

MINISTERERKLÄRUNG

Schienengüterverkehrskorridore: Die Zukunft des Schienengüterverkehrs in Europa

Ministerkonferenz „Innovativer Schienenverkehr - vernetzt, nachhaltig, digital“
Berlin, 21. September 2020

Einführung

Die COVID-19-Krise des Jahres 2020 wirkt sich nicht nur außerordentlich negativ auf Gesellschaften und Volkswirtschaften weltweit aus, sondern trifft auch den Schienengüterverkehr und die Eisenbahnunternehmen schwer, da viele Branchen und Unternehmen ihre Produktion zurückfahren, wodurch sich die Nachfrage nach Schienengüterverkehrsdiensten erheblich verringert. Dennoch kann die Wichtigkeit der Schienengüterverkehrskorridore und der relevanten Akteure für die Sicherung der Versorgung von Industrie, Unternehmen und Menschen bei gleichzeitiger Aufrechterhaltung der grenzüberschreitenden Güterverkehrsströme und Logistikketten gar nicht hoch genug eingeschätzt werden.

Für die absehbare Zukunft werden der Schienengüterverkehr und die relevanten Akteure mit den negativen wirtschaftlichen Auswirkungen der Krise zu kämpfen haben, die manche Akteure an den Rand des wirtschaftlichen Zusammenbruchs gebracht haben. Die gewaltige Herausforderung, der sich der Schienengüterverkehr und die Schienengüterverkehrsunternehmen als Folge der Krise gegenübersehen, erfordert ein zielgerichtetes Handeln der Verkehrsminister gemeinsam mit der Europäischen Union und allen relevanten Akteuren.

Am morgigen Tag ist es zehn Jahre her, dass das Europäische Parlament und der Rat die Verordnung (EU) Nr. 913/2010 zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr angenommen und damit den Grundstein für das heutige Netz von Schienengüterverkehrskorridoren gelegt sowie eine Entwicklung eingeleitet haben, die immer noch andauert. Zudem haben die Schienengüterverkehrskorridore Anbindungen an Güterverkehrsstrecken jenseits der Grenzen der Europäischen Union, beispielsweise an die eurasischen Schienengüterverkehrsstrecken, geschaffen.

Im Jahr 2016 verabschiedeten die Verkehrsminister der EU-Mitgliedstaaten, der Schweiz und Norwegens die Rotterdamer Ministererklärung über „Schienengüterverkehrskorridore zur Förderung des grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrs“¹, welche die starke politische Unterstützung für den

¹ Engl. Originaltitel: Rotterdam Ministerial Declaration on “Rail Freight Corridors to boost international rail freight”

Schienengüterverkehr zeigte. Sie wurde von der Sektorerklärung² begleitet, die von der aus den relevanten Eisenbahnakteuren bestehenden Gruppe für die Sektorerklärung verabschiedet wurde. Diese Sektorerklärung wurde von den Verwaltungsräten der Schienengüterverkehrskorridore unterstützt. Im Jahr 2018 unterstrich die Wiener Erklärung „Fortschritt bei der Förderung des Schienengüterverkehrs“³ der österreichischen Präsidentschaft die Notwendigkeit einer fortlaufenden intensiven Zusammenarbeit der Verkehrsminister und der Akteure des Schienengüterverkehrs. Die vorliegende Berliner Erklärung 2020 führt diese Entwicklung fort.

Schon vor der COVID-19-Krise hatten sich die bestehenden elf Schienengüterverkehrskorridore zu einem entscheidenden Bestandteil des Güterverkehrs in Europa entwickelt, der dabei hilft, beim Beseitigen organisatorischer, technischer und politischer Hindernisse voranzukommen und gleichzeitig die Entwicklung hin zu einem einheitlichen europäischen Schienengüterverkehrsmarkt fortzusetzen. Ein wichtiges Element dieses Erfolgs ist der Austausch von Wissen und bewährten Verfahrensweisen zwischen den Korridoren und ihren Infrastrukturbetreibern; ein weiteres ist die vorbildliche Zusammenarbeit aller Mitgliedstaaten der Schienengüterverkehrskorridore sowie ihrer Akteure. Darüber hinaus sind die Zusammenarbeit und der Informationsaustausch mit den Korridoren des TEN-V-Kernetzes immer eine wichtige Unterstützung für beide Strukturen gewesen.

Während der COVID-19-Pandemie hat die Schiene unter Beweis gestellt, dass sie zuverlässig und pünktlich ist sowie dass sie ein unerlässlicher Bestandteil eines störfesten multimodalen Verkehrssystems ist. Der Schienengüterverkehr lief im Wesentlichen ohne Unterbrechungen weiter. Dies hat den Schlüsselfaktor für den Erfolg des Schienengüterverkehrs herausgestellt - eine qualitativ hochwertige Infrastruktur mit hoher Kapazität.

In ihren **Grünen Deal** hat die Europäische Kommission den Güterverkehr als eine der obersten Prioritäten aufgenommen, da die Schiene einer der umweltfreundlichsten Verkehrsträger ist. Wir gehen davon aus, dass sich aus dieser Initiative nicht nur neue Ansätze und Ideen für den Schienengüterverkehr ergeben, sondern dass sie auch alle gesammelten Erfahrungen sowie die bereits von den Schienengüterverkehrskorridoren entwickelten bewährten Vorgehensweisen aufgreift. Die außerordentlich geringen CO₂-Emissionen des Schienengüterverkehrs als Folge der breiten Verwendung elektrischer Antriebe, der dem Eisenbahnsystem innewohnenden hohen Energieeffizienz, der Eignung für große Transportvolumina und weiterer umweltfreundlicher Antriebssysteme ermutigen uns, die Entwicklung hin zu einem vollständig kohlenstoffneutralen Schienengüterverkehr weiterzuführen.

² Engl. Originaltitel: Sector Statement

³ Engl. Originaltitel: Vienna Declaration “Progress on boosting rail freight”

Darüber hinaus leistet ein wirksamer Lärmschutz im Schienenverkehr einen zusätzlichen wesentlichen Beitrag zur weiteren Verbesserung des Umweltvorteils des Schienengüterverkehrs.

Eine große Chance bietet dem Schienengüterverkehr die Digitalisierung. Die **Digitalisierung** der Infrastrukturnetze, des Managements und der Zuweisung von Kapazitäten, einschließlich des Managements vorübergehender Kapazitätseinschränkungen, sowie die Automatisierung von Transportprozessen und der zugehörigen Informationsflüsse mittels interoperabler IT-Systeme werden zu einer effizienteren Nutzung bestehender und zukünftiger Investitionen beitragen.

Die Fertigstellung des TEN-V-Netzes bis 2030 und die breite Einführung des Europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystems / Europäischen Zugsicherungs- und Zugsteuerungssystems (ERTMS/ETCS) in seiner aktuellen Version in ganz Europa, sowohl strecken- als auch fahrzeugseitig, sowie der Übergang zu einem digitalen Eisenbahnbetrieb werden einen effizienteren und stärker integrierten Schienenverkehr schaffen und so einen bahnbrechenden Wandel im Schienengüterverkehr ermöglichen. Die europaweite Einführung der digitalen automatischen Kupplung wird für die weitere Steigerung der Effizienz und Sicherheit des Schienengüterverkehrs von entscheidender Bedeutung sein. Eine weitgehend harmonisierte Digitalisierung ist für die wirksame Anbindung des Schienengüterverkehrs und der Schienengüterverkehrskorridore an andere Beteiligte der multimodalen Logistikketten unerlässlich.

Forschung und Innovation im Schienenverkehr sowie die Umsetzung aus den Innovations- und Forschungsaktivitäten des Sektors hervorgegangener gemeinsamer europäischer Lösungen stellen eine entscheidende Herausforderung dar, hinsichtlich derer eine engere Zusammenarbeit zwischen den Schienengüterverkehrskorridoren und dem Gemeinsamen Unternehmen Shift2Rail sowie seinen möglichen Nachfolgern angeregt wird. Die Schienengüterverkehrskorridore sind in der Lage, die von den Logistikakteuren ermittelten Anforderungen des Marktes zu erfüllen, die dann unmittelbar von etwaig erzielten Fortschritten profitieren. Der diesbezügliche Fokus sollte auf Effizienzgewinnen, erhöhter Kapazität und zuverlässigen Diensten innerhalb des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums liegen, um den Schienengüterverkehr zur bevorzugten logistischen Alternative zum Luft- und Straßenverkehr zu machen und ihm zu ermöglichen, in vollem Umfang von der Digitalisierung des Verkehrs zu profitieren.

Fortschritte lassen sich nur mit hoch kompetentem und gut ausgebildetem Personal erzielen, welches das menschliche Rückgrat des Schienengüterverkehrs im Allgemeinen und der Schienengüterverkehrskorridore im Besonderen bildet. Fachkräfte für den Eisenbahnsektor zu gewinnen, ein besonders motivierendes Arbeitsumfeld zu bieten und damit entscheidend zur Förderung des

Schienengüterverkehrs beizutragen, ist eine ständige Herausforderung für die Akteure.

Die von der Europäischen Union am 10. November 2017 gestartete Initiative für militärische Mobilität⁴ fördert zivil-militärische Synergien und nutzt bestehende politische Instrumente. Das Militär nutzt fast ausschließlich zivile Infrastruktur und private Verkehrsbetreiber. Ein großer Teil der militärischen Bewegungen wird entsprechend über die Eisenbahn abgewickelt, wobei auch Güterzüge zum Einsatz kommen, die auf den Schienengüterverkehrskorridoren verkehren. Die Initiative für militärische Mobilität ermöglicht eine bessere Nutzung bestehender und zukünftiger europäischer Schienengüterverkehrsinfrastruktur und erlaubt es den Mitgliedstaaten gleichzeitig, im Rahmen der Gemeinsamen Sicherheits- und Verteidigungspolitik sowie nationaler und multinationaler Aktivitäten schneller und wirksamer zu handeln.

Diese Erklärung ist von den unterzeichneten Verkehrsministern auf der Ministerkonferenz zu innovativem Schienenverkehr in Berlin verabschiedet worden, die damit erneut ihre nachdrückliche Unterstützung für den grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr und die Schienengüterverkehrskorridore bekräftigt haben.

Diese Erklärung begründet für keine Partei rechtliche oder finanzielle Verpflichtungen.

Wir, die Verkehrsminister,

eingedenk

- der Rotterdamer Ministererklärung „Schienengüterverkehrskorridore zur Förderung des grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrs“⁵ vom 21. Juni 2016;
- der Wiener Erklärung „Fortschritt bei der Stärkung des Schienengüterverkehrs“⁶ vom 6. Dezember 2018, vorgelegt von der österreichischen Ratspräsidentschaft;
- der Grazer Erklärung „Beginn einer neuen Ära: Saubere, sichere und bezahlbare Mobilität für Europa“⁷ vom 30. Oktober 2018;
- des Berichts der Europäischen Kommission über die Anwendung der Verordnung (EU) 913/2010, COM(2018) 189 final;

⁴ Engl. Originalbezeichnung: Military Mobility Initiative

⁵ Engl. Originaltitel: Rotterdam Ministerial Declaration on “Rail Freight Corridors to boost international rail freight”

⁶ Engl. Originaltitel: Vienna Declaration “Progress on boosting rail freight”

⁷ Engl. Originaltitel: Graz declaration “Starting a new era: clean, safe and affordable mobility for Europe”

unter Hinweis auf

- den Vorschlag für einen Beschluss des Europäischen Parlaments und des Rates über ein Europäisches Jahr der Schiene (2021);
- die finanzielle Unterstützung der EU für den Eisenbahnsektor, insbesondere durch die Fazilität „Connecting Europe“ (CEF), die im Zeitraum von 2014 bis 2020 Mittel in Höhe von etwa 16 Mrd. Euro für Eisenbahnprojekte vorgesehen hat, was zwei Drittel des gesamten Verkehrshaushalts der CEF ausmacht;
- die Mitteilung der Kommission über den europäischen Grünen Deal, COM(2019) 640 final vom 11. Dezember 2019;
- die laufende Bewertung der Europäischen Kommission betreffend Verordnung (EU) Nr. 913/2010 und Verordnung (EU) Nr. 1315/2013;
- das Handbuch der europäischen Infrastrukturbetreiber für das internationale Notfallmanagement⁸ vom 23. März 2018 und das Handbuch der Eisenbahnunternehmen für das internationale Notfallmanagement⁹ vom 17. Dezember 2019;
- das Logbuch Schiene betreffend technisch-betriebliche Fragestellungen¹⁰ - Logbuch Fragestellungen seit Mai 2018;
- die Initiative „30 bis 2030“¹¹ von Rail Freight Forward und den Zusammenschluss der europäischen Schienengüterverkehrsunternehmen seit 2018;
- die Durchführungsverordnung (EU) 2017/6 der Kommission vom 5. Januar 2017 über den europäischen Bereitstellungsplan für das Europäische Eisenbahnverkehrsleitsystem C/2016/8973;
- die Sektorerklärung zu den Schienengüterverkehrskorridoren „Förderung des grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrs“¹² vom 20. Mai 2016;
- die Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 vom 11. Dezember 2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes und zur Aufhebung des Beschlusses Nr. 661/2010/EU (TEN-V-Verordnung).

⁸ Engl. Originaltitel: European Rail Infrastructure Managers Handbook for International Contingency Management

⁹ Engl. Originaltitel: Railway Undertakings` Handbook for International Contingency Management

¹⁰ Engl. Originaltitel: Rail Technical and Operational Issues Logbook affecting Interoperability

¹¹ Engl. Originalbezeichnung: Initiative “30 by 2030”

¹² Engl. Originaltitel: Railway Sector statement “Boosting international rail freight”

Wir, die Verkehrsminister, wollen den grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr fördern und die Schienengüterverkehrskorridore weiter stärken

und

A. Bekenntnis zur weiteren Stärkung und zum weiteren Ausbau der Schienengüterverkehrskorridore

1. würdigen die von den Schienengüterverkehrskorridoren bereits geleistete Arbeit, ihre Zusammenarbeit mit der Europäischen Kommission und den Koordinatoren der TEN-V-Kernnetz-Korridore und führen die Arbeit zur Erreichung der Prioritäten der Rotterdamer Erklärung in den Schienengüterverkehrskorridoren und dem Netzwerk der Exekutivräte fort;

2. erinnern daran, dass das aus den Schienengüterverkehrskorridoren bestehende europäische Schienennetz für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr sich bei der Entwicklung gemeinsamer Maßnahmen als sehr wirksam erwiesen und die Steigerung der Störfestigkeit des Schienengüterverkehrs im Falle großer Krisen sowie die Umsetzung erforderlicher Notfallmaßnahmen erleichtert hat;

3. regen an, die bisher gesammelten Erfahrungen, insbesondere hinsichtlich des Umgangs mit der COVID-19-Krise, zu nutzen, um gemeinsam mit den Akteuren an der Weiterentwicklung von Maßnahmen für die Störfestigkeit zu arbeiten und weitere Themen, wie Sprachbarrieren, die Verfügbarkeit von Umleitungsstrecken und abweichende nationale Regeln, in Angriff zu nehmen; schlagen vor, aus der Bewältigung der COVID-19-Pandemie hinsichtlich des Schlüsselfaktors für den Erfolg des Schienengüterverkehrs, der in qualitativ hochwertiger Infrastruktur mit hoher Kapazität besteht, Lehren zu ziehen;

4. regen an, Infrastrukturkapazitätsprodukte und die Strecken der Schienengüterverkehrskorridore im Einklang mit den Marktanforderungen weiterzuentwickeln;

5. betonen die Wichtigkeit und den Wert der zentralen Anlaufstellen der Schienengüterverkehrskorridore für die Erbringung von Diensten für die Kunden und sprechen uns daher weiterhin für eine abgestimmte Stärkung der zentralen Anlaufstellen der Schienengüterverkehrskorridore aus; regen an, zur Messung harmonisierte Leistungskennzahlen zu verwenden;

6. tragen zum weiteren Ausbau der Schienengüterverkehrskorridore bei, indem wir unsere fortlaufende politische Unterstützung bekräftigen und betonen, dass jede Entwicklung des zugrundeliegenden Rahmens unter Wahrung eines angemessenen Grads an Flexibilität für alle Beteiligten erfolgen muss, wobei die

Marktanforderungen, die betriebliche Flexibilität und eine effiziente Koordination aus der Sicht des Netzes im Mittelpunkt stehen müssen;

B. Unterstützung der Schienengüterverkehrsakteure, um diesen eine bessere Anpassung an die Marktanforderungen zu ermöglichen

1. ermutigen alle relevanten Akteure, die Möglichkeiten des digitalen Austauschs von Informationen über Zugbewegungen, wie diese von dem Projekt „Geschätzte Abfahrts- und Ankunftszeit“¹³ bereitgestellt werden, vollumfänglich zu nutzen, um die Attraktivität des Schienengüterverkehrs zu erhöhen und intermodale Logistikprozesse besser aufeinander abzustimmen;

2. fordern die Infrastrukturbetreiber auf und unterstützen sie dabei, die Maßnahmen zu ergreifen, die erforderlich sind, um das Projekt Timetable Redesign (TTR) abzuschließen, welches das Potenzial hat, das Hauptinstrument für den Ausbau und die Verbesserung des grenzüberschreitenden Verkehrs in Europa zu werden, indem es eine flexiblere und zeitnähere Zuweisung von Infrastrukturkapazitäten ermöglicht; fordern die Infrastrukturbetreiber auf, den Exekutivräten der Schienengüterverkehrskorridore einen abschließenden Bewertungsbericht zu den TTR-Pilotprojekten vorzulegen, der eine Darstellung der von den TTR-Pilotprojekten untersuchten rechtlichen Aspekte enthält; fordern die Europäische Kommission auf, die einheitliche Umsetzung dieser Ziele unter Berücksichtigung des abschließenden Bewertungsberichts zu fördern;

3. ermutigen die Infrastrukturbetreiber, ein virtuelles europäisches Verkehrsmanagement aufzubauen, indem sie eine standardisierte Zusammenarbeit der nationalen Verkehrsmanagementzentren einrichten, um eine schnelle Reaktion auf Störungen des grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrs und eine gemeinsame Vorbereitung auf erwartete Kapazitätseinschränkungen zu ermöglichen;

4. erinnern die Infrastrukturbetreiber daran, wie wichtig die Abstimmung vorübergehender Kapazitätseinschränkungen auf der Ebene der Schienengüterverkehrskorridore ist, um die Auswirkungen auf die verfügbare Kapazität und somit auf die Eisenbahnunternehmen und Verbraucher zu verringern;

C. Ausbau des Schienengüterverkehrs als einen der umweltfreundlichsten Verkehrsträger zur Beförderung von Gütern

1. würdigen die Initiative **Grüner Deal** der Europäischen Kommission und betrachten sie als wichtig für die Schaffung eines nachhaltigen und kohlenstofffreien

¹³ Engl. Originalbezeichnung: Project “Estimated Time of Departure and Arrival”

Schienengüterverkehrs. Gleiche Wettbewerbsbedingungen für alle Verkehrsträger sind für das Erreichen dieses Ziels ebenso unerlässlich wie die Fortführung der umweltfreundlicheren Gestaltung der Schiene selbst durch die Umstellung auf kohlenstoffneutrale Energiequellen;

2. rufen zu einer stärkeren Unterstützung durch die EU von Schieneninfrastrukturprojekten auf, die für den Ausbau des Schienengüterverkehrs unerlässlich sind, und zwar im Wege der Entwicklung eines leistungsfähigen Netzes und der Beseitigung von Engpässen und Interoperabilitätshindernissen sowie der Erhöhung der Kapazität intermodaler Terminals; begrüßen insbesondere das Ziel der Fazilität „Connecting Europe“, zentrale Schienenverkehrsprojekte im Zeitraum von 2021 bis 2027 weiter zu unterstützen;

3. begrüßen eine nachhaltige Politik des Ausbaus der Schieneninfrastruktur und seiner Anpassung an die Erfordernisse des Schienengüterverkehrs ohne Beeinträchtigung des Schienenpersonenverkehrs. Wir betrachten die TEN-V-Vorschriften und -Parameter für die Schienenverkehrsinfrastruktur und insbesondere die Möglichkeit, Züge mit einer Länge von **740 Metern** im Kernnetz zu betreiben, als hinreichend und angemessen, auch zur Erlangung zusätzlicher Kapazitäten;

4. führen die Zusammenarbeit mit den **Korridoren des TEN-V-Kernnetzes** fort, die wechselseitige Rückmeldungen liefert, und unterstützen die Infrastrukturbetreiber sowie die Eisenbahnunternehmen dabei, auf den Foren der Kernnetzkorridore einen Überblick über ihre Erfordernisse im Hinblick auf Marktanforderungen und Investitionsbedarf sowie Schienengüterverkehrsbelange zu geben;

5. erkennen die Notwendigkeit an, mit allen Akteuren der **Logistikkette** an der Qualität, Leistung und Wirtschaftlichkeit des Schienengüterverkehrs zu arbeiten, und regen eine **intermodale Zusammenarbeit** mit den Verkehrsträgern Straße und Wasserstraße hinsichtlich der Bereitstellung vollständiger und effizienter Transportketten auf möglichst umweltfreundliche Weise an; hierzu zählt auch eine verbesserte Zusammenarbeit mit Umschlagplätzen und Häfen;

6. begrüßen Maßnahmen für den **Lärmschutz im Schienenverkehr** mit dem Zweck, die Akzeptanz des Schienengüterverkehrs bei den Bürgern zu verbessern, unter Berücksichtigung der von der CEF bereitgestellten Fördermöglichkeiten, insbesondere für die Umrüstung von Güterwagen;

D. Weitere technische und betriebliche Harmonisierung

1. betrachten die technische und betriebliche Harmonisierung der Eisenbahnen in Europa als sehr wichtiges Mittel, um die Wettbewerbsfähigkeit des

Schienengüterverkehrs zu schützen und zu steigern; erklären, dass wir die Europäische Eisenbahnagentur bei diesem Prozess unterstützen und fordern alle Beteiligten auf, zusammenzuarbeiten und überflüssige nationale Regeln zu streichen, die von den technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) abgedeckt werden; betrachten die vollständige Umsetzung der technischen Spezifikationen für die Interoperabilität mit den zugehörigen nationalen Umsetzungsplänen als unerlässlich für die Schaffung eines interoperablen Eisenbahnsystems zur Erleichterung der Verkehrsverlagerung auf die Schiene;

2. intensivieren die grenzüberschreitende Zusammenarbeit, um einen grenzenlosen Schienengüterverkehr in Europa zu fördern und um bei der Bewältigung der im Logbuch Fragestellungen aufgeführten Themen gemeinsam zu handeln;

3. erkennen die anhaltende Bedeutung von ERTMS zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Schiene durch Schaffung einer einheitlichen Plattform und Erhöhung der Kapazität an; setzen uns für eine verstärkte Abstimmung bei der Umsetzung von ERTMS/ETCS auf den Korridoren des TEN-V-Kernetzes auf der Grundlage eines Gesamtkonzepts ein, das den Interessen der Eisenbahnunternehmen und den Anforderungen des Marktes Rechnung trägt; arbeiten mit der Europäischen Eisenbahnagentur aktiv an einer schrittweisen Verringerung nationaler technischer Regeln für die Umsetzung von ERTMS;

4. erkennen die Notwendigkeit eines abgestimmten Vorgehens auf EU- und nationaler Ebene hinsichtlich der Förderung des Einbaus von ETCS-Fahrzeugausrüstung und der Entwicklungs- und Genehmigungsstrategien zur Ermöglichung einer reibungslosen streckenseitigen Einführung von ERTMS unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel sowie der Notwendigkeit, die wirtschaftliche Tragfähigkeit und Wettbewerbsfähigkeit gegenüber anderen Verkehrsträgern zu bewahren, an;

5. betonen die Wichtigkeit von Innovationen im Schienengüterverkehr auf europäischer Ebene sowie die Notwendigkeit, dass der Nachfolger von Shift2Rail sich gezielter dem Schienengüterverkehr widmet;

6. betrachten die Umsetzung der digitalen automatischen Kupplung, der automatischen Zugvorbereitung und anderer digitaler Plattformen als eine der Hauptprioritäten und beabsichtigen, uns diesbezüglich bis 2022 auf eine gesamteuropäische Strategie zu einigen, die gemeinsame Normen sowie die Aufteilung etwaiger Lasten vorsieht;

E. Ein starker Schienengüterverkehr benötigt Fachkräfte

1. erkennen an, dass fachkundiges Eisenbahnpersonal für den wirtschaftlichen Erfolg des grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrs sowie das Erreichen der Verkehrsverlagerung und der Klimaziele unerlässlich ist;
2. begrüßen entsprechende Maßnahmen, die auf in Zukunft benötigte Fähigkeiten abzielen und darauf, eine Beschäftigung im Schienengüterverkehrssektor durch Wahrung hoher beruflicher Standards für jedermann attraktiver zu machen;
3. unterstützen Initiativen der Akteure des Schienengüterverkehrs, die darauf abzielen, den Arbeitsmarktanforderungen mit Hilfe geeigneter Maßnahmen gerecht zu werden, und unterstützen die weitere Steigerung der Attraktivität des Sektors, insbesondere im Hinblick auf die Vorhersage zukünftiger Bedarfe und die Vorbereitung auf diese.

{Unterzeichnet am 21. September 2020

Die Verkehrsminister gemäß Aufstellung im englischen Originaltext}