



**B8-0677/2016**

27.5.2016

# **ENTSCHLIESSUNGSANTRAG**

eingereicht im Anschluss an die Anfrage zur mündlichen Beantwortung B8-0704/2016

gemäß Artikel 128 Absatz 5 der Geschäftsordnung

zur Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Bahnindustrie  
(2015/2887(RSP))

**Martina Werner**

im Namen des Ausschusses für Industrie, Forschung und Energie

**Entschließung des Europäischen Parlaments zur Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Bahnindustrie (2015/2887(RSP))**

*Das Europäische Parlament,*

- unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission mit dem Titel „Europa 2020 – Eine Strategie für intelligentes, nachhaltiges und integratives Wachstum“ (COM(2010)2020),
- unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission mit dem Titel „Eine stärkere europäische Industrie bringt Wachstum und wirtschaftliche Erholung“ (COM(2012)0582),
- unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission mit dem Titel „Für ein Wiedererstarken der europäischen Industrie“ (COM(2014)0014),
- unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission mit dem Titel „Handel für alle – Hin zu einer verantwortungsbewussteren Handels- und Investitionspolitik“ (COM(2015)0497),
- unter Hinweis auf das Weißbuch der Kommission „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ (COM(2011)0144),
- unter Hinweis auf die Studie der Kommission mit dem Titel „Sector Overview and Competitiveness Survey of the Railway Supply Industry“ (Branchenüberblick und Wettbewerbsfähigkeitsanalyse der Bahnindustrie) (ENTR 06/054),
- unter Hinweis auf die Studie des Europäischen Parlaments mit dem Titel „Güterbeförderung: Warum Transportunternehmen in der EU die Straße der Schiene vorziehen“;
- unter Hinweis auf die Anfrage an die Kommission zur Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Bahnindustrie (O-000067/2016 – B8-0704/2016),
- gestützt auf Artikel 128 Absatz 5 und Artikel 123 Absatz 2 seiner Geschäftsordnung,

*Die Besonderheiten und die strategische Bedeutung der europäischen Bahnindustrie für ein Wiedererstarken der europäischen Industrie*

1. betont, dass die europäische Bahnindustrie, die die Fertigung von Lokomotiven und rollendem Material sowie Ausrüstung für Gleisanlagen, Elektrifizierung, Signalgebung und Telekommunikation sowie Instandhaltungsarbeiten und Ersatzteile umfasst und zu der zahlreiche KMU sowie große Branchenführer gehören, 400 000 Mitarbeiter beschäftigt, 2,7 % ihres Jahresumsatzes in FuE investiert und 46 % des Weltmarkts der Bahnindustrie ausmacht; betont, dass von der gesamten Eisenbahnbranche in der EU einschließlich Betreibern und Infrastruktur mehr als 1 Million Arbeitsplätze direkt und mehr als 1,2 Millionen Arbeitsplätze indirekt abhängen; weist darauf hin, dass diese

Zahlen eindeutig vermitteln, welche Bedeutung die Bahnindustrie für industrielles Wachstum, Arbeitsplätze und Innovation in Europa hat und welchen Beitrag sie dazu leistet, das Ziel einer Reindustrialisierung von 20 % zu verwirklichen;

2. unterstreicht die Besonderheiten dieser Branche, die sich unter anderem durch die Produktion von Bauelementen, die eine Lebensdauer von bis zu 50 Jahren haben können, eine hohe Kapitalintensität, eine erhebliche Abhängigkeit von Bestellungen der öffentlichen Hand und die Pflicht, sehr hohe Sicherheitsvorschriften einzuhalten, auszeichnet;
3. verweist auf den wesentlichen Beitrag des Schienenverkehrs zur Eindämmung des Klimawandels und zur Bewältigung anderer Megatrends wie Verstärkung und demografischer Wandel; fordert die Kommission daher nachdrücklich auf, die im Weißbuch zu Verkehr von 2011 formulierten Ziele für eine Verlagerung des Personen- und Güterverkehrs auf die Schiene durch konkrete politische Maßnahmen und gezielte Investitionen zu unterstützen; weist darauf hin, dass im Einklang mit den Ergebnissen der COP 21 und den Klima- und Energiezielen der EU für 2030 eine Verlagerung auf Schienenverkehr und andere Arten von nachhaltigem, energieeffizientem, elektrifiziertem Verkehr erforderlich ist, um die angestrebte Verringerung der verkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen zu verwirklichen; fordert die Kommission vor diesem Hintergrund auf, ihre anstehende Mitteilung zur Verringerung der verkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen zu nutzen, um neue Maßnahmen zur Unterstützung der Entwicklung energieeffizienter Technologien für die Bahnindustrie vorzuschlagen;
4. weist darauf hin, dass der Bahnindustrie aufgrund ihrer Weltmarktführerschaft in Technologie und Innovation eine Schlüsselrolle beim Erreichen des 20 %-Industrialisierungsziels der Kommission zukommt;
5. stellt fest, dass sich die europäische Bahnindustrie auf eine Reihe günstiger Faktoren stützen kann, darunter nicht nur eine gute Umweltleistung, sondern auch ein großer Markt und die Fähigkeit, einen Massenverkehr zu ermöglichen; stellt jedoch fest, dass sich diese Branche heute einem dreifachen Wettbewerb stellen muss, der sich gleichermaßen zwischen den Verkehrsträgern, international und manchmal sogar innerhalb des Unternehmens abspielt;

#### *Erhalt der globalen Führungsposition der europäischen Bahnindustrie*

6. weist darauf hin, dass die jährliche Wachstumsrate der für die Bahnindustrie zugänglichen internationalen Märkte bis 2019 auf 2,8 % geschätzt wird; betont, dass die EU zwar für Wettbewerber aus Drittländern weitgehend offen ist, es in Drittländern jedoch verschiedene Hindernisse gibt, durch die die europäische Bahnindustrie diskriminiert wird; betont, dass Wettbewerber aus Drittländern, insbesondere aus China, schnell aggressiv nach Europa und in andere Regionen der Welt expandieren, häufig mit starker politischer und finanzieller Unterstützung ihres Herkunftslandes (z. B. großzügige Exportkredite, die nicht den OECD-Vorschriften entsprechen); unterstreicht, dass diese Vorgehensweisen einen unlauteren Wettbewerb darstellen können, der Arbeitsplätze in Europa gefährdet; betont daher, dass im weltweiten Wettbewerb für gleiche Ausgangsbedingungen und gegenseitigen Marktzugang gesorgt werden muss, um das Risiko des Verlusts von Arbeitsplätzen abzuwenden und Know-how in der Industrie in Europa zu erhalten;

7. betont, dass es selbst auf dem europäischen Eisenbahnmarkt aufgrund eines sowohl administrativ als auch technisch fragmentierten Marktes für viele EU-Unternehmen, insbesondere KMU, schwierig und kostspielig ist, grenzüberschreitend tätig zu werden; ist überzeugt, dass die Verwirklichung des Ziels der Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums entscheidend sein wird, wenn es darum geht, die weltweite Vormachtstellung der europäischen Bahnindustrie zu erhalten;

*Eine erneuerte Innovationsagenda für die europäische Bahnindustrie*

8. erkennt die Bahnindustrie als Schlüsselindustrie für die europäische Wettbewerbsfähigkeit und Innovationskraft an; drängt, Maßnahmen zu ergreifen, um den technologischen und innovativen Vorsprung Europas in diesem Sektor zu erhalten;
9. begrüßt den Beschluss über die Gründung des gemeinsamen Unternehmens „Shift2Rail“ und die vor Kurzem erfolgte Veröffentlichung der ersten Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen; fordert eine schnellstmögliche Umsetzung aller FuE-Tätigkeiten für S2R; kritisiert, dass die Beteiligung von KMU an S2R gering ist, was teilweise auf die hohen Kosten und die Komplexität des Instruments zurückzuführen ist; fordert den Verwaltungsrat auf, die Beteiligung von KMU an der zweiten Aufforderung für assoziierte Mitglieder zu analysieren, sie zu verbessern und spezielle Aufforderungen für KMU in Erwägung zu ziehen; fordert die Kommission auf, sicherzustellen, dass die Bestimmungen der Verordnung für eine ausgewogene Vertretung von KMU und Regionen eingehalten werden;
10. betont, dass Innovationskraft, Investitionen in Forschung und Entwicklung, Marktdefragmentierung und Cluster-Bildung unabdingbare Grundlagen für den Erhalt der internationalen Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Bahnindustrie sind;
11. fordert die Kommission auf, die verschiedenen EU-Finanzierungsinstrumente vollständig zu nutzen, zusätzliche Finanzierungsquellen für S2R zu prüfen und zu erschließen und Synergien zwischen verschiedenen EU-Fonds und mit privaten Investitionen zu schaffen; fordert die Kommission in diesem Zusammenhang auf, zusätzliche EU-Finanzierungsinstrumente für Schienentechnologie außerhalb von S2R (z. B. spezielle Aufforderungen für Eisenbahnforschung im Rahmen von Horizont 2020 abgesehen von S2R, InnovFin, Fazilität „Connecting Europe“, Strukturfonds, EFSI) zu nutzen, unter anderem mittels eines S2R-Pilotprogramms, bei dem EU-Finanzierung mit Strukturfonds und anderen EU-Innovationsfonds zusammengebracht wird;
12. fordert die Kommission auf, mit der Branche zusammenzuarbeiten, um für die bestmögliche Nutzung des Europäischen Struktur- und Investitionsfonds (ESIF) – und insbesondere des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) – zur Unterstützung von Eisenbahn-FuE-Projekten auf regionaler Ebene zu sorgen; fordert sie auf, sich auch auf die Zukunft der Bahnindustrie über 2020 hinaus zu konzentrieren;
13. betont, dass Cluster ein wichtiges Instrument sind, um die einschlägigen Interessenträger auf lokaler und regionaler Ebene zusammenzubringen, darunter Behörden, Universitäten, Forschungsinstitute, die Bahnindustrie, die Sozialpartner und andere Mobilitätsbranchen; fordert die Kommission auf, bis Dezember 2016 eine Clusterstrategie für Wachstum zu erarbeiten; fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, ihre Unterstützung für von den Eisenbahnclustern und anderen

Initiativen entwickelte Innovationsprojekte, bei denen KMU der Bahnindustrie, größere Unternehmen und Forschungsinstitute auf lokaler, regionaler, nationaler und europäischer Ebene zusammenkommen, zu stärken; weist darauf hin, dass öffentliche Finanzierungsmöglichkeiten für Clusterbildungen notwendig sein werden; weist in diesem Zusammenhang auf die Möglichkeiten hin, die sich aus neuen Finanzierungsinstrumenten (EFSI usw.) ergeben;

14. ist der Ansicht, dass die Kommission die Schaffung eines Forums auf europäischer Ebene in Erwägung ziehen sollte, das etablierte Unternehmen, Start-up-Unternehmen und Spin-off-Unternehmen zusammenbringen würde, die innovative Ideen für den Eisenbahnsektor, insbesondere im Bereich Digitalisierung, haben, um bewährte Verfahren auszutauschen und Partnerschaften zu fördern; ist der Ansicht, dass die Kommission Wege prüfen sollte, um Anreize für die Zusammenarbeit zwischen großen Unternehmen und KMU bei Forschungsprojekten mit Bedeutung für die Bahnindustrie zu geben;
15. ist der Ansicht, dass einer der Schwerpunkte der Forschungstätigkeiten Digitalisierung sein sollte, um die Leistung des Schienenverkehrs zu steigern und seine Betriebskosten zu senken (z. B. Automatisierung, Sensoren und Überwachungsinstrumente, Interoperabilität, z. B. durch ERTMS/ECTS, Nutzung von Raumfahrttechnologien, auch durch Zusammenarbeit mit der ESA, Nutzung von Massendaten und Cybersicherheit); ist der Ansicht, dass ein weiterer Schwerpunkt auf der Steigerung der Ressourcen- und Energieeffizienz, beispielsweise durch leichtere Werkstoffe und alternative Kraftstoffe, liegen sollte; ist der Ansicht, dass ein dritter Schwerpunkt auf Fortschritten, die den Schienenverkehr attraktiver und akzeptierter machen (z. B. verbesserte Zuverlässigkeit und Geräuschreduzierung, reibungsloses multimodales Verkehrssystem, integriertes Fahrscheinsystem), liegen sollte; betont, dass über den Innovationsbemühungen die Infrastruktur nicht vernachlässigt werden darf, die ein entscheidendes Element für die Wettbewerbsfähigkeit der Bahnindustrie ist;
16. fordert eine zügige Umsetzung eines integrierten E-Ticket-Systems, bei dem andere Verkehrsträger und andere potenzielle Dienstleistungen einbezogen und Fahrscheine von einem einzigen Anbieter angeboten werden;
17. weist darauf hin, dass die Produktion moderner Eisenbahnschienen und anderer Schienen sowie jeglichen Zubehörs, das in den Gleisbetten der Eisenbahnen und Straßenbahnen in Verbindung mit Schienen benötigt wird, unbedingt sichergestellt werden muss;
18. fordert die Kommission auf, für den Schutz der Rechte des geistigen Eigentums der europäischen Bahnindustrie auf internationaler Ebene zu sorgen, wobei die Empfehlungen der Entschließung des Europäischen Parlaments vom 9. Juni 2015 zu einer Strategie zum Schutz und zur Durchsetzung von Immaterialgüterrechten in Drittländern<sup>1</sup> berücksichtigt werden müssen;

#### *Erlangen der richtigen Fertigkeiten für eine zukunftssichere Bahnindustrie*

19. fordert eine europäische Aus- und Weiterbildungsstrategie, bei der Unternehmen der

---

<sup>1</sup> Angenommene Texte, P8\_TA(2015)0219.

Bahnindustrie, Forschungsinstitute und Sozialpartner zusammenkommen, um gemeinsam zu ermitteln, welche Fertigkeiten für eine nachhaltige und innovative Bahnindustrie benötigt werden; ist der Ansicht, dass in diesem Zusammenhang eine Machbarkeitsstudie in Bezug auf ein potenzielles europäisches branchenspezifisches Kompetenzgremium für die Eisenbahnbranche eingeleitet werden sollte; fordert die Mitgliedstaaten oder die entsprechenden regionalen Stellen dazu auf, einen Rahmen für die Weiterbildung in Form eines individuellen Rechts auf Ausbildung zu schaffen, mit dem sichergestellt wird, dass ihr Kompetenzpool auf die wachsende Nachfrage in der betreffenden Branche abgestimmt ist und sich an einen neuen Markt anpassen oder im Falle von Arbeitsplatzverlust auf einen anderen Industriezweig übertragen werden kann;

20. weist darauf hin, dass es in der Bahnindustrie aufgrund einer alternden Belegschaft an qualifizierten Arbeitskräften mangelt; begrüßt daher alle Bemühungen, lebenslanges Lernen und technische Fertigkeiten zu unterstützen; fordert eine Kampagne, um die Attraktivität der Bahnindustrie zu steigern und junge Ingenieure stärker darauf aufmerksam zu machen (z. B. durch ESF-Finanzmittel); hebt hervor, dass in der Branche besonders wenige Frauen beschäftigt sind, und betont daher, dass bei einer solchen Kampagne besonders darauf geachtet werden sollte, dieses Ungleichgewicht zu beheben; fordert die Kommission auf, den sozialen Dialog zu fördern, um soziale Innovationen zu erleichtern und hochwertige langfristige Beschäftigung zu fördern, damit die Attraktivität des Sektors für qualifizierte Arbeitskräfte verbessert wird;
21. ist der Meinung, dass das Vermitteln angemessen ausgewählter Fertigkeiten eine unverzichtbare Investition ist, um die globale Technologieführerschaft und Innovationskraft der europäischen Bahnindustrie langfristig zu erhalten;

#### *Unterstützung von KMU*

22. ist der Ansicht, dass der Zugang zu Finanzmitteln eine der größten Herausforderungen für KMU in der Bahnindustrie darstellt; betont den Mehrwert von COSME und den Strukturfonds, wenn es darum geht, KMU beim Zugang zu Finanzierung zu unterstützen, unter anderem in Form von Garantie- und Eigenkapitalfazilitäten, und betont, dass diese Instrumente stärker gefördert werden müssen; begrüßt es, dass KMU und Midcap-Unternehmen im Mittelpunkt des EFSI stehen, betont jedoch, dass der Fonds jetzt halten muss, was er versprochen hat, und weist darauf hin, dass auch alternative Finanzierungsquellen in Erwägung gezogen werden sollten; begrüßt das KMU-Instrument im Rahmen von Horizont 2020, weist jedoch auf das Problem zu vieler Angebote und die geringe Erfolgsquote hin; fordert die Kommission auf, dieses Problem im Rahmen der Halbzeitüberprüfung von Horizont 2020 anzugehen; fordert die Kommission auf, eine bessere Aufnahme der KMU zur Verfügung stehenden Finanzinstrumente und Fonds der EU zu unterstützen;
23. hebt hervor, dass KMU in der Bahnindustrie oft von einem einzigen Unternehmen abhängen; hebt hervor, dass KMU wegen fehlender Ressourcen und erhöhter Risiken in Verbindung mit grenzübergreifenden Geschäften auf Expansion verzichten; fordert die Kommission auf, im Rahmen des Enterprise Europe Network Sektorgruppen für den Schienenverkehr zu entwickeln, die KMU der Bahnindustrie dazu schulen und beraten könnten, welche verschiedenen Finanzierungsregelungen, Zuschüsse und Internationalisierungsmöglichkeiten es gibt und wie sie potenzielle Geschäftspartner

und Partner, mit denen sie sich um von der EU finanzierte gemeinsame Forschungsprojekte bewerben können, finden und mit ihnen ins Geschäft kommen können;

24. fordert die Kommission auf, die bestehenden Programme zur Unterstützung der Internationalisierung von KMU umfassender zu nutzen und im Zusammenhang mit Synergien zwischen verschiedenen EU-Fonds ihren Bekanntheitsgrad unter den KMU der europäischen Bahnindustrie zu steigern; fordert die Kommission auf, Schulungsprogramme zum Zugang zu bestimmten ausländischen Märkten weiterzuentwickeln und KMU der Bahnindustrie umfassend über solche Programme zu unterrichten;
25. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, alle Möglichkeiten zur Unterstützung von KMU der Bahnindustrie in Erwägung zu ziehen, auch im Rahmen einer möglichen gezielten Überarbeitung des Small Business Act, wobei den Bedürfnissen von Branchen wie der Eisenbahnindustrie, in der die Beteiligung von KMU mit hohem Mehrwert besonders wichtig ist, besondere Aufmerksamkeit gewidmet wird;
26. ist besorgt über langsame Zahlungen an KMU in der Bahnindustrie; fordert die Kommission auf, die korrekte Durchführung der EU-Zahlungsverzugsrichtlinie (2011/7/EU) zu überwachen;

*Verbesserung des europäischen Marktumfelds für Zulieferer und Erhöhung der Nachfrage nach Eisenbahnprodukten*

27. begrüßt die Annahme der technischen Säule des vierten Eisenbahnpakets und fordert ihre zügige Umsetzung als wesentliche Voraussetzung für einen echten Binnenmarkt für Eisenbahnprodukte; betont, dass erhöhte Interoperabilität und eine stärkere Rolle für die Europäische Eisenbahnagentur (ERA) die Harmonisierung des Netzes erleichtern werden und somit das Potenzial haben, die Kosten für die Entwicklung und Zulassung von rollendem Material und dem streckenseitigen Europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystem (ERTMS) zu senken; weist darauf hin, dass der ERA ausreichende personelle und finanzielle Ressourcen zur Verfügung gestellt werden müssen, damit sie ihre neuen erweiterten Aufgaben bewältigen kann; ist der Auffassung, dass die politische Säule des vierten Eisenbahnpakets für die Wettbewerbsfähigkeit der Verkehrsunternehmen und allgemeiner der Auftraggeber maßgeblich sein wird;
28. betont, dass die Verordnung über das Schienennetz für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr vollständig, wirksam und einheitlich umgesetzt werden muss, was sowohl Fahrgästen als auch der Industrie zugutekommt;
29. fordert die Kommission auf, zu beurteilen, ob die derzeitigen EU-Wettbewerbsvorschriften aktualisiert werden sollten, um vor dem Hintergrund der Entwicklung des internationalen Eisenbahnmarktes strategische Partnerschaften und Allianzen vonseiten der europäischen Bahnindustrie zu erlauben;
30. fordert eine weitergehende europäische Normung in der Eisenbahnbranche, die durch Interessenträger (einschließlich der europäischen Bahnindustrie) unter der Führung des

CEN/CENELEC vorangebracht wird; hofft, dass die von der Kommission vorgeschlagene neue gemeinsame Normungsinitiative in diesem Zusammenhang eine wesentliche Rolle spielen wird; betont, dass unbedingt mehr KMU in die europäische Normung einbezogen werden müssen;

31. fordert eine zügige Umsetzung der EU-Richtlinien zur Vergabe öffentlicher Aufträge von 2014; weist die Mitgliedstaaten und die Kommission erneut darauf hin, dass öffentliche Auftraggeber durch diese Richtlinien verpflichtet werden, Vergabeentscheidungen auf der Grundlage des wirtschaftlich günstigsten Angebots zu treffen, wobei der Schwerpunkt auf Lebenszykluskosten und ökologisch und sozial nachhaltigen Produkten liegt, und so Lohn- und Sozialdumping vermieden werden und potenziell die regionale Wirtschaftsstruktur gestärkt wird; fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, die Analyse der Kosten über den gesamten Lebenszyklus allgemein als Standardverfahren bei langfristigen Investitionen zu fördern, öffentlichen Auftraggebern eine Orientierungshilfe zu geben und ihre Anwendung zu überwachen; fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, öffentliche Auftraggeber darauf hinzuweisen, dass es in dem überarbeiteten Rahmen für die Vergabe öffentlicher Aufträge eine Bestimmung gibt, die es gestattet, Angebote zurückzuweisen, bei denen mehr als 50 % des Gesamtwertes in Drittländern erzeugt werden (Artikel 85 der Richtlinie 2014/25/EU);
32. fordert die Kommission auf, die in EU-Mitgliedstaaten getätigten außereuropäischen Investitionen in den Schienenverkehr zu überwachen und die Einhaltung der europäischen Vorschriften für die Vergabe öffentlicher Aufträge, beispielsweise der Vorschriften über ungewöhnlich niedrige Angebote und unlauteren Wettbewerb, sicherzustellen; fordert die Kommission auf, Untersuchungen bezüglich potenzieller außereuropäischer Bewerber einzuleiten, die Angebote in der EU einreichen, während sie staatliche Subventionen aus Drittstaaten erhalten;

#### *Steigerung der Investitionen in Eisenbahnprojekte*

33. erwartet eine vollständige Nutzung der bestehenden EU-Finanzierungsinstrumente (z. B. Fazilität „Connecting Europe“, Strukturfonds), einschließlich EU-Finanzierungsinstrumenten für Investitionen außerhalb der EU wie Heranführungshilfe und Europäisches Nachbarschaftsinstrument, um die Nachfrage nach Eisenbahnprojekten anzuregen; betont die Bedeutung einer erfolgreichen Umsetzung des Europäischen Fonds für strategische Investitionen (EFSI) als ein Instrument, um privates Kapital für den Bahnsektor zu mobilisieren, und fordert, genauer zu untersuchen, wie Anreize für private Investitionen für Eisenbahnprojekte geschaffen werden können; ist der Ansicht, dass öffentliche Entwicklungsbanken auf nationaler und europäischer Ebene bei der Unterstützung der Bahnindustrie eine wichtige Rolle spielen; fordert die Kommission auf, mit den multilateralen Entwicklungsbanken zusammenzuarbeiten, um Behörden und privaten Einrichtungen dabei zu helfen, überall auf der Welt in möglichst nachhaltige und energieeffiziente Eisenbahnausrüstung zu investieren; fordert die Kommission und die EIB auf, beratende Unterstützung für Eisenbahnprojekte durch die neu geschaffene Plattform für Investitionsberatung im Rahmen des ESFI zu intensivieren, um sie dabei zu unterstützen, Investitionen anzuziehen; ist davon überzeugt, dass der Eisenbahnsektor in Europa auch in Zukunft stark von öffentlichen Investitionen abhängig sein wird; fordert die Mitgliedstaaten und



die Behörden daher auf, in beträchtlichem Umfang in ihre Hauptstrecken und ihre städtischen Eisenbahnsysteme zu investieren und wo möglich die Ausschöpfungsquote der Kohäsionsfonds für Eisenbahnprojekte zu erhöhen; fordert jedoch in Anbetracht dieser Abhängigkeit und des Drucks auf die öffentlichen Finanzen in zahlreichen europäischen Ländern dazu auf, alle möglichen Mittel rechtlicher oder haushaltstechnischer Art auszuschöpfen, um privates Kapital für den Schienenverkehr zu erschließen;

34. weist darauf hin, dass die komplexen Verhältnisse im Eisenbahnsektor es für Kreditgeber schwierig machen, das Risiko zu verstehen und somit günstige Kredite zu vergeben; fordert die Kommission auf, ein Finanzforum für die Bahnindustrie zu schaffen, um die Beteiligung und das Teilen von Wissen zwischen der Bahnindustrie und dem Finanzsektor zu verbessern, um das Verständnis der Banken für den Sektor und somit das Verständnis für die Risiken zu verbessern und die Finanzierungskosten zu senken;
35. ist der Ansicht, dass die Instandhaltung und Modernisierung von bestehendem Eisenbahnmaterial nicht vernachlässigt werden sollte; fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, den Austausch von alter Ausrüstung durch moderne und nachhaltige Produkte in großem Maßstab zu unterstützen;
36. begrüßt die Unterstützung der Online-Plattform „Beobachtungsstelle für urbane Mobilität“ (Eltis) durch die EU, die einen Austausch von bewährten Verfahren zu städtischen Systemen in Ballungsgebieten ermöglicht; fordert die Kommission auf, den Austausch von bewährten Verfahren zu verschiedenen Finanzierungsmöglichkeiten für nachhaltige Systeme städtischer Mobilität zu stärken und daraus die Förderung im Rahmen ihrer künftigen europäischen Plattform zu Plänen für nachhaltige Mobilität in den Städten zu machen;
37. fordert die Kommission auf, in Zusammenarbeit mit der ERA die harmonisierte Verbreitung von ERTMS innerhalb der EU weiter zu unterstützen und ERTMS außerhalb der EU zu fördern;
38. begrüßt Bemühungen, Anwendungen und Dienste von Galileo und der Europäischen Erweiterung des geostationären Navigationssystems (EGNOS) in der Bahnbranche in Betrieb zu nehmen; würdigt in diesem Zusammenhang die Rolle der Europäischen GNSS-Agentur und ihrer erfolgreichen Verwaltung der Projekte im Rahmen der Programme FP7 und Horizont 2020;

#### *Stärkung der globalen Wettbewerbsfähigkeit der Bahnindustrie*

39. fordert die Kommission auf, dafür zu sorgen, dass zukünftige Handelsabkommen (einschließlich derjenigen, über die mit Japan, China und den USA gerade verhandelt wird) und die Überarbeitungen bestehender Handelsabkommen spezifische Bestimmungen enthalten, durch die der Marktzugang für die Bahnindustrie insbesondere in Bezug auf die Vergabe öffentlicher Aufträge deutlich verbessert wird und bei denen auch auf das Problem zunehmender Lokalisierungsanforderungen eingegangen wird und für gegenseitigen Zugang zu ausländischen Märkten für die Bahnindustrie gesorgt wird; fordert die Kommission auf, gleiche Ausgangsbedingungen für Marktteilnehmer von innerhalb und außerhalb Europas sicherzustellen;

40. fordert die Kommission auf, für eine bessere Kohärenz zwischen der Handelspolitik der EU und der Industriepolitik zu sorgen, damit die Handelsstrategie den Erfordernissen der europäischen Industrie Rechnung trägt und damit die neue Generation der Handelsabkommen nicht weitere Verlagerungen und eine zunehmende Deindustrialisierung in der EU nach sich zieht;
41. fordert die Kommission auf, entschlossen auf die Aufhebung der wichtigsten nichttarifären Handelshemmnisse hinzuwirken, die den Zugang der europäischen Bahnindustrie zu auswärtigen Märkten behindern, unter anderem der Hindernisse für Investitionen (insbesondere Verpflichtungen im Zusammenhang mit Gemeinschaftsunternehmen) oder des Mangels an Transparenz und der Diskriminierung in den Verfahren zur Vergabe öffentlicher Aufträge (insbesondere zunehmende Forderungen nach lokalen Inhalten);
42. betont die Relevanz und die Auswirkungen, die die Verhandlungen zu dem „internationalen Instrument über öffentliche Aufträge“ und die Überarbeitung der Verordnungen zu handelspolitischen Schutzinstrumenten für die europäische Bahnindustrie haben, und fordert den Rat und die Kommission auf, dies zu berücksichtigen und eng mit dem Europäischen Parlament zusammenzuarbeiten, um zu einer raschen Einigung zu diesen Instrumenten zu gelangen; fordert die Kommission auf, zu berücksichtigen, welche Auswirkungen auf die Funktion von Handelsschutzmaßnahmen und die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Bahnindustrie es hätte, wenn staatlich gelenkten Wirtschaften oder anderen Nicht-Marktwirtschaften ein Marktwirtschaftsstatus zuerkannt würde;
43. fordert die Kommission auf, eine kohärente EU-Handelsstrategie zu entwickeln, durch die die Einhaltung des Grundsatzes der Gegenseitigkeit, insbesondere in Bezug auf Japan, China und die USA, sichergestellt wird und durch die eine weitere Internationalisierung der Bahnindustrie, insbesondere von KMU, unterstützt wird, unter anderem durch die Förderung europäischer Standards und Technologien wie ERTMS auf internationaler Ebene und durch eine Prüfung, wie das Recht des geistigen Eigentums der europäischen Bahnindustrie besser geschützt werden kann (beispielsweise durch eine weitere Verbreitung des Europäischen Helpdesks für Rechte des geistigen Eigentums);
44. fordert die Kommission auf, dazu beizutragen, sämtliche tarifären und nichttarifären Handelshemmnisse zu beseitigen, die Handelsverfahren für KMU der Bahnindustrie zu vereinfachen und dafür zu sorgen, dass sämtliche restriktiven Handelspraktiken auf den Drittmärkten schrittweise verschwinden; fordert die Kommission auf, darauf hinzuwirken, die Ausstellung von Arbeitsvisa für Beschäftigte europäischer KMU, die vorübergehend in Drittländer abgeordnet werden, zu erleichtern und die Anzahl der benötigten wirtschaftlichen Transaktionen für KMU zu reduzieren;
45. weist darauf hin, dass bestimmte Drittländer derzeit nicht hinnehmbare Handelsverzerrungen schaffen, indem sie ihre einheimischen Exporteure beim Export über finanzielle Konditionen, die potenziellen Kunden bereitgestellt werden, übermäßig unterstützen; appelliert diesbezüglich an die Kommission, die chinesische Regierung davon zu überzeugen, der OECD-Vereinbarung über Exportkredite und ihrem spezifischen Kapitel über die Schieneninfrastruktur beizutreten; fordert parallel dazu die

Kommission auf, ihre Arbeiten an den neuen weltweiten Leitlinien über Exportkredite innerhalb der Internationalen Arbeitsgruppe für Exportkredite zu verstärken;

*Verbesserung der strategischen politischen Unterstützung für den Sektor*

46. fordert die Kommission auf, eine Mitteilung über eine schlüssige EU-Strategie für die Industriepolitik zu veröffentlichen, die auf die Reindustrialisierung Europas abzielt und unter anderem auf Nachhaltigkeit und Energie- und Ressourceneffizienz basiert; fordert die Kommission auf, in diesem Dokument ihre Strategie zu wichtigen Branchen einschließlich der Bahnindustrie zu erläutern; sieht es als wichtig an, Ideen dazu aufzunehmen, wie eine hohe Fertigungstiefe in der EU erhalten werden kann;
47. fordert die Kommission auf, einen Wirtschaftsdialog zur Bahnindustrie auf hoher Ebene zu organisieren, an dem die einschlägigen Mitglieder der Kommission, Mitglieder des Europäischen Parlaments, der Rat, die Mitgliedstaaten, die Bahnindustrie, Gewerkschaften, Forschungsinstitute, die europäische Eisenbahnagentur und europäische Normungsorganisationen beteiligt sind; weist darauf hin, dass ein regelmäßiger Wirtschaftsdialog zur Bahnindustrie auf europäischer Ebene eine strukturierte Diskussion zu den horizontalen Herausforderungen für den Sektor und den Auswirkungen der EU-Politik auf die Wettbewerbsfähigkeit der Bahnindustrie ermöglichen würde;
48. fordert die Kommission auf, dafür zu sorgen, dass die Politik, die Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit der Bahnindustrie in der EU hat, das Ergebnis effektiver Kommunikation und Abstimmung zwischen den Verwaltungen der verschiedenen beteiligten Politikbereiche ist;
49. ist der Ansicht, dass für die Stärkung und Entwicklung der europäischen Bahnindustrie politische Unterstützung vonseiten des Rates benötigt wird; fordert daher den Rat „Wettbewerbsfähigkeit“ auf, die europäische Bahnindustrie konkret auf seine Tagesordnung zu setzen;
50. beauftragt seinen Präsidenten, diese EntschlieÙung dem Rat und der Kommission zu übermitteln.