



**RAT DER  
EUROPÄISCHEN UNION**

**Brüssel, den 18. Dezember 2013  
(OR. de)**

---

**Interinstitutionelles Dossier:  
2013/0445 (NLE)**

---

**17967/13  
ADD 2**

**TRANS 682**

**ÜBERMITTLUNGSVERMERK**

---

Absender:	Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	17. Dezember 2013
Empfänger:	Herr Uwe CORSEPIUS, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union
Nr. Komm.dok.:	SWD(2013) 534 final
Betr.:	ARBEITSUNTERLAGE DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN ZUSAMMENFASSUNG DER FOLGENABSCHÄTZUNG Begleitunterlage zum Vorschlag für eine Verordnung des Rates zur Gründung des Gemeinsamen Unternehmens "Shift2Rail"

---

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument SWD(2013) 534 final.

---

Anl.: SWD(2013) 534 final

Brüssel, den 16.12.2013  
SWD(2013) 534 final

**ARBEITSUNTERLAGE DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN**

**ZUSAMMENFASSUNG DER FOLGENABSCHÄTZUNG**

*Begleitunterlage zum*

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

{ COM(2013) 922 final }

{ SWD(2013) 535 final }

## INHALTSVERZEICHNIS

1.	Einleitung .....	3
2.	Problemstellung.....	3
2.1.	Wichtigste Herausforderungen im Schienenverkehrssektor in der EU.....	3
2.2.	Die wichtigsten Probleme, die Handeln erfordern .....	4
2.3.	Ursachen der Probleme .....	4
2.3.1.	Fragmentierung der FuI-Anstrengungen.....	4
2.3.2.	Geringe Hebelwirkung der EU-Investitionen in Forschung und Entwicklung im Schienenverkehrssektor.....	4
2.3.3.	Begrenzte und unkoordinierte Beteiligung der Akteure entlang der Wertschöpfungskette des Schienenverkehrssektors.....	5
2.3.4.	Hohe Kosten, Risiken und Vorlaufzeiten von FuI-Investitionen.....	5
2.4.	Am stärksten betroffene Akteure und Bedarfsermittlung .....	5
2.5.	Subsidiarität.....	5
2.5.1.	Rechtsgrundlage .....	5
2.5.2.	Notwendigkeit und EU-Mehrwert.....	6
3.	Ziele.....	6
4.	Handlungsoptionen .....	6
5.	Folgenabschätzung .....	7
5.1.	Allgemeine Vorgehensweise bei der Folgenabschätzung.....	7
5.2.	Zusammenfassung der Auswirkungen .....	7
6.	Vergleich der Optionen .....	8
6.1.1.	Leistungsstruktur .....	9
6.1.2.	Budget .....	10
7.	Überwachung und Bewertung.....	10

# ARBEITSUNTERLAGE DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN

## ZUSAMMENFASSUNG DER FOLGENABSCHÄTZUNG

### *Begleitunterlage zum*

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

#### **1. EINLEITUNG**

Diese Zusammenfassung enthält die wichtigsten Ergebnisse und Schlussfolgerungen der Folgenabschätzung zu dem Vorschlag der Kommission für eine Verordnung des Rates zur Gründung des gemeinsamen Unternehmens „Shift2Rail“ im Rahmen des Programms Horizont 2020 (H2020) für ein EU-weit koordiniertes Konzept für Forschung und Innovation im Eisenbahnsektor zur Unterstützung der Vollendung des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums.

Der Vorschlag folgt auf das Weißbuch „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum“<sup>1</sup>, in dem die Notwendigkeit unterstrichen wird, einen einheitlichen europäischen Eisenbahnraum zu schaffen, damit ein stärker wettbewerbsorientiertes und ressourcenschonenderes Verkehrssystem verwirklicht und große gesellschaftliche Fragen, die mit der steigenden Verkehrsnachfrage, der Verkehrsüberlastung, der Energieversorgungssicherheit und dem Klimawandel zusammenhängen, angegangen werden. In der Mitteilung der Kommission „Partnerschaften im Bereich Forschung und Innovation“ wird ebenfalls betont, dass öffentlich-private Partnerschaften (ÖPP) dazu beitragen können, diesen Herausforderungen zu begegnen und die Wettbewerbsposition Europas zu stärken.

#### **2. PROBLEMSTELLUNG**

##### **2.1. Wichtigste Herausforderungen im Schienenverkehrssektor in der EU**

Die ehrgeizigen Ziele der EU im Zusammenhang mit dem Klimawandel, der Energienutzung und dem Umweltschutz bedeuten, dass der Schienenverkehrssektor in den nächsten Jahrzehnten einen größeren Anteil der Nachfrage im Beförderungsbereich decken muss.

Das europäische Schienennetz hat jedoch nach wie vor Schwierigkeiten, sich gegen die Vorherrschaft des Straßenverkehrs durchzusetzen. Trotz hoher öffentlicher Subventionen und erheblicher Investitionen in die Infrastruktur und in Hochtechnologieprodukte ist der Marktanteil des Schienengüterverkehrs in den letzten zehn Jahren zurückgegangen, während der Marktanteil des Schienenpersonenverkehrs konstant geblieben ist.

---

<sup>1</sup> COM(2011) 144 final.

Außerdem wird die europäische Schienenverkehrszulieferindustrie, obwohl sie noch weltweit führend ist, zunehmend durch Anbieter aus Übersee, vor allem aus Asien, herausgefordert, die massiv in Forschung und Innovation (FuI) investieren.

Der langfristige Erfolg des europäischen Schienenverkehrssektors im Wettbewerb sowohl mit anderen Verkehrsträgern als auch mit ausländischen Wettbewerbern hängt somit von kontinuierlichen Innovationen in den Bereichen Produkten, Dienstleistungen und Prozessen ab, die wiederum umfassende und koordinierte Investitionen in FuI erfordern.

## **2.2. Die wichtigsten Probleme, die Handeln erfordern**

Innovationen entlang der gesamten Wertschöpfungskette des Schienenverkehrssektors sind ein strategischer Faktor, der die Vollendung des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums und die Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrssektors ermöglicht. Die bisherigen FuI-Anstrengungen im Schienenverkehrssektor auf EU-Ebene waren noch nicht in ausreichendem Maße auf das allgemeinere politische Ziel der Vollendung des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums gerichtet, und die Marktverbreitung und Auswirkungen der FuI-Projekte der EU im Schienenverkehrssektor waren gering und schleppend.

## **2.3. Ursachen der Probleme**

Es wurden vier wichtige Gründe ermittelt, die zu diesen Problemen beitragen.

### *2.3.1. Fragmentierung der FuI-Anstrengungen*

Abgesehen davon, dass die FuI-Budgets auf die verschiedenen Mitgliedstaaten aufgeteilt sind, wird die Koordinierung der FuI-Anstrengungen im Schienenverkehrssektor durch folgende Formen der Fragmentierung weiter erschwert:

**Fragmentierung hinsichtlich der Schienenverkehrsgesamtsysteme** mit einem Flickenteppich unterschiedlicher regionaler und nationaler Systeme, Netze und technischer Betriebsstandards. Die Branche musste daher maßgeschneiderte Fahrzeuge entwickeln, die auf die spezifischen Gegebenheiten relativ kleiner nationaler Märkte abgestimmt sind. Dieses hohe Maß an kundenspezifischer Anpassung und die fehlende europäische Standardisierung behindern nicht nur den einheitlichen europäischen Eisenbahnraum, sondern führen auch zu höheren Produktionskosten und zu niedrigen operativen Margen, die keine signifikanten Investitionen in die spekulative technologieorientierte Forschung zulassen und die Verbreitung von Innovationen am Markt begrenzen.

**Fragmentierung hinsichtlich der Teilsysteme im Schienenverkehrssektor.** Komplexe Wechselwirkungen zwischen den Teilsystemen (Infrastruktur, Hersteller von Fahrzeugen und Signaleinrichtungen, Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber) begrenzen die Möglichkeiten, einen bestimmten Teil des Systems zu verbessern oder bahnbrechende Lösungen vorzuschlagen, die sich auf das gesamte System auswirken und im gesamten einheitlichen europäischen Eisenbahnraum eingeführt werden können.

**Fragmentierung hinsichtlich des Innovationslebenszyklus.** Die EU-Forschungsanstrengungen konzentrieren sich in erster Linie auf die vorwettbewerbliche Innovation mit einer niedrigen technologischen Einsatzreife, so dass es wenige großmaßstäbliche Demonstrationsprojekte gibt und ein beträchtlicher Teil der Kenntnisse, die

im Rahmen der europäischen FuI-Projekte hervorgebracht werden, niemals auf den Markt gelangen.

### *2.3.2. Geringe Hebelwirkung der EU-Investitionen in Forschung und Entwicklung im Schienenverkehrssektor*

Die derzeitige Ausgestaltung der FuI der EU im Schienenverkehrssektor begrenzt die unmittelbare Hebelwirkung der EU-Mittel. Bei Schienenverkehrsprojekten lag der durchschnittliche Anteil der privaten Finanzierung bei nur 34 %. Die verhältnismäßig niedrige Beteiligung von Privatunternehmen an Projekten bedeutet auch, dass viele Projekte auf ein relativ niedriges technologisches Niveau abstellen, was die indirekten Hebelwirkungseffekte im Zusammenhang mit zusätzlichen privaten Investitionen nach Projektabschluss begrenzt.

### *2.3.3. Begrenzte und unkoordinierte Beteiligung der Akteure entlang der Wertschöpfungskette des Schienenverkehrssektors*

Der derzeitige „Bottom-up“-Ansatz für das Initiieren von FuI-Projekten im Schienenverkehrssektor lässt einen umfassenden programmatischen Ansatz nicht zu und hat zur Folge, dass einzelne Projekte nicht aufeinander und nicht auf die allgemeinen politischen Ziele der EU ausgerichtet sind. Die Bildung von Ad-hoc-Konsortien bedeutet, dass die Wertschöpfungskette nicht zwangsläufig in ihrer Gesamtheit vertreten ist, und sie behindert die anhaltende Zusammenarbeit der Partner über einzelne Projekte hinaus, was zu einem geringeren Vertrauen zwischen den Partnern führt.

### *2.3.4. Hohe Kosten, Risiken und Vorlaufzeiten von FuI-Investitionen*

Die allgemeinen Innovationsrisiken werden im Schienenverkehrssektor durch Folgendes verschärft:

- Komplexe Wechselwirkungen zwischen unterschiedlichen Schienenverkehrssegmenten und Notwendigkeit einer Synchronizität der Innovationen.
- Lange Produktlebenszyklen, die eine schnelle Einführung neuer Eisenbahntechnologien verhindern.
- Ungleiche Verteilung des Innovationsnutzens zwischen den Akteuren, wodurch die Anreize für Investitionen in neue Technologien verringert werden.
- Fehlende Synergien mit anderen Industriesektoren, vor allem bei neu aufkommenden Technologien.

## **2.4. Am stärksten betroffene Akteure und Bedarfsermittlung**

Die vorgeschlagene Initiative wird sich auf alle Akteure des Schienenverkehrssektors auswirken und ihnen helfen, ihren Wettbewerbsvorteil auszubauen und die Kosten zu senken. Andere Wirtschaftszweige, einschließlich der Lieferanten und Akteure wirtschaftlicher Teilsektoren, die Waren und Dienstleistungen des Schienenverkehrssektors nutzen, können ebenfalls betroffen sein.

Indem sie einen Beitrag zur Senkung der Infrastruktur- und der Betriebskosten leistet, wird die Initiative dazu beitragen, den Umfang der von den nationalen Regierungen gezahlten Subventionen zu verringern. Durch die Wahrung der europäischen Führungsposition im Schienenverkehrssektor wird dies auch die Schaffung neuer, anspruchsvoller Arbeitsplätze in Europa erleichtern.

Die Fahrgäste und die Güterverkehrnutzer werden indirekt betroffen sein, da Zuverlässigkeit und Qualität der Dienstleistungen verbessert werden. Eine verbesserte Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrssektors in Verbindung mit größerer Kapazität wird dazu führen, dass dieser einen größeren Anteil der Verkehrsnachfrage deckt, womit ein Beitrag zur Verringerung der Verkehrsüberlastung und der CO<sub>2</sub>-Emissionen geleistet wird. Gesundheit und Wohlergehen der Bürger werden dank geringerer Lärmbelastung durch den Schienenverkehr ebenfalls positiv beeinflusst werden.

## **2.5. Subsidiarität**

### *2.5.1. Rechtsgrundlage*

Das Recht der EU, in diesem Bereich tätig zu werden, ist in Artikel 187 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union festgeschrieben; danach kann die Union gemeinsame Unternehmen gründen oder andere Strukturen schaffen, die für die ordnungsgemäße Durchführung der Programme für Forschung, technologische Entwicklung und Demonstration der Union erforderlich sind.

### *2.5.2. Notwendigkeit und EU-Mehrwert*

In Forschung und Innovation im Eisenbahnsektor wurde bislang immer wenig investiert; die Investitionen litten an Fragmentierung und Ineffizienz, die auf die Unterschiede zwischen den nationalen Programmen zurückzuführen waren. Die Bündelung und Koordinierung der FuI-Anstrengungen auf EU-Ebene bieten bessere Erfolgsaussichten: Zum einen kann so dem grenzüberschreitenden Charakter der zu entwickelnden Infrastrukturen und Technologien Rechnung getragen werden, zum anderen der Notwendigkeit, über ausreichende Ressourcen zu verfügen. Maßnahmen auf EU-Ebene werden zu einer Rationalisierung der Forschungsprogramme beitragen und die Interoperabilität der entwickelten Systeme sicherstellen. Diese Standardisierung wird einen größeren Markt eröffnen und den Wettbewerb fördern.

## **3. ZIELE**

Das allgemeine Ziel besteht in der besseren Abstimmung der FuI-Anstrengungen im Schienenverkehrssektor zur Unterstützung der Vollendung des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums und gleichzeitig in einer schnelleren Markteinführung innovativer Lösungen, um die Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrssektors in der EU gegenüber anderen Verkehrsträgern und ausländischen Konkurrenten zu verbessern.

Die Initiative zielt insbesondere auf Folgendes ab:

- Förderung zielgerichteter koordinierter und langfristiger FuI-Investitionen der EU im Schienenverkehrssektor;

- Verbesserung der Hebelwirkung der FuI-Finanzierung der EU im Schienenverkehrssektor;
- Schaffung nachhaltiger Netzwerke und Etablierung eines dauerhaften Wissensaustauschs zwischen den verschiedenen Akteuren;
- Minderung der mit Innovationen verbundenen Risiken;
- Verbesserung der operativen Ergebnisse und der Kosteneffizienz der FuI im Eisenbahnsektor.

#### 4. HANDLUNGSOPTIONEN

Da FuI-Aktivitäten zur Unterstützung des Schienenverkehrssektors im Rahmen des Programms H2020 vorgesehen sind, gehören die folgenden Optionen zu jenen, die für die Umsetzung der FuI-Aktivitäten im Schienenverkehrssektor in Betracht gezogen werden:

- Die Fortführung des Modells der **Verbundforschung (collaborative research, CR)**, das beim 7. Rahmenprogramm gilt, bei gleichzeitiger Berücksichtigung der Verbesserungen des H2020 wie vereinfachte Regelungen für die Überwachung und größerer Stellenwert der Demonstration (Basisszenario);
- die Gründung einer **vertraglichen ÖPP (contractual PPP - cPPP)**, die eine flexible vertragliche Vereinbarung zwischen der Kommission und privaten Partner mit sich bringt, auf ein gemeinsames Programm hin zu arbeiten, das auf einem von Letzteren erstellten Fahrplan beruht, wobei standardmäßige Verbundforschungs- und Innovationsprojekte verwendet werden;
- die Gründung einer **institutionellen ÖPP (institutional PPP - iPPP)**, die die Einrichtung einer speziellen Verwaltungsstruktur für die Koordinierung der FuI im Schienenverkehrssektor in Form einer Einrichtung der Union gemäß Artikel 187 AEUV beinhaltet, so dass ein Rahmen für die Zusammenarbeit und für die gemeinsame Entscheidungsfindung der öffentlichen und privaten Akteure besteht;
- die Koordinierung der FuI-Aktivitäten durch die **Europäische Eisenbahnagentur (ERA)**, die eine Änderung der Verordnung zur Gründung der Agentur voraussetzt, damit sie neben ihrer Funktion als Regulierungsbehörde FuI-Aktivitäten durchführen kann.

#### 5. FOLGENABSCHÄTZUNG

##### 5.1. Allgemeine Vorgehensweise bei der Folgenabschätzung

Die Analyse erstreckt sich ausschließlich auf die Auswirkungen der Art der Einrichtung, die für die Durchführung der FuI-Tätigkeiten im Schienenverkehrssektor geschaffen wird, und konzentriert sich daher vor allem auf die folgenden Input-Auswirkungen:

- Fokussierung und Koordinierung der Forschungsanstrengungen
- Hebelwirkung der FuI-Finanzierung der EU im Schienenverkehrssektor



- Umfassende Beteiligung der Akteure und nachhaltige Netzwerke
- Begrenzung der Innovationsrisiken
- Operative Ergebnisse und Kosteneffizienz

## 5.2. Zusammenfassung der Auswirkungen

Im Rahmen der **Verbundforschung (CR)** werden die beim Programm H2020 vorgesehenen Änderungen zu einfacheren und einheitlicheren Regeln für die Beteiligung führen, die die Zugänglichkeit und die Attraktivität der Programme verbessern, den Zugang zu konkretem Fachwissen erleichtern und erfolgreichen Antragstellern die raschere Arbeitsaufnahme ermöglichen. Es wird mehr Gewicht auf Innovation und auf marktnahe Aktivitäten gelegt werden, und die Umstellung auf Zweijahres-Arbeitsprogramme wird für eine größere Kontinuität sorgen. Dennoch dürften die finanzierten Projekte nach wie vor eine niedrigere technologische Einsatzreife aufweisen, und die Synchronizität und die Kohärenz der Projekte werden durch Einzelaufforderungen behindert werden. Die Ad-hoc-Beteiligung auf Projektebene wird die Möglichkeit, die Akteure der gesamten Wertschöpfungskette einzubeziehen und nachhaltige Netzwerke für die Zusammenarbeit aufzubauen, einschränken. Das Fehlen eines klaren Rahmens für die Rechte des geistigen Eigentums im Falle mehrerer Projekte und das Fehlen fester Zusagen der Branche bedeuten, dass die Hebelwirkung der EU-Mittel mit dem jetzigen Niveau vergleichbar sein wird.

Eine **vertragliche ÖPP (cPPP)** würde die Festlegung klarer Ziele, eine Fokussierung auf eine begrenzte Anzahl von Forschungssektoren und die Koordinierung zwischen mehreren Forschungsthemen erleichtern. Das Arbeitsprogramm würde auf die Erfordernisse der Branche ausgerichtet werden, detaillierte Regeln zum Schutz des geistigen Eigentums enthalten und Demonstrationstätigkeiten vorsehen, die für eine gute Marktakzeptanz günstig sind. Aufgrund des „Bottom-up“-Konzepts und des Fehlens von Co-Governance-Vereinbarungen mit der Kommission würden die FuI-Prioritäten weniger auf die Ziele der EU-Politik ausgerichtet werden. Vorab festgelegte Verpflichtungen der Branche können zu einer größeren Hebelwirkung führen, allerdings gibt es hierfür keine Garantie, da die rechtlichen Verpflichtungen auf einzelne Projekte beschränkt sind. Das System der Einzelaufforderungen könnte die Synchronizität der Projekte und die Beteiligung der Akteure der gesamten Wertschöpfungskette des Schienenverkehrssektors behindern.

Bei einer **institutionellen PPP (iPPP)** würden die Koordinierung, Programmplanung und Durchführung der schienenverkehrsbezogenen FuI-Tätigkeiten in die Zuständigkeit einer einzigen, spezifischen Verwaltungsstruktur fallen, wodurch für eine größere Kontinuität und eine geringere Fragmentierung der FuI-Anstrengungen gesorgt würde. Die Entwicklung einer langfristigen Strategie in enger Zusammenarbeit mit allen Marktakteuren wird sicherstellen, dass die FuI-Projekte die Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrssektors fördern, während die führende Funktion der Kommission für die Ausrichtung der FuI-Agenda auf die Ziele des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums sorgen wird. Der stabile Charakter der iÖPP, die Festlegung klarer Regeln zum Schutz des geistigen Eigentums und die feste Zusage der EU werden bei öffentlichen und privaten Partnern Vertrauen schaffen und dadurch höhere Investitionen bewirken. Rechtsverbindliche Verpflichtungen der Branche, die EU-Mittel in gleicher Höhe zu ergänzen, werden für eine direkte Hebelwirkung sorgen, die um mindestens 30 % höher ist als bei den anderen Optionen. Da die Teilnahmebedingungen auf flexible und transparente Art und Weise gehandhabt werden könnten, wäre die iÖPP in der Lage, eine

umfassende Beteiligung der betroffenen Kreise und eine im Hinblick auf KMU zielgerichtete Vorgehensweise sicherzustellen.

Die Übertragung der Zuständigkeit für die FuI-Koordinierung an die **ERA** würde die Übereinstimmung der langfristigen Strategie mit den politischen Zielen der EU gewährleisten, allerdings könnte sie die Agentur aufgrund des Kernmandats und der fehlenden kommerziellen Kompetenz der ERA über die Maßen auf Fragen der Normung und Interoperabilität beschränken. Das Vorhandensein einer speziellen Struktur mit ausgeprägter technischer Kompetenz und etablierten Netzwerken würde eine starke Führung und Koordinierung sicherstellen. Da förmliche Verpflichtungen der Branche ausstehen, dürfte die unmittelbare Hebelwirkung relativ gering sein. Wichtiger noch ist, dass die Kombination der Funktion der ERA als Regulierungsbehörde mit der Funktion der FuI-Koordinierung und des FuI-Managements einen schweren Interessenkonflikt bedeuten könnte. Außerdem ist unklar, ob die ERA über ausreichende Ressourcen für die Verwaltung der für FuI-Aktivitäten im Schienenverkehrssektor bestimmten erheblichen Mittel verfügen würde.

Was die Kosteneffizienz betrifft, so würde eine iÖPP zwar geringfügig mehr kosten als die anderen Optionen zusammengenommen, doch die Verpflichtung der Branche zur Übernahme der Hälfte der Verwaltungskosten bedeutet, dass der Betrieb einer iÖPP für die Kommission um 17 % bis 35 % günstiger ist als die anderen Optionen.

## 6. VERGLEICH DER OPTIONEN

In der folgenden Tabelle ist die Bewertung der verschiedenen Handlungsoptionen zusammengefasst.

Parameter		Basisszenario	cPPP	iPPP	ERA
<b>Fokussierung und Koordinierung</b>	langfristige Strategie	=	+	+	+
	Bedeutung für die EU	=	=	+	=
	Koordinierung	=	+	++	++
<b>Hebelwirkung der EU-Finanzierung von FuI im Schienenverkehrssektor</b>	direkte Hebelwirkung (private Kofinanzierung)	1,5	=/+ 1,5 bis 2	++ mindestens 2	1,5
	verbindliche Zusage	=	+	++	=
<b>Umfassende Beteiligung und nachhaltige Netzwerke</b>	Vertretung der gesamten Wertschöpfungskette	=	=	+	=
	Nachhaltige Partnerschaften	=	+	++	=
<b>Begrenzung der Innovationsrisiken</b>	Relevanz für die Branche und technologische Einsatzreife	=	++	+	-
	Schutz des geistigen Eigentums	=	+	++	-
<b>Operative Ergebnisse</b>	Vorlaufzeit	Keine Vorlaufzeit	- 9 bis 12 Monate	-- 2 Jahre einschließlich des Gesetzgebungsverfahrens	-- 3 Jahre einschließlich des Gesetzgebungsverfahrens
	Erfolgsquoten	20 %	+	++	=

			20-30 %	30-40 %	20 %
	durchschnittliche Dauer bis zur Zuschusserteilung	250	+ 210	+ 160-240.	= 250
<b>Kosteneffizienz</b>	Jährliche äquivalente Kosten für die Kommission	4,7 Mio. EUR	+ 4,9 Mio. EUR	++ 3,2 Mio. EUR	++/-- 3,8 Mio. EUR
<b>Ergebnisse in Bezug auf Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt</b>		=	+	++	=

**Legende:** = : Basisszenario oder gleichwertig mit dem Basisszenario

+ bis ++ : geringe bis bedeutende Verbesserung gegenüber dem Basisszenario

- bis - - : geringe bis bedeutende Verschlechterung gegenüber dem Basisszenario

Ausgehend von der Bewertung und den Ergebnissen der öffentlichen Anhörung ist die Option der iÖPP am besten geeignet, die vorgegebenen Ziele zu erreichen, obwohl mehr Zeit erforderlich ist, um ihre Struktur zu schaffen.

#### 6.1.1. Leitungsstruktur

Folgende Grundsätze werden bei der Konzipierung der Leitungsstruktur der künftigen iÖPP berücksichtigt werden:

- **Starke Verknüpfung mit der EU-Politik:** Die EU sollte weiterhin eine wichtige Rolle in der iÖPP spielen, um die Ausrichtung der FuI-Tätigkeiten auf die Ziele der EU-Politik sicherzustellen.
- **Umfassende Beteiligung der Akteure** Die Mitgliedschaft sollte allen Akteuren des Eisenbahnsektors offen stehen, um einen systembezogenen Ansatz für die Innovation zu gewährleisten, der alle Komponenten der Wertschöpfungskette des Eisenbahnsektors einbezieht.
- **Fachwissen:** Es sollten wissenschaftliche und beratende Gremien gebildet werden, die das einschlägige Fachwissen in die iÖPP einbringen. Außerdem sollte die ERA wegen ihres umfassenden Fachwissens im Bereich der Interoperabilität und der Integration des Eisenbahnsystems in die Arbeit der iÖPP einbezogen werden.

#### 6.1.2. Budget

Aktuellen Schätzungen der Industrie zufolge werden für die FuI im Schienenverkehrssektor 800 Mio. bis 1 Mrd. EUR benötigt. Die EU würde mit einem Beitrag von ca. 450 Mio. EUR, die aus den Mitteln des Programms H2020 stammen sollen, 50 % dieser Kosten tragen.

Die Partner aus der Industrie werden die restlichen 50 % in Form von Geld- und Sachleistungen aufbringen. Außerdem werden sie für 50 % aller Verwaltungskosten aufkommen.

Es wird geschätzt, dass die künftige Struktur ungefähr 20 Vollzeitmitarbeiter benötigen würde und die Verwaltungskosten etwa 3 % der operativen Ausgaben ausmachen würden.

## 7. ÜBERWACHUNG UND BEWERTUNG

Das künftige Überwachungs- und Bewertungssystem wird sich auf die Rechtmäßigkeit und Ordnungsmäßigkeit der Vorgänge der neuen Struktur erstrecken ebenso wie auf die Ergebnisse der FuI-Aktivitäten, um sicherzustellen, dass diese zum strategischen Arbeitsprogramm beitragen. Dies schließt Folgendes ein:

- Überwachung und Berichterstattung auf Projektebene und hinsichtlich der Arbeitspakete auf vierteljährlicher Basis ausgehend von einer Reihe zuverlässiger zentraler Leistungsindikatoren, die vom Exekutivdirektor festgelegt und vom Verwaltungsrat validiert werden.
- Überwachung und Berichterstattung auf Programmebene auf der Grundlage von Projekt- und Arbeitspaketdaten, einschließlich der Überwachung der Qualität der Leistungen anhand mehrerer Erfüllungskriterien; Überwachung des Projektmanagements zur Überprüfung seiner Gesamtqualität und der Einhaltung des strategischen Arbeitsprogramms.

Bewertung der Durchführung der Verordnung, die von der Kommission ab dem Beginn der Aktivitäten der iÖPP alle drei Jahre und mindestens ein Jahr vor dem Ende der iÖPP vorzunehmen ist und bei der beurteilt werden soll, ob die Partnerschaft in ihrer aktuellen Konstellation effizient und effektiv war.