

31. Januar 2022

# TRANSEUROPÄISCHES VERKEHRSNETZ (TEN-V): STÄDTISCHE KNOTEN



Im Rahmen des neuen [EU-Mobilitätspakets](#) veröffentlichte die Europäische Kommission am 14. Dezember 2021 auch einen [Vorschlag](#) für eine Überarbeitung der **Verordnung zum Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes** (TEN-V, bislang [1315/2013/EU](#), s. auch [Europa Info 10/2021](#), S. 6). Hierbei soll ein komplett neues Kapitel 7 zu sogenannten „städtischen Knoten“ mit direkten kommunalen Auswirkungen eingeführt werden. Dieses Faktenblatt fasst die wesentlichen Bestimmungen des Gesetzgebungsvorschlags zusammen und erläutert deren Auswirkungen sowie die sich daraus für die betreffenden Kommunen ergebenden Möglichkeiten.

## Rahmen: Was ist das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V)?

Die TEN-V-Verordnung legt Verkehrsinfrastrukturen von europäischer Bedeutung für den Personen- und Güterverkehr in den Modi Schiene, Straße, Wasser und im Flugverkehr fest und definiert gemeinsame Standards, um diese lückenlos, grenzüberschreitend und in abgestimmter Weise zu entwickeln. Das bislang bestehende System aus einem multimodalen „Kernnetz“ mit neun Hauptkorridoren (bis 2030 zu vollenden) und einem breiteren „Gesamtnetz“ (bis 2050 zu vollenden) soll nun um ein „erweitertes Gesamtnetz“ (bis 2040 zu vollenden) ergänzt werden. Entsprechend ändern sich auch die [Zuschnitte](#) der Korridore leicht: FrankfurtRheinMain würde nun neben dem Rhein-Alpen- und Rhein-Donau-Korridor auch vom skandinavisch-mediterranen Korridor tangiert werden. Die neue Verordnung richtet das TEN-V außerdem noch stärker auf die politischen Ziele Nachhaltigkeit, gleichwertige Verhältnisse/Zugänglichkeit, Effizienz/Interoperabilität und Nutzerorientierung aus.

Als europäisches Förderinstrument für die Umsetzung des TEN-V steht der Teilbereich Verkehr der [Connecting Europe-Fazilität](#) zur Verfügung. Hierunter sind v. a. auf der TEN-V-Verordnung fußende Projekte von gemeinsamem europäischen Interesse förderfähig. Für die Jahre 2021-2027 umfasst das Budget gut 25,8 Milliarden Euro. Darin sind allerdings Sonderbudgets für schwach entwickelte Regionen und militärisch-zivile Infrastrukturen enthalten, die für Antragsteller aus der Metropolregion FrankfurtRheinMain nicht zugänglich sind. Um im Rahmen der Förderung eine Kohärenz mit dem Bundesverkehrswegeplan sicherstellen zu können, muss für jeden CEF-Förderantrag die Zustimmung des Bundesverkehrsministeriums erteilt werden.

## Kommunale Relevanz: Was ist ein städtischer Knoten?

Ein „städtischer Knoten“ bezeichnet in der TEN-V-Verordnung einen urbanen Raum, in dem die Verkehrsinfrastrukturen des transeuropäischen Verkehrsnetzes miteinander und zwischen den Verkehrsmodi verknüpft sind (bspw. multimodale Logistik-Hubs, zentrale Eisenbahnknoten, Häfen oder Flughäfen) und wo das TEN-V wiederum mit dem lokalen und regionalen Verkehrssystem verbunden ist (wörtliche Definition vgl. Art. 3 (f)). Ein neuer Artikel 39 führt außerdem aus, dass auch tangentielle Verbindungen, die die Leistungsfähigkeit der überregionalen Infrastrukturen erhöhen, sowie „first and last mile connections“ in der betreffenden Stadt als Teil des städtischen Knotens zu betrachten sind.

Bislang wurden diese „städtischen Knoten“ auf Grund ihrer geografischen Lage an den zentralen TEN-V-Korridoren von der Kommission auf Vorschlag der Mitgliedstaaten festgelegt (in der Metropolregion FrankfurtRheinMain bislang nur Frankfurt). Nun möchte die Kommission die Liste der „städtischen Knoten“ durch ein neues Selektionskriterium (**alle Städte über 100.000 Einwohner** – unabhängig von ihrer Lage in Bezug auf das TEN-V) deutlich ausweiten. In der Metropolregion FrankfurtRheinMain wären das künftig die Städte:

- ★ Darmstadt
- ★ Frankfurt
- ★ Gießen<sup>1</sup>
- ★ Mainz
- ★ Offenbach
- ★ Wiesbaden

Hanau wird in den EU-Statistiken aktuell noch nicht als Großstadt geführt und ist entsprechend nicht erfasst.

## Auswirkungen: Was sind die Neuerungen für städtische Knoten?

Bei der künftigen Entwicklung der Verkehrssysteme soll in diesen Städten künftig folgenden Prioritäten „besondere Aufmerksamkeit“ geschenkt werden (Art. 41):

- ★ Nahtlose Verknüpfung von Fern-, Regional- und Lokalverkehr,
- ★ Verringerung der Beeinträchtigung durch negative Effekte des Straßen- und Schienenverkehrs,
- ★ Ausweitung lärmschonender und emissionsarmer Verkehrsmittel,
- ★ Erhöhung des Modal Split von öffentlichem Verkehr und aktiver Mobilität,
- ★ Datenaustausch zwischen Verkehrsmanagement-Einrichtungen.

Gleichsam müssen „städtische Knoten“ u. a. folgende Anforderungen erfüllen (Art. 40):

- ★ Umsetzung der Verpflichtungen zum Ausbau einer Ladeinfrastruktur aus der aktuell ebenfalls in Überarbeitung befindlichen EU-Verordnung über den Aufbau einer Infrastruktur für alternative Kraftstoffe,

<sup>1</sup> In einer EU-NUTS 2 Region ohne Großstadt wird die größte Stadt der Einheit erfasst (hier Mittelhessen).

- ★ **Erstellung eines vollwertigen „sustainable urban mobility plans“ (SUMP) bis 2025**, der den in einem [Annexdokument](#) ausgeführten Mindeststandards entspricht,
- ★ **Ab 2025 jährliche Übermittlung zentraler Verkehrsperformance-Daten** der Stadt an die EU-Kommission, die mind. die Kategorien CO<sub>2</sub>-Emissionen, Staus, Verkehrsunfälle, Modal Split, Luftverschmutzung, Lärmbelastung und Zugang zu Mobilitätsdienstleistungen abdecken,
- ★ Bis 2030 Gewährleistung eines multimodalen digitalen Mobilitätsdienstes, der verkehrsträgerübergreifende Verbindungsinformationen liefert und einen Buchungs- und Bezahlvorgang aus einer Hand ermöglicht,
- ★ Bis 2030 den Aufbau eines zentralen „multimodalen Mobilitätshubs“ für den Personenverkehr, der die Anbindung an „first/last mile connections“ sicherstellt.
- ★ Bis 2040 den Aufbau eines multimodalen Logistik-Hubs.

Diese Verpflichtungen werden jedoch mit der Formel „member states shall ensure...“ eingeleitet. Insofern dürfte ein „Verstoß“ gegen diese Anforderungen keine direkten rechtlichen Konsequenzen für Städte haben – wohl aber der EU-Kommission die Möglichkeit geben, ggf. den Zugang zu direkt verwalteten EU-Fördertöpfen im Mobilitätsbereich (CEF, Horizont Europa etc.) zu verweigern.

## Ausblick: Wie geht es weiter?

Der Verordnungsvorschlag muss nun im Europäischem Parlament und im Rat der Europäischen Union diskutiert werden. Er kann erst in Kraft treten, wenn sich beide EU-Gesetzgeber auf einen gleichlautenden Rechtstext einigen.

Im schnellsten Falle würden Rat und Parlament bis in den Sommer ihre jeweiligen Positionen festlegen und dann in der zweiten Jahreshälfte miteinander in sogenannte Trilogverhandlungen einsteigen. Üblicherweise beträgt die Gesamtdauer eines solchen Verfahrens aber deutlich mehr als ein Jahr.