



Rat der
Europäischen Union

Brüssel, den 28. August 2020
(OR. en)

10314/20

TRANS 353

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender:	Frau Ilze JUHANSONE, Generalsekretärin der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	26. August 2020
Empfänger:	Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union
Nr. Komm.dok.:	COM(2020) 433 final
Betr.:	BERICHT DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT, DEN RAT, DEN EUROPÄISCHEN WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSS UND DEN AUSSCHUSS DER REGIONEN Bericht über die Fortschritte bei der Umsetzung des TEN-V-Netzes in den Jahren 2016 und 2017

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument COM(2020) 433 final.

Anl.: COM(2020) 433 final



Brüssel, den 26.8.2020
COM(2020) 433 final

**BERICHT DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT, DEN RAT,
DEN EUROPÄISCHEN WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSS UND DEN
AUSSCHUSS DER REGIONEN**

**Bericht über die Fortschritte bei der Umsetzung des TEN-V-Netzes in den Jahren 2016
und 2017**

Bericht über die Fortschritte bei der Umsetzung des TEN-V-Netzes in den Jahren 2016 und 2017

1. EINLEITUNG

Der Verkehr ermöglicht als Eckpfeiler des Europäischen Integrationsprozesses unionsweite Konnektivität, Konvergenz und Kohäsion. Ein intelligentes, nachhaltiges und vollständig vernetztes europäisches Verkehrssystem ist eine Grundvoraussetzung für die Vollendung und das gute Funktionieren des Europäischen Binnenmarktes sowie für die Anbindung Europas an die Weltmärkte. Damit leistet es einen Beitrag zur europäischen Agenda für Wirtschaftswachstum, Beschäftigung und Wettbewerbsfähigkeit. Darüber hinaus spielt es durch die Entwicklung umweltfreundlicherer Verkehrsträger wie Schiene und Binnenwasserstraßen und den Einsatz alternativer Kraftstoffe im Straßen- und Seeverkehr auch eine zentrale Rolle bei der Dekarbonisierung und damit bei der Verwirklichung der Ziele des Europäischen Grünen Deals¹.

Die Umsetzung der in den Leitlinien für den Aufbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes (Verordnung (EU) Nr. 1315/2013, nachstehend die „TEN-V-Verordnung“²) von 2013 festgelegten Ziele und Normen ist daher von entscheidender Bedeutung für ein nachhaltigeres, nahtloses und intelligenteres europäisches Verkehrsnetz. Die TEN-V-Richtlinien haben tatsächlich ein Gesamtnetz und ein Kernnetz festgelegt, um einerseits eine bessere Zugänglichkeit aller Regionen zu europäischen und globalen Märkten zu fördern und andererseits eine starke Fokussierung auf strategisch wichtige Infrastrukturen zu ermöglichen. Sowohl das Kernnetz als auch das Gesamtnetz konzentrieren sich auf die Integration der verschiedenen Verkehrsträger, die Interoperabilität und die koordinierte Entwicklung der Infrastrukturen, insbesondere in grenzüberschreitenden Abschnitten, damit fehlende Verbindungen überbrückt und Engpässe beseitigt werden. Die TEN-V-Politik ebnet auch den Weg für die Zukunft des Verkehrssystems, insbesondere durch Einrichtungen, die Anreize für schadstoffarme Lösungen, Servicekonzepte der neuen Generation und andere technologische Innovationen schaffen. Die TEN-V-Verordnung legt damit genaue Fristen für die Fertigstellung des Kernnetzes (bis 2030) und des Gesamtnetzes (bis 2050) fest.

Das mit der Verordnung (EU) Nr. 1316/2013³ eingerichtete Finanzierungsinstrument, die Fazilität „Connecting Europe“ (CEF), unterstützt die Umsetzung des TEN-V. Darüber hinaus werden durch die EU-Unterstützung aus dem Kohäsionsfonds (KF) und dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) sowie durch die verschiedenen Finanzinstrumente, die die Europäische Investitionsbank (EIB) bereitstellt, erhebliche Investitionen in das TEN-V getätigt.

Um gegenüber den europäischen Bürgern und Politikern Rechenschaft über die Wirksamkeit der TEN-V-Politik ablegen zu können, müssen Zwischenergebnisse gemessen und gemeldet

¹ COM(2019) 640 final

² 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, S. 1).

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, S. 129).

werden. Zu diesem Zweck hat die Kommission nach Artikel 49 Absatz 3 der TEN-V-Verordnung alle zwei Jahre einen Fortschrittsbericht über die Umsetzung des transeuropäischen Verkehrsnetzes zu veröffentlichen und dem Europäischen Parlament, dem Rat, dem Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss sowie dem Ausschuss der Regionen vorzulegen. Der erste Bericht über die Berichtsjahre 2014 und 2015 wurde im Juni 2017 angenommen⁴. Der vorliegende Fortschrittsbericht ist somit der zweite zweijährliche Bericht, den die Kommission den anderen EU-Institutionen vorlegt.

Dieser zweite Bericht stützt sich auf Daten aus den Jahren 2016 und 2017⁵. Als solches gibt er ein Bild von einer Situation, die insbesondere im Hinblick auf die technische Einhaltung der Vorschriften bis heute weiter vorangeschritten ist. Die bereits in den Jahren 2016 und 2017 sichtbaren Fortschritte senden das richtige Signal und unterstreichen die Bedeutung der TEN-V-Politik, die heute noch größer ist als im Jahr 2013. Das gilt insbesondere für die Dekarbonisierung und den europäischen Grünen Deal, bei dem der Verkehr eine sehr wichtige Rolle spielt.

1.1. Wichtigste Ergebnisse

Den Daten des TENtec-Informationssystems zufolge wurden die in der TEN-V-Verordnung festgelegten Vorgaben für die Umsetzung der TEN-V-Verkehrsinfrastruktur auf Ebene der Kernnetzkorridore für die meisten verfügbaren Indikatoren (zehn von 13) zu 81 % bis 100 % erfüllt. Bei den drei verbleibenden Anforderungen liegt die Erfüllungsquote zwischen 11 % und 67 %.

Auch wenn somit eine Verbesserung der Einhaltung der TEN-V-Standards im Jahr 2017 im Vergleich zu den Vorjahren zu beobachten ist, muss betont werden, dass diese Erfüllungsquoten die Realität in Bezug auf Qualität und Betriebsfunktionalität des Verkehrsnetzes nicht immer vollständig widerspiegeln. Diese Analyse muss vor dem Hintergrund der im Vergleich zum tatsächlichen Bedarf vor Ort teilweise begrenzten technischen TEN-V-Standards erfolgen. Diese Standards müssen daher möglicherweise bei der bevorstehenden Überarbeitung der TEN-V-Verordnung umfassender spezifiziert und weiterentwickelt werden, um das tatsächliche Potenzial und die tatsächlichen Grenzen des Netzes besser zu erfassen.

Ein konkretes Beispiel: Beim Schienennetz ist die Konformität bereits weitgehend erreicht, was die Elektrifizierung (89 %), die Spurweite (86 %), die Güterstreckengeschwindigkeit (86 %) und die Güterachslast (81 %) betrifft, während die Länge der Güterzüge (43 %) und insbesondere die ERTMS-Einführung (11 %) immer noch im Rückstand sind. Eine Strecke kann für eine Zuglänge von 740 m geeignet sein, verfügt jedoch nicht über genügend Gleisanlagen, um die vollständige Interoperabilität in der Praxis zu gewährleisten.

Was den Straßenverkehr betrifft, ist die Einhaltung der Kriterien für Schnellstraßen/Autobahnen vollständig erreicht (100 %). Wie bereits erwähnt darf jedoch nicht vergessen werden, dass sich die Definitionen der Straßenkategorien in der TEN-V-Verordnung von denen der UNECE/EUROSTAT/ITF unterscheiden, wobei die Tatsache, dass Straßen hier und dort von unzureichender Qualität sein können, außer Acht gelassen wird. Darüber hinaus wurden Teile des Netzes möglicherweise während eines bestimmten

⁴ COM(2017) 327 final

⁵ Vollständige Daten für 2017 lagen erst Mitte 2019 vor.

Zeitraums nicht ordnungsgemäß gewartet, sodass eine nominell konforme Straße nicht den Betriebs- und Sicherheitsstandards entspricht.

Die Binnenwasserstraßen sind in Bezug auf die Umsetzung der RIS (98 %) und der CEMT-Anforderung der Klasse IV oder höher (97 %) fast vollständig konform. Sowohl der zulässige Tiefgang von 2,5 m oder mehr als auch die zulässige Brückendurchfahrts Höhe von 5,25 m oder mehr liegen bereits bei einem hohen Wert von 85 %. Dabei sollte jedoch nicht vergessen werden, dass es in Fällen, in denen die Einhaltung der Vorschriften nominell erreicht wird, Ausnahmen für kurze Entfernungen gibt, die jedoch schwerwiegende Auswirkungen auf die Schiffbarkeit eines größeren Abschnitts haben. Die Situation der Donau etwa ist dafür ein gutes Fallbeispiel.

Schließlich sind 89 % der Seehäfen an die Schiene angeschlossen, während der Gleisanschluss der Flughäfen mit 67 % etwas zurückliegt. Auch hier können die guten Daten mitunter eine weniger positive Situation für einige dieser Knotenpunkte verbergen, insbesondere für Häfen: In einigen Fällen reicht die bestehende Gleisanbindung in Bezug auf Kapazität oder Qualität nicht aus oder geht einfach nicht bis zur letzten/ersten Meile.

Neben dem Stand der technischen Umsetzung des TEN-V analysiert der vorliegende Bericht auch die im Hinblick auf die finanziellen Investitionen in das TEN-V im Ganzen unternommenen Anstrengungen. In den Jahren 2016 und 2017 wurden insgesamt mehr als 91 Mrd. EUR in das TEN-V-Netz investiert. Der Großteil der Investitionen wird aus nationalen Mitteln getätigt (73 %). Von den 91 Mrd. EUR wurden 11,5 Mrd. EUR durch EIB-Darlehen und 3,1 Mrd. EUR durch die Fazilität „Connecting Europe“ finanziert, 9,8 Mrd. EUR wurden durch die europäischen Struktur- und Investitionsfonds (EFRE und KF) kofinanziert.

Im Hinblick auf die Anteile der einzelnen Verkehrsträger wurde der höchste Anteil der von den Mitgliedstaaten gemeldeten Gesamtinvestitionen in Höhe von 80 Mrd. EUR (einschließlich des EU-Kofinanzierungsanteils, sofern relevant) in das Kernnetz investiert (71 %). Des Weiteren wurden die meisten Mittel für TEN-V-Eisenbahnen (einschließlich ERTMS) bereitgestellt (45 %).

1.2. Umfang und Methodik

In Artikel 49 Absatz 3 der TEN-V-Verordnung ist der Umfang der Berichtspflicht der Kommission festgelegt. Die Kommission analysiert die Entwicklung des transeuropäischen Verkehrsnetzes anhand von Informationen über den Fortgang der von den Mitgliedstaaten gemeldeten Projektimplementierung, insbesondere durch das interaktive geografische und technische System für das transeuropäische Verkehrsnetz (TENtec). Darüber hinaus ist die Kommission verpflichtet, Informationen über die in jedem Mitgliedstaat für die jeweiligen Verkehrsträger verwendeten Formen der finanziellen Unterstützung sowie über andere Elemente des Kern- und des Gesamtnetzes zur Verfügung zu stellen. Des Weiteren wird im Bericht dargelegt, wie die Kommission alle Formen der Finanzhilfe koordiniert, um eine kohärente Anwendung der TEN-V-Verordnung im Einklang mit ihren Zielen und Prioritäten zu unterstützen.

Der erste Durchführungsbericht für die Berichtsjahre 2014-2015 wurde im Juni 2017 angenommen. Der erste Bericht wies jedoch nach wie vor eine Reihe von Sachzwängen im Hinblick auf die Verfügbarkeit von Daten, methodische Einschränkungen usw. auf. Daher wurde die für die Datenrecherche für den vorliegenden Bericht angewandte Methodik

geändert. Folglich können die Daten des Berichts 2014-2015 nicht in allen Teilen und Aspekten direkt mit der Analyse des vorliegenden Berichts verglichen werden.

Der vorliegende Bericht 2016-2017 enthält eine Analyse der Umsetzung der technischen TEN-V-Parameter. Diese Analyse erfolgte mittels der im TENtec-Informationssystem hochgeladenen Informationen und Daten mit einer Reihe wichtiger Leistungsindikatoren (KPI), die auf der Grundlage der in der TEN-V-Verordnung genannten Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur festgelegt wurden. Der Datensatz für 2016 und 2017 ist jedoch auf die Korridore des Kernnetzes beschränkt. Dennoch liefern die Daten für die Kernnetzkorridore bereits einen wichtigen Hinweis auf die Fortschritte beim TEN-V, da sich die Investitionen (sowohl auf Ebene der EU als auch auf Ebene der Mitgliedstaaten) in den ersten Jahren in den meisten Fällen auf die Kernnetzkorridore konzentrierten, da die Frist für Fertigstellung dort 2030 und nicht wie für das Gesamtnetz 2050 endet.

Darüber hinaus spiegelt der vorliegende Bericht, wie bereits erwähnt, das Bild in Bezug auf die reine Übereinstimmung der Infrastruktur mit den in der TEN-V-Verordnung festgelegten TEN-V-Standards wider. Eine vollständige Einhaltung der Vorschriften kann nicht unbedingt gewährleisten, dass es keine betrieblichen Mängel oder Kapazitätsengpässe vor Ort gibt. Daher führt die Europäische Kommission detaillierte Studien für alle neun Kernnetzkorridore sowie für die beiden horizontalen Prioritäten durch, in denen die Infrastruktur viel detaillierter analysiert wird, d. h. nicht nur im Hinblick auf die Einhaltung der statistischen Vorschriften, sondern auch auf der Grundlage qualitativer Bewertungen aus einer breiteren Netzperspektive. Auf der Grundlage dieser Analyse spiegeln sich Mängel und Engpässe in den entsprechenden Arbeitsplänen für Korridore sowie in den Umsetzungsplänen für ERTMS und Meeresautobahnen der Europäischen Koordinatoren wider.

Schließlich enthält dieser Bericht Angaben zu den nationalen Haushalten sowie zur Kofinanzierung und Finanzierung von Investitionen in die TEN-V-Netzinfrastruktur aus verschiedenen EU-Quellen im Zeitraum 2016 und 2017, vor allem aus dem EFRE, dem Kohäsionsfonds, der Fazilität „Connecting Europe“ und der EIB. Während der Bericht für 2014 und 2015 aufgrund von Sachzwängen bei der analytischen und methodischen Grundlage noch keine Angaben zu den von den Mitgliedstaaten in TEN-V investierten Haushaltsmitteln enthält, werden in diesem Bericht erstmals die getätigten Investitionen vorgestellt⁶. Diese Daten wurden von den Mitgliedstaaten im Rahmen einer einheitlichen Erhebung direkt gemeldet.

Die Daten zur Kofinanzierung wurden von der Exekutivagentur für Innovation und Netzwerke (INEA), der Generaldirektion Regionalpolitik und Stadtentwicklung (GD REGIO) und der Europäischen Investitionsbank (EIB) erfasst.

⁶Es wurden nur Bauprojekte gemeldet, die entweder von der EU kofinanziert wurden oder solche, die nicht kofinanziert wurden und mehr als eine Mio. EUR betragen.

2. STAND DER TEN-V-UMSETZUNG: TECHNISCHE FORTSCHRITTE AM TEN-V-NETZ IN DEN JAHREN 2016 UND 2017

Die TEN-V-Verordnung legt das Gesamt- und das Kernnetz auf der Grundlage einer von der Europäischen Kommission, dem Europäischen Parlament und dem Rat im Gesetzgebungsverfahren verwendeten Methodik fest, die sich auf objektive Kriterien und quantitative Schwellenwerte stützt⁷. Für das Gesamt- und Kernnetz gelten definierte technische Voraussetzungen und vorrangige Ziele.

Die Fortschritte bei der Verwirklichung des TEN-V müssen mit Hilfe der wesentlichen Leistungsindikatoren an diesen technischen Standards gemessen werden. Die regelmäßige Aktualisierung der Definition des TEN-V-Netzes und die Überwachung der zu erfüllenden quantitativen Schwellenwerte bilden ebenfalls einen integralen Bestandteil der Berichterstattung über erzielte Fortschritte.

2.1. Wesentliche Leistungsindikatoren im TENtec-Informationssystem

Bisher verknüpft TENtec geografische Informationen und technische Daten der TEN-V-Infrastruktur und ermöglicht es dem Benutzer, problemlos Informationen zusammenzustellen sowie Berichte und Karten zu erstellen, die das TEN-V-Kernnetz und das TEN-V-Gesamtnetz sowie weitere thematische Datenschichten abdecken. Diese Datenbanken beinhalten von den Mitgliedstaaten gesammelte Daten sowie Daten aus Korridorstudien und anderen Datenerfassungsaktivitäten und geben der Kommission die Möglichkeit, kritische Probleme wie Engpässe und Fragen im Zusammenhang mit der grenzüberschreitenden Interoperabilität zu identifizieren.

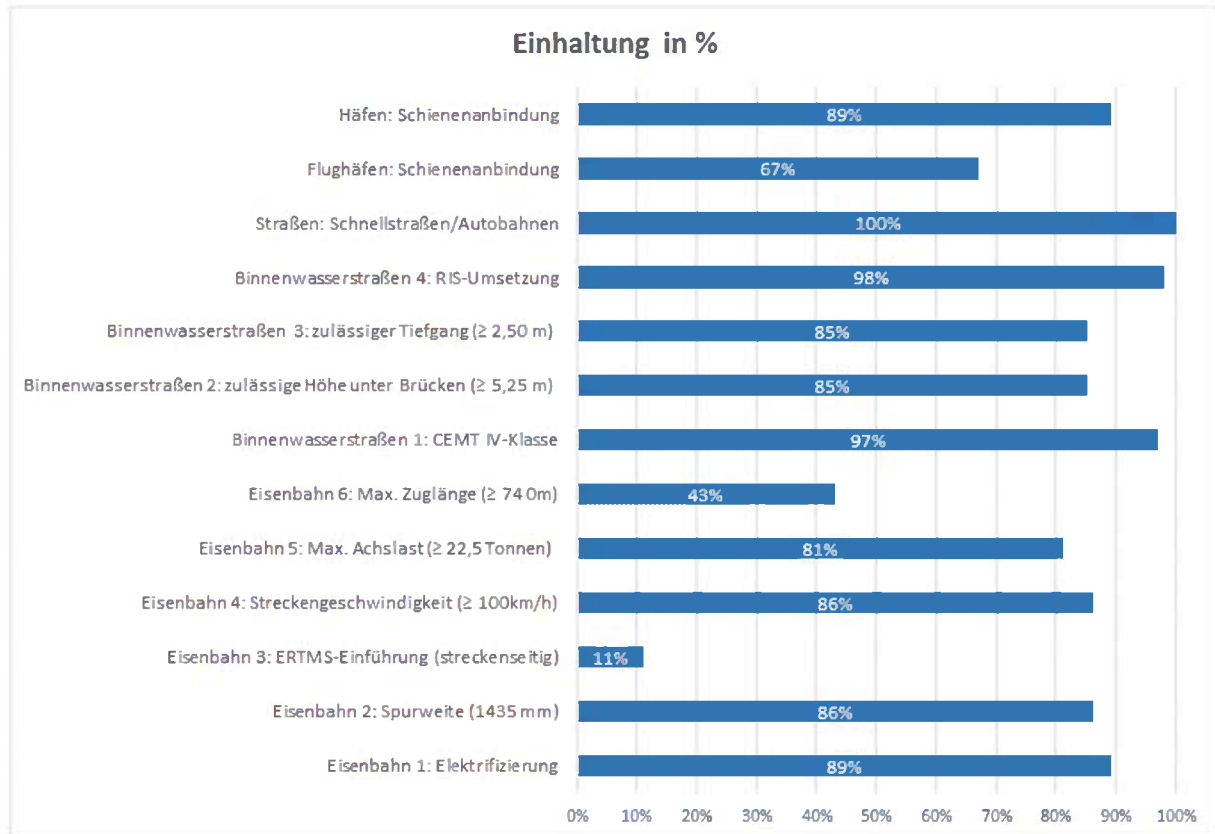
Im Vergleich zum vorangehenden Zweijahresbericht haben sich die Datenmenge, -füllquote und -qualität auf der Ebene der Kernnetzkorridore erheblich verbessert, sodass detaillierte Compliance-Karten für die wichtigsten technischen Parameter vorgelegt werden können.

2.2. Technische Umsetzung des TEN-V-Netzes – aufgeschlüsselt nach KPI

Auf der Grundlage des derzeitigen TENtec-Informationssystems erreicht der derzeitige Stand der Umsetzung der TEN-V-Verkehrsinfrastruktur im Hinblick auf die Erfüllung der Anforderungen der TEN-V-Verordnung auf Ebene der Kernnetzkorridore bei den meisten verfügbaren Indikatoren (zehn von 13) zwischen 81 % und 100 %. Doch selbst in Fällen, in denen sich die Lage seit 2017 weiter verbessert hat, könnte ein hoher Prozentsatz der Einhaltung eine weniger positive Situation vor Ort verbergen, da die Kriterien der TEN-V-Verordnung nicht ausreichend entwickelt und spezifiziert sind (siehe vorstehender Abschnitt 1.1).

⁷ Die Planungsmethodik für das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V), SWD (2013) 542 final.

Abbildung 1: Einhaltung in % für das Netz der Kernnetzkorridore (CNC)



Quelle: TENtec

Schieneverkehr

Die Konformität der Bahnelektrifizierung liegt den Daten für das Jahr 2017 zufolge bereits bei 89 %. Bestimmte isolierte Netze, vor allem in Irland, dem Vereinigten Königreich, den baltischen Staaten, Spanien und Portugal, sind ausgenommen.⁸ Die Spurweite ist mit einem hohen Wert von 86 % laut Daten aus dem Jahr 2017 bereits konform. Die drei augenfälligsten Ausnahmen sind die nach wie vor auf der iberischen Halbinsel vorherrschende iberische Spurweite, die alleinig in Irland genutzte irische Spurweite und die breite – nach wie vor beinahe einzige – Spurweite in den baltischen Staaten und in Finnland. Die Situation hat sich seit den Daten von 2017 verbessert, und die Entwicklungen bei Fahrzeugen mit variabler Spurweite haben die Bedeutung dieses Parameters für die Interoperabilität im Eisenbahnverkehr etwas verringert. Dies muss möglicherweise auch bei der Überarbeitung der TEN-V-Verordnung berücksichtigt werden. Die ERTMS-Einführung (streckenseitig) liegt laut Daten von 2017 bei nur 11 %. Die ERTMS-Einführung ist die größte Herausforderung in

⁸ Ausnahme von bestimmten Anforderungen für isolierte Netze gemäß Artikel 39, Absatz 2, Buchstabe a, Ziffern i bis iii der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013.

Bezug auf die TEN-V-Parameter, sie schreitet langsamer als erwartet und erwünscht voran. Es gibt Pläne, um dieser Situation zu begegnen. Dort, wo das ERTMS bereits eingeführt ist, befindet es sich hauptsächlich in Teilen des spanischen, französischen, belgischen, luxemburgischen, niederländischen, slowenischen und polnischen Netzes. Auch hier hat sich die Situation seit den Daten von 2017 verbessert, was im nächsten Bericht zum Ausdruck kommen wird, und beispielsweise hat Deutschland vor kurzem ehrgeizige Investitionen in ERTMS angekündigt, während auch andere Mitgliedstaaten ihre Anstrengungen erheblich verstärken. Bei der Güterstreckengeschwindigkeit liegt die Konformität im Vergleich zum Parameter von 100 km/h oder mehr laut Daten von 2017 bereits bei einem hohen Wert von 86 %. Ausnahmen sind hauptsächlich in den baltischen Staaten, Polen und Bulgarien zu verzeichnen. Bei der Güterachslast liegt die Konformität im Vergleich zum Parameter von 22,5 Tonnen oder mehr pro Achse laut Daten von 2017 bereits bei einem hohen Wert von 81 %. Ausnahmen sind vor allem in Rumänien, Ungarn, Polen und Irland zu verzeichnen. Bei der Länge von Güterzügen schließlich liegt die Konformität im Vergleich zum Parameter von 740 m oder längeren Gleisanlagen für Züge laut Daten von 2017 bei durchschnittlich 43 %. Der Parameter wird bereits vor allem in Frankreich, den Benelux-Ländern, Deutschland und Dänemark erfüllt. Dies ist jedoch mit dem bereits erwähnten Vorbehalt zu sehen, dass sich die Lage seit 2017 weiter verbessert hat und dass es hier und da Unterschiede zwischen der nominalen Einhaltung und den tatsächlichen operativen Möglichkeiten gibt. Beispielsweise kann eine Strecke für Züge mit einer Länge von 740 m geeignet sein, obwohl sie nicht über genügend Gleisanlagen verfügt, um diese Möglichkeit in die Praxis umzusetzen.

Straßen

Bei den Straßen ist der wichtigste Berechnungsindikator die Gesamtzahl der Kilometer, die mit dem Typ „Autobahnen/Schnellstraßen“ konform sind. Die Ergebnisse zeigen, dass die Einhaltung der Vorschriften bei 100 % liegt. In TENtec sind derzeit keine vollständigen Informationen über die Verfügbarkeit sauberer Kraftstoffe verfügbar. Ausführlichere Informationen werden voraussichtlich im dritten Fortschrittsbericht für die Berichtsjahre 2018–2019 vorgelegt.

Häfen

Die Konformität der Anbindung von Seehäfen an die Schiene liegt laut Daten von 2017 bereits bei 89 %. Ausfälle betreffen nur 14 Häfen, mehr als die Hälfte davon in südlichen Mitgliedstaaten, darunter Italien und Griechenland. Es muss jedoch noch einmal betont werden, dass sich die TEN-V-Norm nur auf eine Eisenbahnverbindung bezieht und keine Angaben zur Qualität dieser Schienenverbindung enthält. Daher könnte es noch Beschränkungen geben, z. B. in Bezug auf die letzte Meile eines Hafens, selbst wenn dieser Hafen formal der TEN-V-Norm entspricht.

Binnenwasserstraßen

Bei der RIS-Umsetzung liegt die Konformität laut Daten von 2017 bereits bei 98 %. Die letzten Ausnahmen sind in Frankreich und Italien zu verzeichnen. Die Konformität gegenüber dem Parameter der CEMT-Klasse IV oder höher liegt laut Daten von 2017 ebenfalls bei einem sehr hohen Wert von 97 %. Der Sava-Fluss in Kroatien bildet hier die Hauptaussnahme. Die Einhaltung einer zulässigen Mindesthöhe von 5,25 Metern unter Brücken liegt laut Daten von 2017 bei 85 %. Ausnahmen finden sich hauptsächlich in Deutschland. Ein zulässiger Tiefgang von mindestens 2,5 Metern entspricht laut Daten von 2017 ebenfalls einem hohen

Wert von 85 %. Ausnahmen sind vor allem in Deutschland, der Tschechischen Republik und Kroatien zu verzeichnen.

Flughäfen

Was die Flughäfen anbelangt, so legt die TEN-V-Verordnung fest, dass nur für die Flughäfen des Kernnetzes, die in Anhang II der Verordnung mit einem Sternchen gekennzeichnet sind (d. h. 38), die Verpflichtung nach Artikel 41 Absatz 3 gilt, d. h. dass sie bis 2050 an die Schienen- und Straßenverkehrsinfrastrukturen des transeuropäischen Verkehrsnetzes angebunden sein müssen (es sei denn, die physikalisch-technischen Gegebenheiten verhindern eine derartige Anbindung) und wo immer möglich unter Berücksichtigung der potenziellen Verkehrsnachfrage in das Hochgeschwindigkeitsbahnnetz integriert werden sollen. In diesem Zusammenhang liegt die Erfüllungsquote laut Daten von 2017 bei einem ermutigenden Prozentsatz von 67. Flughäfen, die die Anforderungen noch nicht erfüllen, sind in der gesamten EU verstreut, was auf die gemeinsame Notwendigkeit hindeutet, eine vollständige Flughafenanbindung zu erreichen.

3. STAND DER TEN-V-UMSETZUNG: FORTSCHRITTE BEI FINANZINVESTITIONEN IN DAS TEN-V-NETZ IN DEN JAHREN 2016 UND 2017

In den Jahren 2016 und 2017 beliefen sich die Gesamtinvestitionen in das TEN-V-Netz auf etwas mehr als 91 Mrd. EUR. Von den 91 Mrd. EUR wurden 11,5 Mrd. EUR durch EIB-Darlehen, 9,8 Mrd. EUR durch die europäischen Struktur- und Investitionsfonds (ESI-Fonds, insbesondere Europäischer Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) und Kohäsionsfonds (KF)) und 3,1 Mrd. EUR durch die CEF kofinanziert. Bei EU-Kofinanzierung liegt der Kofinanzierungssatz zwischen 20 % und 85 %. Der Saldo sowie der Großteil wurden aus nationalen Mitteln mobilisiert.

Ferner ist darauf hinzuweisen, dass der von den Mitgliedstaaten gemeldete Gesamtbetrag für Investitionen (d. h. 80 Mrd. EUR) nur Investitionen im Zusammenhang mit Bauarbeiten oder anderen Vermögenswerten und/oder gemischten Projekten (aber keine Studien allein) im TEN-V-Kern- oder Gesamtnetz umfasst. Im Rahmen der Arbeiten wurden alle Projekte gemeldet, die zu den Zielen von Artikel 4 der TEN-V-Verordnung beitragen (d. h. Kohäsion, Effizienz, Nachhaltigkeit, Steigerung des Nutzens für die Nutzer). Darüber hinaus werden nur Arbeiten gezählt, die zu neuen Infrastrukturentwicklungen führen oder mit der Modernisierung/Sanierung bestehender Infrastruktur in Zusammenhang stehen. Die laufenden Instandhaltungskosten wurden nicht berücksichtigt. Nicht zuletzt umfasst er alle Projekte über 1 Mio. EUR, die in den Jahren 2016 und 2017 durchgeführt werden, unabhängig von deren Startdatum.

Von den von den Mitgliedstaaten gemeldeten Gesamtinvestitionen in Höhe von 80 Mrd. EUR (einschließlich des EU-Kofinanzierungsanteils, sofern relevant) wurde die Mehrheit in das Kernnetz investiert (71 %). Des Weiteren wurden die meisten Mittel für TEN-V-Eisenbahnen (einschließlich ERTMS) bereitgestellt (45 %).

Tabelle 1: TEN-V-Ausgaben 2016 + 2017 in Mio. EUR

EU28	TEN-V-Ausgaben 2016 + 2017 in Mio. EUR		
	<i>Gesamtnetz</i>	<i>Kern-netz</i>	<i>TEN-V-Netz insgesamt</i>
<i>TEN-T-Schieneverkehr (einschl. ERTMS)</i>	7 546	28 632	36 178
<i>TEN-V-Straßenverkehr (einschl. ITS)</i>	14 410	16 644	31 054
<i>TEN-V-Binnenwasserstraßen (einschl. RIS)</i>	n. v.	2 374	2 374
<i>TEN-V-Häfen (einschl. VTMISS)</i>	870	3 876	4 746
<i>TEN-T-Flughäfen (einschl. ATM)</i>	790	5 041	5 831
Insgesamt in Mio. EUR	23 616	56 567	80 183

Quelle: Mitgliedstaatenbefragung 2019

CEF – Fazilität „Connecting Europe“

Was die Ausgaben aus der derzeitigen Fazilität „Connecting Europe“ für Verkehr betrifft, so belaufen sich die Finanzhilfen für das TEN-V-Netz in den Jahren 2016 und 2017 auf rund 3,14 Mrd. EUR für 793 Projekte, was gegenüber 2014 und 2015 (2,1 Mrd. EUR) einen fairen Anstieg darstellt. Der Großteil der CEF-Mittel (rund 77 %) wurde in nachhaltige Verkehrsinfrastrukturprojekte investiert. In der Tat wurden rund 65 % in Eisenbahninfrastrukturprojekte und rund 12 % in Binnenwasserstraßen und Seeverkehrsinfrastrukturen investiert.

Tabelle 2: CEF-Verkehrsfinanzierung 2016 + 2017 in Mio. EUR

Fazilität „Connecting Europe“ Verkehrsfinanzierung 2016 + 2017		Anzahl Projekte
<i>pro Verkehrszweig</i>	<i>in Mio. EUR</i>	
Luft	502	74
Binnenwasserstraßen	156	64
Seeschifffahrt	235	147
Eisenbahnverkehr	2 031	323

Sonstige*	-	3
Straßenverkehr	217	182
Insgesamt in Mio. EUR	3 141	793

Quelle: INEA. Nur Projekte mit Begünstigten aus den 27 Mitgliedstaaten und dem Vereinigten Königreich.

* Digitalisierung des multimodalen Transports

ESIF (Europäische Struktur- und Investitionsfonds)

2016 und 2017 wurden 9,85 Mrd. EUR (erklärte Ausgaben) aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) und dem Kohäsionsfonds investiert, auf die zusammen rund 40 % aller von der EU geförderten TEN-V-Investitionen (einschließlich EIB-Darlehen) entfallen. Es sei darauf hingewiesen, dass der gemeldete KF-Anteil nicht den Teil der Kohäsionsfondszuweisung berücksichtigt, der zur Unterstützung von Verkehrsprojekten im Kernnetz im Rahmen des CEF umgebucht wurde⁹. Ferner wird darauf hingewiesen, dass die Unterstützung im Rahmen der Kohäsionspolitik nicht auf jährlicher Basis, sondern für einen Zeitraum von sieben Jahren vorgesehen ist. Bei den für den Zeitraum 2016-2017 gemeldeten Beträgen handelt es sich um Ausgaben der Begünstigten, die im Berichtszeitraum bescheinigt und der Kommission gemeldet wurden.

Tabelle 3: EFRE + KF (erklärte Ausgaben) 2016 + 2017 in Mio. EUR

EFRE + KF (erklärte Ausgaben *) 2016 + 2017	
<i>pro Verkehrszweig</i>	<i>in Mio. EUR</i>
Luft	79
Binnenwasserstraßen + Binnenhäfen	10
Seehäfen	25
Eisenbahnverkehr	2 003
Straßenverkehr	7 709
Multimodaler Verkehr	19

⁹ Ein Teil der Kohäsionsfondszuweisung (11 305 500 000 EUR) wurde für die Finanzierung von Verkehrsvorhaben im Kernverkehrsnetz oder Verkehrsvorhaben im Zusammenhang mit horizontalen Prioritäten in Mitgliedstaaten, die mit Mitteln aus dem Kohäsionsfonds gefördert werden können, im Rahmen der CEF umgebucht.

Insgesamt in Mio. EUR	9 845
------------------------------	--------------

Quelle: GD REGIO, <https://cohesiondata.ec.europa.eu/d/3kkx-ekfq>

**Von den Begünstigten getätigte, bescheinigte und gegenüber der Kommission geltend gemachte Ausgaben.*

Die Zahlen sind kumulativ.

EIB (Europäische Investitionsbank)

In den Jahren 2016 und 2017 finanzierte die EIB Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur in Höhe von 13 Mrd. EUR für insgesamt 74 Verkehrstätigkeiten (TEN-V und Nicht-TEN-V, ohne mobile Vermögenswerte) und mobilisierte Investitionen in Höhe von 51 Mrd. EUR. Der größte Teil dieser Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur (89 %) entfällt auf TEN-V, d. h. 51 Vorhaben mit EIB-Darlehen in Höhe von 11,5 Mrd. EUR, die in den Jahren 2016 und 2017 unterzeichnet wurden.

Von diesen 74 im Zeitraum 2016-2017 finanzierten Verkehrstätigkeiten wurden 18 im Rahmen des EFSI unterzeichnet. Dies entspricht einem durch EFSI-Garantien besicherten Darlehensvolumen der EIB von rund 2,5 Mrd. EUR, wodurch Gesamtinvestitionen in Höhe von 10,2 Mrd. EUR im Verkehrssektor (Infrastruktur, ohne mobile Vermögenswerte) mobilisiert wurden. Im selben Zeitraum wurden im Rahmen des CEF-Fremdfinanzierungsinstruments 5 Vorhaben unterzeichnet. Dies entspricht einem Darlehensvolumen der EIB, das durch das CEF-Fremdfinanzierungsinstrument unterstützt wird, von rund 338 Mio. EUR, wodurch Gesamtinvestitionen in Höhe von 1,9 Mrd. EUR für TEN-V-Straßen, -Häfen und umweltfreundliche Schiffe mobilisiert werden.¹⁰

¹⁰Datenquelle: Operative Berichterstattung der EIB an die Europäische Kommission

Tabelle 4: TEN-V-Ausgaben je Finanzierungsquelle und Mitgliedstaat im Jahr 2016 + 2017 in Mio. EUR

TEN-V-Ausgaben je Finanzierungsquelle und Mitgliedstaat im Jahr 2016 + 2017 in Mio. EUR *					
Mitgliedstaaten	Nationale Haushalte einschl. erhaltenen EU- Mittel (2016 + 2017)			EIB-Darlehen (2016 + 2017)	Insgesamt in Mio. EUR
	CEF- Finanzierung	Gemeldete Ausgaben aus dem EFRE und dem KF			
AT (Österreich)	3 931	174,2		1 200	5 131
BE (Belgien)	1 707	124,5			1 707
BG (Bulgarien)	196	8,6	168		196
CY (Zypern)	32	1,6	14		32
CZ (Tschechische Republik)	1 274	66,8	529		1 274
DE (Deutschland)	22 429	777,1		1 263	23 692
DK (Dänemark)	1 015	37,8		168	1 183
EE (Estland)	303	18,4	276	30	333
EL (Griechenland)	1 157	211,1	271	617	1 775
ES (Spanien)	5 978	188,3	146	1 261	7 239
FI (Finnland)	1 304	61,1		230	1 534
FR (Frankreich)	8 315	315,0		740	9 055
HR (Kroatien)	319	16,7	48	15	334
HU (Ungarn)	1 169	99,1	655	40	1 209
IE (Irland)	794	20,5		48	842
IT (Italien)	12 490	273,8	45	1 926	14 416
LT (Litauen)	226	26,7	484		226

LU (Luxemburg)	584	4,0			584
LV (Lettland)	315	4,8	259		315
MT (Malta)	61	2,9	20		61
NL (Niederlande)	4 075	93,2	0	254	4 329
PL (Polen)	7 018	307,3	5 542	2 040	9 058
PT (Portugal)	233	31,5	23		233
Regional - EU-Länder				71	71
RO (Rumänien)	1 116	12,3	603	790	1 906
SE (Schweden)	2 972	63,3			2 972
SI (Slowenien)	279	33,2	77		279
SK (Slowakei)	892	18,2	681	427	1 319
TC**			2		2
UK (Vereinigtes Königreich)	<i>keine Angaben</i>	148,6	4	351	504
Insgesamt in Mio. EUR	80 184	3 140,5	9 846	11 471	91 810

Quelle: Erhebung in den Mitgliedstaaten 2019, GD REGIO, INEA, EIB

* gerundete Beträge

**TC steht für Programme, die im Rahmen des Ziels „Europäische territoriale Zusammenarbeit“ durchgeführt wurden und die keinen Zugang zum Kohäsionsfonds und den von verschiedenen Mitgliedstaaten erfassten Regionen hatten

4. SCHLUSSFOLGERUNG

Bei der Entwicklung des TEN-V-Netzes wurden in den Jahren 2016 und 2017 erhebliche Fortschritte erzielt, sowohl im Hinblick auf die technische Konformität als auch auf die finanziellen Investitionen in das Netz.

Was die Einhaltung der Anforderungen der TEN-V-Verordnung betrifft, so erreicht das Netz der Kernnetzkorridore bei den meisten (zehn von 13) der verfügbaren Indikatoren zwischen 81 % und 100 %. Es darf jedoch nicht vergessen werden, dass die derzeitige Definition der Compliance-Parameter mitunter nicht ausreichend entwickelt und spezifiziert ist, um den tatsächlichen Betriebsmöglichkeiten des Netzes angemessen Rechnung zu tragen. Allerdings gehen die recht guten Compliance-Daten Hand in Hand mit der Tatsache, dass der höchste Anteil der Gesamtinvestitionen (80 Mrd. EUR), der von den Mitgliedstaaten gemeldet wurde (einschließlich des EU-Kofinanzierungsanteils, sofern relevant), in das Kernnetz investiert wurde (71 %). Ebenso wurden die meisten Mittel für TEN-V-Eisenbahnen (einschließlich ERTMS) bereitgestellt (45 %), um die Lücken bei der Einhaltung der Vorschriften zu schließen.

Darüber hinaus hat sich gezeigt, dass die großen Herausforderungen des TEN-V-Infrastrukturnetzes nur durch eine solide Mischung aus Finanzmitteln und Finanzierungsinstrumenten bewältigt werden können. Die Berichtsjahre 2016 und 2017 waren in dieser Hinsicht erfolgreich, da insbesondere im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“ mehr Mittel bereitgestellt und die verschiedenen anderen Mittel (insbesondere EFRE, KF, EIB-Darlehen) umfassend genutzt wurden.

Es ist zweifelsohne mit weiteren Fortschritten in den kommenden Jahren zu rechnen, da die Fristen 2030 und 2050 näher rücken und die Ausgereiftheit der Projektpipeline ansteigt. Zu diesem Zweck unternehmen die europäischen Koordinatoren des TEN-V alles in ihrer Macht Stehende, um eine solide, ausgereifte und sichtbare TEN-V-Projektpipeline zu gewährleisten, die bereits heute mehr als 2 500 Projektinvestitionen umfasst. Ebenso arbeitet die Kommission zusammen mit den Mitgesetzgebern an verschiedenen Initiativen zur Straffung der Genehmigungs- und Vergabeverfahren, um die Fortschritte bei der Umsetzung des TEN-V zu beschleunigen.

Die Kommission überprüft derzeit die TEN-V-Verordnung, um die Effizienz des Netzes insbesondere durch eine bessere Integration der Verkehrsträger und die Digitalisierung zu steigern, einen sauberen Verkehr zu ermöglichen und die Qualität und Widerstandsfähigkeit der Infrastruktur zu stärken. Die Entwicklung und bessere Spezifizierung der technischen Anforderungen des Netzes steht ebenfalls auf der Tagesordnung dieses Überprüfungsprozesses. Ein möglicher Vorschlag für seine Überarbeitung würde bis 2021 folgen.

5. ANHÄNGE

- Compliance-Karte: Eisenbahnen – Elektrifizierung – Status 2017
- Compliance-Karte: Eisenbahnen – Spurweite (1 435 mm) – Status 2017
- Compliance-Karte: Eisenbahnen (Güterverkehr & gemischte Strecken) – Streckengeschwindigkeit – Status 2017
- Compliance-Karte: Eisenbahnen – ERTMS-Einführung (streckenseitig) – Status 2017
- Compliance-Karte: Eisenbahnen (Güterverkehr & gemischte Strecken) – maximale Achslast – Status 2017
- Compliance-Karte: Eisenbahnen (Güterverkehr & gemischte Strecken) – maximale Zuglänge – Status 2017
- Compliance-Karte: Binnenwasserstraßen – CEMT-Klasse – Status 2017
- Compliance-Karte: Binnenwasserstraßen – Zulässiger Tiefgang – Status 2017
- Compliance-Karte: Binnenwasserstraßen – Zulässige Brückendurchfahrtshöhe – Status 2017
- Compliance-Karte: Binnenwasserstraßen – RIS-Umsetzung – Status 2017
- Compliance-Karte: Flughäfen – Schienenanbindung – Status 2017
- Compliance-Karte: Häfen – Schienenanbindung – Status 2017
- Compliance-Karte: Straßen – Schnellstraßen/Autobahnen – Status 2017