



# ANTWORTEN DER EUROPÄISCHEN KOMMISSION AUF DEN SONDERBERICHT DES EUROPÄISCHEN RECHNUNGSHOFES

## Intermodaler Güterverkehr

Güter werden in der EU noch immer vor allem auf der Straße transportiert

—

# Inhalt

I. DIE ANTWORTEN DER KOMMISSION ZUSAMMENGEFASST .....	2
II. ANTWORTEN DER KOMMISSION AUF DIE WICHTIGSTEN BEMERKUNGEN DES EURH.....	2
1. Ziele für Intermodalität .....	2
2. Auswirkungen des Rechtsrahmens auf die Attraktivität des intermodalen Verkehrs.....	3
3. Das EU-Infrastrukturnetz .....	4
III. ANTWORTEN DER KOMMISSION AUF DIE EMPFEHLUNGEN DES EURH .....	5
1. Empfehlung 1 – Ziele für den Verkehrsträgeranteil entlang der Kernnetzkorridore festlegen und darüber Bericht erstatten.....	5
2. Empfehlung 2 – Regulatorische Änderungen vorschlagen, um die Wettbewerbsfähigkeit des intermodalen Verkehrs zu verbessern.....	6
3. Empfehlung 3 – Die Grundlagen dafür schaffen, dass die Mitgliedstaaten den Bedarf an intermodalen Terminals koordiniert bewerten können .....	7
4. Empfehlung 4 – Das Potenzial einer Verkehrsverlagerung im Rahmen von Kosten-Nutzen-Analysen für EU-geförderte Projekte bewerten.....	7

Dieses Dokument enthält die Antworten der Europäischen Kommission auf die Bemerkungen in einem Sonderbericht des Europäischen Rechnungshofes gemäß Artikel 259 der [Haushaltsordnung](#) und wird zusammen mit dem Sonderbericht veröffentlicht.

# I. DIE ANTWORTEN DER KOMMISSION ZUSAMMENGEFASST

Die Kommission begrüßt den Sonderbericht des Hofes über den intermodalen Güterverkehr, da im europäischen Grünen Deal gefordert wird, dass ein erheblicher Teil der heute auf der Straße beförderten 75 % des Binnengüterverkehrs auf die Schiene und auf Binnenwasserstraßen verlagert wird. In der Praxis bedeutet dies, den intermodalen Verkehr zu nutzen, in dessen Rahmen der längste Teil der Fahrt auf der Schiene oder auf dem Wasser erfolgt, während nur der erste und die letzten Kilometer auf der Straße zurückgelegt werden. Hierfür sind effiziente Umschlaganlagen und -technologien erforderlich, die eine schnelle und kosteneffiziente Verlagerung der Ladeeinheiten zwischen den Verkehrsträgern ermöglichen.

Auch wenn es auf Ebene der Europäischen Union (EU) keine spezifischen Ziele für Intermodalität gibt, besteht der bevorzugte Ansatz der Kommission darin, die Verkehrspolitik auf eine umfassende Strategie zu stützen. Die Kommission hat am 19. Dezember 2020 die Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität angenommen, in der die Ziele und Maßnahmen der EU für die Verkehrspolitik im Hinblick festgelegt sind, um den Übergang zu einem klimaneutralen Europa bis 2050 zu bewältigen und zum europäischen Grünen Deal beizutragen.<sup>1</sup>

Die Kommission stimmt der Analyse des Hofes zu, der zufolge derzeit Informationslücken in Bezug auf bestehende intermodale Terminals und den Bedarf an künftigen intermodalen Terminals bestehen. Mit der laufenden Überarbeitung der TEN-V-Verordnung dürften diese Herausforderungen angegangen werden. Darüber hinaus plant die Kommission eine Überarbeitung der Richtlinie über den kombinierten Güterverkehr und der Richtlinie über Gewichte und Abmessungen mit dem Ziel, den kombinierten Verkehr zu erleichtern – neben dem neuen Legislativvorschlag zu den Rechtsvorschriften über die Kapazität der Eisenbahninfrastruktur und das Verkehrsmanagement.

Die Kommission akzeptiert die Empfehlungen 1c, 2a, 2b und 3, nicht jedoch die Empfehlungen 1a, 1b, 4a und 4b.

## II. ANTWORTEN DER KOMMISSION AUF DIE WICHTIGSTEN BEMERKUNGEN DES EURH

### 1. Ziele für Intermodalität

Die Kommission erkennt an, dass es auf EU-Ebene keine spezifischen Ziele für Intermodalität gibt. Der Verkehr ist ein netzgebundener Wirtschaftszweig und funktioniert als System. Daher hat sich die Kommission dafür entschieden und bevorzugt, die Verkehrspolitik auf eine umfassende Strategie statt auf modale oder segmentspezifische Ansätze zu stützen.

Nachhaltigkeitsziele auf Systemebene, wie sie im europäischen Grünen Deal für die Verkehrsträger festgelegt sind (Verringerung der Treibhausgasemissionen um 90 % bis 2050), sind die wichtigsten

---

<sup>1</sup> [https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/mobility-strategy\\_de](https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/mobility-strategy_de)

Ziele für die Verkehrspolitik, und es muss genügend Flexibilität für den Markt und die Interessenträger gelassen werden, da externe Faktoren (z. B. Veränderungen der Verkehrsmuster, Art der transportierten Güter, regionale und externe Entwicklung, technologischer Fortschritt wie die stetig zunehmende Nachhaltigkeit des Straßenverkehrs) bei diesem Weg eine wichtige Rolle spielen.

## **2. Auswirkungen des Rechtsrahmens auf die Attraktivität des intermodalen Verkehrs**

Am 19. Dezember 2020 hat die Kommission die Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität angenommen, in der die Ziele und Maßnahmen der EU für die Verkehrspolitik im Hinblick auf den Übergang zu einem klimaneutralen Europa bis 2050 und als Beitrag zum europäischen Grünen Deal festgelegt sind. Die Ökologisierung des Güterverkehrs spielt in dieser Strategie eine wichtige Rolle, und die Kommission erkennt an, dass der bestehende Rahmen für den intermodalen Verkehr grundlegend überarbeitet und in ein wirksames Instrument umgewandelt werden muss. In Betracht gezogen werden der Rechtsrahmen wie die Richtlinie über den kombinierten Verkehr sowie die Einführung wirtschaftlicher Anreize sowohl für den Betrieb als auch für die Infrastruktur. Es wird erwartet, dass Anreizmechanismen auf einer unparteiischen Leistungsüberwachung gemäß einem europäischen Rahmen zur Messung der Emissionen des Verkehrs- und Logistiksektors beruhen.

Die Festsetzung von Nutzergebühren (an den Eigentümer/Betreiber einer Infrastruktur für die Nutzung einer Infrastruktur zu entrichtende Gebühren) auf einem Niveau unterhalb der Marktpreise könnte die fairen Wettbewerbsbedingungen für Eigentümer/Betreiber solcher Infrastrukturen verzerren. Aus diesem Grund ist es nach den Vorschriften über staatliche Beihilfen erforderlich, entweder Marktpreise zu erheben (bei Investitionsbeihilfen nach der allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung<sup>2</sup>) oder niedrigere Gebühren der Prüfung durch die Kommission in Einzelanmeldungen zu unterwerfen (bei Regelungen, die Anreize für eine Verkehrsverlagerung schaffen sollen), damit sichergestellt ist, dass etwaige Wettbewerbsverzerrungen auf ein Minimum begrenzt sind. Die Unterstützung aus zentral verwalteten Mitteln sollte nicht dazu führen, dass die Infrastruktur zu Bedingungen unter den marktüblichen Gebühren angeboten wird, da dies den Wettbewerb zwischen Infrastrukturen, die von einer solchen zentral verwalteten Finanzierung profitieren, einerseits und Infrastrukturen, die mit rein privaten Mitteln finanziert werden, sowie Infrastrukturen, die mit staatlichen Beihilfen unterstützt werden, andererseits verzerren würde. Während für die beiden letztgenannten Kategorien Marktpreise verlangt werden müssen (entweder um die private Investition zurückzuerlangen oder um die mit der staatlichen Beihilfe verbundenen Bedingungen zu erfüllen), könnte Erstere die Preise dieser Wettbewerber unterbieten.

Das EU-Eisenbahnrecht zielt darauf ab, den Schienenverkehr in der EU effizienter und erschwinglicher zu machen und die Kapazität zu erhöhen. Insbesondere das im Jahr 2016 verabschiedete vierte Eisenbahnpaket führt einerseits zu mehr technischer und betrieblicher Harmonisierung und mehr Interoperabilität sowie zum anderen zu einer Öffnung des Marktes für wettbewerbsfreundlichere Dienstleistungsbedingungen. Die Steigerung der Attraktivität des Schienenverkehrs ist das übergeordnete Ziel aller Rechtsvorschriften auf EU-Ebene in diesem Bereich. Effiziente Verfahren zur Einleitung eines nahtlosen Eisenbahnbetriebs dürften Güterverkehrsunternehmen ermutigen, sich von umweltbelastenden Verkehrsoptionen abzuwenden, ihre Nutzung des Schienenverkehrs für mehr Transporte und größere Streckenabschnitte zu steigern und so den intermodalen Verkehr zu verbessern.

Darüber hinaus können auf EU-Ebene festgelegte technische Vorschriften für den Schienenverkehr auch die Entwicklung des intermodalen Verkehrs unterstützen. So soll mit der für 2023 geplanten

---

<sup>2</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=celex%3A32014R0651>

Überarbeitung der technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) ein neuer gemeinsamer Rahmen für die technischen und betrieblichen Bedingungen des intermodalen Verkehrs eingeführt werden. Dieser Rahmen soll intermodalen Verkehrsunternehmen und Güterverkehrsdiensten mehr Flexibilität und Unabhängigkeit von Ad-hoc-Genehmigungen durch Eisenbahninfrastrukturbetreiber bieten. Die neuen Vorschriften sollen auch die vollständige Integration des intermodalen Verkehrs in den normalen Zugbetrieb in der gesamten EU ermöglichen. Tatsächlich gilt der intermodale Verkehr in einigen Teilen Europas nach wie vor als Sonderverkehr und erfordert eine Vorabgenehmigung der Infrastrukturbetreiber als Maßnahme vor der Fahrt, die für normale Zugfahrten nicht erforderlich ist. Darüber hinaus sollten die neuen Vorschriften dazu führen, dass Güterwagen besser an die Erfordernisse des intermodalen Verkehrs angepasst werden.

### **3. Das EU-Infrastrukturnetz**

Die Kommission stimmt der Analyse des Hofes zu, der zufolge derzeit Informationslücken in Bezug auf bestehende intermodale Terminals und den Bedarf an künftigen intermodalen Terminals bestehen. Mit dem vom Hof genannten Vorschlag für eine Überarbeitung der TEN-V-Verordnung aus dem Jahr 2021 sollen diese Lücken sowohl in Bezug auf den Standort der Terminals als auch die Digitalisierung umfassend geschlossen werden. Gemäß dem Kommissionsvorschlag führen die Mitgliedstaaten innerhalb von zwei Jahren nach dessen Inkrafttreten eine Markt- und Zukunftsanalyse in Bezug auf multimodale Güterterminals in ihrem Hoheitsgebiet durch. Mit dieser Analyse sollen die aktuellen und künftigen Güterverkehrsströme, einschließlich der Güterverkehrsströme auf der Straße, untersucht werden; außerdem sollen die bestehenden multimodalen Güterterminals des transeuropäischen Verkehrsnetzes in ihrem Hoheitsgebiet und der Bedarf an neuen multimodalen Güterterminals oder zusätzlicher Umschlagkapazität in bestehenden Terminals erfasst werden. Ferner soll untersucht werden, wie eine angemessene Verteilung multimodaler Güterterminals mit ausreichender Umschlagkapazität gewährleistet werden kann, um dem ermittelten Bedarf gerecht zu werden. Dabei werden die Terminals in den Grenzgebieten der benachbarten Mitgliedstaaten berücksichtigt. Auf Grundlage dieser Analyse arbeiten die Mitgliedstaaten einen Aktionsplan für den Aufbau eines Netzes von multimodalen Güterterminals aus. Die Ergebnisse der Analyse und der Aktionsplan werden der Kommission spätestens sechs Monate nach Abschluss der Analyse zusammen mit einer Liste von Schienen-Straßen-Terminals vorgelegt, die der Mitgliedstaat vorschlägt, in Anhang II der vorgeschlagenen Verordnung aufzunehmen.

Der Verordnungsentwurf wird derzeit im Rahmen des ordentlichen Gesetzgebungsverfahrens geprüft, und das Ergebnis wird von den gesetzgebenden Organen beschlossen. Mit dem vom Rat im Dezember 2022 gewählten allgemeinen Ansatz werden die allgemeinen Ziele und die wichtigsten Verpflichtungen der Mitgliedstaaten beibehalten, den Mitgliedstaaten jedoch mehr Flexibilität eingeräumt: Die Marktanalyse muss innerhalb von drei Jahren nach Inkrafttreten der Verordnung durchgeführt werden, und wenn bei der Analyse festgestellt wird, dass neue Terminals benötigt werden, haben die Mitgliedstaaten ein weiteres Jahr Zeit, um den Aktionsplan auszuarbeiten.

Die Kommission hebt die laufenden Arbeiten an einer Gesetzgebungsinitiative zu den Rechtsvorschriften über die Kapazität der Eisenbahninfrastruktur und das Verkehrsmanagement hervor. Ziel der Initiative ist es, das Kapazitätsmanagement zu verbessern und das Verfahren der Trassenzuweisung an den Bedarf aller Marktsegmente anzupassen und so einige der Schwierigkeiten zu überwinden, mit denen insbesondere die Güterverkehrsunternehmen konfrontiert sind. Ferner wird erwartet, dass die Digitalisierung kapazitätsbezogener Dienste beschleunigt wird und Anreize zur Verbesserung der Leistung und Zuverlässigkeit sowohl der Infrastrukturbetreiber als auch der Eisenbahnunternehmen geschaffen werden. Die Kommission führte die Konsultation

der Interessenträger im Jahr 2022 durch und plant, im zweiten Quartal 2023 einen Legislativvorschlag vorzulegen.<sup>3</sup>

### III. ANTWORTEN DER KOMMISSION AUF DIE EMPFEHLUNGEN DES EURH

#### 1. Empfehlung 1 – Ziele für den Verkehrsträgeranteil entlang der Kernnetzkorridore festlegen und darüber Bericht erstatten

##### Die Kommission sollte

- a. **in enger Zusammenarbeit mit den betroffenen Mitgliedstaaten Ziele für den Verkehrsträgeranteil der Güterverkehrsströme, einschließlich intermodaler Güterströme, für die einzelnen Kernnetzkorridore festlegen;**

**Zieldatum für die Umsetzung: geplant Ende 2024**

- b. **von den Europäischen Koordinatoren verlangen, über die Erreichung dieser Ziele Bericht zu erstatten und die Investitionen zu ermitteln, die dazu erforderlich sind;**

**Zieldatum für die Umsetzung: geplant Ende 2024**

Die Kommission akzeptiert die Empfehlungen 1a und 1b nicht.

Die Kommission möchte betonen, dass sich die Rolle der Europäischen Koordinatoren derzeit darauf beschränkt, sicherzustellen, dass die Infrastrukturbasis für eine erfolgreiche Verkehrsverlagerung entlang ihrer jeweiligen europäischen Verkehrskorridore vorhanden ist. Mit dem überarbeiteten TEN-V-Vorschlag wird darauf abgezielt, die Rolle der Europäischen Koordinatoren erheblich zu stärken und eine koordinierte Entwicklung und effiziente Umsetzung der Infrastruktur entlang ihrer jeweiligen europäischen Verkehrskorridore zu ermöglichen.

Nach Artikel 53 des Vorschlags für eine Überarbeitung ist vorgeschrieben, dass jeder Europäische Koordinator der europäischen Verkehrskorridore und der beiden horizontalen Prioritäten spätestens zwei Jahre nach Inkrafttreten dieser Verordnung und danach alle vier Jahre einen Arbeitsplan erstellt, in dem er den Stand der Durchführung des Korridors oder der horizontalen Priorität in seiner Zuständigkeit sowie die Einhaltung der in dieser Verordnung festgelegten Anforderungen sowie die Prioritäten für die künftige Entwicklung detailliert analysiert. Der Arbeitsplan wird in enger Zusammenarbeit mit den betreffenden Mitgliedstaaten und in Absprache mit dem Korridorforum erstellt. Es wird erwartet, dass der Arbeitsplan den Ergebnissen des Marktes und der vorausschauenden Analyse multimodaler Güterterminals Rechnung trägt, die die Mitgliedstaaten in ihrem Hoheitsgebiet durchführen müssen.

- c. **die Erhebung nationaler Daten über den intermodalen Güterverkehr in Zusammenarbeit mit Eurostat und den nationalen statistischen Ämtern verbessern, insbesondere durch**

---

<sup>3</sup>[https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13134-Internationaler-Guter-und-Personenverkehr-Steigerung-des-Anteils-des-Schieneverkehrs\\_de](https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13134-Internationaler-Guter-und-Personenverkehr-Steigerung-des-Anteils-des-Schieneverkehrs_de)

**Bewertung der Notwendigkeit, die Anforderungen an die Bereitstellung von Daten in einen Rechtsakt aufzunehmen.**

**Zieldatum für die Umsetzung: bis Ende 2026**

Die Kommission akzeptiert die Empfehlung 1c.

Die Kommission wird prüfen, ob zusätzliche gesetzliche Anforderungen eingeführt werden können, darunter insbesondere die Generierung von Verwaltungsdaten über Beförderungen, die zur Verbesserung der nationalen Statistiken über den intermodalen Güterverkehr verwendet werden können. Die Kommission wird dabei die Grundsätze der besseren Rechtsetzung (öffentliche Konsultationen, Folgenabschätzung usw.) beachten. Daher kann das Ergebnis dieses Prozesses nicht vorweggenommen werden.

## **2. Empfehlung 2 – Regulatorische Änderungen vorschlagen, um die Wettbewerbsfähigkeit des intermodalen Verkehrs zu verbessern**

**Die Kommission sollte einen Vorschlag zur Überarbeitung des Rechtsrahmens unterbreiten für**

- a. **den Schienengüterverkehr, um die bestehenden regulatorischen Hindernisse abzubauen, sodass er eine wettbewerbsfähige Alternative zum rein straßengebundenen Güterverkehr sein kann. Insbesondere werden Bestimmungen für das Kapazitätsmanagement benötigt, um den Bedürfnissen von Güterverkehrsdiensten besser zu entsprechen und die technischen und betrieblichen Standards zu regeln, die bisher nur auf nationaler Ebene bestehen;**

**Zieldatum für die Umsetzung: geplant Ende 2024**

- b. **sowohl den kombinierten Verkehr, indem sein Anwendungsbereich auf den intermodalen Verkehr ausgeweitet wird, als auch den rein straßengebundenen Güterverkehr. Diese Überarbeitungen sollten darauf abzielen, die Unterschiede bei der Umsetzung durch die Mitgliedstaaten zu verringern, Bestimmungen zur Digitalisierung der Informationsflüsse umfassen und stärkere Anreize für den intermodalen Verkehr im Vergleich zum rein straßengebundenen Güterverkehr schaffen.**

**Zieldatum für die Umsetzung: geplant Ende 2024**

Die Kommission akzeptiert die Empfehlungen 2a und 2b.

Die Kommission plant eine Überarbeitung des Rechtsrahmens und wird dabei den Grundsätzen der besseren Rechtsetzung Rechnung tragen (öffentliche Konsultationen, Folgenabschätzung usw.). Daher kann das Ergebnis dieses Prozesses nicht vorweggenommen werden.

Die Folgenabschätzungen für die Überarbeitung der Richtlinie über den kombinierten Verkehr und für die Richtlinie über Gewichte und Abmessungen sind im Gange. Nach dem erfolgreichen Abschluss sollen die Vorschläge im zweiten Quartal 2023 angenommen werden.

Mit dem Vorschlag für eine Überarbeitung des kombinierten Verkehrs soll dessen Geltungsbereich auf ein breiteres Spektrum intermodaler Beförderungen unter der Bedingung ausgedehnt werden, dass dadurch im Vergleich zum ausschließlich auf der Straße abgewickelten Verkehr ein gewisses Maß an externen Kosten eingespart wird. In der Folgenabschätzung werden derzeit Optionen für die Ausweitung des Anwendungsbereichs sowie die Erhöhung des Umfangs und der Wirksamkeit der regulatorischen und finanziellen Anreize geprüft. Beabsichtigt wird, digitale Verkehrsdaten durch den Einsatz der eFTI-Plattformen, die gemäß der Verordnung (EU) 2020/1056 über elektronische

Frachtbeförderungsinformationen einzurichten sind, für die digitale Umsetzung des Nachweises der Zulässigkeit zu nutzen.

Der Vorschlag zur Überarbeitung der Richtlinie über Gewichte und Abmessungen soll neue Anreize für eine effizientere Nutzung des intermodalen Verkehrs auf der Straße enthalten.

### **3. Empfehlung 3 – Die Grundlagen dafür schaffen, dass die Mitgliedstaaten den Bedarf an intermodalen Terminals koordiniert bewerten können**

Als weiteren Schritt im Sinne der vorgeschlagenen Überarbeitung der TENV-Verordnung aus dem Jahr 2021 sollte die Kommission den Mitgliedstaaten klare Leitlinien für i) die Durchführung der Marktstudie und die ii) Erstellung eines Entwicklungsplans für die Terminals an die Hand geben, wobei grenzüberschreitenden Aspekten und den Kernnetzkorridoren besondere Beachtung geschenkt werden sollte.

**Zieldatum für die Umsetzung: 12 Monate nach Inkrafttreten der neuen TEN-V-Verordnung**

Die Kommission akzeptiert die Empfehlung.

Innerhalb eines Jahres nach Inkrafttreten der überarbeiteten TEN-V-Verordnung wird die Kommission Leitlinien für die Mitgliedstaaten dazu ausarbeiten, wie sie die Marktstudie über multimodale Güterterminals in ihrem Hoheitsgebiet durchführen können.

### **4. Empfehlung 4 – Das Potenzial einer Verkehrsverlagerung im Rahmen von Kosten-Nutzen-Analysen für EU-geförderte Projekte bewerten**

**Um die Verkehrsverlagerung mit EU-finanzierten Projekten weiter zu fördern, sollte die Kommission**

- a) von den Begünstigten von aus der Fazilität „Connecting Europe“ finanzierten Projekten (direkte Mittelverwaltung), die auf eine Verkehrsverlagerung (insbesondere Terminal- oder Hafeninfrastuktur) ausgerichtet ist, verlangen, in der Kosten-Nutzen-Analyse, die für Finanzhilfesanträge bereits obligatorisch ist, eine quantifizierte Schätzung der potenziellen durch das Projekt erzeugten Verkehrsverlagerung anzugeben und darzulegen, wie hoch die Entgelte sein müssten, um eine Verkehrsverlagerung zu fördern;

**Zieldatum für die Umsetzung: bis Ende 2023**

- b) bei Projekten mit geteilter Mittelverwaltung die unter a) genannten Konzepte insbesondere im Hinblick auf die Gestaltung der operationellen Programme gegenüber den Verwaltungsbehörden und gegenüber den Begleitausschüssen der Programme fördern.

**Zieldatum für die Umsetzung: bis Ende 2023**

Die Kommission akzeptiert die Empfehlungen 4a und 4b nicht.

Die Förderung des Übergangs zu einem nachhaltigeren Verkehr bleibt ein zentrales Ziel der Verkehrspolitik, insbesondere im Zusammenhang mit den Klimazielen für 2030 und 2050, die in der Mitteilung zum Grünen Deal und im europäischen Klimagesetz dargelegt sind und in der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität weiter hervorgehoben werden.



Die Verbesserung aller Verkehrsträger ist nach wie vor von entscheidender Bedeutung, um die Ökologisierung des Sektors zu erreichen, einschließlich beispielsweise der Ökologisierung des Straßenverkehrs durch alternative Kraftstoffe. Dies lässt sich erreichen, wenn die richtigen Bedingungen auf einem bestimmten Markt erfüllt sind. Diese Bedingungen hängen von der Art der betreffenden Fracht, der verfügbaren Infrastruktur, den administrativen Hemmnissen, den von den beteiligten Akteuren festgelegten Kosten und von spezifischen sonstigen Bedingungen von Fall zu Fall (z. B. Dringlichkeiten wie im Falle der ukrainischen Getreidekrise oder spezifischen Marktentwicklungen) ab.

In diesem Zusammenhang ist die Kommission der Auffassung, dass die Erhebung der geschätzten Werte für die Verkehrsverlagerung für Projekte, die durch die Fazilität „Connecting Europe“ (CEF) und die Kohäsionspolitik kofinanziert werden, eine zusätzliche Belastung für die Projektträger darstellen würde, ohne einen ausreichenden Mehrwert für das Auswahlverfahren im Zusammenhang mit der Vergabe von Mitteln zu schaffen.

Tatsächlich stellen Projekte aus der Fazilität „Connecting Europe“ und der Kohäsionspolitik oft nur einen geringen Teil der Infrastrukturinvestitionen dar, die ein globales Projekt im Zusammenhang mit einem bestimmten Verkehrsträger oder einer multimodalen Plattform betreffen. Daher wird es nicht als effizient oder relevant angesehen, wenn von jedem Projektantragsteller verlangt wird, in seine Antragsformulare Werte für die Verkehrsverlagerung aufzunehmen, zumal keine gemeinsame Methodik für deren Ermittlung entwickelt wurde und Überlegungen zur Verkehrsverlagerung nur im Einzelfall vorgenommen werden können.

Die Kommission stellt fest, dass die Antragsteller für das Programm der Fazilität „Connecting Europe“ in Teil B des Antragsformulars aufgefordert werden, unter Punkt 4.3 darzulegen, wie sich das Projekt voraussichtlich auf die Verkehrsteilung auswirken wird. Darüber hinaus müssen Antragsteller für einige Arbeitsprojekte im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“ detaillierte Informationen (Annahmen und Begründungen der Annahmen) in Bezug auf die erwartete Nachfrage und gegebenenfalls die Prognosen zum Güterverkehrsaufkommen (z. B. über Schiene, Straße usw.) vorlegen. Diese Analyse sollte „zusätzlich“ oder auf der Grundlage eines kontrafaktischen Szenarios (in der Regel ohne das Projekt) erfolgen. Diese Bedarfsanalyse könnte die erwartete Verkehrsteilung ermitteln, sofern sie wesentlich ist, und in die Kosten-Nutzen-Analyse oder die Vorlage für den Kohäsionsfonds einfließen, die mit dem eigenständigen Bericht einhergeht.

Die Kommission möchte ferner darauf hinweisen, dass aus dem EFRE und dem Kohäsionsfonds im Rahmen des politischen Ziels 3 im Programmplanungszeitraum 2021-2027 finanzierte Verkehrsinvestitionen eine grundlegende Voraussetzung erfüllen müssen, was eine multimodale Kartierung bestehender und bis 2030 geplanter Infrastrukturen, einschließlich derjenigen, die zur Verkehrsverlagerung beitragen, erfordert. Diese sollte eine wirtschaftliche Bewertung der geplanten Investitionen auf der Grundlage von Nachfrageanalyse und Verkehrsmodellierung enthalten, die Interoperabilität des Schienennetzes gewährleisten und die Multimodalität fördern, indem der Bedarf an Multimodal- oder Umschlagterminals im Fracht- und Personenverkehr ermittelt wird. Darüber hinaus hat die Kommission die Mitgliedstaaten kontinuierlich dabei unterstützt, die Kapazitäten für die Vorbereitung hochwertiger Projekte zu stärken, einschließlich der Durchführung von Kosten-Nutzen-Analysen und Durchführbarkeitsstudien, insbesondere mit der Gemeinsamen Hilfe bei der Unterstützung von Projekten in europäischen Regionen (JASPERS).

Aus den oben genannten Gründen werden diese angesichts des infrastrukturellen Charakters der Fazilität „Connecting Europe“ unter Bezugnahme auf die während des Betriebs zu erhebenden Gebühren häufig von Akteuren beschlossen, die nicht in die Finanzhilfvereinbarung eingebunden und an der Phase des Antrags im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“ nicht beteiligt sind, wie bei ÖPP-Vorhaben. Dies alles hängt von der Finanzregelung ab, die für den Betrieb der Infrastruktur gewählt wird.