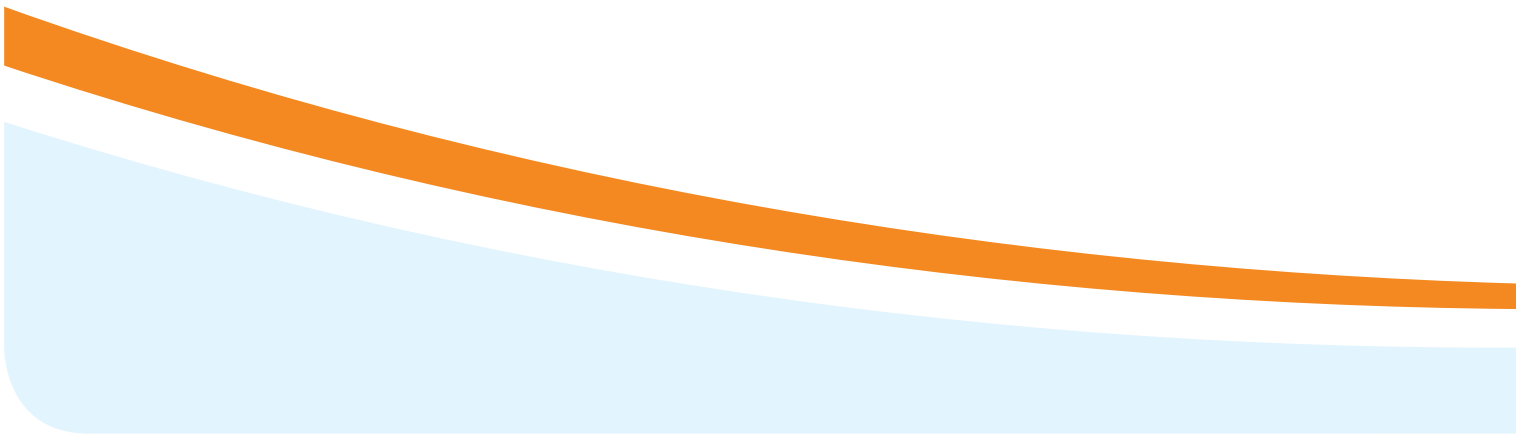




# Beitrag des Schienenverkehrs zur Erreichung der Ziele des Grünen Deals durch die EU



Europäischer Wirtschafts-  
und Sozialausschuss



## Beitrag des Schienenverkehrs zur Erreichung der Ziele des Grünen Deals durch die EU

Ein gut digitalisierter Schienenverkehr ist eine wichtige Voraussetzung für die Verwirklichung der Klimaziele des Grünen Deals. Allerdings sind hierfür weitere umfangreiche Investitionen und eine stärkere Koordinierung auf EU-Ebene erforderlich. Jedoch gibt es auch leicht umsetzbare, raschen Erfolg versprechende Maßnahmen wie z. B. verbesserte Fahrscheinsysteme.

Digitalisierung, Dekarbonisierung und die Rolle des Schienenverkehrs in den TEN-V-Korridoren waren die Hauptthemen der Konferenz, die der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss (EWSA) am 15. November 2021 im Rahmen des Europäischen Jahres der Schiene 2021 veranstaltete. Das der Förderung des Schienenverkehrs gewidmete Europäische Jahr war zugleich ein weiteres Jahr der COVID-19-Krise, in der die Bahn trotz der Herausforderungen im Gesundheitsbereich und finanzieller Verluste die Mobilität in Europa aufrechterhalten hat. „Dieses Jahr der Schiene bietet der organisierten Zivilgesellschaft die einzigartige Gelegenheit, die Vorteile des Schienenverkehrs für Reisende und Nutzer zu diskutieren und die positiven Aspekte in Bezug auf die Arbeitsbedingungen, die Wirtschaft und das Klima zu erörtern“, betonte EWSA-Präsidentin **Christa Schweng**. Außerdem forderte sie Maßnahmen zur unmittelbaren Unterstützung des Verkehrssektors zur Überwindung der Krise und zu seinem Überleben im wahrsten Sinne des Wortes.

### Ökologisierung und Digitalisierung

Die verkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen müssen bis 2050 um 90 % (bis 2030 um 55 %) gesenkt werden. Daher liegt die grundlegende Lösung für den Verkehrsbereich des Grünen Deals ganz einfach im Ausbau des Schienenverkehrs in Europa, denn wie **Elżbieta Łukaniuk**, Mitglied des Kabinetts von Kommissionsmitglied **Adina-Ioana Vălean**, erklärte, ist die Bahn ein „sehr wichtiger Bestandteil eines künftigen nachhaltigen Verkehrsmixes“. Deshalb möchte die Europäische Kommission den Hochgeschwindigkeitsschienenverkehr bis 2030 verdoppeln und bis 2050 verdreifachen. Auch für den Schienengüterverkehr werden ehrgeizige Ziele gesetzt: Er soll bis 2030 um 50 % zunehmen und bis 2050 verdoppelt werden.

Zu den entscheidenden Maßnahmen, mit denen die EU auf diese Ziele hinwirken kann, gehört die Fertigstellung des TEN-V-Kernetzes und des TEN-V-Gesamtnetzes bis 2030 bzw. 2050.

Eine der Leitinitiativen des Europäischen Jahres der Schiene 2021 war der Sonderzug „Connecting Europe Express“. Am 7. Oktober 2021 erreichte er nach einer Reise, die ihn auf 20 000 Kilometern 36 Tage lang von Westen nach Osten und Norden nach Süden quer durch Europa führte, sein Endziel Paris. Mit dem Zug sollte für die Vorteile des Schienenverkehrs und die noch zu bewältigenden Herausforderungen sensibilisiert werden. Auf seiner



Fahrt über ein Schienennetz mit drei verschiedenen Spurweiten durchquerte er 26 Länder, passierte 33 Grenzen und hielt auf mehr als 120 Bahnhöfen. „Bei ausreichend solider Infrastruktur für den Hochgeschwindigkeitsschienenverkehr und gutfunktionierender Interoperabilität hätte der „Connecting Europe Express“ dieselbe Strecke in nur 10 bis 15 statt 36 Tagen zurücklegen können“, erläuterte **Alberto Mazzola**, Exekutivdirektor der Gemeinschaft der europäischen Bahnen (CER), dem Sprachrohr des europäischen Eisenbahnsektors.

Ein gesunder Wettbewerb in einem klimafreundlichen Verkehr setzt voraus, dass in der EU hinsichtlich der Kostenberechnung, einschließlich „externer Kosten“, die gleichen Wettbewerbsbedingungen wie für andere Verkehrsträger herrschen. Selbst bei einem emissionsarmen Straßenverkehr müssen auch Aspekte wie Lkw-Lärm, Verkehrsstaus und Autounfälle berücksichtigt werden, was sogar Elektrofahrzeuge erheblich teurer für die Umwelt machen würde als den Schienenverkehr. **Pietro Francesco De Lotto**, Vorsitzender der CCMI, bekräftigte die Forderung des EWSA nach der Einrichtung einer einzigen Regulierungsstelle für den Schienenverkehr in der EU. Dies würde zur Entwicklung eines interoperablen, digitalisierten Schienenverkehrs und somit zur Umsetzung des Grünen Deals beitragen. Die Eisenbahnunternehmen sollten auf eine bessere Integration der Züge in die Verkehrsnetze und eine Anbindung der Flughäfen und Häfen an die Bahn hinwirken. Darüber hinaus müssen im Schienenverkehr das Europäische Eisenbahnverkehrsleitsystem

(ERTMS) (nach Ansicht von Herrn Mazzola sollte die EU ihre Kofinanzierung deutlich erhöhen), das digitale Kapazitätsmanagement und die automatische digitale Kupplung weiterentwickelt werden, die alle im gemeinsamen europäischen Eisenbahnraum interoperabel sein sollten.

## Fahrscheinsysteme

Die Systeme für den Fahrscheinverkauf sind für gewöhnliche Nutzer des Personenverkehrs immer noch ein konkretes Beispiel für die Fragmentierung des Schienenverkehrsmarkts. Trotz der wachsenden Nachfrage nach digitalen Diensten fehlt es hier weiterhin an Dynamik. Herr Mazzola argumentierte, dass die Eisenbahnunternehmen bereits viel im Bereich der Fahrscheinsysteme getan haben. Heutzutage sind für viele der langen internationalen Strecken in Europa leicht Online-Fahrscheinanbieter zu finden. Die CER plädiert für eine deutliche Verbesserung der Fahrscheinsysteme bis 2025. **Dimitri Vergne** vom Europäischen Verbraucherverband (BEUC) erklärte jedoch, dass die Europäische Union trotz der Initiativen des Eisenbahnsektors im Bereich der gemeinsamen Fahrscheinsysteme legislative Maßnahmen benötigt. Dem sollte Rechnung getragen werden.

Die EU-Rechtsvorschriften sollten zur Einrichtung eines digitalen Systems für den Verkauf kombinierter Fahrausweise für verschiedene Beförderungsunternehmen beitragen, die Verbraucherschutzgarantien vorsehen (z. B. bei verpassten Anschlüssen aufgrund von Zugverspätungen) und über einen zentralen Buchungsdienst erwerblich sein sollten. Darüber hinaus muss unabhängigen Akteuren Zugang zu Daten über Zugverbindungen gewährt werden, wenn Anbieter kombinierte und Einzelfahrkarten verkaufen können sollen, wie Herr Vergne betonte. So könnten sie ähnlich wie beim Verkauf kombinierter Flugtickets umfassende Buchungssysteme mit einem einzigen Anbieter entwickeln.

„Das Verkehrsmittel sollte frei wählbar sein. Dies ist uns beim Flug- und Straßenverkehr gelungen, nun müssen wir dasselbe im Schienenverkehr erreichen, vor allem bis zum Jahr 2030, einem Meilenstein des TEN V. Unsere Rolle als EU-Institutionen besteht darin, einen einheitlichen Eisenbahnraum zu schaffen“, sagte **Barbara Thaler**, MdEP und Mitglied des TRAN-Ausschusses. Sie hob hervor, dass die EU für einsatzbereite, pünktliche, flexible, erschwingliche und komfortable Züge sorgen muss, wodurch deutlich mehr Kunden angezogen würden.

Die grenzüberschreitenden Fahrpreismäßigungen für „Senioren“ müssen harmonisiert werden. „Bis 2030 sollten wir über ein multimodales Fahrscheinsystem mit multimodalen Informationen über Straßen-, Bahn-, Flug- und Schiffsverbindungen verfügen“, fügte Herr Mazzola hinzu. Die Verbesserung der Fahr- und Flugscheinsysteme lässt sich leicht realisieren. Außerdem könnte der Schienenverkehr effizienter und attraktiver gestaltet werden, indem Fahrkarten bspw. bereits sechs Monate vor der Fahrt verkauft werden. Voraussetzung hierfür ist jedoch eine Änderung der die Fahrpläne betreffenden EU-Verordnungen.

## Mehr politischer Wille? Mehr Geld? Beides?

„Die Verhängung von Sanktionen und Geldstrafen funktioniert nicht“, antwortete **Iveta Radičová**, Koordinatorin des TEN-V-Korridors Mittelmeer, auf die Frage, wie sich die Ursachen für Verzögerungen bei der Fertigstellung von Bahnverbindungen im TEN-V beheben lassen. In der Podiumsdiskussion zum Thema „Die Rolle der Eisenbahn in den TEN-V-Korridoren und bei der Vollendung des Kernnetzes“ betonte Frau Radičová, dass die größte Herausforderung für grenzüberschreitende Schienenverbindungen die binationale Koordinierung



und Zusammenarbeit sei. Die einzelnen Regierungen sind oft dabei, sich von Wirtschaftskrisen zu erholen oder neue Probleme zu lösen oder konzentrieren sich auf Prioritäten, die nichts mit dem grenzüberschreitenden Schienenverkehr zu tun haben. Dies erschwert TEN-V-Vorhaben.

„Das einzige Hindernis ist der politische Wille“, führte Frau Radičová aus. Angesichts der nun vorhandenen politischen Koordinierung und Zusammenarbeit seitens der EU-Regierungen wird die

Frage der Finanzierung, auch aus EU-Mitteln, zu einem viel kleineren Problem. **Carlo Secchi**, Koordinator des TEN-V-Korridors Atlantik, unterstrich jedoch,



dass „viele Milliarden mehr“ erforderlich sind, um die europäischen TEN-V-Ziele im Schienenverkehr zu verwirklichen. „Daher sollten wir nach Wegen suchen, um in größerem Umfang neben öffentlichen Investoren auch private Investoren und Akteure aus den Finanzmärkten anzuziehen. Öffentlich-private Partnerschaften in diesem Bereich sind kein Tabuthema mehr“, legte er dar. Er verwies auf die Hochgeschwindigkeitsstrecke Tours-Bordeaux, die als Projekt im Rahmen einer öffentlich-privaten Partnerschaft mit Beiträgen der Europäischen Kommission und der Europäischen Investitionsbank gebaut wurde.

Herr Secchi wies darauf hin, dass die rechtzeitige Fertigstellung des TEN-V durch technologische Interoperabilitätsprobleme (Elektrifizierung, Signalsysteme und Zuglänge sowie unterschiedliche Spurweite im Fall der iberischen Eisenbahnen) und Verzögerungen bei den Genehmigungen (sowie politische Entscheidungen, die dazu führen, dass der Bau grenzüberschreitender Hochgeschwindigkeitsbahnstrecken keine Priorität mehr ist) behindert wird. Herr Secchi machte deutlich, dass es seiner Ansicht nach zu Verzögerungen bei der geplanten Fertigstellung des grenzüberschreitenden TEN-V-Netzes bis 2030 wird. **Inés Ayala Sender**, Koordinatorin des TEN-V-Korridors Rhein-Donau, verwies darauf, wie wichtig der Grüne Deal für die Förderung des transeuropäischen Verkehrsnetzes und die Ausübung politischen Drucks für seine rechtzeitige Fertigstellung ist. Sie betonte, wie sinnvoll es ist, junge Menschen anzusprechen, indem Nachtzüge angeboten werden, die sich – mit angemessenen Bemühungen seitens der Eisenbahnunternehmen – zu einer zeitgemäßen, modernen und attraktiven Option auf längeren, auch grenzüberschreitenden Strecken entwickeln könnten.

Darüber hinaus wurde dazu aufgerufen, Projekte für die Zeit nach 2030 voranzuplanen, namentlich im Hinblick auf die Anbindung aller Haupt- und Großstädte der EU an ein Hochgeschwindigkeitsschienennetz. Allerdings muss die Frage der regionalen Eisenbahnnetze und der Pendlernetze weiterhin im Mittelpunkt stehen. Verbesserungen auf regionaler Ebene können erheblich zu einer umweltfreundlicheren Gestaltung der europäischen Verkehrssysteme beitragen. **Tālis Linkaits**, lettischer Verkehrsminister, wies zudem auf die geopolitische Bedeutung des Schienenverkehrs für die EU hin. Ein Beispiel hierfür ist der Bau der Rail Baltica-Strecke, bei dem die baltischen Staaten mit den Altlasten ihrer Isolation vom Rest Europas in der Sowjetzeit zu kämpfen haben.

Auf der Konferenz zum Europäischen Jahr der Schiene 2021 wurde auch die bahnbrechende Vereinbarung „Women in Rail“ vorgestellt, die am 5. November 2021 von der CER und der Europäischen Transportarbeiter-Föderation (ETF) unterzeichnet wurde. Als erste Vereinbarung ihrer Art auf EU-Ebene über die Gleichstellung von Frauen und Männern und erste autonome Vereinbarung im Eisenbahnsektor seit über 15 Jahren soll sie aktuelle statistische Daten bieten und andere Entwicklungen in diesem Bereich verfolgen. Zudem zielt sie darauf ab, mehr Frauen für die Bahn zu gewinnen, ihnen mehr Schutz zu bieten und Gleichbehandlung am Arbeitsplatz zu gewährleisten. „Aber die eigentliche Arbeit beginnt erst jetzt, denn diese Vereinbarung muss erst noch umgesetzt werden“, betonte **Jedde Hollewijn**, Referentin für Eisenbahnen, ETF.

## Infrastruktur, Konnektivität, Interoperabilität

Eine bessere Infrastruktur, Konnektivität und Interoperabilität – so lautete die wichtigste Botschaft der EWSA-Konferenz. Sie machte deutlich, dass vorrangig in technischer und rechtlicher Hinsicht und in Bezug auf die Multimodalität und Fahrscheinsysteme die Fragmentierung des Marktes überwunden werden muss. „Wir müssen für möglichst viele Schnittstellen mit anderen Verkehrsträgern und anderen Bereichen sorgen. Darüber hinaus müssen wir uns um eine Vereinfachung bemühen und von den Verwaltungsroutinen abrücken“, erklärte **Stefan Back**, Vorsitzender der thematischen Studiengruppe Verkehr der Fachgruppe TEN, EWSA. Je stärker der Schienenverkehr genutzt wird, desto mehr wird der Verkehr zum Grünen Deal beitragen, doch kann die Digitalisierung erhebliche Auswirkungen sowohl auf den Schienenverkehr als auch auf die Wirtschaft insgesamt haben. „Wir fordern, dass der Anteil der Schiene sowohl am Personen- als auch am Güterverkehr erhöht wird, sodass die Mitgliedstaaten miteinander verbunden sind und die Vorteile der Bahn sowohl für die Bürger als auch für die Unternehmen deutlich werden“, erklärte **Baiba Miltoviča**, Vorsitzende der Fachgruppe Verkehr, Energie, Infrastrukturen, Informationsgesellschaft (TEN) des EWSA.

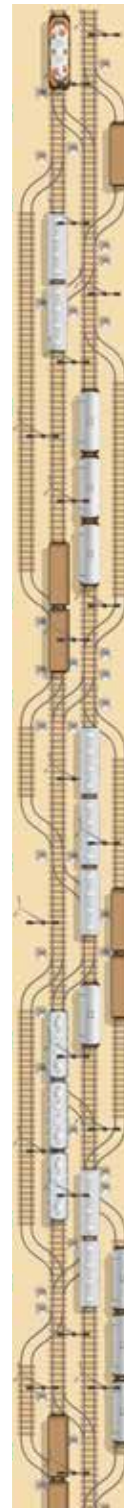


## Die Arbeiten des EWSA zum Thema Schienenverkehr

In den auf der Konferenz „Europäisches Jahr der Schiene 2021“ geführten Debatten wurde mehrfach auf die am 9. Juli 2021 verabschiedete Stellungnahme **Evaluierung des Weißbuchs Verkehr von 2011** verwiesen. Darin wird der Stand der Umsetzung des 2011 von der Europäischen Kommission vorgelegten *Fahrplans zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem* bewertet.

Wie der EWSA in der Stellungnahme darlegt, hat sich die Europäische Kommission bisher vor allem auf den Wettbewerb innerhalb der Bahnbranche konzentriert, statt in ihrer Verkehrspolitik für die Schiene konsequent umweltpolitische Ziele zu verfolgen. Der EWSA bringt seine entschiedene Unterstützung für die Ökologisierung des Verkehrs zum Ausdruck. Gleichzeitig muss die Energiewende gerecht sein und unter Beibehaltung der Ziele tragfähige und realistische Alternativen bereitstellen, wobei den wirtschaftlichen und sozialen Besonderheiten und Bedürfnissen der einzelnen Gebiete in allen Teilen Europas, auch des ländlichen Raums, Rechnung zu tragen ist. Der EWSA „hat sich bereits in der Vergangenheit für Investitionen in eine moderne und zukunftsgerechte Infrastruktur im Rahmen des Grünen Deals eingesetzt und wird dies auch künftig tun.“

Darüber hinaus empfiehlt der EWSA, direkten Verbindungen zwischen Drehkreuz-Flughäfen und dem Hochgeschwindigkeitsschienennetz Vorrang einzuräumen, die existieren müssen, bevor das Verbot von Kurzstreckenflügen überhaupt erwogen werden kann. Schließlich bekräftigt er, dass Komodalität und nicht eine Verlagerung auf andere Verkehrsträger angestrebt werden sollte. Die Ökowende muss sozial gerecht sein und die Wettbewerbsfähigkeit des europäischen Verkehrssektors bewahren, auch durch die umfassende Umsetzung des europäischen Verkehrsraums mit uneingeschränkter Umsetzung des Binnenmarkts.



Der EWSA weist in diesem Zusammenhang jedoch auch darauf hin, dass die mit dem vierten Eisenbahnpaket erreichte förmliche Marktöffnung in der Praxis vollständig umgesetzt werden muss, um die Schiene zu einem attraktiven Partner im Rahmen der Multimodalität zu machen, wobei auch ökologische und soziale Aspekte zu berücksichtigen sind. In der oben genannten Stellungnahme bedauert der EWSA zudem die Verzögerungen bei der Umsetzung der TEN-V.

Thema der am 24. März 2021 vom EWSA verabschiedeten Stellungnahme **Der einheitliche europäische Eisenbahnraum** sind die Fortschritte bei der Entwicklung eines effizienten und wettbewerbsfähigen EU-weiten Schienennetzes im Einklang mit der *Strategie zur Revitalisierung der Eisenbahn in der Gemeinschaft* von 1996.



Wie der EWSA in dieser Stellungnahme darlegt, haben die gemeinsamen europäischen Anstrengungen in diesem Bereich nicht vollumfänglich zu den gewünschten Ergebnissen geführt, obschon die Bemühungen zur Öffnung der internationalen und nationalen Güter- und Personenschienenverkehrsmärkte der EU und zur Angleichung technischer Vorschriften und Sicherheitsbestimmungen seit nunmehr fast drei Jahrzehnten andauern. Im Jahr 2001 betrug der Verkehrsträgeranteil des

Schienengüterverkehrs (Landverkehr) 17,5 % und 2018 17,9 %. Der Marktanteil des Schienenpersonenverkehrs stieg von 6,6 % im Jahr 2007 auf 6,9 % im Jahr 2018 (alle Personenbeförderungsarten). Trotz desselben Rechtsrahmens waren die Entwicklungen in den Mitgliedstaaten unterschiedlich.

Der EWSA ist der Auffassung, dass auf politischer Ebene, bei der Regulierung und im Hinblick auf ein Umdenken noch viel zu tun bleibt. Es sind Maßnahmen zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Verkehrs erforderlich, indem Grenzkontrollen verringert und administrative Probleme und Verzögerungen an Grenzübergängen beseitigt werden. Zusätzlich müssen

die Verkehrsplanung, die Kapazitätsplanung und die Information verbessert werden. Es muss in die Infrastruktur, aber auch in die Digitalisierung und Modernisierung des rollenden Materials investiert werden, z. B. durch den Einsatz des digitalen Europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystems ERTMS und durch automatische Kupplungen. Darüber hinaus sind Investitionen in einen gerechten Übergang und in die Qualifikationsentwicklung erforderlich, damit der Verkehr reibungsloser vonstattengeht, die Ressourcen besser genutzt werden und Beschäftigung gesichert wird.

In Bezug auf die Staatsverschuldung empfiehlt der EWSA, dass öffentliche Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur auch nach der COVID-19-Krise im Rahmen der Maastricht-Kriterien nicht zu berücksichtigen sind. Öffentliche Dienstleistungsaufträge sind grundlegend für die Gewährleistung zugänglicher, erschwinglicher und inklusiver Personenverkehrsdienste für alle. Der EWSA betrachtet die Direktvergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge als eine der wirksamsten und effizientesten Maßnahmen zur Förderung des Schienenpersonenverkehrs.

Ferner geht der EWSA in seiner am 15. Juli 2020 verabschiedeten Stellungnahme **Europäisches Jahr der Schiene 2021** auf die dringlichsten Herausforderungen für den Schienenverkehr ein. Neben den Zielen des Grünen Deals geht es darin vor allem um Aspekte der Digitalisierung, die nicht nur für den Personen- und Güterverkehr, sondern auch für die Beschäftigten der Eisenbahnbranche von Bedeutung sind. Wie der EWSA ausführt, müssen die Anliegen der Beschäftigten angemessen berücksichtigt werden, indem Arbeitnehmervertreter und Gewerkschaften eingebunden werden. Die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer müssen Zugang zu Aus- und Weiterbildung haben, damit sie sich ihre hochwertigen Arbeitsplätze und die nachhaltige Beschäftigung erhalten können. Im Interesse der Gleichstellung der Geschlechter muss geschlechtsspezifischen Belangen besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden.

Wie der EWSA in dieser Stellungnahme feststellt, werden demografische, wirtschaftliche und politische Trends neue Formen der Mobilität in städtischen und sonstigen Gebieten prägen. Deshalb muss der Schienenverkehr angepasst werden, um ihn in eine multimodale, immer stärker digitalisierte Verkehrskette integrieren zu können. Immer mehr ältere und junge Menschen könnten sowohl in städtischen Gebieten als auch bei längeren Reisen häufiger die Eisenbahn nutzen, wenn neue Bedürfnisse in Bezug auf Komfort und

Zugänglichkeit von der Eisenbahn noch stärker berücksichtigt werden. Gleichzeitig wird sich eine technologieaffine Generation von Kunden viel weniger auf den privaten Verkehr stützen und stattdessen Lösungen für gemeinsame Mobilitätsdienste und öffentliche Verkehrsmittel bevorzugen, sofern ihnen die Qualität der Leistungen zusagt.

Besonders wichtig wird es für die Eisenbahnen sein, ihre Systeme für den Fahrscheinverkauf zu verbessern und den Kauf von Fahrkarten zu erleichtern, indem verschiedene Reisesegmente zu einem einzigen Fahrschein zusammengefasst werden können, und künftig multimodale Ticketsysteme zu ermöglichen. Der EWSA fordert die Europäische Kommission nachdrücklich auf, Initiativen zu unterstützen, mit denen dieses Ziel erreicht werden soll, etwa durch fachliche Beratung, Austausch bewährter Verfahren oder Vergabe von Finanzhilfen. Die umfassende Digitalisierung der Eisenbahn wird es auch möglich machen, dass die Bahnunternehmen ihre Dienstleistungen weiter anpassen, um dem Bedarf der Transporteure immer effizienter zu entsprechen.

In seiner am 30. Oktober 2019 verabschiedeten Stellungnahme ***Inklusive Digitalisierung des Schienenverkehrs*** fordert der EWSA die Einrichtung einer europäischen Regulierungsstelle für den Schienenverkehr und erläutert, dass im europäischen Eisenbahnraum neben den bestehenden Regulierungsbehörden der Mitgliedstaaten eine gemeinsame Regulierungsstelle erforderlich ist, die die Entwicklung des EU-Binnenmarkts für den Schienenverkehr unterstützt und auch die digitale Frage abdeckt. Darüber hinaus erfordert der internationale Güter- und Personenverkehr, der auf dem gesamten Kontinent verstärkt werden soll, intensivere gemeinsame Anstrengungen und eine gemeinsame europaweite Regulierungsaufsicht.

Der EWSA fordert einen soliden sozialen Dialog auf europäischer Ebene, z. B. im Rahmen eines „digitalen Fahrplans“. Ferner spricht er sich für gemeinsame Initiativen im Rahmen des sozialen Dialogs aus, um die Auswirkungen der Automatisierung und der Digitalisierung zu ermitteln und zu antizipieren und ein hohes Maß an Beschäftigung und sozialen Garantien im Rahmen eines sozial gerechten Wandels beizubehalten. Der EWSA betont weiterhin, dass die Verkehrssicherheit und die Sicherheit der Passagiere und des Personals in der EU nicht allein durch digitale und automatisierte Systeme gewährleistet werden können – die menschliche Anwesenheit ist unumgänglich.

In dieser Stellungnahme geht der EWSA ausführlich auf neue Anwendungen für die Fahrgäste ein, wie bspw. E-Ticketing, elektronische Buchung, integrierte Fahrscheinsysteme, multimodale Ticketsysteme, Mobilität als Dienstleistung (Mobility as a service – MaaS), digitale Plattformen und digitale Bahnhöfe. Bei der Mobilität als Dienstleistung muss es im Kern darum gehen, den Reisenden ausgehend von ihrem konkreten Mobilitätsbedarf und den Wahlmöglichkeiten Lösungen für eine Tür-zu-Tür-Mobilität anzubieten und hierbei die Erschwinglichkeit und den Zugang zu Mobilität und öffentlichem Verkehr als Dienstleistungen von allgemeinem Interesse sicherzustellen. In der Betrachtungsweise der Mobilität als Dienstleistung wird das gesamte Verkehrssystem als ein Gesamtsystem gesehen, und der Schienenverkehr mit seinen niedrigen Emissionen muss ein Teil dessen sein.

Daher ruft der EWSA die Schienenverkehrsanbieter dazu auf, mit anderen öffentlichen Verkehrsmitteln einen umfassenden und interoperablen Rahmen für Mobilität als Dienstleistung zu entwickeln, mit dem die Mobilität und der öffentliche Verkehr als Dienstleistung von allgemeinem Interesse für alle Bürgerinnen und Bürger erschwinglich und zugänglich gemacht werden. Außerdem sollte ein offenes und unkompliziertes IT-System für den Vertrieb multimodaler Fahrscheine in Europa geschaffen werden. Der Schienenverkehr könnte das Rückgrat des Aspekts „Mobilität“ einer europäischen digitalen Identität bilden.



Online event TEN | CCMi  
**European Year of Rail 2021**

Événement en ligne TEN | CCMi  
**Année européenne du rail 2021**

15.11.2021 | 10.00-16.10 EESC - JDE62



European Economic and Social Committee | Comité économique et social européen

## EUROPÄISCHES JAHR DER SCHIENE 2021

**Konferenz des EWSA am 15. November 2021**

### Einleitende Worte

- **Christa Schweng**, Präsidentin des EWSA (Videobotschaft)
- **Baiba Miltoviča**, Vorsitzende der Fachgruppe Verkehr, Energie, Infrastrukturen, Informationsgesellschaft (TEN) des EWSA
- **Elżbieta Łukaniuk**, Mitglied des Kabinetts von Kommissionsmitglied Adina-Ioana Vălean, zuständig für Eisenbahn und Straßen
- **Barbara Thaler**, MdEP, Ausschuss für Verkehr und Tourismus (TRAN), Schattenberichterstatterin der EVP-Fraktion zum Europäischen Jahr der Schiene
- **Aleš Mihelič**, Staatssekretär, slowenisches Ministerium für Infrastruktur (Videobotschaft)
- **Tālis Linkaits**, lettischer Verkehrsminister



## Dekarbonisierung und Digitalisierung des Bahnverkehrs

- **Pietro Francesco De Lotto**, Vorsitzender der CCMI, EWSA (Moderator)
- **Alberto Mazzola**, Exekutivdirektor der Gemeinschaft der europäischen Bahnen (CER)
- **Dimitri Vergne**, Teamleiter für Nachhaltigkeit, Europäischer Verbraucherverband (BEUC)

## Kulturveranstaltung zum Europäischen Jahr der Schiene

- **Isabel Caño Aguilar**, Mitglied des Vorstands der Fachgruppe TEN und ehemalige Vizepräsidentin für Kommunikation, EWSA
- **Koen Clement**, Generaldirektor, Kunstfestival Europalia
- Vorführung des Films *La Ronde* von Boris Charmatz

## Vorstellung der Vereinbarung „Women in Rail“

- **Alberto Mazzola**, Exekutivdirektor der Gemeinschaft der europäischen Bahnen (CER)
- **Jedde Hollewijn**, Referentin für Eisenbahnen, Europäische Transportarbeiter-Föderation (ETF)

## Die Rolle der Eisenbahn in den TEN-V-Korridoren und bei der Vollendung des Kernnetzes

- **Stefan Back**, Vorsitzender der thematischen Studiengruppe Verkehr der Fachgruppe TEN, EWSA (Moderator)
- **Iveta Radičová**, Koordinatorin des TEN-V-Korridors Mittelmeer
- **Carlo Secchi**, Koordinator des TEN-V-Korridors Atlantik
- **Inés Ayala Sender**, Koordinatorin des TEN-V-Korridors Rhein-Donau

## Schlusswort

- **Stefan Back**, Vorsitzender der thematischen Studiengruppe Verkehr der Fachgruppe TEN, EWSA



## Europäischer Wirtschafts- und Sozialausschuss

Rue Belliard/Belliardstraat 99  
1040 Bruxelles/Brussel  
BELGIQUE/BELGIË

Verantwortlicher Herausgeber: Referat Besuchergruppen/Veröffentlichungen  
EESC-2021-66-DE  
[www.eesc.europa.eu](http://www.eesc.europa.eu)

© Europäische Union, 2021

Nachdruck mit Quellenangabe gestattet.

Für die Verwendung oder Reproduktion der Fotos / Abbildungen muss die  
Genehmigung direkt beim Urheberrechtsinhaber eingeholt werden.

Cover page © Shutterstock/Denis Belitsky

p. 2 – © Shutterstock/gabczi

p. 4, p.8 – © Shutterstock/Aleksandar Malivuk

p. 7 – © Shutterstock/Yauheni Meshcharakou



Amt für Veröffentlichungen  
der Europäischen Union



*Print*

QE-05-21-335-DE-C  
ISBN 978-92-830-5445-0  
doi:10.2864/900796

*Online*

QE-05-21-335-DE-N  
ISBN 978-92-830-5444-3  
doi:10.2864/233072

DE