



## **Vorschläge der EU-Kommission zur Modernisierung des Verkehrssystems**

Um den Übergang zu einer saubereren und intelligenteren Mobilität im Einklang mit den Zielen des europäischen Green Deals zu unterstützen, hat die Kommission am 14.12.2021 Vorschläge zur Modernisierung des Verkehrssystems der EU vorgestellt. Im Fokus stehen die verbesserte Konnektivität durch den Ausbau der Schienennetze und somit die Stärkung des Personen- und Güterverkehrs, die Binnenschifffahrt, Ladeinfrastruktur und digitale Technologien im Verkehrssektor. Zudem soll ein Fokus auf nachhaltige städtische Mobilität gelegt werden.

### **Hintergrund**

Das Paket ist das zweite Vorschlagspaket zur Förderung des Übergangs zu einem saubereren, umweltfreundlicheren Verkehr, das nach der Veröffentlichung der Strategie der Kommission für nachhaltige und intelligente Mobilität im Dezember 2020 vorgelegt wird. Die Strategie ist ein Fahrplan, der dem Verkehrssektor bei der Verwirklichung der Ziele des europäischen Green Deals Orientierung bieten soll.

### **Ein intelligentes und nachhaltiges TEN-V**

Das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V) ist ein die EU umfassendes Netz von Straßen, Schienen, Binnenwasserstraßen und kurzen Seeverkehrsstrecken. Es verbindet 424 größere Städte mit Häfen, Flughäfen und Eisenbahnterminals. Sobald das TEN-V fertiggestellt ist, werden die Fahrzeiten zwischen diesen Städten kürzer sein. Um die noch bestehenden Netzlücken zu schließen und das gesamte Netz zu modernisieren, sieht der Vorschlag Folgendes vor:

Es wird vorgeschrieben, dass Züge auf allen wichtigen Bahnstrecken, auf denen Personen befördert werden, bis 2040 160 km/h oder schneller fahren müssen, sodass in der gesamten Union wettbewerbsfähige Hochgeschwindigkeitsbahnverbindungen verfügbar sind. Auf Kanälen und Flüssen müssen für eine Mindestanzahl von Tagen im Jahr gute Schifffahrtsbedingungen gewährleistet sein, ungehindert etwa durch den Wasserstand.

Es wird dazu aufgerufen, für mehr Umschlagterminals, höhere Kapazitäten an Güterterminals, kürzere Wartezeiten an Eisenbahngrenzübergängen und längere Züge zu sorgen, damit mehr Güter auf sauberere Verkehrsträger verlagert werden können, und es wird die Möglichkeit gefordert, Lastwagen im gesamten Verkehrsnetz auf der Schiene zu befördern. Außerdem werden neun „europäische Verkehrskorridore“ geschaffen, die Schiene, Straße und Schifffahrt integrieren, um zu gewährleisten, dass die Infrastrukturplanung den tatsächlichen Betriebserfordernissen entspricht.

Als neue Zwischenfrist wird das Jahr 2040 eingeführt, damit wichtige Teile des Verkehrsnetzes bereits vor dem für das umfassendere Gesamtnetz geltenden Endtermin 2050 fertiggestellt werden. So müssen unter anderem bestimmte Hochgeschwindigkeitsbahnverbindungen bis 2040 fertiggestellt werden.

## **Ausbau des Schienenverkehrs auf Fern- und grenzüberschreitenden Strecken**

Die Schiene steht im Mittelpunkt der EU-Strategie. Der Vorschlag für das TEN-V wird von einem Aktionsplan für den Schienenverkehr auf Fern- und grenzüberschreitenden Strecken begleitet, der verschiedene Maßnahmen vorsieht, die dazu beitragen sollen, dass die EU ihr Ziel erreicht, den Hochgeschwindigkeitsschienenverkehr bis 2030 zu verdoppeln und bis 2050 zu verdreifachen. Hierzu gehören:

- ein verkehrsträgerübergreifender Rechtsetzungsvorschlag zur Förderung einer benutzerfreundlichen multimodalen Fahrscheinausstellung,
- die Prüfung einer EU-weiten Mehrwertsteuerbefreiung für Bahnfahrtscheine,
- die Aufhebung überschneidender nationaler technische und betrieblicher Vorschriften,
- Vorschläge zur Fahrplanerstellung und zum Kapazitätsmanagement,
- Leitlinien für Trassenpreise.

Bis 2030 wird die Kommission mindestens 15 grenzüberschreitende Pilotprojekte unterstützen, um den Ansatz des Aktionsplans vor dem Inkrafttreten der neuen TEN-V-Anforderungen zu erproben.

## **Intelligente Verkehrsdienste für Fahrerinnen und Fahrer**

Die Kommission schlägt vor, die 2010 erlassene Richtlinie über intelligente Verkehrsdienste zu aktualisieren und an die neuen Mobilitätsoptionen im Straßenverkehr, Mobilitäts-Apps und die vernetzte und automatisierte Mobilität anzupassen. Vorgesehen ist, bestimmte wichtige Straßen-, Reise- und Verkehrsdaten in digitalem Format – etwa über Geschwindigkeitsbegrenzungen, Verkehrspläne oder Straßenarbeiten – im gesamten TEN-V und schließlich im gesamten Straßennetz verfügbar zu machen. Ebenso wird gewährleistet, dass den Fahrerinnen und Fahrern im gesamten TEN-V wesentliche sicherheitsbezogene Dienste zugänglich sind.

Mit dem Vorschlag wird die Richtlinie im Einklang mit den neuen Prioritäten für bessere multimodale und digitale Dienste aktualisiert.

## **Sauberere, umweltfreundlichere und einfachere Mobilität in der Stadt**

Der Vorschlag der EU-Kommission geht auf einige der Herausforderungen für die Mobilität ein, die sich aus der intensiven Wirtschaftstätigkeit in den Städten ergeben – Staus, Emissionen, Lärm. Der politische Rahmen für urbane Mobilität enthält europäische Leitlinien dafür, wie die Städte die Emissionen verringern und die Mobilität verbessern können, unter anderem durch Pläne für eine nachhaltige städtische Mobilität. Der Schwerpunkt wird auf öffentlichen Verkehrsmitteln und dem Fußgänger- und Radverkehr liegen. Priorität erhalten zudem emissionsfreie Lösungen für städtische Fahrzeugflotten, einschließlich Taxi- und Fahrvermittlungsdiensten, die „letzte Meile“ städtischer Lieferungen, die Errichtung und Modernisierung multimodaler Knotenpunkte sowie neue digitale Lösungen und Dienste. In dem Vorschlag wird dargelegt, welche Finanzierungsmöglichkeiten für die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften bei der Umsetzung dieser Prioritäten bestehen. 2022 wird die Kommission eine Empfehlung an die EU-Mitgliedstaaten zur Ausarbeitung nationaler Pläne vorschlagen, mit denen die Städte bei der Ausarbeitung ihrer Mobilitätspläne unterstützt werden sollen.

Es wird vorgeschrieben, dass alle 424 größeren Städte im transeuropäischen Verkehrsnetz Pläne für nachhaltige städtische Mobilität ausarbeiten, mit denen die emissionsfreie Mobilität gefördert und der öffentliche Nahverkehr und die Infrastruktur für den Fußgänger- und Radverkehr ausgebaut werden.

### **Anmerkung:**

Das Regelungspaket umfasst zahlreiche wichtige Meilensteine zur Verbesserung der Konnektivität zwischen den EU-Mitgliedsstaaten. Insbesondere die Knotenpunkte entlang der transeuropäischen Schienennetze werden mittel- bis langfristig von dem Ausbau profitieren.

Zudem setzt sich die EU das Ziel, Städten auf dem Weg zur Klimaneutralität zu helfen. Hierfür wurde in den vergangenen Jahren das Instrument der „Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP)“ entwickelt, welches künftig zu einer Fördervoraussetzung bei der Beantragung von EU-Mitteln zur urbanen Mobilität gelten wird. Im Wesentlichen kann hierzu auf vorhandenen Mobilitätsstrategien der Städte, Verkehrsentwicklungsplänen, Klimaschutzteilkonzepten oder Luftreinhalteplänen und weiteren Strategien aufgesetzt werden.

Die EU-Kommission wünscht sich von den Städten eine Stärkung des ÖPNV, des Fußverkehrs und des Radverkehrs. Zudem sollten Taxiflotten, Pooling-Angebote und ÖPNV emissionsfrei und Mobilitätsstationen errichtet werden. Ergänzend zu den SUMP sollen nachhaltige Logistikstrategien (SULP) als Reaktion auf steigende Lieferverkehre entwickelt werden. Damit bekennt sich auch die EU-Kommission zu den zentralen Aufgabenfeldern der Verkehrswende in den Kommunen. Wichtig ist nun, dass dies auch mit konkreten Fördermitteln unterlegt wird.

Zu den von der EU-Kommission nun vorgestellten Regelungsvorschlägen im Verkehrsbereich werden sich in den kommenden Monaten Verbände und EU-Parlament äußern. Der Deutsche Städte- und Gemeindebund (DStGB) wird sich im Rahmen des Europäischen Kommunalverbands „Rat der Gemeinden und Regionen Europas“ in die weitere Diskussion einbringen. Hierbei wird es auch darauf ankommen, dass bei Regelungsvorhaben und Förderprogrammen außerhalb der Infrastrukturvorhaben bei transeuropäischen Netzen (Hauptverbindungen) auch die ländlichen Räume berücksichtigt werden. Dies ist beispielsweise bei der derzeit sich in Novellierung befindlichen Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR) von Bedeutung. Denn analog dem deutschen Schnellladegesetz kommt es auch bei europäischen Vorgaben und Initiativen darauf an, flächendeckend moderne Mobilitätsangebote (in diesem Fall die Entwicklung der Elektromobilität) zu unterstützen.

### **Weitere Informationen**

Pressemitteilung der EU-Kommission vom 14.12.2021 und weitere Informationen unter:  
<https://ec.europa.eu>

(Quelle: DStGB-Aktuell 5021-19)

*sch-ru*