



**Europäischer Ausschuss  
der Regionen**

**COTER-VI/054**

**137. Plenartagung, 4./5. Dezember 2019**

## **STELLUNGNAHME**

### **Der potenzielle Beitrag des Eisenbahnsektors zur Verwirklichung der politischen Prioritäten der EU**

#### **DER EUROPÄISCHE AUSSCHUSS DER REGIONEN**

- hält fest, dass in erster Linie die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften für den öffentlichen Verkehr auf ihrem Gebiet zuständig sind und daher Lösungen für einen nachhaltigeren Verkehrssektor umsetzen, der entscheidend für die Erreichung des Ziels eines nachhaltigen Europas bis 2030 sein wird;
- stellt fest, dass der Schienenverkehr zur wichtigsten Mobilitätskomponente werden könnte und der einzige Verkehrsbereich ist, dessen Gesamtemissionen trotz eines zunehmenden Beförderungsvolumens zurückgehen;
- hebt hervor, wie wichtig die Multimodalität für ein nachhaltiges Mobilitätssystem der EU ist und dass nachhaltige Bemühungen erforderlich sind, um für gleiche Wettbewerbsbedingungen insbesondere durch die Internalisierung externer Kosten zu sorgen; ruft die Europäische Kommission auf, umfassendere Investitionen in die intermodale Logistik und die „rollenden Landstraßen“ (RoLa) zu fördern;
- empfiehlt hinsichtlich der Digitalisierung eine raschere Einführung des Europäischen Eisenbahnverkehrsmanagementsystems (ERTMS), um zusätzliche Kapazitäten und sichere Beförderung besser miteinander kombinieren zu können, sowie eine rasche Einführung „digitaler Güterzüge“; hebt das Potenzial integrierter Fahrscheinsysteme hervor und fordert Leitlinien auf EU-Ebene, mit denen die Eisenbahnunternehmen dazu angehalten werden, ihre Daten einer breiteren Öffentlichkeit zur Verfügung zu stellen, und weist zudem auf ihre Bedeutung für die Entwicklung intelligenter Städte sowie darauf hin, dass die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften ihre Kompetenzen in diesem Bereich verbessern müssen;
- stellt fest, dass der Eisenbahnsektor in der EU schätzungsweise 2,3 bis 4 Millionen Beschäftigte zählt; fordert eine enge Partnerschaft zwischen der Kommission und dem Eisenbahnsektor, um die Fragen Ausbildung, Einstellung und Attraktivität der Eisenbahnberufe für junge Erwachsene anzugehen;
- verweist auf die besondere Rolle der Bahnhöfe als kultureller Vektor; begrüßt den Erfolg des Programms #DiscoverEU und schlägt künftige gemeinsame Initiativen in diesem Bereich vor; bestärkt die Eisenbahnunternehmen darin, stärker zum nachhaltigen Tourismus beizutragen;
- betont die strategischen Aspekte öffentlicher Aufträge im Eisenbahnsektor (Berücksichtigung wirtschaftlicher, sozialer und ökologischer Verbesserungen im Lastenheft und Anwendung des Grundsatzes des wirtschaftlich günstigsten Angebots).

Berichtersteller

Pascal MANGIN (FR/EVP), Mitglied des Regionalrats der Region Grand Est

Referenzdokument

–

## **Stellungnahme des Europäischen Ausschusses der Regionen – Der potenzielle Beitrag des Eisenbahnsektors zur Verwirklichung der politischen Prioritäten der EU**

### **I. POLITISCHE EMPFEHLUNGEN**

#### DER EUROPÄISCHE AUSSCHUSS DER REGIONEN

1. hebt den Beitrag des Eisenbahnsektors und insbesondere auch das Potenzial der Regional- und Nahverkehrsstrecken zur Verwirklichung mehrerer übergreifender politischer Prioritäten der Union, nämlich Emissionsminderung und Klimaschutz, territorialer, wirtschaftlicher und sozialer Zusammenhalt, Binnenmarkt und freier Personen- und Warenverkehr, sowie einer nachhaltigen Mobilität hervor;
2. betont den Stellenwert des Verkehrsnetzes als Rückgrat der EU-Wirtschaft und das Potenzial des Schienennetzes zur Anbindung der Randregionen und -gebiete der Union an die Hauptverkehrsrouten und zur gleichzeitigen Umstellung der logistischen Verteilung auf umweltfreundlichere Optionen durch Förderung der Verlagerung des Güterfernverkehrs von der Straße auf die Schiene; unterstreicht, dass neben einer entschiedenen Förderung der als vorrangig eingestuften Netze in diesem Zusammenhang auch die Bedeutung der regionalen Nebenstrecken nicht außer Acht gelassen werden darf;
3. weist auf die Chancen hin, die der Eisenbahnsektor für gleichmäßig über die gesamte EU verteilte sichere Arbeitsplätze für qualifizierte Arbeitnehmer bietet, sowie auf die positive Wirkung für andere Wirtschaftsbereiche;
4. fordert Maßnahmen zur weiteren Optimierung dieser Beiträge im Rahmen des europäischen Grünen Deals, um den diesbezüglichen Anliegen der Bürger Rechnung zu tragen;
5. hebt hervor, wie wichtig die Multimodalität für ein nachhaltiges Mobilitätssystem der EU ist, das auf den Stärken der einzelnen Verkehrsträger aufbaut, und dass nachhaltige Bemühungen erforderlich sind, um für gleiche Wettbewerbsbedingungen insbesondere durch die Internalisierung externer Kosten zu sorgen;
6. stellt fest, dass der Schienenverkehr zur wichtigsten Mobilitätskomponente werden könnte. Er muss voll digitalisiert und automatisiert werden, um bis zur Feinverteilung Personen- und Güterverkehrsdienste bereitzustellen und damit zum Übergang zu einem nachhaltigeren Verkehrssystem beitragen zu können;
7. fordert die Europäische Kommission auf, für eine ordnungsgemäße Umsetzung des geltenden Rechtsrahmens für den Schienenverkehr zu sorgen;
8. verweist auf die Rolle der Bahnhöfe als kultureller Vektor und Dienstleistungszentrum und betont, dass Schienenverkehrsprogramme wie #DiscoverEU erfolgreich zur Förderung von Kultur und Erbe der EU beigetragen haben;

## Territorialer Zusammenhalt

9. hält fest, dass die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften nicht nur für den öffentlichen Verkehr auf ihrem Gebiet zuständig sind, sondern auch die Aufgabe haben, einen größeren territorialen Zusammenhalt zwischen städtischen und ländlichen Gebieten zu fördern. So setzen sie in Verbindung mit den Zusagen der Union im Rahmen des Übereinkommens von Paris Lösungen für einen nachhaltigeren Verkehrssektor um, der entscheidend für die Erreichung des Ziels eines nachhaltigen Europas bis 2030 sein wird;
10. ist der Ansicht, dass der Schienenverkehr bei mehreren übergeordneten politischen Prioritäten der Union eine wichtige Rolle spielt, u. a. bei der Umsetzung der Nachhaltigkeitsziele im Rahmen des neuen europäischen Grünen Deals, der in den politischen Leitlinien der Kommissionspräsidentin von der Leyen vorgestellt wird. So trägt er insbesondere dazu bei, die Divergenzen zwischen Städten und stadtnahen Regionen sowie zwischen ländlichen und städtischen Gebieten abzubauen;
11. verweist in seiner Stellungnahme CdR 18/2017 darauf, dass in den Regionen mit einem weniger gut ausgebauten Schienenverkehrssektor die erforderlichen Infrastrukturen auf lokaler und regionaler Ebene fertiggestellt werden müssen, damit die Bürger und Unternehmen den Schienenverkehr unter den gleichen Bedingungen nutzen können wie in der übrigen EU und letztlich der einheitliche europäische Eisenbahnraum geschaffen werden kann, sofern keine nachhaltigeren und insgesamt günstigeren Verkehrslösungen für die Nutzer und die Allgemeinheit bestehen;
12. weist darauf hin, dass gemäß den aktuellen politischen Zielen der EU zwar die TEN-V-Kernnetzkorridore und Schienengüterverkehrskorridore den Schwerpunkt des EU-weiten Ausbaus der Intermodalität bilden sollten, in dem für den TRAN-Ausschuss des Europäischen Parlaments erstellten Forschungsbericht zur Verkehrsverlagerung jedoch betont wird, dass nicht alle Regionen der EU gleichermaßen angebunden sind. In dem Bericht<sup>1</sup> wird insbesondere auf die Notwendigkeit hingewiesen, dass das gesamte EU-Gebiet die Möglichkeit zur Anbindung an das Schienennetz gemäß dem Grundsatz des Zusammenhalts und der Zugänglichkeit auf der Grundlage klarer Indikatoren für Bedarf und sozioökonomische Bedingungen des Einzugsgebiets haben muss. Zur Erreichung des Ziels einer angemessenen Anbindung Europas sollten nicht nur die Korridore des Kernnetzes, sondern auch die Nebenkorridore auf EU-Ebene finanziert werden;
13. hebt die Bedeutung grenzüberschreitender Schienenverbindungen, auch jener von regionaler Relevanz, hervor. Ihr besonderer Beitrag zum territorialen Zusammenhalt erfordert ihre Berücksichtigung durch die EU einschließlich der Förderung durch EU-Programme;

---

<sup>1</sup> [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/629182/IPOL\\_STU\(2018\)629182\\_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/629182/IPOL_STU(2018)629182_EN.pdf).

## Wirtschaftlicher und sozialer Zusammenhalt

14. stellt in puncto Zusammenhalt fest, dass die Beschäftigungsmöglichkeiten im Eisenbahnsektor in den Regionen der EU stark unterschiedlich sind und von Eisenbahnunternehmen und Fahrwegbetreibern über Zulieferer und Hersteller bis hin zu Wartungs- und Sicherheitsdiensten reichen. Studien zufolge zählt der Eisenbahnsektor schätzungsweise 2,3 Millionen Beschäftigte bzw. sogar 4 Millionen, wenn die weiter reichenden wirtschaftlichen Auswirkungen berücksichtigt werden<sup>2</sup>. Aufgrund der von ihm eingegangenen sektorbezogenen und operativen Verpflichtungen ist der Eisenbahnsektor ein sozial verantwortlicher Arbeitgeber, der die Entwicklung von Fachkräften fördert und als Katalysator für ein nachhaltiges Wachstum auf lokaler, nationaler und EU-Ebene fungiert;
15. fordert eine enge Partnerschaft zwischen der Kommission und dem Eisenbahnsektor, um die Aspekte Ausbildung, Einstellung und Attraktivität der Eisenbahnberufe, insbesondere für junge Erwachsene, aufzugreifen und um den Kontrolleuren den Rang europäischer Amtsträger zu geben, mit dem Ziel, die Häufigkeit der Angriffe auf diejenigen mit diesem Status zu senken, indem dafür gesorgt wird, dass in den nationalen Strafgesetzbüchern Sanktionen vorgesehen werden;
16. weist darauf hin, dass im Zuge der zunehmenden Digitalisierung und Automatisierung des Schienenverkehrs die Nachfrage nach Informations- und Kommunikationstechnologien und Fachleuten für Cybersicherheit steigen wird. Diese Entwicklungen werden sich positiv auf andere Wirtschaftsbereiche auswirken, wobei ein im Eisenbahnsektor geschaffener Arbeitsplatz zu 0,52 neuen Arbeitsplätzen in anderen Branchen, hauptsächlich in KMU, führt<sup>3</sup>;
17. stellt fest, dass auch der Eisenbahnsektor vom Qualifikationsdefizit betroffen und mit dem sich im Zuge der Digitalisierung und Automatisierung in bestimmten Bereichen wandelnden Qualifikationsbedarf konfrontiert ist<sup>4</sup>;
18. weist auf die Vorteile strukturierter Praktikantenprogramme des Eisenbahnsektors sowohl für bestehende als auch neu entstehende Eisenbahnberufe hin. Diese könnten unter Beteiligung von Berufsbildungsanbietern und Sekundarschulen aufgestellt und angesichts der verstärkten Digitalisierung und Automatisierung bestimmter Berufe durch EU-Fonds für die Weiter- bzw. Neuqualifizierung gefördert werden<sup>5</sup>;
19. hebt hervor, dass ein wichtiger Aspekt der geringe Anteil von Frauen unter den Beschäftigten im Eisenbahnsektor ist. Der RMMS-Studie von 2019<sup>6</sup> zufolge reicht er EU-weit von 8 bis 49 %, wobei er in nur vier Mitgliedstaaten über 30 % liegt. Die Steigerung der Attraktivität der

---

<sup>2</sup> Europäischer Beirat für Eisenbahnforschung (European Rail Research Advisory Council – ERRAC): [https://errac.org/wp-content/uploads/2019/03/122017\\_ERRAC-RAIL-2050.pdf](https://errac.org/wp-content/uploads/2019/03/122017_ERRAC-RAIL-2050.pdf).

<sup>3</sup> <http://www.esce.at/ecodev/wp-content/uploads/2016/04/2013-Der-ökonomische-Fußabdruck-des-Systems-Bahn-Folder.pdf>.

<sup>4</sup> [https://ec.europa.eu/transport/modes/rail/market/market\\_monitoring\\_en](https://ec.europa.eu/transport/modes/rail/market/market_monitoring_en).

<sup>5</sup> <http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-15431-2017-INIT/de/pdf>.

<sup>6</sup> [https://ec.europa.eu/transport/modes/rail/market/market\\_monitoring\\_en](https://ec.europa.eu/transport/modes/rail/market/market_monitoring_en).

Eisenbahnberufe für Frauen könnte zur Beseitigung von Einstellungsengpässen beitragen. Der Ausschuss verweist auf die Ergebnisse der EU-Plattform für den Wandel und ihre Liste bewährter Verfahren<sup>7</sup> zum Abbau dieser Ungleichgewichte. Es ist eine Mischung aus Unternehmensmaßnahmen, Maßnahmen auf Branchenebene und politischen Maßnahmen erforderlich;

#### Die besondere Rolle der Passagierbahnhöfe als kulturelle Plattformen

20. bekräftigt die Hauptbotschaft seiner Stellungnahme CdR 185/2018<sup>8</sup>; verweist diesbezüglich auf die Rolle der Bahnhöfe und unterstreicht, „dass die vielfältigen Formen von Kulturerbe ein wertvolles Gut für Europa sind: Ein Instrument mit potenziell großer Hebelwirkung für nachhaltigere Regionen mit einem stärkeren Zusammenhalt in der EU, das zur Stärkung der Identität in einer Region und ganz Europa beitragen kann, es steht in besonderem Maße für das Motto der EU: ‚In Vielfalt geeint‘“;
21. merkt an, dass Bahnhöfe nicht nur der Beförderung von Fahrgästen dienen, sondern auch wichtige kulturelle Vektoren sind und ein ausgedehntes lokales Kontaktnetz bieten. Daher eignen sie sich hervorragend um Kultur zu vermitteln und einem breiteren Publikum kulturelle Möglichkeiten zu eröffnen und so zur Lebensqualität und zum sozialen Zusammenhalt beizutragen. Dies gilt insbesondere für mittelgroße Städte, in denen Bahnhöfe die bislang ungenutzte Möglichkeit bieten, um als kultureller Veranstaltungsort als Alternative zu Museen und Festivals zu dienen;
22. fordert daher Bahnhofsbetreiber und lokale und regionale Gebietskörperschaften auf, Kulturinitiativen in Bahnhöfen zu fördern und bestehende Programme bestmöglich zu nutzen, u. a. den Preis der EU für zeitgenössische Architektur<sup>9</sup>, Möglichkeiten für die Zusammenarbeit mit der Europäischen Route der Industriekultur (ERIH) bei der Sensibilisierung für das kulturelle Erbe und die Vielfalt der EU<sup>10</sup>, das auch einige umfunktionierte Bahnhöfe umfassende EU-Netz der Kreativzentren (EU Network of Creative Hubs), Nominierungen für Auszeichnungen der EU für zeitgenössische Architektur und das EU-Programm „Kreatives Europa“ für Vorhaben, an denen mehr als drei Mitgliedstaaten beteiligt sind, die besondere kulturelle Aspekte fördern wollen;
23. hält den derzeitigen Erfolg des Programms #DiscoverEU<sup>11</sup> für nicht selbstverständlich. Dank dieser Initiative konnten 30 000 junge Europäerinnen und Europäer kostenlos für einen Zeitraum von einem Tag bis zu einem Monat mit dem Zug reisen; schlägt daher vor, eine gemeinsame Initiative des Programms #DiscoverEU der Europäischen Kommission, des Eisenbahnsektors und des AdR ins Leben zu rufen, um die Interrail-Reisen junger Menschen mit einem Programm mit Veranstaltungen in Europas Städten und Regionen zu verknüpfen,

---

7 [https://ec.europa.eu/transport/themes/social/women-transport-eu-platform-change\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/social/women-transport-eu-platform-change_en).

8 Sozialpolitik, Bildung, Beschäftigung, Forschung und Kultur.

9 [https://ec.europa.eu/programmes/creative-europe/actions/architecture-prize\\_de](https://ec.europa.eu/programmes/creative-europe/actions/architecture-prize_de).

10 <https://www.erih.net/>.

11 [https://europa.eu/youth/discovereu\\_de](https://europa.eu/youth/discovereu_de).

wobei der Schwerpunkt unter kulturellen Gesichtspunkten auf lokale Bahnhöfe und ihre Umgebung und/oder Fachexkursionen gelegt wird, auf denen junge Menschen mehr über die Eisenbahn erfahren;

24. verweist auf die zunehmende Beliebtheit von Nachtzügen vor allem bei jungen Menschen sowie die Notwendigkeit, diesen Dienst auf bestimmten europäischen Verbindungen im Rahmen der ökologischen Wende wieder einzuführen. Der AdR ist sich bewusst, dass das internationale Kunstfestival Europalia 2021 dem Einfluss der Eisenbahnen auf die Kunst gewidmet ist, und schlägt vor, zu diesem Anlass den Beitrag der Nachtzüge sowie ihre Wiedereinführung hervorzuheben. Er bestärkt die Eisenbahnunternehmen außerdem darin, stärker zum nachhaltigen Tourismus beizutragen und hierfür ihre Zusammenarbeit mit den Reisebüros und den anderen Verkehrsträgern zu intensivieren;

#### Ein europäischer Grüner Deal

25. weiß, dass die EU wiederholt ihr Ziel bekräftigt hat, dass ihre Unternehmen in puncto Innovation, Digitalisierung und Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen weltweit Nummer eins werden. Die Emissionsminderung und der Klimaschutz sind die obersten Prioritäten in der politischen Agenda der neuen Kommission im Rahmen des europäischen Grünen Deals. Daher sind dringend innovative und ausgewogene Vorschläge der Kommission erforderlich, die innerhalb von 100 Tagen nach dem Amtsantritt der neuen Kommission vorgelegt werden sollten. Sie muss auch die für die Verwirklichung der Dekarbonisierungsziele erforderlichen Finanzmittel festsetzen;
26. nimmt die wachsenden gesellschaftlichen Bewegungen wie „Flugscham“ oder die Klimaproteste zur Kenntnis und ist überzeugt, dass sie nur dann eine Verkehrsverlagerung anstoßen können, wenn die Schiene eine echte Alternative für umweltschädlichere Verkehrsträger zu einem erschwinglichen Preis bietet. Dies hängt zum einen vom Beitrag der lokalen und regionalen Gebietskörperschaften und der Behörden ab, zum anderen aber auch von der Fähigkeit des Sektors, noch umweltfreundlicher zu werden;

#### Umweltleistung und Umsetzung des Verursacherprinzips

27. ist sich bewusst, dass 27 % der Treibhausgasemissionen der EU auf den Verkehr entfallen. Die aktuellen politischen Ziele der EU sind in der 2016 verabschiedeten Strategie für emissionsarme Mobilität der Kommission festgelegt, auf die drei legislative „Mobilitätspakete“ folgten. Der Schienenverkehr weist die geringsten Emissionsraten aller Verkehrsträger auf. Zudem ist er der einzige Verkehrsbereich, dessen Gesamtemissionen trotz eines zunehmenden Beförderungsvolumens zurückgehen<sup>12</sup>;
28. verweist auf die Studie von CE Delft aus dem Jahr 2019<sup>13</sup> über die Internalisierung externer Kosten, aus der hervorgeht, dass es dem Schienenverkehr hervorragend gelingt, seine variablen

---

12 [https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/daviz/share-of-transport-ghg-emissions-1#tab-chart\\_1](https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/daviz/share-of-transport-ghg-emissions-1#tab-chart_1).  
[https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/daviz/specific-co2-emissions-per-tonne-2#tab-chart\\_1](https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/daviz/specific-co2-emissions-per-tonne-2#tab-chart_1).

13 <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/studies/internalisation-state-of-play-isbn-978-92-76-01413-3.pdf>.

Infrastrukturkosten und Externalitäten wie Luftverschmutzung, CO<sub>2</sub>-Emissionen und Lärm durch Gebühren zu decken und kleinere Kostendeckungslücken in Euro pro Personenkilometer oder Tonnenkilometer aufweist als andere Verkehrsträger;

29. ist der Ansicht, dass die Umweltleistung des Schienenverkehrs sogar noch besser wäre, wenn er seine Hauptschwächen durch einen systematischeren Einsatz längerer und schwerer Frachtzüge, die Nutzung leiserer Züge, Anreizmaßnahmen für die Nachrüstung der Wagen mit Komposit-Bremssohlen und durch die Nutzung sauberer und effizienter Energie angeinge;
30. ist der Auffassung, dass der Eisenbahnsektor intensiv an Alternativen für giftige Substanzen wie Glyphosat oder Kreosot arbeiten sollte, die auf vielen Gleiskilometern verwendet werden;
31. begrüßt, dass sich wichtige Akteure des Eisenbahnsektors zur Klimaneutralität bis 2050 verpflichtet haben, hält dieses Ziel indes schon für früher erreichbar;
32. ist der Ansicht, dass die Gesetzgeber zu diesem Ziel beitragen können, indem sie das Verursacherprinzip umsetzen. Er verweist auf seine Stellungnahme COR 2017/18<sup>14</sup>, in der es heißt, dass „alle Verkehrsträger im Verhältnis zu ihrem Verschmutzungsbeitrag und im Einklang mit dem Verursacherprinzip zur Deckung der von ihnen verursachten externen Kosten beitragen sollten“ und „Konzepten für Verkehrsträgerwechsel, die einer emissionsarmen Mobilität förderlich sind, hohe Priorität eingeräumt werden [sollte], indem bspw. bestehende verdeckte oder offene Subventionen für den Straßengüterverkehr überprüft werden“;
33. fordert eine Überprüfung der derzeitigen Mehrwertsteuerbefreiungen gemäß der Richtlinie 2006/112/EG, aufgrund derer alle Mitgliedstaaten MwSt.-Befreiungen für den grenzüberschreitenden Luftverkehr, nicht aber für den grenzüberschreitenden Schienenverkehr gewähren. Würde die Richtlinie entsprechend geändert, könnten die Mitgliedstaaten die MwSt.-Sätze für den grenzüberschreitenden Personenverkehrsdienst auf nachhaltigere Weise anwenden. Der Ausschuss macht in diesem Zusammenhang auf die Europäische Bürgerinitiative „Aufhebung der Steuerbefreiung für Flugtreibstoff in Europa“ aufmerksam<sup>15</sup>. Er nimmt zudem die Zusagen von Frans Timmermans, Exekutiv-Vizepräsident für den europäischen Grünen Deal, zur Kenntnis, die steuerliche Behandlung bestimmter Kraftstoffe zu überprüfen, um eine bessere Übereinstimmung mit den Klimazielen der EU zu gewährleisten;
34. fordert hinsichtlich der von der Kommissionspräsidentin von der Leyen angekündigten Überarbeitung der Energiebesteuerungsrichtlinie (2003/96/EG) als weiteren Anreiz für eine Verlagerung des Verkehrs auf nachhaltigere Verkehrsträger die Abschaffung obligatorischer Steuerbefreiungen für den Luft- und Seeverkehr (bei Energieerzeugnissen und elektrischem Strom zur Verwendung als Kraftstoff für den Personen- und Gütertransport im Eisenbahn-, im U-Bahn-, im Straßenbahnverkehr usw. sind derartige Steuerbefreiungen hingegen nur fakultativ);

---

<sup>14</sup> [ABl. C 342 vom 12.10.2017, S. 57.](#)

<sup>15</sup> <https://www.fairosene.eu/>.



## Attraktivität des Schienenverkehrs und Verkehrsverlagerung

35. ist der Auffassung, dass eine Verkehrsverlagerung auch durch eine größere Zuverlässigkeit und einen höheren Komfort der Züge vorangetrieben wird. Auch die Bahnhöfe sind für den Reisekomfort ausschlaggebend. Auch Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität müssen von einer besseren Qualität der Dienstleistungen an Bord und am Bahnhof profitieren können. Nachtzüge über größere Entfernungen bieten sich mehr und mehr als verlässliche Lösung an, da die Fahrgäste verstärkt auf der Suche nach nachhaltigen Reisealternativen sind. Der Eisenbahnsektor (Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber) kann diese Nachfrage durch attraktive Preise, komfortable Züge und angepasste Trassen begleiten;
36. weist darauf hin, dass die Eisenbahn eine gute Kombination aus Geschwindigkeit, Sicherheit, Komfort, Effizienz und Umweltleistung bietet. Nach wie vor werden mehr als 50 % der Güter auf der Straße transportiert und nur 12 % auf der Schiene. Im Personenverkehr hat der Schienenverkehr trotz eines gewissen Aufwärtstrends in den letzten Jahren noch immer einen Marktanteil von durchschnittlich weniger als 10 %. Die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften können die Diskussionen über Finanzierung und Lösungen sowohl mit öffentlichen als auch privaten Akteuren wesentlich vorantreiben, um eine attraktive Verkehrsversorgung aufzubauen. Diesbezüglich fordert der Ausschuss die Europäische Kommission auf, die „rollenden Landstraßen“ (RoLa) sowie die öffentliche Finanzierung von Terminals und rollendem Material hierfür zu fördern, um eine optimierte Lösung für die Verkehrsverlagerung zu bieten, die erheblich zur Beschleunigung der Emissionsminderung im Güterverkehr beitragen wird;

## Digitalisierung, Innovation und Industriepolitik

37. ist der Ansicht, dass die Erfahrungen der beiden Eisenbahnriesen in Frankreich und Deutschland gezeigt haben, dass sich der Eisenbahnsektor wieder auf sein Kerngeschäft konzentrieren sollte: den Eisenbahnverkehr. Mit einer angemessenen Strategie in Kombination mit der Digitalisierung lässt sich der Takt im Zugverkehr erhöhen;
38. empfiehlt im Zusammenhang mit der Digitalisierung Folgendes:
  - rasche Einführung des Europäischen Eisenbahnverkehrsmanagementsystems (ERTMS), um zusätzliche Kapazitäten und sichere Beförderung besser miteinander kombinieren zu können;
  - verkehrsträgerübergreifender Ausbau der Digitalisierung zur Optimierung der Leistung des Verkehrssektors als Ganzes mit besonderem Augenmerk auf Fahrgästen mit eingeschränkter Mobilität oder einer Behinderung (körperlich, sensorisch oder geistig);
  - umfassende Nutzung der 5G-Netze für eine bessere Kundenbetreuung und die Bereitstellung von Hochgeschwindigkeitsdaten- und -internetverbindungen für die Fahrgäste;
  - rasche Einführung „digitaler Güterzüge“. Sie sammeln Daten über den Zustand der Waren und den Zug selbst (Temperatur, Erschütterungen, Sicherheitswarnungen usw.), die an Bord und Kontrollzentren entlang der Strecke weitergeleitet werden;
  - rasche Verbreitung der vorausschauenden Wartung sowohl des rollenden Materials als auch der Infrastrukturen dank der allgemeinen Einführung drahtloser vernetzter Sensoren (IoT) zur Erfassung von Temperatur, Druck und Vibrationen sowie Sicherheitswarnungen an

kritischen Punkten und in Echtzeit, der automatischen Erfassung und Organisation der Daten all dieser Sensoren und ihrer sofortigen Auswertung durch auf künstliche Intelligenz gestützte automatische Systeme;

39. hebt hervor, dass das Potenzial integrierter Fahrscheinsysteme und der Mobilität als Dienstleistung (MaaS) von der Bereitschaft der Verkehrsakteure abhängt, ihre Daten leicht für das übrige Ökosystem zugänglich machen. Auf EU-Ebene sollten Leitlinien ausgearbeitet werden, mit denen die Eisenbahnunternehmen dazu angehalten werden, ihre Daten einer breiteren Öffentlichkeit zur Verfügung zu stellen. Sie können zur Entwicklung intelligenter Städte beitragen. Parallel hierzu müssen die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften ihre Kompetenzen im Bereich Erzeugung, Austausch und Verwaltung öffentlicher Daten verbessern;
40. betont, dass integrierte Fahrscheinsysteme miteinander kompatibel sein müssen, um das Risiko einer Fragmentierung des Binnenmarkts zu verringern;
41. ist angesichts der erheblichen Auswirkungen der Digitalisierung und Automatisierung auf Prozesse und Dienstleistungen, an denen lokale und regionale Gebietskörperschaften beteiligt sind, in den kommenden Jahren der Auffassung, dass es von größter Bedeutung ist, im nächsten MFR ein Nachfolgeprogramm für das Gemeinsame Unternehmen Shift2Rail aufzulegen. Jeder Partner, d. h. die EU und der Eisenbahnsektor, muss seine finanziellen Anstrengungen fortsetzen, wobei Letzterer diese Gelegenheit nutzen sollte, um mehr EU-weite Projekte mit mehreren beteiligten Partnern, darunter KMU, zu entwickeln;
42. weist darauf hin, dass Shift2Rail im Gegenzug die ihm gesetzten Ziele erfüllen muss: Verringerung der Lebenszykluskosten des Schienenverkehrssystems um 50 % (Entwicklung, Betrieb und Erneuerung der Infrastruktur und der Schienenfahrzeuge), Verdoppelung der Kapazität des Schienenverkehrssystems, Erhöhung der Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit von Schienenverkehrsdiensten um 50 %, Beseitigung der verbleibenden Hindernisse in Bezug auf Interoperabilität und Effizienz, Verringerung der negativen externen Effekte wie Lärm, Erschütterungen und Emissionen sowie Förderung der Barrierefreiheit über die bloße Erfüllung der geltenden einschlägigen nationalen Vorschriften hinaus;

#### Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern

43. stellt fest, dass sich Nettogewinne aus einer weiteren Marktöffnung, einer Ausweitung offener Ausschreibungen für die Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge und einer fortgesetzten Entflechtung im Zeitraum 2019-2034 auf schätzungsweise 18 bis 32 Mrd. Euro belaufen werden; fordert die Kommission und die Eisenbahnagentur der Europäischen Union daher auf, für eine ordnungsgemäße Umsetzung des vierten Eisenbahnpakets zu sorgen, um die Vorteile der Marktöffnung und der Vereinfachung der Vorschriften nutzen zu können;
44. hält fest, dass die zuständige(n) Behörde(n), die den öffentlichen Dienstleistungsauftrag erteilt hat/haben, eine Prüfung des wirtschaftlichen Gleichgewichts durch die Regulierungsstelle verlangen kann, um sicherzustellen, dass ein neuer Schienenverkehrsdienst nicht einen bestehenden öffentlichen Dienst gefährdet. Die Stärkung der Regulierungsstellen ist ebenfalls

eine wesentliche Voraussetzung für ein leistungsfähigeres Schienen-Ökosystem. Dazu müssen allerdings ihre Unabhängigkeit und Befugnisse gewahrt werden;

45. verweist darauf, dass die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften auch wichtige Akteure auf dem Rollmaterialmarkt sind und neuen Marktteilnehmern zu einem Fuhrpark verhelfen können. Zugleich muss der europäische Markt für gebrauchtes Rollmaterial sowohl für den Personen- als auch den Güterverkehr dynamischer werden. In dieser Hinsicht kommt den etablierten Eisenbahnunternehmen Verantwortung zu, da sich das Rollmaterial vor allem in ihrem Besitz befindet;

#### Intermodalität/Multimodalität

46. hebt hervor, dass es immer wichtiger wird, das gesamte Eisenbahnsystem nicht nur unter dem Blickwinkel des Schienenverkehrs, sondern auch der Mobilität zu verstehen. Die Fahrgäste in der EU erwarten heute multimodale Dienstleistungen von Tür zu Tür und probieren gerne neue Verkehrsträger aus (Car-Sharing, Elektroroller, öffentliche Verkehrsmittel usw.). Würde beim Schienenverkehr voll und ganz dem Konzept Mobilität als Dienstleistung und dem Potenzial seiner Anbindung an andere Verkehrsträger bis zur Feinverteilung Rechnung getragen, könnte er einen höheren Marktanteil erreichen;
47. weist darauf hin, dass unter der Juncker-Kommission die Idee der Schaffung einer europäischen Identität im Bereich der Mobilität aufgeworfen wurde, und fordert die neue Kommission auf, die technologischen und rechtlichen Möglichkeiten zu ihrer Verwirklichung genauer zu prüfen. Es handelt sich um ein sehr ehrgeiziges und fortschrittliches Projekt, bei dem ein einziges Gerät bzw. eine einzige Karte Folgendes einschließen würde:
  - Nutzerdaten, einschließlich des Nachweises für eingeschränkte Mobilität und des Führerscheins;
  - ein Zahlungsmittel und ein papierloser Fahrschein für alle Verkehrsträger;
  - ein Konto zur Überweisung von Entschädigungszahlungen für Verstöße gegen die Fahrgastrechte;
  - ein Instrument zur Berechnung des CO<sub>2</sub>-Fußabdrucks der eigenen Mobilität;
48. fordert die Kommission auf, Hemmnisse insbesondere für die Garantien der Fahrgäste bei verpassten Anschlüssen oder die Bereitstellung von Informationen abzubauen; insbesondere kennen Fahrgäste im Zugverkehr zwischen den Mitgliedstaaten häufig ihre Rechte nicht so gut wie z. B. Fluggäste;
49. ist der Auffassung, dass Investitionen in den Schienengüterverkehr auf die Engpässe bei der Feinverteilung ausgerichtet werden sollten. Dies gilt nicht nur für städtische Knotenpunkte, sondern auch die Anbindung von Häfen an das Schienennetz. Bei der Kapazitätsplanung muss dem Güterverkehr Vorrang gegeben werden. Der AdR fordert außerdem neue europäische Finanzierungsquellen für den Aufbau intermodaler Verkehrszentren und die Schaffung von Verkehrsknotenpunkten, für die umfangreiche Investitionen erforderlich sind;

50. bedauert, dass die interinstitutionellen Verhandlungen über die Richtlinie über die Regeln für den kombinierten Güterverkehr (92/106/EC) nicht vor der Neubesetzung der Institutionen im Frühjahr 2019 abgeschlossen werden konnten, und hofft, dass sie im Herbst 2019 wieder aufgenommen werden;
51. ist der Ansicht, dass die Möglichkeit einer allgemeinen Gruppenfreistellung für Investitionen in intermodale Logistikplattformen in Erwägung gezogen werden sollte. Dies wäre eine wichtige Vereinfachungsmaßnahme für die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften. Voraussetzung für eine derartige Freistellung ist jedoch, dass die Eisenbahnunternehmen von Quersubventionen absehen. Hierdurch ließen sich die Entscheidungsträger davon überzeugen, dass mit den Vorschriften über staatliche Beihilfen auch weiterhin der Schienenverkehr im Einklang mit den Gemeinschaftlichen Leitlinien für staatliche Beihilfen an Eisenbahnunternehmen von 2008<sup>16</sup> gegenüber umweltschädlicheren Verkehrsträgern gefördert werden sollte;

#### Sicherheit und Gefahrenabwehr im Schienenverkehr

52. betont, dass die Sicherheit von Natur aus fester Bestandteil des Schienenverkehrs ist und in Übereinstimmung mit den erforderlichen Verbesserungen bei der Interoperabilität noch weiter verbessert werden kann. Die automatische Zugsteuerung (ATO), das Europäische Eisenbahnverkehrsleitsystem (ERTMS), die vorausschauende Wartung und die Cybersicherheit sind dabei die digitale Komponente. Ein weiterer Verbesserungsaspekt ist auch die Aufhebung von Bahnübergängen;

#### Handel

53. betont, wie wichtig eine ausgewogene Herangehensweise an die zehn für die Beziehungen zu China vereinbarten Maßnahmen ist, die im März 2019 dem Europäischen Rat vorgelegt wurden („EU-China – Strategische Perspektiven“)<sup>17</sup>;
54. stimmt der Aussage in dieser Mitteilung zu, dass eine angemessene Kontrolle erforderlich ist, um sicherzustellen, dass die bestehende Kapazität und das künftige Potenzial der EU im Bereich hochwertiger Produktion (und der entsprechenden EU-weiten Beschäftigungsmöglichkeiten) nicht über Gebühr durch Wettbewerbsverzerrungen auf internationaler Ebene (Zugang zum Markt für Bauleistungen, Betrieb von Schienenverkehrsdiensten usw.) beschnitten werden;
55. weist darauf hin, dass (i) das Europäische Parlament und der Rat unter Maßnahme 6 der Mitteilung zu den strategischen Perspektiven aufgefordert werden, das Instrument für das internationale Beschaffungswesen bis Ende 2019 anzunehmen, (ii) die Europäische Kommission ankündigt, bis Mitte 2019 Leitlinien für den Zugang ausländischer Bieter und Waren zum EU-Beschaffungsmarkt zu veröffentlichen, und (iii) die Kommission vor Ende 2019 ermitteln wird, wie bestehende Lücken im EU-Recht geschlossen werden können;

---

<sup>16</sup> <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2008:184:0013:0031:DE:PDF>.

<sup>17</sup> [https://ec.europa.eu/commission/sites/beta-political/files/communication-eu-china-a-strategic-outlook\\_de.pdf](https://ec.europa.eu/commission/sites/beta-political/files/communication-eu-china-a-strategic-outlook_de.pdf).

56. hebt hinsichtlich öffentlicher Aufträge im Eisenbahnsektor hervor, dass der Grundsatz des wirtschaftlich günstigsten Angebots angewandt werden sollte, wie es im Maßnahmenpaket der EU zur öffentlichen Auftragsvergabe von 2014 festgelegt ist, und fordert die Kommission auf, Leitlinien für die Anwendung dieses Prinzips auszuarbeiten. Gleichzeitig muss sichergestellt werden, dass wirtschaftliche, soziale und ökologische Verbesserungen im Lastenheft für öffentliche Aufträge berücksichtigt werden.

Brüssel, den 4. Dezember 2019

Der Präsident  
des Europäischen Ausschusses der Regionen

Karl-Heinz Lambertz

Der Generalsekretär ad interim  
des Europäischen Ausschusses der Regionen

Pedro Cervilla

## II. VERFAHREN

<b>Titel</b>	Der potenzielle Beitrag des Eisenbahnsektors zur Verwirklichung der politischen Prioritäten der EU
<b>Referenzdokument(e)</b>	–
<b>Rechtsgrundlage</b>	Artikel 307 AEUV
<b>Geschäftsordnungsgrundlage</b>	Artikel 41 Buchstabe b Ziffer ii der Geschäftsordnung des AdR
<b>Befassung durch den Rat/das EP Schreiben der Kommission</b>	–
<b>Beschluss des Präsidiums/Präsidenten</b>	25. Juni 2019 (Präsidium)
<b>Zuständige Fachkommission</b>	Fachkommission für Kohäsionspolitik und EU-Haushalt
<b>Berichtersteller</b>	Pascal MANGIN (FR/EVP), Mitglied des Regionalrats der Region Grand Est
<b>Analysevermerk</b>	19. September 2019
<b>Prüfung in der Fachkommission</b>	10. Juli 2019
<b>Annahme in der Fachkommission</b>	23. Oktober 2019
<b>Ergebnis der Abstimmung in der Fachkommission</b>	mehrheitlich angenommen
<b>Verabschiedung im Plenum</b>	4. Dezember 2019
<b>Frühere Stellungnahmen des AdR</b>	
<b>Konsultation des Netzes für Subsidiaritätskontrolle</b>	–