

Öffentliche Konsultation zur Folgenabschätzung für die Überarbeitung der TEN-V-Verordnung

Mit * markierte Felder sind Pflichtfelder.

Einführung

Mit der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) wird die EU-Politik im Bereich Verkehrsinfrastruktur geregelt. Im Einklang mit dem [Aktionsplan](#) in der Mitteilung der Kommission über den europäischen Grünen Deal und der [Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität](#) ist für 2021 ein Vorschlag für eine Überarbeitung der TEN-V-Verordnung geplant. Die vorliegende Konsultation ist Teil der Folgenabschätzung, auf die sich der Gesetzgebungsvorschlag für eine Überarbeitung der TEN-V-Verordnung stützen wird. Ziel dieser Konsultation ist es, sicherzustellen, dass neben den direkt an der TEN-V-Politik beteiligten Organisationen auch andere Interessengruppen und die breite Öffentlichkeit die Möglichkeit haben, sich zu diesem Thema z u ä u ß e r n .

Die Folgenabschätzung für die Überarbeitung der TEN-V-Leitlinien wird auf einer umfassenden Bewertung der TEN-V-Verordnung beruhen, mit der überprüft wurde, inwieweit die derzeitige Verordnung geeignet ist, neuen Entwicklungen auf dem Gebiet des Verkehrs und in anderen Politikfeldern Rechnung zu tragen, in denen Wechselwirkungen mit den TEN-V-Bereich betreffenden Entwicklungen bestehen. Zu diesen neuen Entwicklungen gehören insbesondere die folgenden:

- Das Verkehrssystem durchläuft einen grundlegenden Wandel hin zu einer Verringerung von Luftschadstoffemissionen und zur Dekarbonisierung. Dies geschieht im Einklang mit einer langfristigen Klimastrategie und dem europäischen Grünen Deal mit dem Ziel, die CO₂-Emissionen des Sektors bis 2050 um 90 % zu senken und den ökologischen Fußabdruck von Tätigkeiten im Verkehr insgesamt zu verringern.
- Umfang und Richtung der globalen Verkehrsströme ändern sich. Darüber hinaus wird der Übergang zu nachhaltigeren Verkehrs- und Mobilitätsmustern und einer breitere Anwendung des Nutzer- und des Verursacherprinzips Einfluss auf das Gleichgewicht zwischen den Verkehrsträgern und das gesamte Verkehrsaufkommen haben.
- Die Verbindung und die Interoperabilität, einerseits unter den Verkehrsträgern und andererseits mit Energie- und Telekommunikationsnetzen, Vorhaben von gemeinsamen Interesse mit Drittländern und der Austritt des Vereinigten Königreichs aus der EU haben ihre Auswirkungen auf die „Interne Verkehrslandschaft“ der EU.

- Der breitere Einsatz von Automatisierung, Digitalisierung und sauberen Fahrzeugen und Schiffen wird nach und nach Realität. Die Auswirkungen des Klimawandels erfordern eine bessere Resilienz des Verkehrsnetzes.
- Ein weiteres wichtiges Element ist die Verbesserung des Programms für militärische Mobilität und der Infrastruktur mit Doppelnutzung (zivil und militärisch) in der EU durch eine bessere Nutzung des Verkehrsnetzes, um zu gewährleisten, dass militärischer Bedarf bei der Planung oder Erneuerung bestimmter Infrastrukturprojekte berücksichtigt wird.

Mit dieser öffentlichen Konsultation werden die Ansichten der Interessenträger zu möglichen Maßnahmen und Alternativen für Änderungen der Verordnung abgefragt, um die Überarbeitung der geltenden Verordnung zu unterstützen. Die Kommission veröffentlichte am 20. November 2020 eine [Folgenabschätzung in der Anfangsphase](#).

Bei Fragen und Anmerkungen wenden Sie sich bitte an: MOVE-TEN-T-REVISION@ec.europa.eu

Angaben zu Ihrer Person

* Sprache des Beitrags

- Bulgarisch
- Dänisch
- Deutsch
- Englisch
- Estnisch
- Finnisch
- Französisch
- Griechisch
- Irisch
- Italienisch
- Kroatisch
- Lettisch
- Litauisch
- Maltesisch
- Niederländisch
- Polnisch
- Portugiesisch
- Rumänisch
- Schwedisch
- Slowakisch

- Slowenisch
- Spanisch
- Tschechisch
- Ungarisch

* Der Beitrag erfolgt in folgender Eigenschaft:

- Hochschule/Forschungseinrichtung
- Wirtschaftsverband
- Unternehmen/Wirtschaftsorganisation
- Verbraucherorganisation
- EU-Bürger/in
- Umweltorganisation
- Nicht-EU-Bürger/in
- Nichtregierungsorganisation (NRO)
- Behörde
- Gewerkschaft
- Sonstiges

* Vorname

Susanna

* Nachname

Caliendo

* E-Mail (wird nicht veröffentlicht)

europa@region-frankfurt.de

* Ebene

- Internationale Ebene
- Lokale Ebene
- Nationale Ebene
- Regionale Ebene

* Verwaltungsebene

- Parlament
-

Behörde

Agentur

* Name der Organisation

höchstens 255 Zeichen

Europabüro der Metropolregion FrankfurtRheinMain

* Größe der Organisation

- Sehr klein (1 bis 9 Beschäftigte)
- Klein (10 bis 49 Beschäftigte)
- Mittel (50 bis 249 Beschäftigte)
- Groß (250 oder mehr Beschäftigte)

Transparenzregisternummer

höchstens 255 Zeichen

Bitte prüfen Sie, ob Ihre Organisation im [Transparenzregister](#) eingetragen ist. Das Transparenzregister ist eine freiwillige Datenbank für Organisationen, die Einfluss auf EU-Entscheidungsprozesse nehmen möchten.

* Herkunftsland

Bitte geben Sie Ihr Herkunftsland oder das Ihrer Organisation an.

- | | | | |
|---|--|----------------------------------|------------------------------------|
| <input type="radio"/> Afghanistan | <input type="radio"/> Finnland | <input type="radio"/> Litauen | <input type="radio"/> Schweden |
| <input type="radio"/> Ägypten | <input type="radio"/> Frankreich | <input type="radio"/> Luxemburg | <input type="radio"/> Schweiz |
| <input type="radio"/> Ålandinseln | <input type="radio"/> Französische
Süd- und
Antarktisgebiete | <input type="radio"/> Macao | <input type="radio"/> Senegal |
| <input type="radio"/> Albanien | <input type="radio"/> Französisch-
Guayana | <input type="radio"/> Madagaskar | <input type="radio"/> Serbien |
| <input type="radio"/> Algerien | <input type="radio"/> Französisch-
Polynesien | <input type="radio"/> Malawi | <input type="radio"/> Seychellen |
| <input type="radio"/> Amerikanische
Jungferninseln | <input type="radio"/> Gabun | <input type="radio"/> Malaysia | <input type="radio"/> Sierra Leone |
| <input type="radio"/> Amerikanisch-
Samoa | <input type="radio"/> Gambia | <input type="radio"/> Malediven | <input type="radio"/> Simbabwe |
| <input type="radio"/> Andorra | <input type="radio"/> Georgien | <input type="radio"/> Mali | <input type="radio"/> Singapur |
| <input type="radio"/> Angola | <input type="radio"/> Ghana | <input type="radio"/> Malta | <input type="radio"/> Sint Maarten |
| <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

- | | | | |
|---|--|--------------------------------------|--|
| <input type="radio"/> Anguilla | <input type="radio"/> Gibraltar | <input type="radio"/> Marokko | <input type="radio"/> Slowakei |
| <input type="radio"/> Antarktis | <input type="radio"/> Grenada | <input type="radio"/> Marshallinseln | <input type="radio"/> Slowenien |
| <input type="radio"/> Antigua und Barbuda | <input type="radio"/> Griechenland | <input type="radio"/> Martinique | <input type="radio"/> Somalia |
| <input type="radio"/> Äquatorialguinea | <input type="radio"/> Grönland | <input type="radio"/> Mauretanien | <input type="radio"/> Spanien |
| <input type="radio"/> Argentinien | <input type="radio"/> Guadeloupe | <input type="radio"/> Mauritius | <input type="radio"/> Sri Lanka |
| <input type="radio"/> Armenien | <input type="radio"/> Guam | <input type="radio"/> Mayotte | <input type="radio"/> St. Barthélemy |
| <input type="radio"/> Aruba | <input type="radio"/> Guatemala | <input type="radio"/> Mexiko | <input type="radio"/> St. Helena, Ascension und Tristan da Cunha |
| <input type="radio"/> Aserbaidzhan | <input type="radio"/> Guernsey | <input type="radio"/> Mikronesien | <input type="radio"/> St. Kitts und Nevis |
| <input type="radio"/> Äthiopien | <input type="radio"/> Guinea | <input type="radio"/> Moldau | <input type="radio"/> St. Lucia |
| <input type="radio"/> Australien | <input type="radio"/> Guinea-Bissau | <input type="radio"/> Monaco | <input type="radio"/> St. Martin |
| <input type="radio"/> Bahamas | <input type="radio"/> Guyana | <input type="radio"/> Mongolei | <input type="radio"/> St. Pierre und Miquelon |
| <input type="radio"/> Bahrain | <input type="radio"/> Haiti | <input type="radio"/> Montenegro | <input type="radio"/> St. Vincent und die Grenadinen |
| <input type="radio"/> Bangladesch | <input type="radio"/> Heard und die McDonaldinseln | <input type="radio"/> Montserrat | <input type="radio"/> Südafrika |
| <input type="radio"/> Barbados | <input type="radio"/> Honduras | <input type="radio"/> Mosambik | <input type="radio"/> Sudan |
| <input type="radio"/> Belarus | <input type="radio"/> Hongkong | <input type="radio"/> Myanmar/Birma | <input type="radio"/> Südgeorgien und Südliche Sandwichinseln |
| <input type="radio"/> Belgien | <input type="radio"/> Indien | <input type="radio"/> Namibia | <input type="radio"/> Südkorea |
| <input type="radio"/> Belize | <input type="radio"/> Indonesien | <input type="radio"/> Nauru | <input type="radio"/> Südsudan |
| <input type="radio"/> Benin | <input type="radio"/> Insel Man | <input type="radio"/> Nepal | <input type="radio"/> Suriname |
| <input type="radio"/> Bermuda | <input type="radio"/> Irak | <input type="radio"/> Neukaledonien | <input type="radio"/> Svalbard und Jan Mayen |
| <input type="radio"/> Bhutan | <input type="radio"/> Iran | <input type="radio"/> Neuseeland | <input type="radio"/> Syrien |
| <input type="radio"/> Bolivien | <input type="radio"/> Irland | <input type="radio"/> Nicaragua | <input type="radio"/> Tadschikistan |
| <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

Bonaire, Sint Eustatius und Saba	Island	Niederlande	Taiwan
<input type="radio"/> Bosnien und Herzegowina	<input type="radio"/> Israel	<input type="radio"/> Niger	<input type="radio"/> Tansania
<input type="radio"/> Botsuana	<input type="radio"/> Italien	<input type="radio"/> Nigeria	<input type="radio"/> Thailand
<input type="radio"/> Bouvetinsel	<input type="radio"/> Jamaika	<input type="radio"/> Niue	<input type="radio"/> Timor-Leste
<input type="radio"/> Brasilien	<input type="radio"/> Japan	<input type="radio"/> Nordkorea	<input type="radio"/> Togo
<input type="radio"/> Britische Jungferninseln	<input type="radio"/> Jemen	<input type="radio"/> Nördliche Marianen	<input type="radio"/> Tokelau
<input type="radio"/> Britisches Territorium im Indischen Ozean	<input type="radio"/> Jersey	<input type="radio"/> Nordmazedonien	<input type="radio"/> Tonga
<input type="radio"/> Brunei	<input type="radio"/> Jordanien	<input type="radio"/> Norfolkinsel	<input type="radio"/> Trinidad und Tobago
<input type="radio"/> Bulgarien	<input type="radio"/> Kaimaninseln	<input type="radio"/> Norwegen	<input type="radio"/> Tschad
<input type="radio"/> Burkina Faso	<input type="radio"/> Kambodscha	<input type="radio"/> Oman	<input type="radio"/> Tschechien
<input type="radio"/> Burundi	<input type="radio"/> Kamerun	<input type="radio"/> Österreich	<input type="radio"/> Tunesien
<input type="radio"/> Cabo Verde	<input type="radio"/> Kanada	<input type="radio"/> Pakistan	<input type="radio"/> Türkei
<input type="radio"/> Chile	<input type="radio"/> Kasachstan	<input type="radio"/> Palästinensische Gebiete	<input type="radio"/> Turkmenistan
<input type="radio"/> China	<input type="radio"/> Katar	<input type="radio"/> Palau	<input type="radio"/> Turks- und Caicosinseln
<input type="radio"/> Clipperton	<input type="radio"/> Kenia	<input type="radio"/> Panama	<input type="radio"/> Tuvalu
<input type="radio"/> Cookinseln	<input type="radio"/> Kirgisistan	<input type="radio"/> Papua-Neuguinea	<input type="radio"/> Uganda
<input type="radio"/> Costa Rica	<input type="radio"/> Kiribati	<input type="radio"/> Paraguay	<input type="radio"/> Ukraine
<input type="radio"/> Côte d'Ivoire	<input type="radio"/> Kleinere Amerikanische Überseeinseln	<input type="radio"/> Peru	<input type="radio"/> Ungarn
<input type="radio"/> Curaçao	<input type="radio"/> Kokosinseln (Keelinginseln)	<input type="radio"/> Philippinen	<input type="radio"/> Uruguay
<input type="radio"/> Dänemark	<input type="radio"/> Kolumbien	<input type="radio"/> Pitcairninseln	<input type="radio"/> Usbekistan
<input type="radio"/> Demokratische Republik Kongo	<input type="radio"/> Komoren	<input type="radio"/> Polen	<input type="radio"/> Vanuatu

- | | | | |
|---|-------------------------------------|---|--|
| <input checked="" type="radio"/> Deutschland | <input type="radio"/> Kongo | <input type="radio"/> Portugal | <input type="radio"/> Vatikanstadt |
| <input type="radio"/> Dominica | <input type="radio"/> Kosovo | <input type="radio"/> Puerto Rico | <input type="radio"/> Venezuela |
| <input type="radio"/> Dominikanische Republik | <input type="radio"/> Kroatien | <input type="radio"/> Réunion | <input type="radio"/> Vereinigte Arabische Emirate |
| <input type="radio"/> Dschibuti | <input type="radio"/> Kuba | <input type="radio"/> Ruanda | <input type="radio"/> Vereinigtes Königreich |
| <input type="radio"/> Ecuador | <input type="radio"/> Kuwait | <input type="radio"/> Rumänien | <input type="radio"/> Vereinigte Staaten |
| <input type="radio"/> El Salvador | <input type="radio"/> Laos | <input type="radio"/> Russland | <input type="radio"/> Vietnam |
| <input type="radio"/> Eritrea | <input type="radio"/> Lesotho | <input type="radio"/> Salomonen | <input type="radio"/> Wallis und Futuna |
| <input type="radio"/> Estland | <input type="radio"/> Lettland | <input type="radio"/> Sambia | <input type="radio"/> Weihnachtsinsel |
| <input type="radio"/> Eswatini | <input type="radio"/> Libanon | <input type="radio"/> Samoa | <input type="radio"/> Westsahara |
| <input type="radio"/> Falklandinseln | <input type="radio"/> Liberia | <input type="radio"/> San Marino | <input type="radio"/> Zentralafrikanische Republik |
| <input type="radio"/> Färöer | <input type="radio"/> Libyen | <input type="radio"/> São Tomé und Príncipe | <input type="radio"/> Zypern |
| <input type="radio"/> Fidschi | <input type="radio"/> Liechtenstein | <input type="radio"/> Saudi-Arabien | |

Die Kommission beabsichtigt, alle Beiträge zu dieser öffentlichen Konsultation zu veröffentlichen. Sie können selbst entscheiden, Ihre Angaben veröffentlichen zu lassen oder bei der Veröffentlichung Ihres Beitrags anonym zu bleiben. **Aus Gründen der Transparenz wird stets die Eigenschaft der Teilnehmerin/des Teilnehmers (z. B. „Unternehmensverband“, „Verbraucherverband“, „EU-Bürger/in“), ihr Herkunftsland, Name und Größe der Organisation sowie deren Transparenzregisternummer veröffentlicht. Ihre E-Mail-Adresse wird nicht veröffentlicht.** Wählen Sie die für Sie am besten geeignete Datenschutzoption aus. Die Standarddatenschutzoptionen richten sich nach der gewählten Eigenschaft der Teilnehmerin/des Teilnehmers.

* Datenschutzeinstellungen für die Veröffentlichung des Beitrags

Die Kommission beabsichtigt, die Antworten auf diese öffentliche Konsultation zu veröffentlichen. Sie können entscheiden, ob Ihre persönlichen Daten öffentlich zugänglich gemacht werden oder anonym bleiben sollen.

Anonym

Es werden nur Angaben zur Organisation veröffentlicht: Die Eigenschaft, in der Sie sich an dieser Konsultation beteiligt haben, der Name und die Transparenzregisternummer der Organisation, in deren Name Sie antworten, ihre Größe, ihr Herkunftsland und Ihr Beitrag werden in der eingegangenen Form veröffentlicht. Ihr Name wird nicht veröffentlicht. Bitte

machen Sie in Ihrem Beitrag keine persönlichen Angaben, wenn Sie anonym bleiben möchten.

Öffentlich

Angaben zur Organisation und zur Teilnehmerin/zum Teilnehmer werden veröffentlicht: Die Eigenschaft, in der Sie sich an dieser Konsultation beteiligt haben, der Name und die Transparenzregisternummer der Organisation, in deren Name Sie antworten, ihre Größe, ihr Herkunftsland und Ihr Beitrag werden veröffentlicht. Ihr Name wird ebenfalls veröffentlicht.

Ich stimme den [Datenschutzbestimmungen](#) zu.

A. Allgemeine Frage zur Verordnung (EU) Nr. 1315/2013

1. Die TEN-V-Strategie bestimmt die europäische Infrastrukturpolitik seit mehr als zwanzig Jahren. Bitte schildern Sie uns vor dem Hintergrund der oben skizzierten Entwicklungen und Herausforderungen Ihre Ansichten darüber, welchen Schwerpunkt die Verkehrsinfrastrukturpolitik auf EU-Ebene haben sollte.

(Bitte bewerten Sie die folgenden Schwerpunktbereiche nach Wichtigkeit, wobei „10“ die höchste Wichtigkeit ist)

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
* Dekarbonisierung des Verkehrs bzw. Beitrag zur Verringerung der verkehrsbedingten Emissionen um 90 % bis 2050, um allgemeine Klimaneutralität zu erreichen (z. B. durch einen Wechsel hin zu nachhaltigeren Verkehrsträgern und/oder zu saubereren alternativen Kraftstoffen)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
* Schaffung grenzüberschreitender physischer Infrastrukturen (Schienen, Straßen, Binnenwasserstraßen usw.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
* Beseitigung physischer und sonstiger Engpässe im gesamten Netz	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
* Erleichterung der kohärenten und flächendeckenden Einführung innovativer Verkehrslösungen (intelligenter Verkehrssysteme usw.) in der gesamten EU	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
* Gewährleistung der Anbindung und Zugänglichkeit aller Regionen der Europäischen Union	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
* Erleichterung multimodaler Transportketten (Verbindung von Häfen, Flughäfen, Schienen-Straßen-Terminals usw.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
* Gewährleistung EU-weiter Qualitätsstandards für die Infrastruktur	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
* Verbesserung der der Infrastruktur mit Doppelnutzung (zivil und militärisch)	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
* Verringerung der mit dem Verkehr verbundenen Umweltkosten, etwa des Verlusts an biologischer Vielfalt, der Luftverschmutzung oder des Lärms	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Sonstiges, bitte unten angeben	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

B. Maßnahmen zur Dekarbonisierung und Verringerung der Luftschadstoffemissionen im Verkehrssystem (z. B. durch nahtlose Verbindungen der Infrastruktur, Dienstkontinuität und Leistung)

Vor dem Hintergrund des europäischen Grünen Deals werden mehrere Rechtsvorschriften überarbeitet, um sicherzustellen, dass sie zum Erreichen der ehrgeizigeren Klimaschutzziele und des Ziels der Reduzierung der Schadstoffe auf nahezu Null der EU beitragen. Die Überarbeitung der TEN-V-Verordnung wird auf der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität aufbauen, mit der der Verkehrssektor in Richtung einer Reduktion der CO₂-Emissionen um 90 % bis 2050 und einer Senkung seines allgemeinen ökologischen Fußabdrucks gelenkt wird.

Das TEN-V-Netz besteht aus dem Gesamtnetz und dem Kernnetz; eine Struktur, die sich aus einer einheitlichen europäischen Planung ergab. Es umfasst Schienen-, Straßen- und Binnenwasserstraßenverbindungen sowie Häfen, Flughäfen und andere multimodale Terminals. Darüber hinaus ist es eng mit dem Verkehr in Städten verbunden, wo der Großteil des Verkehrs im TEN-V-Netz seinen Ursprung oder sein Ziel hat.

Die Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 enthält ein breites Spektrum an Qualitätsanforderungen für die gesamte Infrastruktur des TEN-V-Gesamtnetzes, die sowohl für neue als auch für bestehende Infrastrukturen gelten. Diese Anforderungen reichen von Interoperabilitäts- oder Sicherheitsstandards im Schienen- oder Straßenverkehr gemäß den entsprechenden Rechtsvorschriften bis hin zu Ausrüstungs- und Konnektivitätsanforderungen für Terminals oder intelligente Infrastrukturkomponenten, um „Telematiklösungen“ zu ermöglichen und die Effizienz grenzüberschreitender Verkehrsdienste zu steigern.

Das TEN-V-Kernnetz ist (als Teil des Gesamtnetzes) für große internationale Verkehrsströme und für eine ausgewogene Vernetzung aller EU-Regionen von größter Bedeutung. Es verbindet die großen Städte und Verkehrsknotenpunkte als Wirtschaftszentren und wichtige Umschlagplätze und genügt höheren Qualitäts- und Kapazitätsstandards als das Gesamtnetz.

2. Die Bewertung der TEN-V-Verordnung hat bestätigt, dass die Gestaltung des TEN-V-Netzes im Einklang mit der bestehenden Netzplanungsmethode beibehalten werden sollte. Allerdings legt sie auch nahe, dass geringfügige Anpassungen des Netzes möglich sein sollten.

Bitte geben Sie in diesem Zusammenhang an, inwieweit Sie folgenden Aussagen zustimmen:

	Stimme überhaupt nicht zu	Stimme eher nicht zu	Neutrale Einstellung	Stimme eher zu	Stimme voll und ganz zu	Keine Stellungnahme
* Die Gestaltung des Netzes muss angepasst werden, um den sich ändernden Verkehrsströmen innerhalb der EU und mit Nachbar-/Drittstaaten Rechnung zu tragen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
* Die Gestaltung des Netzes muss angepasst werden, um die Zugänglichkeit aller Regionen und die grenzüberschreitende Mobilität weiter zu verbessern.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

3. Die Bewertung der TEN-V-Verordnung hat gezeigt, dass die bestehenden Anforderungen an Infrastrukturen weiterhin relevant sind und die Rolle des TEN-V-Netzes als wichtiges Instrument für ein integriertes, effizientes und nachhaltiges Verkehrssystem gestärkt haben. Allerdings wurden auch Mängel in Hinblick auf das Ziel der Dekarbonisierung des Verkehrssektors aufgezeigt. Dies gilt insbesondere für die Bestimmungen über städtische Knoten, bestimmte Qualitätsanforderungen für Schienen, Straßen und Binnenwasserstraßen, die maritime Dimension des TEN-V sowie die optimierte Integration aller Verkehrsträger.

Bitte geben Sie in diesem Zusammenhang an, inwieweit Sie folgenden Aussagen zustimmen:

	Stimme überhaupt nicht zu	Stimme eher nicht zu	Neutrale Einstellung	Stimme eher zu	Stimme voll und ganz zu	Keine Stellungnahme
* Das TEN-V-Netz muss weiter verbessert werden, um in Zukunft die Dekarbonisierung und weitere Verringerung der Luftschadstoffemissionen des EU-Verkehrs zu ermöglichen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
* Die Synergien zwischen der Energie- (einschließlich TEN-E) und der Verkehrsinfrastrukturpolitik (TEN-V) müssen gestärkt werden, um in Zukunft die Dekarbonisierung und weitere Verringerung der Luftschadstoffemissionen des Verkehrs zu ermöglichen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
* Die TEN-V-Politik sollte um verbindliche Anforderungen an die Lade- und Betankungsinfrastruktur für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge und Schiffe für alle Verkehrsträger erweitert werden.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
* Das TEN-V sollte mehr Wert auf ein leistungsfähiges Schienennetz für den Personenverkehr legen, um die Qualität solcher Dienste im Netz zu verbessern.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
* Die Koordinierung zwischen den Kernnetzkorridoren des TEN-V-Netzes und Schienengüterverkehrskorridoren sollte weiter verbessert werden, um die Leistungsfähigkeit der Dienste im Netz zu steigern.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>

<p>* Im TEN-V-Netz sollten neue Anforderungen an die Straßenverkehrssicherheit (d. h. für sichere Parkplätze) aufgenommen werden.</p>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
<p>* Mit Blick auf ihren Beitrag zur Verlagerung des Güterverkehrs auf nachhaltigere Verkehrsträger sollte die überarbeitete TEN-V-Verordnung weitere Anforderungen zur Stärkung der Binnenschifffahrt enthalten.</p>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
<p>* Mit Blick auf ihren Beitrag zur Verlagerung des Güterverkehrs auf nachhaltigere Verkehrsträger sollte die überarbeitete TEN-V-Verordnung weitere Anforderungen zur Stärkung des Kurzstreckenseeverkehrs enthalten.</p>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
<p>* Die Bestimmungen für städtische Knoten und Verkehrsknotenpunkte sollten gestärkt werden, um bessere multimodale Dienste für den Personen- und Güterverkehr zu ermöglichen und Verbindungen der „letzten Meile“ zu erleichtern, gegebenenfalls mit aktiven Verkehrsträgern wie Radfahren, Zufußgehen und anderen nachhaltigen Lösungen für die städtische Mobilität.</p>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>

3.a Bitte geben Sie an, welche spezifischen Anpassungen Ihrer Ansicht nach in einem der oben genannten Bereiche erforderlich sind.

höchstens 500 Zeichen

Die Stärkung der städtischen Knoten ist wichtig um sicherzustellen, dass schon heute überlasteten Infrastrukturen nicht zu neuen Flaschenhälsen werden. Gegenüber grenzüberschreitenden Vorhaben sind diese für die Effizienz und Effektivität des gesamten TEN-V-Systems von gleicher Wichtigkeit. Für die Intermodalität und die Verlagerung zu nachhaltigen Verkehrsmodi liegt besonderes Potential in der Ertüchtigung städtischer Knoten. Zentrale Schienenknoten sollten auch in den Art 41 aufgenommen werden.

4. Sollten Ihrer Ansicht nach bestimmte Infrastrukturanforderungen/-bedingungen für das Kernnetz auch für das Gesamtnetz gelten?

	Ja	Nein	Keine Stellungnahme
* Anforderungen bezüglich alternativer Kraftstoffe	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
* Anforderungen an Straßenverkehrssicherheit und Straßenqualität	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
* Anforderungen die intelligente und digitale Komponenten des TEN-V	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
* Anforderungen an die Interoperabilität der Eisenbahninfrastruktur einschließlich ERTMS	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
* Anforderungen an Verkehrsknotenpunkte und städtische Knoten	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sonstiges, bitte angeben	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>

4.b Falls ja, welche Art von Anforderungen/Bedingungen sollten Ihrer Ansicht nach auf das Gesamtnetz ausgeweitet werden?

höchstens 500 Zeichen

Mit Blick auf die Interoperabilität sollte es keine Unterschiede zwischen Kern- und Gesamtnetz geben. Gleichsam sehen wir keinen Grund die Bestimmung zu alternativen Kraftstoffen nur auf das Kernnetz zu beschränken.

5. Die Verwirklichung des TEN-V-Kernnetzes wird durch eine Reihe von Durchsetzungsinstrumenten unterstützt, unter ihnen die Kernnetzkorridore, die Europäischen Koordinatoren, ihre Arbeitspläne und Korridorforen, an denen zahlreiche Interessenträger beteiligt sind. Darüber hinaus hat die Kommission mit Zustimmung der Mitgliedstaaten die Möglichkeit, Durchführungsrechtsakte für die grenzüberschreitende und horizontale Dimension (ERTMS, Meeresautobahnen) der Kernnetzkorridore auszuarbeiten. Die Bewertung der TEN-V-Verordnung ergab, dass die Entwicklung des TEN-V-Kernnetzes insgesamt gut voranschreitet; gleichzeitig wurden eine Reihe von Risiken in Hinblick auf die rechtzeitige Fertigstellung des Netzes aufgezeigt, und eine Stärkung der darauf bezogenen EU-Instrumente erwies sich als notwendig.

Sollten Ihrer Ansicht nach die derzeitigen Instrumente der Verordnung für die schnellere und leichtere die Fertigstellung von Kernnetzvorhaben gestärkt werden?

	Stimme überhaupt nicht zu	Stimme eher nicht zu	Neutrale Einstellung	Stimme eher zu	Stimme voll und ganz zu	Keine Stellungnahme
* Stärkung der Rolle der Europäischen Koordinatoren (d. h. verbindlichere Arbeitspläne, Erweiterung des Mandats auf Bereiche wie alternative Kraftstoffe und Digitalisierung usw.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
* Verstärkte Verwendung von Durchführungsrechtsakten (für die Umsetzung von Korridoren, Abschnitten und Vorhaben)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
* Bessere Abstimmung der Planungs- und Durchführungsverfahren auf EU- und nationaler Ebene	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
* Verbesserte Berichterstattungsmechanismen für den Stand der TEN-V-Umsetzung	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

5.a Bitte geben Sie alle etwaigen besonderen Anpassungen an, die Sie in einem der oben genannten Bereiche für erforderlich halten, oder die Sie generell bei der Stärkung der TEN-V-Umsetzungsinstrumente für nötig erachten.

höchstens 500 Zeichen

Im Zuge der anstehenden Überarbeitung der Aarhus-Verordnung muss sichergestellt sein, dass nationale Planungs- und Genehmigungsprozesse nicht weiter erschwert werden.

6. Sollten Ihrer Meinung nach bei der Verwirklichung des TEN-V-Netzes (insbesondere durch Verkehrsinfrastrukturvorhaben) folgende Pläne berücksichtigt und/oder Beiträge dazu geleistet werden? Bitte ordnen Sie die drei wichtigsten Pläne nach Wichtigkeit:

	Wichtigster Plan	Zweitwichtigster Plan	Drittwichtigster Plan
Nationale Energie- und Klimapläne	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Nationale Luftreinhalteprogramme/Luftqualitätspläne	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Aktionspläne für den Lärmschutz	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Bewirtschaftungspläne für Flusseinzugsgebiete	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sonstige Pläne, bitte angeben	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>

6.a Bitte machen Sie genauere Angaben:

höchstens 500 Zeichen

Harmonisierung mit/Vorgaben für den nationalen Bundesverkehrswegeplan (BVWP)

C. Maßnahmen bezüglich der Qualität und Resilienz der Infrastruktur

Der Klimawandel und das zunehmende Auftreten extremer Wetterereignisse stellen neue Herausforderungen für die Verkehrsinfrastruktur dar. Die Infrastruktur muss an diese neuen Gegebenheiten angepasst werden. Zudem stellen jüngste Unfälle wie der Brückeneinsturz in Genua die strukturelle Qualität unserer Infrastrukturen infrage. Ein neuer Ansatz bezüglich Inspektion und Instandhaltung ist nötig. Ferner haben Krisen wie die COVID-19-Pandemie gezeigt, wie wichtig nahtlose Transportketten für den Bevölkerungsschutz und offene Versorgungswege bei solchen Ereignissen sind. Um den offenen Zugang zu Infrastruktureinrichtungen und -dienstleistungen zu gewährleisten, sollten außerdem Erwägungen bezüglich des ausländischen Eigentums an der Infrastruktur angestellt werden.

7. Sollte die Infrastruktur des TEN-V-Netzes Ihrer Ansicht nach durch die Einführung bestimmter neuer Qualitätsparameter/-anforderungen in Bezug auf folgende Aspekte widerstandsfähiger gemacht werden:

	Stimme überhaupt nicht zu	Stimme eher nicht zu	Neutrale Einstellung	Stimme eher zu	Stimme voll und ganz zu	Keine Stellungnahme
* Anpassung an den Klimawandel (Binnenwasserstraßen, Straßen- und Schieneninfrastruktur in Küstenregionen usw.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
* Qualität der baulichen Infrastruktur (z. B. Brücken und Tunnel)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
* Bevölkerungsschutz (z. B. Krisenvorsorge, Unfälle oder andere Naturkatastrophen und vom Menschen verursachte Katastrophen)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
* Sicherheit oder öffentliche Ordnung (z. B. militärische Mobilität, Überprüfung von Investitionen, ausländisches Eigentum z. B. an Häfen und Terminals)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

7.a Gibt es Ihrer Ansicht nach weitere Maßnahmen in Bezug auf die Qualität und Resilienz der Infrastruktur, die in Betracht gezogen werden könnten?

höchstens 500 Zeichen

Strukturelle Infrastrukturanforderungen sind in Deutschland bereits ausreichend hoch. Der Rastatt-Zwischenfall oder niedrige Rheinpegel haben in der Vergangenheit jedoch verdeutlicht, wie anfällig der Rhein-Alpenkorridor bspw. für die Auswirkungen des Klimawandels sein kann.

7.b Falls Sie bei einer der oben genannten Kategorien „eher“ oder „voll und ganz“ zustimmen: Wie sollte dies Ihrer Meinung nach sichergestellt werden?

höchstens 500 Zeichen

Zur Verminderung der Krisenanfälligkeit der Schiene sollten neben verpfl. Notfallplänen der Bahnbetreiber Alternativstrecken als europäisch bedeutsame Strecken anerkannt und ggf. mit europäischen Zuschüssen ertüchtigt werden (+ vereinfachtes Bahnglossar für Lokführer, damit diese im Krisenfall auf Nachbarländer ausweichen können, evtl. Lotsen wie bei der Schifffahrt einführen). Generell ist eine weitere Harmonisierung des Bahnwesens notwendig (Lokomotivführerzulassung, Streckenausstattung).

D. Maßnahmen bezüglich Innovation, Digitalisierung und Automatisierung

Die Digitalisierung des Verkehrssektors wird ein wichtiger Baustein der Dekarbonisierung des Verkehrssektors sein. Sie wird nicht nur eine effizientere Nutzung der bestehenden Infrastruktur ermöglichen, sondern auch zur Verbesserung der Dienste im Güter- und Personenverkehr beitragen (d. h. bei Verbindungen der „letzten Meile“, bei der Integration der Verkehrsträger usw.). Die Digitalisierung ist darüber hinaus essenziell für die Automatisierung der verschiedenen Verkehrsträger. In diesem Bereich werden die Unterschiede zwischen klassischen Infrastrukturen (Schiene, Straße, Wasserstraßen usw.), rollendem Material (Fahrzeugen) und Daten (die für die Nutzung der Infrastruktur benötigt werden oder bei deren Nutzung erhoben werden) immer weiter verschwimmen. Nicht zuletzt diente das TEN-V-Netz in der Vergangenheit als Zugpferd und als Testumgebung für die Einführung von Innovationen im Verkehrssektor, aus denen später ausgereifte Technologien wurden, die im großem Maßstab eingesetzt werden (z. B. ERTMS). Angesichts der vielen neuen Innovationen, die derzeit aufkommen, (Drohnen, Züge in Vakuumröhren usw.) muss diese Rolle des TEN-V-Netzes auch für die Zukunft gewährleistet werden.

8. Die Bewertung der TEN-V-Verordnung hat ergeben, dass die Art und Weise, wie Digitalisierung derzeit definiert und durch spezifische Ziele in der Verordnung unterstützt wird, nicht mehr ausreicht, um einen Beitrag zum Ziel der Dekarbonisierung des Verkehrssektors zu leisten und die Automatisierung zu ermöglichen. Darüber hinaus wurde festgestellt, dass größeres Augenmerk auf ein ausgewogenes Verhältnis zwischen den festen / langfristigen Anforderungen an die Infrastruktur und rasch voranschreitenden, auf industrielle Innovationen gestützten Entwicklungen gelegt werden muss.

Bitte geben Sie in diesem Zusammenhang an, inwieweit Sie folgenden Aussagen zustimmen:

	Stimme überhaupt nicht zu	Stimme eher nicht zu	Neutrale Einstellung	Stimme eher zu	Stimme voll und ganz zu	Keine Stellungnahme
* Die in der TEN-V-Verordnung festgelegten Anforderungen an intelligente und digitale TEN-V-Komponenten sollten angepasst werden (z. B. durch Integration einschlägiger EU-weiter Bestimmungen und Pläne, die seit 2013 angenommen wurden, etwa in Bereichen wie dem Europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystem (ERTMS) oder intelligenten Verkehrssystemen (IVS) im Straßenverkehr).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
* Die digitalen Komponenten (Hardware/Infrastruktur, Fahrzeuge/rollendes Material/Daten) der verschiedenen Verkehrsträger sollten in der TEN-V-Verordnung besser definiert werden, um ihre Rolle als Wegbereiter innovativer, nachhaltiger und effizienter Dienste zu stärken.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
* Die TEN-V-Infrastruktur (Straßen, Schienen, Binnenwasserstraßen usw.) muss weiter ausgebaut werden (durch zusätzliche Hardware, z. B. Sensoren oder Software, wie etwa Sicherheitssysteme, Netzkapazität usw.), um die künftige Automatisierung des Verkehrs zu ermöglichen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
* Die Überarbeitung der TEN-V-Verordnung sollte einen zukunftsorientierten Rahmen mit Spielraum für die Integration						

aufkommender Innovationen (Drohnen, Züge in Vakuumröhren usw.) im Verkehrssektor gewährleisten.



E. Mögliche politische Schwerpunkte

9. Im Rahmen der Folgenabschätzung wird die Kommission eine Reihe politischer Optionen für eine überarbeitete TEN-V-Verordnung prüfen. Zu diesen werden alle bzw. einige der in den vorstehenden Fragen erfragten Maßnahmen gehören. Die dabei einbezogenen politischen Optionen und Maßnahmen werden dann mit einem Referenzszenario verglichen, bei dem davon ausgegangen wird, dass die derzeitige Verordnung unverändert in Kraft bleibt. Im Folgenden stellen wir drei Schwerpunktbereiche für mögliche politische Optionen vor. Bitte ordnen Sie diese nach ihrer Eignung zum Erreichen der oben genannten Ziele, von geeignet bis ungeeignet.

Schwerpunktbereich 1: Schwerpunkt auf „traditioneller“ Infrastrukturentwicklung mit notwendigen Anpassungen der Netzgestaltung und Aktualisierung der grundlegenden Anforderungen an die Qualität der Infrastruktur im Einklang mit dem derzeitigen politischen TEN-V-Ansatz. Das sollte die Einbeziehung verbindlicher Anforderungen an die Lade- und Betankungsinfrastruktur für emissionsarme und emissionsfreie Fahrzeuge und Schiffe auf der Grundlage der Richtlinie 2014/94/EU über die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und ihrer laufenden Überarbeitung sowie die Einbeziehung anderer einschlägiger Initiativen mit einschließen. Man geht davon aus, dass dies ein kostenintensiver Ansatz ist, der dank seiner Ermöglichung des großflächigen Einsatzes sauberer Fahrzeuge und Schiffe einen wichtigen Beitrag zur Dekarbonisierung des Verkehrs darstellen kann.

Schwerpunktbereich 2: Stärkung des Konzepts der Infrastrukturqualität für das doppelte Ziel, a) effizientere und nachhaltigere Verkehrsdienste sowie eine bessere Verteilung auf die Verkehrsträger im Einklang mit den neuen Zielen der Gesamtverkehrspolitik zu ermöglichen und b) mit Blick auf die Herausforderungen Klimawandel, Sicherheit, militärische Mobilität und Bevölkerungsschutz ein widerstandsfähigeres TEN-V-Netz zu schaffen. Neben Auswirkungen der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe dürfte dieser Ansatz dank erheblicher Effizienzgewinne im Verkehrssystem insgesamt einen bedeutenden zusätzlichen Beitrag zur Dekarbonisierung leisten. Ferner wird erwartet, dass dies zu Verbesserungen in Bereichen wie Sicherheit oder Katastrophenvorsorge sorgt.

Schwerpunktbereich 3: Förderung von Digitalisierung und Innovation durch die TEN-V-Politik. Verglichen mit den anderen Schwerpunktbereichen wird die Dekarbonisierung hier aus einer anderen Richtung angestrebt, und zwar dadurch, dass digitalen und innovativen Lösungen höchste Priorität eingeräumt wird. Durch den Fokus auf intelligente und „weiche“ Lösungen ist zu erwarten, dass dies ein kosteneffizienter Ansatz ist, der die Dekarbonisierung des Verkehrssystems durch ein großes Potenzial für Effizienzsteigerungen unterstützen könnte. Zudem bietet der Ansatz enorme Chancen für die Schaffung neuer Arbeitsplätze und für eine enge Verbindung zwischen der TEN-V-Politik und Forschung und Innovation.

Schwerpunktbereich 4: eine Kombination verschiedener Elemente aus den oben genannten Gebieten.
Bitte erläutern Sie Ihre Antwort weiter unten.

Schwerpunktbereich 5: Keine der obigen Antworten
Bitte erläutern Sie Ihre Antwort weiter unten.

Bitte ordnen Sie diese Schwerpunktbereiche nach ihrer Eignung zum Erreichen der oben genannten Ziele, von geeignet bis ungeeignet.

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

	1.	2.	3.	4.	5.
Schwerpunktbereich 1	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Schwerpunktbereich 2	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Schwerpunktbereich 3	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Schwerpunktbereich 4	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Schwerpunktbereich 5	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>

Schwerpunktbereich 4, bitte erläutern:

höchstens 500 Zeichen

Grundsätzlich ergibt eine Kombination der verschiedenen Maßnahmen Sinn - wobei Schwerpunktbereich 1 die Grundlage bzw. das Rückgrat bilden muss. Allein mit den Schwerpunkten in Bereich 2 und 3 werden weder die Green Deal-Ziele noch eine verbesserte Leistungsfähigkeit des TEN-V erreichbar sein. Da aber v. a. die Schiene jetzt attraktiver werden sollte, sind grenzüberschreitende Harmonisierungsmaßnahmen und insbesondere Digitalisierungsvorhaben für eher kurzfristige Fortschritte wichtig.

Schwerpunktbereich 5, bitte erläutern:

höchstens 500 Zeichen

Weitere Informationen

10. Falls Sie weitere Informationen oder Anmerkungen mit Bezug zu diesem Fragebogen hinzufügen möchten, können Sie dies hier tun.

höchstens 3000 Zeichen

Die Notwendigkeit einer Stärkung der städtischen Knoten wurde oben bereits erwähnt. Investitionen sind hier besonders effizient, da bereits kleinere infrastrukturelle oder betriebliche Maßnahmen wesentliche Fahrzeiteinsparungen oder Kapazitätsgewinne für den Personen- und Güterverkehr des TEN-V-Gesamtsystems ermöglichen können. Um das TEN-V-Netz noch besser mit den regionalen Verkehrssystemen zu verzahnen und damit die Leistungsfähigkeit und Vernetzungsfunktion dieser Verkehrsknoten zu erhöhen, sollte die Definition eines "städtischen Knotens" aber über die jeweiligen Stadtgrenzen hinaus auf den funktionalen Raum erweitert werden. Nur so sind die strukturellen Herausforderungen, gerade in einer polyzentrischen Region, richtig adressierbar (wobei die EUROSTAT-Definition eines funktionalen Raumes nicht hilfreich ist, um die Verflechtungsrealitäten in unserer Metropolregion konkret abzubilden). Außerdem sollte die wesentliche Rolle/Funktion der städtischen Knoten in den Artikeln 4 und 6 klarer hervorgehoben werden.

Um Logistik und Personenverkehr zusammenzudenken, einen effizienten und nachhaltigen Letzte-Meile-Verkehr zu gewährleisten sowie den Umstieg auf die Schiene oder aktive Mobilitätsformen zu fördern, braucht es außerdem eine Verzahnung von Verkehrsplanung und Flächennutzungsplanung, die ebenso auf der Ebene des funktionalen Raumes am besten gelingt. Entsprechende Governance-Ebenen sind zu

stärken. Artikel 30 könnten die Ziele einer nachhaltigen Verkehrswende und der Verkehrsverlagerung sowie Artikel 31 oder 33 die Einführung von MAAS und CCAM gerade in städtischen Knoten noch stärker akzentuieren. Das SUMP-Konzept ist hierbei als Rahmen hilfreich, allerdings nur, wenn dies ebenfalls über die administrativen Grenzen der Knotenstadt hinaus angelegt ist. Die Region FrankfurtRheinMain hat deswegen Ende 2020 ihre erste Mobilitätsstrategie auf der Ebene des funktionalen Raumes beschlossen.

In Sachen Steuerung konnte die internationale Zusammenarbeit im Rhein-Alpen Korridor durch die Gründung einer interregionalen Allianz für den Rhein-Alpen Korridor in Form eines EVTZ profitieren. Dieses Modell ermöglichte wechselseitigen Erfahrungsaustausch, die Koordinierung der örtlichen Maßnahmen und eine gemeinsame europäische Projektentwicklung. Die interregionale Allianz für den Rhein-Alpen-Korridor EVTZ trägt dazu bei, dass regionale Akteure noch aktiver in die Gestaltung des TEN-V Korridors eingebunden sind. Gleichsam halten wir regionale runde Tische zwischen den regionalen Behörden und Akteuren, Vertretern der nationalen Verkehrsministerien sowie den Korridor-Koordinatoren für ein gutes Instrument, um die konkrete Zusammenarbeit im TEN-V weiter zu verbessern.

Für die Stärkung des Schienenverkehrs (vgl. Ziele der neuen EU-Mobilitätsstrategie) sprechen wir uns in Sachen pull-Faktoren für eine weitere Beschleunigung des Schienenfernverkehrs aus. Zentrale Bahnknoten sollten außerdem in die Liste sektoraler Knoten (Art. 41) aufgenommen werden.

11. Sie können gerne ein kurzes Dokument hochladen, zum Beispiel zusätzliche Belege für Ihre Antworten oder ein Positionspapier. Die maximale Dateigröße beträgt 1 MB.

Wir weisen Sie darauf hin, dass das hochgeladene Dokument zusammen mit Ihren Antworten zum Fragebogen - dem wesentlichen Beitrag zu dieser öffentlichen Konsultation - veröffentlicht wird. Das Dokument soll zusätzliche Hintergrundinformation liefern, um Ihre Position besser zu verstehen.

Zulässiges Dateiformat: pdf,txt,doc,docx,odt,rtf

Useful links

[Regulation \(EU\) No 1315/2013 of the European Parliament and of the Council of 11 December 2013 on Union guidelines for the development of the trans-European transport network \(https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:32013R1315\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:32013R1315)

[Roadmap on the evaluation of Regulation 1315/2013 \(https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/1908-Trans-European-transport-network-Guidelines\)](https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/1908-Trans-European-transport-network-Guidelines)

[Inception Impact Assessment on the revision of Regulation \(EU\) 1315/2013 \(https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12532-Revision-of-Regulation-on-Union-guidelines-for-the-development-of-the-trans-European-transport-network-TEN-T-\)](https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12532-Revision-of-Regulation-on-Union-guidelines-for-the-development-of-the-trans-European-transport-network-TEN-T-)

[Trans-European transport network planning methodology \(https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/site/brochures_images/web_methodology.pdf\)](https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/site/brochures_images/web_methodology.pdf)

Contact

