



Europäische Investitionsbank • Europäische Investitionsbank • Europäische Investitionsbank • Europäische Investitionsbank

Finanzierungen der EIB für **TEN-Vorhaben**





Europäische Investitionsbank • Europäische Investitionsbank • Europäische Investitionsbank • Europäische Investitionsbank



EIB unterstützt Transeuropäische Netze (TEN)

Die grundlegenden Entwicklungs- und Integrationsziele der Europäischen Union (EU) bilden die Haupttriebfeder für den freien Verkehr von Waren, Personen, Energie und Informationen. Der Ausbau der Transeuropäischen Verkehrs- und Energienetze (TEN) steht im Zentrum der europäischen Politik und ist weiterhin – neben anderen Finanzierungsprioritäten wie z.B. der Stärkung des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts in der EU, der Unterstützung energiepolitischer Ziele der EU, dem Aufbau von Beziehungen zu EU-Partnerländern und dem Schutz der Umwelt – ein Hauptziel der Aktivität der Europäischen Investitionsbank (EIB).

Europäische Verkehrsnetze

Das Ziel der europäischen Politik besteht darin, durch die Einbeziehung der aus nationalen Erwägungen gebauten Netze in ein effizientes und tragfähiges europaweites Infrastruktursystem ein integriertes Basisinfrastrukturnetz zu schaffen. Dieses Netz aus Autobahnen, Eisenbahnen, Schifffahrtswegen, Häfen und Flughäfen soll die 27 EU-Mitgliedstaaten miteinander und mit den europäischen Nachbarländern verbinden.



Kapazitätsprobleme und die daraus entstehenden Überlastungen auf den Fernstraßen in der EU hemmen sowohl den Handel als auch die Mobilität. Eine bessere Auslastung der bestehenden Infrastruktur ist ausschlaggebend für die Begrenzung des Kostenanstiegs und der Auswirkungen des Verkehrs auf die Umwelt. Dennoch stellt die Verbesserung bzw. Erneuerung der Verkehrsinfrastruktur eine Voraussetzung für die Entwicklung des Binnenmarktes dar.

In den Mitgliedstaaten sind erhebliche Investitionen erforderlich, um deren Infrastrukturnetz an die wachsenden

Verkehrsanforderungen einer sich erweiternden EU anzupassen. Die Notwendigkeit der Integration der schlecht ausgerüsteten Verkehrssysteme der meisten neuen Mitgliedstaaten und Beitrittsländer stellt für die Zukunft der Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V) eine große Herausforderung dar. Zwar wird ein Großteil dieser Investitionen vom öffentlichen Sektor vorgenommen werden, doch muss die Einbindung des privaten Sektors gefördert werden, um Effizienz und Innovation zu gewährleisten und die öffentlichen Haushalte zu entlasten.

Zusätzlich zu den prioritären Verkehrskorridoren in den europäischen Nachbarländern, die im Rahmen der Außenpolitik der EU unterstützt werden, hat die EU innerhalb des TEN-V-Netzes 30 vorrangige Projekte ermittelt, denen der Großteil der EU-Haushaltsmittel zugute kommen wird. Der Beitrag der EU wird weit unter dem Investitionsbedarf für diese Projekte und für das Netz im Allgemeinen liegen. Die EIB dürfte mit ihren langfristigen Darlehen dazu beitragen, die Finanzierungslücke zu schließen und die für das Jahr 2020 geplante Fertigstellung des Netzes voranzutreiben.

Europäische Energienetze

Die Strategie der EU für den Energiesektor basiert auf:

- ökologischer Nachhaltigkeit durch eine Verringerung der negativen Auswirkungen von Energieerzeugung und -verbrauch auf die natürliche Umwelt, insbesondere durch einen niedrigeren CO₂-Ausstoß und durch saubere Energien im Allgemeinen;
- Förderung der Wettbewerbsfähigkeit bei der Energieversorgung, die für die wirtschaftliche Entwicklung der Europäischen Union angesichts der enormen Bedeutung von Energie für eine moderne Wirtschaft eine zentrale Rolle spielt;
- Versorgungssicherheit durch Förderung der Diversifizierung der Energiequellen durch eine erhöhte Energieversorgung innerhalb der EU sowie durch eine Verringerung der Abhängigkeit Europas von Einfuhren und der Auswirkungen der vielen internationalen Risikofaktoren für den Energiemarkt.

Aufgrund ihrer herausragenden Bedeutung für die Schaffung eines Energiebinnenmarktes wie auch für die Diversifizierung und Sicherung der Energieversorgung in der Union ist der Ausbau der Transeuropäischen Energienetze (TEN-E) ein vorrangiges Ziel der EU-Energiepolitik.

Unterstützung durch EU-Initiativen

Im Vertrag von Maastricht von 1992 einigten sich die EU-Mitgliedstaaten darauf, dass der Ausbau der Transeuropäischen Netze im Hinblick auf die Umsetzung der Ziele der EU-Integrationspolitik erforderlich ist. 1994 wurden vom Europäischen Rat Essen 14 vorrangige Projekte ermittelt, die für den Ausbau

der Verkehrsnetze von entscheidender Bedeutung sind. Der Europäische Rat und das Parlament genehmigten 1996 die Richtlinien für ihre Entwicklung. Diese Liste wurde 2004 vor dem Hintergrund der "Europäischen Aktion für Wachstum" aktualisiert und, ausgehend von den ursprünglichen 14 Projekten, auf 30 vorrangige Projekte erweitert.

Die Rolle der EIB

Die EIB ist eine der wichtigsten Quellen für die bankmäßige Finanzierung der Transeuropäischen Netze in der Union und den Beitrittsländern. Seit Beginn der Politik im Jahre 1993 bis Dezember 2005 wurden Darlehen im Gesamtbetrag von 94,3 Mrd EUR für die Transeuropäischen Verkehrsnetze und von 12,4 Mrd EUR für die Transeuropäischen Energienetze unterzeichnet.

Die Darlehen der Bank, die die Entwicklung der TEN im Allgemeinen fördern, leisten auch einen positiven Beitrag zur Umsetzung anderer europäischer vorrangiger Ziele. Die TEN-Politik schafft die Grundlage für die wirtschaftliche und soziale Integration wie auch die Entwicklung von benachteiligten Regionen innerhalb der EU. Im Jahr 2008 wurden fast 53% der für große europäische Verkehrs- und Energienetze bereitgestellten Finanzierungsbeiträge in Konvergenzgebieten vergeben. Über die unmittelbaren Auswirkungen hinaus, die der Bau von Verkehrs- und Energieinfrastruktureinrichtungen auf diese regionalen Entwicklungsgebiete hat, dürften als Folge der geschaffenen Synergien eine Reihe langfristiger Vorteile entstehen.

Die Förderung von Investitionen in umweltfreundliche Verkehrs- und Energieinfrastruktur trägt ebenfalls zu einer nachhaltigen, wettbewerbsfähigen und sicheren Energieversorgung sowie zum Schutz und zur Verbesserung der

Umwelt und damit zur Umsetzung der langfristigen Ziele der EIB bei. Die Priorität, die die EIB Eisenbahnprojekten gegenüber Straßenvorhaben einräumt, sowie die vorrangige Stellung von Erdgasprojekten bestätigen ihr Engagement für die europäische Politik zum Schutz der natürlichen und der städtischen Umwelt.

Ebenso unterstützt die EIB in großem Umfang Verkehrs- und Energieinfrastrukturprojekte, die nicht zu den TEN gehören, und leistet so einen Beitrag zu Wachstum und zur Schaffung von Arbeitsplätzen in weniger entwickelten Gebieten der EU-Mitgliedstaaten und der Beitrittsländer. Gleiches gilt für die Verbesserung der Umwelt, insbesondere durch die Finanzierung städtischer Nahverkehrsvorhaben. Die in den letzten Jahren unterzeichneten Verkehrsprojekte betrafen den Ausbau und die Verbesserung von Untergrund- und Straßenbahnverbindungen, den Erwerb von rollendem Material sowie die Modernisierung von Straßennetzen auf

Mit der Entwicklung von TEN werden folgende Ziele angestrebt:

- Bereitstellung einer hochwertigen Infrastruktur für die Verbindungen zwischen den 27 EU-Mitgliedstaaten sowie zwischen der EU und den europäischen Nachbarländern;
- Verbindung und Interoperabilität der bestehenden nationalen Netze;
- Zugang zu den Basisnetzen, damit der Nutzen der Transeuropäischen Netze dem gesamten EU-Gebiet zugute kommt.



lokaler Ebene, vor allem in den neuen Mitgliedstaaten. Die Finanzierungen im Energiesektor kamen 2005 der Modernisierung von Stromnetzen und Kraftwerken im Hinblick auf eine Verringerung der Umweltverschmutzung zugute.

Zusätzlicher Nutzen der EIB

Die EIB erbringt einen konkreten Nutzen für TEN-Energie- und Verkehrsinfrastrukturvorhaben, da sie in der Lage ist,

- große Beträge zu wettbewerbsfähigen Konditionen zu mobilisieren, die für den Bau dieser Infrastruktur erforderlich sind;
- Laufzeiten anzubieten, die auf die lange Bau- und Nutzungsphase der betreffenden Projekte zugeschnitten sind;
- strukturierte Finanzierungen als Ergänzung zu Darlehen von Geschäftsbanken und am Kapitalmarkt aufgenommenen Mitteln bereitzustellen.

Innovative Finanzierungsinstrumente

Seit 1993 hat die EIB ihre Darlehensvergabe zugunsten der TEN durch eine Reihe von Finanzierungsinstrumenten verstärkt. Im Anschluss an die Europäische Aktion für Wachstum erhöhte sie ihren zweckgebundenen Beitrag zur TEN-Investitionsfazilität (TIF) und richtete eine Darlehensfazilität in Höhe von 75 Mrd EUR für vorrangige TEN-V-Projekte bis 2013 sowie einen zusätzlichen Betrag in Höhe von 0,5-1 Mrd EUR pro Jahr für TEN-E-Vorhaben ein. Etwa die Hälfte aller EIB-Darlehen zugunsten von TEN sind für vorrangige Projekte bestimmt.

Zu berücksichtigen ist jedoch, dass ein erheblicher Anteil der EIB-Darlehen zugunsten von TEN für Vorhaben

vergeben wird, die erforderlich sind, um die Vorteile des Transeuropäischen Verkehrsnetzes in seiner Gesamtheit zum Tragen zu bringen, die jedoch nicht in der Liste der vorrangigen TEN-Projekte enthalten sind. Im Jahr 2008 entsprach ihr Anteil an den EIB-Darlehen für die TEN-V-Projekte insgesamt 31%.

Zu den weiteren Instrumenten zählen die Fazilität für Strukturierte Finanzierungen (FSF) für TEN, in deren Rahmen Darlehen für Projekte gewährt werden können, die das Investment-Grade-Rating nicht erzielen, sowie das Kreditgarantieinstrument für TEN-Verkehrsprojekte (LGTT), das darauf abzielt, die Beteiligung der Privatwirtschaft an der Finanzierung der Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V) zu erleichtern (s. Kästen über FSF und LGTT).

Die Europäische Kommission und das Parlament haben die Notwendigkeit unterstrichen, das erforderliche Niveau der Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur aufrecht zu erhalten. Die Einbeziehung des privaten Sektors ist einer der Schlüssel

für den Erfolg des TEN-Investitionsprogramms.

Die EIB spielt bei der Verstärkung der Beteiligung des privaten Sektors an der TEN-Finanzierung eine wichtige Katalysatorrolle, wie aus der wachsenden Anzahl öffentlich-privater Partnerschaften (PPP) hervorgeht. Im Zeitraum 2000-2008 beteiligte sich die EIB an PPP-Vorhaben im Umfang von durchschnittlich 3,5 Mrd EUR pro Jahr (wobei nicht alle den Verkehrssektor betrafen).

Die Beteiligung des privaten Sektors wird von der EU nachdrücklich unterstützt, wie an der Einrichtung eines europäischen PPP-Kompetenzzentrums deutlich wird. Neben den für PPP-Vorhaben zuständigen nationalen und regionalen Stellen und der Europäischen Kommission spielt die EIB eine aktive Rolle in diesem Kompetenzzentrum, das dem Zweck dient, den Erfahrungsaustausch zwischen den für PPP zuständigen öffentlichen Stellen innerhalb Europas zu erleichtern und bei der Durchführung von PPP praktische Unterstützung zu gewähren.



LGTT

LGTT ist das Akronym für Loan Guarantee Instrument for Trans-European Transport Network Projects (Kreditgarantieinstrument für TEN-Verkehrsprojekte), ein innovatives Finanzinstrument, das gemeinsam von der Europäischen Kommission und der EIB entwickelt und eingeführt wurde. Es zielt darauf ab, die Beteiligung der Privatwirtschaft an der Finanzierung der Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V) zu erleichtern, indem das Risikoprofil vorrangiger Darlehensgeber erheblich verbessert wird.

Dieses neue Instrument wird die Beteiligung des Privatsektors an wichtigen europäischen Verkehrsinfrastrukturen erleichtern, für die es oft aufgrund der damit verbundenen Verkehrs-/Einnahmerisiken – insbesondere der mit dem Verkehrsaufkommen verbundenen Risiken – vor allem in der anfänglichen Betriebsphase der Projektanlagen schwierig ist, Finanzierungsmittel der Privatwirtschaft zu mobilisieren. Das LGTT, das Bestandteil des TEN-V-Programms der EU und der Aktion für Wachstum der EIB ist, wird diese Risiken zum Teil decken, wodurch die Kapazität eines Vorhabens, Verkehrsaufkommen, die niedriger als erwartet sind, zu überstehen, beträchtlich verbessert wird.

Da das Instrument die Kreditqualität der vorrangigen Kreditfazilitäten sowie die Kosteneffizienz des gesamten Finanzierungspakets verbessert, wird das LGTT Projekten, die auf verkehrsbedingten Einnahmen beruhen, vor allem im gegenwärtigen Marktumfeld maßgebliche Unterstützung leisten.

Das LGTT ist mit 1 Mrd EUR ausgestattet (je 500 Mio EUR von der Kommission und der EIB), womit vorrangige Darlehen von bis zu insgesamt 20 Mrd EUR unterstützt werden sollen.



Finanzierung der TEN aus EU-Haushaltsmitteln

Der Ausbau der TEN wird durch EU-Zuschüsse wie auch durch Darlehen der EIB unterstützt. Zu den für TEN zur Verfügung stehenden EU-Instrumenten gehören:

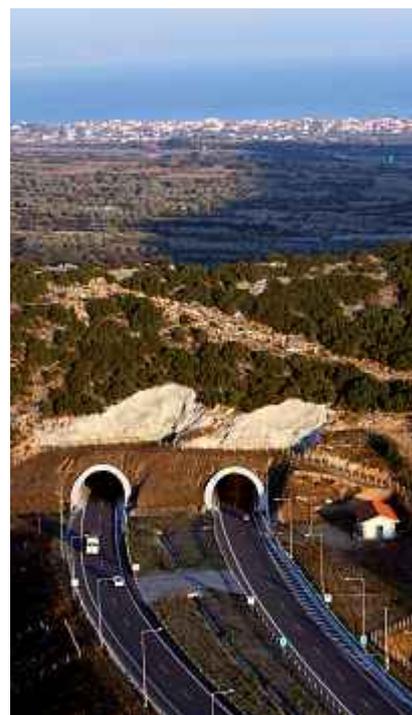
- TEN-Haushaltslinie (mit mehrjährigen Zuweisungen für große Projekte und jährlichen Zuweisungen für kleinere Projekte) – eine EU-Haushaltslinie, die ausschließlich dem Ausbau der TEN vorbehalten ist;
- Struktur- und Kohäsionsfonds – dies sind die Hauptinstrumente der EU zur Unterstützung der wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung und von Umstrukturierungsmaßnahmen in den Mitgliedstaaten. Sie machen über ein Drittel des EU-Haushalts aus und werden verwendet, um die Regionalentwicklung einschließlich der Verkehrs- und Energieinfrastruktur zu unterstützen.



Die 30 vorrangigen Verkehrsvorhaben

1	Hochgeschwindigkeits-/Kombiverkehrsstrecken Nord-Süd (Berlin - Erfurt - Halle/Leipzig - Nürnberg & Brenner-Achse München - Verona & Brücke über die Meerenge von Messina)
2	Hochgeschwindigkeitsnetz PBKAL (Paris - Brüssel - Köln - Amsterdam - London)
3	Hochgeschwindigkeitsstrecken Süd (Madrid - Barcelona - Perpignan - Montpellier & Madrid - Vitoria - Dax - Bordeaux - Tours & Lissabon/Porto - Madrid)
4	Hochgeschwindigkeitsstrecke Ost (Paris - Ostfrankreich - Süddeutschland einschließlich Zweigstrecke Metz - Luxemburg)
5	Konventionelle Eisenbahn-/Kombiverkehrsstrecke: Betuwe-Linie (Rotterdam – niederländisch-deutsche Grenze - Rhein/Ruhr)
6	Hochgeschwindigkeitsstrecken/Kombiverkehr: Frankreich - Italien - Slowenien - Ungarn (Lyon-Turin & Turin - Mailand - Venedig - Triest - Koper - Dikava & Ljubljana - Budapest)
7	Griechische Autobahnen (Pathe & Via Egnatia) & Sofia - Kulata - Autobahn zur griechisch-bulgarischen Grenze & Autobahn Nadlac - Sibiu
8	Multimodale Verbindung Portugal/Spanien
9	Konventionelle Eisenbahnverbindung Cork - Dublin - Belfast - Larne - Stranraer
10	Flughafen Malpensa, Mailand
11	Feste Eisenbahn-/Straßenverbindung zwischen Dänemark und Schweden über den Øresund
12	Nordisches Dreieck Eisenbahn-/Straßenverbindung
13	Straßenverbindung Irland/Vereinigtes Königreich/Benelux
14	Westküsten-Haupt Eisenbahnstrecke, Vereinigtes Königreich
15	Galileo
16	Güterverkehrslinie Sines - Madrid - Paris
17	Eisenbahnlinie Paris - Straßburg - Stuttgart - Wien - Bratislava
18	Binnenschifffahrtsroute Rhein/Maas/Main-Donau
19	Interoperabilität der Hochgeschwindigkeitsstrecken auf der Iberischen Halbinsel
20	Eisenbahnlinie Fehmarnbelt
21	Meeresautobahnen
22	Eisenbahnlinie Athen - Sofia - Budapest - Wien - Prag - Nürnberg/Dresden
23	Eisenbahnlinie Danzig - Warschau - Brno/Bratislava/Wien
24	Eisenbahnlinie Lyon/Genua - Basel - Duisburg - Rotterdam/Antwerpen
25	Autobahnstrecke Danzig - Brno/Bratislava/Wien
26	Eisenbahnlinie/Straße Irland/Vereinigtes Königreich/Kontinentaleuropa
27	“Rail Baltica“-Linie Warschau - Kaunas - Riga - Tallinn
28	“Eurocaprail“ auf der Eisenbahnstrecke Brüssel - Luxemburg - Straßburg
29	Eisenbahnlinie auf der ionisch-adriatischen intermodalen Verkehrsachse
30	Binnenschifffahrtsweg Seine-Schelde

Die Gesamtkosten der Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V) werden auf etwa 900 Mrd EUR (für den Zeitraum 1996-2020) veranschlagt, von denen bis 2020 noch ungefähr 500 Mrd EUR investiert werden müssen. Die Kosten nur für vorrangige Vorhaben dürften bei knapp 400 Mrd EUR (für den Zeitraum 1996-2020) liegen. Davon müssen bis 2020 noch 270 Mrd EUR investiert werden. Von den 30 vorrangigen Vorhaben betreffen 21 Eisenbahnprojekte, doch auch Straßen-, Hafen-, Binnenschifffahrts- und Flughafenprojekte zählen dazu.





Vorrangige Stromübertragungs- und Erdgastransportprojekte	
Strom	
1	Frankreich-Belgien-Niederlande-Deutschland: Modernisierung des Stromnetzes zur Behebung von Überlastungen bei der Stromübertragung durch die Benelux-Länder.
2	Italien und seine Nachbarstaaten Frankreich, Österreich, Slowenien und die Schweiz: erhöhte Stromverbundkapazität.
3	Frankreich-Spanien-Portugal: erhöhte Stromverbundkapazität zwischen diesen Ländern und für die Iberische Halbinsel sowie Ausbau von Verteilungsnetzen in Inselgebieten.
4	Griechenland-Balkanstaaten-UCTE: Ausbau der Stromversorgungsinfrastruktur, um Griechenland an die UCTE anzubinden und die Entwicklung des Strommarktes in Südosteuropa zu ermöglichen.
5	Vereinigtes Königreich-Kontinentaleuropa und Nordeuropa: Schaffung/Erhöhung von Stromverbundkapazitäten und potenzielle Integration von Offshore-Windenergie.
6	Irland – Vereinigtes Königreich: erhöhte Stromverbundkapazität und potenzielle Integration von Offshore-Windenergie.
7	Dänemark-Deutschland-Baltischer Ring (einschließlich Norwegen-Schweden-Finnland-Dänemark-Deutschland): erhöhte Stromverbundkapazität und potenzielle Integration von Offshore-Windenergie.
8	Deutschland – Polen – Tschechische Republik – Slowakei – Österreich – Ungarn – Slowenien: erhöhte Stromverbundkapazität.
9	Mittelmeer-Mitgliedstaaten – Mittelmeer-Ring: erhöhte Stromverbundkapazität zwischen den Mittelmeer-Mitgliedstaaten und Marokko – Algerien – Tunesien – Libyen – Ägypten – Nahostländer – Türkei.
Erdgas	
1	Vereinigtes Königreich-Nördliches Kontinentaleuropa einschließlich der Niederlande, Belgien, Dänemark, Schweden und Deutschland – Polen – Litauen – Lettland – Estland – Finnland – Russland: Gaspipelines, die einige der wichtigsten Erdgasquellen in Europa miteinander verbinden und so die Interoperabilität der Netze verbessern und die Versorgungssicherheit erhöhen, darunter Erdgasleitungen über die Offshore-Route von Russland in die EU sowie die Offshore-Route von Russland nach Polen und Deutschland, Bau neuer Leitungen und Erhöhung der Netzkapazitäten in und zwischen Deutschland, Dänemark und Schweden sowie in und zwischen Polen, der Tschechischen Republik, der Slowakei, Deutschland und Österreich.
2	Algerien-Spanien-Italien-Frankreich-Nördliches Kontinentaleuropa: Bau neuer Gasleitungen von Algerien nach Spanien, Frankreich und Italien und Erhöhung der Netzkapazitäten in und zwischen Spanien, Italien und Frankreich.
3	Anrainerstaaten des Kaspischen Meers-Naher Osten-Europäische Union: neue Gasleitungsnetze zur EU von neuen Quellen, einschließlich der Gasleitungen Türkei-Griechenland, Griechenland-Italien, Türkei-Österreich und Griechenland – Slowenien – Österreich (über die westlichen Balkanstaaten).
4	LNG-Terminals (Flüssigerdgas) in Belgien, Frankreich, Spanien, Portugal, Italien, Griechenland, Zypern und Polen: Diversifizierung der Bezugsquellen für Energie und der Netzzugangsstellen sowie der Anschluss der LNG-Terminals an das
5	Unterirdische Erdgasspeicher in Spanien, Portugal, Frankreich, Italien, Griechenland und im Ostseeraum: Erhöhung der Kapazität in Spanien, Frankreich, Italien und im Ostseeraum sowie Bau der ersten Einrichtungen in Portugal, Griechenland und Litauen.
6	Mittelmeer-Mitgliedstaaten – Gasring östliches Mittelmeer: Einrichtung und Kapazitätserhöhung von Erdgasleitungen zwischen den Mittelmeer-Mitgliedstaaten und Libyen - Ägypten – Jordanien – Syrien – Türkei.

Die Liste der vorrangigen **TEN-Energienetze** umfasst eine Reihe von Stromübertragungs- und Erdgastransportvorhaben, die von kleinen, grenzüberschreitenden Stromleitungen bis zu transkontinentalen Gaspipelines reichen.



FSF

Die Fazilität für Strukturierte Finanzierungen (FSF) wurde 2001 eingerichtet, um für vorrangige Projekte zusätzliche Unterstützung in Form von Finanzierungsinstrumenten bereitstellen zu können, die mit einem höheren Risiko, als es üblicherweise von der Bank getragen wird, verbunden sind. Somit soll ein erheblicher zusätzlicher Nutzen bewirkt werden. Jede Finanzierungsoperation wird auf die für die FSF bereitgestellten Mittel (FSF-Reserve) angerechnet. Für die FSF-Reserve wurde vom Rat der Gouverneure 2001 eine anfängliche Mittelausstattung in Höhe von 750 Mio EUR genehmigt, die zwischen 2001 und 2006 voll ausgeschöpft wurde.

2006 stimmte der Rat der Gouverneure einer eventuell notwendigen Aufstockung der FSF-Reserve auf höchstens 3 750 Mio EUR bis 2013 zu, um Operationen aus eigenen Mitteln in Ländern zu unterstützen, in denen die Bank tätig sein darf. 2006 wurde eine Mittelzuweisung von 500 Mio EUR genehmigt, womit sich der Gesamtbetrag der FSF-Reserve auf sein derzeitiges Niveau von 1 250 Mio EUR erhöhte.

Im Juni 2008 wurde von den Gouverneuren der EIB die zentrale Rolle der FSF bei der Risikoteilung anerkannt. Sie genehmigten eine Erhöhung der FSF-Mittel um 1,5 Mrd EUR. Diese zusätzliche Mittelzuweisung ist erforderlich, um den Kapitalbedarf der Bank für die Unterstützung der FSF-Aktivitäten in den Jahren 2009 und 2010 zu decken. Nach dieser Aufstockung der FSF-Reserve steht für künftige Mittelzuweisungen noch 1 Mrd EUR bis zum FSF-Höchstbetrag von 3,75 Mrd EUR zur Verfügung.

Zu den strategischen Zielen der Bank gehört der Aufbau eines substantiellen und nachhaltigen FSF-Programms, das dazu dient, die FSF-Aktivitäten zu einer Kernkomponente der Finanzierungstätigkeit der Bank zu machen. Dabei liegt der Schwerpunkt auf den Bereichen oberster Priorität (TEN, i2i, Energie und Kooperation in Partnerländern). Die FSF kann gegebenenfalls jedoch auch für andere vorrangige Ziele wie die Unterstützung von KMU verwendet werden. Der stärkere Schwerpunkt der EIB auf der FSF, der durch die entsprechende organisatorische Umstrukturierung ihrer für Finanzierungsoperationen zuständigen Direktionen unterstützt wird, hat sich bereits (insbesondere im Jahr 2007) in einem schnelleren Anstieg der Vertragsunterzeichnungen im Rahmen dieser Fazilität sowie im Aufbau einer umfangreichen Projektpipeline niedergeschlagen.





Projektbeispiele

NorNed

Das Projekt NorNed betrifft das weltweit längste Unterwasser-Hochspannungskabel. Dieses innovative TEN-Großprojekt umfasst den Bau eines 580 km langen Seekabels, das die Stromnetze der Niederlande und Norwegens verbinden wird. Das hybride bipolare HGÜ-Kabel wird zwischen Eemshaven (Niederlande) und Fedaa (Norwegen) durch dänische und deutsche Gewässer in der Nordsee verlegt. Projektträger sind die Betreiber der Stromübertragungsnetze der Niederlande und Norwegens, TenneT BV und Statnett SF. In dieses gemeinsame Projekt werden TenneT und der norwegische Stromnetzbetreiber Statnett insgesamt etwa 600 Mio EUR investieren, wobei 50% durch EIB-Mittel finanziert werden (280 Mio EUR).

NorNed, das die Strommärkte der Niederlande und Norwegens verbindet, wird die Stromübertragung und den Stromhandel zwischen den beiden Ländern ermöglichen und dabei ihre unterschiedlichen Erzeugungsstrukturen nutzen. In naher Zukunft wird dadurch eine Kopplung der Strommärkte Skandinaviens, Mittel- und Westeuropas möglich.



Das NorNed-Kabel verbindet die nationalen Stromnetze und -märkte der Niederlande und der nordischen Länder, zwischen denen es derzeit keinen Verbund gibt. Dies wird zur langfristigen Versorgungssicherheit beitragen und eine effizientere Nutzung der Erzeugungskapazitäten in beiden Ländern ermöglichen, indem zum Beispiel die Wärmekrafterzeugungskapazitäten in den Niederlanden außerhalb der Spitzenlastzeiten besser ausgelastet werden und die norwegischen Wasserkraftressourcen in niederschlagsreichen Jahren effizienter genutzt werden können.

Flughafen Madrid

Im Dezember 2003 gewährte die EIB die letzte Tranche von insgesamt 1,9 Mrd EUR an die staatliche Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA), den weltweit größten Flughafenbetreiber, für die Modernisierung und Erweiterung des Madrider Flughafens Barajas. Dieses Projekt, an dem die EIB seit seinem Beginn im Jahre 1994 beteiligt ist, ermöglichte die Kapazitätsausweitung von Spaniens wichtigstem Flughafen auf 60 Mio Fluggäste pro Jahr und 120 Flugbewegungen pro Stunde.

Der Ausbau des Flughafens Barajas – ein wichtiges europäisches Flughafenprojekt – beinhaltete den Bau von zwei zusätzlichen Start- und Landebahnen und einem hochmodernen Terminal (Terminal 4), das von Richard Rogers entworfen und im Februar 2006 eröffnet wurde.

Das Projekt ist für die Transeuropäischen Verkehrsnetze von strategischer Bedeutung, da es zur Bewältigung des wachsenden Verkehrsaufkommens eines wichtigen europäischen Flughafens beiträgt und insbesondere dessen Entwicklung zum Verkehrsknotenpunkt für Flüge nach Lateinamerika ermöglicht.



Hochgeschwindigkeitsstrecke in Spanien

Die Bank unterstützt nach wie vor die Schaffung einer interoperablen Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnverbindung auf der Iberischen Halbinsel, die zu den vorrangigen TEN-V-Projekten zählt. Im Jahr 2002 genehmigte die EIB ein Darlehen von etwa 2,5 Mrd EUR in dieser Region für den Bau der Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnstrecke Madrid-Barcelona-Figueras. Zu der neuen Strecke mit einer Gesamtlänge von 855 km gehören eine Reihe von Umgehungsstrecken, Tunnel und andere Verbindungen. Die Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnstrecke Madrid-Barcelona wurde 2007 eröffnet, jedoch erst ab Februar 2008 als Hochgeschwindigkeitsstrecke genutzt. Es handelt sich um den Hauptverkehrskorridor für Personenverkehr in Spanien. Der Anteil der Hochgeschwindigkeitsstrecke am Verkehr in diesem Korridor liegt bei 36%, und die Nutzung der Schiene erhöht sich weiter. Die Strecke Barcelona-Figueras und die Fortsetzung von Figueras nach Perpignan in Frankreich befinden sich in Bau. 2004 genehmigte die EIB ein Darlehen über 1,0 Mrd EUR für den Bau der HGS Córdoba-Málaga, die einen Ausbau der Strecke Madrid-Sevilla zwischen Córdoba und Málaga über 155 km darstellt, die Ende 2007 in Betrieb genommen wurde. 2006 genehmigte die EIB ein Darlehen über 500 Mio EUR für die HGS Madrid-Valladolid, die Ende 2007 eröffnet wurde und mehrere Tunnel und Viadukte umfasst (darunter den längsten HGS-Tunnel in Spanien – Guadarrama, mit einer Länge von 28,4 km). Dieses Projekt wird durch eine Zweigstrecke nach Galicien (und wahrscheinlich südlich zur portugiesischen Grenze) und eine weitere Richtung Norden nach Asturien, Santander und ins Baskenland ausgebaut werden.



Gegenwärtig prüft die Bank das Projekt einer neuen, 363 km langen HGS zwischen Madrid und Valencia, für das ein Darlehen über 1,3 Mrd EUR für den Bau der Strecke genehmigt werden könnte. Das Projekt umfasst nicht nur mehrere technisch schwierige Tunnel und Viadukte, sondern führte auch zur Entdeckung von "Lo Hueco", der größten spanischen und gleichzeitig eine der wichtigsten europäischen Fossilfundstellen der Kreidezeit.

In allen Fällen tragen die Projekte erheblich dazu bei, den Anteil des Schienenverkehrs gegenüber dem Straßen- und Luftverkehr zu stärken, und haben somit positive Auswirkungen auf den Energieverbrauch und den Abgasausstoß.

Autobahn E18 in Finnland

Im Oktober 2005 unterzeichnete die EIB ein Darlehen in Höhe von 153 Mio EUR zur Finanzierung eines PPP-Vorhabens (öffentlich-private Partnerschaft), das den Bau und Betrieb eines neuen Abschnitts der Autobahn E18 betrifft. Der 51,4 km lange Abschnitt zwischen Muurla und Lohja im Südwesten Finnlands umfasst acht Anschlussstellen, sieben Tunnel und 49 Brücken.



Der Finanzierungsbeitrag der Bank zu diesem Vorhaben wird die Standards für Autobahnen und die Verkehrsinfrastruktur im Südwesten Finnlands generell verbessern und so die sich am schnellsten entwickelnden Regionen des Landes wie auch viele Wachstumszentren unterstützen. Zudem wird er maßgeblich zu einer Verkürzung der Fahrzeiten und dadurch zu einer Verbesserung der Verkehrsanbindung, der Verkehrskapazitäten sowie der Sicherheit beitragen.

Das Vorhaben ist Teil des "Nordischen Dreiecks", ein vorrangiges Projekt im Rahmen des Transeuropäischen Verkehrsnetzes, und ein multimodaler Verkehrskorridor von strategischer Bedeutung, da er die Hauptstädte der Nordischen Länder miteinander verbindet und die Verkehrsverbindungen sowohl nach Mitteleuropa als auch nach Russland verbessern wird.



Ausbau des Hafens von Rotterdam

Im Januar 2008 unterzeichnete die EIB die erste Tranche eines Darlehens über insgesamt 900 Mio EUR für einen umfangreichen Ausbau des Hafens von Rotterdam. Der Hafen Rotterdam ist sowohl hinsichtlich des gesamten Frachtumschlags als auch des Containerumschlags der größte Europas und das wichtigste Import- und Exportportal für die Industrien entlang des Rheins.

Die erste Phase des zweiten Projekts Rotterdam Port Second Maasvlakte betrifft den Bau der außerhalb des Hafens gelegenen Sperrwerke für den Küstenschutz und der internen Basisinfrastruktur – darunter neue Kais von 2,2 km Länge und Barge Feeder-Kais von 1,1 km Länge – im Rahmen dieses erneuten Ausbaus des Hafens. Das Projekt macht eine Neugewinnung von etwa 675 ha Land erforderlich; es wird 400 ha an zusätzlichen Hafenbecken bereitstellen.



Der Hafen Rotterdam ist ein Hafen der Kategorie A im Transeuropäischen Netz (TEN) der Seehäfen; er spielt im internationalen Seeverkehr eine wichtige Rolle. Das Projekt wird die Kapazität des Hafens Rotterdam für das künftige Wachstum vor allem im Container- und Chemikalienumschlag erweitern und zur Verbesserung der Verkehrsverbindungen innerhalb der EU und zwischen der EU und der übrigen Welt beitragen.

IP4 Amarante – Autobahn Vila Real Portugal

Im Mai 2008 unterzeichnete die EIB die erste LGTT-Operation für die Autobahn IP4 Amarante-Vila Real in Portugal. Das Projekt umfasst fünf große Anschlussstellen an das bestehende Netz, die Errichtung 27 neuer Großbauten und den Ausbau drei bestehender Bauten.

Das Projekt betrifft die Verbesserung der 29,8 km langen Verbindung A4/IP4 zwischen Amarante (Geraldos) und Vila Real (Parada de Cunhos) im Rahmen einer DBFO-Konzession (Planung, Bau, Finanzierung und Betrieb). Die Gesamtkonzession hat eine Laufzeit von höchstens 30 Jahren (ab dem Zeitpunkt der Unterzeichnung des Konzessionsvertrags). Das Projekt betrifft:

- die Verbreiterung der bestehenden Straße zwischen Geraldos und Padronelo auf 2x2 Fahrspuren gemäß Autobahnstandard über eine Länge von 4,2 km;
- den Bau eines neuen Autobahnabschnitts mit 2x2-Fahrspuren zwischen Padronelo und Parada de Cunhos mit einer Länge von 25,6 km und
- den Bau des Marão-Tunnels (5,7 km).

Das Projekt betrifft eine der wichtigsten Autobahnen, die die Iberische Halbinsel mit dem übrigen Europa verbindet, und ist Teil eines vorrangigen TEN-V-Korridors. Die EIB bietet dem Konzessionär zwei Produkte: ein Darlehen im Rahmen der FSF über 180 Mio EUR und ein Kreditgarantieinstrument für TEN-Verkehrsprojekte (LGTT). Die IP4 ist das erste Projekt, das mit LGTT unterstützt wird.



Finanzierungsoptionen der EIB

Die EIB finanziert nicht die gesamten Investitionskosten eines Projekts. Ziel ist es, die erstklassigen Konditionen der EIB-Darlehen zu nutzen, um weitere solide Finanzierungsquellen zu mobilisieren. In der Regel deckt der EIB-Beitrag maximal 50% der gesamten Investitionskosten eines Projekts, wobei die Obergrenze bei Transeuropäischen Verkehrsprojekten in Ausnahmefällen auf 75% der Projektkosten angehoben werden kann. Die Begrenzung des EIB-Beitrags auf 50% ermöglicht es dem Darlehensnehmer, unter Beteiligung anderer Finanzinstitutionen und Banken einen dynamischen und diversifizierten Finanzierungsplan aufzustellen.

EIB-Darlehen können je nach Umfang und Art des jeweiligen Projekts als Ergänzung zu kommunalen und nationalen Haushaltsmitteln wie auch zu EU-Zuschüssen z.B. aus den Strukturfonds gewährt werden.

Im Wesentlichen verfügt die EIB über zwei Möglichkeiten zur Finanzierung von TEN-Vorhaben:

- Einzeldarlehen zur Finanzierung von Investitionsprogrammen und Projekten, deren Kosten 25 Mio EUR überschreiten; sie sind daher für große Infrastrukturvorhaben wie die TEN besonders geeignet;
- eine Reihe von auf Infrastrukturfinanzierungen spezialisierten Beteiligungsfonds, an denen sich die EIB mit dem Ziel beteiligt, im Rahmen von öffentlich-privaten Partnerschaften durchgeführten TEN-Projekten Eigenkapital zuzuführen. Seit 2005 hat die EIB drei solcher Fonds gezeichnet (den Emerging Europe Convergence Fund, den Dexia Southern EU Infrastructure Fund und den Dutch/Northern EU Infrastructure Fund); weitere befinden sich in Vorbereitung.

Darlehensnehmer der EIB

Geschäftspartner der EIB bei TEN-Projekten können staatliche oder private Stellen einschließlich Zweckgesellschaften sowie Banken und Finanzinstitutionen sein. Gebietskörperschaften (z.B. Regionalbehörden, Gemeinden, Städte) sind zunehmend wichtige Partner für kleinere Infrastrukturvorhaben in den Bereichen Verkehr und Energie.





Neuausrichtung der Politik der EIB für die Darlehensvergabe im Verkehrssektor

Am 27. September 2007 stellte die EIB ihre überarbeitete Politik für Finanzierungen im Verkehrsbereich vor. Diese Überprüfung folgte auf die Genehmigung des energiepolitischen Aktionsplans durch den Europäischen Rat im März 2007. Die Bank hat diese neuen Beschlüsse in ihre Energiepolitik aufgenommen; das entsprechende Grundsatzpapier "Saubere Energie für Europa: Ein verstärkter Beitrag der EIB" wurde vom Rat der Gouverneure im Juni genehmigt. Der Rat der Verkehrsminister erzielte im Juni 2007 Einigkeit über die Notwendigkeit einer Europäischen Energiestrategie für den Verkehr.

Die neue Finanzierungspolitik der EIB im Verkehrssektor legt die Leitlinien und die Auswahlkriterien zur Stärkung des Beitrags der Bank in diesem Sektor, insbesondere vor dem Hintergrund der Klimaschutzproblematik, fest. Dabei wird auch der Zusammenhang zwischen globaler Erwärmung und Verkehr berücksichtigt.

Einige der wichtigsten Grundsätze der neuen Finanzierungspolitik lauten wie folgt:

Mobilität ist eine Grundvoraussetzung für den freien Verkehr von Personen und für das Wirtschaftswachstum. In diesem Zusammenhang wird die EIB einen Ansatz verfolgen, der bei der Deckung des Transportbedarfs auf ein Höchstmaß an Effizienz, Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit abzielt. Eine Mischung aus Transportlösungen unter Einbeziehung aller Verkehrsarten ist erforderlich, die jedoch im Hinblick auf die Begrenzung verkehrsbedingter negativer Umweltauswirkungen sorgfältig geplant werden muss.

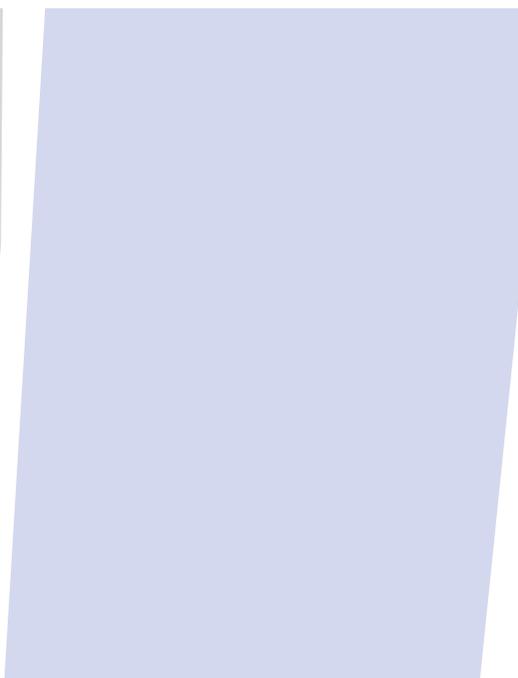
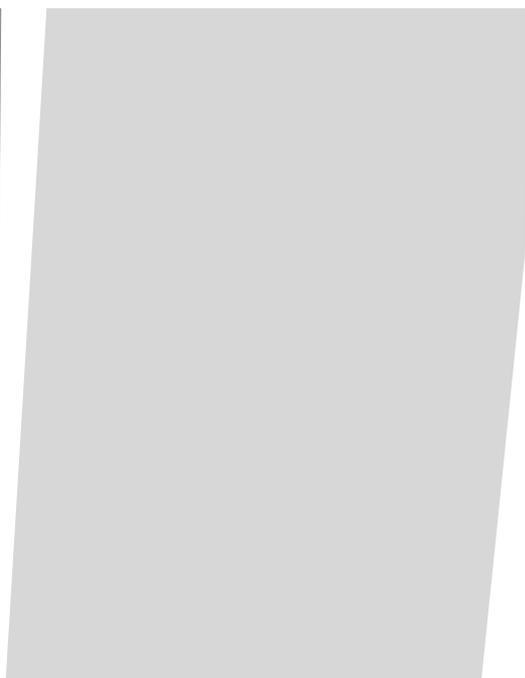
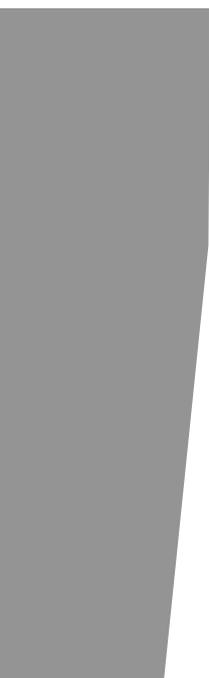
Die EIB wird ihr nachdrückliches Engagement für den Ausbau der TEN fortsetzen. Der langfristige Charakter dieser Investitionen und die entscheidende Rolle, die sie bei der Erreichung eines effizienten und kohärenten EU-weiten Verkehrssystems spielen, machen sie weiterhin zum unverzichtbaren Grundgerüst von Verkehrsinvestitionen in der EU und zu einer grundlegenden Voraussetzung für das Funktionieren des Binnenmarkts. Die Relation zwischen dem Bestand an Infrastruktureinrichtungen und den Treibhausgasemissionen ist komplex, jedoch stellt dies das weitere Engagement der EU für die TEN nicht in Frage.

Die EIB wird weiterhin alle Verkehrsträger fördern, wobei der Finanzierung von Eisenbahn-, Binnenwasserweg- und Seeverkehrsprojekten (insbesondere „Meeresautobahnen“) nach wie vor Vorrang eingeräumt werden wird, da diese im Hinblick auf die Reduzierung der Treibhausgasemissionen pro Verkehrseinheit das größte Potenzial aufweisen. Gleiches gilt für den städtischen Nahverkehr und intermodale Knotenpunkte.

Straßen- und Flughafenprojekte müssen einen hohen volkswirtschaftlichen Nutzen aufweisen, um künftig Finanzierungsmittel zu erhalten. Die Unterstützung wird sich auf Verbesserungen der Sicherheit und Effizienz und die Reduzierung von Umweltauswirkungen konzentrieren.

Im Eisenbahn-, Schifffahrts- und städtischen Nahverkehrssektor steht die Finanzierung des Erwerbs von Fahrzeugen in Einklang mit den Klimaziele. Finanzierungsbeiträge für die Anschaffung von Flugzeugen sind auf Ausnahmefälle beschränkt, bei denen ein sehr hoher Zusatznutzen nachgewiesen werden kann. Beispiele wären Verbindungen zu Konvergenzregionen, wenn der Flugverkehr zur Sicherung der territorialen Integrität der EU wichtig ist, und Fälle, in denen die Treibstoffeffizienz verbessert wird.

Ein weiterer Schwerpunkt wird auf FEI-Aktivitäten von Fahrzeugherstellern liegen, ungeachtet dessen, in welchem Sektor diese tätig sind. Die Aktivitäten sollten sich in erster Linie auf die Sicherstellung der Energieeffizienz, die Verringerung der Emissionen und die Verbesserung der Sicherheit konzentrieren.



Europäische Investitionsbank • Europäische Investitionsbank • Europäische Investitionsbank • Europäische Investitionsbank

Ansprechpartner

Für allgemeine Auskünfte:

Information Desk

Hauptabteilung Kommunikation

☎ (+352) 43 79 - 22000

☎ (+352) 43 79 - 62000

✉ info@eib.org

Für Presseanfragen:

Sekretariat der Pressestelle

Hauptabteilung Kommunikation

☎ (+352) 43 79 - 21000

☎ (+352) 43 79 - 62000

✉ press@eib.org

Europäische Investitionsbank

98-100, boulevard Konrad Adenauer

L-2950 Luxembourg

☎ (+352) 43 79 - 1

☎ (+352) 43 77 04

www.eib.org – info@eib.org

