



Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie
Abt I/K1 (EU-Angelegenheiten)
Radetzkystraße 2
1030 Wien

BUNDESARBEITSKAMMER
PRINZ EUGEN STRASSE 20-22
1040 WIEN
T 01 501 65
www.arbeiterkammer.at
DVR 1048384

Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Bearbeiter/in	Tel 501 65 Fax 501 65	Datum
-	UV/GSt/FG/Hu	Franz Greil	DW 2262 DW 2105	31.03.2014

Vorschlag für eine Verordnung des Rates über das Gemeinsame Unternehmen Shift2Rail (S2R) – COM(2013) 922

Auf EU-Ebene soll ein Instrument für Forschung und Innovation („Shift2Rail“) speziell für den Eisenbahnsektor geschaffen werden. Der vorliegende Vorschlag für eine Ratsverordnung zu Shift2Rail samt Technischem Anhang legt dazu die Aufgaben, Ziele und Arbeitsweisen fest, die in Form eines „Gemeinsamen Unternehmens“ mit PPP-Konstruktion erfolgen sollen. Die EU sieht für dieses bis 2024 befristete Vorhaben insgesamt 450 Mio € an öffentlichen Mitteln vor, während die bereits festgelegten acht Gründungsmitglieder, vorwiegend Industrieunternehmen, weitere 470 Mio € hauptsächlich in Form von Sacheinlagen in die Unternehmung einbringen. Nach erfolgter Gründung des Gemeinsamen Unternehmens beschließen die Kommission und acht Gründungsmitglieder einen Shift2Rail-Masterplan, der die Grundzüge für eine koordinierte Forschung und Innovation vorgibt. Andere Unternehmen können erst später aufgrund eines Auswahlverfahrens als „assoziierte Mitglieder“ aufgenommen werden und in einzelnen Innovationsprogrammen mitarbeiten. Diese fünf thematischen Innovationsprogramme betreffen Rollwagenmaterial, Intelligentes Verkehrsmanagement und Kontrollsysteme, Hochkapazitätsinfrastruktur, IT-Lösungen für attraktive Schienendienstleistungen sowie Technologien für einen nachhaltigen und attraktiven Schienengüterverkehr in Europa.

Die BAK begrüßt grundsätzlich die Schaffung eines eigenen Forschungsinstruments auf EU-Ebene für den Eisenbahnbereich, um strukturelle Schwächen in einem Sektor mit guten Industriearbeitsplätzen zu beseitigen. Die generelle Stoßrichtung, koordinierte F&E-Aktivitäten auf Schlüsselsegmente vorzunehmen und Fragmentierungen abzubauen, wird geteilt. Es wird darauf verwiesen, dass die österreichische Bahnindustrie mit 8100 Beschäftigten, einem Jahresumsatz von 2,6 Mrd € und einer Exportquote von 71% potentiell von diesem EU-Vorhaben profitieren kann. Dies kann auch für KMU und Zulieferer zutreffen, da die bereits festgelegten Gründungsmitglieder Siemens und Bombardier Kompetenzzentren in Österreich haben.

Im Folgenden soll lediglich auf die technische Bestimmungen im Vorschlag zu Interoperabilität und Vertretung von Arbeitnehmerinteressen eingegangen werden, die aus Sicht der BAK im Kommissionsentwurf nicht zufriedenstellend geregelt sind.

Die Statuten von Shift2Rail (Anhang I, Klausel 2h) sehen die „Bündelung der Nutzeranforderungen und Festlegung von Interoperabilitätsanforderungen, damit Investitionen in Forschung und Innovation auf operative und vermarktungsfähige Lösungen ausgerichtet werden“, vor. Die Erläuterungen sind insofern noch expliziter, als von einer „De-facto-Standardisierung“ gesprochen wird, die „sich aus der engen Forschungszusammenarbeit und den grenzüberschreitenden Demonstrationsprojekten ergibt“ (siehe Erläuterungen 3.3)

Die BAK hält dazu fest, dass die Schaffung von Normen generell nicht an Institutionen mit einer PPP-Konstruktion und einem sehr eingeschränkten Teilnehmerkreis ausgelagert werden darf. Minimalerfordernis jedweder gesetzlichen technischen Spezifikation oder Norm muss vielmehr sein, dass sie in Zusammenarbeit mit allen interessierten Kreisen oder zumindest deren Kenntnis aufgestellt wird. Die Statuten von Shift2Rail widersprechen dem fundamental. Die Möglichkeit in S2R Normen zu definieren, wird kritisch gesehen, da hier die Partikularinteressen der Industrie überproportional einfließen würden.

Dies gilt umso mehr vor dem Hintergrund der bestehenden Interoperabilitätsrichtlinie (Richtlinie 2008/57/EG), die den Rahmen auf EU-Ebene für die Festlegung von Technischen Spezifikationen (TSI) vorgibt. TSI-Entwürfe werden von der Europäischen Eisenbahnagentur auf der Grundlage der Prüfung der Teilsysteme in Zusammenarbeit mit den Verbänden und Sozialpartnern ausgearbeitet. Anschließend werden die Entwürfe der Europäischen Kommission vorgelegt, die sie allenfalls ändert und unter Wahrung der Kontrollbefugnis des Europäischen Parlaments annimmt. Die im Shift2Rail angedachte „De-facto-Standardisierung“ ist demokratiepolitisch bedenklich und bewirkt eine Umgehung des bestehenden Systems mit der potentiellen Gefahr von Doppelzuständigkeiten. Aus dem Vorschlag, insbesondere Anhang I, Klausel 11, ergibt sich zudem, dass der Europäischen Eisenbahn Agentur nur eine Beobachterrolle zukommt, während die Kommission und die großen acht Gründungsmitglieder das Sagen haben.

Die BAK fordert daher dahingehend eine Klarstellung, dass Shift2Rail der Europäischen Eisenbahn Agentur allenfalls Vorschläge zur Erarbeitung von „Standards“ unterbreiten kann. Eine Befugnis von Shift2Rail zur „Festlegung von Interoperabilitätsnormen“ (Anhang I, Klausel 2h) wird entschieden abgelehnt. Zudem sollte hier und in Anhang I, 11 - Absatz 1b) die normsetzende Kompetenz der Eisenbahn Agentur und nationalen Behörden explizit festgehalten werden.

Die Entwicklung neuer Technologien und Normen, so „technisch“ sie auf den ersten Blick erscheinen mögen, impliziert zwangsläufig Auswirkungen auf Arbeitnehmer. Dies trifft im besonderen Maße auf Arbeitnehmerschutz und Arbeitsbedingungen zu. Aus diesen Gründen ist eine Einbindung von Arbeitnehmervertretern in einer „ausgewogenen Vertretung der Akteure der gesamten Wertschöpfungskette im Schienenverkehrssektor und außerhalb des

traditionellen Schienenverkehrssektors“ (Anhang I, Klausel 6c) vorzunehmen. Unserer Ansicht nach ist unter dem Begriff „Berufsverband“ keinesfalls eine Arbeitnehmervertretung subsumiert. Die umfangreiche Aufzählung aller, in Art 2e) angeführten, wesentlichen Akteure muss daher mit „Arbeitnehmervertreter“ ergänzt werden, um die Mitgestaltung von Arbeitnehmern sicherzustellen.

Mit freundlichen Grüßen

VP Johann Kalliauer
iV des Präsidenten
F.d.R.d.A.

Maria Kubitschek
iV des Direktors
F.d.R.d.A.