



Brüssel, den 29. Januar 2018
(OR. en)

5584/18

TRANS 32
FIN 60

BERATUNGSERGEBNISSE

Absender:	Generalsekretariat des Rates
Empfänger:	Delegationen
Nr. Vordok.:	5300/18 TRANS 14 FIN 42
Betr.:	Schlussfolgerungen des Rates zum Sonderbericht Nr. 13/2017 des Europäischen Rechnungshofs: "Ein einheitliches europäisches Eisenbahnverkehrsleitsystem: Wird die politische Entscheidung jemals Realität?" – Schlussfolgerungen des Rates (29. Januar 2018)

Die Delegationen erhalten in der Anlage die Schlussfolgerungen des Rates zum Sonderbericht Nr. 13/2017 des Europäischen Rechnungshofs: "Ein einheitliches europäisches Eisenbahnverkehrsleitsystem: Wird die politische Entscheidung jemals Realität?", die der Rat auf seiner 3593. Tagung vom 29. Januar 2018 angenommen hat.

**Schlussfolgerungen des Rates zum Sonderbericht Nr. 13/2017
des Europäischen Rechnungshofs:**

Ein einheitliches europäisches Eisenbahnverkehrsleitsystem:

Wird die politische Entscheidung jemals Realität?

DER RAT

1. NIMMT KENNTNIS von dem Sonderbericht Nr. 13/2017 des Europäischen Rechnungshofs:
Ein einheitliches europäisches Eisenbahnverkehrsleitsystem: Wird die politische Entscheidung jemals Realität? und BETONT, dass die Förderung des ERTMS ein wesentlicher Bestandteil der Verkehrspolitik der Union ist;
2. ERINNERT DARAN, dass das ERTMS die Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums – ein grundlegendes europäisches Projekt, zu dem die Mitgliedstaaten und andere Akteure bereits einen erheblichen Beitrag geleistet haben – unterstützt, RÄUMT jedoch EIN, dass die Einführung des ERTMS nur langsam vorankommt, sodass es weiterer Arbeiten durch alle Akteure bedarf;
3. UNTERSTREICHT den ökologischen, sozialen und wirtschaftlichen Nutzen sowie die sicherheitsfördernde Wirkung einer beschleunigten Einführung des ERTMS; ERINNERT DARAN, dass der Ausbau des Schienenverkehrs zu einem wettbewerbsfähigeren Verkehrsträger und die Förderung der Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene Kernelemente der Verkehrspolitik der Union sind;
4. BEGRÜSST die Bewertung des Rechnungshofs, der den Stellenwert des ERTMS als universales Signalgebungssystem in Europa bestätigt;
5. TEILT die Einschätzung des Rechnungshofs, wonach das ERTMS das Potenzial hat, die Kapazität und Geschwindigkeit des Schienenverkehrs zu verbessern und nach seiner vollständigen Einführung dazu beizutragen, den Schienenverkehr wettbewerbsfähiger gegenüber anderen Verkehrsträgern zu machen;

6. NIMMT KENNTNIS von den folgenden jüngsten Beiträgen zur Bewältigung grundlegender Probleme bei der Einführung des ERMS, insbesondere in den Jahren 2016 und 2017:
- i) Annahme der technischen Säule des vierten Eisenbahnpakets und Stärkung der Rolle der Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA), die als Systembehörde für die harmonisierte Anwendung des ERTMS sorgen wird;
 - ii) funktionell vollständige und stabile Baseline-3-Spezifikationen, wobei die erheblichen Investitionen für die Einführung der Baseline 2 geschützt sind;
 - iii) Ministerklärung von Rotterdam vom 21. Juni 2016 zu Schienengüterverkehrskorridoren als Motor der Entwicklung des internationalen Güterverkehrs, in der zu einem Informationsaustausch zwischen den Verwaltungs- und den Leitungsorganen aufgerufen wird, um die Einführung des ERTMS hinsichtlich der Schienengüterverkehrskorridore zu synchronisieren und den fortlaufenden Dialog mit den Eisenbahnunternehmen zu unterstützen;
 - iv) europäischer Bereitstellungsplan (EDP) für das ERTMS vom 5. Januar 2017 mit den entscheidenden Daten¹ für die ERTMS-Ausrüstung der Hauptabschnitte der Kernnetzkorridore;
 - v) Veröffentlichung des Arbeitsdokuments "Delivering an effective and interoperable ERTMS – the way ahead" durch die Kommission², in dem sie die Schritte anführt, die die Akteure des Schienenverkehrs unternehmen sollten, um die festgestellten Hemmnisse für die ERTMS-Einführung zu beseitigen und die ERTMS-Interoperabilität zu erreichen;
7. BETONT, dass das ERTMS für die Digitalisierung des Schienenverkehrssektors und für die Schaffung eines sicheren einheitlichen europäischen Eisenbahnraums zentrale Bedeutung erreichen kann, und ERMUTIGT die Kommission, die Mitgliedstaaten und andere Akteure, eine zügigere Standardisierung der Bordgeräte zu ermöglichen, um die tatsächliche Einführung des ERTMS zu unterstützen; STELLT fest, dass es weiterer Aufmerksamkeit auf europäischer und nationaler Ebene sowie seitens der betroffenen Akteure bedarf, um Probleme anzugehen, die die Interoperabilität beeinträchtigen, beispielsweise die Standardisierung der betrieblichen und technischen Regeln;

¹ Alle Daten nach 2023 werden bis zum 31. Dezember 2023 im Hinblick auf den in der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 festgelegten Zeitrahmen überprüft.

² SWD(2017)375/F1.

8. STIMMT dem Rechnungshof ZU, dass im Rahmen der Vorbereitungen für die technische Säule des Vierten Eisenbahnpakets bewertet werden muss, ob die ERA über die erforderlichen Ressourcen sowie administrativen und Programmmanagementkapazitäten verfügt, um als effiziente und wirksame Systembehörde zu agieren und ihrer gestärkten Rolle sowie ihren erweiterten Zuständigkeiten für das ERTMS im Rahmen des Vierten Eisenbahnpakets gerecht zu werden, auch in Bezug auf die Fehlerbehebung hinsichtlich der ERTMS-Spezifikationen sowie die Gewährleistung der Stabilität der Spezifikationen;
9. BETONT die Notwendigkeit, unionsweit ein interoperables System für Signalgebung, Zugsicherung und Zugsteuerung zu verwirklichen, und ERKENNT AN, dass dieses erhebliche Vorteile bringen kann, wenn es gelingt, die Kosten zu senken und die Komplexität des Systems zu verringern;
10. STIMMT dem Rechnungshof ZU, dass die Kompatibilität und Stabilität des Systems gewährleistet werden muss, und BETONT folglich, dass alle Akteure, einschließlich der Lieferindustrie, sich für die Lieferung hochwertiger und vollständig standardisierter Lösungen und Teilsysteme einsetzen müssen, damit Korrekturen und zusätzliche Kosten vermieden werden können;
11. STELLT FEST, dass die Außerbetriebsetzung der nationalen Signalgebungssysteme die Vorteile des einheitlichen unionsweiten Systems zur Geltung bringen kann und dass bei dessen Planung realistische und koordinierte Ziele berücksichtigt werden sollten, die der jeweiligen Situation der einzelnen Mitgliedstaaten und dem Lebenszyklus der jüngsten Investitionen Rechnung tragen;
12. ERKENNT AN, dass die einzelnen Akteure unterschiedliche wirtschaftliche Interessen verfolgen können (da Kosten und Vorteile unsicher und ungleichmäßig verteilt sein können), und HEBT daher den Nutzen eines intensiveren Austauschs von Informationen und bewährten Praktiken bei der Abschätzung der Vorteile HERVOR, die mit den einzelnen Projekten zur Einführung des ERTMS einhergehen;
13. ERKENNT die Empfehlung des Europäischen Rechnungshofs hinsichtlich der Notwendigkeit einer Angleichung der nationalen Bereitstellungspläne AN, die insbesondere immer dann besteht, wenn der jüngste EDP eine Frist vorgibt;

14. FORDERT die Kommission auf, gemeinsam mit den Mitgliedstaaten und den Akteuren ein Überwachungssystem sowie eindeutige Etappenziele für die ERTMS-Einführung im TEN-V-Netz auszuarbeiten;
15. ERMUTIGT die Mitgliedstaaten und die Kommission, eine synchronisierte Einführung des ERTMS mit eindeutigen Fristen zu fördern, insbesondere für grenzüberschreitende Projekte und die Kernnetzkorridore, damit ein lückenhafter Einsatz des ERTMS vermieden und ein funktionierendes unionsweites ETCS-Netz geschaffen werden kann, das den Eisenbahnunternehmen einen effizienteren Fahrbetrieb ermöglicht;
16. BETONT, dass das ERTMS eine Integration fahrzeugseitiger und streckenseitiger Ausrüstungen erfordert, wozu zwischen den Bedürfnissen der Eisenbahnunternehmen und jenen der Infrastrukturbetreiber ein Gleichgewicht gefunden werden muss, und UNTERSTREICHT, dass es wichtig ist, Unvereinbarkeiten zwischen den streckenseitigen Ausrüstungen und den Bordgeräten zu beseitigen;
17. BETONT, dass zuverlässige und kostenwirksame Lösungen für die Nachrüstung des vorhandenen Rollmaterials mit ETCS-Bordgeräten eine unabdingliche Voraussetzung für die Migration zum ERTMS sind, und FORDERT einen harmonisierten Prozess auf europäischer Ebene für die Prüfung und Genehmigung von Bordgeräten;
18. BESTÄTIGT die Schlussfolgerungen des Europäischen Rechnungshofs hinsichtlich der Notwendigkeit, die für ERTMS-Projekte zur Verfügung stehenden EU-Mittel sowohl bei der geteilten als auch bei der direkten Mittelverwaltung gezielter auszurichten:
 - a) Werden die Mittel der streckenseitigen Ausrüstung zugewiesen, ist der Schwerpunkt auf grenzüberschreitende Abschnitte und Kernnetzkorridore zu legen, ohne andere Investitionen, beispielsweise Projekte bezüglich streckenseitiger Ausrüstung außerhalb grenzüberschreitender Abschnitte und Kernnetzkorridore, von einer Förderung durch EU-Mittel auszuschließen;
 - b) werden die Mittel der fahrzeugseitigen Ausrüstung zugewiesen, so sollte der Schwerpunkt auf dem internationalen Verkehr liegen;

19. STIMMT dem Europäischen Rechnungshof zu, dass es einer Anpassung der Finanzierungsverfahren der Fazilität "Connecting Europe" bedarf, um dem Lebenszyklus der ERTMS-Projekte besser Rechnung zu tragen;
 20. VERWEIST DARAUF, dass nach der Hochrechnung des Rechnungshofs die Kosten der ERTMS-Einführung, einschließlich der damit einhergehenden notwendigen Arbeiten an den Kernnetzkorridoren, bis 2030 bei bis zu 80 Mrd. EUR liegen könnten, und FORDERT die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, eine eingehendere Bewertung der Gesamtkosten der unionsweiten Einführung des ERTMS vorzunehmen;
 21. HEBT HERVOR, dass auf europäischer und nationaler Ebene auch weiterhin verschiedene Finanzierungsmechanismen für die ERTMS-Einführung bereitstehen müssen, und FORDERT darüber hinaus, dass die für die ERTMS-Einführung vorgesehenen Finanzierungsinstrumente besser genutzt werden, soweit dies zielführend ist.
-