

Positionspapier / November 2022

Transeuropäische Verkehrsnetze (TEN-V)

VDV-Positionspapier zur Überarbeitung der TEN-V-Verordnung



Impressum

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV)
Kamekestraße 37–39 · 50672 Köln
T 0221 57979-0 · F 0221 57979-8000
info@vdv.de · www.vdv.de



@DieVerkehrsunternehmen



@VDV_Verband



die-verkehrsunternehmen



app.vdv.de

Ansprechpartner/in

Lucie Petersen
T 0032 2 663 66 25
petersen@vdv.de

Hans-Steffen Kerth
T 0221 57979-172
kerth@vdv.de

Der **Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)** ist ein Branchenverband des öffentlichen Personenverkehrs und des Schienengüterverkehrs mit über 630 Mitgliedern. Er vertritt die Interessen der Branche in Politik, Öffentlichkeit, Wirtschaft und Forschung. Mit diesem Eckpunktepapier bringt sich der VDV zur Überarbeitung der transeuropäischen Verkehrsnetze ein.

Bildquelle

Titel © hit1912 | stock.adobe.com

Executive Summary

Ohne eine Stärkung von Bussen und Bahnen können die europäischen Klimaziele für den Verkehrssektor nicht erreicht werden. Die Überarbeitung der Verordnung über Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes muss daher im Sinne des Green Deal die Verkehrsverlagerung fördern und ermöglichen.

Die VDV-Positionen in Kürze:

- **Bedarfsgerechte Finanzierung gewährleisten:** Ehrgeizigere Zeitpläne und Anforderungen können nur mit umfangreichen europäischen Mitteln, auch im Finanzrahmen nach 2027, und finanzieller Unterstützung durch die Mitgliedstaaten umgesetzt werden.
- **Beihilferegeln auf TEN-V-Ziele ausrichten:** Die Überarbeitung der Eisenbahnleitlinien muss die Umsetzung der TEN-V-Anforderungen begünstigen. Neben einer beihilferechtlichen Gleichstellung der öffentlichen Eisenbahninfrastrukturen in See- und Binnenhäfen sollten die Obergrenzen für die Fahrzeugausrüstung mit ETCS auf 100 Prozent erhöht werden.
- **Strategisch wichtige Strecken priorisieren:** Die neue Netz- und Korridorstruktur ist sinnvoll und reflektiert die Nutzung des deutschen Schienennetzes durch den Güter- sowie den Personenverkehr. Aus VDV-Sicht sollten weitere Streckenabschnitte ergänzt werden.
- **Nichtbundeseigene Eisenbahnen berücksichtigen:** Die geplante Ausweitung der Infrastrukturanforderungen z. B. auf Verbindungen der letzten Meile ist problematisch. Geltende Ausnahmen von europäischen Interoperabilitätsanforderungen für NE-Infrastrukturen müssen auch weiterhin Bestand haben.
- **ERTMS-Einführung forcieren:** Der VDV unterstützt den Vorschlag, klare Fristen für die Außerbetriebnahme von streckenseitigen Klasse-B-Systemen zu setzen. Eine flächendeckende Einführung auf dem Gesamtnetz bis 2040 ist anzustreben.
- **Mindestgeschwindigkeit auf Marktbedarf basieren:** Eine Geschwindigkeit von überwiegend mindestens 160 km/h wird nicht auf allen Personenverkehrsstrecken möglich oder nötig sein. Auch besondere Streckenmerkmale müssen berücksichtigt werden.
- **Kohärenz mit der KV-Richtlinie sicherstellen:** Eine verstärkte Rolle für multimodale Güterverkehrsterminals kann sich positiv auf den kombinierten Verkehr auswirken, wenn die TEN-V-Vorgaben und die KV-spezifische Gesetzgebung aufeinander abgestimmt sind.
- **Rolle des ÖPNV für die städtische Mobilität hervorheben:** Der VDV begrüßt die geplante verstärkte Berücksichtigung von städtischen Knoten im TEN-V. Die Förderung des ÖPNV und das Ziel der Verkehrsverlagerung sollten deutlicher als integrale Bestandteile nachhaltiger urbaner Mobilitätspläne (SUMP) hervorgehoben werden.
- **Kommunale Selbstverwaltung sicherstellen:** Die Auswahl der Städte für urbane Knoten muss den Mitgliedstaaten obliegen, unter Beteiligung der kommunalen Ebene. Strategische Pläne wie SUMP sollten nicht an den Gebietskörperschaftsgrenzen Halt machen, sondern die Stadtregion mitsamt Pendlerverkehren einbeziehen.
- **Doppelregulierung zu multimodalen digitalen Mobilitätsdiensten vorbeugen:** Verpflichtungen zur Einführung von MDMS sollten nicht in der TEN-V-Verordnung, sondern der geplanten spezifischen Kommissionsinitiative geregelt werden.

Einleitung

Am 14. Dezember 2021 stellte die europäische Kommission als Teil ihres Gesetzespakets für effiziente und grüne Mobilität auch eine Überarbeitung der Verordnung über Leitlinien für das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V-Verordnung) vor. Ziel der TEN-V-Politik ist der Aufbau eines effektiven, EU-weiten und multimodalen Verkehrsnetzes. Neben einer Umstrukturierung des Netzes sieht der Vorschlag ambitioniertere Infrastrukturanforderungen und eine verstärkte Rolle für städtische Knoten vor.

Die Überarbeitung der TEN-V-Verordnung soll dazu beitragen, die Entwicklung des Netzes an die Ziele des Europäischen Green Deals anzupassen. Um die EU wie geplant bis 2050 zum ersten klimaneutralen Kontinent zu machen, muss unter anderem der Verkehrssektor seine Treibhausgasemissionen bis 2050 um 90 Prozent reduzieren. Als einziger Sektor hat er seine Emissionen seit 1990 nicht verringert und macht rund 25 Prozent der Gesamtemissionen der EU aus.

Aus Sicht des VDV ist klar: Ohne eine Stärkung von Bussen und Bahnen können die Klimaziele für den Verkehrssektor für 2030 und 2050 nicht erreicht werden. Die europäische Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität enthält ambitionierte Ziele für die Verkehrsverlagerung auf die Schiene. Bis 2030 soll der Schienengüterverkehr um 50 Prozent zunehmen und bis 2050 verdoppelt werden. Der Hochgeschwindigkeitsverkehr auf der Schiene soll gar bis 2030 verdoppelt und bis 2050 verdreifacht werden. Die TEN-V-Verordnung muss diese Verkehrsverlagerung unterstützen. Der Ausbau und die Modernisierung der Schieneninfrastruktur kann für höhere Effizienz und Verlässlichkeit sorgen, was den Personen- und Güterverkehr für die Kunden attraktiver macht. In ihrem neuen Rahmen für urbane Mobilität (Dezember 2021) erkennt die Europäische Kommission zudem den öffentlichen Verkehr als Rückgrat der städtischen Mobilität an.

Rahmenbedingungen: Bedarfsgerechte Finanzierung

Der Kommissionsvorschlag für eine überarbeitete TEN-V-Verordnung sieht eine Schlüsselrolle für den Eisenbahnsektor vor, stellt ihn aber gleichzeitig vor große Herausforderungen. Es gilt, die drei Netzebenen fertigzustellen und dabei ambitionierten Infrastrukturanforderungen gerecht zu werden. Insbesondere auf dem Kern- und dem neu hinzugefügten erweiterten Kernnetz müssen Lücken geschlossen und die Digitalisierung vorangetrieben werden. Hierbei gilt: Ehrgeizigere Zeitpläne und Anforderungen können nur mit zusätzlichen Investitionen umgesetzt werden. Dabei muss die Finanzierung für alle von der TEN-V-Verordnung betroffenen Strecken möglich sein.

Europäische Finanzierungsmittel

Auch im nächsten Mehrjährigen Finanzrahmen sollten umfangreiche Mittel aus dem EU-Haushalt für die Vollendung des TEN-V bereitgestellt werden, um die Förderung durch die Fazilität "Connecting Europe" über den Zeitraum 2021-2027 hinaus zu gewährleisten. Ein Schwerpunkt muss dabei auf der Einführung von ERTMS liegen, der als horizontale Priorität eine Schlüsselrolle im TEN-V zukommt. Darüber hinaus bietet der europäische Green Deal neue Möglichkeiten für klimafreundliche Investitionen. Derzeit wird das europäische Emissionshandelssystem (EHS) überarbeitet und ausgeweitet. Eine gezielte Zweckbindung von

Mitteln aus diesem System für den ÖPNV und die Schiene ist sinnvoll, um eine neue Finanzierungsquelle für nachhaltige Verkehrsmittel zu schaffen.

Finanzielle Unterstützung durch die Mitgliedstaaten

Zusätzlich zu EU-Mitteln müssen die Mitgliedstaaten ihren Finanzierungspflichten für die Eisenbahninfrastruktur nachkommen, um die notwendigen Maßnahmen in den angestrebten Zeiträumen zu finanzieren.

Die Mitgliedstaaten sollen für Tempo bei der Umsetzung der Anforderungen sorgen. Einzelne Finanzierungsmaßnahmen werden jedoch durch das Beihilferecht ausgebremst. Bei der derzeit laufenden Überarbeitung der Eisenbahn-Beihilfeleitlinien muss daher auf Kohärenz mit den Zielen der TEN-V-Verordnung geachtet werden. So sollte die Finanzierung der öffentlichen Eisenbahninfrastrukturen in See- und Binnenhäfen beihilferechtlich der Finanzierung der übrigen öffentlichen Eisenbahninfrastrukturen gleichgestellt werden.

Außerdem müssen die Obergrenzen für staatliche Beihilfen für die im Zuge der ETCS-Migration erforderliche Fahrzeugausrüstung auf 100 % erhöht werden, da wesentliche Funktionen der bestehenden Infrastrukturen mit der Einführung von ETCS in die Fahrzeuge verlagert werden. Die Ausstattung der Fahrzeuge mit ETCS-Onboard-Units muss deshalb – analog zur Finanzierung der verbleibenden infrastrukturseitigen Investitionen im Zuge der ERTMS-Migration – vollständig öffentlich finanziert werden.

Umstrukturierung des TEN-V

Europäische Verkehrskorridore und neue Netzebene

Der Kommissionsvorschlag führt die bisherigen TEN-V-Kernnetzkorridore sowie die in Verordnung 913/2010/EU definierten europäischen Schienengüterverkehrskorridore zu neun Europäischen Verkehrskorridoren zusammen. Der VDV begrüßt diese Umstrukturierung, durch die Synergien zwischen den bisher getrennt betrachteten Korridoren verstärkt und geschaffen werden. Die neue Struktur spiegelt auch die tatsächliche Nutzungsart des deutschen Schienennetzes besser wider: Schienengüterverkehr und Schienenpersonenverkehr nutzen im deutschen Mischnetz überwiegend die gleichen Strecken.

Ebenso positiv bewerten wir, dass neben dem Kernnetz und dem Gesamtnetz mit dem erweiterten Kernnetz eine Zwischenebene eingeführt wird, dessen Fertigstellung mit weiteren strategisch wichtigen Netzabschnitten auf 2040 vorgezogen werden soll.

Auswirkungen auf die deutsche Netzstruktur

Fünf der Europäischen Verkehrskorridore führen durch Deutschland, womit das deutsche Netz weiterhin eine Schlüsselrolle spielt. Aufgrund ihrer Relevanz für den Schienengüterverkehr sollen in Deutschland die Streckenabschnitte Ingolstadt - Treuchtlingen, Gemünden am Main - Schweinfurt - Bamberg sowie Falkenberg - Zeithain zum erweiterten Kernnetz hinzugefügt werden. Auch die Neubaustrecke Dresden - Prag soll Teil dieser Kategorie werden.

Aus Sicht des VDV müssen zudem folgende Strecken ergänzt werden:

- **Berlin – Kostryzn (Polen):** Als Ausweich- und Ergänzungsrouten für die eingezeichnete Strecke Berlin – Frankfurt (Oder) sowie als Anschluss zu der auf polnischer Seite bereits eingezeichneten Route Kostryzn – Krzyz. Gegebenenfalls sollte auf polnischer Seite der Abschnitt Krzyz – Pila – Bydgoszcz hinzugefügt werden.
- **Köln – Siegen:** Als Ergänzung- und Ausweichroute.
- **(Karlsruhe –) Wörth – Lauterbourg – Strasbourg:** Als Ergänzung- und Ausweichroute, ggf. sogar ergänzt um Ludwigshafen – Germersheim – Wörth oder Neustadt (W) – Wörth – Karlsruhe.
- **Bad Oldesloe – Neumünster:** Als Ergänzung- und Ausweichroute.
- **Lüneburg – Lübeck:** Als Ergänzung- und Ausweichroute.
- **Trelleborg – Rostock (Schienenfährverbindung):** Zur Kapazitätssteigerung zwischen Zentraleuropa und Skandinavien

Die Karten im Anhang der Verordnung sollten nicht als statisch betrachtet werden, sondern dynamisch aktualisiert werden können. Zwar räumt die Europäische Kommission sich die Befugnis ein, die Karten und Listen in Anhängen I und II per delegierten Rechtsakten zu ergänzen (*Artikel 56 - Modernisierung des Netzes*). Jedoch ist dabei nicht vorgesehen, dass neue Streckenabschnitte des Schienennetzes z. B. dem erweiterten Kernnetz hinzugefügt werden. Aus VDV-Sicht sollten die Mitgliedstaaten die Möglichkeit erhalten, Ergänzungen der Liste vorzuschlagen.

Die in den Karten im Anhang enthaltenen Strecken gehören ausschließlich zum Netz der bundeseigenen Bahnen. Unter die Schienenverkehrsinfrastruktur fallen aber laut Kommissionsvorschlag explizit auch die "Schienenzugangsstrecken und die Verbindungen auf der letzten Meile zu mit dem Schienennetz verbundenen multimodalen Güterterminals, einschließlich der Binnen- und Seehäfen und Flughäfen, sowie Serviceeinrichtungen" (*Artikel 14.1 d*). Damit würden neue Infrastrukturanforderungen wie z. B. die vollständige Elektrifizierung grundsätzlich auch für Strecken der nichtbundeseigenen Eisenbahnen gelten.

Nichtbundeseigene Eisenbahnen (NE)

Eine Besonderheit des deutschen Eisenbahnmarktes ist die große Anzahl kleinerer und mittelständischer Bahnen, die meist im Eigentum der Länder und Kommunen stehen. Hinzu kommen zahlreiche Hafen- und Werksbahnen. Diese nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE) sind analog zu den bundeseigenen Bahnen als Infrastrukturbetreiber aktiv. Ihre Strecken ergänzen das öffentliche deutsche Eisenbahnnetz insbesondere in der Fläche.

Das deutsche Eisenbahnrecht hat die NE-Infrastrukturen in Übereinstimmung mit der europäischen Rechtslage von der Anwendung der Richtlinien über Eisenbahnsicherheit bzw. über die Interoperabilität des Europäischen Eisenbahnsystems ausgenommen, ohne dass der sichere Betrieb der Eisenbahnen in Deutschland oder die Interoperabilität gefährdet ist. Hierin kommt die mittelständisch geprägte Struktur insbesondere der „Last-Mile“-Netze zum Ausdruck – international einer der Erfolgsfaktoren der deutschen Eisenbahnlandschaft. Die deutsche Bundesregierung trägt diesem Umstand u.a. durch die Förderung von Investitionen in diese Netze im Rahmen des Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetzes (SGFFG) Rechnung.

Der Erhalt dieser NE-Bahnen ist ein Garant für die Erschließungsfunktion des Schienennetzes beim Transport von Gütern wie Personen. Über 50% des Schienengüterverkehrs in Deutschland beginnen oder enden auf solchen Infrastrukturen, weswegen eine Änderung dieses Systems unmittelbare Auswirkungen auf den Schienengüterverkehr insgesamt zur Folge hätte. Die obligatorische Anwendung der TEN-V-Anforderungen auf diese Netzteile hätte massive Kostensteigerungen und wirtschaftliche Schwierigkeiten bei den NE-Bahnen zur Folge, ohne

dass damit ein entsprechender Mehrwert verbunden wäre. Die ebenfalls damit verbundene Rückverlagerung von Verkehren auf die Straße würde die klima- und verkehrspolitischen Ziele der EU und von Deutschland gefährden. Die erzielten Erfolge dürfen daher nicht aufs Spiel gesetzt werden.

Anforderungen an die Infrastruktur

Das transeuropäische Verkehrsnetz besteht zum Großteil aus bereits existierender Infrastruktur. Damit die TEN-V-Ziele umgesetzt werden können und ein interoperables Netz entsteht, legt die Verordnung einheitliche Infrastrukturanforderungen fest. Mit ihrem Vorschlag von Dezember 2021 erhöht die Kommission das Ambitionsniveau im Bereich Infrastrukturanforderungen deutlich (s. Übersicht im Anhang).

Flächendeckende Einführung von ERTMS

Der Kommissionsvorschlag verstärkt den bestehenden Rahmen zur Einführung und Umsetzung von ERTMS mit dem Kernbaustein ETCS als einheitlichem interoperablem Zugsicherungssystem. Als horizontale Priorität mit einem eigenen ERTMS-Koordinator kommt dem System eine Schlüsselrolle für die Schieneninfrastruktur im TEN-V zu. Aus Sicht des VDV kann die umfassende Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik die Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahnen in den unterschiedlichen Verkehrsmärkten wesentlich verbessern. Positive Effekte wie höhere Betriebsqualität, Kapazitätsgewinne, Investitionssynergien und hohe kostenseitige Skaleneffekte sorgen insgesamt für eine verbesserte Produktivität.

Der VDV unterstützt den Vorschlag der Kommission, klare Fristen für die **Außerbetriebnahme von streckenseitigen Klasse-B-Systemen** zu setzen. Die Einführung von ERTMS soll unter anderem die Produktivität erhöhen. Das Beibehalten von anderen, parallelen Systemen schränkt diesen Nutzen gegebenenfalls ein. Auch eine Machbarkeitsstudie¹ zum Rollout von ETCS/DSTW zeigt: Es ist günstiger, wo notwendig die Doppelausrüstung auf den Fahrzeugen beizubehalten, anstatt auf der Infrastruktur.²

Der Umgang mit Strecken der NE-Bahnen wird bislang nur unzureichend thematisiert. Sie müssen so wie die bundeseigenen Strecken in der Migrationsstrategie berücksichtigt werden. Für Strecken mit ausschließlich regionaler oder lokaler Bedeutung sind angemessene Lösungen erforderlich, um dem verkehrlichen Umfeld angepasste und zukunftsfähige Technik zum Einsatz bringen zu können.

Mindestgeschwindigkeit für den Personenverkehr

Laut Kommissionsvorschlag (*Artikel 16.2 c*) soll auf dem Kern- und erweiterten Kernnetz bis 2040 eine Streckengeschwindigkeit von "überwiegend mindestens 160 km/h" für Personenzüge auf den Personenverkehrsstrecken gelten. Aus VDV-Sicht wird eine Umsetzung dieser Mindestgeschwindigkeit **nicht auf allen Strecken möglich oder überhaupt nötig** sein.

¹ [Machbarkeitsstudie zum Rollout von ETCS/DSTW, McKinsey, 2018](#)

² Das darf jedoch nicht zu Lasten der Eisenbahnverkehrsunternehmen gehen. Eine vollständige Förderung der migrationsbedingten Mehrfachausrüstung von Triebfahrzeugen muss beihilferechtlich möglich und durch EU- und/oder nationale Fördermaßnahmen sichergestellt sein.

Viele europäische Länder nutzen Taktfahrpläne, um Kapazitäten optimal auszunutzen. Die Personenzüge fahren so schnell wie nötig, um in den Fahrplan zu passen, und nicht so schnell wie möglich. Eine allgemeine Mindestgeschwindigkeit von 160km/h würde diesen Fahrplänen entgegenwirken. Der Fokus auf eine Mindest- oder Zielgeschwindigkeit ist nicht zielführend, zumindest nicht als alleiniges Kriterium. Auch im Kontext des Deutschlandtakts zeigt sich, dass es vor allem auf den Ausbau von Knotenkapazitäten und Redundanzen, z. B. hinreichend langer Überholkapazitäten und Ausweichkapazitäten, ankommt.

Die Vorgabe einer Mindestgeschwindigkeit sollte nur dann gelten, wenn der Marktbedarf auf dem spezifischen Streckenabschnitt den Ausbau auf diese Geschwindigkeit rechtfertigt .bzw. die o. g. Vertaktung diesen Ausbau erfordert. Dabei sollten auch Netzeffekte und Kosten für etwaige weitere Ertüchtigungen der Infrastruktur berücksichtigt werden. Manche Abschnitte verfügen zudem über besondere Streckenmerkmale, z. B. topografischer oder städtebaulicher Art, an die die Geschwindigkeit angepasst werden muss.

Zuglänge von 740m im Schienengüterverkehr

Die Vorteile besonders langer Güterzüge liegen auf der Hand: Mehr Güter können auf einer Fahrt transportiert werden, die Infrastruktur wird effektiver genutzt und die Einsparung von Fahrten senkt den Energieverbrauch. Ein langer Güterzug kann bis zu 52 Lkw ersetzen. Für einen vermehrten Einsatz muss allerdings die Infrastruktur angepasst werden, damit sie z. B. ausreichende Überholmöglichkeiten bietet.

In Deutschland ist die Fahrbarkeit von 740m-Zügen Bestandteil des Masterplans Schienengüterverkehr und soll bis 2030 realisiert werden. Die Vorgaben zur Zuglänge von 740m im Kommissionsvorschlag sind daher weitestgehend sinnvoll. Lediglich für einzelne Infrastrukturen laut Artikel. 14.1(d) – Schienenzugangsstrecken und Verbindungen auf der letzten Meile – könnten die neuen Anforderungen problematisch sein. Da das Gesamtnetz sehr umfangreich ist, sollte die Priorität bei der Umsetzung des 740m-Kriteriums zunächst auf den Strecken des Kernnetzes und des erweiterten Kernnetzes liegen. Jedoch müssen auch Zugangsstrecken und Last-Mile-Verbindungen mit Relevanz für das 740-Meter-Netz mit gleicher Priorität Berücksichtigung finden können.

Multimodale Güterterminals

Durch ausreichende Kapazitäten an wichtigen Knoten soll die Interoperabilität zwischen den Verkehrsträgern gefördert werden. Die Kommission widmet daher multimodalen Güterverkehrsterminals einen eigenen Abschnitt und Mitgliedstaaten müssen eine Markt- und Zukunftsanalyse in Bezug auf multimodale Güterterminals machen (Art. 35.3). Aus VDV-Sicht ist die stärkere Rolle für diese Terminals begrüßenswert, da verbesserte Umschlagpunkte sich auch positiv auf den kombinierten Verkehr (KV) auswirken. Dabei sollte im Rahmen der Verhandlungen jedoch auf Kohärenz zwischen dieser Verordnung und der anstehenden Überarbeitung der Richtlinie über den Kombinierten Verkehr (92/106/EWG) geachtet werden.

Verstärkte Rolle für städtische Knoten

Die Klimaziele stellen viele Städte vor die Herausforderung, die Verkehrsverlagerung auf nachhaltige Verkehrsmittel wie den ÖPNV und aktive Mobilitätsformen zu beschleunigen.

Der VDV begrüßt die vermehrte Berücksichtigung städtischer Mobilität im Transeuropäischen Verkehrsnetz. Der Kommissionsvorschlag sieht eine verstärkte Rolle und neue Pflichten für städtische Knoten (engl.: urban nodes) vor und will deren Anzahl gleichzeitig signifikant erhöhen. Alle europäischen Städte mit mehr als 100.000 Einwohnern sollen grundsätzlich als städtische Knoten gelten. Die 424 Städte, darunter 77 in Deutschland, sollen bis 2025 einen eigenen Plan für nachhaltige urbane Mobilität (SUMP – Sustainable Urban Mobility Plan) entwickeln und bis 2030 multimodale digitale Mobilitätsdienste bereitstellen.

In Deutschland wird üblicherweise der Begriff Verkehrsentwicklungsplan (VEP) verwendet. Ein VEP ist gegenwärtig nicht vorgeschrieben. Bei Plänen ist das Thema Subsidiarität der europäischen Ebene gegenüber den Mitgliedstaaten und die grundgesetzlich garantierte Planungshoheit der Kommunen besonders zu beachten. Die EU kann die Städte allerdings nicht unmittelbar zu Planaufstellung und Maßnahmen verpflichten, sondern muss Verpflichtungen konsequent an die Mitgliedstaaten adressieren.

Pläne für nachhaltige städtische Mobilität (SUMPs)

Der VDV begrüßt ausdrücklich die Zielrichtung, mithilfe von SUMPs oder vergleichbaren strategischen Plänen (Klimamobilitätsplänen), die auf allen Fachebenen verankert sind, eine ausgewogene Entwicklung aller maßgeblichen Verkehrsträger nach vorne zu bringen sowie einen Umstieg auf nachhaltige Verkehrsmittel wie Bus und Bahn zu fördern (*Artikel 41d*). Zum Erreichen der Klimaziele und für lebenswerte Städte muss bis 2030 bzw. 2050 signifikant mehr städtischer Verkehr als heute auf den Umweltverbund (ÖPNV, Radverkehr und Fußgänger und deren Verknüpfung) entfallen. Die Förderung des öffentlichen Verkehrs und das Ziel der Verkehrsverlagerung sollten daher in den relevanten Artikeln zu SUMPs und im Anhang V noch deutlicher hervorgehoben werden. Allgemein ist bei der strategischen Planung wichtig, dass diese nicht an den Gebietskörperschaftsgrenzen Halt macht, sondern auch die Stadtregion einschließlich der Pendlerverkehre umfasst (Regionale Mobilitätspläne). Diese gilt es, in Relation zu vorhandenen und geplanten Verbindungen des Nahverkehrs zu stellen und so darzustellen, wie Wirtschaftlichkeit und Klimaeffizienz am besten gewährleistet werden können.

Parallel zu den europäischen Verpflichtungen muss auch weiterhin die kommunale Selbstverwaltung sichergestellt sein. Die Auswahl der Städte für die urbanen Knoten ist Sache der Mitgliedstaaten unter starker Beteiligung der kommunalen Ebene. Städte sollten eine Wahl haben, ob sie urbaner Knoten sein wollen und damit auf europäische Fördermittel zugreifen können. Aktuell werden fortschrittliche Verkehrsentwicklungspläne, die Belange wie Lärminderungsplanung, Nahverkehrsplan, Verkehrsentwicklungsplan integrieren bzw. in Summe zusammenführen, als SUMP anerkannt. Das ist auch weiterhin sinnvoll. Die europäische Ebene sollte hier aber nur einen Rahmen durch Leitlinien der Kommission vorgeben, der durch die Mitgliedstaaten, aber auch durch schnelle notwendige Anpassungen bei den Handlungsoptionen und Planungsinhalten, fachlich ergänzt und fortentwickelt werden kann.



Quelle: VDV-eigene Darstellung der städtischen Knoten auf Basis des Vorschlags der Europäischen Kommission zur Überarbeitung der TEN-V-Vorordnung COM(2021) 812 final

Multimodale digitale Mobilitätsdienste (MDMS)

Bis 2030 sollen Fahrgäste in städtischen Knoten die Möglichkeit haben über multimodale digitale Mobilitätsdienste (MDMS) auf Reiseinformationen zuzugreifen, Reisen zu buchen, zu bezahlen und ihre Tickets abzurufen. Die Weiterentwicklung von multimodalen digitalen Mobilitätsdiensten sollte laut Kommission dazu beitragen, das Verhalten der Bürger in Richtung der nachhaltigsten Verkehrsträger, des öffentlichen Verkehrs und der aktiven Mobilität zu lenken (EWG 54).

Positiv ist zunächst, dass der Kommissionsvorschlag für die Definition von MDMS auf die ITS-Richtlinie³ verweist (Artikel 3 j) und so für Kohärenz zwischen den beiden gleichzeitig veröffentlichten Vorschlägen sorgt. Parallel bereitet die Kommission jedoch für 2023 eine spezifische Initiative für MDMS vor. Die verpflichtende Einführung von MDMS für städtische Knoten bis 2030 sollte daher nicht durch die TEN-V-Verordnung vorgegeben, sondern stattdessen in der spezifischen Gesetzgebung adressiert werden. Nur so können eine Doppelregulierung und mögliche Widersprüche vermieden werden, falls sich die Initiativen während des Gesetzgebungsprozesses unterschiedlich entwickeln

³ Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Juli 2010 zum Rahmen für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern

Anhang: Übersicht über Infrastrukturanforderungen

Auf dem **Gesamtnetz** werden die bisher geltenden Anforderungen erweitert. Bis 2050 soll die Eisenbahninfrastruktur des Gesamtnetzes

- bezüglich der Bahnstrecken und, wo erforderlich, bezüglich der Neben- und Abstellgleise vollständig elektrifiziert sein,
- eine Regelspurweite für neue Bahnstrecken von 1435 mm aufweisen, außer bei Erweiterung eines nicht an das Hauptnetz angebundenen Netzes mit anderer Spurweite,
- ohne Sondergenehmigung eine Achslast von mindestens 22,5 Tonnen zulassen,
- ohne Sondergenehmigung den Betrieb von Güterzügen mit einer Zuglänge von mindestens 740 m ermöglichen und
- einen Standard von mindestens P400 bieten.

Das **erweiterte Kernnetz** soll die für das Gesamtnetz geltenden Anforderungen bereits bis 2040 erfüllen. Dabei gelten für Personenverkehrsstrecken nur die Anforderungen an Elektrifizierung und Regelspurweite. Zusätzlich werden im gleichen Zeitrahmen Mindestgeschwindigkeiten vorgeschrieben:

- Eine Streckengeschwindigkeit von mindestens 100 km/h für Güterzüge auf den Güterverkehrsstrecken.
- Eine Streckengeschwindigkeit von überwiegend mindestens 160 km/h für Personenzüge auf den Personenverkehrsstrecken.

Das **Kernnetz** muss die meisten dieser Anforderungen an das erweiterte Kernnetz bereits bis 2030 erfüllen. Lediglich die Regelungen für das Profil P400 und die Mindestgeschwindigkeit auf Personenverkehrsstrecken gelten erst ab 2040.

Auch der Zeitplan für die Einführung des **europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystems (ERTMS)** wird deutlich beschleunigt:

- Ab 2025 soll beim Neu- und Ausbau von Strecken oder beim Ausbau des Signalgebungssystems ein funkgestütztes ERTMS eingesetzt werden
- Bis 2030 soll ERTMS auf dem Kernnetz eingerichtet sein
- Bis 2040 soll ERTMS auf dem erweiterten Kernnetz und dem Gesamtnetz eingerichtet sein
- Bis 2040 sollen streckenseitige Klasse-B-Systeme außer Betrieb genommen werden
- Bis 2050 sollen alle drei Netze vollständig mit funkgestütztem ERTMS ausgerüstet sein

Diese Anforderungen gelten jeweils auch für die Schienenzugangsstrecken und die Verbindungen auf der letzten Meile zu mit dem Schienennetz verbundenen multimodalen Güterterminals einschließlich der Binnen- und Seehäfen und Flughäfen sowie Serviceeinrichtungen. Isolierte Netze sind bis auf die Regelspurweite von diesen Anforderungen ausgenommen. Auf Antrag eines Mitgliedstaates kann die Kommission in gute begründeten Fällen weitere Ausnahmen gewähren.