BESCHLÜSSE

BESCHLUSS (EU) 2020/2228 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 23. Dezember 2020

über ein Europäisches Jahr der Schiene (2021)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 91,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses ([1]),

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen ([2]),

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren ([3]),

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) In ihrer Mitteilung vom 11. Dezember 2019 mit dem Titel „Der europäische Grüne Deal (im Folgenden „Mitteilung über den europäischen Grünen Deal“) stellte die Kommission einen europäischen Grünen Deal für die Union und deren Bürgerinnen und Bürger vor. Der europäische Grüne Deal ist eine neue Wachstumsstrategie, mit der die Union zu einer fairen und wohlhabenden Gesellschaft mit einer modernen, ressourceneffizienten und wettbewerbsfähigen Wirtschaft werden soll, in der im Jahr 2050 keine Netto-Treibhausgasemissionen mehr freigesetzt werden und das Wirtschaftswachstum von der Ressourcennutzung abgekoppelt ist.

(2) In seinen Schlussfolgerungen vom 12. Dezember 2019 unterstützte der Europäische Rat das Ziel, bis 2050 eine klimaneutrale Union zu erreichen.

(3) In seiner Entschließung vom 15. Januar 2020 begrüßte das Europäische Parlament die Mitteilung über den europäischen Grünen Deal und forderte, den notwendigen Übergang zu einer klimaneutralen Gesellschaft bis 2050 zu verwirklichen.

(4) Im Einklang mit den in der Mitteilung über den europäischen Grünen Deal festgelegten Zielen muss die Wirtschaft der Union umgestaltet und die Politik, insbesondere in den Bereichen Verkehr und Mobilität, überdacht werden. Ein Viertel der Treibhausgasemissionen in der Union entfällt auf den Verkehrssektor, dessen Anteil weiter steigt. Um Klimaneutralität zu erreichen, müssen die verkehrsbedingten Emissionen bis 2050 um 90 % gesenkt werden. Die Verwirklichung einer nachhaltigen intermodalen Mobilität erfordert, dass den Nutzern Vorrang eingeräumt wird und ihnen erschwinglichere, zugängliche, gesündere, sauberere und energieeffizientere Alternativen zu ihren derzeitigen Mobilitätsgewohnheiten geboten werden, sowie diejenigen gefördert werden, die bereits auf nachhaltige Mobilitätsformen wie den Fußgänger- und Fahrradverkehr und öffentliche Verkehrsmittel zurückgreifen.

(5) Der europäische Grüne Deal beinhaltet eine raschere Umstellung auf eine nachhaltige und intelligente Mobilität, um diese Herausforderungen anzugehen. Insbesondere sollte ein wesentlicher Teil des Anteils von 75 % des Güterbinnenverkehrs, der derzeit auf der Straße abgewickelt wird, auf die Schiene und auf Binnenwasserstraßen verlagert werden. Zur Erreichung dieser Verlagerung sind erhebliche Investitionen, auch im Zusammenhang mit der Erholung nach der Pandemie, erforderlich, wobei ein wesentlicher Teil davon mit der Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) und der Bemühungen um die Steigerung der Effizienz der Schienengüterverkehrskorridore im Zusammenhangstehen wird.

([1]) ABl. C 364 vom 28.10.2020, S. 149.
([2]) Stellungnahme vom 14. Oktober 2020 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).
([3]) Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 15. Dezember 2020 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates vom 17. Dezember 2020.

(6) Für die Verwirklichung des Ziels der Klimaneutralität bis 2050 spielt die Schiene eine wichtige Rolle und kann maßgebliche Weichen stellen. Sie gehört zu den umweltfreundlichsten und energieeffizientesten Verkehrsträgern. Der Schienenverkehr ist weitgehend elektrifiziert und emittiert wesentlich weniger CO_2 als der entsprechende Straßen- oder Luftverkehr. Die Schiene ist der einzige Verkehrsträger, bei dem die Treibhausgas- und die CO_2-Emissionen seit 1990 kontinuierlich gesenkt wurden. Außerdem wurde der Energieverbrauch des Schienenverkehrs zwischen 1990 und 2016 gesenkt, und es werden zunehmend erneuerbare Energiequellen genutzt.

(7) Die COVID-19-Krise hat den Verkehrssektor außergewöhnlich hart getroffen. Trotz der betrieblichen und finanziellen Zwänge hat der Sektor unverzichtbare Verbindungen sowohl für den Personenverkehr als auch für den Transport lebenswichtiger Güter aufrechterhalten. Dies ist vor allem den Beschäftigten zu verdanken, die unter schwierigen und unsicheren Bedingungen weiterhin ihrer Arbeit nachgegangen sind. Die strategische Rolle des Schienenverkehrs während der COVID-19-Krise hat deutlich gemacht, dass die Verwirklichung des durch Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates [4] eingeführten einheitlichen europäischen Eisenbahnraums sowohl für die Erleichterung der Versorgung mit lebensnotwendigen Gütern wie Nahrungsmitteln, Medikamenten und Kraftstoffen, insbesondere unter außergewöhnlichen Umständen, als auch für die Verwirklichung umfassenderer verkehrspolitischer Ziele erforderlich ist.

(8) Indem er die am Rande gelegenen, bergigen und abgelegenen Regionen und Gebiete, auch auf regionaler und lokaler Ebene, mittels Schaffung oder Wiederherstellung fehlender regionaler grenzüberschreitender Bahnverbindungen an die Hauptverkehrsrouten der Union anbindet, trägt der Eisenbahnsektor zum sozialen, wirtschaftlichen und territorialen Zusammenhalt auf europäischer, nationaler, regionaler und lokaler Ebene bei. Darüber sind in abgelegenen und ländlichen Gebieten die Netze, durch die die Bereitstellung grundlegender Dienstleistungen für die Bevölkerung sichergestellt wird, oft weniger zahlreich und weniger gut entwickelt. Am Rande gelegene Regionen sind oftmals doppelt benachteiligt, nämlich durch ihren ländlichen Charakter und ihre Lage an der Peripherie der nationalen Verkehrsnetze.

(9) Während der Anteil der Bahnreisenden am Landverkehr in der Union seit 2007 nur geringfügig gestiegen ist, ist der Anteil der Schienenfracht zurückgegangen. Der Verwirklichung eines echten einheitlichen europäischen Eisenbahnraums stehen nach wie vor zahlreiche Hindernisse entgegen. Der Schienenverkehr wird bisweilen unter anderem durch veraltete Geschäfts- und Betriebspraktiken, alternde Infrastruktur und alterndes rollendes Material sowie laute Wagen behindert. Die Überwindung dieser Hindernisse in Verbindung mit Kostensenkungen, der Untersuchung von EU-Regelungen zur Ergänzung nationaler Mechanismen für eine diskriminierungsfreie Unterstützung von Eisenbahnunternehmen und beschleunigter Innovation wird es ermöglichen, das Potenzial des Schienenverkehrs voll auszuschöpfen und gleichzeitig das Funktionieren des Binnenmarkts sicherzustellen, das Schienenverkehrsaufkommen zu steigern und das bereits hohe Sicherheitsniveau weiter anzuheben. Die Bahn braucht daher weitere Impulse, um für Reisende ebenso wie für Arbeitnehmer und Unternehmen attraktiver zu werden.

(10) Die Verkehrsminister der meisten Mitgliedstaaten haben in einer während der informellen Videokonferenz der EU-Verkehrsminister am 4. Juni 2020 vorgelegten politischen Erklärung ihre Entschlossenheit zum Ausdruck gebracht, eine europäische Agenda für den internationalen Schienenpersonenverkehr zu unterstützen.

(11) Um den Schienenverkehr im Einklang mit den in der Mitteilung über den europäischen Grünen Deal festgelegten Zielen, einschließlich im Hinblick auf eine nachhaltige und intelligente Mobilität, zu fördern, sollte das Jahr 2021 zum Europäischen Jahr der Schiene (im Folgenden „Europäisches Jahr) ausgerufen werden. Das Jahr 2021 wird für die Eisenbahnpolitik der Union wichtig sein, da es das erste volle Jahr sein wird, in dem die im Rahmen des vierten Eisenbahnpakets vereinbarten Vorschriften, und zwar in Bezug auf die Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste, die Verringerung der Kosten und des Verwaltungsaufwands für unionsweit tätige Eisenbahnunternehmen und die Übertragung von zusätzlichen Aufgaben zum Abbau technischer Hindernisse an die Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA), in der gesamten Union umgesetzt werden. In einer Reihe von Mitgliedstaaten wächst das öffentliche Interesse an der Eisenbahn, einschließlich an Nachtzügen, was auch an der Popularität von DiscoverEU deutlich wird. Darüber hinaus wird das internationale Kunstfestival „Europalia“ im Jahr 2021 dem Einfluss der Eisenbahn auf die Kunst gewidmet sein und die Rolle des Schienenverkehrs als mächtiger Förderer des sozialen, wirtschaftlichen, industriellen und ökologischen Wandels hervorheben. Das Europäische Jahr dürfte zu einer gesamteuropäischen Debatte über die Zukunft des Schienenverkehrs beitragen.

[4] 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).

(12) Die für die Durchführung dieses Beschlusses erforderliche Mittelausstattung wird eine angemessene Finanzierung auf Unionsebene erfordern, die im Rahmen des Haushaltsverfahrens für 2021 im Einklang mit dem mehrjährigen Finanzrahmen 2021-2027 festzulegen ist. Unbeschadet der Befugnisse der Haushaltsbehörde sollte das Ziel darin bestehen, für die Durchführung dieses Beschlusses im Zeitraum vom 1. Januar 2021 bis zum 31. Dezember 2022 Finanzmittel in Höhe von mindestens 8 Mio. EUR bereitzustellen.

(13) 80 % bis 90 % des gesamten Fahrgastaufkommens im Eisenbahnverkehr entfallen auf Pendler. Das bedeutet, dass städtische Ballungsräume einen erheblichen Beitrag zur Gesamtleistung des Schienenpersonenverkehrs beisteuern. Intelligente städtische Mobilität erfordert die Modernisierung und Sanierung zu wenig genutzter Vorort- und Regionalverkehrslinien, um geringe Umweltauswirkungen und sozialen und wirtschaftlichen Zusammenhalt zu erzielen.

(14) Die Kommission sollte in Erwägung ziehen, während des Europäischen Jahres eine Studie über die Machbarkeit der Einführung eines europäischen Gütesiegels zur Förderung von Gütern und Waren, die auf der Schiene transportiert werden, in Auftrag zu geben, um die Unternehmen anzuregen, ihren Verkehr auf die Schiene zu verlagern. Ebenso sollte die Kommission in Erwägung ziehen, eine Studie über die Machbarkeit der Einführung eines Eisenbahnverbindungsindex in Auftrag zu geben, mit dem der Grad der Integration, der durch die Nutzung von Diensten auf dem Schienennetz erreicht wird, kategorisiert werden soll.

(15) Die Rolle von motivierten Mitarbeitern darf nicht unterschätzt werden, da diese einen reibungslosen Ablauf sicherstellen. Damit der Schienenverkehr sein Potenzial voll ausschöpfen kann, muss er seine Arbeitskräfte diversifizieren und vor allem für Frauen und junge Arbeitnehmer attraktiv sein. Diese Strategiesollte auf allen institutionellen Ebenen gefördert werden.

(16) Eine Steigerung der Attraktivität des Schienenverkehrs erfordert, dass die Dienste nutzerorientiert sind und so organisiert und gestaltet sind, dass sie einen guten Wert mit konstanter Zuverlässigkeit und hervorragender Dienstleistungsqualität zu einem attraktiven Preis bieten.

(17) Da die Ziele dieses Beschlusses, nämlich zum einen die Förderung des Schienenverkehrs als nachhaltiger, innovativer, vernetzter und intermodaler, sicherer und erschwinglicher Verkehrsträger und als wichtiger Bestandteil zur Beibehaltung und Förderung der guten Beziehungen zwischen der Union und ihren Nachbarländern und zum anderen die Hervorhebung der europäischen grenzüberschreitenden Dimension des Schienenverkehrs und die Stärkung des Beitrags des Schienenverkehrs zur Wirtschaft, Industrie und Gesellschaft der Union, auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden können, da ein grenzüberschreitender Informationsaustausch und eine unionsweite Verbreitung bewährter Verfahren notwendig sind, sondern vielmehr auf Unionsebene besser zu verwirklichen sind, kann die Union im Einklang mit dem Subsidiaritätsprinzip gemäß Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht dieser Beschluss nicht über das zur Verwirklichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus —

HABEN FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Gegenstand

Das Jahr 2021 wird zum „Europäischen Jahr der Schiene“ (im Folgenden „Europäisches Jahr“) ausgerufen.

Artikel 2

Ziele

Das allgemeine Ziel des Europäischen Jahres besteht darin, die von der Union, den Mitgliedstaaten sowie regionalen und lokalen Behörden und anderen Organisationen unternommenen Anstrengungen zur Erhöhung des auf die Schiene entfallenden Anteils des Personen- und Güterverkehrs zu fördern und zu unterstützen. Bei den spezifischen Zielen des Europäischen Jahres handelt es sich um Folgendes:

a) Werbung für die Schiene als nachhaltiger, innovativer, vernetzter und intermodaler, sicherer und erschwinglicher Verkehrsträger, insbesondere indem die Rolle der Schiene in Bezug auf folgende Aspekte hervorgehoben wird:

   i) richtungsweisend bei der Verwirklichung des von der Union angestrebten Ziels der Klimaneutralität bis 2050,

   ii) Grundpfeiler eines effizienten Logistiknetzes, das in der Lage ist, wesentliche Dienste auch in unerwarteten Krisen sicherzustellen, und

   iii) Verkehrsträger, der die breite Öffentlichkeit, insbesondere die Jugend, anspricht, wobei auch die attraktiven Karrierechancen bei der Eisenbahn hervorgehoben werden;

b) Hervorhebung der europäischen grenzüberschreitenden Dimension des Schienenverkehrs, der die Bürgerinnen und Bürger einander näherbringt und es ihnen ermöglicht, die Union in ihrer ganzen Vielfalt zu erkunden, den sozioökonomischen und territorialen Zusammenhalt fördert und zur Integration des Binnenmarkts der Union beiträgt, indem insbesondere bessere Verbindungen innerhalb der Randregionen und eine bessere Anbindung dieser Regionen sichergestellt werden, auch durch regionale grenzüberschreitende Verbindungen;

c) Stärkung des Beitrags der Schiene zur Wirtschaft der Union, ihrer Industrie, auch zu ihrer globalen Wettbewerbsfähigkeit, ihrem Handel und ihrer Gesellschaft, insbesondere in Bezug auf Aspekte im Zusammenhang mit regionaler und lokaler Entwicklung, nachhaltigem Tourismus, Bildung, Jugend und Kultur und der Verbesserung der Barrierefreiheit für Menschen mit Behinderungen oder Menschen mit eingeschränkter Mobilität unter besonderer Berücksichtigung der Bedürfnisse älterer Menschen;

d) Beitrag zur Förderung des Schienenverkehrs als wichtiger Bestandteil in Beziehungen zwischen der Union und ihren Nachbarländern, wobei auf dem Interesse und Bedarf der Partnerländer und dem Fachwissen im Bereich des Schienenverkehrs sowohl innerhalb der Union als auch darüber hinaus aufgebaut wird;

e) Aufbau auf der Rolle der Eisenbahn für das kollektive Bewusstsein, insbesondere durch die Geschichte und das kulturelle Erbe der Eisenbahn, wobei die Beiträge der Eisenbahn für die Schaffung europäischen Wohlstands und die Entwicklung von Spitzentechnologien in Erinnerung gerufen wird;

f) Förderung der Attraktivität des Berufs des Eisenbahners, wobei insbesondere der Bedarf an neuen Fähigkeiten, die Bedeutung fairer und sicherer Arbeitsbedingungen und die Notwendigkeit, die Diversität unter den Arbeitnehmern zu erhöhen, hervorgehoben werden;

g) Förderung der Schlüsselrolle der Eisenbahn im internationalen Personenverkehr in der Union;

h) Förderung eines EU-Netzes für Nachtzüge und Förderung von Initiativen, bei denen der grenzüberschreitende Charakter durch die Verwendung von Symbolen, die die Union repräsentieren, hervorgehoben wird;

i) Sensibilisierung der Öffentlichkeit für die potenzielle Rolle des Schienenverkehrs beim Ausbau von nachhaltigem Tourismus in Europa;

j) Förderung der Schlüsselrolle der Eisenbahn für eine nachhaltige durchgehende Mobilität, die Verbindung von Knotenpunkten und für die Ermöglichung eines attraktiven und intelligenten Übergangs zwischen Verkehrsträgern;

k) Beitrag zur Umsetzung des vierten Eisenbahnpakets und zur Sensibilisierung für die Maßnahmen, die zur Schaffung des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums auf der Grundlage eines gut funktionierenden TEN-V erforderlich sind;

l) Anregung der Diskussion darüber, wie das rollende Material modernisiert werden kann und wie die Kapazität der Eisenbahninfrastruktur weiter ausgebaut und gesteigert werden kann, um eine breitere Nutzung des Personen- und Güterverkehrs auf der Schiene zu erleichtern, wobei in diesem Zusammenhang die Bedeutung der Zusammenarbeit zwischen Infrastrukturbetreibern, Forschung und Innovation und die Rolle des durch die Verordnung (EU) Nr. 642/2014 [5] des Rates eingeführten Gemeinsamen Unternehmens Shift2Rail hervorgehoben wird;

m) Förderung von Veranstaltungen und Initiativen zur Verbreitung von Informationen über die Fahrgastrechte im Eisenbahnverkehr und zur Förderung der Zusammenarbeit zwischen allen Akteuren, um die Kundeninformation und Fahrscheinausstellung zu verbessern, einschließlich des Angebots von Durchgangsfahrscheinen, der Entwicklung innovativer digitaler multimodaler Fahrscheine und der Bereitstellung von Informationen über aktuelle Herausforderungen in diesem Zusammenhang, wie beispielsweise die Notwendigkeit, Daten zwischen den Akteuren auszutauschen.

---

[5] Verordnung (EU) Nr. 642/2014 des Rates vom 16. Juni 2014 zur Errichtung des Gemeinsamen Unternehmens Shift2Rail (ABl. L 177 vom 17.6.2014, S. 9).

Artikel 3

Inhalt der Maßnahmen

(1) Die zur Erreichung der in Artikel 2 dargelegten Ziele zu treffenden Maßnahmen werden eng mit den laufenden Tätigkeiten zur Förderung des Schienenverkehrs abgestimmt. Zu diesen Maßnahmen gehören folgende im Rahmen von Partnerschaften oder einzeln organisierte und mit den Zielen des Europäischen Jahres verknüpfte Aktivitäten auf Unions-, nationaler, regionaler oder lokaler Ebene:

a) Initiativen und Veranstaltungen zur Stimulierung von Debatten, Schaffung eines positiven Images, Sensibilisierung und Erleichterung des Engagements der Bürgerinnen und Bürger, Unternehmen und Behörden, um das Vertrauen in den Schienenverkehr — vor allem im Anschluss an die COVID-19-Krise — zu stärken und die Attraktivität der Schiene als Transportmittel für mehr Personen und Güter und als Mittel, um gegen den Klimawandel zu kämpfen, über verschiedene Kanäle und Instrumente, einschließlich Veranstaltungen in den Mitgliedstaaten, zu verbreiten, wobei auch die Sicherheit und der Komfort des Reisens mit der Bahn hervorzuheben sind;

b) Initiativen in den Mitgliedstaaten, um sowohl im öffentlichen Dienst als auch in der Privatwirtschaft Geschäftsreisen und Pendlerverkehr mit der Eisenbahn zu fördern;

c) informative, Ausstellungen sowie inspirierende und pädagogische Kampagnen und Sensibilisierungskampagnen sowie die Benutzung von Zügen für die Zwecke der Demonstration und Information, um Veränderungen im Verhalten von Fahrgästen, Verbrauchern und Unternehmen zu fördern und die breite Öffentlichkeit anzuregen, aktiv an der Erreichung des Ziels eines nachhaltigeren Verkehrs mitzuwirken;

d) Austausch von Erfahrungen und bewährten Verfahren nationaler, regionaler und lokaler Verwaltungen, der Zivilgesellschaft, von Unternehmen und Schulen im Hinblick auf eine stärkere Nutzung des Schienenverkehrs und die Herbeiführung von Verhaltensänderungen auf allen Ebenen;

e) Durchführung von Studien und Innovationsaktivitäten und Verbreitung ihrer Ergebnisse auf europäischer oder nationaler Ebene;

f) Förderung von Projekten und Netzwerken im Zusammenhang mit dem Europäischen Jahr, auch über die Medien, die sozialen Netzwerke und andere Online-Gemeinschaften;

g) Partnerschaften und Veranstaltungen, wie sie im Anhang dargelegt sind;

h) Ermittlung und Förderung bewährter Verfahren zur Schaffung gleicher Wettbewerbsbedingungen für die verschiedenen Verkehrsträger;

i) Förderung von Projekten und Aktivitäten zur Sensibilisierung für eine nachhaltige durchgehende Mobilität, die nahtlose „Tür-zu-Tür-Verkehrslösungen“ in Kombination mit anderen Formen von Verkehrsträgern, einschließlich aktivem Reisen, sowie nachhaltige und intelligente Logistik bietet;

j) Förderung von Projekten und Aktivitäten zur Sensibilisierung für die Bedeutung des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums, insbesondere im Hinblick auf seine laufende Umsetzung, Maßnahmen zur Erleichterung grenzüberschreitender Fahrten und Maßnahmen für digitale Fahrgastinformationen, wie etwa die Bereitstellung von Echtzeitinformationen über Fahrtangebote, Tarife und Fahrpläne, auch durch unabhängige Anbieter, sodass ein Vergleich erleichtert wird, und

k) Förderung von Projekten und Aktivitäten im Hinblick auf die Verwirklichung einer erweiterten, modernisierten und interoperablen Eisenbahninfrastruktur, einschließlich eines europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystems (ERTMS), Terminals, die Optionen zur Verkehrsverlagerung bieten, sowie modernisierten rollenden Materials.

(2) Die Kommission zieht in Erwägung, während des Europäischen Jahres Folgendes einzuleiten:

a) eine Studie über die Machbarkeit der Einführung eines europäischen Gütesiegels zur Förderung von Gütern und Waren, die auf der Schiene befördert werden, um die Unternehmen anzuregen, ihre Beförderung auf die Schiene zu verlagern, und

b) eine Studie über die Machbarkeit der Einführung eines Eisenbahnverbindungsindex, der darauf abzielt, den Grad der Integration, der durch die Nutzung von Diensten auf dem Schienennetz erreicht wird, zu kategorisieren und das Potenzial der Eisenbahn aufzuzeigen, mit anderen Verkehrsträgern zu konkurrieren

Die Kommission unterrichtet das Europäische Parlament und den Rat bis 31. März 2021 von ihren Plänen.

(3) Sowohl die Organe und Einrichtungen der Union als auch die Mitgliedstaaten können auf Unionsebene bzw. nationaler Ebene auf das Europäische Jahr verweisen und beim Bewerben der in Absatz 1 genannten Aktivitäten dessen visuelle Identität verwenden.

Artikel 4

Koordinierung auf Ebene der Mitgliedstaaten

Die Organisation der Teilnahme am Europäischen Jahr auf nationaler Ebene liegt in der Zuständigkeit der Mitgliedstaaten. Sie sorgen für die Koordinierung der einschlägigen Aktivitäten auf nationaler Ebene und benennen nationale Ansprechpartner, um die Koordinierung auf Unionsebene sicherzustellen.

Artikel 5

Koordinierung auf Unionsebene

(1) Die Kommission beruft regelmäßig Sitzungen der nationalen Ansprechpartner zur Koordination des Europäischen Jahres ein. Die Sitzungen dienen außerdem als Gelegenheit zum Informationsaustausch über die Durchführung des Europäischen Jahres auf Unionsebene und nationaler Ebene. Vertreter des Europäischen Parlaments können als Beobachter an diesen Sitzungen teilnehmen.

(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.

(3) Zu ihrer Unterstützung bei der Durchführung des Europäischen Jahres auf Unionsebene beruft die Kommission regelmäßige Sitzungen von Interessenträgern und Vertretern von Organisationen und Einrichtungen ein, die im Bereich des Schienenverkehrs tätig sind, einschließlich bestehender grenzübergreifender Netzwerke, einschlägiger nichtstaatlicher Organisationen, Hochschulen und Technologiezentren sowie Vertreter von Jugendorganisationen und Gemeinschaften und Organisationen, die Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität vertreten.

(4) 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 Europäischen Jahres unterstützt werden können.

Artikel 6

Internationale Zusammenarbeit

Die Kommission arbeitet für die Zwecke des Europäischen Jahres erforderlichenfalls mit zuständigen internationalen Organisationen zusammen, wobei sie dafür sorgt, dass die Sichtbarkeit der EU-Beteiligung gewährleistet ist.

Artikel 7

Monitoring und Bewertung

Bis zum 31. Dezember 2022 legt die Kommission dem Europäischen Parlament, dem Rat, dem Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss sowie dem Ausschuss der Regionen einen Bericht über die Durchführung der in diesem Beschluss vorgesehenen Initiativen — samt den Ergebnissen und einer Gesamtbewertung — vor. Für die Bewertung der Initiativen legt die Kommission wesentliche Leistungsindikatoren fest. Diese wesentlichen Leistungsindikatoren werden in dem Bericht der Kommission erfasst. Für die Zwecke dieses Berichts unterrichten die Mitgliedstaaten die Kommission über die Tätigkeiten, für die sie verantwortlich waren.

Artikel 8

Inkrafttreten

Dieser Beschluss tritt am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Geschehen zu Brüssel am 23. Dezember 2020.

Im Namen des Europäischen Parlaments	*Im Namen des Rates*
Der Präsident	*Der Präsident*
D. M. SASSOLI	M. ROTH

ANHANG

PARTNERSCHAFTEN UND VERANSTALTUNGEN

Dieser Anhang enthält die nachfolgende unverbindliche Liste mit Partnerschaften und Veranstaltungen im Zusammenhang mit dem Europäischen Jahr:

1. Partnerschaften mit Filmfestivals in ganz Europa, um die starke Verankerung der Schiene in Filmproduktionen hervorzuheben;
2. Zusammenarbeit mit europäischen Eisenbahnmuseen und bestehenden kulturellen Veranstaltungen wie Filmfestivals und Kunstausstellungen;
3. Partnerschaften mit ERA zwecks Hervorhebung:
   a) der Leistungsfähigkeit des Schienenverkehrs in Europa,
   b) des Know-hows der Akteure im Wirtschaftszweig des Schienenverkehrs, insbesondere der Eisenbahner,
   c) der Vorteile des Schienenverkehrs im Hinblick auf die Sicherheit und den Umweltschutz, und
   d) der Karrieremöglichkeiten für Schüler, Studierende und Auszubildende;
4. Mobile Ausstellungszüge in der Union zur Information der Öffentlichkeit über die Ziele des Europäischen Jahres und zur Hervorhebung der Attraktivität seiner zahlreichen Botschaften;
5. Bereitstellung von Interrail-Pässen für junge Menschen in Verbindung mit Erasmus-Studien oder Preisausschreiben, um die Reichweite des Europäischen Jahres zu erhöhen;
6. Nutzung von Bahnhöfen als künstlerische Orte und urbane Treffpunkte sowie als wirtschaftliche, kulturelle und gesellschaftliche Knotenpunkte, Eisenbahnmuseen, um die Botschaften des Europäischen Jahres zu vermitteln.