

Änderungsvorschläge zum Vorschlag der Kommission für eine neue Verordnung über das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V)

Juli 2022

Zusammenfassung

Wir begrüßen die erneute und sogar verstärkte Konzentration auf städtische Knotenpunkte im überarbeiteten TEN-V-Vorschlag der Kommission. Die Verordnung muss jedoch das Subsidiaritätsprinzip einhalten und sicherstellen, dass die Städte befugt sind zu entscheiden, was für ihre Bürgerinnen und Bürger am besten ist; es ist von entscheidender Bedeutung, dass die Integrität der kommunalen Selbstverwaltung unabhängig von den TEN-V-Anforderungen gewahrt bleibt. Da das Recht auf kommunale Selbstverwaltung und -planung in Deutschland verfassungsrechtlich verankert ist, unterstützen wir eine Opt-in-Klausel, nach der sich Städte nach einer Konsultation zwischen Mitgliedstaaten und Städten freiwillig für die Funktion eines städtischen Knotens entscheiden können.

Wir unterstützen auch das klare Signal der Kommission, dass städtische Knotenpunkte die gleiche systemische Bedeutung haben sollten wie grenzüberschreitende Projekte oder Fernverkehrsinfrastrukturen. Wir sind jedoch der Ansicht, dass das Konzept der Knotenpunkte in Bezug auf seine Funktion innerhalb des gesamten TEN-V-Rahmens etwas vage bleibt. Die vorgeschlagenen Änderungen lösen diese Unklarheiten nur teilweise auf. Der Verordnungsvorschlag definiert die städtischen Knotenpunkte nach wie vor sehr eng und stützt sich auf das Auswahlkriterium einer bestimmten Zahl von Einwohnerinnen und Einwohnern innerhalb der Verwaltungsgrenzen der Städte. Dies berücksichtigt nicht den funktionalen Raum eines städtischen Knotenpunkts, der für die praktische Umsetzung von Nachhaltigkeits- und Effizienzzielen oft entscheidend ist. Daher ist eine klare Definition eines städtischen Knotens als funktionales geografisches Gebiet mit Zugang zu TEN-V-Infrastruktur, Kreuzungspunkten und Umsteigepunkten erforderlich.

Auch die neuen Verpflichtungen und Vorteile von ausgewiesenen städtischen Knotenpunkten bleiben in diesem Vorschlag unklar. Die Ausweisung als städtischer Knotenpunkt war bisher mit Vorteilen für diejenigen verbunden, die Mittel aus der „Fazilität Connecting Europe“ (CEF) beantragen wollten. Die künftige Verordnung sollte auch ein faires Gleichgewicht zwischen Verpflichtungen und Privilegien schaffen. In Anbetracht des starken Anstiegs der Zahl der städtischen Knotenpunkte und der ehrgeizigeren Ziele, die für sie in dem Vorschlag festgelegt wurden, empfehlen wir daher deutlichere Formulierungen und Verpflichtungen in Bezug auf die Finanzierungsmöglichkeiten für städtische Knotenpunkte. Die im Text aufgeführten Verpflichtungen, insbesondere die Erhebung von Mobilitätsdaten, sind ansonsten für Städte und Regionen zeitlich und finanziell nicht zu bewältigen.

Unsere Hauptempfehlungen

- **Definition des städtischen Knotenpunkts als ein funktionales städtisches Gebiet.**
- Einführung einer **Opt-in-Klausel** bei der Auswahl der betroffenen Knotenpunktstädte.
- **Synchronisierung der Verpflichtungen der städtischen Knotenpunkte mit den Umsetzungserfordernissen**, z. B. Gewährung von mehr Flexibilität bei den Bestimmungen über den Austausch statistischer Daten und Begrenzung der Anforderungen für das Aufladen von LKW auf multimodale Mobilitätsknotenpunkte, wenn dies einen praktischen Mehrwert bringt (Fernbusbahnhöfe).
- **Gewährleistung eines gerechteren Gleichgewichts zwischen Verpflichtungen und Privilegien**, z. B. durch genauere Festlegung der Zuständigkeiten für die Unterstützung von Knotenpunkten und Stärkung der Finanzierungsseite.

Position nach Artikel

Artikel 3 und 39 sowie Anhang II - Definition, Auswahl und Bestandteile städtischer Knotenpunkte

Die Auswahlkriterien für städtische Knotenpunkte – eine Stadt mit mehr als 100.000 Einwohnerinnen und Einwohnern oder die größte Stadt einer NUTS-2-Region – reichen nicht aus, um städtische Knotenpunkte zu identifizieren. Andere Faktoren wie geografische Kriterien (z. B. die Lage an wichtigen Verkehrskorridoren) und die Funktionalität eines Gebiets müssen ebenfalls berücksichtigt werden. Die verbindliche Festlegung aller Großstädte in der neuen Liste der städtischen Knotenpunkte der Kommission verstößt zudem gegen das Subsidiaritätsprinzip und das Recht der Mitgliedstaaten, ihren Planungsbedarf selbst zu bestimmen. Wir empfehlen daher, den Kommissionsvorschlag durch eine Opt-in-Klausel zu ersetzen, die es den Mitgliedstaaten ermöglicht, ihre städtischen Knotenpunkte zu benennen, indem sie die Städte konsultieren und spätestens zwölf Monate nach Inkrafttreten der TEN-V-Verordnung die Bereitschaft der Städte erklären, ein städtischer Knotenpunkt nach der Definition der Verordnung zu sein.

Darüber hinaus kann ein städtischer Knotenpunkt, der die neuen TEN-V-Verpflichtungen erfüllen kann, nicht nur als Stadt innerhalb ihrer Verwaltungsgrenzen verstanden werden. Vielmehr muss ein städtischer Knotenpunkt als eine Stadt betrachtet werden, die in das umliegende funktionale Verkehrsgebiet eingebettet und von diesem abhängig ist – eine Definition, die auch im jüngsten Gemeinschaftsrahmen für urbane Mobilität der Kommission hervorgehoben wird. Daher sollte in Artikel 3 Buchstabe f und dem Verweis in Artikel 39 Absatz 2 ein städtischer Knotenpunkt als ein funktionales städtisches Gebiet definiert werden. Dieser Ansatz bietet auch die nötige Flexibilität im Falle geografisch geclusteter Städte, in denen sich benachbarte Knotenstädte zu einer polyzentrischen Region zusammenschließen.

Artikel	EG-Textentwurf	Vorgeschlagene Änderung
3 (f)	städtischer Knotenpunkt": ein städtisches Gebiet, in dem Elemente der Verkehrsinfrastruktur des transeuropäischen Verkehrsnetzes, wie z. B. (...),	städtischer Knotenpunkt": ein funktionales städtisches Gebiet, in dem Elemente der Verkehrsinfrastruktur des transeuropäischen Verkehrsnetzes, wie z. B. (...),

	die sich in und um das städtische Gebiet befinden, mit anderen Elementen dieser Infrastruktur und mit der Infrastruktur für den regionalen und lokalen Verkehr verbunden sind	die sich in und um das städtische Gebiet befinden, mit anderen Elementen dieser Infrastruktur und mit der Infrastruktur für den regionalen und lokalen Verkehr verbunden sind
39, 2.	Die städtischen Knotenpunkte des transeuropäischen Verkehrsnetzes sind in Anhang II aufgeführt.	Die potenziellen Kernstädte eines städtischen Knotenpunkts des transeuropäischen Verkehrsnetzes sind in Anhang II aufgeführt. Die Mitgliedstaaten konsultieren diese Städte hinsichtlich ihrer Bereitschaft, als TEN-V-Knotenpunktstadt zu dienen. Die endgültige nationale Liste ist der Europäischen Kommission von den Mitgliedstaaten spätestens 12 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung vorzulegen.

Artikel 40 - Anforderungen an städtische Knotenpunkte

Im Großen und Ganzen begrüßen wir die klaren Anforderungen, die in Artikel 40 formuliert sind. Die Formulierung des Artikels, wonach die Mitgliedstaaten für die Umsetzung der einzelnen Verpflichtungen sorgen müssen, wird den Verwaltungsaufwand für die Städte etwas verringern. Dennoch gibt die Frage der Finanzierung dieser neuen Anforderungen weiterhin Anlass zu großer Sorge. Zwar wurde zu Verstehen gegeben, dass gewisse Mittel aus der „Fazilität Connecting Europe“ (CEF) zur Verfügung gestellt werden, doch sind wir der Meinung, dass dies nicht ausreicht um alle notwendigen Projekte zu finanzieren. Daher ist eine deutlichere Formulierung erforderlich, die die Mitgliedstaaten dazu verpflichtet, die Städte finanziell zu unterstützen, die sowohl personell als auch budgetär bereits überlastet sind.

Wir unterstützen auch, dass die Mitgliedstaaten eine breite Annahme von Plänen für nachhaltige urbane Mobilität (SUMPs) in allen städtischen Knotenpunkten sicherstellen sollen. In Anbetracht der Zeit, die für die Ausarbeitung solcher umfassenden Pläne erforderlich ist, einschließlich zeitintensiver Konsultationen der Interessengruppen und der Beteiligung der Öffentlichkeit, ist der vorgeschlagene Termin, der 31. Dezember 2025 jedoch zu ehrgeizig. Der 31. Dezember 2027 wäre realistischer, da für die inhaltliche Planung mindestens drei Jahre erforderlich sind. Außerdem würde diese Frist mit den Finanzplanungszyklen der EU übereinstimmen.

Die von der Kommission vorgeschlagene jährliche Erhebung und Übermittlung von Daten zur städtischen Mobilität bereitet uns die größten Sorgen. Die geforderte jährliche Datenerhebung ist

sowohl zeit- als auch kostenintensiv. Deutsche Städte haben weder die finanziellen noch personellen Kapazitäten, um solche Daten zu erheben; insbesondere Modal-Split-Analysen sind ressourcenintensiv. Darüber hinaus liegt die Erhebung einiger der von der Kommission aufgeführten Daten zur urbanen Mobilität nicht in der Verantwortung der deutschen Städte, sondern der Bundesländer (z. B. Umweltdaten). Schließlich stellt auch die Einheitlichkeit der Daten ein Problem dar. Wenn die Städte ihre Datenerhebung an EU-Standards anpassen müssen, verlieren sie die Möglichkeit, Fortschritte auf der Grundlage früherer Datensätze zu messen, die anders ausgewertet wurden. Angesichts dieser Bedenken schlagen wir vor, die aufgezählten Arten von Daten zur urbanen Mobilität aus dem Artikel zu streichen und sie stattdessen durch eine umfassendere Aufforderung zum Austausch statistischer Informationen alle drei Jahre zu ersetzen. So bleibt genug Zeit, um Daten zu sammeln und auszutauschen. Synergien mit bestehenden nationalen oder gemeinsamen Datenerhebungsmethoden müssen ebenfalls sichergestellt werden. Da die Kommission betonte, dass das Ziel dieser Bestimmung nur die statistische Überwachung der Mobilitätsleistung und nicht irgendeine Form der Datenweiterverwendung ist, sollte der Begriff "Daten" in der Verordnung auch in "statistische Informationen" geändert werden.

In Bezug auf die Anforderung, einen multimodalen digitalen Mobilitätsdienst (MDMS) einzurichten, möchten wir darauf hinweisen, dass die Erfüllung einer solchen Verpflichtung möglicherweise nicht direkt und/oder vollständig in den Händen einer einzigen Stadtverwaltung liegt. Da die Mitgliedstaaten hauptsächlich durch Artikel 40 angesprochen werden, sollte diese Verpflichtung eher auf MDMS für Fernreisende beschränkt oder in den zusätzlichen Prioritäten in Artikel 41 genannt werden.

Die Anforderungen an eine Schwerlasttankstelle an einem multimodalen Verkehrsknotenpunkt sind nur dann sinnvoll, wenn der Knotenpunkt einen Fernbusbahnhof umfasst (was nach der Definition in Art. 3 (I) nicht unbedingt der Fall ist). Daher sollte die Verpflichtung auf diesen speziellen Fall beschränkt werden. Schwere Nutzfahrzeuge für die Logistik sollten nicht als "Zielgruppe" für diese Bestimmung angesehen werden, da es aus Sicht der Mobilitätsplanung aus verschiedenen Gründen wünschenswert ist, große Lkw möglichst aus dem Stadtzentrum (wo sich der Personenknotenpunkt in der Regel befindet) herauszuhalten.

Aufgrund ihrer Funktion müssen multimodale Güterterminals nicht zwangsläufig innerhalb der Verwaltungsgrenzen einer Knotenstadt liegen; daher unterstützen wir nachdrücklich die Formulierung des Standorts eines Terminals in der „Nähe“ eines städtischen Knotens, wie sie derzeit im Verordnungsentwurf vorgeschlagen wird. In einer polyzentrischen Region mit mehreren Knotenstädten kann es beispielsweise wirtschaftlich sinnvoller sein, mehrere der Knotenstädte über ein einziges multimodales Güterterminal zu bedienen.

Artikel	EG-Textentwurf	Vorgeschlagene Änderung
40 (b)	bis zum 31. Dezember 2025: (i) Annahme eines Plans für nachhaltige urbane Mobilität (SUMP) gemäß Anhang V, der insbesondere Maßnahmen zur Integration der verschiedenen Verkehrsträger, zur Förderung einer effizienten emissionsfreien Mobilität, einschließlich einer	(i) bis zum 31. Dezember 2025: Einrichtung eines Systems zur Erhebung und Übermittlung von statistischen Informationen über die Mobilität in der Stadt für jeden städtischen Knotenpunkt, die zumindest Treibhausgasemissionen, Staus, Unfälle und

	<p>nachhaltigen und emissionsfreien städtischen Logistik, zur Verringerung der Luftverschmutzung und der Lärmbelastung und zur Berücksichtigung der transeuropäischen Fernverkehrsströme umfasst, berücksichtigt;</p> <p>(ii) Erhebung und Übermittlung von Daten zur Mobilität in der Stadt für jeden städtischen Knotenpunkt an die Kommission, die zumindest Treibhausgasemissionen, Staus, Unfälle und Verletzungen, den Anteil der Verkehrsträger und den Zugang zu Mobilitätsdienstleistungen sowie Daten zur Luftverschmutzung und Lärmbelastung umfassen. Danach sind diese Daten jedes Jahr zu übermitteln;</p>	<p>Verletzungen, den Anteil der Verkehrsträger und den Zugang zu Mobilitätsdienstleistungen sowie Daten über Luftverschmutzung und Lärmbelastung umfassen. Danach sind diese Daten jedes Jahr zu übermitteln, an die Kommission, und zwar regelmäßig, mindestens alle drei Jahre;</p> <p>(ii) bis zum 31. Dezember 2027: Verabschiedung eines Plans für nachhaltige urbane Mobilität (SUMP) gemäß Anhang V, der insbesondere Maßnahmen beinhaltet zur Integration der verschiedenen Verkehrsträger, zur Förderung einer effizienten emissionsfreien Mobilität einschließlich einer nachhaltigen und emissionsfreien städtischen Logistik, zur Verringerung der Luftverschmutzung und der Lärmbelastung und der zusätzlich der transeuropäischen Fernverkehrsströme berücksichtigt;</p>
<p>40 (c) (iv)</p>	<p>die Entwicklung multimodaler Personenverkehrsknotenpunkte zur Erleichterung der Verbindungen auf der ersten und letzten Meile, die mit mindestens einer Aufladestation im Sinne von Artikel 2 Nummer 43 der Verordnung (EU) [...] [über die Aufbau einer Infrastruktur für alternative Kraftstoffe] ausgestattet sind, speziell für schwere Nutzfahrzeuge;</p>	<p>die Entwicklung multimodaler Passagierknotenpunkte zur Erleichterung der ersten und letzten Meile. Umfassen diese Knotenpunkte ein Terminal für den Fernbusverkehr, müssen sie mit mindestens einer Aufladestation im Sinne von Artikel 2 Nummer 43 der Verordnung (EU) [...] [über den Aufbau einer Infrastruktur für alternative Kraftstoffe] ausgestatte sein, speziell für schwere Nutzfahrzeuge;</p>

Artikel 41 - Zusätzliche Prioritäten für städtische Knotenpunkte

Generell begrüßen wir den Ehrgeiz des Kommissionsvorschlags in Bezug auf die zusätzlichen Prioritäten, die in Artikel 41 aufgeführt sind. Die aufgelisteten Punkte, wie z. B. die Abschwächung negativer externer Effekte des Verkehrs oder die Unterstützung der Verkehrsverlagerung auf öffentliche Verkehrsmittel und aktive Mobilität, sind für eine nachhaltige Mobilitätswende von großer Bedeutung und stehen daher im Mittelpunkt der Verkehrspolitik der Städte. Da wir diesen Artikel als die "Privilegien"-Seite des Abkommens verstehen und davon ausgehen, dass diese Prioritäten dazu dienen, den Städten Zugang zu den entsprechenden CEF- und anderen Finanzmitteln zu gewähren, schlagen wir vor, die Formulierungen, die den Prioritäten vorangehen, klarer zu formulieren (z. B. "Die Mitgliedstaaten sollen unterstützen" statt "Aufmerksamkeit soll geschenkt werden") und anzugeben, in welchem Kontext diese Aufmerksamkeit erfolgen soll.

Artikel	EG-Textentwurf	Vorgeschlagene Änderung
41	Bei der Förderung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse im Zusammenhang mit städtischen Knotenpunkten wird zusätzlich zu den allgemeinen Prioritäten der Artikel 12 und 13 auf folgende Vorhaben geachtet: (...)	Bei der Förderung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse im Zusammenhang mit städtischen Knotenpunkten unterstützen die Mitgliedstaaten zusätzlich zu den in Artikel 12 und 13 genannten allgemeinen Prioritäten folgende Vorhaben geachtet: (...)

Anhang V - SUMPs

Wir begrüßen den SUMP-Ansatz, der ein strategisches und ganzheitliches Instrument ist, um multimodale Mobilität zu operationalisieren, die EU-Klimaschutzziele zu erreichen, die Zugänglichkeit zu Verkehrsmitteln zu gewährleisten und die Verknüpfungen zwischen Fern- und Nahverkehrsströmen zu berücksichtigen. Angesichts dieser komplexen Themen ist Flexibilität erforderlich, um maßgeschneiderte Lösungen vor Ort zu entwickeln und den SUMP-Ansatz in bestehende Stadt-/Mobilitätspläne einzubinden. Anhang V in seiner jetzigen Form, mit seiner präzisen Auflistung der Prioritäten bei gleichzeitiger Berücksichtigung von Flexibilität, tut genau dies. Die Verwendung von SUMP für "funktionale städtische Gebiete" (nicht nur innerhalb der politischen Grenzen einer Stadtverwaltung) ist besonders zutreffend, da die Pendlermobilität häufig über politische oder administrative Grenzen hinausgeht. Wie bereits erwähnt, sind urbane Knotenpunkte vielfältig; für die vielen Gebiete in Deutschland, die polyzentrischer Natur sind, können auch überkommunale oder -regionale SUMP hilfreich sein. Schließlich betonen wir, dass qualitativ hochwertige SUMP und ihre jeweiligen Prozesse ausreichende Ressourcen an Personal, Zeit und Geld benötigen. Da sich die jeweiligen Förderrahmen zwischen den Mitgliedsstaaten stark unterscheiden, sehen wir hier einen Bedarf an zusätzlichen Mitteln.

Ihre Kontakte

Europabüro des Deutschen Städtetages

Ulrich Fikar
Avenue des Nerviens 9 - 31
1040 Brüssel
Tel: +32 2 74016-20
Fax: +32 2 74016-21
www.staedtetag.de

Europabüro der baden-württembergischen Kommunen

Patrick Wegener
Rue Guimard 7
1040 Brüssel
Tel: +32 2 513 65 46
E-Mail: patrick.wegener@europabuero-bw.de
www.europabuero-bw.de

Europabüro der Metropolregion FrankfurtRheinMain

Sebastian Schöneck
Rue Montoyer 21
1000 Brüssel
Tel: +49 69 2577 1538
E-Mail: schoeneck@region-frankfurt.de
www.europabuero-frm.de

Europabüro Region Stuttgart

Marcus Göpfert
Avenue des Arts 56
1000 Brüssel
Tel: +32 2 486 41 99
E-Mail: marcus.goepfert@region-stuttgart.de
www.eu.region-stuttgart.de/europaengagement.html

Hinweis: Dies ist eine Übersetzung. Den Originalbeitrag in Englisch finden Sie [hier](#).