



**EUROPÄISCHE KOMMISSION**

## **MEMO**

Brüssel, den 17. Oktober 2013

# **Die neue EU-Verkehrsinfrastrukturpolitik – Hintergrund**

## **Worum geht es?**

Der Verkehr ist ein entscheidender Faktor für die europäische Wirtschaft. Für Wachstum und Wohlstand braucht Europa gute Verkehrsverbindungen. Ziel der neuen EU-Infrastrukturpolitik ist ein leistungsfähiges europäisches Verkehrsnetz, das alle 28 Mitgliedstaaten einschließt und Wachstum und Wettbewerbsfähigkeit fördert. Sie wird das nach wie vor fragmentierte Verkehrsnetz zu einem wirklich europäischen Netz zusammenführen, das den Osten und Westen Europas verbindet.

Im Rahmen der neuen EU-Infrastrukturpolitik werden die für den Verkehr im Zeitraum 2014-2020 zur Verfügung stehenden Mittel auf 26 Mrd. EUR verdreifacht und die Verkehrsförderung auf ein eng begrenztes **Kernnetz** neu ausgerichtet. Das Kernnetz bildet das Rückgrat für den Verkehr im EU-Binnenmarkt. Mit ihm werden Engpässe beseitigt, die Infrastruktur modernisiert und der grenzüberschreitende Verkehr flüssiger gestaltet, was den Reisenden und Unternehmen in der ganzen EU zugutekommen wird. Damit das Kernnetz gut vorankommt, wurden neun Hauptverkehrskorridore festgelegt, für die die Mitgliedstaaten und Interessenträger gemeinsam ihre knappen Mittel ergebnisorientiert bündeln können.

Das neue TEN-V-Kernnetz stützt sich auf ein Gesamtnetz von Zubringern auf regionaler und nationaler Ebene. Angestrebt wird, dass schrittweise bis 2050 die allermeisten Bürger und Unternehmen in Europa nicht mehr als 30 Minuten benötigen, um zu diesem Gesamtnetz zu gelangen.

Insgesamt wird das neue Verkehrsnetz

- verkehrssicherer und weniger stauanfällig sein und
- ein reibungsloseres und schnelleres Reisen ermöglichen.

## **Warum benötigen wir eine neue Verkehrsinfrastrukturpolitik für Europa?**

- Der Verkehr ist ein Grundpfeiler einer effizienten europäischen Wirtschaft.
- Der Güterverkehr wird bis 2050 um schätzungsweise 80 % zunehmen, der Personenverkehr um mehr als 50 %.
- Wachstum braucht Handel. Handel braucht Verkehr. Gebiete in Europa ohne gute Verbindungen werden nicht prosperieren.

Praktisch gesehen müssen fünf Hauptproblembereiche auf EU-Ebene gelöst werden:

- Fehlende Verbindungen, insbesondere grenzüberschreitende Abschnitte, sind ein großes Hindernis für den freien Waren- und Personenverkehr innerhalb der Mitgliedstaaten und zwischen ihnen wie auch mit ihren Nachbarländern.

- In der Qualität und Verfügbarkeit von Infrastrukturen zwischen den und innerhalb der Mitgliedstaaten (Engpässe) bestehen große Unterschiede. Verbessert werden müssen vor allem die Ost-West-Verbindungen durch Schaffung neuer Verkehrsinfrastrukturen und/oder Instandhaltung, Wiederherstellung oder Modernisierung bestehender Infrastrukturen.
- Die Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger gelingt mit den Verkehrsinfrastrukturen bislang nur bruchstückhaft. Was die Gewährleistung multimodaler Anschlüsse angeht, sind viele Güterterminals, Personenbahnhöfe, Binnenhäfen, Seehäfen, Flughäfen und städtische Knoten der Aufgabe nicht gewachsen. Diese Verkehrsknotenpunkte verfügen nicht über die multimodalen Kapazitäten, um das Potenzial des multimodalen Verkehrs voll auszuschöpfen und so Infrastrukturengpässe zu beseitigen und Verbindungslücken zu schließen.
- Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur sollten dazu beitragen, das Ziel der Senkung der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen bis 2050 um 60 % zu erreichen.
- Nach wie vor haben die Mitgliedstaaten, insbesondere auf dem Gebiet der Interoperabilität, unterschiedliche Betriebsvorschriften und Anforderungen, was weitere erhebliche Hemmnisse und Engpässe in den Verkehrsinfrastrukturen verursacht.

## Die neue EU-Verkehrsinfrastrukturpolitik im Einzelnen

### Das neue Kernnetz in Zahlen

Das Kernnetz

- verbindet 94 wichtige europäische Häfen mit dem Eisenbahn- und Straßenverkehrsnetz,
- ermöglicht die Schienenverkehrsanbindung von 38 Großflughäfen an Ballungsgebiete,
- verknüpft 15 000 km Eisenbahnstrecken, die für den Hochgeschwindigkeitsverkehr ausgelegt sind, und
- verwirklicht 35 grenzüberschreitende Vorhaben, mit denen Engpässe abgebaut werden.

Diese Verkehrsinfrastruktur wird die **wirtschaftliche Lebensader** des Binnenmarkts bilden und die ungehinderte Bewegung von Personen und Gütern in der gesamten Europäischen Union ermöglichen.

### Die neun neuen Korridore

Eine wichtige Innovation der neuen TEN-V-Leitlinien ist die Einführung von neun Korridoren zur Verwirklichung des Kernnetzes. Sie sollen den Ausbau des Kernnetzes unterstützen. Jeder Korridor muss mindestens drei Verkehrsträger, drei Mitgliedstaaten und zwei grenzübergreifende Abschnitte umfassen.

Alle Interessenträger und Mitgliedstaaten können im Rahmen so genannter „Korridorplattformen“ zusammenkommen. Diese Korridorplattformen sind Lenkungsstrukturen, in denen „Korridorarbeitspläne“ ausgearbeitet und umgesetzt werden, damit die Arbeiten im Korridor in den verschiedenen Mitgliedstaaten und in verschiedenen Phasen des Projektfortschritts effektiv aufeinander abgestimmt werden können. Europäische Koordinatoren werden den Vorsitz der Plattformen für die wichtigsten Korridore im Kernnetz führen.

## Kurzbeschreibung der Kernnetz-Korridore

- Der **Ostsee-Adria-Korridor** ist eine der wichtigsten transeuropäischen Straßen- und Eisenbahnverbindungen. Er verbindet den Ostseeraum mit der Adria und bindet die Industriegebiete in Südpolen (Oberschlesien), Wien, Bratislava, den östlichen Alpen und Norditalien mit ein. Er umfasst wichtige Eisenbahnprojekte wie den Semmering-Basistunnel und die Koralm-Eisenbahn in Österreich sowie grenzübergreifende Abschnitte zwischen Polen, der Tschechischen Republik und der Slowakei.
- Der **Nord-Ostsee-Korridor** verbindet die Häfen der östlichen Ostsee mit den Häfen der Nordsee. Der Korridor umfasst die Fährverbindung zwischen Finnland und Estland sowie moderne Straßen- und Schienenverkehrsverbindungen zwischen den drei baltischen Staaten einerseits sowie Polen, Deutschland, den Niederlanden und Belgien andererseits. Auf dem Weg von der Oder zu den deutschen, niederländischen und flämischen Häfen bindet der Korridor auch Binnenschiffahrtswege wie den Mittelland-Kanal mit ein. Das wichtigste Vorhaben ist die „Rail Baltica“, eine Eisenbahnverbindung mit europäischer Regelspurweite zwischen Tallinn, Riga, Kaunas und Nordostpolen.
- Der **Mittelmeerkorridor** verbindet die iberische Halbinsel mit der ungarisch-ukrainischen Grenze. Der Korridor folgt der spanischen und französischen Mittelmeerküste, quert die Alpen, verläuft durch Norditalien und weiter entlang der slowenischen und kroatischen Adriaküste, die er in Richtung Ungarn verlässt. Abgesehen von dem Fluss Po und einigen Kanälen in Norditalien besteht der Korridor aus Straßen- und Schienenverbindungen. Zu den wichtigsten Eisenbahnprojekten in diesem Korridor zählen die Abschnitte Lyon-Turin und Venedig-Ljubljana.
- Der **Korridor Orient – östliches Mittelmeer** verbindet maritime Schnittstellen der Nord- und Ostsee, des Schwarzen Meers und des Mittelmeers und optimiert so die Auslastung der betreffenden Häfen und der entsprechenden Meeresautobahnen. Er umfasst die Elbe als Binnenwasserstraße und verbessert damit die multimodalen Anbindungen zwischen Norddeutschland, der Tschechischen Republik, dem Karpatenbecken und Südosteuropa. Über das Mittelmeer hinweg erstreckt sich dieser Korridor von Griechenland bis nach Zypern.
- Der **Korridor Skandinavien-Mittelmeer** ist eine wichtige Nord-Süd-Achse für die europäische Wirtschaft. Er quert die Ostsee zwischen Finnland und Schweden, verläuft weiter durch Deutschland, über die Alpen und erstreckt sich bis Italien. Damit verbindet er die großen skandinavischen Ballungszentren und Häfen mit Norddeutschland und setzt sich fort entlang der großen Produktionsstandorte in Süddeutschland, Österreich und Norditalien, die er so mit den italienischen Häfen und Valletta verbindet. Die wichtigsten Vorhaben dieses Korridors sind die feste Fehmarnbelt-Querung und der Brenner-Basistunnel, einschließlich ihrer Zubringer. Von Süditalien und Sizilien aus verläuft er weiter über das Mittelmeer nach Malta.
- Der **Rhein-Alpen-Korridor**, eine der meist befahrenen Güterverkehrsstrecken Europas, verbindet die Nordseehäfen Rotterdam und Antwerpen über die Schweiz mit dem Mittelmeerhafen Genua unter Einbindung wichtiger Wirtschaftszentren in der Rhein-Ruhr- und Rhein-Main-Neckar-Region sowie des Großraums Mailand in Norditalien. Dieser multimodale Korridor umfasst den Rhein als Binnenwasserstraße. Zu den vorrangigen Vorhaben zählen die teilweise bereits fertiggestellten Basistunnel in der Schweiz und ihre Zubringer in Deutschland und Italien.
- Der **Atlantik-Korridor** verbindet den Westen der iberischen Halbinsel und die Häfen von Le Havre und Rouen mit Paris und Mannheim bzw. Straßburg durch Hochgeschwindigkeitsschienenstrecken und parallel verlaufende herkömmliche Schienenanbindungen, einschließlich der Seine als Binnenwasserstraße. Bei diesem Korridor ist die maritime Komponente von zentraler Bedeutung.

- Der **Nordsee-Mittelmeer-Korridor** erstreckt sich von Irland und dem Norden des Vereinigten Königreichs durch die Niederlande, Belgien und Luxemburg bis nach Südfrankreich zum Mittelmeer. Dieser multimodale Korridor, der Binnenwasserstraßen in Benelux und Frankreich umfasst, dient nicht nur der Bereitstellung besserer multimodaler Dienste zwischen den Nordseehäfen, den Flüssen Maas, Rhein, Schelde, Seine, Saône und Rhone und den Häfen Fos-sur-Mer und Marseille, sondern auch der besseren Anbindung der britischen Inseln an das europäische Festland.
- Der **Rhein-Donau-Korridor**, dessen Rückgrat die Binnenwasserstraßen Main und Donau bilden, verbindet die Wirtschaftszentren Straßburg und Frankfurt über Süddeutschland mit Wien, Bratislava, Budapest und schließlich dem Schwarzen Meer, wobei sich ein wichtiger Abzweig von München über Prag, Zilina, Kosice bis zur ukrainischen Grenze erstreckt.

Die neun Korridore sind ein wichtiger Meilenstein in der Verkehrsinfrastrukturplanung. Erfahrungsgemäß ist es sehr schwierig, Verkehrsvorhaben, die über Landesgrenzen hinwegreichen oder in verschiedenen Mitgliedstaaten umgesetzt werden, zu koordinieren. So kann es leicht passieren, dass nicht miteinander kompatible Systeme und Verbindungen geschaffen werden, die zu noch mehr Engpässen führen. Auch müssen die Vorhaben über Grenzen hinweg zeitlich aufeinander abgestimmt werden, um möglichst großen Nutzen aus den Investitionen zu ziehen. Die neuen Korridorpläne und Verwaltungsstrukturen werden die Umsetzung des neuen Kernnetzes deutlich vereinfachen.

## **Das Gesamtnetz**

Auf regionaler und nationaler Ebene wird das Kernverkehrsnetz von einem umfassenden Zubringernetz gespeist. Dieses so genannte Gesamtnetz ist integraler Bestandteil der TEN-V-Politik. Es wird weitgehend von den Mitgliedstaaten selbst verwaltet, wobei ein kleinerer Teil der Finanzmittel im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“ (CEF) und natürlich der EU-Regionalpolitik zur Verfügung gestellt wird. Hier greift das Subsidiaritätsprinzip. Ziel ist es, bis 2050 schrittweise zu erreichen, dass die allermeisten Bürger und Unternehmen in Europa nicht mehr als 30 Minuten benötigen, um zu diesem Zubringernetz zu gelangen.

Die in den neuen TEN-V-Leitlinien festgelegten Anforderungen, auch für das Gesamtnetz, gehen viel weiter als bisher, so dass langfristig – bei einem Zeithorizont bis 2050 – für große Teile des Gesamtnetzes, gestützt auf entsprechende Normen, beispielsweise für die Eisenbahn oder für Elektrofahrzeuge, vollständige Interoperabilität und Effizienz erreicht werden.

## **EU-Beitrag:**

Durch die CEF werden im nächsten Finanzierungszeitraum 2014-2020 für die Verkehrsinfrastruktur 26 Mrd. EUR bereitgestellt und damit die Mittel verdreifacht. 80-85 % dieser Mittel fließen in

- vorrangige Vorhaben in den neun Korridoren zur Umsetzung des Kernnetzes. Finanzmittel werden auch für eine begrenzte Anzahl anderer Abschnitte im Kernnetz für Vorhaben mit hohem europäischen Mehrwert zur Verfügung gestellt.

- horizontale Vorhaben – dabei geht es überwiegend um die Finanzierung informationstechnischer Vorhaben wie SESAR (die technische Dimension des Flugverkehrsmanagementsystems für den einheitlichen europäischen Luftraum) oder das europäische Eisenbahnverkehrsmanagementsystem (ERTMS ), die in den Hauptverkehrskorridoren durchgängig eingesetzt werden müssen. Dies hat besonders hohe Priorität, da als weitere Innovation im Kernnetz strengere Anforderungen an die Vernetzung der Verkehrssysteme gestellt werden, so dass in die Erreichung überwiegend bereits bestehender EU-Standards investiert werden muss, etwa in einheitliche Signalsysteme im Eisenbahnverkehr. Unter diesen Schwerpunkt fallen auch die Meeresautobahnen, die die maritime Dimension des TEN-V bilden.

Die übrigen Finanzmittel können für Ad-hoc-Projekte zur Verfügung gestellt werden, auch für Vorhaben im Gesamtnetz.

Für die notwendigen Investitionen im Kernnetz werden für den Zeitraum 2014-2020 250 Mrd. EUR veranschlagt. Die Kommission wird regelmäßig Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen veröffentlichen, damit nur die besten Vorhaben mit dem höchsten EU-Mehrwert eine finanzielle Unterstützung der EU erhalten. Mit der CEF verdreifachen sich die für den Verkehr im Zeitraum 2014-2020 zur Verfügung stehenden Mittel auf **26 Mrd. EUR**, gleichzeitig wird die Verkehrsförderung auf ein eng begrenztes neues Kernnetz ausgerichtet.

Insgesamt werden mit der CEF vorrangige Vorhaben der EU auf den Gebieten Verkehr, Energie und digitales Breitband unterstützt. Sie fördert die für den Binnenmarkt wichtigen Kerninfrastrukturen. Die Fazilität wird für den Zeitraum 2014–2020 ein Gesamtvolumen von 33,242 Mrd. EUR haben. Davon entfallen 26,250 Mrd. EUR auf den Verkehrssektor, von denen wiederum 11,305 Mrd. EUR für im Rahmen des Kohäsionsfonds förderfähige Verkehrsinfrastrukturinvestitionen innerhalb der Mitgliedstaaten bestimmt sind.

## **Was bedeutet das für die Ost-West-Verbindungen?**

In den letzten 20 Jahren wurden große Fortschritte bei der Modernisierung der Verkehrsverbindungen zwischen dem Westen und dem Osten Europas erzielt. Mittlerweile umfasst das neue TEN-V-Netz Ost-West-Verbindungen, die bislang ganz oder teilweise fehlten oder auf bestimmte Verkehrsträger begrenzt waren.

Allerdings bestehen in der EU nach wie vor große Unterschiede in der Qualität und Verfügbarkeit von Infrastrukturen zwischen den und innerhalb der Mitgliedstaaten (Engpässe). Verbessert werden müssen vor allem die Ost-West-Verbindungen durch Schaffung neuer Verkehrsinfrastrukturen und/oder Instandhaltung, Wiederherstellung oder Modernisierung bestehender Infrastrukturen.

Es geht nicht mehr um einzelne Vorhaben, sondern vielmehr um den Aufbau eines Kernnetzes strategischer Korridore, die Ost und West sowie alle Ecken eines riesigen geografischen Gebiets verbinden – von Portugal bis Finnland, von der Küste Schottlands bis zu den Ufern des Schwarzen Meers.

Daher sind die Ost-Westverbindungen für die neue EU-Verkehrsinfrastrukturpolitik von zentraler Bedeutung.

Mindestens 11,3 Mrd. EUR wurden daher den Ländern vorbehalten, die unter die Kohäsionspolitik fallen. Damit sollen Investitionen in die wichtigsten Ost-West-Verbindungen zusätzlich unterstützt werden.

Die Umsetzung des Kernnetzes stützt sich auf neun Korridore. Jeder Korridor des Kernnetzes muss mindestens drei Verkehrsträger, drei Mitgliedstaaten und zwei grenzübergreifende Abschnitte umfassen.

Von den neun Kernnetzkorridoren haben sieben eine echte Ost-West-Dimension: Der Ostsee-Adria-Korridor, der Nord-Ostsee-Korridor, der Mittelmeer-Korridor, der Orient-Östliches Mittelmeer-Korridor, der Atlantik-Korridor, der Nordsee-Mittelmeer-Korridor und der Rhein-Donau-Korridor. Praktisch betrachtet werden sich in der Zukunft Korridore mit multimodalen Verbindungen von Ost nach West erstrecken und geografische Randregionen mit der Mitte der EU verbinden.

Nachstehend einige Beispiele, die diese Situation verdeutlichen:

- Es gab kein vorrangiges Vorhaben zur Verbindung von Polen mit Deutschland. Jetzt gibt es drei Verbindungen innerhalb des Kernnetzes: (Stettin-Berlin, Warschau-Berlin und Dresden-Wroclaw). Die Strecke Warschau-Berlin ist auch Teil des Korridors Nordsee-Baltikum, der sich zwischen Rotterdam und Tallinn erstreckt.
- Es gab bislang kein vorrangiges Vorhaben, das die deutschen Häfen mit mitteleuropäischen Ländern (Ungarn, Tschechische Republik, Slowakei, Bulgarien, Rumänien) verbunden hat. Jetzt ist diese Anbindung Teil des Korridors Orient-Östliches Mittelmeer.
- Die Slowakei und die Tschechische Republik waren nur unzureichend mit Süddeutschland verbunden. Jetzt bestehen zwei Verbindungen innerhalb des Kernnetzkorridors Rhein-Donau (Prag-Nürnberg-Frankfurt und Prag-München-Stuttgart).
- Die Donau bildete ein eigenes vorrangiges Vorhaben, das jedoch auf die Binnenschifffahrtswege begrenzt war. Jetzt erstreckt sich der Rhein-Donau-Korridor nicht nur auf die Donau, sondern schließt auch andere Binnenwasserstraßen (Rhein) besser ein und umfasst auch Schienen- und Straßenverbindungen, mit denen Mitteleuropa an Deutschland und Frankreich angebunden wird.

### **Wie wurden die Vorhaben für das Kernnetz ausgewählt?**

Grundprinzip ist, dass jedes Land vom Zugang zu einem leistungsfähigen europäischen Kernverkehrsnetz profitiert, das die ungehinderte Bewegung von Personen und Gütern ermöglicht. Alle europäischen Länder werden an dieses Netz angeschlossen.

Die Vorhaben, die für das Kernnetz als vorrangig für die EU-Finanzierung im nächsten Finanzierungszeitraum (2014-2020) ermittelt wurden, sind im Anhang der „Connecting Europe“-Verordnung aufgeführt (siehe Anhang zu diesem MEMO [Link]).

Für die Förderfähigkeit dieser Vorhaben waren folgende Gründe ausschlaggebend:

- Sie erfüllen die Kriterien, die nach der Methodik für die Komponenten des Kernnetzes festgelegt wurden (weitere Informationen zu der Methodik und den Kriterien siehe unten).
- Sie weisen einen hohen EU-Mehrwert auf.
- Sie sind so ausgereift, dass sie zwischen 2014 und 2020 durchgeführt werden können.

Es ist an den Mitgliedstaaten, der Kommission detaillierte Vorschläge vorzulegen, auf deren Grundlage die Finanzmittel zugewiesen werden. Dies sollte Anfang 2014 erfolgen. Die genaue Höhe der verfügbaren EU-Mittel hängt im Einzelnen auch von den nationalen Vorschlägen ab. Insgesamt beläuft sich der EU-Beitrag für ein größeres Verkehrsinfrastrukturvorhaben in der Regel auf rund 20 % der Investitionskosten für einen Haushaltszeitraum von sieben Jahren. Die Finanzunterstützung für einzelne Studien kann bis zu 50 % betragen und für Studien und Bauleistungen bei grenzübergreifenden Projekten bis zu 40 %. Die restlichen Mittel werden von den Mitgliedstaaten, regionalen Körperschaften oder eventuell Privatinvestoren aufgebracht. Förderfähige Vorhaben innerhalb der Mitgliedstaaten, für die im Rahmen des Kohäsionsfonds mindestens 11,3 Mrd. EUR bereitgestellt werden, können mit einem Höchstsatz von bis zu 85 % kofinanziert werden.

### **Welche strengeren Anforderungen gelten für das Kernnetz?**

Förderfähige Vorhaben für das Kernnetz müssen strengen technischen Anforderungen genügen.

Es ist nur sinnvoll, dass insbesondere im Kernnetz die technischen Anforderungen eine netzweite Interoperabilität gewährleisten. So muss beispielsweise das ERTMS als grundlegendes intelligentes Verkehrssystem (IVS) für die Zugsteuerung überall zum Einsatz kommen. Desgleichen müssen die für die Straßenverkehrssicherheit relevanten Anforderungen an die Sicherheit von Tunneln und die Vorschriften für die Straßenverkehrssicherheit im gesamten Netz gelten, und die IVS-Technik muss einen nahtlosen Betrieb gewährleisten. Wenn künftig für Elektrofahrzeuge eine Auflade-Infrastruktur errichtet wird, muss sie logischerweise gemeinsame Normen erfüllen, um von Fahrzeugen überall im Netz genutzt werden zu können.

### **Wie können die für das Kernnetz benötigten 250 Mrd. EUR aufgebracht werden?**

Die 31,7 Mrd. EUR, die im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“ des mehrjährigen Finanzierungsrahmens (MFR) für den Verkehr bereitgestellt werden, dienen der Anschubfinanzierung und werden weitere Investitionen der Mitgliedstaaten anstoßen, mit denen sonst nicht zu realisierende, schwierige grenzübergreifende Verbindungsabschnitte fertiggestellt und Lücken geschlossen werden.

Die TEN-V-Mittel weisen eine starke Hebelwirkung auf. Die Erfahrungen der letzten Jahre zeigen, dass jede Million Euro, die auf europäischer Ebene eingesetzt wird, zu Investitionen von 5 Mio. EUR durch die Regierungen der Mitgliedstaaten und 20 Mio. EUR durch den Privatsektor führt.

Zu der auf diese Weise mobilisierten Finanzierung kommt jetzt auch die Möglichkeit hinzu, weitere Mittel des Privatsektors durch innovative Finanzierungsinstrumente wie Projektanleihen einzubinden.

### **Wie funktioniert die Kofinanzierung? Wieviel Geld kommt von den Mitgliedstaaten und wieviel von Europa?**

Die Verkehrsinfrastruktur erfordert enorme Investitionen – der Großteil wird immer von den Mitgliedstaaten kommen. Die Rolle Europas im Hinblick auf Investition und Koordinierung ist es, einen Mehrwert zu schaffen, indem schwierige Engpässe beseitigt und bestehende Lücken durch neue Verbindungen geschlossen werden, und die Errichtung eines wirklich europaweiten Verkehrsnetzes zu unterstützen.

Die normalen Kofinanzierungssätze für TEN-V-Vorhaben im Kernnetz betragen:

- bis zu 50 % EU-Kofinanzierung für Studien
- bis zu 20 % für Bauleistungen (z. B. Explorationsmaßnahmen bei Tunnelarbeiten)
- bis zu 40 % unter bestimmten Umständen für die Kofinanzierung von grenzübergreifenden Vorhaben für Eisenbahn- und Binnenschiffahrtsverbindungen
- bis zu 50 % (erhöhter Satz) für die Kofinanzierung bestimmter Vorhaben im Bereich der intelligenten Verkehrssysteme (IVS), um die Mitgliedstaaten bei der Umstellung auf solche Systeme zu unterstützen

### **Wie trägt die neue TEN-V-Politik zu den Umweltzielen bei?**

Die transeuropäischen Verkehrsnetze sind ein wesentliches Instrument der Verkehrspolitik zur Erreichung des übergeordneten Ziels, die verkehrsbedingten Emissionen bis 2050 um 60 % zu senken (siehe das 2011 veröffentlichte Weißbuch „Verkehr 2050“). Seinem Wesen nach ist das transeuropäische Verkehrsnetz ein multimodales Netz, das eine erhebliche Verlagerung von Personen- und Güterverkehrsströmen vom Straßenverkehr zum Schienenverkehr und anderen Verkehrsträgern erleichtert. Alle TEN-V-Vorhaben werden einer strengen Umweltverträglichkeitsprüfung unterzogen, bevor eine Förderung mit EU-Mitteln in Betracht kommt. Dazu müssen sie alle Anforderungen an die Planung und Nachhaltigkeit erfüllen, die in EU-Umweltschutzvorschriften festgelegt sind.

### **TEN-V-Politik - Hintergrund:**

Die **Politik für die transeuropäischen Verkehrsnetze** hat die Aufgabe, die Verkehrsinfrastruktur und die Verbindungen zu gewährleisten, auf die sich der Binnenmarkt stützt, sowie den ungehinderten Fluss von Personen und Gütern sicherzustellen und Wachstum, Beschäftigung und Wettbewerbsfähigkeit der EU zu fördern. In der Vergangenheit orientierte sich der Ausbau der Verkehrssysteme in Europa im Wesentlichen an nationalen Gesichtspunkten. Dies hat zu schlechten oder fehlenden Verkehrsverbindungen an den Grenzen oder entlang wichtiger Korridore geführt. Schlechte Verkehrsverbindungen hemmen das Wirtschaftswachstum. Seit den 1990-er Jahren hat die TEN-V-Politik die Vergabe von EU-Geldern auf die Entwicklung von Schlüsselprojekten für die europäische Infrastruktur konzentriert. Dabei wurden viele bedeutende Erfolge erzielt. Insbesondere angesichts der angespannten Finanzlage ist es nötig, die EU-Förderung im Verkehrsbereich zielgenau dorthin zu lenken, wo der größtmögliche Mehrwert erzielt wird, nämlich bei der Errichtung eines leistungsfähigen europäischen Kernnetzes.