
Transeuropäische Verkehrsnetze (TEN -V)

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

Abteilung II/Infra 5

Internationale Netze und Grundlagen der Infrastrukturplanung

www.bmvit.gv.at

Wien, April 2014

Inhalt

Einleitung	3
Chronologie	3
TEN-V Leitlinien	3
Inhalte der Verordnung	3
Anforderungen an die Infrastruktur	4
Das Gesamtnetz	4
Das Kernnetz	4
Bestimmungen des Kernnetzes	4
Infrastrukturanforderungen	4
Kofinanzierung seitens der EU: „Connecting Europe Fazilität (CEF)“	5
Betroffenheit Österreichs	6
Weitere Schritte und Umsetzung	7
Anhang	8

Einleitung

Ende 2013 wurden Verordnungen zu den [Leitlinien für die Transeuropäischen Verkehrsnetze](#) (TEN-V Leitlinien) und die [Verordnung „Connecting Europe Facility \(CEF\)“](#) erlassen, die Regelungen für die europäische Finanzierung der Transeuropäischen Netze darstellt. Beide Verordnungen dienen der Errichtung von binnenmarktgerechten Verkehrsinfrastrukturen in der EU.

Chronologie

Der Vorschlag zu den TEN-V Leitlinien und der „Connecting Europe Facility (CEF)“ wurde durch die Europäische Kommission (EK) am 19.10.2011 präsentiert und am 24.10.2011 an den Rat und das Europäische Parlament (EP) übermittelt.

Der Rat für Verkehr, Telekommunikation und Energie verabschiedet eine „Allgemeine Ausrichtung“ zu den Leitlinien am 22.3.2012. Am 18.12.2012 beschloss das TRAN Committee (Ausschuss Verkehr und Fremdenverkehr) des EP die Änderungsvorschläge der ersten Lesung.

Als Abschluss wurden die [TEN-V Leitlinien](#) als auch „[Connecting Europe Facility](#)“ bei der Sitzung des Europäischen Rates für Verkehr, Telekommunikation und Energie am 5.12.2013, nach einem Abstimmungsprozess zwischen Parlament und Rat, beschlossen.

Die TEN-V Leitlinien legen in den Anhängen das Gesamt- und das Kernnetz sowie die Kernnetzknoten fest, die Kernnetzkorridore werden in der „Connecting Europe Facility“ definiert.

TEN-V Leitlinien

Inhalte der Verordnung

Kerninhalte der Verordnung zu den TEN- V Leitlinien sind:

- Das Verkehrsnetz ist in zwei Ebenen definiert:
 - 1) ein [Gesamtnetz](#) (geplante Umsetzung bis 31. Dezember 2050), welches im Wesentlichen mit den Mitgliedsstaaten (MS) abgestimmt wurde, sowie
 - 2) ein von der Kommission entworfenes [hochrangiges Kernnetz](#) (geplante Umsetzung 31. Dezember 2030).
- Das Kernnetz soll vorrangig umgesetzt werden (Realisierung bis 2030), Europäische Förderungen für den Infrastrukturausbau konzentrieren sich auf das Kernnetz.
- Für das Gesamtnetz und das Kernnetz werden Anforderungen an die Infrastruktur definiert.
- Für die Umsetzung des Kernnetzes werden Kernnetz - Korridore festgelegt. Für diese wird eine Koordinationsstruktur mit europäischen Koordinatoren, Korridorforen und Arbeitsgruppen aufgebaut.

Anforderungen an die Infrastruktur

Hinsichtlich der Anforderungen an die Infrastruktur und der zeitlichen Vorgaben für die Fertigstellung der Netze ist eine gewisse Flexibilisierung hinsichtlich der ursprünglichen Vorgaben der Kommission erfolgt. Anforderungen für technische Parameter stellen aus österreichischer Sicht einen sinnvollen Kompromiss dar.

Das Gesamtnetz

Das Gesamtnetz besteht aus allen vorhandenen und geplanten Verkehrsinfrastrukturen des transeuropäischen Verkehrsnetzes sowie aus Maßnahmen zur Förderung einer effizienten sowie sozial und ökologisch nachhaltigen Nutzung dieser Infrastrukturen.

Beim Aufbau des Gesamtnetzes werden Maßnahmen allgemeine Priorität eingeräumt, die notwendig sind für:

- Gewährleistung einer besseren Erreichbarkeit und Anbindung aller Regionen der Union
- die Sicherstellung einer optimalen Integration der Verkehrsträger und der Interoperabilität innerhalb derselben
- die Schließung von Lücken und die Beseitigung von Engpässen, insbesondere in grenzüberschreitenden Abschnitten
- die Förderung einer wirksamen und nachhaltigen Nutzung der Infrastruktur und ,falls erforderlich, eines Ausbaus der Kapazitäten
- die Verbesserung oder Erhaltung der Qualität der Infrastrukturen
- die Einführung und Verbreitung von Telematikanwendungen sowie die Förderung innovativer technologischer Entwicklungen
- Gewährleistung der Kraftstoffversorgungssicherheit durch verstärkte Energieeffizienz und Förderung alternativer CO₂-armer oder CO₂-freier Energiequellen
- Verringerung der Belastung städtischer Gebiete durch den Durchgangsverkehr
- die Beseitigung administrativer und technischer Hindernisse, insbesondere in Bezug auf die Interoperabilität des transeuropäischen Verkehrsnetzes und den Wettbewerb.

Es gelten spezielle Anforderungen an das Verkehrsnetz, die danach trachten ein leistungsfähiges, intermodales und interoperables Verkehrsnetz aufzubauen.

Das Kernnetz

Bestimmungen des Kernnetzes

Das Kernnetz besteht aus jenen Teilen des Gesamtnetzes, die für die Erreichung der Ziele, die mit der Politik für das transeuropäische Verkehrsnetz verfolgt werden, von größter strategischer Bedeutung sind, und spiegelt die sich entwickelnde Verkehrsnachfrage und den Bedarf an multimodalen Verkehrsträgern wider.

Das Kernnetz ist über Knoten miteinander verknüpft und bietet Verbindungen zwischen den Mitgliedstaaten und zu den Verkehrsinfrastrukturnetzen der Nachbarländer.

Infrastrukturanforderungen

Beim Management der Infrastrukturnutzung ist innovativen Technologien, Telematikanwendungen und Regulierungs- und Steuerungsmaßnahmen Rechnung zu tragen, um eine ressourcenschonende Nutzung der Verkehrsinfrastruktur sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr zu gewährleisten und ausreichende Kapazitäten bereitzustellen.

Die Infrastrukturen des Kernnetzes müssen neben den Anforderungen des Gesamtnetzes weitere Anforderungen erfüllen:

- Schieneninfrastruktur:
 - Vollständige Elektrifizierung

- Güterstrecken: mindestens 22,5 t Achslast, 100 km/h Streckengeschwindigkeit, 740m Zuglänge
- Ausstattung mit Zugsicherungssystem ERTMS
- Regelspurweite für neue Bahnstrecken: 1.435 mm
- Binnenschifffahrts- und Seeverkehrsinfrastruktur:
 - Verfügbarkeit von alternativen umweltfreundlichen Kraftstoffen
- Straßeninfrastruktur:
 - Einrichtung von Rastplätzen ca. alle 100 km auf Autobahnen mit einem angemessenen Sicherheitsniveau (u.a. für gewerbliche Straßennutzer)
 - Verfügbarkeit von alternativen umweltfreundlichen Kraftstoffen
- Luftverkehrsinfrastruktur:
 - Kapazitäten zur Bereitstellung von alternativen umweltfreundlichen Kraftstoffen

Betreffend der Umsetzung der Netze und **Koordinationsmechanismen** sind nun vorgesehen:

Für die Kernnetzkorridore wird je ein Europäischer Koordinator benannt, ein Korridorforum soll als beratendes Gremium unter Vorsitz des Koordinators eingesetzt werden. Bei Bedarf können zusätzliche Arbeitsgruppen, etwa für grenzüberschreitende Abschnitte installiert werden. Zwischen dem Koordinator, den Mitgliedsstaaten und der Kommission wird ein Korridorarbeitsplan verbindlich vereinbart, der von der Kommission durch eine Verordnung festgesetzt werden kann.

Die Kernnetzkorridore wurden mit den **Eisenbahngüterverkehrskorridoren** (VO EU 913/2010) abgestimmt. Daraus ergibt sich für Österreich ein weiterer Eisenbahngüterverkehrskorridor entlang der Donau-Achse. Die entsprechende Änderung der Verordnung zu den Eisenbahngüterverkehrskorridoren erfolgte im Anhang der CEF-Verordnung.

> siehe Karten [„Kernnetz: EU-Mitgliedstaaten“](#) aus dem Amtsblatt der Europäischen Union L348 im Anhang

Kofinanzierung seitens der EU: „Connecting Europe Fazilität (CEF)“

Die Finanzierungsbeträge für TEN-Verkehrsprojekte sind nicht in den TEN-V Leitlinien sondern in der „Connecting Europe Fazilität (CEF)“ festgelegt.

Die für die Transeuropäischen Verkehrsnetze in der Periode 2014–2020 nun zur Verfügung stehenden EU-Finanzmittel betragen (zu Preisen 2011) 13,174 Mrd. € (plus 10 Mrd. € aus den Strukturfonds für Kohäsionsländer, auf den Österreich aber nicht zugreifen kann). Das ist zwar weniger als ursprünglich von der Kommission gefordert (21,7 Mrd. Euro), doch mehr als in der letzten Periode zur Verfügung stand (rund 8 Mrd. Euro).

Als EU Kofinanzierungsbeitrag für die TEN-V ist im Rahmen von CEF bis zu 40% (bisher bis zu 30%) vorgesehen. Dieser Maximalsatz findet für grenzüberschreitende Schienen- und Binnenwasserstraßenprojekte sowie zur Beseitigung von Engstellen bei der Binnenwasserstraße Anwendung.

Die EU-Finanzmittel müssen im Rahmen von Ausschreibungen beantragt werden. Eingereichte Projekte werden einer Evaluierung unterzogen wobei die EK hierzu auch externe Gutachter hinzuzieht. Nur Projekte die positiv evaluiert werden, können Zuschüsse erhalten.

Betroffenheit Österreichs

Der Vorschlag ist hinsichtlich der Definition der Netze und insbesondere des Kernnetzes für Österreich günstig.

Die wesentlichen Verkehrsachsen Österreichs:

- Donau
- Brenner
- Baltisch-Adriatische Achse sind Teil des Kernnetzes und auch Teile von insgesamt vier Kernnetz-korridoren (siehe Karte)

Es konnte erreicht werden, dass in die neue Revision der TEN-V-Leitlinien auch die Südbahnstrecke inklusive Semmering-Basistunnel und Koralmbahn als Teil des Baltisch-Adriatischen Korridors aufgenommen wurde

Langfristig, spätestens im Rahmen der nächsten Revision, wäre aber zusätzlich eine verbesserte Anbindung in Richtung der Westbalkanstaaten anzustreben. Für Österreich könnte dies eine Aufnahme von Tauern- bzw. Pyhrnaxe in das Kernnetz bedeuten.

Für Binnenländer wie Österreich ist eine hochwertige Verkehrsinfrastruktur auch in den **Nachbarstaaten** von großer Bedeutung.

Die TEN-V Leitlinien sollten dazu beitragen, dass der hochwertige Infrastrukturausbau, der von Österreich für seine Achsen vorgesehen ist, auch in den Nachbarländern die notwendige Fortsetzung findet. Sinnvolle Koordinationsstrukturen und ein gewisses Maß an Verbindlichkeit sind wesentlich für die effiziente und effektive Umsetzung der TEN-V. Dazu sollte die Verordnung beitragen.

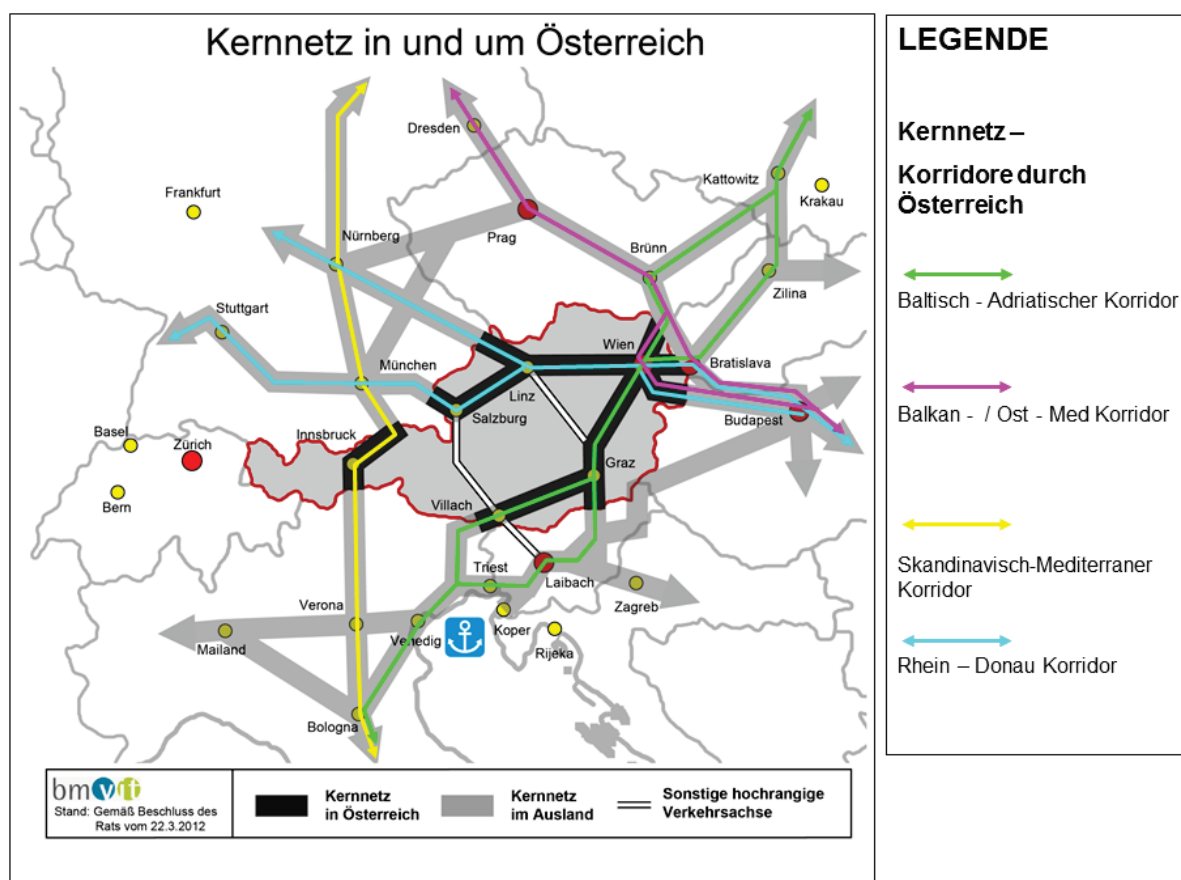


Abbildung 1: Kernnetz und Kernnetzkorridore im Umfeld Österreichs

> siehe Karten [„Gesamt- und Kernnetz im Umfeld Österreichs“](#) aus dem Amtsblatt der Europäischen Union L348 im Anhang

Weitere Schritte und Umsetzung

Beide Verordnungen (TEN-V Leitlinien und CEF) traten mit 1.1.2014 in Kraft. Die Kommission hat für die einzelnen Kernnetz-Korridore Studien beauftragt, um im Laufe des Jahres 2014 die Strukturen für die Verwaltung der Kernnetzkorridore aufzubauen und Korridorentwicklungspläne festzulegen.

Für die Ausschüttung von EU-Zuschüssen aus der CEF werden von der Kommission entsprechende Ausschreibungen vorbereitet werden.

Quelle

Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrs-netzes und zur Aufhebung des Beschlusses Nr. 661/2010/EU

Impressum

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Sektion II – Infrastrukturplanung und-finanzierung, Koordination
Abteilung Infra 5 - Internationale Netze und Grundlagen der Infrastrukturplanung
Telefon: +43 (0)1 711 62 65 1101
E-Mail: infra5@bmvit.gv.at

Links

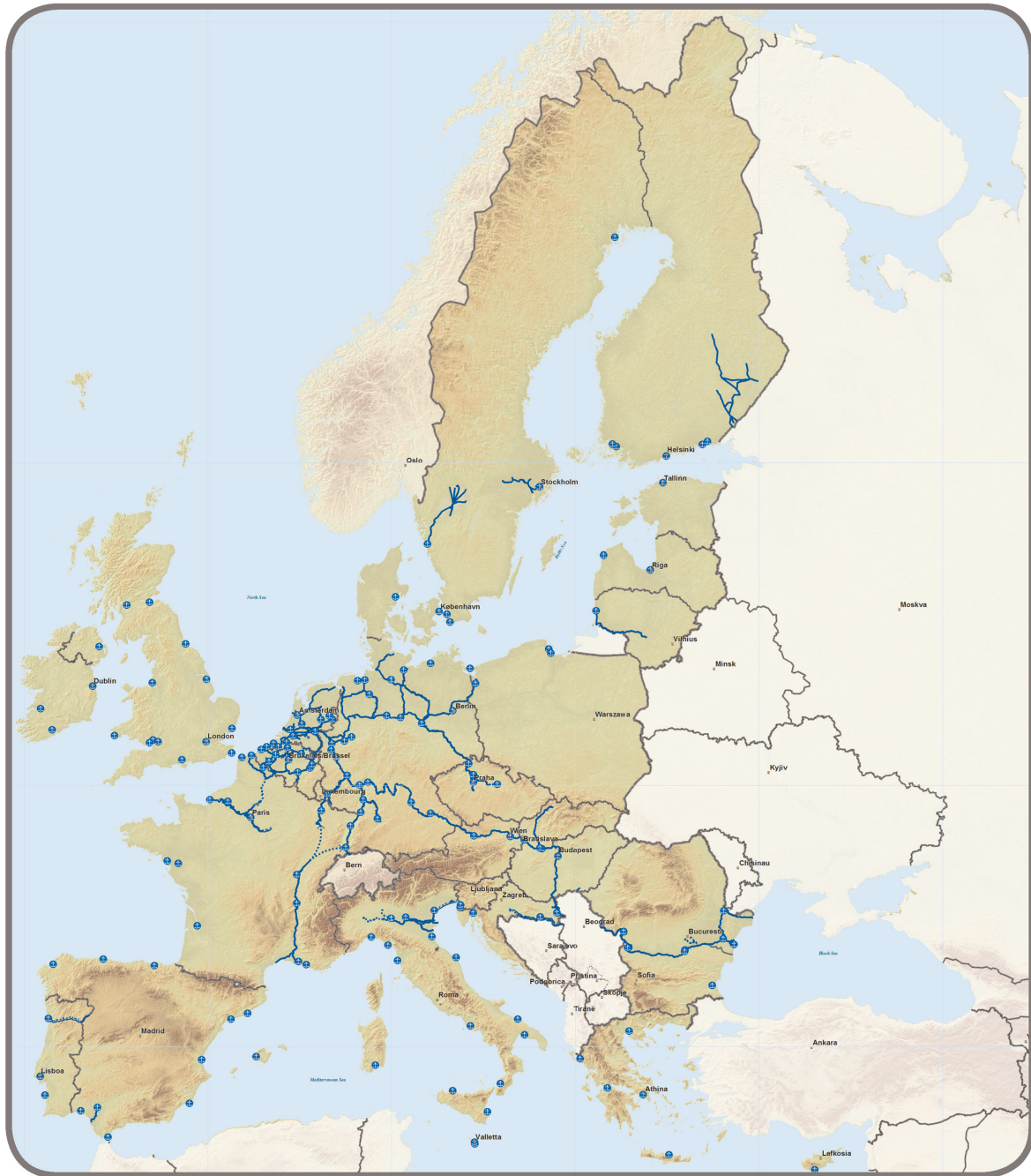
Website TEN-T – Connecting Europe
http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/index_en.htm

Verordnung TEN-V mit Anhang (Karten) (120 MB)
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2013:348:0001:0128:DE:PDF>

Website Connecting Europe Facility (CEF)
http://ec.europa.eu/energy/mff/facility/connecting_europe_de.htm



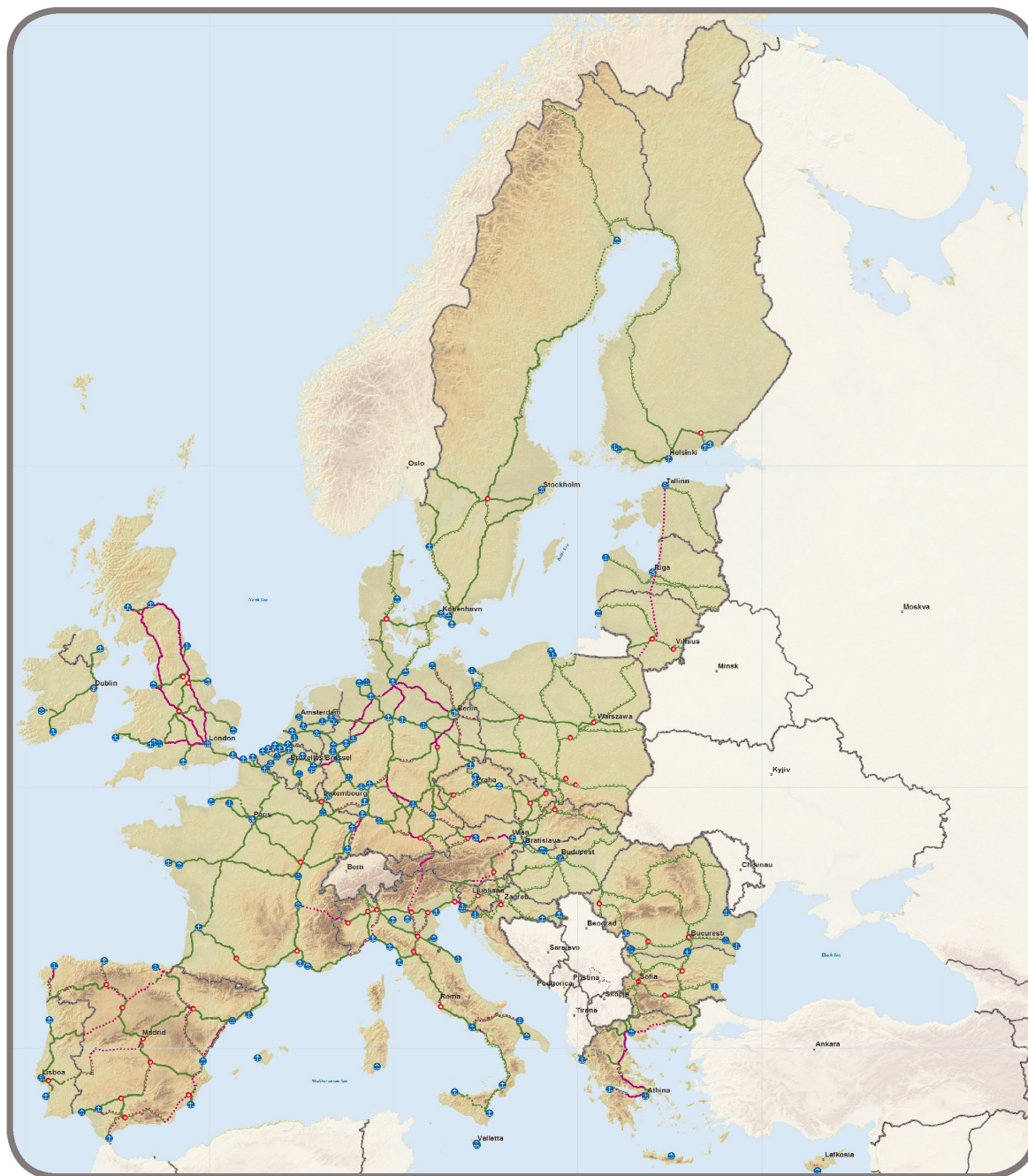
0.1. Kernnetz:
Binnenwasserstraßen und -häfen
EU-Mitgliedstaaten



Kernnetz	Gesamtnetz	Kernnetz
Binnenwasserstraße / beendet	Hafen	Hafen
Binnenwasserstraße / auszubauen		
Binnenwasserstraße / geplant		



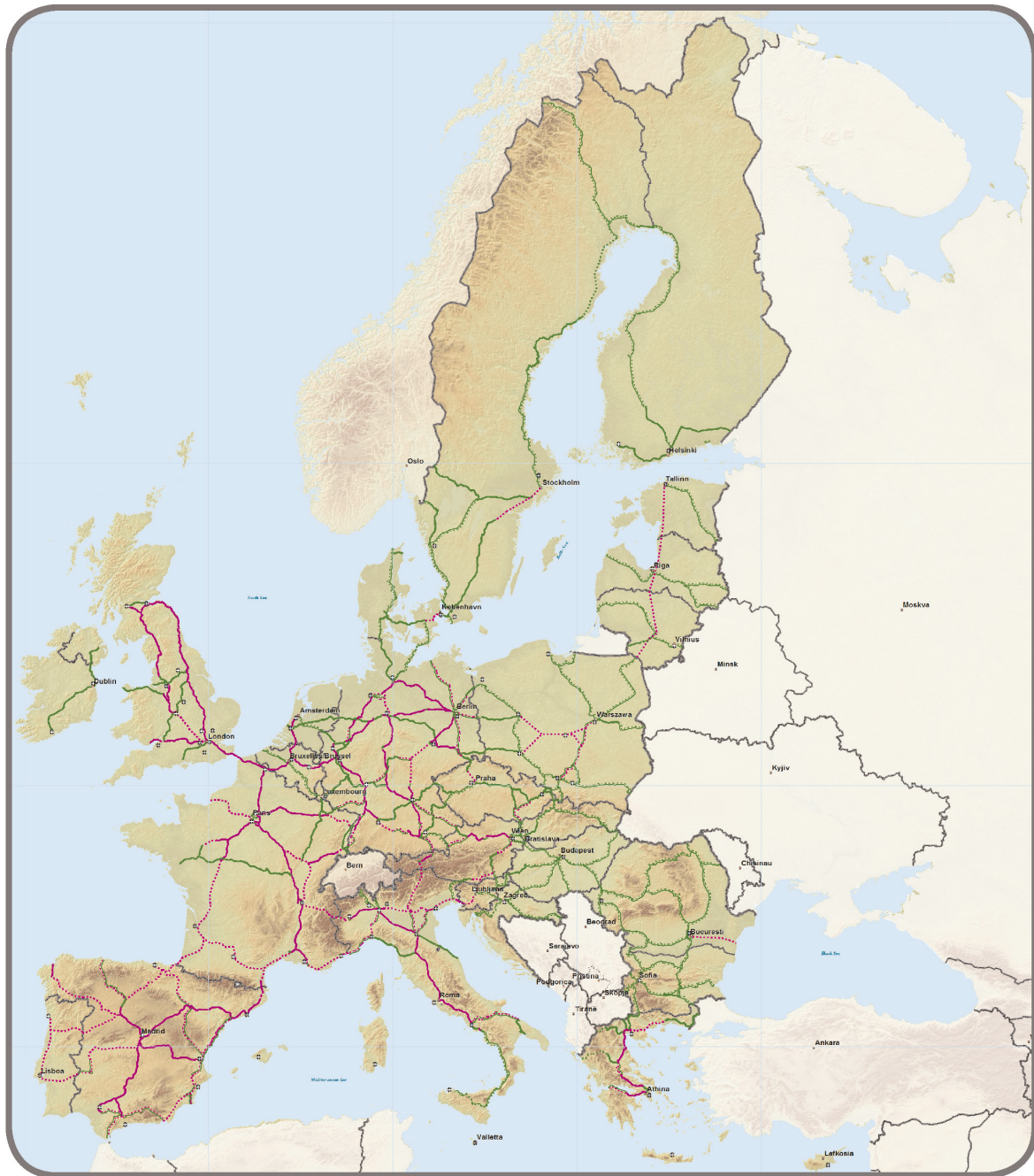
0.2. Kernnetz:
Eisenbahnstrecken (Güterverkehr), Häfen und Schienen-Straßen-Terminals (RRT)
EU-Mitgliedstaaten



Kernnetz		Kernnetz		Kernnetz	
	konventionelle Eisenbahnstrecke / beendet		Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke / beendet		Hafen
	konventionelle Eisenbahnstrecke / auszubauen		Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke / auszubauen		RRT
	konventionelle Eisenbahnstrecke / geplant		Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke / geplant		



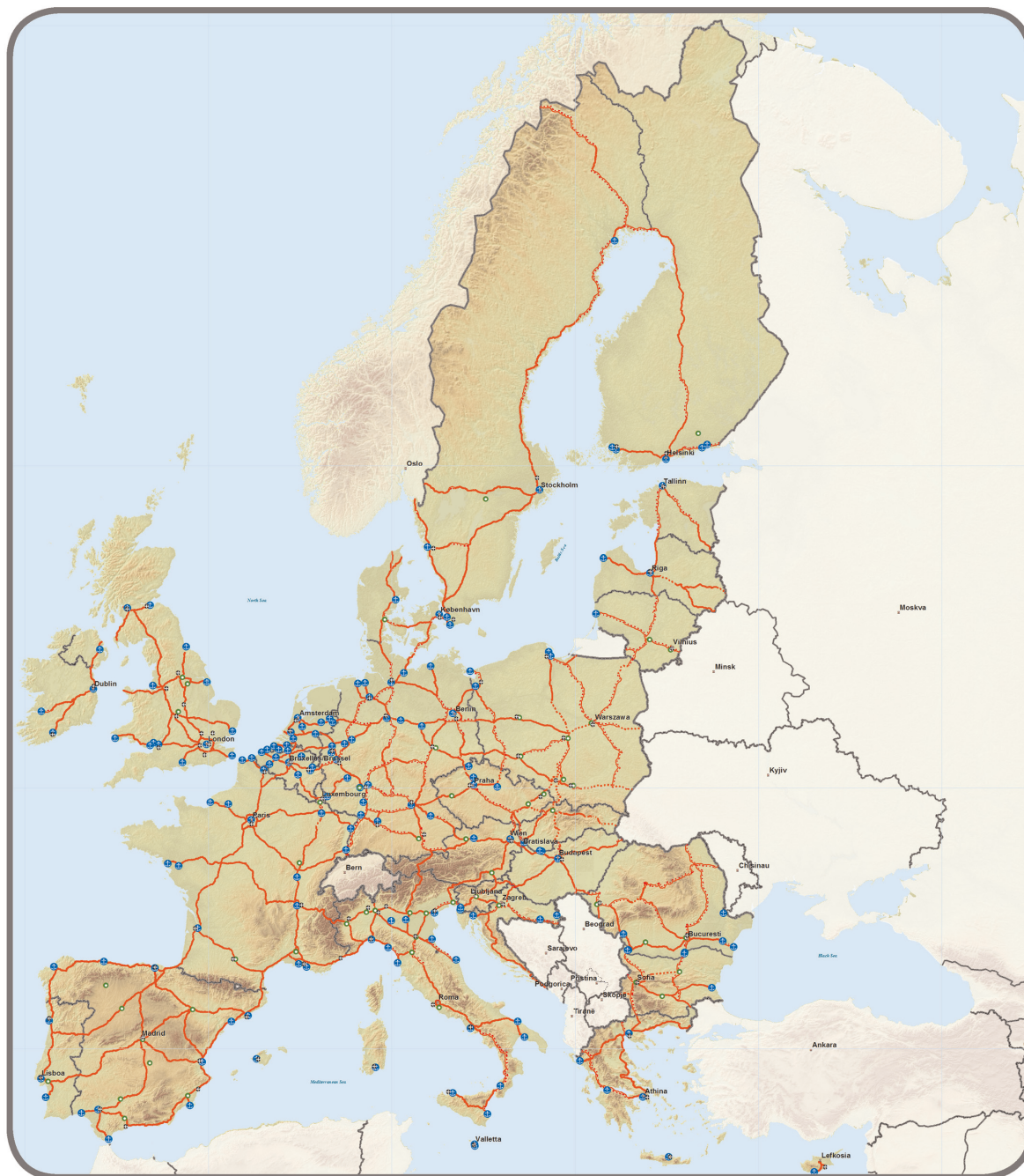
0.3. Kernnetz:
Eisenbahnstrecken (Personenverkehr) und Flughäfen
EU-Mitgliedstaaten



Kernnetz	Kernnetz	Kernnetz
konventionelle Eisenbahnstrecke / beendet	Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke / beendet	Flughafen
konventionelle Eisenbahnstrecke / auszubauen	Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke / auszubauen	
konventionelle Eisenbahnstrecke / geplant	Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke / geplant	



0.4. Kernnetz:
Straßen, Häfen, Schienen-Straßen-Terminals (RRT) und Flughäfen
EU-Mitgliedstaaten



Kernnetz		Kernnetz		Kernnetz	
	Straße / beendet		Hafen		Flughafen
	Straße / auszubauen		RRT		
	Straße / geplant				



5.1. Gesamt- und Kernnetz:
Binnenwasserstraßen und -häfen

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK



Kernnetz	Gesamtnetz	Kernnetz	Hafen
			Hafen



5.2. Gesamtnetz: Eisenbahnstrecken, Häfen und Schienen-Straßen-Terminals (RRT)
 Kernnetz: Eisenbahnstrecken (Güterverkehr), Häfen und Schienen-Straßen-Terminals (RRT)

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK



Gesamtnetz	Kernnetz	Gesamtnetz	Kernnetz	Gesamtnetz	Kernnetz
	konventionelle Eisenbahnstrecke / beendet		Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke / beendet		Hafen
	konventionelle Eisenbahnstrecke / auszubauen		zur Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke auszubauen		
	konventionelle Eisenbahnstrecke / geplant		Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke / geplant		RRT



5.3. Gesamtnetz: Eisenbahnstrecken und Flughäfen
 Kernnetz: Eisenbahnstrecken (Personenverkehr) und Flughäfen

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK



Gesamtnetz	Kernnetz	Gesamtnetz	Kernnetz	Gesamtnetz	Kernnetz
	konventionelle Eisenbahnstrecke / beendet		Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke / beendet		Airports
	konventionelle Eisenbahnstrecke / auszubauen		zur Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke auszubauen		
	konventionelle Eisenbahnstrecke / geplant		Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke / geplant		

