



Brüssel, den 22. Mai 2018  
(OR. en)

---

---

**Interinstitutionelles Dossier:**  
2018/0138 (COD)

---

---

9075/18  
ADD 3

TRANS 212  
IA 137

### ÜBERMITTLUNGSVERMERK

---

Absender:	Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag des Generalsekretärs der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	17. Mai 2018
Empfänger:	Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union
Nr. Komm.dok.:	SWD(2018) 179 final
Betr.:	ARBEITSUNTERLAGE DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN ZUSAMMENFASSUNG DER FOLGENABSCHÄTZUNG Begleitunterlage zum Vorschlag für eine VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES über die Straffung von Maßnahmen zur rascheren Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes

---

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument SWD(2018) 179 final.

Anl.: SWD(2018) 179 final

Brüssel, den 17.5.2018  
SWD(2018) 179 final

**ARBEITSUNTERLAGE DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN**

**ZUSAMMENFASSUNG DER FOLGENABSCHÄTZUNG**

*Begleitunterlage zum*

**Vorschlag für eine  
VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

**über die Straffung von Maßnahmen zur rascheren Verwirklichung des  
transeuropäischen Verkehrsnetzes**

{COM(2018) 277 final} - {SEC(2018) 228 final} - {SWD(2018) 178 final}

## Zusammenfassung

Folgenabschätzung zur Initiative für eine Straffung der Verfahren für die Vollendung des TEN-V-Netzes

### A. Handlungsbedarf

**Warum? Um welche Problematik geht es? Höchstens 11 Zeilen**

Die wirksame und rechtzeitige Vollendung des TEN-V-Netzes ist für das effiziente Funktionieren des Binnenmarktes von grundlegender Bedeutung und unterstützt auch die Dekarbonisierung und Digitalisierung des Verkehrs sowie den Übergang zu einer CO<sub>2</sub>-armen Mobilität. Aufgrund bestimmter Verfahren sind bei der Durchführung von TEN-V-Vorhaben jedoch Verzögerungen eingetreten, und Vorhabenträger sind verunsichert. In extremen Fällen dauert es von der Vorbereitung von Infrastrukturvorhaben bis zu deren Inangriffnahme bis zu zehn Jahre; im Durchschnitt nimmt die Vorbereitung vier bis fünf Jahre in Anspruch. Das Problem liegt in der suboptimalen Organisation der Genehmigungsverfahren (die aus verschiedenen Abschnitten bestehen und für die keine Fristen festgelegt sind) begründet sowie in Schwierigkeiten bei der Anwendung des für die grenzüberschreitende Auftragsvergabe geltenden Rechtsrahmens. Dies hat zur Folge, dass sich private Investoren nur zögernd an Infrastrukturvorhaben beteiligen. Bei der Mehrzahl der betroffenen Interessenträger handelt es sich um Träger von TEN-V-Vorhaben, nationale Behörden (insbesondere solche, die für die Vergabe von Genehmigungen zuständig sind) und die Zivilgesellschaft. Für die Bürger ist es häufig schwierig, sich umfassend an der Vorhabenplanung zu beteiligen, weil nicht klar ersichtlich ist, wie Verfahren organisiert werden. Wird dieses Problem nicht wirksam angegangen, so ist mit weiteren Verzögerungen bei der Durchführung der Vorhaben zu rechnen und das transeuropäische Verkehrsnetz kann nicht bis 2030 vollendet werden.

**Was soll mit dieser Initiative erreicht werden? Höchstens 8 Zeilen**

Das übergeordnete Ziel der Initiative besteht darin, Verzögerungen und das hohe Maß an Ungewissheit in Bezug auf Verfahren anzupacken, die sich auf die Vollendung von Vorhaben im TEN-V-Kernnetz auswirken, mit denen ein Beitrag zu den allgemeinen Zielen des transeuropäischen Verkehrsnetzes – Kohäsion, Effizienz, Nachhaltigkeit und mehr Vorteile für die Nutzer – geleistet wird. Die Initiative dürfte die Vollendung des TEN-V-Netzes dadurch beschleunigen, dass durch sie der Anteil der normgerechten Infrastrukturen steigt, und zur Verringerung der Zahl der Vorhaben des TEN-V-Kernnetzes beitragen, bei denen es zu Verzögerungen kommt. Zudem wird ein Anstieg der Zahl von Vorhaben erwartet, bei denen innovative Finanzinstrumente der EU in Anspruch genommen werden oder Privatkapital genutzt wird.

**Worin besteht der Mehrwert des Tätigwerdens auf EU-Ebene? Höchstens 7 Zeilen**

Das TEN-V-Netz trägt definitionsgemäß transnationalen und EU-weiten Charakter. Seine Vollendung erfordert eine enge Abstimmung der verschiedenen Vorhaben, denn nur so können die Vorzüge des Gesamtnetzes auf EU-Ebene in vollem Umfang genutzt werden. Diesbezüglich bedarf die Vollendung des TEN-V-Netzes der effizienten Abstimmung nicht nur der Investitionen, sondern auch des Tempos, in dem die einzelnen Vorhaben umgesetzt werden, um zeitliche Lücken zu vermeiden und die Vorteile zu nutzen, die ein EU-weites Netz bietet. Zwischen den Mitgliedstaaten bestehen erhebliche Unterschiede im Hinblick auf die Zahl der an Genehmigungsverfahren beteiligten Behörden und Regulierungsebenen sowie deren Zuständigkeiten und Befugnisse. Die aus diesen Verfahrensunterschieden resultierenden Verzögerungen wirken sich nachhaltig auf die Vollendung des TEN-V-Netzes aus.

### B. Lösungen

**Welche gesetzgeberischen und sonstigen Optionen wurden erwogen? Wird eine Option bevorzugt? Warum? Höchstens 14 Zeilen**

Es wurden drei Optionen erwogen, die von nicht zwingenden und nicht verbindlichen Rechtsvorschriften bis hin zu Legislativmaßnahmen reichen. Die Option, bei der die vorhandenen Instrumente nur minimal geändert werden sollen (PO1), besteht in erster Linie in der Entwicklung einer Reihe von Leitlinien (nicht zwingende Rechtsvorschriften) für die Träger von TEN-V-Vorhaben und einer besseren Ausrichtung der vorhandenen Instrumente, insbesondere in Bezug auf technische Hilfe. Bei der Option, bei der verbindliche Maßnahmen von begrenztem Umfang auf nationaler Ebene umgesetzt werden sollen (PO2), sind die Mitgliedstaaten gehalten, eine zentrale Anlaufstelle für Vorhaben des TEN-V-Kernnetzes einzurichten und dafür Sorge zu tragen, dass ihnen die zügigste Bearbeitung, die gesetzlich möglich ist, zuteil wird. Abschließend wurden zwei Varianten einer Option, bei der ein EU-Rahmen für die Genehmigung von Vorhaben des TEN-V-Kernnetzes vorgegeben

würde, in Betracht gezogen (PO3): die Anwendung von EU-Vorschriften auf nationaler Ebene (PO3a) und die Verlagerung des Genehmigungsverfahrens auf die EU-Ebene (PO3b).

Option 2 (PO2) wird der Vorzug gegeben, weil sie im Hinblick auf Wirksamkeit und Effizienz gegenüber Option 1 (PO1) und im Hinblick auf Flexibilität gegenüber Option 3 (PO3) besser abschneidet. Hinzu kommt, dass bei PO2 die Nachteile, die PO3 in Bezug auf soziale Auswirkungen und Auswirkungen hinsichtlich der Rechtssicherheit aufweist, nicht feststellbar sind. PO2 stellt eine ausgewogene und effiziente Lösung für die Durchführung von TEN-V-Vorhaben dar, mit der gleichzeitig klarere und stärker integrativ ausgerichtete Verfahren geschaffen werden, um die öffentliche Akzeptanz von Infrastrukturvorhaben zu erhöhen.

#### **Wer unterstützt welche Option? Höchstens 7 Zeilen**

PO1 wird von nationalen Behörden befürwortet, weil die mit der Anwendung der anderen Optionen verbundene Hauptlast höchstwahrscheinlich von den einzelstaatlichen Verwaltungen zu tragen wäre. PO3 wird vor allem von Vorhabenträgern unterstützt, nach deren Auffassung diese Option das größte Potenzial für eine Vereinfachung der Verfahren und für Klarheit bietet. PO2 wird von den meisten Interessenträgern befürwortet, weil sie nach Ansicht von nationalen Behörden, Vorhabenträgern und Bürgern, die sich an der öffentlichen Konsultation beteiligt haben, die Möglichkeit bietet, das derzeitige System durch eine bessere Abstimmung zu verbessern und gleichzeitig den Grundsatz der Subsidiarität zu wahren und Rechtsunsicherheit zu vermeiden.

### **C. Auswirkungen der bevorzugten Option**

#### **Worin bestehen die Vorteile der bevorzugten Option bzw. der wesentlichen Optionen? Höchstens 12 Zeilen**

PO2 wäre im Zeitraum 2018-2030 mit einer Senkung der Kosten für die Nutzer um 5,1 Mrd. EUR (Kostensenkung um 0,2 % bezogen auf den Ausgangswert) und externen Einsparungen von etwa 724 Mio. EUR verbunden. Es wird erwartet, dass sich alle Optionen positiv auf das Wirtschaftswachstum auswirken; auf EU-Ebene würde sich der wirtschaftliche Nutzen von PO2 auf einen Betrag zwischen 0,9 Mrd. EUR und 1,6 Mrd. EUR jährlich belaufen (was einer Steigerung um 0,9 % bis 1,6 % bezogen auf den Ausgangswert entspricht).

Die in PO2 vorgesehene Schaffung einer zentralen Anlaufstelle auf nationaler Ebene dürfte im Zeitraum 2018-2030, bezogen auf den Ausgangswert, mit einer signifikanten Senkung der Kosten für Vorhabenträger (um 166 Mio. EUR) einhergehen. Bei PO2 handelt es sich *de facto* um die Option, die den Gesamtverwaltungsaufwand am stärksten reduzieren würde (um 153 Mio. EUR).

PO2 würde, bezogen auf den Ausgangswert, zudem deutlich zur Schaffung zusätzlicher neuer Arbeitsplätze bis 2030 beitragen (5600 zusätzliche Arbeitsplätze pro Jahr, was einem Anstieg um 1,6 % bezogen auf den Ausgangswert entspricht).

Was schließlich die sozialen Auswirkungen betrifft, so würden sich die Integration und Koordinierung der Genehmigungsverfahren insgesamt bei PO2 aufgrund einer besseren Abstimmung der Verfahren und fester Fristen positiv auf die öffentlichen Konsultationen auf Vorhabenebene auswirken.

#### **Welche Kosten entstehen bei der bevorzugten Option bzw. den wesentlichen Optionen? Höchstens 12 Zeilen**

Die in PO2 vorgesehene Einrichtung zentraler Anlaufstellen auf nationaler Ebene wird im Zeitraum 2018-2030 für Genehmigungsbehörden voraussichtlich Verwaltungskosten in Höhe von 13 Mio. EUR verursachen. Sonstige Kosten sind nicht zu erwarten.

#### **Worin bestehen die Auswirkungen auf Unternehmen, KMU und Kleinstunternehmen? Höchstens 8 Zeilen**

KMU und Kleinstunternehmen werden von dieser Initiative voraussichtlich nicht direkt betroffen sein. Mehr Klarheit und eine Vereinfachung der bestehenden Verfahren könnten KMU zugutekommen, die nicht immer über die für eine Teilnahme an komplexen und langwierigen Verfahren erforderlichen Kapazitäten verfügen. Darüber hinaus wird erwartet, dass die Gesamtauswirkungen auf den Tiefbaumarkt mit positiven Folgewirkungen für die am Baumarkt tätigen KMU verbunden sein werden.

#### **Hat die Initiative nennenswerte Auswirkungen auf die nationalen Haushalte und Behörden? Höchstens 4 Zeilen**

Die zusätzlichen Kosten für Genehmigungsbehörden (13 Mio. EUR im Zeitraum 2018-2030) werden die einzige Auswirkung auf die nationalen Haushalte und Behörden darstellen. Es kann jedoch davon ausgegangen werden, dass diese Kosten in erster Linie mit der Einhaltung des neuen Rahmens im Zusammenhang stehen und mit der Zeit abnehmen werden.

**Wird es andere nennenswerte Auswirkungen geben? Höchstens 6 Zeilen**

Alle drei Optionen sind voraussichtlich mit rechtlichen Auswirkungen verbunden. Jedoch bietet die bevorzugte PO2 die erforderlichen rechtlichen Garantien dafür, dass die auf nationaler Ebene eingesetzte zentrale Genehmigungsbehörde die im Bereich des Verwaltungsrechts geltenden nationalen Rechtsvorschriften einhalten wird. Als Vorbild dient zudem der für die Genehmigung von Infrastrukturvorhaben im Energiebereich geltende Rahmen.

Alle drei Optionen sind mit Auswirkungen auf die Zivilgesellschaft verbunden, aber mit der bevorzugten Option können Klarheit und Transparenz am besten gestärkt und die lokale Bevölkerung am wirksamsten zur Teilnahme an Konsultationen ermutigt werden, was letztlich zu einer größeren öffentlichen Akzeptanz beiträgt.

**D. Folgemaßnahmen**

**Wann wird die Maßnahme überprüft? Höchstens 4 Zeilen**

Die Rechtsvorschrift wird mithilfe der bereits bestehenden Instrumente und Mechanismen für die Berichterstattung über weitere Maßnahmen zur Vervollständigung des TEN-V-Netzes regelmäßig überwacht und evaluiert.