

**Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses zu dem „Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems“**

(2000/C 204/04)

Der Rat beschloß am 17. Februar 2000, den Wirtschafts- und Sozialausschuß gemäß Artikel 156 des EG-Vertrags um Stellungnahme zu folgender Vorlage zu dem vorgenannten Vorschlag zu ersuchen.

Die mit der Vorbereitung der Arbeiten beauftragte Fachgruppe Verkehr, Energie, Infrastrukturen, Informationsgesellschaft nahm ihre Stellungnahme am 4. Mai 2000 an. Berichtersteller war Herr Vinay.

Der Ausschuß verabschiedete auf seiner 373. Plenartagung (Sitzung vom 24. Mai 2000) mit 102 Stimmen bei 1 Stimmenthaltung folgende Stellungnahme.

### 1. Die Kommissionsvorschläge

1.1. Der wichtigste Zweck dieses Richtlinienvorschlages ist die Schaffung eines Binnenmarktes für den Eisenbahnverkehr, wie im Vertrag vorgesehen; der Vorschlag beruht im wesentlichen auf 3 Zielen:

- in organisatorischer Hinsicht effizientere Gestaltung des Güter- und Personenverkehrs auf den Strecken des transeuropäischen Verkehrsnetzes<sup>(1)</sup>;
- Förderung der Interoperabilität der konventionellen Eisenbahnsysteme durch technische Harmonisierung;
- Beitrag zur Schaffung eines durch die Öffnung des öffentlichen Auftragswesens gekennzeichneten Binnenmarktes für Ausrüstungen — bisher wurden infolge der einzelstaatlichen Spezifizierungssysteme die Lieferunternehmen der nationalen Märkte bevorzugt.

1.2. In der Mitteilung, die den Richtlinienvorschlag begleitet, wird dessen Annahme empfohlen und hervorgehoben, daß er im Aufbau Ähnlichkeiten mit der Richtlinie über das Hochgeschwindigkeitsbahnsystem<sup>(2)</sup> aufweist, es wird jedoch auch auf die Unterschiede hingewiesen, die hauptsächlich folgende Aspekte betreffen:

- die Anpassung des geographischen Anwendungsbereichs (betroffenes Netz)<sup>(1)</sup>;
- die technischen Spezifikationen und die betroffenen Teilsysteme;
- das schrittweise Vorgehen bei der Beseitigung der der Interoperabilität entgegenstehenden Hemmnisse; das konventionelle Eisenbahnsystem ist ein altes System, dessen beschleunigte Anpassung ohne das erforderliche schrittweise Vorgehen für die Eisenbahnunternehmen, die Infrastrukturbetreiber und den Staatshaushalt extrem hohe Kosten nach sich zöge;

<sup>(1)</sup> Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23.7.1996 über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (ABl. L 228 vom 9.9.1996, S. 1) — WSA-Stellungnahme: ABl. C 397 vom 31.12.1994, S. 23.

<sup>(2)</sup> Richtlinie 96/48/EG vom 23.7.1996 (ABl. L 285 vom 17.9.1996).

— die Festlegung eines Arbeitsprogramms auf der Grundlage von Prioritäten;

— besondere Aufmerksamkeit für die ökonomische Analyse der Auswirkungen der neuen Vorschriften und für die Suche nach wirtschaftlich effizienten Lösungen.

1.3. In der Mitteilung werden die Schwierigkeiten und derzeitigen Probleme des Eisenbahnverkehrs beschrieben; es wird ein Rahmen für fortschreitende und schrittweise Maßnahmen abgesteckt; es wird dargestellt, welche Maßnahmen kurzfristig und kostenneutral möglich sind; es wird die Notwendigkeit eines Tätigwerdens der EG im Sinne der Artikel 154 und 155 des Vertrags und im Rahmen der mit den Mitgliedstaaten geteilten Zuständigkeit festgestellt; und es werden Ziele und Prioritäten aufgeführt.

#### 1.4.1. Ziele

— Organisatorische Verbesserung der internationalen Verbindungen insbesondere für den Güterverkehr, indem vor allem mit Hilfe der Eisenbahnunternehmen auf den schleppenden und kostspieligen Austausch von Wirtschaftsdaten, die mangelhafte Abstimmung der Fahrpläne und die komplizierten Verfahren an den Grenzen eingewirkt wird;

— Förderung der Interoperabilität der konventionellen Eisenbahnnetze durch stärkere Vereinheitlichung der Lokomotiven, der Personen- und Güterwagen sowie durch Änderung der technischen Normen und der Betriebsvorschriften, die bislang noch einen Lok- und Personalwechsel an den Grenzen erforderlich machen;

— Schaffung eines Binnenmarktes für Eisenbahnausrüstungen durch Öffnung der gegenwärtig praktisch abgeschotteten nationalen Märkte.

#### 1.4.2. Prioritäten

- Harmonisierung der Teilsysteme und ihrer Komponenten ausgehend von
  - den Signalgebungs-, Zugsteuerungs- und Zugsicherungssystemen;
  - Telematikanwendungen für den Datenaustausch;
  - dem rollenden Material;
  - den Lärmemissionen;
  - der Qualifikation des auf internationalen Strecken eingesetzten Zugpersonals;
  - der Bewertung der Konformität mit den Spezifikationen;
  - der gegenseitigen Anerkennung von Instandhaltungs- und Reparaturmaßnahmen.
- Einführung von nach Gemeinschaftsspezifikationen gebauten Ausrüstungen

#### 1.5. Die Harmonisierung erfolgt auf zwei Ebenen:

- In organisatorischer Hinsicht sollten die Eisenbahnunternehmen kurzfristig den Aufenthalt an den Grenzen auf die Zeit verkürzen, die zum Lok- und Personalwechsel unbedingt benötigt wird; mittelfristig sollen solche Aufenthalte ganz abgeschafft werden.
- Hinsichtlich der Aspekte des Systems und der Teilsysteme wird der Kommission die Aufgabe zufallen, mit Unterstützung des durch Artikel 21 der Richtlinie 96/48/EG<sup>(1)</sup> eingesetzten „Ausschusses“ auf der Grundlage eines Arbeitsprogramms, das auf den Prioritäten beruht, die Aufträge für die Erarbeitung der Spezifikationen zu erteilen und die einschlägigen Entwürfe zu verabschieden.

1.5.1. Schließlich werden die Verfahren zur Festlegung der technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) für verschiedene Teilsysteme klar angegeben. Die Vorbereitung der TSI soll wie im Bereich der Hochgeschwindigkeitsbahnen einem repräsentativen gemeinsamen Gremium, der AEIF<sup>(2)</sup>, anvertraut werden, dem Vertreter der Eisenbahnunternehmen, der öffentlichen Verkehrsträger und der Eisenbahnausrüstungsindustrie angehören. Die europäischen Normen für die Komponenten der Teilsysteme werden je nach Fall von CEN<sup>(3)</sup>, CENELEC<sup>(4)</sup> oder ETSI<sup>(5)</sup> ausgearbeitet. Die Zuständigkeit für die Bewertung der Konformität mit den Spezifikationen und Normen wird unabhängigen Einrichtungen (den „benannten Stellen“) übertragen, wobei mit der Tradition gebrochen wird, diese Aufgabe den Eisenbahnunternehmen selbst vorzubehalten.

<sup>(1)</sup> Richtlinie 96/48/EG vom 23.7.1996 (Abl. L 285 vom 17.9.1996).

<sup>(2)</sup> AEIF: Association Européenne pour l'Interoperabilité Ferroviaire (Europäische Vereinigung für die Eisenbahninteroperabilität).

<sup>(3)</sup> CEN: Europäisches Komitee für Normung.

<sup>(4)</sup> CENELEC: Europäisches Komitee für elektrotechnische Normung.

<sup>(5)</sup> ETSI: Europäisches Institut für Telekommunikationsnormen.

## 2. Allgemeine Bemerkungen

2.1. Auch der Wirtschafts- und Sozialausschuß hält ein Tätigwerden der Gemeinschaft für notwendig: Aus institutionellen, sozialen, wirtschaftlichen und verkehrspolitischen Gründen benötigt das gesamte System einen hohen Grad an Anschlußfähigkeit und Integration, denn die gegenwärtige Situation ist beunruhigend. So gibt es in den EU-Mitgliedstaaten derzeit 21 Eisenbahnunternehmen, die mit sechs verschiedenen Spurweiten<sup>(6)</sup>, fünf unterschiedlichen Stromsystemen, die einen Lokomotivwechsel an der Grenze oder die Verwendung von Mehrstromlokomotiven erfordern, sowie mit 16 verschiedenen Signalgebungs-, Zugsteuerungs- und Zugsicherungssystemen arbeiten. Außerdem haben sich nur elf Eisenbahnunternehmen auf technische Wechselinspektionen geeinigt, bei denen die technischen Kontrollen lediglich an dem Bahnhof, an dem der Zug gebildet wird, und nicht an jedem Grenzübergang vorgenommen werden<sup>(7)</sup>. Es liegt auf der Hand, daß man sich bei der Schaffung eines transeuropäischen Eisenbahnnetzes nicht auf eine freiwillige Normung verlassen kann, sondern grundlegende Anforderungen und Parameter definieren muß.

2.1.1. Im übrigen geht, obwohl die fortschreitende Konsolidierung des EG-Binnenmarktes zu einem erheblichen Anstieg des Personenverkehrs und Gütertransports geführt hat, der Anteil des Eisenbahnverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen in beiden Sektoren ständig zurück; sollte diese Tendenz anhalten, kann ohne Übertreibung davon ausgegangen werden, daß verschiedene Strecken völlig unwirtschaftlich würden und die Gefahr ihrer Stilllegung bestünde. Dies hätte nicht nur negative Auswirkungen für die Nutzer, die Raumordnung und die Beschäftigung zur Folge, sondern auch Auswirkungen, die dem Ziel einer umweltverträglichen Mobilität auf europäischer Ebene zuwiderließen.

2.1.2. Wie in der Mitteilung der Kommission hervorgehoben wird, ist die vorgeschlagene Richtlinie, die Gegenstand dieser Stellungnahme ist, nur ein erster Schritt in Richtung einer effektiven und vollständigen Interoperabilität: Sie findet Anwendung auf die Planung, den Bau, die Inbetriebnahme, die Umstrukturierung, die Modernisierung und den Betrieb lediglich derjenigen Elemente des Eisenbahnsystems, die nach ihrem Inkrafttreten in Betrieb genommen werden. Daraus folgt, daß eine uneingeschränkte Harmonisierung der Infrastrukturen nur langfristig erreicht werden kann; dennoch ist eine Maßnahme unerläßlich, durch die kurzfristig eine Harmonisierung von Komponenten und Verfahren sowie längerfristig eine immer stärkere Angleichung der Infrastrukturnormen angestrebt wird.

<sup>(6)</sup> Die normale Spurweite (1 435 mm) wird in 11 Ländern verwendet. Andere Spurweiten haben Spanien und Portugal (1 668 mm), Irland (1 600 mm) und Finnland (1 524 mm).

<sup>(7)</sup> Diese Lösung ist allerdings nicht immer sinnvoll, insbesondere wenn es sich um „gemischte“ Züge handelt, die beispielsweise sowohl Wechselbehälter als auch Container befördern, wegen der Unterschiedlichkeit der Lichtraumprofile, der Strecken und der einschlägigen Vorschriften.

2.1.3. Hinzu kommt, daß nur durch die Festlegung kohärenter baulicher Eigenschaften das System detaillierter einzelstaatlicher Anforderungen überwunden werden kann, das bisher die Entwicklung einer europaweiten Wettbewerbsfähigkeit auf dem Liefermarkt für Eisenbahnsysteme und -ausrüstungen verhindert und diesen Bereich den einzelstaatlichen Industrien überlassen hat, obwohl für ihn schon seit Jahren die Regeln für öffentliche Ausschreibungen gelten<sup>(1)</sup>.

2.2. Aus diesem Gesamtbild gehen etliche Gründe für die geringe Leistungsfähigkeit des innergemeinschaftlichen Schienenverkehrs und für den mangelnden Wettbewerb in diesem Wirtschaftszweig hervor. Als richtig erscheint daher das Ziel der Kommission, das gesamte System zu vereinheitlichen, den immer höheren und spezielleren Ansprüchen der Kunden von Personenbeförderungs- und Gütertransportdienstleistungen zu genügen und den Produktionsmarkt zu öffnen.

2.3. Der Ausschuß begrüßt und unterstützt den Richtlinienvorschlag. Er verweist auf seine seinerzeitige Stellungnahme<sup>(2)</sup> zu der Richtlinie über das Hochgeschwindigkeitsbahnnetz, deren Vorschriften, Ansätze und Konzepte auf das jetzige Dokument übertragen wurden, weshalb er es nicht für erforderlich hält, auf die bereits damals behandelten technischen Aspekte nochmals einzugehen.

2.3.1. Der Ausschuß hat ein besonderes Interesse daran, daß das Konzept der Interoperabilität nicht im Hinblick auf die Erneuerung sondern auch auf die Modernisierung und die Neukonzeption von Komponenten endlich auch auf den konventionellen Verkehr ausgedehnt wird, damit eine umfassende Harmonisierung des Eisenbahnsystems der Europäischen Union zustande kommt.

### 3. Besondere Bemerkungen

3.1. Allerdings möchte der Ausschuß einige Überlegungen äußern und auf einige Aspekte eingehen, die den Eisenbahnverkehrssektor immer noch schwierig gestalten, obwohl er seit 1991 einer schrittweisen Liberalisierung unterzogen wurde und obwohl er hinsichtlich der nachhaltigen Entwicklung zweifellos Vorteile aufweist. Diese kritische Betrachtung wirft die Frage auf, ob bei den Mitgliedstaaten und Eisenbahnunternehmen wirklich ein politischer Wille besteht, der ja eine unerläßliche Voraussetzung für die Schaffung einer effektiven Interoperabilität der Netze darstellt.

3.1.1. Die Notwendigkeit einer schrittweisen Politik und einer Unterscheidung zwischen technisch-normativen und infrastrukturellen Maßnahmen impliziert auch Interventionen der Mitgliedstaaten, u. a. weil diese Initiative im Rahmen eines vielgestaltigen und koordinierten verkehrspolitischen Ansatzes betrachtet werden muß. Daher muß eine aufmerksame Kosten-Nutzen-Analyse vorgenommen werden, um die Maßnahmen pragmatisch und nutzbringend zu gestalten.

<sup>(1)</sup> Richtlinie 93/38/EWG des Rates vom 14.6.1993 zur Koordinierung der Auftragsvergabe durch Auftraggeber im Bereich der Wasser-, Energie- und Verkehrsversorgung sowie im Telekommunikationssektor (ABl. L 199 vom 9.8.1993, S. 84) — WSA-Stellungnahme: ABl. C 106 vom 27.4.1992, S. 6.

<sup>(2)</sup> Stellungnahme des Ausschusses: ABl. C 397 vom 31.12.1994, S. 8.

3.2. Es sollte über die statistischen Ergebnisse der letzten Jahre nachgedacht werden. Neben einer einfachen Aufzählung der von den Eisenbahnen verlorenen Marktanteile, die inzwischen allgemein bekannt sind, sollte analysiert werden, weshalb sich der kombinierte Verkehr trotz einschlägiger Fördermaßnahmen immer noch nicht sehr entwickelt ist. Der Ausschuß weist darauf hin, daß dies so ist, obwohl die durchschnittliche Transportentfernung in der EU zwischen 1970 und 1997 jährlich um 2 % gestiegen ist<sup>(3)</sup>.

3.2.1. Zweifellos ist der Rückgang des Schienenverkehrs zum Teil auf die Verdrängung durch andere, flexiblere, nicht auf Interoperabilität angewiesene und aus Kostensicht äußerst konkurrenzfähige Verkehrsmittel zurückzuführen. Daher muß dem Schienenverkehr auch durch die Förderung der Interoperabilität dringend wieder zu mehr Wettbewerbsfähigkeit verholfen werden.

3.2.2. Nach Ansicht des Ausschusses ist eine größtmögliche Kohärenz zwischen den speziellen Maßnahmen für die Interoperabilität und jenen für das „Infrastrukturpaket“ erforderlich. Besondere Aufmerksamkeit verdient die Zeitrassenzuweisung und die Festlegung der Rangordnung unter den verschiedenen Dienstleistungsarten. Wichtig ist, daß es unbeschadet der Interessen der Fahrgäste von Personenzügen aber auch gelingt, die Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit des Güterverkehrs zu gewährleisten.

3.2.3. Der Ausschuß nimmt das Eingeständnis der Kommission zur Kenntnis, daß die Vorschriften für die Auftragsvergabe sich bisher gerade wegen der Uneinheitlichkeit der Systeme, durch die die heimischen Lieferanten noch bevorzugt werden können, noch nicht positiv auf den Markt ausgewirkt haben. Er wünscht deshalb, daß die Kontrollen mit fortschreitender Interoperabilität verschärft werden, um eine vollständige Anwendung des Gemeinschaftsrechts auf dem Gebiet der öffentlichen Aufträge auch im Interesse der Kostendämpfung zu erreichen<sup>(1)</sup>.

3.2.3.1. Hinsichtlich der Herstellerfirmen für Eisenbahnmaterial sollte die vorgeschlagene Richtlinie die Einbeziehung der KMU gewährleisten, die derzeit einen Marktanteil von 20 % haben.

3.3. Der Ausschuß ist mit den in Artikel 22 des Richtlinienvorschlags der Kommission genannten Prioritäten einverstanden, hielt jedoch eine zusätzliche Angabe von Fristen für die Festlegung der TSI für erforderlich, um allzu lange Prozesse zu vermeiden. Das erste Ziel der Normungsarbeit muß eine Harmonisierung der vorhandenen Systeme auf einem kleinsten gemeinsamen Nenner sein; in einem zweiten Schritt sollten innovative Lösungen auf der Grundlage der bewährtesten Praktiken und in Verbindung mit den Forschungsprogrammen gesucht werden. Man könnte auch davon ausgehen, daß die angegebenen grundlegenden Parameter schon vor der Verabschiedung der TSI einen empfohlenen, wenn auch nicht rechtlich bindenden Bezugsrahmen für etwaige Investitionsprojekte in den Mitgliedstaaten darstellen.

<sup>(3)</sup> Anstieg im Zeitraum 1985-1995: 24 % im Vereinigten Königreich, 36 % in Frankreich und 37 % in Schweden (siehe KOM(1999) 519 endg. vom 27.10.1999).

3.3.1. Unter die im Richtlinienvorschlag für die Phase der Festlegung der TSI angegebenen Prioritäten sollte auch die konsequente Bereitstellung angemessener Investitionen seitens der Fahrwegbetreiber und der Eisenbahnunternehmen aufgenommen werden. Denn bei Maßnahmen, die von den für die Infrastrukturen Verantwortlichen und den Transportbetreibern gemeinsam getragen werden sollen, müssen beide Seiten zuerst für die Kosten aufkommen, bevor sie sich die Gewinne teilen.

3.3.2. Nach Auffassung des Ausschusses könnte es zweckmäßig sein, unter den TSI auch die Problematik der automatischen Kupplung zu berücksichtigen. Ein solches System könnte nämlich relativ kurzfristig einsatzbereit sein, wenn die erforderlichen Finanzmittel zur Verfügung gestellt werden. Hierdurch könnten unter anderem Produktivitätssteigerungen und Verbesserungen der Sicherheit der Arbeitnehmer in diesem Bereich erzielt werden.

3.3.3. Hinsichtlich der Initiativen betreffend den Lärm befürwortet der Ausschuß die von der Kommission zum Ausdruck gebrachte Absicht, eine Arbeitsgruppe über Lärmmissionen durch die Bahn einzusetzen. Es wird empfohlen, vollständige Übereinstimmung mit den Gemeinschaftsvorschriften zur Harmonisierung der Lärmmessung herzustellen und nicht nur die Stärke, sondern auch die Häufigkeit der Lärmbelastung durch den Bahnverkehr zu berücksichtigen, damit die nationalen und lokalen Behörden die erforderlichen Maßnahmen zum Schutz der Bürger ergreifen.

3.3.4. Auf kurze Sicht hält der Ausschuß die geschätzten Zeitangaben für die Modernisierung der Bremsbacken jedoch für besorgniserregend und fordert die Kommission auf, sich dafür einzusetzen, daß diese Modernisierung so schnell wie möglich erfolgt, und darüber hinaus alle anderen Faktoren zu ermitteln, die zu der Gesamtlärmbelastung durch den Schienenverkehr beitragen.

3.4. Der Ausschuß befürwortet eine Bestätigung der AEIF als repräsentatives gemeinsames Organ, möchte jedoch zusätzlich einige Überlegungen aufgreifen, die er schon in der Stellungnahme zu den Hochgeschwindigkeitsbahnen zum Ausdruck gebracht hat<sup>(1)</sup> und sie mit weiteren Argumenten untermauern, die sich auch aus dem Begleittext zum Richtlinienvorschlag ergeben.

3.4.1. In der Kommissionsmitteilung wird hervorgehoben, daß die AEIF nicht für alle betroffenen Parteien repräsentativ sei, wobei insbesondere auf die Rolle der Sozialpartner hingewiesen wird, und nicht über alle erforderlichen Kenntnisse verfüge. Daher hält es der Ausschuß für besonders zweckmäßig, in der Richtlinie eine ausdrückliche Beteiligung der Sozialpartner an der Erarbeitung der TSI vorzusehen, die fast alle für folgende Bereiche relevant sind: Arbeitsorganisation, Sicherheit und Gesundheitsschutz für das Personal, Festlegung der mit der Entwicklung der Interoperabilität erforderlich werdenden Qualifikationen, Ausbildung, berufliche Weiterbildung, Arbeitszeitregelung sowie die unerläßliche Vereinheitlichung der für den Betrieb notwendigen Dokumente. Der

Beitrag, den die Sozialpartner in diesem Bereich leisten können, muß zunächst bei der Festlegung der Spezifikationen erfolgen. Dieser Beitrag steigert den Wert und die Effizienz des sich entwickelnden sozialen Dialogs, der zwischen den Arbeitgeberverbänden und Gewerkschaften dieses Sektors auf europäischer Ebene [ETF<sup>(2)</sup> und GEB<sup>(3)</sup>] gerade zum Thema Interoperabilität bereits unter positiven Vorzeichen im Gange ist.

3.5. Hinsichtlich der Ausdehnung der künftigen Interoperabilität auf die Beitrittsländer [MOE<sup>(4)</sup>] mißt der Ausschuß der effektiven und vollständigen Durchführung des Programms TINA<sup>(5)</sup> große Bedeutung bei, da sonst die Übernahme der TSI zum Zeitpunkt des EU-Beitritts in vielen Fällen wenig wirksam sein könnte. Daher muß die Zusammenarbeit mit diesen Ländern in diesem Bereich intensiviert werden.

3.5.1. Der Ausschuß teilt die in der jetzigen Vorlage zum Ausdruck kommende Offenheit für eine mögliche Interoperabilität über die gegenwärtigen und zukünftigen EU-Grenzen hinaus. Ein solches Ziel hat erhebliche soziale und wirtschaftliche Auswirkungen. Daher befürwortet der Ausschuß sowohl die Initiativen, die die Kommission im Rahmen von COTIF (Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr) zu ergreifen gedenkt, als auch die Absicht, daß sich die EG an der OTIF (Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr) beteiligt.

3.5.2. Da der Ausschuß jedoch die Ansicht vertritt, daß einem hohen Sicherheitsniveau im Bahnverkehr wie auch in den Bauartbestimmungen immer die größte Bedeutung beizumessen ist, fordert er dazu auf, die Spezifikationen, die auf internationaler Ebene bereits verabschiedet sind und eventuell als Grundlage für die festzulegenden TSI dienen sollen, in dieser Hinsicht sehr aufmerksam zu prüfen.

3.5.2.1. Im Kapitel des Richtlinienvorschlags über die grundlegenden Anforderungen wird der Sicherheitsaspekt ausführlich behandelt, sowohl hinsichtlich der allgemeinen Aspekte als auch der Spezifikationen jedes Teilsystems. Nach Ansicht des Ausschusses wird auch bei diesem Aspekt — wie in der Frage des Gesundheitsschutzes (einschließlich ergonomischer Aspekte) — deutlich, wie wichtig ein direkter Beitrag der Sozialpartner — und nicht nur der qualifizierten repräsentativen Einrichtungen der Nutzer — für die Festlegung und Anwendung der grundlegenden Anforderungen ist.

3.6. Der Ausschuß vertritt die Ansicht, daß das Potential von Beiträgen zur Innovation, das sich aus den Forschungsinitiativen im Bereich des V. Rahmenprogramms für Forschung und technologische Entwicklung ergeben kann, stärker hervorgehoben werden sollte.

(1) Stellungnahme des Ausschusses: ABl. C 397 vom 31.12.1994, S. 8.

(2) EFT: European Transport Federation.

(3) GEB: Gemeinschaft der europäischen Bahnen.

(4) MOE: Mittel- und osteuropäische Staaten.

(5) TINA: Verkehrsinfrastrukturbedarfsrechnung.

3.7. Dieser Richtlinienvorschlag hat stärkere finanzielle Auswirkungen als jener über die Hochgeschwindigkeitsbahnen. Daher sollte genauer analysiert werden, worauf die Erhöhung bestimmter Kosten zurückzuführen ist.

Es wird die Notwendigkeit bekräftigt, eine gründliche Kosten-Nutzen-Analyse vorzunehmen, sowohl bei der Festlegung der Prioritäten als auch der Durchführungsfristen und bei der Festlegung der Normen, wie oben erwähnt.

3.7.1. Da die in der Mitteilung der Kommission zum Richtlinienvorschlag festgelegte Unterstützung der Gemeinschaft für Interoperabilitätsprojekte nur einen geringen Betrag umfaßt, regt der Ausschuß — ohne inhaltlich auf die Angemessenheit des Gesamtbetrags eingehen zu wollen — an, in dem Richtlinienvorschlag die Suche nach anderen möglichen EG-

Finanzmitteln für spezifische Projekte von besonderem supranationalem Interesse zu ermutigen.

3.8. Die Aufnahme der oben zum Ausdruck gebrachten Leitgedanken und Bemerkungen in die Richtlinie würde nach Ansicht des Ausschusses die geplante Maßnahme, die einen ersten, aber entscheidenden Schritt in Richtung Interoperabilität darstellt, vollständiger und somit wirksamer machen. Auch wenn es sich dabei notwendigerweise um einen Prozeß handelt, der seine Wirkungen erst langfristig voll entfalten kann, ist der Ausschuß davon überzeugt, daß nicht nur der politische Wert der vorgeschlagenen Richtlinie, sondern auch ihre Auswirkungen auf alle mit ihr verbundenen Aspekte — auf sozialer Ebene, im Bereich von Umweltschutz, Produktion und Beschäftigung und hinsichtlich der Markteffizienz — schon in dieser ersten Phase positiv zum Ausdruck kommen können.

Brüssel, den 24. Mai 2000.

*Die Präsidentin*  
*des Wirtschafts- und Sozialausschusses*  
Beatrice RANGONI MACHIAVELLI

---