

24. Juli 2024

TRANSEUROPÄISCHES VERKEHRSNETZ (TEN-V): STÄDTISCHE KNOTEN



Am 18. Juli 2024 sind die aktualisierten Leitlinien der EU zum **Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V)** in Kraft getreten. Nach zweijährigen Verhandlungen hatten der Rat der EU und das Europaparlament Ende 2023 eine Einigung erzielt, die beide Institutionen nun final bestätigt haben. Von Bedeutung für die Metropolregion FrankfurtRheinMain ist die Aufwertung der Großstädte als „städtische Knoten“ im TEN-V-Netz und die damit verbundenen Pflichten. Dieses Faktenblatt fasst die Bestimmungen zusammen und erläutert deren Auswirkungen und Möglichkeiten für Kommunen.

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

Die TEN-V-Verordnung setzt den gesetzlichen Rahmen für den Aufbau einer kohärenten und modernen Verkehrsinfrastruktur in der EU und ist damit ein zentrales Instrument zur Stärkung des territorialen, wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhaltes in der EU.

Die neue Verordnung richtet das TEN-V noch stärker auf die politischen Ziele Nachhaltigkeit, Zugänglichkeit, Effizienz/Interoperabilität und Nutzerorientierung aus. Sie legt Verkehrsinfrastrukturen von europäischer Bedeutung für den Personen- und Güterverkehr in den Modi Schiene, Straße, Wasser und im Flugverkehr fest. Auf zukünftig drei Ebenen definieren die Leitlinien gemeinsame Standards, Prioritäten, Anforderungen und Fristen: So soll das Kernnetz mit den neun wichtigsten transeuropäischen Verkehrsachsen bis 2030 und das Gesamtnetz bis 2050 finalisiert werden. Neu hinzugefügt hat die EU das erweiterte Kernnetz für meist grenzüberschreitende Strecken, das die Mitgliedstaaten bis 2040 fertigstellen sollen. Somit möchte die EU die Defizite im transnationalen Verkehr frühzeitig beheben.

Was ändert sich für die Metropolregion FrankfurtRheinMain?

Entsprechend ändern sich auch die Zuschnitte der transeuropäischen Verkehrskorridore, die durch die Metropolregion verlaufen: So wird der durch FrankfurtRheinMain verlaufende Rhein-Alpen-Verkehrskorridor mit dem Nordsee-Mittelmeer-Korridor zu einem Nordsee-Rhein-Mittelmeer-Korridor zusammengelegt. Ebenso wird die Metropolregion durch die Skandinavien-Mittelmeer-Verkehrsachse angebunden. Zusammen mit dem Rhein-Donau-Korridor werden somit zukünftig drei TEN-V-Korridore durch die Region laufen.

Kommunale Relevanz: Was ist ein städtischer Knoten?

Ebenfalls stärkt die Verordnung die Rolle der Großstädte im transeuropäischen Verkehrsnetz. „Ein städtischer Knoten“ bezeichnet in der TEN-V-Verordnung ein städtisches Gebiet, in dem die Verkehrswege des Transeuropäischen Netzes durch zentrale Bahnhöfe, Häfen, multimodale Güterterminals, Flughäfen miteinander oder mit der Infrastruktur für den Nah- und Regionalverkehr verbunden sind (vgl. Definition in Art. 3 (6) der Verordnung).

Bislang wurden diese städtischen Knoten aufgrund ihrer geografischen Lage an den zentralen TEN-V-Korridoren von der EU-Kommission auf Vorschlag der Mitgliedstaaten festgelegt. Dies betraf in der Metropolregion FrankfurtRheinMain nur die Stadt Frankfurt am Main. Auf Basis der Verordnung hat die EU die Liste der städtischen Knoten durch das neue entscheidende Selektionskriterium der Einwohnerzahl (**alle Städte über 100.000 Einwohnerinnen und Einwohner** – unabhängig von ihrer Lage im TEN-V-Netz) deutlich ausgeweitet. In der Metropolregion FrankfurtRheinMain betrifft dies die Städte:

- ★ Darmstadt
- ★ Frankfurt am Main
- ★ Gießen¹
- ★ Mainz
- ★ Offenbach am Main
- ★ Wiesbaden

Hanau wird in den EU-Statistiken aktuell noch nicht als Großstadt geführt und ist entsprechend nicht erfasst. Die aktuelle Liste der städtischen Knoten ist dem [Anhang 2 der Verordnung](#) zu entnehmen.

Auswirkungen: Was sind die Neuerungen für städtische Knoten?

Bei der künftigen Entwicklung des transeuropäischen Verkehrsnetzes sollen die EU und ihre Mitgliedstaaten in diesen Städten den folgenden Maßnahmen Priorität einräumen (vgl. Art. 42):

- ★ **Anbindung der ersten und letzten Meile** zwischen den und an den Zugangspunkten des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (z. B. durch U-Bahnen und Straßenbahnen),
- ★ **Nahtlose Verknüpfung von Fern-, Regional- und Lokalverkehr** wie auch zwischen den Verkehrsträgern,
- ★ **Verringerung der Beeinträchtigung durch negative Effekte** des Straßen- und Schienendurchgangsverkehrs,
- ★ **Ausweitung lärmschonender und emissionsarmer Verkehrsmittel**,
- ★ **Erhöhung des Modal Splits** von öffentlichem Verkehr und aktiver Mobilität,
- ★ **Förderungen des breiten Einsatzes von digitalen Instrumenten** und intelligenten Verkehrssystemen mit offenem Zugang zu allen Betreibern, um optimierte Routen für Fahrzeuge zu ermöglichen und Verkehrsströme besser zu steuern.

¹ In einer EU-NUTS 2 Region ohne Städte mit mehr 100.000 Einwohnerinnen und Einwohner wird die größte Stadt der Einheit erfasst (hier Mittelhessen).

Gleichsam müssen städtische Knoten u. a. folgende Anforderungen erfüllen (vgl. Art. 41):

- ★ **Erstellung eines Plans für nachhaltige urbane Mobilität (Englisch: Sustainable Urban Mobility Plan, SUMP) bis spätestens 31. Dezember 2027**, der unter Berücksichtigung aller Verkehrsträger und -mittel für den funktionalen Raum für Stadt und Umland den Weg zur emissionsfreien Mobilität aufzeigen soll,
- ★ **Jährliche Übermittlung zentraler Daten zur städtischen Mobilität ab spätestens 31. Dezember 2027** an die EU-Kommission im Bereich Nachhaltigkeit, Verkehrssicherheit und Zugänglichkeit; die Kommission wird bis spätestens 19. Juli 2025 Indikatoren und Erhebungsmethoden auszuarbeiten wie auch eine Übermittlungsplattform schaffen,
- ★ **Umsetzung der Verpflichtungen zum Ausbau einer Lade- und Betankungsinfrastruktur** aus der neuen EU-Verordnung über den Aufbau einer Infrastruktur für alternative Kraftstoffe,
- ★ **Aufbau von „multimodalen Mobilitätshubs“ für den Personenverkehr zur Anbindung an das TEN-V-Netz bis 31. Dezember 2030**,
- ★ **Aufbau mindestens eines multimodalen Logistik-Hubs bis 31. Dezember 2040**.

Die wichtigsten Neuerungen sind die Anforderungen zur Erstellung der SUMP's und die Übermittlungspflicht der entsprechenden Verkehrsdaten an die EU-Kommission bis Ende 2027. Positiv ist, dass im Gegensatz zum Kommissionsvorschlag die SUMP's für den funktionalen Stadtraum gelten und damit der Pendelverkehr des Umlandes in die Stadt berücksichtigt wird.

In der Pflicht aller vorgenannten Anforderungen stehen jedoch nicht die städtischen Knoten selbst, sondern die Mitgliedstaaten, die die Umsetzung gewährleisten müssen. Es ist jedoch nicht auszuschließen, dass die Kommission in der kommenden Förderperiode ab 2028 die Erfüllung der Anforderungen an die EU-Fördermöglichkeiten im Mobilitätsbereich knüpfen wird.

Ausblick: Wie geht es weiter?

Für die Umsetzung in Deutschland ist das Bundesverkehrsministerium (BMDV) zuständig. Dieses muss bis 19. Juli 2025 eine nationale SUMP-Kontaktstelle und ein SUMP-Unterstützungsprogramm einrichten. Letzteres hat das BMDV mit dem Programm „nachhaltig. mobil. planen“ bereits geschaffen und am 10. Juni 2024 einen Förderaufruf veröffentlicht (s. [Webnews des Europabüros](#)).

Ebenfalls steht auf EU-Ebene [der Teilbereich Verkehr der Connecting Europe-Fazilität \(CEF\)](#) für städtische Knoten zur Verfügung. Hierunter sind aber vorrangig Projekte von gemeinsamem europäischem Interesse förderfähig. Für 2021-2027 umfasst das Budget rund 25,8 Mrd. Euro. Darin sind allerdings Sonderbudgets für entwicklungsschwache Regionen und militärisch-zivile Infrastrukturen enthalten, die für Antragstellerinnen und Antragsteller aus der Metropolregion nicht zugänglich sind. Vor dem Hintergrund der gestiegenen Anforderungen an städtische Knoten [fordert das europäische Netzwerk POLIS](#), an dem das Europabüro als Mitglied mitwirkt, dass die EU und die Mitgliedstaaten das CEF-Budget für die Förderperiode 2028-35 anheben. Ob dies gelingt, ist Gegenstand der zeitnah beginnenden Verhandlungen über den künftigen EU-Haushaltsrahmen.

Schließlich muss die EU-Kommission bis zum 19. Juli 2025 die Indikatoren für die städtische Mobilität vorlegen. Die [Expert Group on Urban Mobility](#) erarbeitet hierzu eine Stellungnahme, an dem der Regionalverband FrankfurtRheinMain und das Europabüro als Mitglied der zuständigen Unterarbeitsgruppe beteiligt waren.