



Rat der  
Europäischen Union

063937/EU XXVII. GP  
Eingelangt am 07/06/21

Brüssel, den 4. Juni 2021  
(OR. en)

9396/21

TRANS 358

## BERATUNGSERGEBNISSE

Absender: Generalsekretariat des Rates

Empfänger: Delegationen

Nr. Vordok.: 8790/21

Betr.: „Den Schienenverkehr zur Nummer 1 intelligenter und nachhaltiger Mobilität machen“  
– Schlussfolgerungen des Rates (3. Juni 2021)

Die Delegationen erhalten in der Anlage die Schlussfolgerungen des Rates mit dem Titel „Den Schienenverkehr zur Nummer 1 intelligenter und nachhaltiger Mobilität machen“, die der Rat auf seiner 3798. Tagung vom 3. Juni 2021 angenommen hat.

„Den Schienenverkehr zur Nummer 1 intelligenter und nachhaltiger Mobilität machen“

– Schlussfolgerungen des Rates –

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —  
UNTER HINWEIS AUF

1. die Schlussfolgerungen des Europäischen Rates vom 12. Dezember 2019, in denen er das Ziel gebilligt hat, bis 2050 eine klimaneutrale Europäische Union zu erreichen<sup>1</sup>, und die Mitteilung der Kommission vom 11. Dezember 2019 mit dem Titel „Der europäische Grüne Deal“<sup>2</sup>;
2. das Engagement der EU-Verkehrsministerinnen und -minister für den Schienenverkehr<sup>3</sup>, das sie im vergangenen Jahr zum Ausdruck gebracht haben in
  - a) der politischen Erklärung zur Unterstützung einer europäischen Agenda für den internationalen Schienenpersonenverkehr, die auf der informellen Videokonferenz auf Ministerebene „Verkehr“ vom 4. Juni 2020 vorgestellt wurde, und
  - b) der auf der Berliner Konferenz vom 21. September 2020 abgegebenen Ministererklärung zum innovativen Verkehr in den Schienengüterverkehrskorridoren;
3. die Mitteilung der Kommission vom 9. Dezember 2020 mit dem Titel „Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität: Den Verkehr in Europa auf Zukunftskurs bringen“<sup>4</sup>, die das Ziel verfolgt, bis 2050 den Schienengüterverkehr zu verdoppeln und den Hochgeschwindigkeitsschienenpersonenverkehr zu verdreifachen;
4. Beschluss (EU) 2020/2228 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Dezember 2020 über ein Europäisches Jahr der Schiene (2021)<sup>5</sup>;

---

<sup>1</sup> EU CO 29/19.

<sup>2</sup> COM(2019)640 final, ST 15051/19 + ADD 1.

<sup>3</sup> Unter regelmäßiger Beteiligung der Verkehrsministerinnen und -minister Norwegens und der Schweiz.

<sup>4</sup> COM(2020) 789 final, ST 14012/20 + ADD1.

<sup>5</sup> ABl. L 437 vom 28.12.2020, S. 108.

5. Verordnung (EU) 2021/241 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Februar 2021 zur Einrichtung der Aufbau- und Resilienzfazilität<sup>6</sup> und bevorstehende Annahme einer zweiten Verordnung zur Schaffung der Fazilität „Connecting Europe“;
  6. die informelle Videokonferenz der EU-Verkehrsministerinnen und -minister vom 30. März 2021 und ihre Stellungnahme zum Non-Paper des portugiesischen Vorsitzes zur Beschleunigung der Verkehrswende: verschiedene Wege zum gemeinsamen Ziel der Verlagerung auf die Schiene („How to Accelerate Modal Shift to Rail: different paths to a common goal“)
- 

7. STELLT FEST, dass die europäischen Schienenverkehrssysteme durch vier Legislativpakete, die 2001<sup>7</sup>, 2004, 2007 und 2016 angenommen wurden, grundlegend reformiert wurden; BEGRÜßT die positiven Auswirkungen dieser Reformen auf die Markttöffnung und die technische Harmonisierung, die zum Teil schon erreicht wurden und zum Teil noch erwartet werden;
8. ERKENNT AN, dass der Rechtsrahmen auf EU-Ebene und auf nationaler Ebene sehr komplex und vielfältig ist, und UNTERSTREICHT, dass weitere Anstrengungen unternommen werden müssen, damit die wirtschaftlichen und operativen Vorteile der technischen Harmonisierung zum Tragen kommen und insbesondere grenzüberschreitende Schienenverkehrsdienste davon profitieren, wobei die unterschiedlichen Ausgangspunkte und Organisationsstrukturen der Mitgliedstaaten zu berücksichtigen sind; BETONT, wie wichtig die vollständige Umsetzung der bestehenden Rechtsvorschriften der Union ist, und UNTERSTREICHT, dass künftige Legislativvorschläge der Union auf einer sorgfältigen Analyse des aktuellen Stands beruhen und nach Möglichkeit auch auf eine Vereinfachung abzielen sollten;
9. ERKENNT AN, dass einige Mitgliedstaaten keine Erschließung durch die Schiene bieten und eine intelligente und nachhaltige Mobilität daher nur durch andere Verkehrsträger erreicht werden kann; ERKENNT ferner AN, dass die Netze in anderen Mitgliedstaaten isoliert sind und die Bemühungen um eine Verbesserung der Interoperabilität daher nicht zu einer Leistungssteigerung führen;

---

<sup>6</sup> ABl. L 57 vom 18.2.2021, S. 17.

<sup>7</sup> 2012 gab es eine Neufassung des ersten Eisenbahnpakets durch die Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (ABl. L 343 vom 14.12.2012, S. 32).

10. BETONT, dass eine weitere technische Harmonisierung im Hinblick auf eine erhöhte Interoperabilität der nationalen Netze den Binnenmarkt für internationale Schienenverkehrsdienste, die Eisenbahnsysteme der Union und die Effizienz unterstützen wird; BETONT darüber hinaus, dass der Schienenverkehr zur Wirtschaft und zur industriellen Basis der Union, einschließlich ihrer globalen Wettbewerbsfähigkeit, beiträgt, die ihrerseits von Forschung, Innovation und technischer Harmonisierung profitieren wird; SIEHT daher dem neuen Gemeinsamen Unternehmen für Europas Eisenbahnen „Europe's Rail Joint Undertaking“ ERWARTUNGSVOLL ENTGEGEN, das eine entscheidende Rolle bei der Erforschung der neuen digitalen Technologien im Schienenverkehr spielen und somit – zusammen mit dem Sektor – einen koordinierten Ansatz für die allgemeine Entwicklung der Eisenbahnsysteme hervorbringen sollte. Dies sollte auch zu einer rascheren Entwicklung des technischen Regulierungsrahmens führen, wobei zu berücksichtigen ist, wie viel Zeit die Einführung früherer Normen brauchte;
11. IST DER AUFFASSUNG, dass dem Schienenverkehr in Anbetracht dessen, dass sowohl eine klimaneutrale, umweltfreundliche<sup>8</sup> Mobilität anzustreben ist als auch – insbesondere in Krisenzeiten, wie sich während der COVID-19-Pandemie gezeigt hat – ein belastbares und vernetztes Verkehrssystem gewährleistet werden muss, eine Schlüsselposition innerhalb des künftigen Verkehrsangebots zukommt.
12. BETONT, wie wichtig ein kontinuierlicher Dialog zwischen Behörden, einschlägigen Interessenträgern, Arbeitgebern, Arbeitnehmern und Nutzern des Schienenverkehrs ist, um sicherzustellen, dass alle von den Vorteilen des Schienenverkehrs profitieren; NIMMT in diesem Zusammenhang die auf Ersuchen des portugiesischen Ratsvorsitzes<sup>9</sup> abgegebene Sondierungsstellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses vom 24. März 2021 zum Thema „Der einheitliche europäische Eisenbahnraum“ ZUR KENNTNIS;
13. SIEHT der geplanten Überarbeitung der Rechtsvorschriften der Union über die Schienengüterverkehrskorridore<sup>10</sup> und das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V)<sup>11</sup> ERWARTUNGSVOLL ENTGEGEN ;

---

<sup>8</sup> Der Schienenverkehr bietet einen geringen CO<sub>2</sub>-Fußabdruck, niedrige Emissionen, eine geringe Landnutzung und einen langen Lebenszyklus seines rollenden Materials; gleichzeitig verringert er Staus und verbessert die Luftqualität in städtischen Gebieten;

<sup>9</sup> EESC TEN/727, ST 7614/21.

<sup>10</sup> Verordnung (EU) Nr. 913/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. September 2010 zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr (ABl. L 276 vom 20.10.2010, S. 22).

<sup>11</sup> Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (ABl. L 348 vom 20.12.2013, S. 1).

## **I. Verkehrsverlagerung**

14. BETONT, dass der Schienenverkehr europaweit 8 % des Personenverkehrs und 19 % des Güterverkehrs ausmacht, aber nur 0,4 % der verkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen verursacht<sup>12</sup>. Daher ist eine Verlagerung des Verkehrs von CO<sub>2</sub>-intensiven Verkehrsträgern auf die Schiene wahrscheinlich der wirksamste Weg zur Dekarbonisierung des Verkehrs in weiten Teilen des Unionsgebiets;
15. STELLT FEST, dass die beträchtlichen Bemühungen um Marktöffnung und technische Harmonisierung den Anteil der Schienenverkehrsdienste in einem schnell wachsenden Markt stabilisiert haben, in dem auch die Erwartungen der Kunden gestiegen sind, dass aber trotz der Fortschritte in einzelnen Marktsegmenten noch keine deutliche Verlagerung auf die Schiene erreicht worden ist;
16. ERKENNT AN, dass der Schienenverkehr durch eine an die Kundenbedürfnisse angepasste Verbesserung der Schienenverkehrsdienste und eine effiziente Optimierung multimodaler Lösungen zwischen der Schiene und anderen Verkehrsträgern attraktiver und wettbewerbsfähiger gemacht werden muss, wenn die Verkehrsverlagerung vorangebracht werden soll. Auch eine effektive Zusammenarbeit zwischen den betreffenden Mitgliedstaaten und zwischen den Infraukturbetreibern sollte Fortschritte erleichtern. Insgesamt muss für eine echte Verkehrsverlagerung das Schienenverkehrsaufkommen stärker wachsen als die Wirtschaft;
17. IST DER AUFFASSUNG, dass regelmäßige Bewertungen der Maßnahmen, mit denen der Grad der tatsächlichen Marktöffnung und der technischen Harmonisierung gemessen wird, durch eine Analyse der Auswirkungen der Maßnahmen auf die Verkehrsverlagerung, den wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalt, die Umweltleistung, die Systemeffizienz, die Infrastrukturgebühren, das Dienstleistungsniveau und die Arbeitsbedingungen ergänzt werden müssen;
18. BEGRÜßT in diesem Zusammenhang die laufenden Initiativen zur Erstellung einer vorausschauenden und stärker operativ ausgerichteten Analyse der Verkehrsverlagerung, bei der unter Berücksichtigung aller Formen des inländischen und internationalen Verkehrs die unter bestimmten Bedingungen möglichen Fortschritte abgeschätzt und spezifische Verbesserungen bei der Qualität und Konnektivität der Infrastruktur angenommen werden, und BEGRÜßT auch die Zusage der Kommission, einen Eisenbahnverbindungsindex zu entwickeln; REGT AN, die mittellangen Verbindungen zwischen Großstädten zu bewerten;

---

<sup>12</sup> Siehe Europäische Kommission, Statistisches Taschenbuch 2020, Tabellen 3.2.12, 2.3.3 und 2.2.3 (ohne Transport in Pipelines).

## II. Resilienz

19. STELLT FEST, dass der Verkehr einer der Sektoren ist, den die COVID-19-Pandemie am stärksten getroffen hat, wobei wirtschaftliche Schäden durch einen drastischen Rückgang von Reisen und Tourismus, Unterbrechungen der Lieferketten, Einkommensverluste seitens der Eisenbahnunternehmen und eine verringerte Anbindung innerhalb der EU entstanden sind. Dies hat bei Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern zu erheblichen wirtschaftlichen Verlusten geführt, sich besonders gravierend auf den Schienenpersonenverkehr ausgewirkt und möglicherweise auch dazu geführt, dass Projekte für neue Investitionen und Dienstleistungen verzögert oder blockiert wurden. Gleichzeitig hat sich der Schienenverkehr als der robusteste Verkehrsträger erwiesen, insbesondere in Form des unbegleiteten kombinierten Verkehrs;
20. STELLT FEST, dass gezielte Maßnahmen der Verkehrsministerinnen und -minister in Zusammenarbeit mit der Europäischen Union und allen einschlägigen Interessenträgern dem Eisenbahnsektor dabei geholfen haben, die negativen wirtschaftlichen Auswirkungen der Krise, die einige Akteure an den Rand des Zusammenbruchs gebracht hat, zu bewältigen, wodurch das Überleben dieser grundlegenden Dienstleistung, die zugleich ein öffentliches Gut darstellt, gesichert wurde;
21. IST DER AUFFASSUNG, dass die aktuelle Krise deutlich gemacht hat, dass die Resilienz- und Notfallmaßnahmen verstärkt und die Verfügbarkeit, Kohärenz und Koordinierung im Schienennetz verbessert werden müssen und dass der Verbesserung der grenzüberschreitenden Verbindungen als Teil eines transeuropäischen Eisenbahnnetzes, das das Rückgrat widerstandsfähiger und nachhaltiger Mobilitätsrouten bilden könnte, höhere Priorität einzuräumen ist; ERSUCHT die Kommission, die bislang erzielten Fortschritte bei der Ausarbeitung eines Notfallplans für den Verkehr im Hinblick auf eine bessere Bewältigung der Pandemie und anderer größerer Krisen darzulegen;

### **III. Europäischer Schienenpersonenverkehr**

22. BETONT, dass der Anteil des grenzüberschreitenden Schienenpersonenverkehrs am gesamten Schienenpersonenverkehrsmarkt der EU zwar gering ist<sup>13</sup>, es jedoch sowohl auf der Angebots- als auch auf der Nachfrageseite ermutigende Anzeichen dafür gibt, dass in den nächsten zehn Jahren ein erheblicher Anstieg möglich ist. Laufende Projekte wie die Wiedereinführung europäischer Nachtzüge sind Zeichen von Begeisterung und Vielfalt;
23. STELLT FEST, dass die internationalen Schienenpersonenverkehrsdiene, -infrastrukturen und -netze in den verschiedenen Teilen Europas sehr unterschiedlich entwickelt sind, was unter anderem auf die Kundennachfrage, politische Entscheidungen, Geografie, Bevölkerungsdichte und die wirtschaftliche Integration zwischen Grenzregionen zurückzuführen ist;
24. BEGRÜSST die Einrichtung der unter Beteiligung eines breiten Spektrums von Interessenträgern zustande gekommenen Plattform für den internationalen Schienenpersonenverkehr und die diesbezüglich eingeleiteten praktischen Schritte und NIMMT die Entwicklung des Konzepts „Trans Europe Express 2.0“ (TEE 2.0) ZUR KENNTNIS; BEGRÜSST die Absicht der Kommission, im Laufe dieses Jahres einen Aktionsplan zur Förderung des Schienenpersonenverkehrs auf Fern- und grenzüberschreitenden Strecken vorzulegen, UNTERSTREICHT, dass die Mitgliedstaaten und die Europäische Union zum Abbau von Marktschranken zusammenarbeiten müssen, und ERSUCHT die Kommission, bis zum nächsten Jahr einen Fortschrittsbericht über die Ergebnisse ihres Aktionsplans vorzulegen;
25. PLÄDIERT für eine Weiterentwicklung des europäischen Schienenpersonenverkehrs. Kurz- und mittelfristig sollte dies erreicht werden, indem bestehende Dienste ergänzt werden und das Reiseerlebnis der Fahrgäste, ein fairer Wettbewerb, eine umfassende Streckenplanung, der Fahrkartenvverkauf durch Eisenbahnunternehmen und Dritte, direkte Anbindungen an den regionalen, lokalen und städtischen Verkehr sowie Verfahren für die Kapazitätszuweisung – unbeschadet der diesbezüglichen Zuständigkeiten der Mitgliedstaaten und Infrastrukturbetreiber – sowie die Beseitigung technischer und betrieblicher Hindernisse, insbesondere in grenzüberschreitenden Abschnitten und Terminals, in den Vordergrund gestellt werden;

---

<sup>13</sup> 7 % der gesamten Personenkilometer; Europäische Kommission, Statistisches Taschenbuch 2020, Tabelle 3.2.12.

26. STELLT FEST, dass der Ausbau dieses Segments, wie in den nationalen Umsetzungsplänen dargelegt, die Beseitigung der verbleibenden Infrastrukturengpässe im Eisenbahnsystem der Union, die Verwirklichung des TEN-V-Kern- und Gesamtnetzes, die Entwicklung eines Hochgeschwindigkeitsnetzes, den Erwerb von interoperablem rollenden Material und die vollständige Umsetzung des Europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystems (ERTMS) erfordert, sodass Verkehrsunterbrechungen so gering wie möglich gehalten werden;
27. IST SICH der Vielfalt der nationalen Konzepte für die Organisation von Schienenpersonenverkehrsdielen BEWUSST und BETONT, dass Dienste im Rahmen des freien Marktzugangs als Reaktion auf die Marktnachfrage entscheidend dazu beitragen, die Verkehrsverlagerung auf die Schiene auszuweiten, die mit einer breit gefächerten Innovationskultur und einer dynamischen Eisenbahnwirtschaft einhergehen muss; ERKENNT AN, dass die Mitgliedstaaten in bestimmten Fällen in Erwägung ziehen können, in ihrem Hoheitsgebiet öffentliche Dienstleistungsaufträge für grenzüberschreitende Schienenpersonenverkehrsdielen zu nutzen – zusätzlich zu den inländischen –, um so das wünschenswerte Verkehrsangebot zu generieren; SIEHT in diesem Zusammenhang der Überarbeitung der Leitlinien für die Auslegung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007<sup>14</sup> durch die Kommission ERWARTUNGSVOLL ENTGEGEN;

#### **IV. Europäischer Schienengüterverkehr**

28. ERWARTET, dass Fortschritte bei der Fertigstellung des Kernnetzes des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) innerhalb des festgelegten Zeitrahmens, die flächendeckende Einführung des Europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystems (ERTMS) sowohl streckenseitig als auch fahrzeugseitig bei gleichzeitiger schrittweiser Stilllegung alter Signalsysteme und die weitere Harmonisierung der technischen und operativen Anforderungen zu einem effizienteren, kostengünstigeren und besser integrierten Schienengüterverkehr führen und somit das weitere Wachstum des Schienengüterverkehrs ermöglichen werden;

---

<sup>14</sup> Leitlinien für die Auslegung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdielen auf Schiene und Straße (ABl. C 92 vom 29.3.2014, S. 1).

29. ERWARTET, dass der Schienengüterverkehr durch die koordinierte Einführung von Innovationen, insbesondere im Bereich der Digitalisierung und Automatisierung, weiteren Auftrieb erhält, solange deren Einsatz aus der Kosten-Nutzen-Perspektive zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit des Eisenbahnsektors beiträgt; STELLT FEST, dass der digitale Informationsaustausch, einschließlich Trackingsystemen, einen wichtigen Schritt auf dem Weg zur Integration des Schienengüterverkehrs in die Lieferkette darstellen und den Schienengüterverkehr für Transportunternehmen zu einer zuverlässigeren Wahlmöglichkeit machen wird;
30. BETONT mit Blick auf den europäischen Grünen Deal, in dem die Europäische Kommission den Schienengüterverkehr als oberste Priorität einstuft, dass diese Initiative auf allen Erfahrungen und bewährten Verfahren aufbauen wird, die bereits im Rahmen der Schienengüterverkehrskorridore entwickelt wurden, und gleichzeitig Innovationen in Bezug auf neue Technologien, Digitalisierung und Betriebskonzepte fördern wird, um ein starker integriertes Betriebsnetz für einen wettbewerbsfähigen Schienengüterverkehr zu erreichen;
31. STELLT FEST, dass sich das aus den Schienengüterverkehrskorridoren bestehende Schienennetz der Union für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr als sehr effizient erwiesen hat, um konzertierte Aktionen und gemeinsame Maßnahmen der für den Betrieb zuständigen Akteure zu entwickeln und gleichzeitig unter anderem die Stärkung der Resilienz des Schienengüterverkehrs im Falle schwerer Krisen sowie die Durchführung der erforderlichen Notfallmaßnahmen zu erleichtern;
32. ERKENNT die bisherige Arbeit im Zusammenhang mit den Schienengüterverkehrskorridoren AN und BEGRÜßT die Zusage der Mitgliedstaaten, ihre Zusammenarbeit mit der Europäischen Kommission und den Koordinatoren der TEN-V-Kernnetzkorridore fortzusetzen, UNTERSTREICHT, wie wichtig es ist, die Infrastrukturkapazität und die Strecken der Schienengüterverkehrskorridore entsprechend den Markterfordernissen und den Kundenbedürfnissen weiterzuentwickeln, und PLÄDIERT DAFÜR, das Funktionieren der Schienengüterverkehrskorridore auf koordinierte Weise zu stärken;

## **V. Netze, Investitionen und Konnektivität**

33. STELLT FEST, dass das TEN-V-Netz eine entscheidende Rolle für die Entwicklung eines kohärenten, interoperablen Schienennetzes mit hoher Kapazität in der gesamten Union und für dessen Anbindung an Häfen, Flughäfen sowie Straßen- und Binnenschifffahrtsterminals gespielt hat. Auch wenn es nicht möglich war, die großen Asymmetrien bei den angeschlossenen Gebieten und der Dichte des Schienennetzes mit Hilfe der Fazilität „Connecting Europe“ und anderer Finanzierungsinstrumente der EU zu überwinden, hat das TEN-V-Netz vielen Mitgliedstaaten mit geringeren Investitionskapazitäten ermöglicht, die Anbindung ihrer Netze, stetig, wenn auch langsam, zu modernisieren und zu verbessern;
34. UNTERSTREICHT die Bedeutung einer kohärenten TEN-V-Politik mit Projekten, die die Entwicklung von Hochgeschwindigkeits- und internationalen Schienenpersonenverkehrsdienssten zwischen den wichtigsten städtischen Knotenpunkten fördern und einen wettbewerbsfähigeren Schienengüterverkehr ermöglichen; BETONT, dass dies eine der Voraussetzungen für die Verwirklichung der Ziele der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität ist; BEFÜRWORTET Initiativen mit dem Ziel, Schienenverbindungen anzubieten, die Kurzstreckenflüge ersetzen können, soweit dies möglich ist;
35. IST SICH des politischen Ziels einer klimaneutralen Wirtschaft BEWUSST und ERKENNT AN, dass die nationalen Haushalte vieler Mitgliedstaaten nach wie vor unter dem Druck der früheren Wirtschaftskrisen und der derzeitigen Pandemie stehen und dass öffentliche Investitionen in den Verkehr in diesen Mitgliedstaaten bestenfalls auf dem für die Instandhaltung erforderlichen Niveau geblieben sind;
36. BETONT, dass der Eisenbahnsektor die Finanzierungsinstrumente der EU bestmöglich nutzen muss. Die Schienenverkehrsinfrastruktur wurde als der Bereich herausgestellt, der Investitionen am dringendsten benötigt, um das TEN-V-Netz fertigzustellen und das bestehende Netz zu modernisieren. BEGRÜBT daher, dass die Mitgliedstaaten beabsichtigen, die im Rahmen der Aufbau- und Resilienzfazilität und des Mehrjährigen Finanzrahmens 2021-2027 zur Verfügung gestellten Mittel zu nutzen, um den Eisenbahnsektor wettbewerbsfähiger zu machen und damit verbundene Investitionen in die Schieneninfrastruktur zu unterstützen;

37. UNTERSTREICHT, dass die systematische Integration mit anderen Verkehrsträgern – einschließlich des Seeverkehrs, der Binnenschifffahrt, des Luft- und Straßenverkehrs, des städtischen Verkehrs und der aktiven Mobilität – von entscheidender Bedeutung ist, um Verbindungen zwischen Gebieten zu erhalten und die Verkehrsverlagerung zu erreichen. Daher sind mehr Möglichkeiten für den intermodalen Transfer, eine Erweiterung der Kapazität bestehender Transfer- und Umschlaganlagen und ein besseres intermodales Verkehrsmanagement erforderlich;
38. IST SICH BEWUSST, dass erhebliche Investitionen des Sektors in rollendes Material für internationale Fernstrecken erforderlich sind. Die Finanzierung könnte durch Garantien auf Unionsebene unterstützt werden, um Innovationen zu nutzen, Anpassungen an neue technische Spezifikationen zu ermöglichen, die Flexibilität, die Sicherheit und den Komfort zu erhöhen und das Dienstleistungsangebot zu erweitern; ERKENNT ferner AN, dass Investitionen seitens der Privatwirtschaft dringend erforderlich sind, und ERINNERT die Mitgliedstaaten DARAN, dass es internationale Abkommen und Verträge wie das Protokoll von Luxemburg zum Übereinkommen von Kapstadt<sup>15</sup> gibt, die private Investitionen erleichtern;
39. ERSUCHT die Kommission, denkbare Regelungen auf europäischer Ebene zu prüfen, um Eisenbahnunternehmen in diskriminierungsfreier Weise zu unterstützen, und dem Rat die Ergebnisse vorzulegen. NIMMT angesichts der Besonderheiten des Eisenbahnsektors die Absicht der Kommission ZUR KENNTNIS, die Vorschriften für die Gewährung staatlicher Beihilfen zu überprüfen.

---

<sup>15</sup> Protokoll zum Übereinkommen über internationale Sicherungsrechte an beweglichen Ausrüstungen betreffend Besonderheiten des rollenden Eisenbahnmaterials, ABl. L 331 vom 16.12.2009, S. 4.