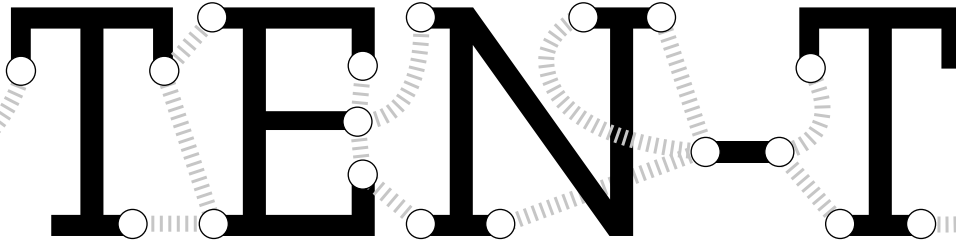


DAS TRANSEUROPÄISCHE VERKEHRSNETZ



Text: Isabel Sünner und Jan Wedemeier

Das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-T) soll die internationale Wettbewerbsfähigkeit Europas durch die Verbesserung der Erreichbarkeit der Regionen und Harmonisierungen im Grenzverkehr stärken. Damit leistet TEN-T einen wichtigen Beitrag zur Umsetzung des Europäischen Binnenmarktes, wobei bei der Verkehrsinfrastrukturentwicklung teilweise auch die EU-Außengrenzen einbezogen werden.

INTEGRIERTE NETZE

TEN-T umfasst Straßen, Eisenbahnstrecken, das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz, Binnenwasserstraßen, Häfen, Flughäfen, Güterterminals (Umschlagterminals zwischen den einzelnen Verkehrsträgern Straße, Schiene und Schiff), das Verkehrsmanagement und die Navigation. Es ist damit Teil eines Systems aus transeuropäischen Netzen (TEN), die neben dem Verkehr (TEN-T) auch die Energie (TEN-Energie) und die Telekommunikation (eTEN) umfassen.

RAHMENSETZUNG

Im Jahr 2009 hat die Europäische Kommission eine Revision der TEN-T eingeleitet. Ziel war die Anpassung an die aktuellen Erfordernisse der Verkehrsentwicklung. Die Connecting Europe Facility (CEF) und die TEN-T Guidelines bilden die gemeinsame Grundlage für die künftige EU-Verkehrspolitik. Im November 2013 bewilligte das Europäische Parlament die beiden Verordnungen, die zum 1. Januar 2014 in Kraft getreten sind:¹

a) Die TEN-T Guidelines bilden den Rahmen für den Ausbau der europäischen Verkehrsinfrastruktur bis zum Jahr 2020. Bis 2030 wird ein Kernnetz geschaffen, das als Rückgrat des Verkehrssystems im Binnenmarkt dienen soll.

b) Die CEF definiert den Finanzrahmen für die Umsetzung. Allein zur Kofinanzierung von TEN-T-Projekten in den Mitgliedstaaten stellt die CEF bis 2020 rund 26 Mrd. Euro zur Verfügung.²

DAS CORE-NETWORK (BIS 2030)

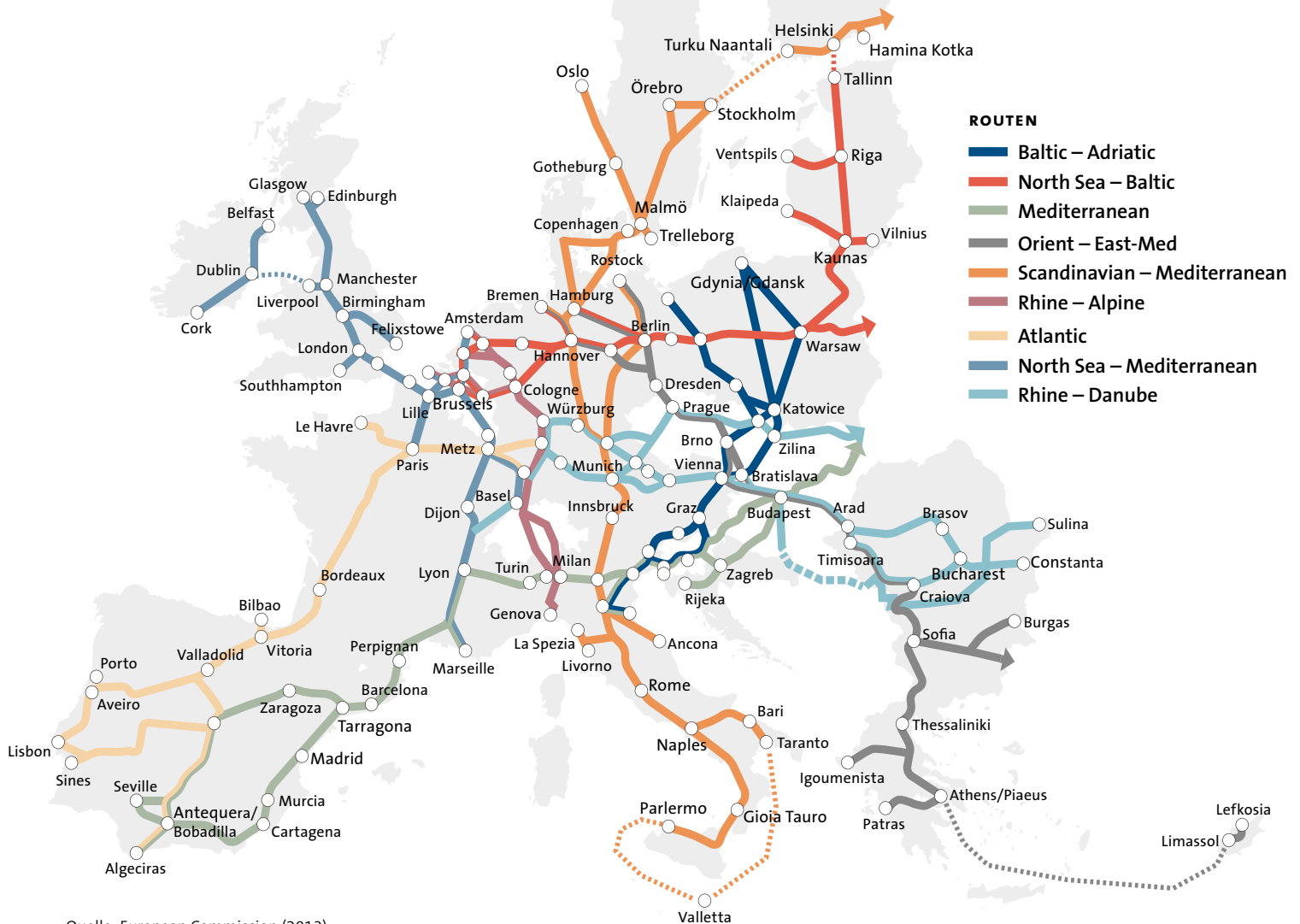
Die Umsetzung des Core-Networks konzentriert sich auf die Elemente:

- 1) grenzüberschreitender Verkehr,
- 2) Interoperabilität, zum Beispiel die Standardisierung von Verkehrssystemen im Schienenverkehr zwischen den verschiedenen Schienennetzen (unter anderem technische Spezifikationen wie Spurweite und Zugsicherung),
- 3) Intermodalität zwischen den Verkehrsträgern, zum Beispiel die Verbesserung des Umschlags zwischen Binnenschiff und Lkw.

In großräumigen Korridoren werden die bereits bestehenden Verkehrsnetze miteinander verbunden und so ausgebaut, dass insgesamt neun zusammenhängende multimodale Verkehrsachsen mit einer Gesamtlänge von rund 15 000 km entstehen. Das Kernnetz umfasst wichtige Wirtschaftszentren und Ballungsräume, über 100 See- und Binnenhäfen, wichtige Grenzübergänge zu Drittländern sowie Anbindungen dieser Knotenpunkte.

DIE NEUN MULTIMODALEN KORRIDORE IM CORE-NETWORK

Die Karte zeigt die neun multimodalen Korridore des Kernnetzes. So verbindet beispielsweise der North-Sea-Baltic-Korridor Helsinki über das Baltikum, Polen und Deutschland mit den niederländischen und belgischen Seehäfen. Berücksichtigt werden in diesem Korridor unter anderem die Ver-



Quelle: European Commission (2013)

kehrsträger Schiene (zum Beispiel die Rail Baltica, welche das Befahren von Schienengüterverkehren mit unterschiedlicher Spurenbreite berücksichtigt) und Wasserstraßen (zum Beispiel der Mittellandkanal in Norddeutschland). Ein anderes Beispiel stellt die Fehmarnbelt-Querung dar, die Teil des Scandinavian-Mediterranean-Korridors ist. Dieser verbindet als zentrale Nord-Süd-Achse die finnisch-russische Grenzregion über Schweden, Dänemark, Deutschland, Österreich mit Palermo in Italien.

DAS COMPREHENSIVE NETWORK (BIS 2050)

Bis 2050 soll ein ergänzendes Verkehrsnetzwerk (das sogenannte Comprehensive Network) geschaffen werden, das

die europäischen Regionen in der Fläche an das Kernnetz anbinden soll. Ziel ist es, die Mobilität der Bürger zu verbessern. Bis 2050 soll kein EU-Bürger mehr länger als 20 Minuten vom Core-Network entfernt leben.

1) Vgl. EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>), Dokument 32013R1316 und Dokument 32013R1315.

2) Vgl. Europäische Kommission, DG MOVE, http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/project-funding/cef_en.htm.

LITERATURHINWEIS

European Commission (2013): The Core Network Corridors, Trans European Transport Network 2013, Brüssel.