



Rat der
Europäischen Union

Brüssel, den 22. Dezember 2020
(OR. en)

14241/20
ADD 1

TRANS 620

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender:	Frau Martine DEPREZ, Direktorin, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	17. Dezember 2020
Empfänger:	Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union

Nr. Komm.dok.:	C(2020) 8872 final
Betr.:	ANHANG des Beschlusses der Kommission über den im Namen der Europäischen Union bei der Annahme der „Erklärung von Locarno über die Entwicklung des Eisenbahnsystems“ zu vertretenden Standpunkt

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument C(2020) 8872 final.

Anl.: C(2020) 8872 final

Brüssel, den 15.12.2020
C(2020) 8872 final

ANNEX

ANHANG

des

Beschlusses der Kommission

über den im Namen der Europäischen Union bei der Annahme der „Erklärung von Locarno über die Entwicklung des Eisenbahnsystems“ zu vertretenden Standpunkt

ANHANG

Erklärung von Locarno über die Entwicklung des Eisenbahnsystems

Die Europäische Union strebt an, bis 2050 – dem im europäischen Grünen Deal genannten Zieltermin – die erste klimaneutrale Region zu werden. Dem europäischen Verkehrssektor steht somit ein gewaltiger Umbau bevor. Die Dekarbonisierung des Verkehrs sollte mit einer Minderung der mit dem steigenden Verkehrsaufkommen verbundenen Nachteile (z. B. schädliche Emissionen, Lärm und Beeinträchtigungen der Landschaft) Hand in Hand gehen.

Hierfür bekräftigen wir, die für Verkehr zuständige EU-Kommissarin und die Verkehrsminister der Alpenländer sowie der Anrainerstaaten der europäischen Güterverkehrskorridore Rhein-Alpen und Nordsee-Mittelmeer, die Bedeutung einer Verlagerung des alpenquerenden Verkehrs von der Straße auf die Schiene sowie die Notwendigkeit zur Zusammenarbeit, um Lösungen für den grenzüberschreitenden Schienengüter- und -personenverkehr in Europa weiterzuentwickeln.

Wir erklären hiermit unser gemeinsames Bemühen um eine Fortentwicklung dieser Zusammenarbeit mit Blick auf folgende Ziele:

1. Alle Arten des Schienenverkehrs – Personenregional- und -fernverkehrsdienste sowie Güterverkehrsdienste – tragen zur Verwirklichung eines klimafreundlichen Verkehrssystems bei. Wir werden uns daher darum bemühen, dass bei der Sicherung von Kapazitäten und der Gewährleistung des Dienstleistungs- und des Qualitätsniveaus alle Arten des Schienenverkehrs diskriminierungsfrei behandelt werden.
2. Die europäischen Schienengüterverkehrskorridore und die Kernnetzkorridore des transeuropäischen Verkehrsnetzes spielen bei der Förderung des grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrs in Europa eine zentrale Rolle. Die Modernisierung und Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur und die Erfüllung der TEN-V-Anforderungen entlang dieser Korridore sind von entscheidender Bedeutung, damit der Güterverkehr in spürbarem Maße von der Straße auf die Schiene verlagert werden kann. Um die europäischen Schienengüterverkehrskorridore weiter voranzubringen (insbesondere im Hinblick auf grenzüberschreitende Abschnitte, den Ausbau der „ersten und letzten Meile“, die Annahme von TEN-V-Parametern und die Beseitigung von Kapazitätsengpässen), ist es erforderlich, die Rolle der einzigen Anlaufstellen auszuweiten, die Funktionen des internationalen Verkehrsmanagements und der Verkehrsüberwachung zu stärken und die Zusammenarbeit zwischen allen Akteuren der Logistikkette zu intensivieren. In diesem Sinne könnte in Betracht gezogen werden, Finanzmittel aus dem Paket für den Aufbau nach der COVID-19-Pandemie für mehr Investitionen in die Bahninfrastruktur zu nutzen.
3. Beim grenzüberschreitenden Schienenpersonenverkehr handelt es sich um eine grundlegende Form von klimafreundlicher Mobilität, die weiter gefördert werden sollte. Zu diesem Zweck sollten Dienstleistungskonzepte für den europäischen Schienenpersonenverkehr entwickelt werden, wobei Fahrpläne und grenzüberschreitende Verkehrsdienste zwischen den Infrastrukturbetreibern und anderen relevanten Interessenträgern wirksamer abgestimmt werden sollten. Zudem bedarf es vor dem Hintergrund der Covid-19-Pandemie spezifischer

Maßnahmen, um das Vertrauen der Fahrgäste in ein sicheres und gesundes öffentliches Verkehrssystem zu stärken.

4. Ein einfacher und kundenfreundlicher Zugang zu grenzüberschreitenden Schienenpersonenverkehrsdiensten ist von wesentlicher Bedeutung. Wir unterstützen Maßnahmen zur Vereinfachung des Zugangs zu verlässlichen Reiseinformationen und Fahrscheindiensten und zur Sicherstellung nahtloser und zuverlässiger Verbindungen zwischen Eisenbahnverkehrsdiensten sowie zwischen der Eisenbahn und anderen Landverkehrsträgern – auch im Fall von Verkehrsstörungen. Wir nehmen in diesem Zusammenhang die politische Erklärung vom 4. Juni 2020 über die Entwicklung des grenzüberschreitenden Schienenpersonenverkehrs¹ zur Kenntnis.
5. Für bessere Schienengüter- und -personenverkehrsdienste ist die Verfügbarkeit ausreichender und zuverlässiger Eisenbahninfrastrukturen von entscheidender Bedeutung.
6. Das Europäische Netz der Infrastrukturbetreiber und andere Beteiligte sollten die Zeitpläne für die Realisierung von Bauvorhaben besser aufeinander abstimmen, mit denen neue, zusätzliche oder bessere Kapazitäten geschaffen und die vorhandene Infrastruktur für den grenzüberschreitenden Schienengüter- und -personenverkehr erhalten und erneuert wird. Die mit solchen Bauvorhaben unweigerlich verbundenen Beeinträchtigungen sollten durch eine enge Koordinierung der Betriebsverfahren im Güter- und Personenverkehr möglichst gering gehalten werden.
7. Um die Effizienz und Wettbewerbsfähigkeit des grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrs zu steigern, bedarf es ausreichender und attraktiver Fahrwegkapazitäten für dieses Marktsegment. Wir begrüßen die engere Koordinierung der grenzüberschreitenden Schienenverkehrskapazitäten auf Ebene der Schienengüterverkehrskorridore. Der weiterhin bestehende Bedarf an nationalen Vorschriften sollte vor dem Hintergrund des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums überprüft werden, um den Betrieb auf europäischer Ebene weiter zu harmonisieren und die Vorteile, die aufgrund von Infrastrukturverbesserungen – insbesondere auf den europäischen Bahnkorridoren – zu erwarten sind, optimal zu nutzen.
8. Intermodale und kombinierte Verkehrsdienste sollten ebenfalls gefördert werden. Zu diesem Zweck sollten die erforderlichen Terminals und Mobilitätszentren, die von grundlegender Bedeutung sind, errichtet oder dem jeweiligen Bedarf angepasst und in geeigneter Weise in die Dienstleistungskonzepte für den grenzüberschreitenden Schienengüter- und -personenverkehr integriert werden.
9. Das Betriebsmanagement des Schienenverkehrs sollte sowohl grenzübergreifend als auch über die gesamte Lieferkette intermodaler und kombinierter Verkehrsdienste verbessert werden. Die lückenlose Überwachung und Verwaltung grenzüberschreitender Schienenverkehrsdienste sollte zu einem Standard werden, der auf einer angemessenen Governance und geeigneten Regeln und Systemen beruht.
10. Ausbau, Ausweitung und qualitative Verbesserungen der grenzüberschreitenden Schienengüter- und -personenverkehrsdienste sollten durch ein hohes Maß an Interoperabilität unterstützt werden. Neue Chancen durch Automatisierung und Digitalisierung müssen unter Beachtung der auf europäischer Ebene harmonisierten Regeln und Vorschriften (z. B. TSI) genutzt werden.

¹ <https://www.permanentrepresentations.nl/documents/publications/2020/06/04/political-statement-forcoalition-of-the-willing-development-international-rail-passenger-transport>

Die Anwendung dieser Erklärung lässt unsere jeweiligen Rechts- und Regelungsrahmen und unsere jeweiligen Zuständigkeiten in Bezug auf die Planung und Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur unberührt.

Für die vertretenen/delegierenden Parteien:

Im Namen des österreichischen Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie:

Name:

Ort und Datum:

Unterschrift:

* * *

Für die vertretenen/delegierenden Parteien:

Im Namen des belgischen Föderalen öffentlichen Dienstes für Mobilität:

Name:

Ort und Datum:

Unterschrift:

* * *

Für die vertretenen/delegierenden Parteien:

Im Namen des französischen Ministeriums für den ökologischen und solidarischen Wandel
Name:

Ort und Datum:

Unterschrift:

* * *

Für die vertretenen/delegierenden Parteien:

Im Namen des deutschen Bundesministeriums für **Verkehr** und digitale Infrastruktur:

Name:

Ort und Datum:

Unterschrift:

* * *

Für die vertretenen/delegierenden Parteien:

Im Namen des italienischen Ministeriums für Infrastruktur und Verkehr:

Name:

Ort und Datum:

Unterschrift:

* * *

Für die vertretenen/delegierenden Parteien:

Im Namen des liechtensteinischen Ministeriums für Infrastruktur, Wirtschaft und Sport:

Name:

Ort und Datum:

Unterschrift:

* * *

Für die vertretenen/delegierenden Parteien:

Im Namen des luxemburgischen Ministeriums für Mobilität und öffentliche Arbeiten:

Name:

Ort und Datum:

Unterschrift:

* * *

Für die vertretenen/delegierenden Parteien:

Im Namen des niederländischen Ministeriums für Infrastruktur und Wasserwirtschaft:

Name:

Ort und Datum:

Unterschrift:

* * *

Für die vertretenen/delegierenden Parteien:

Im Namen des slowenischen Ministeriums für Infrastruktur:

Name:

Ort und Datum:

Unterschrift:

* * *

Für die vertretenen/delegierenden Parteien:

Im Namen des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation:

Name:

Ort und Datum:

Unterschrift:

* * *

Für die vertretenen/delegierenden Parteien:

Im Namen der Europäischen Union:

Name:

Ort und Datum:

Unterschrift:

* * *