somit eine regelmäßige Überprüfung notwendig sein wird.
2. Während der Klimaschutz auch weiterhin ein zentraler Aspekt der Finanzierungen der EIB ist, spiegeln sich in der vorliegenden Überarbeitung der EIB-Finanzierungspolitik im Verkehrssektor von 2011 die aktuelleren Änderungen des EU-politischen Kontextes wider. Mit eingeschlossen ist hier insbesondere die Reaktion der Bank und anderer EU-Institutionen auf die Finanzkrise von 2008 und ihre anhaltenden Nachwirkungen. Der Bericht enthält auch Informationen über die Ergebnisse einer umfangreichen Konsultation von Anspruchsgruppen, die von der Bank als Teil des Verfahrens für die Aktualisierung ihres Ansatzes eingeleitet wurde.
3. Der Zweck des vorliegenden Berichts besteht in der Information der Anspruchsgruppen der EIB – Anteilseigner, Darlehensnehmer, Projektträger und Partner – und darüber hinaus auch der allgemeinen Öffentlichkeit über folgende Fragen: a) Welche Arten von Verkehrsprojekten stehen in Einklang mit den Zielen der Bank? und b) Wie werden Verkehrsprojekte von der EIB beurteilt und wie werden sie priorisiert? Die Unterlage widmet sich nicht den Finanzinstrumenten, die zur Unterstützung von Investitionen im Verkehrsbereich bereitstehen, da dieses Thema von anderen öffentlich zugänglichen EIB-Dokumenten abgedeckt wird<sup>2</sup>.
4. Die dargestellten Grundsätze gelten auch für von der EIB mitfinanzierte Projekte, bei denen die EIB-Mittel über externe Einrichtungen, etwa über Infrastrukturfonds oder zwischengeschaltete Banken, weitergeleitet werden und für die eine Einzelbeurteilung durchzuführen wäre, wenn sie ein Direktdarlehen von der EIB erhalten würden.
5. Die vorliegende Unterlage wird in Einklang mit der weiteren Entwicklung der EU-Politik regelmäßigen Überprüfungen unterzogen.

### EIB-KONZEPT ZUR PROJEKTAUSWAHL

6. Gemäß Artikel 16 Satzung der EIB (2009)<sup>3</sup> und den entsprechenden Bestimmungen im Vertrag von Lissabon kann die Bank Darlehen und Bürgschaften für wirtschaftlich produktive Investitionsvorhaben in drei Bereichen gewähren: a) Vorhaben zur Erschließung der weniger entwickelten Gebiete; b) Vorhaben zur Modernisierung oder Umstellung von Unternehmen oder zur Schaffung neuer Arbeitsmöglichkeiten, die sich aus der schrittweisen Errichtung des Binnenmarktes ergeben; und c) Vorhaben von gemeinsamem Interesse für mehrere Mitgliedstaaten. In Erfüllung dieses Auftrags legt der Operative Gesamtplan (OGP) der Bank, ein rollierender Drei-Jahres-Strategieplan, der jährlich überprüft und aktualisiert wird, die Aufgaben für die Tätigkeit der EIB, die vorrangigen Ziele für ihre Finanzierungstätigkeit und die wichtigsten Ergebnisindikatoren fest, die die Tätigkeit der Bank bestimmen<sup>4</sup>.
7. Als Bank der Europäischen Union setzt die EIB-Gruppe ihr besonderes Know-how und ihre Mittel ein, um erstklassige Investitionsvorhaben zu unterstützen, die zum Erreichen der EU-Ziele beitragen. Dies ermöglicht es ihr, die Zukunft Europas und seiner Partner mitzugestalten. Die allgemeinen strategischen Ziele der Bank in der EU und in den

<sup>1</sup> Neuausrichtung der EIB-Finanzierungen im Verkehrssektor, September 2007

<sup>2</sup> Vgl. beispielsweise <http://www.eib.org/projects/topics/tens/index.htm>

<sup>3</sup> <http://www.eib.org/about/publications/statute.htm?lang=de>

<sup>4</sup> <http://www.eib.org/about/publications/operational-plan-2011-2013.htm>

Heranführungsländern spiegeln die EU-politischen Ziele wider. Ihr Schwerpunkt liegt auf der Leistung eines Beitrags zu den drei Hauptzielen der öffentlichen Politik in Einklang mit der Europa-2020-Strategie. Es sind dies im Einzelnen:

- Steigerung des Wachstums- und Beschäftigungspotenzials (im Verkehrssektor würden hierzu das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V) und die wissensbasierte Wirtschaft zählen);
  - wirtschaftliche und soziale Kohäsion;
  - ökologische Nachhaltigkeit (im Verkehrssektor würde hierzu die Unterstützung für nachhaltige Verkehrslösungen, den öffentlichen Nahverkehr und den Schiffsverkehr zählen).
8. In Übereinstimmung mit den Mandaten für Finanzierungen außerhalb der EU und der geänderten Fassung des Partnerschaftsabkommens von Cotonou verfolgt die Bank für ihre Tätigkeit in den Regionen außerhalb der EU die nachstehenden Finanzierungsziele:
- Entwicklung des Privatsektors des jeweiligen Landes,
  - soziale und wirtschaftsrelevante Infrastruktur,
  - Klimaschutz und
  - regionale Integration.
9. Die von der Bank finanzierten Investitionsvorhaben entsprechen einem oder mehreren der genannten politischen Ziele, und Verkehrsprojekte werden von der EIB insoweit finanziert, als sie zur Erfüllung der in der Satzung und im OGP der Bank festgelegten Ziele beitragen. Die für eine Finanzierung vorgesehenen EIB-Projekte spiegeln die Investitionsbedürfnisse der Projektträger wieder, die die Projekte entwickeln und durchführen.
10. Die Strategie der Bank definiert drei „Säulen“ für die Messung des „zusätzlichen Nutzens“, den die Bank mit ihrer Finanzierungstätigkeit in der EU und den Kandidatenländern bewirkt<sup>5</sup>. Bei allen Finanzierungen wird die Höhe des mit ihnen verbundenen Zusatznutzens bestimmt und bewertet. Dabei kommen die folgenden Hauptkriterien zur Anwendung:
- Säule 1: Übereinstimmung mit den Zielen der EU;
  - Säule 2: Qualität und Tragfähigkeit des Investitionsvorhabens, wobei der Schwerpunkt auf der Identifizierung der wirtschaftlichen und ökologischen Nachhaltigkeit liegt;
  - Säule 3: der von der EIB geleistete Beitrag sowohl in finanzieller als auch in nichtfinanzieller Hinsicht.
11. Während die vorliegende Unterlage den Schwerpunkt auf das Verfahren zur Beurteilung von Verkehrsprojekten im Hinblick auf die beiden erstgenannten Säulen legt, ist diese Bewertung in der Praxis in den Rahmen einer allgemeineren Prüfung eingebettet, die bei allen Projekten die folgenden Aspekte einschließt:
- Nicht alle Projekte kommen für einen Finanzierungsbeitrag der EIB in Betracht, und es wird eine Ausschlussliste geführt (so sind beispielsweise Projekte mit einem militärischen Zweck ausgeschlossen)<sup>6</sup>.
  - Die Darlehensnehmer der Bank müssen zur Rückzahlung eines langfristigen Darlehens in der Lage sein und angemessene finanzielle Sicherheiten stellen.
  - Die Projekte müssen solide und langfristige wirtschaftliche Investitionen darstellen und in Einklang mit den jeweiligen Leitlinien der Bank stehen (insbesondere im Hinblick auf Auftragsvergabe, Umweltschutz und soziale Aspekte)<sup>7</sup>.

<sup>5</sup> Auch für die Projekte im Rahmen der externen Mandate der Bank wird eine ähnliche Drei-Säulen-Prüfung durchgeführt.

<sup>6</sup> <http://www.eib.org/about/documents/excluded-activities-2011.htm?lang=de>

12. Projekte, die den mehrstufigen Prüfprozess durchlaufen haben, werden dem Verwaltungsrat der Bank vorgelegt. Dieser fällt seine Finanzierungsbeschlüsse auf Einzelfallbasis in Abhängigkeit von den Merkmalen des Einzelvorhabens. Bestimmte Projekte erfüllen auch die Anforderungen für „Klimaschutzprojekte“ und werden als solche klassifiziert. Solche Projekte zählen dann als Beitrag zur Erfüllung des im OGP festgelegten Klimaschutzindikators.

## HINTERGRUND UND EU-POLITISCHER KONTEXT

13. Seit ihrer Errichtung hat die EIB für den Verkehrssektor Finanzierungsmittel in Höhe von über 220 Mrd EUR vergeben – dies entspricht einem Viertel des gesamten Ausleihungsvolumens, so dass der Verkehrssektor der bei weitem größte Einzelsektor ist. Im Zeitraum 2001–2010 beliefen sich die Ausleihungen der EIB für Vorhaben in den Bereichen Transportinfrastruktur, Ausrüstung, rollendes Material und Schiffe auf 139 Mrd EUR. Ferner vergab die Bank im selben Zeitraum für Forschungs-, Entwicklungs- und Innovationsvorhaben (FEI) im Verkehrsbereich 19,3 Mrd EUR. 2010 entfiel jeweils rund ein Viertel der EIB-Ausleihungen im Verkehrssektor, die insgesamt 14,5 Mrd EUR betragen, auf die Teilbereiche Bahnverkehr, öffentlicher Nahverkehr und Straßenverkehr, während sich der Rest auf Luft- und Seeverkehrsprojekte und Projekte des intermodalen Verkehrs verteilte. Der Operative Gesamtplan der Bank sieht vor, dass das Volumen für Ausleihungen im Verkehrssektor weiterhin hoch bleibt. Die Bank geht davon aus, dass sie in diesem Sektor auch längerfristig eine wichtige Rolle spielen wird.
14. In Westeuropa stagnierten die Gesamtinvestitionen in die Verkehrsinfrastruktur von öffentlichen und privaten Projektträgern im Zeitraum 1995–2009 real mehr oder weniger, während diese Investitionen in Mittel- und Osteuropa im selben Zeitraum auf das Dreifache anstiegen. Für die EU in ihrer Gesamtheit lagen die jährlichen Bruttoinvestitionen im Bahnsektor in einer Größenordnung von 35 Mrd EUR, im Straßenverkehrssektor bei ungefähr 65 Mrd EUR, im Binnenwasserstraßensektor bei etwa 2 Mrd EUR und in den Bereichen Häfen und Flughäfen bei je rund 4 bis 6 Mrd EUR (alle Zahlen seit 2005)<sup>8</sup>. Im Straßenverkehrssektor wurde damit am meisten investiert. 2009 entfielen auf die Investitionen im Straßen- und im Bahnverkehrssektor in Westeuropa rund zwei Drittel der Gesamtinvestitionen, und in Mittel- und Osteuropa waren es vier Fünftel. Auf dieser Grundlage machen die EIB-Ausleihungen nur einen geringen Prozentsatz der Gesamtinvestitionen in diesem Sektor in der EU aus, wobei der Eisenbahnverkehr im Vergleich zu den gesamten öffentlichen und privaten Investitionen für alle Verkehrsarten bei der EIB etwas stärker gewichtet ist. Im Gegensatz hierzu ist der Anteil des Finanzierungsbeitrags der EIB zur Erfüllung des Investitionsbedarfs für die Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V) im Zeitraum 1996–2013 höher und dürfte bei rund 15% liegen. Dies spiegelt den Vorrang wider, den die Bank diesem Bereich einräumt.
15. Die EIB ist als europäische Institution fortlaufend bemüht, sich – im Rahmen der Finanzierungsziele des OGP – auf solche Tätigkeiten zu konzentrieren, die die beste Unterstützung für die politischen Ziele der EU versprechen. Die Ausleihungen der Bank im Verkehrssektor leisten einen Beitrag zu verschiedenen EU-politischen Zielen, etwa im Hinblick auf die Regionalentwicklung, die wissensbasierte Wirtschaft, die Verbesserung der Umwelt und die transeuropäischen Netze. Darüber hinaus stellt die Verkehrsbranche als solche einen wichtigen Teil der Wirtschaft dar: In der EU beschäftigt die Branche unmittelbar rund 10 Mio Menschen und erwirtschaftet etwa 5% des BIP.

---

<sup>7</sup> Hinweis: Die EIB finanziert Betriebskapital im Rahmen von Investitionsvorhaben nur in Ausnahmefällen. Die von Projektträgern an Lieferanten geleisteten Vorauszahlungen können jedoch aus EIB-Mitteln finanziert werden.

<sup>8</sup> Quelle: <http://www.internationaltransportforum.org/statistics/investment/data.html>. Die Gesamtinvestitionen werden durch die genannten Zahlen eventuell nicht vollständig abgebildet, da beispielsweise Aufwendungen auf Ebenen unterhalb des Zentralstaates (also etwa auf regionaler und kommunaler Ebene) nicht erfasst werden.

16. Die Verkehrspolitik der EU ist derzeit in ihrem Verkehrsweißbuch 2011<sup>9</sup> dargelegt, das Folgendes feststellt: *„Der Verkehr ist Grundlage unserer Wirtschaft und Gesellschaft. Mobilität ist das Lebenselixier des Binnenmarkts und prägt die Lebensqualität der Bürger, die ihre Reisefreiheit genießen. Der Verkehr ermöglicht wirtschaftliches Wachstum und die Schaffung von Arbeitsplätzen. Angesichts der neuen Herausforderungen, vor denen wir stehen, muss er nachhaltig sein. Da Verkehr die ganze Welt umspannt, ist eine intensive internationale Zusammenarbeit Vorbedingung für wirksames Handeln. Das künftige Wohlergehen unseres Kontinents wird davon abhängen, dass alle seine Regionen ihre umfassende und wettbewerbsorientierte Integration in die Weltwirtschaft aufrechterhalten können. Ein effizienter Verkehr ist dafür die Grundvoraussetzung.“*
17. Das Weißbuch entwirft eine Vision für ein wettbewerbsorientiertes und nachhaltiges Verkehrssystem und hält fest, dass *„es oberstes Ziel der europäischen Verkehrspolitik sein [wird], zur Schaffung eines Systems beizutragen, das den wirtschaftlichen Fortschritt in Europa untermauert, die Wettbewerbsfähigkeit erhöht und hochwertige Mobilitätsdienste bereitstellt und dabei die Ressourcen effizienter nutzt. In der Praxis muss der Verkehr weniger Energie und umweltfreundlichere Energie verbrauchen, eine moderne Infrastruktur besser nutzen und seine negativen Auswirkungen auf die Umwelt und wichtige Naturgüter wie Wasser, Land und Ökosysteme verringern.“* Laut Weißbuch ist zur Erreichung dieses Ziels *„die Einschränkung von Mobilität [...] keine Option“*.
18. Das Weißbuch nennt eine Reihe von Herausforderungen auf dem Weg zur Erreichung dieser Vision:
- **Verkehrswachstum gewährleisten und Mobilität unterstützen bei Erreichung des Emissionsminderungsziels von 60 %** (als Beitrag zur Erreichung des EU-Gesamtziels einer Emissionsminderung bis 2050 um 80–95% gegenüber 1990): Erreicht werden soll dies durch die Verbesserung der Energieeffizienz der Fahrzeuge bei allen Verkehrsträgern, die Optimierung der Leistung von Logistikketten und die effizientere Nutzung der Infrastruktur durch den Einsatz von Verkehrsmanagement- und Informationssystemen.
  - **Ein effizientes Kernnetz für die multimodale Beförderung von Personen und Gütern zwischen Städten** einschließlich der Konsolidierung eines großen Aufkommens an Transfers an Umsteige-/Umladepunkten im Fernverkehr: *„Dies bedeutet eine stärkere Nutzung des Bus-, Eisenbahn- und Flugverkehrs in der Personenbeförderung und multimodale Lösungen im Güterverkehr, bei denen für den Fernverkehr auf das Schiff und die Eisenbahn zurückgegriffen wird. Bessere Wahlmöglichkeiten bei den Verkehrsträgern werden sich aus der stärkeren Integration der modalen Netze ergeben: Flughäfen, Häfen, Fern-, U-Bahn- und Busbahnhöfe sollten besser verknüpft und zu multimodalen Anschlussplattformen für Reisende werden.“*
  - **Weltweit faire Wettbewerbsbedingungen für den Personenfernverkehr und interkontinentalen Güterverkehr** einschließlich der Anerkennung der Tatsache, dass See- und Luftverkehr von Natur aus weltweit ausgelegt sind.
  - **Umweltfreundlicher Stadt- und Pendlerverkehr**: Dies bedeutet auch, dass *„ein höherer Anteil des öffentlichen Nahverkehrs [...] es in Verbindung mit Mindestverpflichtungen ermöglichen [wird], die Dichte und Häufigkeit der Verkehrsdienste zu erhöhen, was wiederum positive Rückwirkungen für den öffentlichen Nahverkehr zur Folge hat. Mit einer entsprechenden Nachfragesteuerung und Flächennutzungsplanung kann das Verkehrsaufkommen verringert werden. Die Förderung des Fußgänger- und Fahrradverkehrs sollte als integraler Bestandteil in die Konzeption der städtischen Mobilität und Infrastruktur einfließen.“*
19. Das Weißbuch möchte auch weiterhin gewährleisten, dass die EU bezüglich der technischen Sicherheit und Gefahrenabwehr bei allen Verkehrsträgern weltweit führend ist. Es hebt die Bedeutung des Erhalts der Wettbewerbsfähigkeit des europäischen

<sup>9</sup> Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem; KOM(2011) 144 endgültig

Verkehrs- und Logistiksektors hervor. Entworfen wird eine Strategie für einen einheitlichen europäischen Verkehrsraum mit Unterstützung durch einen Strategieplan Verkehrstechnologie zur Begleitung von Verkehrsforschung und -innovation. Hinzu treten eine intelligente Bepreisung und Finanzierung, um Infrastruktureinrichtungen effizient zu nutzen, den Privatsektor an Investitionen zu beteiligen und Marktverzerrungen zu vermeiden.

20. Es wurden zehn Teilziele aufgestellt, und eine große Zahl von Einzelinitiativen werden zur Erreichung dieser Ziele empfohlen. Das Initiativpaket beinhaltet sowohl regulatorische und administrative Maßnahmen – die außerhalb des Zuständigkeitsbereichs der Bank liegen – als auch die Aufforderung zu einer Erhöhung der Investitionen, um die notwendigen Systemverbesserungen zur Erreichung der übergeordneten Ziele vorantreiben zu können. Das Weißbuch nennt für den Zeitraum 2010–2030 einen Investitionsbedarf von 1 500 Mrd EUR – das sind 75 Mrd EUR pro Jahr. Gleichzeitig beinhalten die Ziele das Bekenntnis zu einer umfassenderen Anwendung des Prinzips der Kostentragung durch die Nutzer und Verursacher, um Verzerrungen zu vermeiden, Erträge zu generieren und die Finanzierung künftiger Investitionen zu gewährleisten.
21. Von diesen zehn Zielen sind die folgenden Ziele für die EIB als Finanzdienstleister besonders relevant: a) Halbierung der Nutzung konventionell betriebener Pkw im Stadtverkehr bis 2030 und vollständiger Verzicht auf solche Fahrzeuge in Städten bis 2050, b) Verlagerung von 30% des Straßengüterverkehrs über 300 km bis 2030 auf andere Verkehrsträger, wozu eine geeignete Infrastruktur geschaffen werden muss, c) Verdreifachung der Länge des bestehenden Hochgeschwindigkeitseisenbahnnetzes bis 2030 und Aufrechterhaltung eines dichten Eisenbahnstreckennetzes in allen Mitgliedstaaten, d) ein voll funktionsfähiges EU-weites multimodales TEN-V-Kernnetz bis 2030, e) bis 2050 Anbindung aller Flughäfen des Kernnetzes an das Schienennetz und Sicherstellung, dass alle Seehäfen des Kernnetzes ausreichend an das Güterschienenverkehrsnetz und, wo möglich, an das Binnenwasserstraßensystem angeschlossen sind, f) Einführung einer modernisierten Flugverkehrsmanagement-Infrastruktur und g) Halbierung der Zahl der Unfalltoten im Straßenverkehr bis 2020 und Gewährleistung, dass die EU bezüglich der technischen Sicherheit und Gefahrenabwehr bei allen Verkehrsträgern weltweit führend ist. Alle diese Ziele erfordern für die entsprechenden Investitionen langfristige Finanzierungsmittel, zu deren Bereitstellung die EIB in der Lage ist.
22. Auch die EU-Politik im Bereich der transeuropäischen Netze (TEN-V)<sup>10</sup> ist für die EIB eine wichtige Motivationsquelle für ihre Darlehensvergabe. Das transeuropäische Verkehrsnetz ist ein wichtiges Element für das wirtschaftliche Wachstum und die Schaffung von Arbeitsplätzen. Die Schaffung eines vollständig integrierten, technikorientierten und benutzerfreundlichen Verkehrssystems ist ein Schlüsselfaktor für die Wettbewerbsfähigkeit der Union. Das transeuropäische Verkehrsnetz ist ein wesentliches Element für die Erleichterung der Mobilität von Personen, Gütern und Dienstleistungen und damit auch für die Errichtung des Binnenmarktes und den wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalt der Union. Die Bank ist bemüht, die Prioritäten der EU im Hinblick auf den Ausbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes einschließlich der folgenden Aspekte zu unterstützen: Schaffung einer qualitativ hochwertigen Infrastruktur für alle Verkehrsarten, Förderung der Intermodalität und Interoperabilität der verschiedenen Verkehrsarten, Erleichterung der optimalen Nutzung bestehender Infrastrukturen, Verbindung wichtiger städtischer Großräume und Regionen und bessere Anbindung der Union an die Verkehrsnetze der Länder der Europäischen Freihandelsassoziation und unserer östlichen und südlichen Nachbarn. Insofern die TEN-V-Politik bestimmte Investitionsvorhaben als vorrangig einstuft, wird auch die EIB dieselben Investitionsvorhaben mittels ihres Zusatznutzenverfahrens priorisieren.

---

<sup>10</sup> Beschluss Nr. 661/2010/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Juli 2010 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes; Vorschlag für eine VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes, KOM(2011) 650 endgültig.

23. Die Finanzierungen der EIB im Verkehrssektor gründen auch auf den Anforderungen der Regionalpolitik der EU<sup>11</sup>. Die Regionalpolitik verfolgt drei Anliegen: a) „Konvergenz“ mit dem Ziel, die Unterschiede in Europa zu verringern, indem die weniger entwickelten Regionen darin unterstützt werden, mit den besser gestellten Regionen gleichzuziehen, b) „regionale Wettbewerbsfähigkeit und Beschäftigung“ mit dem Ziel Arbeitsplätze zu schaffen, indem die Wettbewerbsfähigkeit gefördert und die Attraktivität der entsprechenden Regionen für Unternehmen und Investoren erhöht wird, und c) „europäische territoriale Zusammenarbeit“ mit dem Ziel einer Förderung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit – sei es zwischen Staaten oder Regionen –, die ohne die Hilfe der Kohäsionspolitik nicht stattfinden würde. Zur Verfolgung dieser Ziele sind Investitionen (in Infrastruktur, Humankapital und Technik) notwendig, zu denen die Bank im Rahmen ihres Auftrags Finanzierungsbeiträge leisten soll.
24. Die EIB berücksichtigt auch andere strategische Dimensionen, beispielsweise den Aspekt, ob Projekte zu den Maßnahmen oder Projekten beitragen, die in den Aktionsplänen der EU-Strategie für den Ostseeraum und/oder der EU-Strategie für den Donauraum genannt sind, und behält dabei im Auge, dass die Strategie mit bestehenden Strukturen und Initiativen koordiniert werden muss, um Doppelungen und Überlappungen zu vermeiden.
25. Die EIB-Finanzierungen im Verkehrssektor werden auch einen Beitrag zur „Europa 2020“-Strategie<sup>12</sup> leisten, die 2010 ins Leben gerufen wurde. Die „Europa 2020“-Strategie mit ihren drei Prioritäten „intelligentes, nachhaltiges und integratives Wachstum“ fordert die Stärkung von Wissen und Innovation als Antriebskräfte für zukünftiges Wachstum und die Förderung einer ressourceneffizienteren, grüneren und wettbewerbsfähigeren Wirtschaft. Der Verkehrsbereich ist ein Schlüsselsektor, der Wachstum und Arbeitsplätze schafft und die EU bei der Sicherung ihrer Wettbewerbsvorteile unterstützt.
26. Schließlich wird die EIB Forschung, Entwicklung und Innovation im Verkehrssektor in Einklang mit der Initiative für den Strategieplan Verkehrstechnologie unterstützen. Es handelt sich hierbei um einen strategischen Rahmen für die Forschung zum Verkehr der Zukunft, entsprechende Innovationen und ihre Umsetzung, dem die Vision eines integrierten, effizienten und umweltfreundlichen europäischen Verkehrssystems zugrunde liegt, das bis 2050 erreicht werden soll. Die Initiative zielt darauf ab, Prioritäten für einen europäischen Fahrplan zu setzen, um das volle Potenzial von Forschung, Technik und Innovation im Verkehrssektor auszuschöpfen und die zentralen Herausforderungen für das europäische Verkehrssystem anzunehmen, um die im Weißbuch aufgestellten Ziele zu erreichen.
27. In Einklang mit der EU-Politik ist die EIB der Ansicht, dass die Errichtung effizienter und angepasster Verkehrssysteme im 21. Jahrhundert eine austarierte Kombination aus sämtlichen zur Verfügung stehenden Verkehrsträgern erfordert. Die Herausforderung bei EIB-Finanzierungen im Verkehrssektor besteht deshalb nicht darin, die Unterstützung für die eine oder andere Art der Einschaltung oder für ein bestimmtes Verkehrsmittel aufzugeben, sondern eine Optimierung der Strategie für die Tätigkeit der Bank anzustreben und einen adäquaten Mix von Finanzierungen sicherzustellen, um der komplexen Vielfalt der politischen Zielsetzungen gerecht zu werden. Zu diesem Zweck war es erforderlich, Leitgrundsätze für die Einschaltung der EIB in Einklang mit dem OGP der Bank zu definieren und spezifische Auswahlkriterien festzulegen, um bewerten zu können, ob potenzielle Projekte den Anforderungen dieses multidimensionalen Ansatzes genügen.

---

<sup>11</sup> Verordnung (EG) Nr. 1083/2006 des Rates vom 11. Juli 2006 mit allgemeinen Bestimmungen über den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung, den Europäischen Sozialfonds und den Kohäsionsfonds und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 1260/1999

<sup>12</sup> KOM(2010) 2020

## ALLGEMEINE PROJEKTPRÜFUNGSASPEKTE

28. Die Orientierung eines gegebenen Projekts an den Prioritäten der Finanzierungspolitik der Bank darf nicht mit dem allgemeinen Engagement der Bank zur Finanzierung eines bestimmten Projekts oder Sektors verwechselt werden. Jede einzelne projektspezifische Darlehensentscheidung unterliegt weiterhin detaillierten und befriedigenden Prüfungs- und Dokumentationspflichten sowie der formalen Genehmigung durch die Entscheidungsgremien der EIB in Einklang mit den Strategien und Leitlinien der Bank einschließlich der Vorschriften in Bezug auf das Kreditrisiko. Die EIB führt umfassende und sorgfältige technische Prüfungen für alle Projekte durch, für die eine Finanzierung beantragt wird. Dieser Prüfungsprozess hat für alle Sektoren bestimmte gemeinsame Aspekte, die weiter unten beschrieben werden. Darüber hinaus gelten für jeden Teilsektor mehrere spezifische Erwägungen. Diese Aspekte werden in ihrer derzeit gültigen Form für die verschiedenen Verkehrsarten im nachfolgenden Teil des Berichts aufgeführt.
29. Wo immer möglich führen die Dienststellen der EIB ihre eigenen Kosten-Nutzen-Analysen für die zu finanzierenden Projekte durch und wenden dabei Methoden an, die der bewährten internationalen Praxis („Best Practice“) entsprechen. Derartige Kosten-Nutzen-Analysen können teilweise auf Unterlagen wie etwa Machbarkeitsstudien basieren, die der Projektträger bereitgestellt hat. Die Kosten-Nutzen-Analyse enthält die voraussichtlichen lokalen und globalen ökologischen Kosten- und Nutzelemente, wo immer diese quantifizierbar sind. Nach den Anforderungen der Bank müssen die Investitionsvorhaben so geplant sein, dass sie die prognostizierte Nachfrage während der Nutzungsdauer des Projekts mit einem zufriedenstellenden Dienstleistungsniveau decken und dabei sicherstellen, dass die bestehenden und eventuell neu geschaffenen Kapazitäten effizient genutzt werden. Das Ausmaß, in dem bei einem Projekt das Prinzip der Kostentragung durch die Nutzer und Verursacher angewandt wird, findet ebenfalls Beachtung.
30. Bei allen Projekten wird geprüft, ob sie die Anforderungen der folgenden EIB-Dokumente einhalten:
- Leitfaden für die Auftragsvergabe: Dieser Leitfaden informiert die Träger eines Projekts, dessen Kosten ganz oder teilweise aus EIB-Mitteln finanziert werden, über die einzuhaltenden Vorschriften bei der Vergabe von Bau-, Liefer- und Dienstleistungsaufträgen, die für das Projekt erforderlich sind. Der Leitfaden ist hier abrufbar:  
<http://www.eib.org/projects/cycle/procurement/index.htm>
  - Die Umwelt- und Sozialprinzipien und -standards der EIB: Dieses Grundsatzpapier legt die ökologischen und sozialen Anforderungen fest, die während des Projektzyklus von ganz oder teilweise aus EIB-Mitteln finanzierten Projekten zu erfüllen sind. Unter anderem beinhaltet das Grundsatzpapier die Verpflichtung der Bank, sich um eine Steigerung des ökologischen und sozialen Nutzens der von ihr finanzierten Projekte und um eine Verringerung der ökologischen und sozialen Kosten zu bemühen. Das Grundsatzpapier ist hier abrufbar:  
<http://www.eib.org/about/news/eib-statement-of-environmental-and-social-principles-and-standards.htm>
31. Seit 2009 untersucht die Bank Verfahren zur Ermittlung des Treibhausgaseffekts großer Investitionsprojekte, wie es der bewährten internationalen Praxis entspricht. Derzeit werden zwei Treibhausgaskennzahlen für einen typischen Projektbetriebszeitraum eines in der Zukunft liegenden Jahres bewertet, nämlich die absoluten Treibhausgasemissionen und die relativen Treibhausgasemissionen. Letztere beziehen sich auf den Vergleich mit einem Grundzenario, in dem das Projekt nicht durchgeführt wurde. Angesichts der Weiterentwicklungen auf diesem Gebiet wird diese Methodik aber wahrscheinlich im Laufe der Zeit aktualisiert und angepasst werden. Im Fall von Bahn- und ÖPNV- sowie Straßenverkehrsprojekten schätzt die EIB die Treibhausgasemissionen auf der Grundlage des prognostizierten Verkehrskapazitätsbedarfs (das heißt, es werden auch Emissionen

eingeschlossen, auf die der Projektträger keinen Einfluss hat<sup>13</sup>). Derzeit laufen weitere Arbeiten, um dieses Konzept auch auf andere Verkehrsarten anzuwenden. Die Schätzungen für den Treibhausgasausstoß relevanter Projekte gehen in die Unterlagen ein, die von den Dienststellen der Bank ausgearbeitet und dem Verwaltungsrat vorgelegt werden. Die Anwendung dieser Instrumente ermöglicht es der Bank, fundiertere Entscheidungen über die zur Genehmigung vorgelegten Einzelprojekte zu treffen. Eine Zusammenfassung der aktuellen Methodik ist hier abrufbar:

<http://www.eib.org/about/documents/footprint-summary-of-the-methodologies.htm>

32. Bei den Projekten, die die allgemeinen und die (weiter unten aufgeführten) teilsektorspezifischen Qualitätskriterien erfüllen, kann die EIB die Auszahlungen für ein genehmigtes Darlehen noch mit der Erfüllung bestimmter Zusatzaufgaben durch den Projektträger verknüpfen. Derartige Bedingungen können sich typischerweise auf den Abschluss noch ausstehender Projektvorbereitungsaufgaben oder bestimmte Durchführungs- und Betriebsvereinbarungen beziehen. Für Projekte mit erheblichen ökologischen oder sozialen Auswirkungen gelten zusätzliche Überwachungs- und Berichterstattungspflichten, die gegebenenfalls auch eine unabhängige Kontrolle derartiger Tätigkeiten mit einschließen können.
33. Zur Verbesserung des Zusatznutzens der Einschaltung der EIB wird die Bank nach Kräften sicherstellen, dass die Projektträger bei Bedarf Zugang zu geeigneter technischer Unterstützung haben. Hierzu zählt auch die Unterstützung der Projektträger bei der Beantragung von Zuschussmitteln, soweit derartige Mittel verfügbar sind. Spezifische technische Unterstützungsfazilitäten wie JASPERS<sup>14</sup> und ELENA<sup>15</sup> stehen bereit, um die Projektentwicklung und -durchführung innerhalb der EU zu unterstützen. Ähnliche Fazilitäten gibt es auch für Projekte außerhalb der EU (z.B. den Treuhandfonds für die Infrastrukturpartnerschaft EU-Afrika).

## **SPEZIFISCHE PROJEKTAUSWAHLKRITERIEN**

34. Die EIB begrüßt und unterstützt das Konzept, dass zur Erreichung der im Weißbuch festgehaltenen Ziele ein multimodaler Ansatz notwendig ist. Darüber hinaus wird die Bank Projekte, die speziell Verbesserungen des intermodalen Verkehrs zum Ziel haben, mittels ihres Zusatznutzenverfahrens priorisieren und Projektträger auch dazu ermutigen, derartige Elemente auch im Rahmen von Projekten, die sich nur einer Verkehrsart widmen, zu berücksichtigen. Die meisten Projekte werden derzeit nur für einen einzelnen Teilsektor konzipiert, geplant und durchgeführt, so dass im Folgenden aus praktischen Gründen spezifische Anforderungen für einzelne Verkehrsarten bzw. Themen dargestellt werden. Dabei sind bei jedem Teilsektor auch die allgemeinen Prüfungsaspekte zu beachten, die im vorangegangenen Abschnitt vorgestellt wurden.
35. Der vorliegende Abschnitt behandelt zunächst den Bereich Forschung, Entwicklung und Innovation, der voraussichtlich den größten Beitrag zum übergeordneten Ziel des Weißbuchs – 60%ige Senkung des Treibhausgasausstoßes im Verkehrssektor bis 2050 – leisten wird. Danach wird jeder der übrigen Teilsektoren aus der Sicht des Zusatznutzenkonzepts der Bank einzeln untersucht, und zwar erstens in Bezug auf die Übereinstimmung mit den Zielen der EU und zweitens in Bezug auf die inhärente Qualität des jeweiligen Projekts. Dabei kommen nacheinander die Teilsektoren Land-, Schiffs- und Luftverkehr zur Sprache.

---

<sup>13</sup> Nach Angaben des Treibhausgasprotokolls des World Resources Institute, Kapitel 3 „Emissionen“.

<sup>14</sup> JASPERS (Gemeinsame Hilfe bei der Unterstützung von Projekten in europäischen Regionen) unterstützt die zwölf EU-Mitgliedstaaten in Mittel- und Osteuropa bei der Vorbereitung von Großprojekten, für die Zuschüsse aus den Struktur- oder dem Kohäsionsfonds beantragt werden sollen.

<sup>15</sup> ELENA, das Europäische Finanzierungsinstrument für nachhaltige Energieprojekte von Städten und Regionen, ist eine Fazilität für technische Hilfe, die die Mobilisierung von Mitteln für lokale Investitionen in eine nachhaltige Energieversorgung erleichtert. Sie wurde von der Europäischen Kommission und der Europäischen Investitionsbank eingerichtet.

**Forschung, Entwicklung und Innovation (FEI) im Verkehrssektor – Übereinstimmung mit den Zielen der EU**

36. Der Übergang zu nachhaltigeren Verkehrsarten ist ohne eine innovative und umweltfreundliche Technik in den Bereichen Infrastruktur und Ausrüstung nicht möglich. Die EIB räumt der Entwicklung und Anwendung derartiger Technologien im Verkehrssektor daher Vorrang ein. Mit einem beträchtlichen Teil ihrer Finanzierungsmittel im Verkehrssektor unterstützt die Bank Forschung, Entwicklung und Innovation (FEI). Die Projekte müssen dabei der EU-politischen Richtung entsprechen, die im März 2000 im Rahmen der „Lissabon-Agenda“ und in der jüngeren Vergangenheit auch im Rahmen der „Europa 2020“-Strategie festgelegt wurde.
37. FEI-Projekte liegen im Prinzip im gemeinsamen Interesse mehrerer Mitgliedstaaten und entsprechen voll und ganz den Zielen der EIB gemäß dem Vertrag von Lissabon. Der Finanzierungsbeitrag der EIB für FEI-Vorhaben im Verkehrssektor soll insbesondere einen Beitrag zur Erreichung des angestrebten Ausbaus eines effizienteren und nachhaltigeren Verkehrssystems in Europa leisten, zur Verringerung der Erdölabhängigkeit beitragen und die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Industrie verbessern, wie dies im Weißbuch gefordert wird.
38. Die EIB wird FEI-Projekte im Verkehrssektor finanzieren, die den Zielen der einschlägigen EU-Politik<sup>16</sup> entsprechen. Das Hauptziel der EIB-Darlehen für FEI-Vorhaben besteht in der Förderung der Entwicklung von bahnbrechenden Technologien mit einem erheblichen Innovationspotenzial sowie in der Unterstützung von innovativen Projekten in allen Technikbereichen mit dem Ziel, a) den Verbrauch fossiler Kraftstoffe zu senken, b) Emissionen zu verringern (insbesondere vor Ort) oder c) die Sicherheit zu verbessern.
39. Prinzipiell werden im Auswahlverfahren der EIB für die wertvollsten Investitionen in allen Teilsektoren die vollständigen Forschungs-, Entwicklungs- und Innovationszyklen sowie gegebenenfalls auch die praktische Einführung von bahnbrechenden Technologien untersucht, wie dies auch im Weißbuch gefordert wird.
40. Die Unterstützung der Einführung neuer Technologien hat drei Gründe. Erstens hängen Produktinnovationen von der engen Verzahnung der vorgelagerten FuE-Tätigkeiten mit den nachgelagerten Fertigungsprozessen für neue Technologien ab, die sich beide gegenseitig befruchten. Produktionsstandorte in der Nähe von FuE-Zentren stärken somit beide Tätigkeiten und tragen zur Sicherung von FuE-Standorten in Europa bei. Zweitens sind die Investitionskosten für Pilotanlagen oder -infrastrukturen für private Investoren oft zu hoch, da sie keine akzeptablen Gewinne abwerfen, so dass die Markteinführung neuer Technologien verhindert wird. Die Folgewirkungen der Finanzierungen als Katalysator für Investitionen in eine neue, noch am Anfang stehende Schlüsseltechnologie sind in vielen Fällen garantiert. Drittens trägt die Unterstützung für die Ausweitung der Produktion dazu bei, die notwendigen Größenvorteile zu erzielen, die benötigt werden, um die Vorlaufzeiten zu verkürzen, bis eine neue Spitzentechnologie den Massenmarkt stärker durchdringt.
41. EIB-Darlehen für FEI-Vorhaben decken verschiedene für einen Finanzierungsbeitrag in Frage kommende Kosten ab, etwa Gehälter von Forschern und technischen Mitarbeitern, FuE-Ausrüstungen, von Dritten bezogenen FuE-Dienstleistungen und Investitionen in FuE-Einrichtungen. Typische Beispiele für Projekte, die der praktischen Einführung von bahnbrechenden Technologien für Transportmittel dienen, sind Investitionsvorhaben für die Erstausrüstung mit Werkzeugen für die Großserienproduktion oder Demonstrations- und Pilotanlagen für die Fertigung von zukünftigen Schlüsseltechnologien. Im Rahmen von Finanzierungsbeiträgen für die praktische Einführung von Technologien finanziert die

---

<sup>16</sup> Mit eingeschlossen sind hier die „Europa 2020“-Strategie, das Weißbuch zur europäischen Verkehrspolitik, der Strategieplan Verkehrstechnologie, die Europäische Initiative für umweltfreundliche Kraftfahrzeuge (die im Rahmen des Europäischen Konjunkturprogramms, KOM(2008) 800, eingerichtet wurde), die Richtlinie über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge, die Verordnung (EG) Nr. 443/2009 zur Festsetzung von Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und die Europäische Strategie für saubere und energieeffiziente Fahrzeuge, KOM(2010) 186.

EIB auch Investitionen in Infrastrukturen für alternative Fahrzeugantriebssysteme (z.B. Elektromobilität, Wasserstoffantriebe oder alternative Kraftstoffe).

42. Das volle Potenzial von Biokraftstoffen wird sich erst ausschöpfen lassen, wenn weitere Verbesserungen bei ihrem Ressourcenbedarf und ihren Herstellungsverfahren erzielt werden. Die EIB wird daher in Bezug auf Biokraftstoffe weiterhin einen sehr vorsichtigen Ansatz verfolgen, indem sie strenge Prüfungskriterien hinsichtlich der ökologischen, sozialen, wirtschaftlichen, finanziellen, technologischen und rechtlichen Aspekte der zur Finanzierung vorgeschlagenen Vorhaben anwendet. Alle von der EIB finanzierten Projekte müssen der einschlägigen EU-Politik entsprechen und unter anderem auch in Einklang mit der Richtlinie zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen (2009/28/EG) stehen.
43. Die Prioritätensetzung für FEI-Projekte erfolgt mittels des Zusatznutzenverfahrens auf der Grundlage ihres jeweiligen Beitrags zur Ausweitung des Wissens und zur Förderung der Nachhaltigkeit des Verkehrs. Die Projekte werden auf Einzelfallbasis untersucht, um ihren möglichen Beitrag zur Erfüllung des Klimaschutzindikators zu ermitteln.
44. Bei FEI-Projekten in den Teilsektoren Bahn- und öffentlicher Nahverkehr wird stets davon ausgegangen, dass sie zu einem nachhaltigen Verkehrssystem beitragen, so dass für diese Projekte keine weiteren Prüfungen über die genannten hinaus durchgeführt werden. Für die anderen Teilsektoren gelten jedoch bestimmte zusätzliche Auswahlkriterien, die im Folgenden erläutert werden.

#### **FEI – Spezifische Erwägungen: Automobilbranche**

45. Die Finanzierungstätigkeit der EIB wird höchst selektiv und von der Überlegung geleitet sein, dass der Umstieg auf einen nachhaltigen und sicheren Straßenverkehr drei Grundlagen hat: die Technologieführerschaft der europäischen Automobilunternehmen, eine höchst effiziente einheimische Fertigungsbasis und die Bereitstellung von Infrastrukturen für neue Antriebskonzepte wie etwa die Elektromobilität.
46. Die EIB wird Projekte auf der Grundlage der Innovationskraft ihres wissenschaftlichen oder technologischen Konzepts sowie ihrer potenziellen Auswirkungen zur Verbesserung der ökologischen Nachhaltigkeit bzw. der Fahrzeugsicherheit auswählen. Vorrang haben FEI-Investitionsvorhaben, die das Potenzial zur Umgestaltung der Autotechnik haben, darunter auch solche Vorhaben, die darauf abzielen, neue und bestehende Lösungen in hochintegrierten Systemen zu kombinieren, oder auch Investitionsvorhaben, die zur Etablierung von optimalen Verfahren („Best Practice“) in der Industrie und zur Vorbereitung auf kommende gesetzliche Anforderungen beitragen.
47. Das Auswahlverfahren der EIB beruht auf dem Prinzip der „Technologieviefalt“ und der „Technologieneutralität“. Mit Technologieviefalt ist gemeint, dass jede Lösung der Probleme der Entwicklung einer nachhaltigen und sicheren Automobiltechnik mehr als nur eine Grundlagentechnologie umfassen wird. Technologieneutralität meint, dass die Bank keine Technologie bevorzugen darf, da derzeit nicht ersichtlich ist, dass eine bestimmte technische Lösung den anderen Lösungen überlegen ist.

**FEI – Spezifische Erwägungen: Schiffsverkehr**

48. EIB-Darlehen für FEI-Vorhaben im Schiffsverkehrssektor konzentrieren sich auf die Unterstützung der Entwicklung von saubereren Technologien und einer verbesserten Kraftstoffeffizienz sowie von sicheren und ökologisch effizienten Verfahren zur Außerdienststellung älterer und kraftstoffineffizienterer Schiffe. Bestehende und geplante Gesetze werden dazu führen, dass Technologien für effizientere und sauberere Antriebe vorangetrieben werden. Beispiele hierfür sind die Internationale Seeschiffahrts-Organisation mit Anhang IV des Internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL 73/78), das den Ausstoß von Luftschadstoffen durch Schiffe regelt, und das bevorstehende Abkommen der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation über die Ballastwasserbehandlung, das festlegt, dass Schiffe eine Ballastwasserbehandlungsanlage installieren müssen. Strengere Grenzwerte für den Schwefelgehalt der Treibstoffe werden 2015 in Kraft treten und die Weiterentwicklung der Motor- und Gaswäschetechnik vorantreiben. Die EIB wird die zur Erfüllung dieser zukünftigen Vorschriften notwendigen Investitionen unterstützen.
49. Investitionen im FEI-Bereich sind unverzichtbar, nicht nur um die Umweltverträglichkeit der Schiffsflotten zu verbessern, sondern auch um die weltweite Führungsposition der EU in den Bereichen maritime Ausrüstung, Komponenten und Entwicklung von Spezialschiffen zu sichern. Besondere Aufmerksamkeit widmet die EIB Projekten mit dem Schwerpunkt Entwicklung und Anwendung von saubereren Technologien, die einen Beitrag zur Verbesserung der Umweltverträglichkeit des Sektors und zur Senkung der Emissionen von Schiffen (Schwefeloxide, Stickoxide, Feinstaub und Kohlendioxid) in Einklang mit den Zielen des Weißbuchs leisten, und Projekten, die sich auf die Realisierung von sicheren und ökologisch effizienten Verfahren für das Recycling von Schiffen am Ende ihrer Nutzungsdauer konzentrieren.

**FEI – Spezifische Erwägungen: Luftfahrt**

50. Der Schwerpunkt der EIB-Darlehen für FEI-Vorhaben in der Zivilluftfahrt liegt auf der Verbesserung der Umweltverträglichkeit und einer allgemeineren betrieblichen Effizienz. Der Wettbewerb in der Luftfahrtbranche ist hart, und die Treibstoffkosten stellen einen wichtigen und in seiner Bedeutung noch steigenden Betriebskostenposten für die Fluglinien dar, so dass die Flugzeughersteller unter einem enormen Druck zur Verbesserung der Kraftstoffeffizienz ihrer Flugzeuge stehen. Derzeit konzentrieren sich die technischen Verbesserungen auf die betriebliche Effizienz einschließlich der Entwicklung leistungsfähigerer Motoren und leichter Flugzeugrümpfe. Die Anreize zur Verbesserung der Effizienz sind in Europa mit der Einbeziehung des Luftverkehrs in das Emissionshandelssystem ab 2012 gestiegen.
51. Die Branche muss den bisherigen Trend zur Verbesserung der Kraftstoffeffizienz beibehalten, indem sie auch weiterhin auf die Entwicklung neuer Technologien und Materialien für die Motor- und Flugwerkskonstruktion und die Integration dieser modernen Technologien in neue Modelle setzt. Die Entwicklung alternativer Kraftstoff- und Antriebstechnologien (Biokraftstoffe, synthetische Kraftstoffmischungen, Brennstoffzellen) hat ein vielversprechendes Potenzial für weitere Verbesserungen bei der Umweltverträglichkeit. Durch Verbesserungen im Luftverkehrsmanagement könnte der CO<sub>2</sub>-Ausstoß weiter reduziert werden, etwa durch eine effizientere Steuerung des Verkehrsflusses oder eine Verkürzung der Verweilzeiten. Das Ziel der Luftfahrtbranche liegt nun in einem Stopp der Zunahme der Emissionen bis 2020 und der Halbierung der Emissionen bis 2050 im Vergleich zum Niveau des Jahres 2005. Um die Branche bei der Erreichung dieser Ziele zu unterstützen, wird die EIB Darlehen für FEI-Vorhaben vergeben, die zur Reduzierung des Treibhausgasausstoßes führen (etwa durch neue Werkstoffe, Verbesserungen beim Flugwerks- und Motorendesign und Optimierungen des Luftverkehrsmanagements), die Entwicklung nachhaltiger Kraftstoffe unterstützen oder die betriebliche Effizienz verbessern.

## LANDVERKEHR

### Städtischer Nahverkehr – Übereinstimmung mit den Zielen der EU

52. Städtische Verkehrsprojekte tragen dazu bei, Staus und externe ökologische Effekte zu verringern, indem sie entweder den Verkehrsträgerwechsel, also den Umstieg vom Privatauto auf nachhaltigere Verkehrsträger, und/oder Verbesserungen der Verkehrseffizienz einschließlich der Verbesserung intermodaler Anschlüsse unterstützen.
53. Die EU-Politik in Bezug auf den städtischen Nahverkehr findet ihren Ausdruck im Grünbuch zur Mobilität in der Stadt (2007)<sup>17</sup>, im Aktionsplan urbane Mobilität (2009) und im Weißbuch, das unter anderem die Schlüsselrolle hervorhebt, die Städten als Verkehrsknoten im allgemeineren Verkehrsnetz zukommt, und unterstreicht, wie wichtig die Förderung der Verbesserung von intermodalen Verbindungen an solchen Knotenpunkten ist. Die Förderung des nachhaltigen öffentlichen Nahverkehrs in Städten (ÖPNV) liegt im gemeinsamen Interesse mehrerer Mitgliedstaaten und entspricht voll und ganz den Zielen der EIB gemäß dem Vertrag von Lissabon. Für die Finanzierungstätigkeit der EIB in diesem Teilsektor in Ländern der EU wie auch in Drittländern gemäß ihren externen Mandaten gelten keine spezifischen Beschränkungen.
54. Die Prioritätensetzung für ÖPNV-Projekte erfolgt mittels des Zusatznutzenverfahrens. Als besonders vorrangig werden dabei folgende Projekte eingestuft: a) Projekte, die durch den Bau oder die Sanierung von Infrastruktureinrichtungen oder durch den Erwerb von rollendem Material der Erhöhung der Kapazität von ÖPNV-Netzen dienen und b) innovative Projekte wie etwa Investitionsvorhaben, die mit Unterstützung der ELENA-Fazilität entwickelt werden, Vorhaben auf der Grundlage des Prinzips der Kostentragung durch die Nutzer bzw. die Verursacher und städtische Logistikmaßnahmen, die der Verbesserung der Frachtverteilung in städtischen Gebieten dienen.
55. ÖPNV-Projekte in Konvergenzregion oder in Drittländern, die zur Verbesserung des sozioökonomischen Wachstums in weniger entwickelten Ballungsräumen beitragen, fallen ebenfalls unter die Finanzierungsprioritäten des OGP hinsichtlich Konvergenz bzw. externen Mandaten.
56. ÖPNV-Projekte leisten einen Beitrag zum Klimaschutzindikator des OGP. ÖPNV-Projekte mit bewährten technischen Innovationen qualifizieren sich auch als Energieeffizienzprojekte im Rahmen des Zusatznutzenverfahrens.

### Städtischer Nahverkehr – Sonstige Erwägungen

57. ÖPNV-Investitionsvorhaben müssen in einen integrierten städtischen Mobilitätsplan eingebettet sein, der die im Grünbuch zur Mobilität in der Stadt und im Weißbuch genannten Herausforderungen angeht. Die zunehmende Komplexität der Mobilität im urbanen Raum erfordert die Ausarbeitung einer umfassenden Strategie zur Bereitstellung eines nachhaltigen städtischen Nahverkehrssystems durch die Kombination verschiedener Verkehrsträger und -maßnahmen, die sowohl auf der Angebots- als auch auf der Nachfrageseite wirken. Gleichzeitig muss sich diese Strategie in bestehende Stadtentwicklungspläne einfügen. Einzelprojekte, die nicht Teil eines integrierten städtischen Mobilitätsplans sind, werden bei der Verringerung von Staus und externen ökologischen Effekten kaum wirksam sein und sollten daher nicht unterstützt werden.
58. Die EIB überprüft die Eignung der vorgesehenen institutionellen Arrangements sowie die Fähigkeit des Projektträgers sowohl in der Durchführungs- als auch der Betriebsphase. Neben dem üblichen Prüfverfahren stellt die EIB bei Projekten innerhalb der Europäischen Union sicher, dass der Projektbetrieb so gestaltet ist, dass er in Einklang mit Verordnung 1370/2007 steht, die Vorschriften zur Auftragsvergabe und zur Finanzierung von öffentlichen Personenverkehrsdiensten enthält<sup>18</sup>. Bei Projekten außerhalb der EU erwartet die Bank, dass der Projektträger die wesentlichen Prinzipien der Verordnung einhält.

<sup>17</sup> Grünbuch „Hin zu einer neuen Kultur der Mobilität in der Stadt“ {SEC(2007) 1209}

<sup>18</sup> Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates.

59. Die prognostizierte volkswirtschaftliche Rentabilität der Projekte soll befriedigend sein. Die finanzielle Tragfähigkeit von ÖPNV-Projekten wird ebenfalls untersucht.

### **Bahnverkehr – Übereinstimmung mit den Zielen der EU**

60. In absehbarer Zukunft werden Eisenbahnen neben Binnenschiffen weiterhin das energieeffizienteste und am wenigsten umweltbelastende Verkehrsmittel für die Beförderung sowohl von Personen als auch von Gütern im Landverkehr bleiben. Die Erreichung eines höheren Anteils des Bahnverkehrs an bestimmten Landverkehrsmärkten ist daher von entscheidender Bedeutung für die ehrgeizigen Ziele Europas in Bezug auf die Schaffung eines wettbewerbsfähigen und ressourcenschonenden Verkehrssystems<sup>19</sup>. Die Finanzierungstätigkeit der EIB im Bahnsektor umfasst städtische Bahnen (Stadtbahn, Straßenbahn, U-Bahn), Regionalbahnen, herkömmliche Eisenbahnen und Hochgeschwindigkeitsbahnen. Die Bank finanziert sowohl Infrastrukturvorhaben (Schienenwege, Elektrik, Gebäude, Signaleinrichtungen) als auch Investitionen in rollendes Material. Gemäß der Einstufung der EIB liegen Bahnprojekte im gemeinsamen Interesse mehrerer Mitgliedstaaten und entsprechen voll und ganz ihren Zielen gemäß dem Vertrag von Lissabon, so dass im Prinzip keine Einschränkungen gelten. EIB-Darlehen für die Fertigung von rollendem Material sind auf Investitionsvorhaben beschränkt, die ihren Standort in Konvergenzregionen in der EU oder in Drittländern außerhalb der EU (im Rahmen von externen Mandaten) haben.
61. Die EIB ist bemüht, insbesondere Eisenbahnvorhaben zu unterstützen, die Teil des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) sind. Innerhalb des TEN-V hat die Europäische Kommission Prioritäten definiert bzw. wird dies eventuell noch tun (Kernnetz, Güterverkehrskorridore), die einen entsprechenden Niederschlag in der Bewertung des Zusatznutzens der vorgeschlagenen Projekte durch die EIB finden werden. Außerhalb des Transeuropäischen Verkehrsnetzes leisten Eisenbahnprojekte einen Beitrag zum Umweltverträglichkeitsindikator des OGP. Eisenbahnprojekte fallen gegebenenfalls auch unter die Ziele für die Ausleihungen der EIB für Projekte in Konvergenzregionen und in Ländern außerhalb der EU, für die ihr ein externes Mandat erteilt wurde.
62. Eisenbahnprojekte haben für die EIB Vorrang, und Projekte, die Teil der transeuropäischen Verkehrsnetze sind und/oder in Konvergenzregionen liegen, erhalten zusätzliche Priorität. Eisenbahnprojekte leisten darüber hinaus in der Regel einen Beitrag zum Klimaschutzindikator des OGP.

### **Bahnverkehr – Sonstige Erwägungen**

63. Projekte müssen in Einklang mit den einschlägigen Normen konzipiert sein. Für Infrastrukturprojekte im europäischen Eisenbahnnetz ist dies normalerweise das Europäische Abkommen über internationale Eisenbahnlinien (AGC, 1985) und/oder das Europäische Übereinkommen über wichtige grenzüberschreitende KV-Verbindungen und entsprechende Einrichtungen (AGTC, 1991). Aufgeführt sind hier die technischen Kernparameter, die je nach Art der Eisenbahnstrecke einzuhalten sind (Neubau oder Streckenmodernisierung, Personen- oder Frachtverkehr, Haupt- oder Nebenstrecke).
64. Das transeuropäische Eisenbahnnetz umfasst sowohl das europäische Hochgeschwindigkeitsschienennetz als auch wichtige Strecken des herkömmlichen Schienennetzes. TEN-V-Eisenbahnprojekte können entweder der Modernisierung bestehender Strecken oder dem Streckenneubau dienen. Die Bank vergewissert sich, dass die zur Finanzierung vorgeschlagenen TEN-V-Projekte den sich weiterentwickelnden technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) entsprechen, die von der Europäischen Eisenbahnagentur erstellt und durch Beschlüsse europäischer Institutionen bestätigt werden, um die Interoperabilität des europaweiten Eisenbahnnetzes sicherzustellen. Die TSI beziehen sich auf Infrastruktureinrichtungen, Energie, Befehlssteuerung und Signaleinrichtungen (ERTMS) sowie Instandhaltung und Betrieb.

<sup>19</sup> Zwei der zehn übergeordneten Ziele des Weißbuchs beziehen sich auf den Verkehrsträgerwechsel – 30% des Straßengüterverkehrs über 300 km sollen bis 2030 auf den Eisenbahn- oder Binnenschiffsverkehr verlagert werden und 50% der Personenbeförderung über mittlere Entfernungen soll bis 2050 auf die Eisenbahn entfallen.

Daneben gibt es auch TSI, die das rollende Material betreffen, das auf dem transeuropäischen Verkehrsnetz betrieben wird, so dass de facto alle neuen Fahrzeuge für den Hauptstreckenbetrieb unter die entsprechenden Bestimmungen fallen. Die TSI beinhalten auch Vorschriften zur Sicherheit und Barrierefreiheit des Bahnsystems für mobilitätseingeschränkte Menschen. In den erweiterten transeuropäischen Verkehrsnetzen in den Nachbarländern wird die Bank die Projektträger dazu auffordern, die Umsetzbarkeit der TSI – als Ganzes oder in Teilen – in Betracht zu ziehen.

65. Eisenbahnprojekte können sehr unterschiedlich ausgestaltet sein: Sanierung, Modernisierung oder Neubau von Strecken, Elektrifizierung oder neue Signaleinrichtungen und Kommunikationssysteme, Bahnhöfe oder Betriebshöfe, intermodale Terminals, Erneuerung von rollendem Material oder neue Hochgeschwindigkeitszüge. Die prognostizierte volkswirtschaftliche Rentabilität der Eisenbahnprojekte soll befriedigend sein. Die finanzielle Tragfähigkeit der Projekte wird ebenfalls untersucht.

### **Straßenverkehr – Übereinstimmung mit den Zielen der EU**

66. In absehbarer Zukunft wird der Straßenverkehr weiterhin der wichtigste Verkehrsträger auf den meisten Landverkehrsmärkten sein und die Grundlage für Wachstum, Beschäftigung und eine integrierte Gesellschaft darstellen. Nichtsdestotrotz sind EIB-Darlehen im Straßenverkehrssektor auf drei Bereiche beschränkt. Erstens finanziert die EIB Straßenvorhaben, die Teil des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) sind<sup>20</sup>. Das Transeuropäische **Straßenverkehrsnetz** umfasst Autobahnen und gut ausgebaute Fernstraßen sowie die zugehörige Infrastruktur. TEN-V-Projekte liegen im gemeinsamen Interesse mehrerer Mitgliedstaaten und entsprechen voll und ganz den Zielen der EIB gemäß dem Vertrag von Lissabon.
67. Zweitens finanziert die EIB Straßenbauprojekte in Konvergenzregionen und in Ländern außerhalb der EU, für die ihr ein externes Mandat erteilt wurde. Zu den Zielen der Kohäsionspolitik der EU zählt unter anderem die Verbesserung der Attraktivität und des Wachstums der Mitgliedstaaten, Regionen und Städte durch die Verbesserung ihrer Verkehrsanbindung, wobei eine angemessene Qualität und ein angemessenes Dienstleistungsniveau sowie der Schutz der Umwelt sicherzustellen sind. Verbesserungen des Straßennetzes erfüllen dieses Ziel. Die externen Mandate der Bank decken auch Straßenverkehrsprojekte ab. Straßenverkehrsprojekte in Konvergenzregionen und in Drittländern dienen der Entwicklung von weniger entwickelten Gebieten und entsprechen voll und ganz den Zielen der EIB gemäß dem Vertrag von Lissabon.
68. Drittens schließlich wird die EIB Darlehen für bestimmte Arten von Straßenverkehrsprojekten zur Verbesserung des bestehenden Straßennetzes in Betracht ziehen, die nachweislich im gemeinsamen Interesse mehrerer Mitgliedstaaten liegen, selbst wenn ein derartiges Projekt nicht Teil des Transeuropäischen Verkehrsnetzes ist oder nicht in einer Konvergenzregion liegt. Finanzierungsbeiträge zu derartigen Projekten unterliegen folgenden Beschränkungen: entweder muss der voraussichtliche überwiegende Nutzen des Projekts auf Verbesserungen der Straßenverkehrssicherheit, der Sicherheit des Schwerlastverkehrs oder der Verkehrsleitung beruhen oder das Projekt muss nachteilige Klimaauswirkungen vermeiden.
69. Straßenverkehrsprojekte leisten in der Regel keinen Beitrag zum Klimaschutzindikator des OGP.

### **Straßenverkehr – Sonstige Erwägungen**

70. Projekte müssen in Einklang mit den einschlägigen Normen konzipiert sein. Für Projekte im europäischen Straßenverkehrsnetz ist dies normalerweise das Europäische Übereinkommen über die Hauptstraßen des internationalen Verkehrs (AGR, 1975). TEN-V-Projekte können dabei Autobahnen oder andere Arten von gut ausgebauten Straßen sein, wobei der Ausbaustandard durch Machbarkeitsstudien festgelegt wird. Projekte im Transeuropäischen Verkehrsnetz sollen einer Straßenverkehrssicherheitsprüfung oder

<sup>20</sup> Falls zweifelhaft ist, ob ein bestimmtes Projekt Teil des Netzes ist oder nicht, wird die EIB den Rat der Kommission suchen.

-inspektion in Einklang mit der Richtlinie 2008/96/EG über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur (und gegebenenfalls auch der Richtlinie 2004/54/EG über Mindestanforderungen an die Sicherheit von Tunneln) unterzogen werden. Bei Projekten außerhalb des transeuropäischen Verkehrsnetzes sollen Prüfungen und Inspektionen ebenfalls in Einklang mit den Grundsätzen der Richtlinien durchgeführt werden. Projekte mit einem hohen Verkehrsaufkommen sollen entsprechende intelligente Verkehrssysteme (IVS) beinhalten, oder aber der Projektträger hat zu belegen, dass alternative Vorkehrungen für die IVS-Anwendung getroffen werden. Innerhalb der EU sollen Mautinkassoausrüstungen die Interoperabilitätsanforderungen gemäß **Richtlinie 2004/52/EG**<sup>21</sup> erfüllen.

71. Straßenverkehrsprojekte sollen eine hohe prognostizierte volkswirtschaftliche Rentabilität haben. Die Analyse soll eine Standardrisikobewertung mit wesentlichen Annahmen beinhalten, und die Projekte sollen zeigen, dass ihre volkswirtschaftliche Rentabilität auch in Negativszenarien robust ist. Bei Mautprojekten soll auch die finanzielle Tragfähigkeit untersucht werden. In der EU soll die Straßenmaut für den Schwerlastverkehr in Einklang mit den Bestimmungen der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge („Eurovignette“) mit nachfolgenden Änderungen stehen. Außerhalb der EU sollen die Projektträger zeigen, dass befriedigende Management- und Finanzvereinbarungen gelten, um die nachfolgende Instandhaltung der Projektanlagen sicherzustellen.

#### **Automobilbau – Übereinstimmung mit den Zielen der EU**

72. Die EIB beschränkt ihre Finanzierungstätigkeit im Automobilbau auf diejenigen Projekte, die die Umgestaltung des Straßenverkehrssektors in Richtung Nachhaltigkeit fördern, indem sie zur Erreichung der Emissionsminderungsziele beitragen. Darüber hinaus müssen die vor Ort gefertigten Fahrzeuge die für Europa geltenden Sicherheitsanforderungen erfüllen. Daher sind die EIB-Darlehen in den meisten Fällen auf Fertigungsstätten für Kleinwagen oder höchst energieeffiziente und abgasfreie bzw. -arme Fahrzeuge, die innovative Technologien nutzen, beschränkt. Zusätzlich zur Einhaltung der hohen Standards für die produzierten Fahrzeuge soll die Fertigungsstätte auch Verfahren anwenden und Ausrüstungen nutzen, die besser als der Branchenstandard sind, insbesondere in Bezug auf die Energieeffizienz.
73. EIB-Darlehen für den Automobilbau sind auf Investitionsvorhaben beschränkt, die ihren Standort in Konvergenzregionen in der EU oder in Drittländern haben. Das Ziel der Kohäsionspolitik der EU besteht unter anderem in der Schaffung von Arbeitsplätzen, indem die Wettbewerbsfähigkeit gefördert und die Attraktivität der entsprechenden Regionen für Unternehmen und Investoren erhöht wird. Von der EIB in der Automobilbranche finanzierte Fertigungsvorhaben (von Automobilherstellern und Zulieferern) sollen einen deutlichen Nutzen für die regionale Wirtschaft in Form von mehr qualifizierten Arbeitsplätzen, einer Verbreitung von Innovationen und einer stärkeren Einbeziehung von örtlichen KMU und mittelständischen Unternehmen aufweisen. Ein wesentlicher Indikator für einen derartigen Nutzen ist das Vorhandensein einer wettbewerbsfähigen Automobilwirtschaft, die ein diversifiziertes Netz von miteinander kooperierenden Automobilherstellern (Erstausrüstern), Zulieferern, Behörden und Universitäten sowie Dienstleistungsunternehmen umfasst. Derartige Netzwerke sollen einen beträchtlichen Anteil an KMU und mittelständischen Unternehmen, die voraussichtlich von dem jeweiligen Investitionsvorhaben profitieren werden, aufweisen. Des Weiteren sollen durch das Projekt viele, auch qualifizierte Arbeitsplätze in der Region geschaffen werden. Im Hinblick auf die längerfristigen Zukunftsaussichten der regionalen Wirtschaft soll das Projekt den Wissenstransfer (und damit die Verbreitung von Innovationen) zwischen den Beteiligten fördern.

---

<sup>21</sup> Richtlinie 2004/52/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme in der Gemeinschaft und Entscheidung 2009/750/EG der Kommission vom 6. Oktober 2009 über die Festlegung der Merkmale des europäischen elektronischen Mautdienstes und seiner technischen Komponenten (bekannt gegeben unter Aktenzeichen K(2009) 7547).

74. Die Projekte sollen auch die Wettbewerbsfähigkeit des jeweiligen Standorts bzw. des allgemeinen Sektors verbessern und dabei insbesondere die Schaffung bzw. Erhöhung von Überkapazitäten im Zielsegment des Automobilmarktes vermeiden. In einigen Fällen müssen Pläne zur Verbesserung der Konkurrenzfähigkeit der Kostenstruktur des Automobilbaus in Europa auch auf ihre Auswirkungen auf andere Automobilbauregionen hin untersucht werden (Verlagerung der Produktion).
75. Die EIB soll sich bei ihrer Finanzierungstätigkeit auf die Modernisierung bestehender Produktionsstätten konzentrieren, wobei eine konkurrenzfähigere Kostenstruktur oder die Vorbereitung auf die nächste Fahrzeuggeneration im Vordergrund steht. Typischerweise betreffen die Investitionsvorhaben neue Maschinen, sonstige Ausrüstungen und Werkzeuge. Darlehen für Vorhaben auf der grünen Wiese sollen auf Ausnahmefälle beschränkt bleiben, wo zwingende Gründe die Errichtung eines neuen Werks unvermeidbar machen. Mögliche Gründe für derartige Fälle sind die Notwendigkeit neuer Produktionsstätten in großer Nähe zu wichtigen regionalen Märkten, ein Nachfrageüberschuss in stark wachsenden Marktsegmenten oder die Notwendigkeit einer Verbesserung der Kostenstruktur, um zur Konkurrenz aufzuschließen.
76. Automobilbauprojekte leisten keinen Beitrag zum Klimaschutzindikator des OGP.

#### **Automobilbau – Sonstige Erwägungen**

77. Automobilbauprojekte sollen auch unter Berücksichtigung externer Effekte eine befriedigende prognostizierte volkswirtschaftliche und finanzielle Rentabilität haben.
78. Die EIB wird außerhalb der EU durchgeführte Projekte sorgfältig überprüfen, um folgende Punkte sicherzustellen: a) ihre Nachhaltigkeit und die Einhaltung der EU-Vorschriften zu Emissionen, Sicherheit und technischen Anforderungen und b) ihr Entwicklungsimpuls im weitesten Sinne. Für die EIB ist es akzeptabel, wenn in Werken außerhalb der EU gefertigte Fahrzeuge der lokalen besten verfügbaren Technik entsprechen, sofern dies durch besondere technische/betriebliche Zwänge aufgrund der lokalen Bedingungen gerechtfertigt ist (z.B. Kraftstoffqualität, Zustand der Infrastruktur).

### **SCHIFFSVERKEHR**

#### **Binnenschifffahrt – Übereinstimmung mit den Zielen der EU**

79. Die Binnenschifffahrt wird neben der Eisenbahn weiterhin das energieeffizienteste und am wenigsten umweltbelastende Verkehrsmittel bleiben, insbesondere im Güterverkehr, da dieser Verkehrsträger große Transportvolumina ermöglicht. Gleichzeitig bleibt dieser Verkehrsträger oftmals hinter der Ausschöpfung seiner vollen Kapazitäten zurück. Wo dies möglich ist, unterstützt die EIB in Einklang mit dem Weißbuch die Schaffung von attraktiven und effizienten Binnenschifffahrtssystemen durch die Anbindung an wichtige Seehäfen, die Beseitigung von Engpässen und den Ausbau des Schifffahrtsstraßennetzes.
80. Projekte, die Teil des transeuropäischen Verkehrsnetzes sind, das unter anderem die großen europäischen Wasserstraßen und Binnenhäfen umfasst, werden von der Bank im Rahmen ihrer Finanzierungstätigkeit zugunsten des TEN-V unterstützt. Binnenschifffahrtsprojekte entsprechen auch den Zielen für die Ausleihungen der EIB in Konvergenzregionen, sofern die jeweiligen Projekte zum wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalt beitragen. Sie entsprechen den Zielen ihrer Tätigkeit in Ländern außerhalb der EU, für die ihr ein externes Mandat erteilt wurde. Gemäß der Einstufung der EIB dienen Binnenschifffahrtsprojekte auch der Verbesserung und dem Schutz der Umwelt.
81. Die Prioritätensetzung der EIB für Binnenschifffahrtsprojekte erfolgt mittels des Zusatznutzenverfahrens, und die Projekte leisten in der Regel einen Beitrag zum Umweltverträglichkeitsindikator des OGP.

### **Binnenschifffahrt – Sonstige Erwägungen**

82. Die prognostizierte volkswirtschaftliche Rentabilität der Projekte soll befriedigend sein. Die finanzielle Tragfähigkeit der Projekte wird ebenfalls untersucht.
83. Die Einführung von Binnenschifffahrtsinformationsdiensten ist gemäß Richtlinie 2005/44/EG über harmonisierte Binnenschifffahrtsinformationsdienste auf allen verbundenen Binnenwasserstraßen von internationaler Bedeutung in der EU verbindlich vorgeschrieben. Bei Projekten im Geltungsbereich der Richtlinie wird die EIB von den Projektträgern entweder verlangen, entsprechende Investitionen im Rahmen des jeweiligen Projekts vorzusehen, um die Sicherheit und Effizienz der Binnenschifffahrt weiter zu erhöhen, oder nachzuweisen, dass derartige Maßnahmen im Rahmen von alternativen Vereinbarungen umgesetzt werden.

### **Häfen und Logistikzentren – Übereinstimmung mit den Zielen der EU**

84. Häfen bilden in der EU das Haupttor zum internationalen Handel, und die Nachfrage nach Seeverkehrsdienstleistungen dürfte in Zukunft steigen. Seehäfen und intermodale Logistikzentren kommt eine zentrale Rolle bei der Verbesserung von integrierten und nachhaltigen globalen Lieferketten zu. An den europäischen Küsten sind sichere und effiziente Zugangspunkte zu den europäischen Märkten erforderlich, um unnötigen Verkehr quer durch Europa zu vermeiden. Zuverlässige und vielfältige intermodale Verbindungen ins Hinterland sind ebenfalls wesentlich für die Erleichterung des Gütertransports und für die Verringerung von Beförderungszeiten und -kosten.
85. Die EIB finanziert TEN-V-Häfen mit der zugehörigen Infrastruktur und Hafenausrüstung, da derartige Projekte im gemeinsamen Interesse mehrerer Mitgliedstaaten liegen und voll und ganz den Zielen der EIB gemäß dem Vertrag von Lissabon entsprechen. Hafenprojekte fallen gegebenenfalls auch unter die Ziele für die Ausleihungen der EIB für Projekte in Konvergenzregionen und in Ländern außerhalb der EU, für die ihr ein externes Mandat erteilt wurde. Gemäß der Einstufung der Bank dienen Hafenprojekte auch der Verbesserung und dem Schutz der Umwelt. Die Priorisierung von Hafenprojekten und Projekten des kombinierten Verkehrs (KV) erfolgt mittels des Zusatznutzenverfahrens der EIB, insbesondere bei Projekten im Transeuropäischen Verkehrsnetz. Darüber hinaus erhalten Hafen- und Logistikzentrenprojekte, die den Verkehrsträgerwechsel von der Straße auf die Schiene bzw. auf Seeschiffe fördern oder die Zunahme des Straßenverkehrsaufkommens verringern, zusätzlichen Vorrang und leisten eventuell auch einen Beitrag zum Klimaschutzindikator des OGP.

### **Häfen und Logistikzentren – Sonstige Erwägungen**

86. Die prognostizierte volkswirtschaftliche Rentabilität der Projekte soll befriedigend sein. Die finanzielle Tragfähigkeit der Projekte wird ebenfalls untersucht. Die EIB verlangt, dass parallel zu den Hafenprojekten auch die Infrastruktur im jeweiligen Hinterland ausgebaut wird, die für den Anschluss des Hafens an das allgemeine Verkehrsnetz (Schienennetz, Autobahnen und/oder Binnenschifffahrt) sorgt. Hafenprojekte sollen in eine langfristige nationale Verkehrsstrategie eingebunden sein, die mit den TEN-V-Zielen auf EU-Ebene in Einklang steht.
87. Problematisch für Häfen könnten ein eventueller Anstieg des Meeresspiegels oder zukünftige Sturmfluten sein. Die Bank wird daher die Projektträger auffordern, die Klimaresistenz des jeweiligen Projekts durch angemessene Gestaltungs- und betriebliche Maßnahmen sicherzustellen.
88. Bei Projekten, bei denen der Projektträger die von der EIB mitfinanzierten Einrichtungen an einen Konzessionsnehmer übergibt, verlangt die Bank vom Projektträger, dass er sicherstellt, dass bei der Auswahl des Konzessionsnehmers die Prinzipien des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union und die Standards der bewährten internationalen Praxis angewandt werden.

## Schifffahrt – Übereinstimmung mit den Zielen der EU

89. Mit Schiffen werden rund 90% des Außenhandels der EU abgewickelt, und die Finanzierungstätigkeit der EIB ist bemüht, auf die Bedürfnisse dieses für die EU-Wirtschaft wichtigen Sektors einzugehen und gleichzeitig seine Nachhaltigkeit weiter zu stärken.
90. Schiffsprojekte, die sowohl neue Hochsee- und Binnenschiffe als auch den Umbau bzw. die Nachrüstung vorhandener Schiffe betreffen, dienen in der Regel einem nachhaltigen Passagier- und Frachtverkehr. Sie stehen somit in Einklang mit dem Finanzierungsziel des OGP der Bank hinsichtlich der ökologischen Nachhaltigkeit.
91. Der Ansatz der EIB im Schiffssektor lehnt sich eng an die EU-Politik und hier insbesondere an die Schwerpunkte Wachstum und Beschäftigung, Umweltschutz, Energieeffizienz, Sicherheit sowie Forschung und Entwicklung an. Gerade in diesen Bereichen sind die Seeschifffahrtsindustrien der EU stark vertreten. Die von der EIB unterstützten Projekte kommen offensichtlich einer ganzen Reihe von europäischen Branchenakteuren – unter anderem Zulieferern, Werften, Schiffbauunternehmen, Eigentümern, Betreibern und Nutzern – zugute. Es ist daher vorgesehen, dass sich die Bank auf Projekte mit einer hohen europäischen Wertschöpfung konzentriert.
92. Nach der Einschätzung der EIB liegen Schifffahrtsprojekte, die zum Ausbau der „Meeresautobahnen“ und damit eines TEN-V-Elements beitragen, im gemeinsamen Interesse mehrerer Mitgliedstaaten und entsprechen voll und ganz den Zielen der Bank. TEN-V-Projekte umfassen auch Spezialschiffe wie Schlepper, Eisbrecher und Lotsenschiffe, die von zentraler Bedeutung für einen angemessen sicheren Betrieb des TEN-V-Hafennetzes sind.
93. Die Seeschifffahrt ist für die Regionalentwicklung in der EU wichtig, da der Schiffsverkehr die Sicherheit der Versorgung mit Energie, Nahrungsmitteln und Rohstoffen sicherstellt und für den Personen- und Fremdenverkehr in vielen Regionen unverzichtbar ist. Schiffsindustrieprojekte in Konvergenzregionen und Schiffe, die Häfen in Konvergenzregionen anlaufen, werden auch im Rahmen des Finanzierungsziels einer Förderung des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts unterstützt. EIB-Darlehen für den Schiffbau sind auf Investitionsvorhaben beschränkt, die ihren Standort in Konvergenzregionen in der EU haben.
94. Es wird davon ausgegangen, dass Schiffe, deren Anschaffung von der EIB finanziert wird und die in europäischen Gewässern fahren sollen, normalerweise Häfen in der EU anlaufen werden. Außerhalb der EU finanziert die EIB im Rahmen ihrer externen Mandate Projekte, die die Entwicklung des lokalen Privatsektors unterstützen oder aber einen Beitrag zur sozialen und wirtschaftlichen Infrastruktur, zum Klimaschutz, zur Anpassung an den Klimawandel oder zur regionalen Integration leisten.
95. Schiffsprojekte, die den Verkehrsträgerwechsel von der Straße auf die Schiene bzw. auf Seeschiffe fördern, werden im Rahmen des Zusatznutzenverfahrens als vorrangig eingestuft. Die Projekte werden auch auf Einzelfallbasis untersucht, um ihren möglichen Beitrag zur Erfüllung des Klimaschutzindikators gemäß OGP zu ermitteln.

## Schiffsverkehr – Sonstige Erwägungen

96. Abgesehen von Projekten, die durch ein bestimmtes Projektmerkmal ausreichend gerechtfertigt sind, wird die EIB nur Schiffe, die unter einer Flagge eines EU-Landes fahren, finanzieren, um die Einhaltung europäischer Sicherheits-, Betriebs- und Umweltnormen sicherzustellen. Als unbedingte Mindestvoraussetzung müssen alle von der EIB finanzierten Schifffahrtsprojekte sämtliche Sicherheits- und Umweltgesetze und -vorschriften der EU und der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) zum Schiffbau und -betrieb einhalten.
97. Auf dem globalen Schiffbaumarkt gibt es erhebliche Ungleichgewichte, und die Anwendung und Durchsetzung der internationalen Handelsregeln der Welthandelsorganisation und anderer international anerkannter Foren ist sehr schwierig. Versuche, ein spezielles Schiffbauabkommen in der OECD zu schaffen, scheiterten nach

jahrelangen Verhandlungen. Daher vergewissert sich die EIB – unter anderem gemäß ihrem aktualisierten Leitfaden für die Auftragsvergabe<sup>22</sup> – davon, dass die Schiffspreise bei den von ihr finanzierten Projekten in Einklang mit den Marktpreisen stehen. Außerdem prüft sie in enger Zusammenarbeit mit den zuständigen Dienststellen der Kommission<sup>23</sup>, ob es ungelöste Probleme in folgenden Bereichen gibt: a) Rechte geistigen Eigentums, b) mögliche Brüche von Handelsabkommen und c) soweit wie möglich auch das Risiko von Verzerrungen aufgrund von wettbewerbswidrigen Praktiken (darunter unter anderem staatliche Beihilfen, direkte Subventionen, schädigendes Dumping oder nicht kostendeckende Preise oder nachfolgende Rettungen insolventer Unternehmen durch die öffentliche Hand) in den Produzentenländern bzw. in der betroffenen Werft. Die Bank wird keine Schifffahrtsprojekte finanzieren, wo keine ausreichende Gewissheit über diese Aspekte erreicht werden kann. Angesichts des Regulierungsrahmens in der EU wird davon ausgegangen, dass die meisten von der EIB finanzierten Schifffahrtsprojekte Schiffe in europäischen Werften betreffen werden.

98. Die EIB wird sicherstellen, dass die von ihr finanzierten Schifffahrtsprojekte insgesamt zu einer Verbesserung der Umweltverträglichkeit der entsprechenden Schiffsflotte beitragen. Besondere Aufmerksamkeit wird den Projekten zuteil werden, deren Hauptaugenmerk auf der Anwendung von sauberen Technologien zur Verbesserung der Umweltverträglichkeit und zur Senkung der Emissionen von Schiffen (Schwefeloxide, Stickoxide, Feinstaub und Kohlendioxid) in Einklang mit den Zielen des Weißbuchs liegt. Dazu zählt auch, dass Vorkehrungen für das Recycling von Altschiffen getroffen werden, soweit dies praktikabel ist. Im Mai 2009 beschloss die Internationale Seeschifffahrts-Organisation in Zusammenarbeit mit der Internationalen Arbeitsorganisation das „Internationale Übereinkommen für das sichere und umweltgerechte Recycling von Schiffen“. Das Schiffsrecyclingübereinkommen sieht global anwendbare Schiffsrecyclingvorschriften für internationale Schiffbau- und -recyclingtätigkeiten vor. Die EIB wird sicherstellen, dass Schiffsrecyclingkomponenten der von ihr finanzierten Projekte mit diesem Übereinkommen in Einklang stehen.
99. Das Übereinkommen zur Ballastwasserbehandlung der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation, das festlegt, dass Schiffe ein Ballastwasser-Behandlungssystem einbauen müssen, wird in den nächsten Jahren in Kraft treten. Eine derartige Anlage wird in der Regel die zweit teuerste Schiffsausrüstung nach dem Hauptmotor sein. Die EIB wird sicherstellen, dass die von ihr finanzierten Schiffbauprojekte mit diesem Übereinkommen in Einklang stehen.

## ZIVILLUFTFAHRT

### *Übereinstimmung mit den Zielen der EU*

100. Die Zivilluftfahrt ist ein wesentlicher Verkehrsträger für die Mobilität in der EU, was auch im Weißbuch anerkannt wird. Viele volkswirtschaftliche Vorteile, mit denen der Luftverkehr verbunden ist, sind insbesondere im Fernverkehr nicht durch andere Verkehrsträger zu ersetzen. Die Revolution niedriger Flugverkehrspreise hat EU-Bürgern in einem bisher nicht gekannten Ausmaß die Freiheiten der Bereisung der Welt eröffnet. Damit einher ging die Verbreitung von Wohlstand und gegenseitigem Verständnis. Gleichzeitig ist der Luftverkehr auch weiterhin eine der sichersten Personenverkehrsarten. Die Finanzierungstätigkeit der EIB in dieser Branche ist eng an den volkswirtschaftlichen Nutzen gebunden, der durch die Luftverkehrsdienstleistungen entsteht. Wie bei allen Verkehrsarten sind diese Nutzelemente jedoch mit ökologischen Kosten verbunden, die im Falle von bestimmten Luftverkehrsarten höher als bei anderen Verkehrsträgern sein können. Die EIB wählt für ihre Finanzierungstätigkeit in dieser Branche daher Projekte mit einer soliden volkswirtschaftlichen Rentabilität aus, die gleichzeitig die Umweltverträglichkeit der Branche verbessern.

<sup>22</sup> Private Projektträger müssen insbesondere Abschnitt 3.4.2 des EIB-Leitfadens für die Auftragsvergabe vom Juni 2011 beachten (<http://www.eib.org/projects/cycle/procurement/index.htm>).

<sup>23</sup> Gemäß Artikel 19 ihrer Satzung ist die Bank verpflichtet, die Stellungnahme der Kommission und des Mitgliedstaates, in dessen Hoheitsgebiet die Investition getätigt wird, einzuholen.

101. Die EIB finanziert Flughafenprojekte, die Teil des Transeuropäischen Verkehrsnetzes sind. Das TEN-V-Flughafenetz umfasst Drehkreuzflughäfen, die wesentliche Knoten für die Verteilung von Fluggästen und Fracht im Netz sind, ebenso wie kleinere Flughäfen, die kleineren Gemeinschaften Zugang zu den europäischen und weltweiten Luftverkehrsnetzen verschaffen. Die EIB wird auch Flughafenprojekten in Konvergenzregionen oder außerhalb der EU im Rahmen der externen Mandate der Bank finanzieren, da derartige Projekte durch die Verbesserung der Anbindung weniger entwickelter Regionen indirekt Wachstum und Beschäftigung fördern.
102. Der gesamte europäische Luftraum muss in Echtzeit kontrolliert und verwaltet werden, um die Sicherheit und Effizienz des Luftverkehrs zu gewährleisten. Für das jeweilige nationale Luftverkehrsmanagement sind einzelstaatliche Dienstleister zuständig, die alle als Endbegünstigte von EIB-Darlehen in Frage kommen. Direktere Luftverkehrswege und effiziente Verfahren sind von entscheidender Bedeutung für eine mögliche Verbesserung der Umweltbilanz des Luftverkehrs. Die Bank unterstützt mit ihren Darlehen auch aktiv Vorhaben, die zur Realisierung des einheitlichen europäischen Luftraums beitragen, der ein zentrales Element der europäischen Luftverkehrspolitik ist.
103. Die Prioritätensetzung der EIB für Luftverkehrsmanagementprojekte erfolgt mittels des Zusatznutzenverfahrens, und die Projekte leisten eventuell auch einen Beitrag zum Umweltverträglichkeitsindikator des OGP.
104. EIB-Darlehen für die Flugzeugfertigung sind auf Investitionsvorhaben beschränkt, die ihren Standort in Konvergenzregionen in der EU oder in Drittländern außerhalb der EU (im Rahmen von externen Mandaten) haben.
105. Die Finanzierung des Erwerbs von Flugzeugen wird weiterhin nur in Ausnahmefällen erfolgen, wenn ein sehr hoher Zusatznutzen nachgewiesen werden kann. Mögliche Beispiele hierfür wären Verbindungen für den Anschluss entfernter oder weniger entwickelter Gebiete, wenn Luftverkehrsdienstleistungen einen wesentlichen Beitrag zur Sicherung der territorialen Integrität der EU leisten, oder auch lebenswichtige Versorgungsdienstleistungen zur medizinischen Hilfe oder für Rettungs- oder Brandbekämpfungseinsätze. Darüber hinaus sollte der Erwerb von Flugzeugen normalerweise mit einer erheblich höheren Kraftstoffeffizienz gegenüber bestehenden Flotten verbunden sein. Bei Projekten außerhalb der EU wird die EIB ein ähnliches Konzept anwenden.

### ***Sonstige Erwägungen***

106. Die EIB verlangt, dass Vorhaben zur Erweiterung von Flughafenkapazitäten in Einklang mit angemessenen Bedarfsprognosen stehen. Projekte sollen die Sicherheits- und Betriebsnormen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation einhalten. Luftverkehrsmanagementprojekte sollen die Standards der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation und in der EU zusätzlich die über Eurocontrol vereinbarten Ausrüstungsanforderungen einhalten. Bei Projekten, die den Erwerb von Flugzeugen betreffen, müssen die Fluggesellschaften international bewährte Standards für den Flugzeugbetrieb nachweisen, die voll in Einklang mit den Normen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation stehen, und die erworbene Ausrüstung muss dem besten verfügbaren technischen Standard entsprechen.
107. Zivilluftfahrtprojekte müssen eine hohe volkswirtschaftliche Rentabilität aufweisen, bei deren Berechnung bereits die durch Steuern und das neue Emissionshandelssystem internalisierten Kosten sowie zusätzliche Kohlendioxidkosten, die von der EIB als Näherungswert für die vollen Emissionskosten festgesetzt werden, berücksichtigt sind. Im Fall von Flughafenprojekten in Märkten, für die das Emissionshandelssystem nicht gilt, werden die Verkehrsprognosen so angepasst, dass sie die Auswirkungen widerspiegeln, die bei der Einführung des Emissionshandelssystems auf dem jeweiligen Markt zu erwarten wären. Bei Luftverkehrsmanagementprojekten wird die Bank sicherstellen, dass der Dienstleister einer wirksamen wirtschaftlichen Regulierung unterliegt, um dem Missbrauch einer Monopolstellung vorzubeugen.







## Kontakte

### Allgemeine Informationen:

#### Information Desk

Hauptabteilung Corporate Responsibility  
und Kommunikation

☎ (+352) 43 79 - 22000

☎ (+352) 43 79 - 62000

✉ [info@eib.org](mailto:info@eib.org)

#### Europäische Investitionsbank

98-100, boulevard Konrad Adenauer  
L-2950 Luxembourg

☎ (+352) 43 79 - 1

☎ (+352) 43 77 04

[www.eib.org](http://www.eib.org)