



## TRANSEUROPÄISCHE NETZE – LEITLINIEN

Die im Vertrag von Maastricht erstmals erwähnten transeuropäischen Netze (TEN) in den Bereichen Verkehr, Energie und Telekommunikation sind in den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) mit dem Ziel übernommen worden, alle Regionen der EU miteinander zu verbinden. Diese Netze sollen der Entwicklung des Binnenmarkts und der Schaffung von Arbeitsplätzen unter Verfolgung von Umweltschutzziele und den Zielen der nachhaltigen Entwicklung dienen. Ende 2013 kam es zu einer grundlegenden Reform des transeuropäischen Verkehrsnetzes.

### RECHTSGRUNDLAGE

Artikel 170 bis 172 und Artikel 194 Absatz 1 Buchstabe d des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (Letzterer bezieht sich speziell auf den Bereich Energie);

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.

### ZIELE

Mit dem Vertrag von Maastricht wurde der Union die Aufgabe übertragen, transeuropäische Netze (TEN) in den Bereichen Verkehr, Telekommunikation und Energie auf- und auszubauen. Die Netze sollen einen Beitrag zur Entwicklung des Binnenmarktes sowie zur Stärkung des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts leisten. Mit den TEN wird zudem bezweckt, Inselregionen, Enklaven und Regionen in Randlage mit den zentralen Gebieten der Union zu verbinden und das Hoheitsgebiet der EU besser mit den angrenzenden Drittländern zu verknüpfen.

### ERGEBNISSE

#### A. Allgemeine Leitlinien und Ideen

Die Kommission betonte in ihrem Weißbuch „Wachstum, Wettbewerbsfähigkeit und Beschäftigung“ aus dem Jahr 1993 die zentrale Bedeutung der transeuropäischen Netze für den Binnenmarkt, insbesondere für die Schaffung von Arbeitsplätzen, und zwar nicht nur durch den Aufbau der Infrastruktur selbst, sondern auch durch ihre spätere Rolle bei der wirtschaftlichen Entwicklung. 14 vorrangige Vorhaben für den



Verkehr und zehn für den Bereich Energie wurden im Jahr 1994 von den Europäischen Räten von Korfu und Essen gebilligt.

## **B. Sektorbezogene legislative Maßnahmen**

### **1. Verkehr**

#### **a. Leitlinien von 1996**

Mit der Entscheidung Nr. 1692/96/EG vom 23. Juli 1996 über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) wurden die allgemeinen Parameter für das Gesamtnetz formuliert. Dabei wurden die Merkmale der spezifischen Netze für die jeweiligen Verkehrsträger festgelegt und die förderfähigen Vorhaben von gemeinsamem Interesse sowie die vorrangigen Vorhaben ermittelt. Der Schwerpunkt lag dabei auf umweltfreundlichen Verkehrsträgern, wozu insbesondere Projekte zum Ausbau des Schienennetzes zählten. Das TEN-V umfasst das gesamte Gebiet der EU und kann auf Länder der Europäischen Freihandelszone sowie auf Partnerländer in Südosteuropa und im Mittelmeerraum ausgedehnt werden. Es umfasste zunächst 14 Vorhaben von gemeinsamem Interesse, die vom Europäischen Rat von Essen angenommen wurden. Mit der Entscheidung Nr. 1346/2001/EG vom 22. Mai 2001 zur Änderung der TEN-V-Leitlinien hinsichtlich Seehäfen, Binnenhäfen und intermodaler Terminals wurde ein gemeinschaftlicher „Verkehrsentwicklungsplan“ für alle Verkehrsträger vollendet.

#### **b. Überarbeitung der TEN-V-Leitlinien im Jahr 2004**

Die Erweiterungen von 2004 und 2007 sowie gravierende Verzögerungen und Finanzierungsprobleme – insbesondere in Bezug auf die grenzüberschreitenden Abschnitte – machten eine umfangreiche Überarbeitung der TEN-V-Leitlinien erforderlich. Die Anzahl der angeführten vorrangigen Vorhaben wurde auf 30 erhöht, welche alle die EU-Umweltvorschriften erfüllen müssen. Ein neues Konzept der „Meeresautobahnen“ wurde mit dem Ziel eingeführt, bestimmte Seeverbindungen effizienter zu machen sowie den Kurzstreckenseeverkehr und den Schienenverkehr besser aufeinander abzustimmen.

Im Jahr 2005 wurden „Europäische Koordinatoren“ für besonders wichtige Projekte ernannt, um bei Kontakten mit den nationalen Entscheidungsinstanzen, den Betreibern und Nutzern von Verkehrsmitteln sowie den Vertretern der Zivilgesellschaft als Vermittler zu fungieren. Eine Exekutivagentur für das europäische Verkehrsnetz (TEN-V EA) wurde im Oktober 2006 eingerichtet. Ihre Aufgabe besteht in der technischen und finanziellen Vorbereitung und Begleitung der Entscheidungen zu den von der Kommission verwalteten Projekten.

#### **c. Überarbeitung von 2013: integriertes Netz, Zwei-Ebenen-Struktur (Kern-/Gesamtnetz) und TEN-V-Korridore**

Im Rahmen der neuen Verkehrsinfrastrukturpolitik der EU soll der jetzige Flickenteppich aus Straßen, Schienenwegen, Binnenwasserstraßen, Flughäfen, See- und Binnenhäfen und Schienen-/Straßenverkehrsterminals in Europa zu einem integrierten Verkehrsnetz umgeformt werden, das sich über alle Mitgliedstaaten erstreckt. Da ein solches kohärentes Verkehrsnetz nicht existiert, wird die reibungslose Funktionsweise des Binnenmarkts ernsthaft behindert. Für die Schaffung dieses



Netzes müssen Tausende Projekte zur Beseitigung der existierenden Engpässe, zu fehlenden Brückenverbindungen und zur Verbesserung der Interoperabilität zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern sowie zwischen regionalen und nationalen Verkehrsinfrastrukturen vorbereitet und durchgeführt werden. Darüber hinaus gehört zu den Prioritäten für die Entwicklung der TEN-V-Infrastruktur die Anwendung innovativer technischer Lösungen, die eine grundlegende Rolle bei der Transformation des Verkehrs spielen müssen, damit er für alle Bürger zugänglich wird und ein sichereres, nachhaltiges, emissionsarmes und energieeffizientes System geschaffen wird.

Im Rahmen der neuen Verkehrsinfrastrukturpolitik der EU wurde erstmals eine Zwei-Ebenen-Struktur für die Verkehrswege der EU geschaffen, die aus einem Gesamtnetz (für die wirksame Verknüpfung aller Regionen der EU) und einem Kernnetz (der strategisch wichtigsten Abschnitte des Gesamtnetzes) besteht. Die Projekte entlang des Gesamtnetzes sollten bis Ende 2050 abgeschlossen werden; jene Projekte, die dem Kernnetz angehören, sollten die Kriterien des TEN-V bis Ende 2030 erfüllen.

Darüber hinaus wurden neun multimodale Hauptkorridore als neues politisches Instrument eingeführt, um die koordinierte Durchführung von Projekten entlang des Kernnetzes zu erleichtern. Diese Korridore sollen die öffentlichen und privaten Interessenträger zusammenbringen, um die Ressourcen für die Entwicklung des Kernnetzes zu bündeln. Für jeden Korridor gibt es einen europäischen Koordinator, der dafür sorgt, dass die Einrichtung der Korridore auf wirksame und effiziente Art und Weise vonstattengeht.

Außerdem stehen bei der TEN-V-Politik auch die Entwicklung von „Meeresautobahnen“ sowie die Einführung des Europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystems (ERTMS) im Mittelpunkt. Für beide vorstehenden Maßnahmen wurde jeweils ein weiterer europäischer Koordinator ernannt, dessen Aufgabe es ist, die Prozesse zur harmonisierten Umsetzung zu leiten. Die europäischen Koordinatoren entwickelten 2015 jeweils einen Arbeitsplan für die Meeresautobahnen und die ERTMS-Korridore. Diese Arbeitspläne sollen regelmäßig unter Berücksichtigung der im Rahmen der Projektdurchführung erzielten Fortschritte aktualisiert werden. Darüber hinaus ist für 2023 eine umfangreiche Bewertung der Umsetzung des Kernnetzes geplant.

Die Exekutivagentur für das europäische Verkehrsnetz wurde 2014 in Exekutivagentur für Innovation und Netze (Infrastructure and Networks Executive Agency – INEA) umbenannt. Sie wurde einerseits mit der Fortsetzung der Umsetzung des TEN-V und der Marco-Polo-Programme 2007-2013 und andererseits mit der technischen und finanziellen Verwaltung der Fazilität „Connecting Europe“ (CEF) und Teilen von Horizont 2020 beauftragt. Bei Letzterem handelt es sich um ein weiteres EU-Programm, mit dem die Forschung (unter anderem) im Bereich intelligenter, umweltfreundlicher und integrierter Verkehr gefördert werden soll (weitere Informationen zur Finanzierung der TEN sind unter [3.5.2](#) zu finden).

**d. Vorbereitung der nächsten Überarbeitung des TEN-V (für 2023 geplant)**

Im September 2018 leitete die Kommission öffentliche Konsultationen ein, um die bisher erzielten Fortschritte bei der Umsetzung des TEN-V seit Inkrafttreten der



Leitlinien zu prüfen. Die Bewertung erfolgt zur Vorbereitung der für 2023 vorgesehenen Überarbeitung des TEN-V und soll auch zur Bewertung der Wirksamkeit der Strategie des TEN-V in zentralen Bereichen wie alternative Kraftstoffe, Digitalisierung und multimodaler Verkehr dienen.

## **2. Energie**

### **a. Leitlinien von 1996**

Auf dem Gipfel von Essen im Jahr 1994 wurden mehrere Vorhaben im Bereich der Energienetze als vorrangig eingestuft. Mit der Entscheidung Nr. 1254/96/EG vom 5. Juni 1996 wurden Leitlinien für die transeuropäischen Netze im Energiebereich (TEN-E) aufgestellt, die es der Gemeinschaft ermöglichen sollten, förderfähige Vorhaben von gemeinsamem Interesse zu ermitteln, und die dazu beitragen sollten, günstige Rahmenbedingungen für ihre Umsetzung zu schaffen. Darüber hinaus enthielten sie sektorbezogene Ziele für die Elektrizität.

### **b. Derzeitige Leitlinien**

Mit der Entscheidung Nr. 1364/2006/EG vom 6. September 2006 wurden neue Leitlinien zur Aktualisierung der TEN-E eingeführt. Gleichzeitig wurden die alten Leitlinien von 1996 und 2003 aufgehoben. Die gegenwärtigen Ziele sind die Diversifizierung der Versorgung, die Erhöhung der Versorgungssicherheit durch Stärkung der Verbindungen mit Drittländern (Beitrittsländer und Drittstaaten des Mittelmeer- und Schwarzmeerraums, der Region des Kaspischen Meeres, des Mittleren Ostens und des Persischen Golfs), die Einbindung der neuen Mitgliedstaaten in die Energienetze und die Sicherstellung des Zugangs von Inselregionen, Enklaven und Regionen in Randlage zu den TEN-E.

Die EU hat Vorhaben ermittelt, die mit Mitteln der Union gefördert werden können, und diese in drei Kategorien eingeteilt: Vorhaben von gemeinsamem Interesse, die die Elektrizitäts- und Erdgasnetze umfassen und potenziell wirtschaftlich tragfähig sein müssen; vorrangige Vorhaben, die bei der Vergabe von Unionsmitteln bevorzugt werden, und Vorhaben von europäischem Interesse, die ebenfalls vorrangig, jedoch grenzüberschreitend sind oder erhebliche Auswirkungen auf die grenzüberschreitenden Übertragungskapazitäten haben.

Zu den Prioritäten für Maßnahmen in diesem Bereich, die mit den Zielen der nachhaltigen Entwicklung in Einklang stehen müssen, gehören: a) die Nutzung erneuerbarer Energiequellen und eine bessere Vernetzung der Anlagen, in denen Strom aus erneuerbaren Energiequellen erzeugt wird; b) die Nutzung effizienterer Technologien zur Verringerung der mit dem Transport und der Übertragung von Energie verbundenen Verluste und Umweltrisiken; c) der Aufbau von Energienetzen in Inselregionen und Regionen in äußerster Randlage bei gleichzeitiger Förderung der Diversifizierung der Energiequellen und d) die Sicherstellung der Interoperabilität der existierenden Netze der EU mit den Netzen der neuen Mitgliedstaaten und von Drittstaaten. In Anhang I der Entscheidung wurden 32 Elektrizitäts- und zehn Erdgasvorhaben als Vorhaben von europäischem Interesse eingestuft, während in den Anhängen II und III in den Bereichen Elektrizität und Erdgas 164 bzw. 122 Vorhaben aufgeführt sind.



Im Finanzrahmen 2007-2013 war für die TEN-E ein Betrag in Höhe von insgesamt 155 Mio. EUR vorgesehen. Im Jahr 2007 wurden vier europäische Koordinatoren ernannt.

Der neue, den Energiebereich betreffende Titel des AEUV (Artikel 194 Absatz 1 Buchstabe d) bietet eine solide Rechtsgrundlage für die Förderung der Energieverbundnetze.

### 3. Telekommunikation

Die Entscheidung Nr. 2717/95/EG vom 9. November 1995 enthält Leitlinien für die Entwicklung des diensteintegrierenden digitalen Fernmeldenetzes (EURO-ISDN) zu einem TEN. Darin werden Ziele, Prioritäten und Vorhaben von gemeinsamem Interesse festgelegt, um eine auf dem EURO-ISDN basierende Palette von Dienstleistungen im Hinblick auf ein künftiges europäisches Breitband-Kommunikationsnetz zu entwickeln.

Die Entscheidung Nr. 1336/97/EG vom 17. Juni 1997 enthält die Leitlinien für die transeuropäischen Telekommunikationsnetze (TEN-Telekom). Darin werden die Ziele, Prioritäten und Grundzüge der geplanten Maßnahmen festgelegt. Zu den Prioritäten gehören die Anwendungen, die zum wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalt beitragen, sowie der Ausbau der Grundnetze, insbesondere der Satellitennetze. Diese Leitlinien wurden mit der Entscheidung Nr. 1376/2002/EG vom 12. Juli 2002 leicht abgeändert.

Die Leitlinien dienen dazu, Vorhaben von gemeinsamem Interesse auszuweisen und die Verfahren und Kriterien für ihre Auswahl festzulegen. Das Gemeinschaftsprogramm eTEN, ein wichtiges Instrument des Aktionsplans „eEUROPE 2005: Eine Informationsgesellschaft für alle“, sollte ebenfalls auf dem Programm EURO-ISDN aufbauen. Ziel dieses im Jahr 2006 abgeschlossenen Programms war die Unterstützung transeuropäisch ausgerichteter und über Telekommunikationsnetze laufender elektronischer Dienste. Die Investitionen der EU konzentrieren sich gegenwärtig auf die Modernisierung der bestehenden Netze.

## ROLLE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

Das Parlament hat die Politik des Aufbaus der TEN nachdrücklich unterstützt und machte regelmäßig auf die schleppende Umsetzung der vorrangigen Vorhaben aufmerksam, drängte auf feste Zeitpläne und forderte von den Mitgliedstaaten eine Erhöhung der Haushaltsmittel – insbesondere für das TEN-V. Es hat sichergestellt, dass die Projekte mit einem eindeutigen „europäischen Mehrwert“ vorrangig gefördert werden, die positive und langfristige Auswirkungen auf die Umwelt und die Beschäftigungslage haben und die dazu beitragen, Engpässe, insbesondere in den Bereichen Schienenverkehr und kombinierter Verkehr, zu beseitigen.

Mit der Annahme seiner Entschließung vom 12. Juli 2007 zum Thema „Für ein mobiles Europa – Nachhaltige Mobilität für unseren Kontinent“<sup>[1]</sup> zog das Parlament Bilanz und legte neue Ziele fest, insbesondere die Notwendigkeit, das gesamte TEN zu vollenden, um alle Verkehrsträger optimal zu nutzen („Ko-Modalität“) und das Gleichgewicht zwischen den Verkehrsträgern umzuverteilen („Verkehrsverlagerung“),

---

[1]ABl. C 175 E vom 24.7.2008, S. 556.



damit die Umweltauswirkungen des Verkehrs gemindert werden. Das Parlament hat sich für den Schienen-, Bus- und Schiffsverkehr ausgesprochen, dessen Marktanteil immer noch gering ist.

Darüber hinaus hat das Parlament in seiner Entschliessung vom 22. April 2009 zu dem Grünbuch über die künftige Politik im Bereich des transeuropäischen Verkehrsnetzes<sup>[2]</sup> seine Forderung bekräftigt, dem Schienenverkehr (insbesondere dem Güterverkehr), Häfen, dem nachhaltigen Seeverkehr und Binnenwasserstraßen sowie ihren Hinterlandverbindungen und intermodalen Drehkreuzen von Infrastrukturverbindungen mit neuen Mitgliedstaaten und Drittstaaten Vorrang einzuräumen. In diesem Zusammenhang spricht sich das Parlament für eine Ausweitung des TEN-V auf die Partnerstaaten der Europäischen Nachbarschaftspolitik (ENP) sowie die Partnerländer des Mittelmeerraums aus.

In den vergangenen 15 Jahren hat das Parlament einen Beitrag zur Neufassung der sich überschneidenden Rechtsakte zum TEN-V geleistet. So hat es gemeinsam mit dem Rat gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren den Beschluss Nr. 661/2010/EU vom 7. Juli 2010 zur Neufassung der TEN-V-Leitlinien angenommen. Damit wurden die Entscheidungen Nr. 1692/96/EG, Nr. 1346/2001/EG und Nr. 884/2004/EG aufgehoben, ein neuer Anhang mit den Karten der 27 Mitgliedstaaten eingefügt und Zieltermine für den Aufbau des Netzes in allen Mitgliedstaaten festgelegt.

Am 19. November 2013 nahm das Parlament die neuen TEN-V-Leitlinien mit konkreten Zielen an, erhöhte die EU-Finanzierung und machte klare Vorgaben für die Errichtung des Kernverkehrsnetzes und des Gesamtverkehrsnetzes, wobei die Jahre 2030 bzw. 2050 als Zieltermine festgelegt wurden. Das Parlament bestand unter anderem darauf, dass sich die Auswahl der Vorhaben nach dem EU-Mehrwert richtet (der sich aus politischen Wahlmöglichkeiten bzw. finanziellen Interventionen ergibt, die zu einer deutlichen und messbaren Verbesserung der Verkehrsverbindungen und Verkehrsflüsse führen). Außerdem wies es darauf hin, dass eine sozioökonomische Kosten-Nutzen-Analyse im Sinne einer quantifizierten Ex-ante-Bewertung auf der Grundlage einer harmonisierten Methodik des Werts eines Projekts oder Programms festgelegt werden muss. Aus Sicht des Parlaments soll die Methodik als Indikator für den Beitrag zur Lebensqualität dienen, weshalb bei ihrer Festlegung auch alle sozialen, wirtschaftlichen und ökologischen Vorteile und Kosten berücksichtigt werden sollten.

Nach Inkrafttreten der TEN-V-Verordnung (Verordnung (EU) Nr. 1315/2013) Ende 2013 unterstützte das Parlament weiterhin die Entwicklung des TEN-V. In seiner Entschliessung vom 9. September 2015 zur Umsetzung des Weißbuchs Verkehr von 2011: Bestandsaufnahme und künftiges Vorgehen im Hinblick auf nachhaltige Mobilität<sup>[3]</sup> betonte das Parlament die Bedeutung des Verkehrs für die Wirtschaft und für die Mobilität der Bürger und unterstrich gleichzeitig, dass Investitionen in die Infrastruktur getätigt werden müssen. Aus Sicht des Parlaments ist die Fertigstellung des TEN-V eine Voraussetzung für ein nachhaltiges und effizientes europäisches Verkehrssystem, das durch die Fazilität „Connecting Europe“ sowie durch den Europäischen Fonds für strategische Investitionen gefördert werden muss.

---

[2]ABl. C 184 E vom 8.7.2010, S. 35.

[3]ABl. C 316 vom 22.9.2017, S. 155.



Im Jahr 2018 legte die Kommission einen Vorschlag für eine Verordnung über die Straffung von Maßnahmen zur rascheren Verwirklichung des TEN-V-Netzes vor. Das Parlament hat seinen Standpunkt in erster Lesung im Februar 2019 festgelegt; das ordentliche Gesetzgebungsverfahren ist noch nicht abgeschlossen ([2018/0138\(COD\)](#)).

Esteban Coito / Frédéric Gouardères  
04/2019

