



**Europäischer Ausschuss
der Regionen**

COTER-VII-006

140. Plenartagung, 12.–14. Oktober 2020

STELLUNGNAHME

Europäisches Jahr der Schiene 2021

DER EUROPÄISCHE AUSSCHUSS DER REGIONEN

- begrüßt den Vorschlag für das Europäische Jahr der Schiene 2021 und fordert die **Teilnahme des Europäischen Ausschusses der Regionen (AdR) an den** regelmäßig von der Europäischen Kommission anberaumten **Koordinierungssitzungen**;
- fordert die regionalen Gebietskörperschaften und die Mitgliedstaaten auf, **langfristige Verkehrspläne** zu erstellen, in denen der Schienenverkehr gegebenenfalls eine führende Rolle einnimmt, und stellt fest, dass die Eisenbahn als Schlüsselement bei der Lösung von Problemen im Zusammenhang mit der verkehrsbedingten Ausgrenzung abgelegener und/oder schwach entwickelter Regionen gefördert werden muss;
- fordert mit Blick auf die **finanziellen Herausforderungen** für die Schiene eine Lockerung der Kohäsionsverordnungen, um die erforderliche Aufstockung der Mittel zur Förderung von Investitionen in die Eisenbahn im Rahmen des EFRE und des Kohäsionsfonds zu ermöglichen; plädiert ferner für eine Aufstockung der Mittel für die Fazilität „Connecting Europe“ zur Unterstützung der Umstellung auf eine grüne Wirtschaft;
- empfiehlt, ein **langfristiges EU-Instrument zur Finanzierung** eines nachhaltigen Verkehrs in Erwägung zu ziehen, das entsprechend dem Verursacherprinzip auch durch weniger umweltfreundliche Verkehrsträger finanziert wird;
- betont, dass Investitionen in **Schienengüterverkehrskorridore** und **Umschlagterminals** dazu beitragen, den territorialen Zusammenhalt in der EU zu stärken, den Handel mit Drittländern auszubauen sowie die wirtschaftliche Entwicklung und die Beschäftigungslage zu verbessern; fordert die EU-Organe zudem auf, einen breiteren Ansatz auf die Unterstützung und den Ausbau von **sekundären Schienennetzwerken** zu wählen und die Förderinstrumente entsprechend anzupassen;
- fordert den Eisenbahnsektor und die Mitgliedstaaten auf, das Angebot an **Nachtzügen** und Autozügen auszuweiten, und fordert die Europäische Kommission auf, ein kohärentes europäisches Hochgeschwindigkeitsschienennetz einzurichten;
- fordert verstärkte Unterstützung für **Forschung, Entwicklung** und Innovation im Schienenverkehrssektor, unter anderem durch weitere Maßnahmen im Rahmen des Programms „Horizont Europa“;
- ermutigt den Eisenbahnsektor, einen größeren Beitrag zu einem **nachhaltigen Fremdenverkehr** zu leisten, indem neue Schienenverbindungen geschaffen und bereits stillgelegte wiederhergestellt werden; schlägt eine gemeinsame Initiative mit der Europäischen Kommission zur Ausweitung des Programms **#DiscoverEU** vor, das an eine Reihe von Veranstaltungen in den Städten und Regionen geknüpft werden sollte, bei denen auch der Rolle der Bahnhöfe Rechnung getragen wird;
- unterstützt Maßnahmen zur Förderung von Beschäftigungsmöglichkeiten im Eisenbahnsektor, einschließlich **Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen** in Berufen im Schienenverkehr während des Europäischen Jahres.

Berichterstatter

Jarosław Stawiarski (PL/EKR)
Marschall der Woiwodschaft Lubelskie (Lublin)

Referenzdokument

Vorschlag für einen Beschluss des Europäischen Parlaments und des Rates über ein Europäisches Jahr der Schiene (2021)
COM(2020) 78 final

Stellungnahme des Ausschusses der Regionen – Europäisches Jahr der Schiene 2021

I. EMPFEHLUNGEN FÜR ÄNDERUNGEN

Änderung 1

Erwägungsgrund 6

<i>Vorschlag der Europäischen Kommission</i>	<i>Änderung des AdR</i>
Indem er die Randregionen und -gebiete an die Hauptverkehrsrouten der Union anbindet, trägt der Eisenbahnsektor zum sozialen, wirtschaftlichen und territorialen Zusammenhalt bei.	Indem er die Randregionen und -gebiete an die Hauptverkehrsrouten der Union anbindet, trägt der Eisenbahnsektor als lokaler und regionaler öffentlicher Dienst sowie als kapazitätsstarker Fernverkehrsdienst für Personen und Güter zum sozialen, wirtschaftlichen und territorialen Zusammenhalt bei.

Begründung

Für den Beitrag der Schiene zum Zusammenhalt müssen alle Schienenverkehrsarten genannt werden, die diesen fördern, um die Bedeutung und Notwendigkeit ausnahmslos jeder einzelnen Schienenverkehrsart für das verfolgte Ziel herauszustreichen.

Änderung 2

Artikel 3.1

<i>Vorschlag der Europäischen Kommission</i>	<i>Änderung des AdR</i>
a) Initiativen und Veranstaltungen zur Stimulierung der Debatte, zur Sensibilisierung und zur Erleichterung des Engagements der Bürgerinnen und Bürger, Unternehmen und Behörden, um mehr Personen und Güter auf die Schiene zu bringen und so über verschiedene Kanäle und Instrumente, einschließlich Veranstaltungen in den Mitgliedstaaten, gegen den Klimawandel zu kämpfen;	a) Initiativen und Veranstaltungen zur Stimulierung der Debatte, zur Sensibilisierung und zur Erleichterung des Engagements der Bürgerinnen und Bürger, Unternehmen und Behörden, um mehr Personen und Güter auf die Schiene zu bringen und so über verschiedene Kanäle und Instrumente, einschließlich Veranstaltungen in den Mitgliedstaaten, wie auch neue Geschäftspraktiken, die den Zugang zur Schiene mittels Angeboten, Ermäßigungen und Werbeaktionen erleichtern, wobei bestimmten Gruppen besondere Aufmerksamkeit gewidmet wird, gegen den Klimawandel zu kämpfen;

Begründung

Um neue Nutzer für den Schienenverkehr zu gewinnen, muss der Zugang zu diesem Verkehrsträger über eine neue Tarifpolitik sowie Angebote und Ermäßigungen erleichtert werden, insbesondere auf den Strecken, für die eine gemeinwirtschaftliche Verpflichtung gilt.

Änderung 3

Artikel 4

<i>Vorschlag der Europäischen Kommission</i>	<i>Änderung des AdR</i>
Die Organisation der Teilnahme am Europäischen Jahr auf nationaler Ebene liegt in der Zuständigkeit der Mitgliedstaaten. Zu diesem Zweck ernennen die Mitgliedstaaten nationale Koordinatoren. Die nationalen Koordinatoren sorgen für die Koordinierung der einschlägigen Aktivitäten auf nationaler Ebene.	Die Organisation der Teilnahme am Europäischen Jahr auf nationaler Ebene liegt in der Zuständigkeit der Mitgliedstaaten. Zu diesem Zweck ernennen die Mitgliedstaaten nationale Koordinatoren. Die nationalen Koordinatoren sorgen für die Koordinierung der einschlägigen Aktivitäten auf nationaler Ebene, wobei sie auch den Maßnahmen der verschiedenen regionalen Gebietskörperschaften der einzelnen Mitgliedstaaten zur Förderung des Eisenbahnverkehrs Rechnung tragen.

Begründung

Um eine wirksame Durchführung des Europäischen Jahres der Schiene in den Mitgliedstaaten zu gewährleisten, sind die Beteiligung der regionalen Gebietskörperschaften an diesem Projekt sowie Werbemaßnahmen für die Eisenbahn nicht nur auf zentraler, sondern insbesondere auf regionaler Ebene ausschlaggebend.

Änderungsempfehlung 4

Artikel 5

<i>Vorschlag der Europäischen Kommission</i>	<i>Änderung des AdR</i>
<p>1. Die Kommission beruft regelmäßig Sitzungen der nationalen Koordinatoren ein; diese Sitzungen dienen der Koordination des Europäischen Jahres. Die Sitzungen dienen außerdem als Gelegenheit zum Informationsaustausch über die Durchführung des Europäischen Jahres auf nationaler und Unionsebene. Vertreter des Europäischen Parlaments können als Beobachter an diesen Sitzungen teilnehmen.</p> <p>2. Bei der Koordination des Europäischen Jahres auf Unionsebene wird ein übergreifender Ansatz verfolgt, damit Synergien zwischen den unterschiedlichen Programmen und Initiativen der Union zur Förderung von Projekten im Bereich des Schienenverkehrs oder solchen, die einen Bezug zum Eisenbahnwesen aufweisen, entstehen.</p> <p>3. Zu ihrer Unterstützung bei der Durchführung des Europäischen Jahres auf Unionsebene beruft</p>	<p>1. Die Kommission beruft regelmäßig Sitzungen der nationalen Koordinatoren ein; diese Sitzungen dienen der Koordination des Europäischen Jahres. Die Sitzungen dienen außerdem als Gelegenheit zum Informationsaustausch über die Durchführung des Europäischen Jahres auf nationaler und Unionsebene. Vertreter des Europäischen Parlaments und des Europäischen Ausschusses der Regionen können als Beobachter an diesen Sitzungen teilnehmen.</p> <p>2. Bei der Koordination des Europäischen Jahres auf Unionsebene wird ein übergreifender Ansatz verfolgt, damit Synergien zwischen den unterschiedlichen Programmen und Initiativen der Union zur Förderung von Projekten im Bereich des Schienenverkehrs oder solchen, die einen Bezug zum Eisenbahnwesen aufweisen, entstehen.</p> <p>3. Zu ihrer Unterstützung bei der Durchführung des Europäischen Jahres auf Unionsebene beruft</p>

<p>die Kommission regelmäßige Sitzungen mit Interessenträgern und Vertretern von Organisationen und Einrichtungen ein, die im Bereich des Schienenverkehrs tätig sind, darunter bestehende grenzübergreifende Netzwerke, einschlägige nichtstaatliche Organisationen, Jugendorganisationen und Gemeinschaften.</p> <p>Die Kommission kann, sofern es die Haushaltsmittel zulassen, Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen und Projekten durchführen, die aufgrund ihres herausragenden Beitrags zu den Zielen des Jahres unterstützt werden können.</p>	<p>die Kommission regelmäßige Sitzungen mit Interessenträgern und Vertretern von Organisationen und Einrichtungen ein, die im Bereich des Schienenverkehrs tätig sind, darunter bestehende grenzübergreifende Netzwerke, einschlägige nichtstaatliche Organisationen, Jugendorganisationen und Gemeinschaften.</p> <p>Die Kommission kann, sofern es die Haushaltsmittel zulassen, Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen und Projekten durchführen, die aufgrund ihres herausragenden Beitrags zu den Zielen des Jahres unterstützt werden können. <i>Bei der Auswahl der von der EU unterstützten Projekte ist ein geografisches Gleichgewicht zu gewährleisten.</i></p>
---	---

<i>Begründung</i>	
<p>Die Teilnahme des AdR an den Sitzungen der Koordinatoren ist mit Blick auf die wichtige Rolle der Gebietskörperschaften beim Ausbau des regionalen und lokalen Schienenverkehrs unerlässlich. Die finanzielle Unterstützung für Projekte im Rahmen des Europäischen Jahres der Schiene sollte ausgewogen sein. Deshalb der Vorschlag für die Aufnahme des geografischen Kriteriums.</p>	

II. POLITISCHE EMPFEHLUNGEN

I. DIE ROLLE UND DER BEITRAG DER SCHIENE ZUR SOZIOÖKONOMISCHEN ENTWICKLUNG DER EUROPÄISCHEN REGIONEN, ZUR NACHHALTIGEN MOBILITÄT UND ZUR VERWIRKLICHUNG DER IM EUROPÄISCHEN GRÜNEN DEAL UND IN DER EU-VERKEHRSPOLITIK FESTGELEGTEN ZIELE

DER EUROPÄISCHE AUSSCHUSS DER REGIONEN

1. begrüßt den Vorschlag für das Europäische Jahr der Schiene (2021), im Verlauf dessen der Schienenverkehr im Rahmen von Projekten, Debatten, Veranstaltungen, Ausstellungen und Initiativen in ganz Europa bei den Bürgerinnen und Bürgern, Unternehmen und Behörden als attraktives und ökologisch nachhaltiges Fortbewegungsmittel quer durch Europa beworben werden soll;
2. stellt fest, dass die Ziele des Beschlusses über das Europäische Jahr der Schiene und die in der Kommissionsmitteilung über den europäischen Grünen Deal vorgesehene Förderung des Schienenverkehrs insbesondere im Hinblick auf eine nachhaltige und intelligente Mobilität und die Verwirklichung der Klimaneutralität der EU bis 2050 aufeinander abgestimmt sind;
3. weist darauf hin, dass der Schienenverkehr einer der nachhaltigsten, energieeffizientesten und sichersten Verkehrsträger ist und als solcher eine wichtige Rolle im künftigen europäischen Mobilitätssystem spielen wird;

4. weist zudem darauf hin, dass die Schiene sechs Mal energieeffizienter ist als der Straßenverkehr und neun Mal weniger CO₂ emittiert als der Straßengüterverkehr und die Personenbeförderung im Luftverkehr;
5. hält fest, dass für die Schiene als klimaneutralste Mobilitätsform in der EU eine eigene Strategie für nachhaltige Mobilität entwickelt wurde, um bis 2050 das Ziel einer vollen Funktionsfähigkeit bei Null-Emissionen zu erreichen;
6. weist darauf hin, dass alle Verkehrsträger im Einklang mit dem Verursacherprinzip zur Abdeckung der von ihnen verursachten externen Kosten beitragen sollten; fordert den deutschen EU-Ratsvorsitz in diesem Sinne auf, die Beratungen über die Eurovignette zu beschleunigen, damit in den kommenden Monaten ein allgemeiner Ansatz festgelegt und endlich Trilogverhandlungen mit dem Europäischen Parlament aufgenommen werden können, um eine Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene zu fördern;
7. betont, dass die Schienenverkehrsbranche auch einen wesentlichen Beitrag zur europäischen Wirtschaft und zur Vollendung des europäischen Binnenmarktes leistet;
8. weist zudem darauf hin, dass die Zielerreichung bei der Verlagerung auf die Schiene nicht alleine durch PULL-Maßnahmen im Schienenbereich selbst erfolgen kann, sondern zur Erreichung der von der Kommission gesetzten Ziele im Rahmen des Grünen Deals auch PUSH-Maßnahmen bei fossilen Verkehrsträgern erforderlich sein werden;
9. stellt fest, dass die Zufriedenheit der Fahrgäste dank der Anstrengungen der Schienenverkehrsbranche zur Verbesserung der Dienstleistungen laufend zunimmt;¹
10. weist darauf hin, dass die zunehmende Urbanisierung weltweit eine der größten Herausforderungen sein wird und daher neue Mobilitätsparadigmen geschaffen werden müssen. Die vollständige Umstellung auf elektrische und automatisierte Fahrzeuge wird noch viele Jahre in Anspruch nehmen – angesichts der durch den Klimawandel verursachten Probleme muss die Schienenverkehrsbranche jedoch bereits jetzt unterstützt werden;
11. betont, dass Investitionen in Schienengüterverkehrskorridore und Umschlagterminals dazu beitragen, den territorialen Zusammenhalt in der EU zu stärken, den Handel mit Drittländern auszubauen sowie die wirtschaftliche Entwicklung und die Beschäftigungslage zu verbessern;
12. fordert die EU-Organe im Hinblick auf die geplante Überarbeitung der Verordnung 1315/2013 (TEN-V) auf, den Ausbau dieses Netzes weiterhin zu unterstützen und überall dort, wo dies in der Europäischen Union nötig ist, in neue Korridore zu investieren, insbesondere in den Regionen, in denen die Eisenbahninfrastruktur weniger entwickelt ist. Beispiele für Korridore mit europäischem Mehrwert sind der Bernsteinkorridor und Rail Baltica;

¹ Eurobarometer-Flash-Umfrage 463 von Januar/Februar 2018 zur Zufriedenheit der Europäerinnen und Europäer mit Schienenverkehrsdiensten.

13. weist darauf hin, dass die 2014–2016 aus der Fazilität „Connecting Europe“ in die Schiene getätigten Investitionen ein BIP in Höhe von 264 Milliarden EUR generiert haben. Aus den im Rahmen des Instruments getätigten Investitionen in die EU-Kernnetzkorridore sind weitere Vorteile in Form eines BIP-Zuwachs in Höhe von 1,8 % bis zum Jahr 2030 sowie einer Verkehrsverlagerung zu erwarten, die eine Senkung der externen Kosten ermöglicht;
14. weist auf den Erfolg der Hochgeschwindigkeitsbahndienste in Europa und ihr Potenzial hin, das Luftverkehrsverbindungsnetz auf Distanzen von 800 bis 1 000 km zu ersetzen; befürwortet einen weiteren Ausbau der Hochgeschwindigkeitsbahninfrastruktur, insbesondere in Mittel- und Osteuropa sowie in Skandinavien, um die Interkonnektivität des europäischen Verkehrsnetzes zu verbessern und damit zu mehr Wettbewerbsfähigkeit, einer besseren Anbindung und zur Verwirklichung der Klimaziele in der EU beizutragen;
15. stellt fest, dass sich in der COVID-19-Krise bestätigt hat, dass sich das europäische Schienenverkehrssystem durch ein hohes Maß an Widerstandsfähigkeit und Stabilität auszeichnet. Dadurch konnte mit dem Transport von Patienten und lebenswichtigen Gütern ein kontinuierlicher territorialer Zusammenhalt insbesondere zwischen den Regionen und Kommunen aufrechterhalten werden;
16. weist auf die Unterschiede bei der Infrastrukturentwicklung und -qualität zwischen den verschiedenen europäischen Ländern hin und begrüßt, dass bereits ein beträchtlicher Teil der Mittel im Rahmen der neuen Fazilität „Connecting Europe“ für eine kohärente EU-weite Strategie vorgesehen ist, um die Unterschiede in der Funktionsweise der Eisenbahnsysteme zwischen den einzelnen EU-Mitgliedstaaten zu verringern;
17. ist der Ansicht, dass die EU-Entscheidungsträger die Zeit des wirtschaftlichen Wiederaufbaus nach der Pandemie nutzen sollten, um sich stärker auf umweltfreundliche Verkehrsträger wie die Schiene zu konzentrieren. Diese neue Ausrichtung muss sich in den künftigen Verkehrsstrategien und Investitionsplänen der EU widerspiegeln.

II. DIE HERAUSFORDERUNGEN IM SCHIENENVERKEHR – EMPFEHLUNGEN DES AUSSCHUSSES DER REGIONEN IM HINBLICK AUF SEINE FÖRDERUNG UND ENTWICKLUNG

DER EUROPÄISCHE AUSSCHUSS DER REGIONEN

18. stellt fest, dass das Weißbuch Verkehr aus dem Jahr 2011 auf eine erhebliche Verkehrsverlagerung zugunsten des Schienenverkehrs abzielte; bedauert, dass diese Ziele nicht erreicht wurden und im Verkehrssektor insgesamt ein stetiger Anstieg der Treibhausgasemissionen zu verzeichnen ist;
19. fordert die EU-Organe und die nationalen Behörden auf, dringend Maßnahmen zu ergreifen, um die Wettbewerbsbedingungen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern anzugleichen – insbesondere durch eine Berücksichtigung der negativen externen Umweltauswirkungen und eine entsprechende Anpassung der Besteuerung – und die Schiene konsequent zu fördern;

erinnert in diesem Zusammenhang daran, dass er die europäische Bürgerinitiative „Fairosene“ unterstützt hat, mit der die Besteuerung von Kerosin gefordert wird;

Verwirklichung der EU-Klimaziele

20. bekräftigt seine Forderung² nach einer Abschaffung der derzeitigen Mehrwertsteuerbefreiungen gemäß der Richtlinie 2006/112/EG, aufgrund derer alle Mitgliedstaaten Mehrwertsteuerbefreiungen für den grenzüberschreitenden Luftverkehr, nicht aber für den grenzüberschreitenden Schienenverkehr gewähren;
21. fordert die EU-Organe und die Regierungen der Mitgliedstaaten auf, die strategische Zusammenarbeit bei der Bekämpfung des Klimawandels zu stärken und zu diesem Zweck dringend Maßnahmen u. a. in folgenden Bereichen zu unterstützen:
 - Einführung des Grundsatzes der vollständigen Internalisierung externer Kosten im Verkehr, Festlegung gleicher Sicherheitsstandards für alle Verkehrsträger;
 - Einbeziehung des Schienenverkehrs als zentraler Aspekt einer nachhaltigen Mobilität in der EU sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr im Einklang mit der von den Ministern der Mitgliedstaaten in der Erklärung von Graz eingegangenen Verpflichtung;
 - weitere Unterstützung der Elektrifizierung und Modernisierung des Schienennetzes;
 - Unterstützung der Verkehrsverlagerung auf die Schiene, insbesondere für den Schienenpersonenverkehr auf lokaler und regionaler Ebene sowie für Entfernungen bis zu 1 000 km, sowie Umsetzung von Förder- und Finanzierungsprogrammen für den Schienengüterverkehr, die eine Erhöhung seines Anteils am Gesamtverkehr in der EU von derzeit 17 % auf mindestens 30 % im Jahr 2030 ermöglichen;
 - Erstellung einer Bestandsaufnahme der im Rahmen von Shift2Rail durchgeführten Arbeiten sowie verstärkte Unterstützung für Forschung, Entwicklung und Innovation im Schienenverkehrssektor, unter anderem durch weitere Maßnahmen im Rahmen des Programms „Horizont Europa“;

Verwirklichung der Ziele der EU-Verkehrspolitik

22. ist der Auffassung, dass die TEN-V-Politik der EU ein wichtiges Instrument für die Koordinierung multimodaler Verkehrsprojekte in der Union (und in Drittländern) ist und zur Entwicklung grenzüberschreitender und regionaler Infrastrukturen beiträgt;
23. weist jedoch auf die mangelnde Komplementarität der Investitionen in das Kernnetz und das TEN-V-Gesamtnetz hin und hält es für wichtig, dass auch für das Gesamtnetz eine ausreichende Finanzierung sichergestellt wird;
24. betont, dass die Verkehrspolitik nicht nur auf Projekte zur Erweiterung der Netze um neue Eisenbahnstrecken, sondern auch auf die Modernisierung und Verbesserung der Leistungsfähigkeit der bestehenden Schienenverkehrsinfrastruktur ausgerichtet sein sollte.

² [\(2015/2347\(INI\)\)](#).

Dabei sollte die Vorfahrt für die Schiene Priorität haben, zumal eine solche Maßnahme zur Klimateffizienz beitragen und auch die Überlastung des Straßenverkehrs senken würde;

25. fordert, die unbedingt notwendigen öffentlichen Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur umfassend zu unterstützen und das Potenzial und die Rolle der Schiene für die Erholung der europäischen Wirtschaft von der COVID-19-Krise auszuschöpfen;
26. weist darauf hin, dass städtische Eisenbahnknotenpunkte nicht ausreichend in das TEN-V-Netz integriert sind und Nachholbedarf bei der Schieneninfrastruktur an den Endpunkten („letzte Meile“) besteht; empfiehlt, den Schienenverkehr durch die Aufstellung nachhaltiger Verkehrspläne und -strategien in den Mittelpunkt eines Systems zu stellen, das verschiedene Formen des regionalen und städtischen Verkehrs integriert;
27. spricht sich dafür aus, die Rolle der Bahnhöfe als effiziente multimodale Schnittstellen in der städtischen und vorstädtischen Mobilität zu stärken, indem die Schienenverkehrssysteme mit anderen Verkehrsträgern und gemeinsam genutzten städtischen Fortbewegungsmitteln wie z. B. Fahrrädern verknüpft und integriert werden;
28. weist darauf hin, dass Fahrgäste, einschließlich Personen mit eingeschränkter Mobilität, angemessen geschützt werden müssen. Dabei gilt es, in künftigen legislativen Lösungen eine Reihe von Rechten und Pflichten zu verankern, die es dem Sektor ermöglichen, seinen Verpflichtungen nachzukommen;
29. fordert die EU-Organe zudem auf, bei der Verbesserung bzw. dem Ausbau der Schieneninfrastruktur einen breiteren Ansatz auf die Unterstützung und den Ausbau von sekundären Schienennetzwerken sowie zusätzlich erforderlichen Abwicklungsinfrastrukturen (z. B. Terminals) zu wählen und die Förderinstrumente entsprechend anzupassen bzw. zu erweitern;

Investitionsbedarf und Anforderungen bei Finanzierung und Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs

30. weist auf den hohen Investitionsbedarf der Schiene, insbesondere auf regionaler Ebene, hin. Zur Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit muss der Eisenbahnsektor Zugang zu EU-Mitteln erhalten, aus denen Infrastrukturprojekte, Investitionen in den Schienenfahrzeugbestand, Innovationen, Digitalisierung sowie Maßnahmen im Zusammenhang mit Bedrohungen durch Terroristen kofinanziert werden können, insbesondere in den Ländern mit einem weniger entwickelten Eisenbahndienstleistungssektor;
31. fordert, dass im EU-Haushalt 2021–2027 ebenso wie in den Haushalten der Mitgliedstaaten ausreichend Mittel für den Investitionsbedarf der Schiene bereitgestellt werden; nimmt zur Kenntnis, dass die mittel- und osteuropäischen Länder mit Problemen konfrontiert sind, die aus dem veralteten Bestand an rollendem Eisenbahnmaterial oder gar dessen Fehlen resultieren. Investitionen sind unerlässlich, um die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene zu erhöhen;

32. fordert mit Blick auf die finanziellen Herausforderungen sowie die hochgesteckten Entwicklungsziele für die Schiene eine Lockerung der Kohäsionsverordnungen, um die erforderliche Aufstockung der Mittel zur Förderung von Investitionen in die Eisenbahn im Rahmen des EFRE und des Kohäsionsfonds zu ermöglichen; plädiert ferner für eine Aufstockung der Mittel der Fazilität „Connecting Europe“, um zum ökologischen Wandel im europäischen Verkehrssystem beizutragen;
33. empfiehlt, ein langfristiges EU-Instrument zur Finanzierung eines nachhaltigen Verkehrs in Erwägung zu ziehen, das entsprechend dem Verursacherprinzip auch durch weniger umweltfreundliche Verkehrsträger finanziert wird;
34. vertritt die Auffassung, dass Zuschüsse als Hauptform der EU-Finanzierung von Investitionen in die Schiene erhalten bleiben müssen. Die meisten Infrastrukturprojekte generieren keine ausreichenden Einnahmen; sie decken vielmehr gewöhnlich nur 10 bis 20 % der gesamten Investitionskosten. Zugleich haben diese Projekte jedoch einen erheblichen Nutzen für Gesellschaft und Wirtschaft;
35. verweist auf die Bedeutung von Investitionen zum Ausbau der Eisenbahnkapazitäten städtischer Knoten sowie im regionalen Schienenverkehr, der das Herzstück der Mobilität in einigen Regionen ist. Die Eisenbahn stärkt den territorialen Zusammenhalt der EU und beugt zugleich einer verkehrsbezogenen Ausgrenzung vor;
36. betont die Bedeutung von Projekten zur Förderung der Mobilität ohne Grenzen, die für alle Nutzer zugänglich ist, auch für ältere Menschen, Menschen mit eingeschränkter Mobilität und Menschen mit Behinderungen;
37. verweist darauf, dass Investitionen in die Digitalisierung und Automatisierung der Schiene nötig sind, um den Schienenverkehr noch effizienter und wettbewerbsfähiger zu machen;
38. stellt fest, dass die Umsetzung bereits existierender innovativer Lösungen für die Verbesserung der Verbindungen mit Staaten mit unterschiedlicher Spurweite kofinanziert werden muss, etwa die Anlage SUW 2000 zur automatischen Umspurung, was der Verbesserung der Verbindungen zu Drittstaaten dient.

III. EMPFEHLUNGEN DES AUSSCHUSSES DER REGIONEN ZUR WIRKSAMEN FÖRDERUNG DES SCHIENENVERKEHRS IM RAHMEN DES EUROPÄISCHEN JAHRES DER SCHIENE 2021

DER EUROPÄISCHE AUSSCHUSS DER REGIONEN

39. fordert die EU-Organe, die Mitgliedstaaten und die regionalen Gebietskörperschaften auf, Maßnahmen zu ergreifen, die der Förderung des Schienenverkehrs als eines umweltfreundlichen, innovativen und sicheren Verkehrsträgers dienen und im Einklang mit den Zielen des Europäischen Jahres der Schiene stehen. Gemeinsam mit dem Eisenbahnsektor und seinen Organisationen können sie Folgendes organisieren und bekannt machen:
- Initiativen, Ausstellungen und Veranstaltungen zur Belebung der Debatte in Politik, Wirtschaft und Gesellschaft, um die Bedeutung des Schienenverkehrs im Verkehrs- und Wirtschaftssystem der EU zu unterstreichen (unter anderem die Internationale Messe für Eisenbahntechnik TRAKO 2021 in Danzig),
 - Informations- und Aufklärungskampagnen zur Rolle und besonderen Bedeutung des Schienenverkehrs sowie Initiativen, in denen die Gesellschaft darin bestärkt wird, einen Beitrag zur Umsetzung des Ziels eines nachhaltigen Verkehrs zu leisten,
 - Austausch von Erfahrungen und bewährten Verfahren zwischen den regionalen und lokalen Gebietskörperschaften, Eisenbahnunternehmen und Vertretern der EU-Institutionen zur Förderung des Schienenverkehrs;
40. ist bemüht, den Beitrag und die Rolle der Schiene im öffentlichen Verkehr zu stärken und sie in wirtschaftlicher wie gesellschaftlicher Hinsicht attraktiver zu machen. Neben der Förderung der Klimaneutralität der Schiene muss mit Blick auf die sich herausbildende Generationenlücke und die Veränderungen bei den Berufen im Schienenverkehr auch die Attraktivität der Arbeit in dieser Branche erhöht und herausgestellt werden; möchte deshalb insbesondere
- die Mitgliedstaaten und die regionalen Gebietskörperschaften aufrufen, die Bildung in Berufen im Schienenverkehr zu fördern und in Hochschulen Fachbereiche oder Studiengänge für entsprechende Ausbildungen einzurichten, die dem Bedarf des Marktes gerecht werden, vor allem in den Bereichen Ingenieurwissenschaften, Automatisierung, Signaltechnik und in weiteren Fachgebieten;
 - die Eisenbahnunternehmen darin bestärken, zusätzliche Schulungen anzubieten, um die Arbeit im Schienenverkehr attraktiver zu machen;
 - den Eisenbahnunternehmen und Ausbildungseinrichtungen empfehlen, mit Unterstützung der regionalen Gebietskörperschaften und der Mitgliedstaaten Wettbewerbe für Schülerinnen und Schüler einzurichten, in denen ihr Wissen über die Eisenbahn gefragt ist;
 - die Europäische Kommission aufrufen, das Programm #DiscoverEU beizubehalten und auszuweiten. Der AdR schlägt des Weiteren vor, eine gemeinsame Initiative ins Leben zu rufen, durch die dieses Programm mit dem Eisenbahnsektor verknüpft wird. Ihr Ziel sollte sein, die Interrail-Reisen junger Menschen mit einem Veranstaltungsprogramm in Städten und Regionen zu verknüpfen, wobei der Schwerpunkt auf lokale Bahnhöfe als kulturelle

Träger bzw. Fachexkursionen gelegt wird, auf denen junge Menschen mehr über die Eisenbahn erfahren;

- begrüßen, dass sich der Eisenbahnsektor am internationalen Kunstfestival Europalia 2021 beteiligt, dessen Thema der Einfluss der Eisenbahn auf die Kunst sowie die Bedeutung der Eisenbahn als Katalysator von Veränderungen sein wird;

41. hält es für erforderlich, dass der Schienenverkehr auf europäischer und nationaler Ebene unterstützt wird, auch mit Blick auf die Herausforderungen, vor denen die Branche steht. Deshalb

- fordert der AdR den Eisenbahnsektor auf, einen größeren Beitrag zu einem nachhaltigen Fremdenverkehr zu leisten, indem neue Schienenverbindungen geschaffen und bereits stillgelegte wiederhergestellt werden;
- fordert der AdR den Eisenbahnsektor und die Mitgliedstaaten auf, das Angebot an Nachtzügen und Autozügen auszuweiten;
- ruft der AdR die Europäische Kommission auf, ein kohärentes europäisches Hochgeschwindigkeitsschienennetz als Alternative oder Ergänzung zum Flug- und Individualverkehr einzurichten, wobei der Ausbau der regionalen sowie der Güterverkehrsinfrastruktur nicht beeinträchtigt werden darf;
- ermutigt der AdR den Eisenbahnsektor, die Digitalisierung kontinuierlich voranzutreiben und die Zugänglichkeit seiner Leistungen durch die Entwicklung von Apps und Plattformen für den Verkauf von Tickets bzw. die Einrichtung eines gemeinsamen europäischen Systems für den Verkauf von Zugtickets zu verbessern;
- unterstützt der AdR den Eisenbahnsektor und die Mitgliedstaaten bei ihren Maßnahmen zur Förderung der Interoperabilität im internationalen Verkehr;
- fordert der AdR die Mitgliedstaaten auf, Programme für die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene durch Schaffung neuer Projekte zu fördern und zu finanzieren, wie etwa das polnische Programm „Tiry na tory“³ (LKW auf die Schiene), und ihre bewährten Verfahren bei der Verkehrsverlagerung bekannt zu machen;
- fordert der AdR die regionalen Gebietskörperschaften und die Mitgliedstaaten auf, langfristige Verkehrspläne zu erstellen, in denen der Schienenverkehr gegebenenfalls eine führende Rolle einnimmt, und stellt fest, dass die Eisenbahn als Schlüsselement bei der Lösung von Problemen im Zusammenhang mit der verkehrsbedingten Ausgrenzung abgelegener und/oder schwach entwickelter Regionen gefördert werden muss. Für Regionen, in denen es keinen Schienenverkehr gibt, wie in den Gebieten in äußerster Randlage, sollten alternative und ihren Gegebenheiten angepasste Mobilitätslösungen ermittelt werden;
- fordert der AdR die regionalen Gebietskörperschaften auf, die noch existierenden Denkmäler aus der Geschichte der Eisenbahn, Museen sowie historische Betriebswerke als Kulturerbe in ihren Regionen zu unterstützen;
- empfiehlt der AdR den lokalen Gebietskörperschaften, in Zusammenarbeit mit Eisenbahnunternehmen kohärente Verkehrslösungen „von Tür zu Tür“ voranzutreiben und umzusetzen und dabei Projekte der kollaborativen Wirtschaft, etwa Bikesharing, zu berücksichtigen;

3

<https://tirynatory.pl/>.

- empfiehlt der AdR die Einführung umfassender gemeinsamer Werbekampagnen der Regionen und Eisenbahnen unter Nutzung vielfältiger Medien und Informationskanäle sowie die Herausstellung von Bahnhöfen und Schienenfahrzeugen als Kulturträger, was der Bildung und dem Aufbau einer Beziehung zu den Fahrgästen sowie der Schaffung eines gesellschaftlichen Bewusstseins dafür zugutekommt, dass die Eisenbahn als Verkehrsmittel einen entscheidenden Beitrag zur Bekämpfung des Klimawandels leisten kann;
 - fordert der AdR die Mitgliedstaaten und die regionalen Gebietskörperschaften auf, Investitionen für den Bau intermodaler Terminals an den Strecken und Grenzen zu Drittstaaten zu unterstützen und die Bahnhöfe und Haltestellen der Züge, einschließlich der Zufahrtsstraßen, zu modernisieren und zu unterhalten sowie Parkflächen für Menschen, die mit ihrem PKW zum Bahnhof fahren, auszuweisen bzw. einzurichten;
42. verweist darauf, dass Initiativen für den multimodalen Verkehr im Rahmen der Integration der Schiene mit anderen gemeinsam genutzten Verkehrsträgern (Carsharing, Bikesharing) gefördert werden müssen;
43. hält regionale und nationale Investitionen in die Modernisierung historischer Bahnhöfe für erforderlich, deren Umbau auch der Reduzierung negativer Umweltauswirkungen dienen soll, sowie in neue innovative Bahnhöfe, bei denen die Umweltaanforderungen berücksichtigt werden, vor allem in Bezug auf die Nutzung erneuerbarer Energieträger;
44. empfiehlt die Aufstockung der Mittel von 8 Millionen Euro, wie im Vorschlag der Kommission (COM(2020)78) vorgesehen, auf 12 Millionen Euro.

Brüssel, den 14. Oktober 2020

Der Präsident
des Europäischen Ausschusses der Regionen

Apostolos Tzitzikostas

Der Generalsekretär
des Europäischen Ausschusses der Regionen

Petr Blížkovský

III. VERFAHREN

Titel	Europäisches Jahr der Schiene 2021
Referenzdokument	COM(2020) 78 final
Rechtsgrundlage	Artikel 91 AEUV
Geschäftsordnungsgrundlage	Artikel 41 Buchstabe a der Geschäftsordnung
Befassung durch den Rat/das EP/ Schreiben der Kommission	4. März 2020
Beschluss des Präsidiums/Präsidenten	–
Zuständige Fachkommission	Fachkommission für Kohäsionspolitik und EU-Haushalt (COTER)
Berichterstatter	Jarosław Stawiarski (PL/EKR), Marschall der Woiwodschaft Lubelskie (Lublin)
Analysevermerk	4. Juni 2020
Prüfung in der Fachkommission	10. Juli 2020
Annahme in der Fachkommission	10. Juli 2020
Ergebnis der Abstimmung in der Fachkommission	mehrheitlich angenommen
Verabschiedung im Plenum	14. Oktober 2020
Frühere Stellungnahme des AdR	Der potenzielle Beitrag des Eisenbahnsektors zur Verwirklichung der politischen Prioritäten der EU ⁴ (COTER-VI-054)
Konsultation des Netzes für Subsidiaritätskontrolle	–

⁴ [ABl. C 79 vom 10.3.2020, S. 18.](#)