



**RAT DER
EUROPÄISCHEN UNION**

**Brüssel, den 10. Januar 2014
(OR. en)**

5166/14

**TRANS 7
ECOFIN 17
ENV 14
RECH 11**

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender:	Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	7. Januar 2014
Empfänger:	Herr Uwe CORSEPIUS, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union
Nr. Komm.dok.:	COM(2013) 940 final
Betr.:	MITTEILUNG DER KOMMISSION Aufbau des Verkehrskernnetzes: Kernnetzkorridore und die Fazilität „Connecting Europe“

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument COM(2013) 940 final.

Anl.: COM(2013) 940 final



Brüssel, den 7.1.2014
COM(2013) 940 final

MITTEILUNG DER KOMMISSION

Aufbau des Verkehrskernnetzes: Kernnetzkorridore und die Fazilität „Connecting Europe“

{SWD(2013) 542 final}

MITTEILUNG DER KOMMISSION

Aufbau des Verkehrskernnetzes: Kernnetzkorridore und die Fazilität „Connecting Europe“

1. EINLEITUNG

Im Zuge der Überarbeitung der TEN-V-Leitlinien¹ hat die EU erstmals ein Kernnetz von Verkehrsinfrastrukturen bestimmt, das alle Verkehrsträger umfasst und anhand einer objektiven Methodik² festgelegt wurde. In den neuen Leitlinien wird ferner das Jahr 2030 als Termin für die Fertigstellung des Kernnetzes genannt. Anhand der im Rahmen dieses Verfahrens gemachten Angaben wurden auch die Investitionsprioritäten und die zu finanzierenden potenziellen Projekte festgelegt.

Eine ehrgeizige TEN-V-Politik erfordert ein ehrgeiziges Budget, um ihre Umsetzung zu beschleunigen. Als Ergebnis der Verhandlungen über den mehrjährigen Finanzrahmen 2014-2020 wurden den transeuropäischen Verkehrsnetzen im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“³ (CEF) Mittel in Höhe von 26,250 Mrd. EUR zugewiesen, wovon 11,305 Mrd. EUR zweckgebunden für die Mitgliedstaaten bestimmt sind, die Mittel aus dem Kohäsionsfonds (die „Kohäsionsmittel“)⁴ erhalten – eine Steigerung um das Dreifache im Vergleich zum Zeitraum 2007-2013.

Parallel zu dem delegierten Rechtsakt über die Finanzierungsprioritäten der Fazilität „Connecting Europe“⁵ soll die vorliegende Mitteilung:

- Informationen über die innerhalb des künftigen Rahmens potenziell verfügbaren Haushaltsmittel und Instrumente enthalten,
- potenziellen Antragstellern Orientierungshilfe in Bezug auf die direkte Mittelverwaltung bieten und Informationen zu den Erwartungen enthalten, die die Kommission gegenüber potenziellen Empfängern hegt,
- erläutern, wie die Kommission die Schaffung und Funktionsweise der Kernnetzkorridore zu unterstützen beabsichtigt.

¹ Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes und zur Aufhebung des Beschlusses Nr. 661/2010/EU, ABl. L 348 vom 20.12.2013.

² In der beigefügten Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen wird die Methodik dargelegt, anhand deren die Europäische Kommission in ihrem Vorschlag, geändert durch das Europäische Parlament und den Rat im Zuge des Legislativverfahrens, das Kernnetz und das Gesamtnetz bestimmt hat.

³ Verordnung (EU) Nr. 1316/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 zur Schaffung der Fazilität „Connecting Europe“, zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 680/2007 und (EG) Nr. 67/2010, ABl. L 348 vom 20.12.2013.

⁴ Sie müssen in den aus dem Kohäsionsfonds geförderten Mitgliedstaaten für Projekte mit hohem Mehrwert für die EU eingesetzt werden, durch die die Verbindungen zwischen dem östlichen und dem westlichen Teil der Europäischen Union gestärkt werden sollen.

⁵ C(2013) 9690.

Die Annahme des delegierten Rechtsakts ist ein notwendiger Schritt, bevor mit der Durchführung des Programms begonnen und Gelder für die Projekte bereitgestellt werden können.

2. UMSETZUNG DER KERNNETZKORRIDORE

Wie die Erfahrung gezeigt hat, liegen die größten Probleme beim Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes in 1) den grenzüberschreitenden Infrastrukturen, 2) der technischen Interoperabilität und 3) der Integration verschiedener Verkehrsträger. Daher werden in den neuen Leitlinien die „Kernnetzkorridore“ als Instrument zur Verwirklichung genannt, das den effizienten Aufbau des Kernnetzes bis 2030 unterstützen soll. An Planung und Entwicklung der Kernnetzkorridore werden die wichtigsten öffentlichen und privaten Akteure entlang der wichtigsten Verkehrsachsen mitwirken, damit die Infrastrukturen den Erfordernissen und den verfügbaren Ressourcen gerecht werden.

2.1. Was sind Kernnetzkorridore?

Das Konzept der Kernnetzkorridore wird in Kapitel IV der neuen TEN-V Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 dargelegt. Die Fazilität „Connecting Europe“ definiert die geografische Ausrichtung der neun Kernnetzkorridore. Abbildung 1 zeigt eine schematische indikative Karte der Kernnetzkorridore im Sinne von Artikel 44 Absatz 2 der TEN-V-Verordnung.

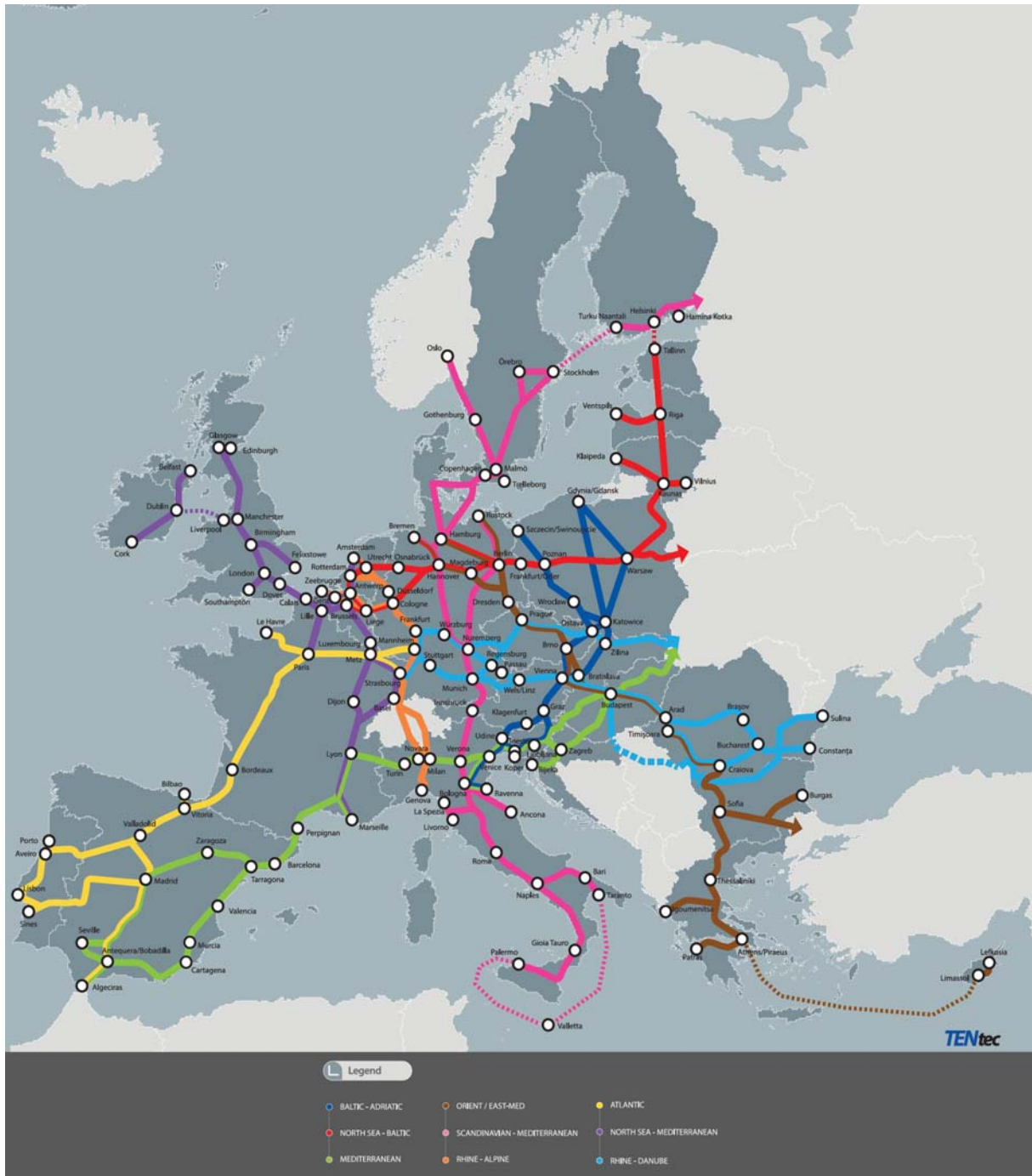


Abbildung 1: Schematische indikative Karte der Kernnetzkorridore im Sinne von Artikel 44 Absatz 2 der TEN-V-Verordnung.

Jeder Kernnetzkorridor umfasst alle Verkehrsträger (Straße, Schiene, Binnenschifffahrt, Seeverkehr und Luftverkehr), insbesondere die Verbindungsplattformen zwischen den einzelnen Verkehrsträgern (Seehäfen, Binnenhäfen, Flughäfen und Schienen-Straßen-Terminals), und erleichtert somit die Erbringung effizienter und nachhaltiger Güterverkehrsdienste. Die Korridore stellen vorrangig auf Folgendes ab: Integration der verschiedenen Verkehrsträger, Interoperabilität und eine koordinierte Entwicklung der Infrastrukturen, insbesondere in grenzüberschreitenden Abschnitten, verkehrsträgerübergreifend und bei Engpässen. Die Korridore werden die Verkehrsmanagementsysteme weiterentwickeln und die Nutzung nachhaltiger

Güterverkehrsdienste sowie von Innovationen und neuen Technologien fördern, beispielsweise hinsichtlich der Bereitstellung der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe. Wo immer dies angebracht ist, werden die Korridore die Meeresautobahnen als die maritime Dimension der Kernnetzkorridore und die Schienengüterverkehrskorridore als die Schienengüterverkehrs-Dimension der Kernnetzkorridore einbeziehen.

2.2. Die Funktionsweise der Kernnetzkorridore

2.2.1. Europäische Koordinatoren

Nach den positiven Erfahrungen mit den europäischen Koordinatoren für die vorrangigen Projekte im Rahmen der derzeitigen TEN-V-Politik⁶ wird die Arbeit an den Kernnetzkorridoren durch Europäische Koordinatoren vorangetrieben. In der TEN-V-Verordnung sind die Anforderungen an die Europäischen Koordinatoren sowie ihre Aufgaben und das Verfahren zu ihrer Benennung festgelegt⁷. Für jeden Korridor gibt es einen Europäischen Koordinator. Weitere Koordinatoren für Meeresautobahnen und ERTMS werden noch benannt (siehe unten). Die Europäischen Koordinatoren handeln im Namen der Kommission. Die Europäischen Koordinatoren werden, mit Unterstützung der Kommission, das Korridorforum leiten.

2.2.2. Korridorforum und Arbeitsgruppen

Der Europäische Koordinator wird in enger Zusammenarbeit mit den betreffenden Mitgliedstaaten ein Korridorforum für den jeweiligen Kernnetzkorridor einrichten. Das Korridorforum ist ein beratendes Gremium unter dem Vorsitz des Europäischen Koordinators, an dem die Mitgliedstaaten und – nach Zustimmung der betroffenen Mitgliedstaaten – ausgewählte andere Mitglieder teilnehmen, die zum Beispiel Regionen, Infrastrukturbetreiber, Vertreter von Güterverkehrskorridoren, Stromkommissionen (sofern relevant), Häfen, Flughäfen, Schienen-Straßen-Terminals, Betreiber, Nutzer und andere Beteiligte vertreten.

Die Korridorforen bilden das Herzstück der Kernnetzkorridore und sollen als eine gemeinsame, hochrangige Struktur eines bestimmten Korridors fungieren. Sie spielen eine zentrale Rolle bei der Erörterung der allgemeinen Ziele des Kernnetzkorridors sowie der Ausarbeitung und der Umsetzung der im Arbeitsplan festgelegten Maßnahmen.

Das Korridorforum wird im ersten Jahr häufiger zusammentreten – um den Arbeitsplan auszuarbeiten – und später im jährlichen Turnus entsprechend dem festgestellten Bedarf. Die Sitzungen des Korridorforums könnten nach einem Rotationssystem von einem der betreffenden Mitgliedstaaten ausgerichtet werden.

Der Koordinator kann zusammen mit den betreffenden Mitgliedstaaten Arbeitsgruppen einsetzen, die die technischen Arbeiten in Bezug auf bestimmte grenzübergreifende Projekte, Fragen der Interoperabilität und die bessere Integration der verschiedenen Verkehrsträger durchführen.

2.2.3. Der Arbeitsplan

Gemäß der TEN-V-Verordnung muss für jeden Korridor innerhalb eines Jahres nach Inkrafttreten der Verordnung ein Arbeitsplan ausgearbeitet werden.

⁶ http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-implementation/priority-projects/index_en.htm

⁷ Artikel 45

Im Arbeitsplan wird der gegenwärtige Stand des Korridors analysiert, wobei insbesondere die relevanten Abschnitte des Korridors, die Engpässe und Probleme der Interoperabilität behandelt werden. Hierzu werden vor allem vorliegende Studien und Materialien sowie deren gemeinsame Analyse herangezogen. Danach werden die zu ergreifenden Maßnahmen, deren Zeitplan sowie die erforderlichen und die verfügbaren finanziellen Ressourcen ermittelt. Die Maßnahmen umfassen die geplanten Infrastrukturinvestitionen und andere Maßnahmen zur Beseitigung physischer, technischer, betrieblicher und administrativer Hindernisse innerhalb der Verkehrsträger und zwischen ihnen sowie für den Ausbau eines effizienten, innovativen und nachhaltigen multimodalen Verkehrs und entsprechender Dienste. In diesem Zusammenhang könnten im Arbeitsplan auch mögliche Maßnahmen ermittelt werden, durch die die Rolle der wichtigsten See- und Binnenhäfen als Grundlage der Intermodalität gestärkt werden könnte.

Eine enge Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Leitungsgremien der Europäischen Verkehrskorridore (d. h. Kernnetzkorridore, Schienengüterverkehrskorridore, gegebenenfalls Stromkommissionen) ist erforderlich, um Kohärenz zu gewährleisten, Synergien zu nutzen und Doppelarbeit zu vermeiden.

Der Arbeitsplan muss von den betreffenden Mitgliedstaaten nach Konsultation des Korridorforums gebilligt werden. Die Kommission kann den Arbeitsplan dann in einen Durchführungsbeschluss umwandeln, um auf diese Weise die einen klaren Rechtsrahmen für die Entwicklung des Kernnetzkorridors festzulegen. Der Arbeitsplan wird parallel zur Halbzeitüberprüfung der CEF im Jahr 2017 überarbeitet werden, um Bilanz zu ziehen und den Arbeitsplan erforderlichenfalls zu vertiefen und zu aktualisieren.

2.2.4. *Zeitplan*

Im Hinblick auf die Erstellung des Arbeitsplans innerhalb des in der TEN-V-Verordnung festgelegten Zeitrahmens fasst die Kommission folgenden vorläufigen Zeitplan für die Kernnetzkorridore ins Auge:

Erstes Quartal 2014	Benennung der Europäischen Koordinatoren
April, Juni, Oktober, November 2014	Sitzungen des Korridorforums zur Ausarbeitung des Arbeitsplans
ab April 2014	Einsetzung von Arbeitsgruppen und Sitzungen der Arbeitsgruppen
Dezember 2014	Billigung des Arbeitsplans durch die Mitgliedstaaten
Januar 2015	Möglicher Durchführungsrechtsakt der Kommission
ab 2015	Regelmäßige Sitzungen des Korridorforums und der Arbeitsgruppen

2.2.5. *Horizontale Koordinatoren*

In der TEN-V-Verordnung sind zusätzlich zu den Europäischen Koordinatoren für die Kernnetzkorridore zwei weitere Europäische Koordinatoren vorgesehen. Diese Koordinatoren werden sich mit der koordinierten Verwirklichung von Meeresautobahnen und ERTMS befassen, da diese Fragen das gesamte Kernnetz betreffen und ein horizontaler Ansatz von Nutzen ist. In der Verordnung sind weder die Errichtung eines Forums noch ein Arbeitsplan für diese Koordinatoren vorgesehen.

Der Koordinator für Meeresautobahnen legt jedoch zwei Jahre nach seiner Benennung einen ausführlichen Durchführungsplan für die Hochgeschwindigkeitsseewege vor⁸.

Der Koordinator für das ERTMS wird auf der Grundlage des europäischen ERTMS-Bereitstellungsplans⁹ arbeiten, der auf den umfassenden Einsatz des ERTMS in den Kernnetzkorridoren und im gesamten Kernnetz ausgeweitet wird.

2.3. Zusammenarbeit der Kernnetzkorridore mit anderen Initiativen

Im Laufe des Gesetzgebungsverfahrens zur Annahme der TEN-V-Durchführungsverordnung und der Fazilität „Connecting Europe“ wurden große Anstrengungen unternommen, um eine optimale Kohärenz und Synergien zwischen den Kernnetzkorridoren und den gemäß der Verordnung (EG) Nr. 913/2010¹⁰ eingerichteten Schienengüterverkehrskorridoren zu gewährleisten. Ihre Funktionsweise und Strukturen werden durch die TEN-V-Verordnung nicht geändert und ihr geografischer Geltungsbereich entspricht den Kernnetzkorridoren, so dass beide Gruppen dieselben Studien nutzen, die gleichen Gesprächspartner haben und die Förderungswürdigkeit im Hinblick auf die finanzielle Unterstützung der EU gewährleisten können. Vertreter der Schienengüterverkehrskorridore sollten am Korridorforum teilnehmen.

Beim Aufbau der Kernnetzkorridore und der Ausarbeitung des Arbeitsplans soll ferner der praktische Einsatz von Indikatoren zur Messung der Nachhaltigkeit des Verkehrs ermöglicht werden, wie sie beispielsweise im Rahmen von Studien zu „Grünen“ Korridoren¹¹ entwickelt wurden. Außerdem wird ein Beitrag zur Hafeninitiative¹² geleistet. Durch diese Initiative, die darauf abstellt, die vorhandenen Hafenskapazitäten besser zu nutzen, Investitionen anzuziehen und die erforderliche Hinterlandanbindung auszubauen, erhalten die Hafenakteure eine proaktive Rolle innerhalb der Korridorforen.

NAIADES II¹³ wird auf der Verwirklichung des Kernnetzkorridors aufbauen, um qualitativ hochwertige Binnenwasserstraßen mit guten Fahrbedingungen im gesamten Kernnetz bieten zu können. Die einschlägigen „NAIADES-II“-Maßnahmen wie die weitere Entwicklung der Binnenschifffahrtsinformationsdienste und die Maßnahmen zur Stärkung der Nachhaltigkeit des Sektors sollten gegebenenfalls in die Sitzungen der Korridorforen und die Arbeitspläne einbezogen werden, was wiederum die aktive Beteiligung der Binnenschifffahrtsakteure erfordert.

Die Marco-Polo-Initiative wird als Bestandteil der Fazilität „Connecting Europe“ in Einklang mit der Definition der nachhaltigen Güterverkehrsdienste in Artikel 32 der TEN-V-Verordnung fortgesetzt.

⁸ Artikel 21 der TEN-V-Verordnung.

⁹ Aufgenommen in 2012/88/EU: Beschluss der Kommission vom 25. Januar 2012 über die Technische Spezifikation für die Interoperabilität der Teilsysteme „Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung“ des transeuropäischen Eisenbahnsystems (ABl. L 51 vom 23.2.2012, S. 1-65).

¹⁰ Verordnung (EU) Nr. 913/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. September 2010 zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr, ABl. L 276 vom 20.10.2010, S. 22-32.

¹¹ Siehe z. B.: <http://www.supergreenproject.eu/>.

¹² Siehe COM(2013) 295 „Häfen als Wachstumsmotor“ und COM(2013) 296 „Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines Rahmens für den Zugang zum Markt für Hafendienste und die finanzielle Transparenz der Häfen“.

¹³ Siehe COM(2013) 623 „Mehr Qualität in der Binnenschiffahrt NAIADES II“.

3. VERWIRKLICHUNG DES TEN-V MIT HILFE DER FAZILITÄT „CONNECTING EUROPE“ (CEF)

3.1. Die CEF-Finanzierungsprioritäten für die Arbeitsprogramme

Das Budget der Fazilität „Connecting Europe“ reicht in Bezug auf den ermittelten Investitionsbedarf im Kernnetz in Höhe von rund 250 Mrd. EUR nicht aus. Daher muss die Kommission alles in ihrer Macht Stehende tun, um die Mittel effizient einzusetzen und entsprechend der im Weißbuch festgelegten und in Einklang mit der CEF-Verordnung als vorrangig eingestuften EU-Verkehrspolitik optimale Schwerpunkte für die Verwendung der EU-Mittel zu setzen. So ist in Anhang I Teil IV¹⁴ der CEF-Verordnung festgelegt, dass 80 % der Mittel für die Beseitigung von Engpässen, den Ausbau der Interoperabilität des Eisenbahnverkehrs, die Überbrückung fehlender Bindeglieder und insbesondere die Verbesserung grenzübergreifender Abschnitte zu verwenden sind.

Durch den vorgeschlagenen delegierten Rechtsakt wird die Verordnung um die Liste der Finanzierungsprioritäten in den jährlichen und mehrjährigen Arbeitsprogrammen ergänzt. Um jedoch dem Europäischen Parlament, den Mitgliedstaaten und den Beteiligten einen langfristigen Überblick zu geben, hat die Kommission beschlossen, die Zuweisung der CEF-Mittel für jede dieser Prioritäten im Zeitraum 2014-2020 zu präzisieren. Bei der Mittelzuweisung für die einzelnen Prioritäten werden die in der CEF-Verordnung festgelegten Voraussetzungen einschließlich der verschiedenen Obergrenzen und Ziele berücksichtigt. In Einklang mit der CEF-Verordnung wird die Kommission Projekten mit hohem europäischem Mehrwert Vorrang einräumen. Dies gilt insbesondere für Projekte für den Bau oder Ausbau grenzübergreifender Abschnitte, die Beseitigung von Engpässen auf den wichtigsten europäischen Verkehrswegen und die vorrangige Schließung der noch bestehenden Lücken im Netz.

Unter Berücksichtigung der vorstehenden Ausführungen ist die Kommission ihrer Ansicht nach in der Lage, Margen für jede der genannten Prioritäten festzulegen, gleichzeitig aber eine flexible Mittelverwaltung zu ermöglichen.

3.1.1. Grenzüberschreitende Projekte, Engpässe und multimodale Projekte in den Kernnetzkorridoren

Im Rahmen dieser Priorität will die Kommission sich auf die Finanzierung der Projekte konzentrieren, mit denen der größte Mehrwert für die EU erzielt werden kann: Projekte in Bezug auf wichtige, noch fehlende grenzübergreifende Projekte, große Engpässe und sonstige verbesserungsbedürftige grenzüberschreitende Abschnitte. Die CEF räumt dem Ausbau von Infrastrukturen für umweltfreundlichere Verkehrsträger, z. B. Schiene und Binnenschifffahrt, Vorrang ein, wobei jedoch eine Ausnahme für die Mitgliedstaaten gilt, die nicht über diese Netze verfügen.

- (a) Zu den **wichtigen fehlenden grenzüberschreitenden Projekten** zählen Evora – Merida (PT/ES), Seine – Schelde (FR/BE/NL), Großprojekte im Korridor Skandinavien – Mittelmeer, d. h. der Fehmarnbelt (DK/DE) und der Brenner-Basistunnel (IT/AT), Großprojekte im Mittelmeerkorridor einschließlich der Strecke Lyon – Turin (FR/IT) sowie „Rail Baltica“ (FI/EE/LV/LT/PL)¹⁵. Nach Schätzungen der Kommission sind für die ersten fünf genannten Projekte zwischen 2014 und 2020

¹⁴ Teil IV: Richtprozentsätze für spezifische Verkehrsziele.

¹⁵ Für das „Rail Baltica“-Projekt können die höheren Kofinanzierungssätze der Kohäsionsmittel gelten.

insgesamt bis zu 5 Mrd. EUR aufzuwenden, während die Kosten des „Rail Baltica“-Projekts in der jüngsten Studie auf 3,6 Mrd. EUR veranschlagt wurden¹⁶.

- (b) Abgesehen von den wichtigen fehlenden Verbindungen werden die transeuropäischen Verkehrsströme auch durch bestehende **große Engpässe** zwischen wichtigen Wirtschaftszentren, Häfen oder Stadtgebieten behindert. Zu den wichtigsten Engpässen zählen beispielsweise die Eisenbahnverbindung Stuttgart – Ulm in Deutschland im Rhein-Donau-Korridor, die Donauschleusen am Eisernen Tor an der rumänisch-serbischen Grenze, die Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnverbindung Halle/Leipzig – Nürnberg, die Brücken über den Albert Kanaal oder die Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnverbindung Perpignan – Montpellier, die die Hochgeschwindigkeitsnetze der Iberischen Halbinsel und Frankreichs verbindet.
- (c) Darüber hinaus müssen eine Reihe von **grenzüberschreitenden Abschnitten verbessert werden**, um grenzüberschreitende Verkehrsströme in ganz Europa zu erleichtern. So sind beispielsweise für Projekte wie den Ausbau des gemeinsamen Donauabschnitts zwischen Bulgarien und Rumänien und der Eisenbahnverbindungen Kattowitz (PL) – Zilina (SK), München (DE) – Salzburg (AT) oder Arad (RO) – Sofia (BG) – Thessaloniki (EL) größere Arbeiten erforderlich.
- (d) Die **Kernhäfen** sind die Eintrittspunkte zum Kernnetz und auch hier müssen Engpässe beseitigt werden, beispielsweise durch verbesserte Hinterlandanbindung.
- (e) Unter diese Priorität fallen auch Projekte, die die **multimodale Integration** gewährleisten oder **die Interoperabilität im Eisenbahnverkehr** fördern, beispielsweise Projekte zur Verbesserung der multimodalen Kapazitäten von See- und Binnenhäfen, Projekte zur Anpassung der Spurweite an die europäische Regelspurweite und Projekte zur Verbesserung der Zugänglichkeit. Auch Projekte an städtischen Knotenpunkten werden berücksichtigt.

Nach Schätzungen der Kommission könnten für die Projekte der Kategorien b bis e insgesamt 3,5 bis 4,5 Mrd. EUR aus der Fazilität „Connecting Europe“ benötigt werden.

Zudem wird der Großteil der Kohäsionsmittel in Höhe von 11,3 Mrd. EUR für grenzüberschreitende oder Engpass-Projekte in den Kernnetzkorridoren aufgewendet.

3.1.2. Sonstige Prioritäten

Die nachstehende Tabelle enthält einen Überblick über die sonstigen Prioritäten und eine Schätzung der Kommission im Hinblick auf mögliche finanzielle Unterstützung. Diese Beträge greifen den von der Kommission im Rahmen der Arbeitsprogramme oder bei der Annahme der Finanzierungsbeschlüsse für Projekte zu treffenden Beschlüssen nicht vor.

Finanzierungsprioritäten	Richtbeträge (in EUR)	Erläuterungen

¹⁶ AECOM Study, Mai 2011, aus dem TEN-V-Programm finanziert.

<i>SESAR</i>	2,3-3 Mrd.	Für die Einführung des SESAR-Systems werden EU-Haushaltsmittel in Höhe von rund 3 Mrd. EUR benötigt. SESAR ist eine horizontale Priorität der CEF-Verordnung.
<i>ERTMS</i>	800-1100 Mio.	ERTMS ist eine horizontale Priorität der CEF-Verordnung.
<i>Meeresautobahnen</i>	500-900 Mio.	Meeresautobahnen gemäß der Begriffsbestimmung in Artikel 21 der TEN-V-Verordnung sind eine horizontale Priorität der CEF-Verordnung.
<i>Projekte im Gesamtnetz</i>	600-1000 Mio.	Für diese Projekte gilt eine Obergrenze von 5 % der für den Verkehr bereitgestellten CEF-Mittel. Die aus dem Kohäsionsfonds übertragenen 11,305 Mrd. EUR sind nur für das Kernnetz bestimmt. Zusätzlich zu der Obergrenze von 5 % können Finanzierungsinstrumente eingesetzt werden.
<i>Neue Technologien und Innovation für alle Verkehrsträger</i>	250-400 Mio.	Neue Technologien und Innovation sind in Artikel 33 der TEN-V-Verordnung definiert.
<i>Andere Systeme für Telematikanwendungen (RIS, IVS, VTMS, „e-maritime“)</i>	250-400 Mio.	Für die bordseitigen Komponenten, einschließlich bordseitiger Komponenten von SESAR, gilt eine Obergrenze von 5 %.
<i>Maßnahmen zur Verringerung des Güterschienenverkehrslärms</i>	200-260 Mio.	Für diese Projekte gilt eine Obergrenze von 1 % der für den Verkehr bereitgestellten CEF-Mittel.
<i>Für Güterverkehrsdienste</i>	150-200 Mio.	Nachhaltige Güterverkehrsdienste sind in Artikel 32 der TEN-V-Verordnung definiert.

Priorität	Beträge (in EUR)	Erläuterungen
<i>Projekte zur Anbindung des transeuropäischen Verkehrsnetzes an die Verkehrsinfrastrukturnetze der Nachbarländer</i>	50-100 Mio.	Im Rahmen der CEF förderfähige Projekte sind in Artikel 8 Absatz 1 Buchstaben a bis e der TEN-V-Verordnung aufgeführt.
<i>Finanzierungsinstrumente</i>	1,3-2,4 Mrd.	Für die Markteinführung im Bereich Verkehr werden 2 Mrd. EUR veranschlagt. Für die insgesamt für die Bereiche Verkehr, Energie und Telekommunikation bereitgestellten CEF-Haushaltsmittel gilt laut Rechtsgrundlage eine Obergrenze von 10 %, die auf 20 % der CEF-Mittel angehoben werden kann.
<i>Programmunterstützende Aktionen</i>	260 Mio.	Programmunterstützende Aktionen umfassen Ausgaben für technische und administrative Unterstützungsleistungen, die der Kommission für die Verwaltung der Fazilität „Connecting Europe“ und die Verwirklichung des TEN-V-Netzes entstehen. Für sie gilt eine Obergrenze von 1 % der für den Verkehr bestimmten CEF-Mittel. Sie dienen hauptsächlich zur Deckung der Kosten der Exekutivagentur. Es wird spezifische programmunterstützende Aktionen für die aus dem Kohäsionsfonds geförderten Mitgliedstaaten geben.

3.2. Die wichtigsten Grundsätze der direkten Verwaltung der Finanzhilfen und wichtige Erwartungen

Die CEF wird direkt von der Kommission verwaltet, mit Unterstützung einer Exekutivagentur. Die jährlichen und mehrjährigen Arbeitsprogramme, in denen für Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen die vorläufige Mittelzuweisung, der Zeitplan, die Ziele und die erwarteten Ergebnisse, die Prioritäten, der Höchstsatz für die Kofinanzierung sowie die Zulassungs-, Auswahl- und Gewährungskriterien festgelegt sind, werden von der Kommission, nach Billigung durch den CEF-Ausschuss im Prüfverfahren, erlassen.

Die Kommission, die von einer Exekutivagentur unterstützt wird, ist verantwortlich für die Evaluierung und Auswahl der Projekte sowie die technische und administrative Durchführung des Programms: Dialog mit den Empfängern, technische und administrative Beratung, Anleitung für die Berichterstattung, Weiterverfolgung der Projektleistung.

Für die Evaluierung möchte die Kommission den zweistufigen Ansatz des TEN-V-Programms 2007-2013 anwenden, bei dem zunächst eine von der Exekutivagentur organisierte externe Evaluierung durch unabhängige Sachverständige aus der EU erfolgt und anschließend eine interne Evaluierung auf Kommissionsebene. Die begründete Empfehlung der externen Evaluatoren ist beratender Natur und die Kommission kann in ihrer wohlbegründeten Entscheidung von der Empfehlung der externen Evaluatoren abweichen.

Die Europäische Kommission verfügt auch weiterhin über das Vorrecht, ein Projekt teilweise zu finanzieren und den Umfang des Projektvorschlags zu reduzieren, falls dieser Bestandteile enthält, die nicht den in der CEF-Verordnung festgelegten Finanzierungsprioritäten entsprechen.

Mit dem Ziel, die optimale Verwendung der EU-Mittel zu gewährleisten, wird die Kommission Artikel 12 Absatz 2 anwenden, der besagt, dass – nach Bewertung des Projektfortschritts, insbesondere im Falle größerer Verzögerungen bei der Durchführung der Maßnahmen – die Mittel nach der Herabsetzung oder Einstellung der Finanzhilfe für die Maßnahmen umverteilt werden können, wenn die Projekte nicht entsprechend den Finanzierungsbeschlüssen durchgeführt werden. Daher fordert die Kommission die Empfänger auf, realistische Meilensteine für die Durchführung der Projekte vorzuschlagen und ausreichende Rückstellungen für unvorhergesehene Ausgaben vorzunehmen.

Gemäß Artikel 10 Absatz 6 der CEF-Verordnung und Artikel 7 Absatz 2 Buchstabe c der TEN-V-Verordnung wird der Betrag der finanziellen Unterstützung für ein Projekt auf der Grundlage einer Kosten-Nutzen-Analyse für dieses Projekt, der verfügbaren Haushaltsmittel der Union und der angestrebten, möglichst großen Hebelwirkung der Unionsmittel angepasst. Folglich muss allen Projektvorschlägen für „Arbeiten“¹⁷ eine Kosten-Nutzen-Analyse beigefügt sein, in der für das Projekt beantragte Kofinanzierungssatz genannt wird, wobei die Höchstfinanzierungssätze nach der CEF-Verordnung zu berücksichtigen sind. Die Mitgliedstaaten werden aufgefordert, eine anerkannte Methodik und insbesondere die Methodik der Kohäsionspolitik¹⁸ zu verwenden, soweit es um Projekte geht, die aus Kohäsionsmitteln des CEF finanziert werden. Die einschlägigen Vorschläge können auch anhand der Arbeitspläne der Kernnetzkorridore geprüft werden, die ein weiteres Element für die Rangfolge der Projekte im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“ darstellen. Aus den Projektvorschlägen für Arbeiten muss ferner hervorgehen, dass die Maßnahme nachweislich mit den einschlägigen EU-Umweltvorschriften konform ist.

Die Kommission will die Koordinierung der CEF mit anderen EU-Finanzierungsprogrammen mit dem Ziel gewährleisten, die Komplementarität sicherzustellen. Dies gilt unter anderem für die im Rahmen der europäischen Struktur- und Investitionsfonds, der Nachbarschaftsinvestitionsfazilität (NIF) oder des Instruments für Heranführungshilfe (IPA) verfügbaren Mittel.

Das Verfahren der direkten Mittelverwaltung bedeutet jedoch nicht, dass die Kommission sich in die Durchführung der Projekte durch die Mitgliedstaaten einmischt: für

¹⁷ Gemäß Artikel 2 der CEF-Verordnung bezeichnet „Arbeiten“ den Kauf, die Lieferung und den Einsatz von Komponenten, Systemen und Dienstleistungen, einschließlich Software, die Durchführung der ein Vorhaben betreffenden Entwicklungs-, Bau- und Herstellungstätigkeiten, die Bauabnahme und die Inbetriebnahme eines Vorhabens.

¹⁸ http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/guides/cost/guide2008_en.pdf. Ein neuer Leitfaden für den Zeitraum 2014-2020 wird derzeit ausgearbeitet und wird im ersten Quartal 2014 verfügbar sein.

Vergabeverfahren, die Projektdurchführung vor Ort und die Verfahren für die Umweltverträglichkeitsprüfung (insbesondere die in der UVP-Richtlinie sowie in der Habitat-Richtlinie und der Wasserrahmenrichtlinie vorgeschriebenen) sind weiterhin die Empfänger und die nationalen Behörden zuständig.

3.3. Besonderheiten der mehrjährigen und der jährlichen Aufrufe für Kohäsionsmittel

Als allgemeine Regel gilt, dass die Vorschriften und Finanzierungsprioritäten der Kohäsionsmittel die gleichen sind wie für die Komponente der Fazilität „Connecting Europe“ in Höhe von 14,9 Mrd. EUR, wobei der Schwerpunkt auf grenzüberschreitenden und Engpass-Projekten in den Kernnetzkorridoren liegt. Die Kommission möchte mit den gleichen Arbeitsprogrammen beide Komponenten der CEF abdecken. Jedoch werden höhere Kofinanzierungssätze verfügbar sein (z. B. dem Kohäsionsfonds vergleichbar) und die Bestimmungen betreffend die Mehrwertsteuer und den Erwerb von Grundstücken werden den Regeln der Kohäsionspolitik entsprechen. Als allgemeine Regel werden, wie vorstehend gesagt, für die aus dem Kohäsionsfonds übertragenen 11,3 Mrd. EUR die Vorschriften der zentralen Mittelverwaltung gelten.

Zu beachten ist, dass nach Ansicht der Kommission die Möglichkeit, hohe Kofinanzierungssätze aus dem CEF-Budget zu erhalten, aufgrund des begrenzten Beitrags durch die Projektträger eine strenge Evaluierung des Projekts und seines Nutzens erfordert. Letzteres würde insbesondere eine gründliche Analyse des Umfangs der Projektvorschläge bedeuten mit dem Ziel, die effiziente Nutzung der EU-Finanzmittel zu gewährleisten.

In den ersten drei Jahren der Durchführung der Fazilität „Connecting Europe“ wird gemäß Artikel 11 Absatz 2 der CEF-Verordnung bei der Auswahl der aus Kohäsionsmitteln förderfähigen Projekte den nationalen Zuweisungen im Rahmen des Kohäsionsfonds Rechnung getragen. Das bedeutet, dass in den ersten drei Jahren aus dem Teil der Haushaltsmittel in Höhe von 11,3 Mrd. EUR, der aus dem Kohäsionsfonds übertragen wurde, keinem förderfähigen Mitgliedstaat eine die entsprechende nationale Mittelzuweisung übersteigende Kofinanzierung für Projekte zugewiesen werden kann. Um allen für eine Förderung in Frage kommenden Mitgliedstaaten die Ausarbeitung ausgereifter Projekte von hoher Qualität und hohem Mehrwert für die EU zu ermöglichen, plant die Kommission im Frühjahr 2014, 2015 und 2016 Aufrufe zu veröffentlichen.

Sind jedoch Kohäsionsmittel nach dem letzten Aufruf im Jahr 2016 nicht gebunden, werden ab Frühjahr 2017 weitere Aufrufe durchgeführt, damit die restlichen Mittel ohne Anwendung des Grundsatzes der nationalen Zuweisungen in Anspruch genommen werden können. Ab dem 1. Januar 2017 können im Rahmen der Aufrufe auch zurückgeforderte Mittel von Projekten, deren Leistung nicht den geltenden Finanzierungsbeschlüssen entspricht, zugewiesen werden, in Einklang mit Artikel 12 der CEF-Verordnung, der die Möglichkeit vorsieht, Finanzhilfe zu streichen, herabzusetzen, auszusetzen und einzustellen. Diese Aufrufe sind weiterhin Projekten in den Mitgliedstaaten, die aus Kohäsionsfondsmitteln gefördert werden können, vorbehalten, unter Anwendung der in Absatz 1 aufgeführten besonderen Bestimmungen.

Gemäß Artikel 11 der CEF-Verordnung wird programmunterstützenden Maßnahmen, mit denen die Stärkung der Verwaltungskapazität von Mitgliedstaaten, die mit Mitteln aus dem Kohäsionsfonds gefördert werden können, angestrebt wird, besondere Beachtung zukommen, um eine angemessene Projektpipeline zu entwickeln. Diese Maßnahmen können

unterschiedliche Formen annehmen: Finanzhilfen für vorbereitende Studien für Projekte; die Mitgliedstaaten könnten ferner beschließen, die „Gemeinsame Hilfe bei der Unterstützung von Projekten in europäischen Regionen“ (Joint Assistance to Support Projects in European Regions, JASPERS) in Anspruch zu nehmen; schließlich kann potenziellen Empfängern, wie z. B. Eisenbahninfrastrukturbetreibern, gezielte technische Unterstützung geleistet werden, um ihnen bei der Ausarbeitung der Projektvorschläge zu helfen.

3.4. Finanzierungsinstrumente

Eines der zentralen Elemente der CEF ist das Ziel, innovative Finanzierungsinstrumente (darunter Projektanleihen) besser einzusetzen, um ein günstiges Umfeld für private Infrastrukturinvestitionen zu bieten. Dadurch soll eine Alternative zur herkömmlichen Zuschussfinanzierung geboten und es sollen Finanzierungslücken bei strategischen Investitionen geschlossen werden können. Die Kommission führt Konsultationen mit mehreren Partnern, einschließlich Finanzinstitutionen, durch und wird, sobald dies angebracht ist, ein Grundsatzdokument vorlegen, um den Rahmen, die Ziele und die Bedingungen für die Verwendung der Finanzierungsinstrumente im Verkehrsbereich in Einklang mit der CEF-Verordnung zu erläutern.

Die Finanzierungsinstrumente im Rahmen der CEF werden schrittweise eingeführt. Bis 2015 sind die verfügbaren Haushaltsmittel für sämtliche Finanzierungsinstrumente auf 10 % der gesamten CEF-Mittelausstattung angesetzt, und die verfügbaren Mittel für das Projektanleihen-Instrument im Rahmen der CEF ist auf 230 Mio. EUR für die drei CEF-Sektoren begrenzt. Nach 2015 können die verfügbaren Mittel für sämtliche Finanzierungsinstrumente bis auf 20 % angehoben werden, sofern die abschließende Bewertung der Pilotphase der Projektanleihen-Initiative positiv ausfällt und die Marktakzeptanz 8 % erreicht.