

# Europäisches Verkehrsnetz TEN-T

Die grundlegenden Überlegungen für ein gesamteuropäisches Verkehrsnetz zur wirtschaftlichen und verkehrlichen Vernetzung Europas reichen bis in das Jahr 1990 zurück. Im Laufe der Jahre hat sich daraus ein multimodales und flächendeckendes Netz entwickelt, das nach nachvollziehbaren Kriterien (z.B. Engpässe und fehlende Verbindungen) stetig erweitert wird. Das TEN-T Netz (Trans-European Network Transport) ist also ein Instrument zur sinnvollen und integrierten Entwicklung einer kohärenten und hochwertigen Verkehrsinfrastruktur in der gesamten EU. Das Netz umfasst Eisenbahnen, Binnenwasserstraßen, Kurzstreckenseeverkehrswege und Straßen, die städtische Knotenpunkte, See- und Binnenhäfen, Flughäfen und Terminals miteinander verbinden.

Übergeordnetes Ziel der TEN-T Politik ist die Schaffung eines einheitlichen EU-weiten multimodalen Verkehrsnetzes von hoher Qualität. Die Schwerpunkte liegen dabei auf der Harmonisierung von Infrastrukturstandards, der Verbesserung von grenzüberschreitenden Verbindungen und dem Schließen von Lücken und Engpässen auf dem bestehenden Netz.

## Gesetzliche Grundlagen

Anfang der 1990er Jahre beschlossen die damaligen Mitglieder der EU, eine gemeinsame Infrastrukturpolitik zur Förderung des Binnenmarkts und zur Verbesserung der Netzwerke für Verkehr, Energie und Telekommunikation einzuführen. Der rechtliche Rahmen für das TEN-T-Netz wurde 1996 in der Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates festgelegt. Mit den Jahren wurden diese TEN-T Leitlinien mehrmals überarbeitet, die aktuelle Fassung ist die Verordnung Nr. 2024/1679. Parallel dazu regelt die Connecting Europe Facility (CEF) die Vergabe von finanzieller Unterstützung der Union für die TEN-T-Netze (Verordnung Nr. 2021/1153).

## Struktur des TEN-T Netzes

Das TEN-T Netz ist hierarchisch in das Kernnetz, das erweiterte Kernnetz und das Gesamtnetz unterteilt. Die in der TEN-T Verordnung festgelegten Anforderungen

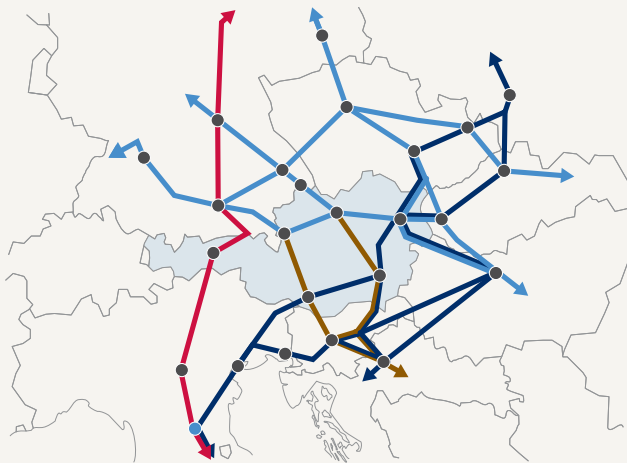
an die jeweilige Verkehrsinfrastruktur müssen je nach Netzhierarchie zu unterschiedliche Zeitpunkten erfüllt sein. Das hochrangige Kernnetz umfasst die wichtigsten europäischen Verkehrsverbindungen und Knotenpunkte und muss bis 2030 fertiggestellt sein. Das erweiterte Kernnetz soll zehn Jahre später, im Jahr 2040, fertiggestellt sein. Das Gesamtnetz verbindet alle Regionen der EU mit dem Kernnetz und muss bis 2050 fertiggestellt sein. In Österreich umfasst das TEN-T Netz:

- 3.928 km Schieneninfrastruktur
- 1.827 km Straßeninfrastruktur
- 343 km Wasserstraßeninfrastruktur
- 6 Flughäfen
- 4 Binnenhäfen
- 8 Multimodale Güterterminals
- 9 Städtische Knoten (Landeshauptstädte)

## Europäische Verkehrskorridore

Als Instrument zur Umsetzung des Kernnetzes wurden 9 Verkehrskorridore (European Transport Corridors) und zwei sogenannten horizontale Prioritäten (ERTMS, Motorways of the Sea) definiert. Derzeit verlaufen 4 dieser Korridore durch Österreich.

Abbildung 1 Europäische Verkehrskorridore in Österreich



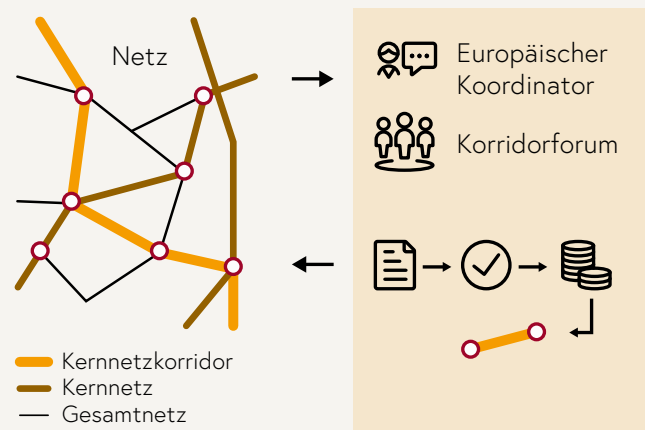
## Umsetzungskonzept

Als Instrument zur Umsetzung des Kernnetzes wurden 9 Europäische Verkehrskorridore (European Transport Corridors) und zwei sogenannten horizontale Prioritäten (ERTMS, Europäischer Seeverkehrsraum) definiert. Für jeden Korridor und jede horizontale Priorität wird ein:e europäisch:e Koordinator:in ernannt, um die Fortschritte zu begleiten und zu steuern.

Als Begleitmaßnahme wurde auch ein Korridorforum eingerichtet, in dem sämtliche Stakeholder eines Korridors (Mitgliedsstaaten, Infrastrukturbetreiber, Regionen, Verkehrsunternehmen etc.) eingebunden sind.

Das wesentliche europäische Kofinanzierungselement ist die Connecting Europe Facility (CEF).

Abbildung 2 Umsetzungskonzept



## Europäische Mittel zur Finanzierung

Die CEF ist das Finanzierungsinstrument der EU für Investitionen in die Verkehrs-, Energie- und digitale Infrastruktur. Im Verkehrssektor widmet sich CEF der Umsetzung des TEN-Netzes, wobei der Großteil der Mittel für Projekte auf den Kernnetzkorridoren reserviert ist. Für die Finanzperiode 2014 bis 2020 wurde für die CEF ein Finanzrahmen von rund 30,4 Milliarden Euro festgesetzt, wovon rund 24 Milliarden Euro für Förderungen im Bereich Verkehr zur Anwendung kommen. Für den Zeitraum 2021–2027 beträgt das Budget für die CEF-Verkehrspolitik 25,8 Milliarden Euro.

Bis 2023 wurden Österreich rund 1,227 Milliarden Euro an EU-Mitteln für Verkehrsprojekte in Österreich zugesprochen. Davon entfällt der größte Anteil auf den österreichischen Abschnitt des Brenner-Basistunnels (604,75 Millionen Euro).

### Rückfragehinweis

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie,  
Mobilität, Innovation und Technologie  
Abteilung II/3 Infrastrukturplanung  
E-Mail: [ii3@bmk.gv.at](mailto:ii3@bmk.gv.at)