

Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Rates zur Gründung des Gemeinsamen Unternehmens „Shift2Rail“

(COM(2013) 922 final — 2013/0445 (NLE))

(2014/C 226/10)

Hauptberichtersteller: **Juan MENDOZA CASTRO**

Der Rat beschloss am 11. Februar 2014, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss gemäß Artikel 187 und 188 Absatz 1 AEUV um Stellungnahme zu folgender Vorlage zu ersuchen:

Vorschlag für eine Verordnung des Rates zur Gründung des Gemeinsamen Unternehmens „Shift2Rail“

COM(2013) 922 final — 2013/0445 (NLE).

Angesichts der Dringlichkeit der Arbeiten bestellte der Ausschuss auf seiner 497. Plenartagung am 25./26. März 2014 (Sitzung vom 25. März) Juan MENDOZA CASTRO zum Hauptberichtersteller und verabschiedete mit 177 Stimmen bei 3 Enthaltungen folgende Stellungnahme:

1. Schlussfolgerungen und Empfehlungen

1.1 Der EWSA befürwortet die S2R-Initiative, die für die europäische Eisenbahnindustrie einen erheblichen Beitrag bedeutet.

1.2 Der EWSA betont die potenzielle Bedeutung, die S2R für die Beschäftigung haben kann, da im Schienenverkehr insgesamt ca. 3 Mio. Arbeitnehmer beschäftigt sind.

1.3 Um langfristig die Ziele der Union zu erreichen, muss die Eisenbahnindustrie nicht nur einen technischen, sondern auch einen kulturellen Wandel vollziehen.

1.4 Die für S2R vorgesehenen Gesamthaushaltsmittel belaufen sich auf 920 Mio. EUR, einen Betrag, der unter dem auf 1,4 Mrd. EUR geschätzten Investitionsbedarf liegt, weshalb bei den Forschungslinien zwangsläufig eine Prioritätensetzung notwendig sein wird.

1.5 Der EWSA unterstreicht die Bedeutung von S2R damit die europäische Eisenbahnindustrie auf einem Weltmarkt mit einem Volumen von 146 Mrd. EUR pro Jahr bestehen kann.

1.6 Die europäischen Unternehmen verlieren gegenüber ihren asiatischen Konkurrenten, die massiv in FuE investieren, an Boden. Der Weltmarkt wird zu einer immer größeren Herausforderung, da bei allen Erzeugnissen und in allen Segmenten die Zahl der Marktteilnehmer steigt.

1.7 Das Signalgebungssystem ERTMS ist ein Beispiel dafür, dass Bereitschaft zur Zusammenarbeit die nationalen Interessen überwinden muss.

1.8 Nach Ansicht des EWSA muss bei den Forschungslinien Tätigkeiten mit Bezug zur Sicherheit von Personen, zur Wirtschaftlichkeit und zur Bereitstellung von Informationen für die Eisenbahnpassagiere Vorrang gegeben werden.

1.9 Die fünf Forschungsprogramme (IP) im Rahmen von S2R betreffen die wichtigsten Bereiche und ehrgeizige Ziele.

1.10 Nach Ansicht des EWSA sollten die Eigentumsrechte an den Forschungsergebnissen definiert werden. Die Frage des geistigen Eigentums und der Patente ist von zentraler Bedeutung, im Vorschlag der Kommission werden diese Aspekte jedoch außer Acht gelassen.

1.11 Die Industrialisierung der Ergebnisse der durch die Union finanzierten Forschungstätigkeiten sollte auf europäischem Boden erfolgen.

1.12 Entgegen dem Kommissionsvorschlag muss allein die Europäische Eisenbahnagentur für die technischen Definitionen im Hinblick auf die Interoperabilität zuständig sein.

2. Hintergrund und Inhalt des Verordnungsvorschlags

2.1 Das Weißbuch über die Verkehrspolitik⁽¹⁾ und das vierte Eisenbahnpaket⁽²⁾ geben den Rahmen für einen großen Binnenmarkt für den Schienenverkehr vor⁽³⁾.

2.2 Eines der wichtigsten Ziele von Horizont 2020 ist die Stärkung der europäischen Industrie durch Maßnahmen zur Förderung von Forschung und Innovation in Schlüsselsektoren.

2.3 Das Gemeinsame Unternehmen „Shift2Rail“ wird den Status einer „Einrichtung der Union“ haben (Art. 187 AEUV, Art. 209 Haushaltsordnung).

2.4 Darüber hinaus ist S2R erforderlich, um ernste aktuelle Probleme zu bekämpfen: Eine zu breite Streuung der Bemühungen aufgrund unterschiedlicher nationaler Normen und Standards schafft Erschwernisse, die die Verwendung gemeinsamer Industrieprodukte im Schienenverkehr verhindern und die Erteilung gegenseitiger Genehmigungen für Schienenprodukte unmöglich machen, die erzwungene Verringerung der Forschungsbemühungen in führenden Eisenbahnunternehmen nach sich ziehen, und geringen öffentlichen und privaten Investitionen und erhöhte finanzielle Risiken bewirken.

2.5 S2R dient folgenden Zielen:

- Förderung der im Februar 2014 von der Europäischen Eisenbahnagentur veröffentlichten technischen Eisenbahnstrategie;
- Verringerung der Lebenszykluskosten um insgesamt bis zu 50 %;
- Erhöhung der Kapazität des Schienenverkehrssystems um 100 %;
- Steigerung der Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit der Schienenverkehrsdienste um 50 %;
- Verbesserungen bei der Interoperabilität und
- Verringerung negativer Faktoren wie Lärm.

2.5.1 Zur quantitativen Überprüfung, inwiefern die künftigen Ergebnisse von S2R genau zu diesen ehrgeizigen Zielen beitragen, ist ein Validierungsprozess einzurichten. Hochwertige Technik und ein Anforderungsmanagement sind moderne Ansätze, um ein Mindestmaß an Überwachung der bei den Zielen erreichten Fortschritte sicherzustellen, weshalb sie im Rahmen von S2R auf einer professionellen Grundlage eingeführt werden sollten.

2.6 Das Unternehmen S2R wird seine Tätigkeit auf vier Schienenverkehrsarten konzentrieren, als da sind:

- interoperable Personenbeförderung in Hochgeschwindigkeitszügen;
- interoperabler regionaler Personenschienenverkehr;
- nicht interoperable Personenbeförderung im Stadt- und Nahverkehr;
- interoperabler Güterverkehr.

2.7 Die Finanzierung wird von der Union übernommen, die einen Beitrag von maximal 450 Mio. EUR leisten wird, sowie von den übrigen Mitgliedern, die mindestens 470 Mio. EUR werden beisteuern müssen.

2.8 Das Unternehmen soll für einen Zeitraum gegründet werden, der am 31. Dezember 2024 endet.

3. Allgemeine Bemerkungen

3.1 Bedeutung von S2R

Der EWSA befürwortet nachdrücklich die Initiative S2R, die er für einen wichtigen Beitrag für die europäische Industrie in einem so strategischen Sektor wie dem Schienenverkehr hält. Darüber hinaus begrüßt der EWSA die starke Einbeziehung der Eisenbahnunternehmen in das Projekt.

⁽¹⁾ „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum — Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“, COM(2011) 144 final.

⁽²⁾ „Das vierte Eisenbahnpaket — Vollendung des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums zur Steigerung von Wettbewerbsfähigkeit und Wachstum in der EU“, COM(2013) 25 final.

⁽³⁾ ABl. C 327 vom 12.11.2013, S. 122.

3.2 Beschäftigung

Der EWSA hebt besonders die Bedeutung hervor, die S2R im Bereich der Beschäftigung zukommt. In Europa sind schätzungsweise 400 000 Arbeitnehmer direkt oder indirekt in der Zulieferindustrie beschäftigt. Darüber hinaus sind mehr als 1 350 000 weitere Arbeitnehmer für europäische Infrastrukturbetreiber und Bahnbetreibergesellschaften tätig. Bei den Stadtbahnen sind wahrscheinlich ebenso viele Arbeitnehmer beschäftigt, was die Gesamtbeschäftigtenzahl des Sektors auf ca. 3 Millionen steigen lässt.

3.3 Große Herausforderung für die europäische Eisenbahnindustrie

Der EWSA weist darauf hin, dass zur Erreichung der von der Union gesteckten langfristigen Ziele ein tiefgreifender Wandel erforderlich ist, nicht nur auf technischer, sondern auch auf kultureller Ebene. Über die Festlegung von Normen und Harmonisierungsmaßnahmen hinaus muss die EU einen transnationalen Rahmen für die Zusammenarbeit fördern.

3.4 Finanzierung

Der EWSA würdigt den finanziellen Aufwand, den S2R voraussetzt. Dennoch sollte der vorgesehene Gesamthaushalt in Höhe von 920 Mio. EUR mit zusätzlichen Mitteln aufgestockt werden, da für S2R Investitionen von insgesamt schätzungsweise 1,4 Mrd. EUR erforderlich sein werden. Anderenfalls muss unter den verschiedenen Tätigkeiten im Rahmen von S2R eine Rangfolge aufgestellt werden.

3.5 Zusätzliche Tätigkeiten

Im Gesamthaushalt sind 120 Mio. EUR für Beiträge für „zusätzliche Tätigkeiten“ veranschlagt. Hierbei handelt es sich um Tätigkeiten, die die Mitglieder des Gemeinsamen Unternehmens zu ihren durch EU-Mittel geförderten FuE-Investitionen hinzufügen werden. Dieser Betrag wird daher nicht von der Europäischen Union finanziert.

3.6 Der Weltmarkt der Eisenbahnindustrie

Der EWSA unterstreicht die Bedeutung, die S2R dabei zukommt, die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Industrie aufrechtzuerhalten, die nach wie vor mehr als die Hälfte der weltweit produzierten Ausrüstungen und Dienstleistungen für den Schienenverkehr herstellt bzw. bereitstellt (in Europa 80 %). Das Gesamtmarktvolumen wird auf 146 Mrd. EUR jährlich geschätzt, wogegen der „zugängliche“ Teil dieses Marktes 106 Mrd. EUR ausmacht⁽⁴⁾.

3.7 Europa verliert an Boden

Bekanntermaßen investieren asiatische Länder für ihre nationale Eisenbahnindustrie massiv in Forschung und Entwicklung. Die europäischen Unternehmen stehen unter starkem Druck seitens der asiatischen Konkurrenten. Der Weltmarkt wird zu einer immer größeren Herausforderung für die europäische Eisenbahnindustrie, da es bei allen Produkten und in allen Segmenten immer mehr Marktteilnehmer gibt. Auch wenn die europäische Eisenbahnindustrie nur sehr schwer preislich mit asiatischen Unternehmen konkurrieren kann, spielt sie im Hinblick auf Forschung und Innovation noch immer eine große Rolle.

3.8 Rolle der KMU

3.8.1 Die Produkte müssen industrialisiert werden, wenn im Schienenverkehrsmarkt Neuerungen eingeführt werden sollen: daher die Notwendigkeit der Weltmarktführer/Industriegiganten, die die mit S2R entwickelte innovative Lösung vermarkten werden.

3.8.2 Der EWSA ist jedoch der Auffassung, dass die KMU auch bei S2R auf dreierlei denkbare Art eine Schlüsselrolle spielen:

- indem sie „Cluster“ bilden, sich um eine Mitgliedschaft als assoziiertes Mitglied bewerben und Mittel in Höhe von 2,5 % des Wertes eines Innovationsprogramms (Finanzierung zu 47,6 %) binden;
- durch offene Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen (hierfür stehen 135 Mio. EUR und eine 100 %ige Finanzierung zur Verfügung);
- indem sie Unterauftragnehmer eines Mitglieds des Gemeinsamen Unternehmens (Gründungsmitglieder oder assoziierte Mitglieder) werden. Auch diese Tätigkeiten werden zu 100 % gefördert.

⁽⁴⁾ Roland Berger „World Rail Market Study, forecast 2012-2017“ (Studie zum weltweiten Eisenbahnmarkt, Prognosen für den Zeitraum 2012-2017).

3.9 *Das Beispiel von ERTMS*

Das auf Initiative der Europäischen Kommission geschaffene Signalgebungssystem ERTMS stellt unter Beweis, dass die Bereitschaft zur Zusammenarbeit die nationalen Interessen überwinden muss. Bei ERTMS handelt es sich vermutlich um die größte Herausforderung für den Erfolg der Eisenbahnindustrie, denn es hat sich zu dem nicht nur in Europa, sondern auch in vielen Ländern der Welt meistverwendeten Schienenverkehrssystem entwickelt, das das Potenzial für eine vollständige Interoperabilität besitzt. Daher müssen große Forschungsanstrengungen unternommen werden, um die Ziele der vollständigen Interoperabilität und der Kapazitätssteigerung sowie der Senkung der Umsetzungskosten zu erreichen.

3.10 *Kurzum, S2R ist ein Schritt in die richtige Richtung*

Erstmals haben (miteinander konkurrierende) Großunternehmen des europäischen Schienenverkehrssektors beschlossen, zusammenzuarbeiten und eine gemeinsame Forschungsagenda auszuarbeiten.

4. **Besondere Bemerkungen**

4.1 *Forschung und Entwicklung (FuE)*

4.1.1 In Anlehnung an den Aufbau der Richtlinie über Interoperabilität ⁽⁵⁾ umfasst das vorgeschlagene FuE-Programm Folgendes: rollendes Güter- und Personenzugmaterial, die Infrastruktur und ein Zugsteuerungs-/Zugsicherungs- und Signalgebungssystem.

4.1.2 Der EWSA hält es für sinnvoll, in den Programmen Maßnahmen zur Erhöhung der Personensicherheit und Wirtschaftlichkeit des Schienenverkehrs Vorrang zu geben. Die neuen Technologien müssen auch einer verbesserten Bereitstellung von Informationen für die Bahnbenutzer dienen.

4.2 *Innovationsprogramme*

Der EWSA nimmt zur Kenntnis, dass sich S2R aus fünf Innovationsprogrammen (IP) zusammensetzt, die von den durch die UNIFE koordinierten Sachverständigen ermittelt wurden. Bei diesen Programmen handelt es sich um folgende:

4.2.1 (IP1) Energy & Mass Efficient Technologies for High Capacity Trains (Energie- und masseneffiziente Technologien für Hochleistungszüge)

4.2.1.1 Es wird vorgeschlagen, eine künftige Generation leichter, energieeffizienterer und umweltfreundlicherer Züge zu schaffen, die weniger Schäden an den Gleisen verursachen. Zu den neuen Technologien gehören: Antriebe, Kontroll- und Lenksysteme (TCMS), Wagenuntergestelle aus leichteren Werkstoffen, Fahrwerke, Bremsysteme und Türen.

4.2.1.2 Übergeordnete Ziele von IP1 sind:

- Steigerung der physischen Kapazität der Fahrzeuge und Förderung einer verbesserten Transportkapazität der Eisenbahnstrecken;
- Reduzierung der die Passagiere belastenden Verkehrsstörungen, indem die Zuverlässigkeit des Betriebs und die Verfügbarkeit der Fahrzeuge erhöht werden, entweder durch den Einsatz von grundsätzlich zuverlässigeren Bauteilen oder System-/Teilsystemarchitekturen;
- Senkung der Lebenszykluskosten der Fahrzeuge (Verringerung des Wartungsaufwands, des Energieverbrauchs usw.) und anderer Teilsysteme, die eine Schnittstelle mit dem Fahrzeug bilden (Verringerung der Schienendegradierung usw.);
- Steigerung der Energieeffizienz der Fahrzeuge und Reduzierung der Fahrzeugmasse;
- verbesserte Fähigkeit zur Kopplung von Zügeinheiten für eine größere Betriebsflexibilität.

⁽⁵⁾ ABl. L 191 vom 18.7.2008, S. 1.

4.2.2 (IP2) Advanced Traffic Management & Control Systems (Erweiterte Verkehrsmanagement- und Leitsysteme)

4.2.2.1 Traditionell gibt es auf dem Schienenverkehrsmarkt unterschiedliche nationale Lösungen für die Signalgebung auf den Hauptstrecken. Der Markt für Signalgebungssysteme bietet unterschiedliche Lösungen für die Bedürfnisse des Stadtverkehrs (CBTC-Lösungen) und S2R wird die Möglichkeit und Fähigkeit prüfen, eine größere Interoperabilität/Standardisierung/Integration in ERTMS zur Erfüllung dieser Bedürfnisse zu bieten.

4.2.2.2 Die übergeordneten Ziele von IP2 sind:

- Entwicklung einer neuen Generation von Signalgebungs- und Zugsteuerungssystemen, um eine intelligente Verkehrssteuerung mit automatisch gesteuerten (fahrerlosen) Zügen zu ermöglichen, die Kapazität und die Zuverlässigkeit zu erhöhen und die Lebenszykluskosten der Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber drastisch zu senken;
- Aufrechterhaltung der marktbeherrschenden Stellung von ERTMS als weltweite Lösung für Signalgebungs- und Steuerungssysteme im Eisenbahnverkehr durch professionelle formelle und offene Spezifikationsmethoden zur Erzielung einer vollständigen Interoperabilität zu attraktiven Kosten;
- Ausbau der Synergien und Verbesserung der Interoperabilität mit den Schienenverkehrssektoren städtischer und öffentlicher Nahverkehr;
- Reduzierung der die Passagiere beeinträchtigenden Verkehrsstörungen, indem die Zuverlässigkeit des Betriebs und die Verfügbarkeit des Schienenverkehrs erhöht werden, entweder durch den Einsatz von grundsätzlich zuverlässigeren Bauteilen oder System-/Teilsystemarchitekturen.

4.2.3 (IP3) Cost Efficient-High Capacity Infrastructure (Kosteneffiziente und leistungsstarke Infrastruktur)

4.2.3.1 Es gibt vier Forschungsbereiche:

- neue Weichen und Kreuzungen: Verbesserung der vorhandenen Weichen und Kreuzungen und neues Konzept für den Fahrtrichtungswechsel (elektromechanische Weichen und Kreuzungen) zur Reduzierung des Lärms, der Zahl der Verspätungen aufgrund von Ausfällen solcher Ausrüstungen und der Wartungskosten;
- extrem innovative Gleise. Optimierung der gesamten Gleisanlagen: neue Gestaltung der gesamten Gleisanlagen, damit sie optimal auf das Verkehrsaufkommen und die Entwicklung/Einführung neuer Technologien abgestimmt werden können;
- intelligente Instandhaltung der Infrastruktur: neue Lösungen für die Eisenbahnvermögensregister, neueste Mess- und Überwachungsinstrumente, nutzungsgestützte anstelle von zustandsgestützter Instandhaltung (Instandhaltungstechnik) und konstruktionsgerechte Instandhaltung werden weiter zu einer größtmöglichen Senkung der Kosten, einer Erhöhung der Kapazität und zur Lärmreduzierung beitragen;
- Energieeffizienz: innovative Integration rückgewonnener Energie, Energiespeichervorrichtungen entlang der Bahnstrecke, effiziente Nutzung erneuerbarer Energieträger sowie eine intelligente Interaktion mit dem Stromnetz werden den Schienenverkehr an die Spitze dieser Technologie führen.

4.2.4 (IP4) IT Solutions for a Seamless Attractive Railway (IT-Lösungen für ein nahtloses und attraktives Schienenverkehrssystem)

4.2.4.1 Es soll keine gemeinsame Plattform, sondern ein Interoperabilitätsrahmen geschaffen werden, innerhalb dessen jeder, der es wünscht, seine Entwicklungen einfach auf der Grundlage offener Schnittstellen „anschießen“ kann, wodurch eine Abhängigkeit von jeglichem GDS (Global Distribution System) vermieden wird. Auf diese Weise wird die Bahnfahrt zu einem Produkt. Die aktuellen Forschungs- und Entwicklungstätigkeiten des Schienenverkehrssektors müssen in das Projekt einbezogen werden.

4.2.5 (IP5) Technologies for Sustainable & Attractive European Freight (Technologien für einen nachhaltigen und attraktiven europäischen Güterverkehr)

4.2.5.1 Größte Herausforderung von IP5: Definition sämtlicher technologischer und Verfahrensfortschritte, die erforderlich sind, um zur Verwirklichung eines der wichtigsten Ziele des Weißbuchs beizutragen: Verlagerung des Straßenverkehrs auf die Schiene und die Binnenwasserstraßen zu 30 % bis 2030 und zu 50 % bis 2050. Der EWSA empfiehlt — aus Gründen der Akzeptanz, vor allem des Schienengüterverkehrs –, in das Programm IP5 die Forschung im Bereich Lärmschutz einzuschließen.

4.3 Demonstrationsplattformssysteme (SPD)

4.3.1 Der EWSA stellt fest, dass das Ziel von S2R nicht lediglich darin besteht, Prototypen, sondern voll einsatzfähige Produkte für den Einsatz in Eisenbahnsystemen zu schaffen. Die neuen Technologien und die Innovationen, die im Rahmen des Innovationsprogramms von S2R entwickelt werden, werden mittels integrierter Technologiedemonstrationssysteme (DTI) unter realen oder simulierten Betriebsbedingungen dargestellt. Die Demonstrationsplattformssysteme von S2R sind darauf angelegt, diese Technologien zu entwickeln und zu demonstrieren, sodass sie eine ausreichende technologische Reife für eine neue Generation von Eisenbahnsystemen erlangen.

4.3.2 Der Ort, an dem die Technologiedemonstrationssysteme installiert werden, steht noch nicht fest, da dies gegen Ende der Tätigkeit von S2R geschehen wird. Darüber hinaus werden die künftigen Mitglieder des Gemeinsamen Unternehmens (Gründungsmitglieder und assoziierte Mitglieder) und die Europäische Kommission hierüber entscheiden. Die virtuelle oder physische Entwicklung der Demonstrationsplattformssysteme wird vorwiegend von der Definition und den Ergebnissen der Technologiedemonstrationssysteme abhängen.

4.4 Patente

4.4.1 Angesichts der vielfältigen und vielschichtigen Finanzierungssysteme und der beträchtlichen gemeinschaftlichen Geldmittel, die im Spiel sind, wäre es nach Auffassung des Ausschusses angebracht, die Verwendung und Zuordnung der Forschungsergebnisse, die von Shift2Rail initiiert werden, genau festzulegen. In diesem Zusammenhang ist die Frage des geistigen Eigentums und der Patente von zentraler Bedeutung. Deren Inhalt und Funktionsweise müssen in einen Artikel im Hauptteil der Verordnung aufgenommen werden. Auf diese Schwachstelle und die möglicherweise daraus resultierenden Risiken hat der EWSA bereits in seinen Stellungnahmen zu den gemeinsamen Unternehmen „Initiative Innovative Arzneimittel“, „Clean Sky“, „ENIAC“ und „Brennstoffzellen und Wasserstoff“ hingewiesen. Bei der vorliegenden gemeinsamen Technologieinitiative könnte dies insofern zu einem noch heikleren Problem werden, als die Forschungsergebnisse für Unternehmen von Interesse sein werden, die in direktem Wettbewerb zueinander stehen (siehe Ziffer 3.10 der vorliegenden Stellungnahme).

4.4.2 Auf jeden Fall hält es der Ausschuss für sinnvoll, dafür zu sorgen, dass die mit öffentlichen Geldern finanzierten Erfindungen dem öffentlichen Interesse dienen. Zu diesem Zweck wäre es angebracht, über Mechanismen nachzudenken, die eine Amortisierung der gemeinschaftlichen Investitionen begünstigen, und sicherzustellen, dass die Industrialisierung der Forschungsergebnisse des gemeinsamen Unternehmens auf dem Gebiet der Europäischen Gemeinschaft erfolgt.

4.5 Festlegung von Interoperabilitätsnormen

4.5.1 Die Statuten des gemeinsamen Unternehmens Shift2Rail (Anhang 1, Punkt 2 h) sehen die „Bündelung der Nutzeranforderungen und Festlegung von Interoperabilitätsnormen, damit Investitionen in Forschung und Innovation auf operative und vermarktungsfähige Lösungen ausgerichtet werden“ vor. Die Erläuterungen zum Verordnungsvorschlag bestätigen dies (siehe Erläuterungen 3.3. S. 9).

4.5.2 Dies ist abzulehnen, da

- die Schaffung von Normen nicht an Institutionen ausgelagert werden kann, die als Unternehmen mit PPP-Konstruktion aufgesetzt sind und einen extrem eingeschränkten Teilnehmerkreis aufweisen. Die Minimalanforderung von technischen Spezifikationen oder Normen ist, dass sie in Zusammenarbeit mit allen interessierten Kreisen und mit deren Konsens oder allgemeinen Billigung aufgestellt wird. Die Statuten von Shift2Rail widersprechen dem fundamental;
- die bestehende Interoperabilitätsrichtlinie (Richtlinie 2008/57/EG) bereits auf EU-Ebene einen rechtlichen Rahmen vorgibt, der die Festlegung von Technischen Spezifikationen (TSI) regelt. TSI-Entwürfe werden von der Europäischen Eisenbahnagentur auf der Grundlage der Prüfung der Teilsysteme in Zusammenarbeit mit den Verbänden und Sozialpartnern ausgearbeitet;
- der Europäischen Eisenbahnagentur nur eine Beobachterrolle (Art. 11, Anhang) zukommt. Sie wird zwar an einigen Stellen zu Koordinierung eingeführt, de facto aber die Kommission und die acht Unternehmen als Gründungsmitglieder das alleinige Sagen haben. Diese Schaffung von institutionellen Doppelzuständigkeiten auf EU-Ebene ist nicht nachvollziehbar.

4.5.3 Konsequenz: Die Schaffung von Technischen Spezifikationen zur Interoperabilität kann nur bei der Europäischen Eisenbahnagentur liegen.

Brüssel, den 25. März 2014

Der Präsident
des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses
Henri MALOSSE
