



**2015/2887(RSP)**

27.1.2016

# **ENTWURF EINES ENTSCHLIESSUNGSANTRAGS**

eingereicht im Anschluss an die Anfrage zur mündlichen Beantwortung B8-  
xxxx/2015

gemäß Artikel 128 Absatz 5 der Geschäftsordnung

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

**Martina Werner**

im Namen des Ausschusses für Industrie, Forschung und Energie

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

*Das Europäische Parlament,*

- 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 „Europa 2020 – Eine Strategie für intelligentes, nachhaltiges und integratives Wachstum“ (COM(2010)2020),
- unter Hinweis auf das Weißbuch der Kommission mit dem Titel „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ (COM(2011)0144),
- gestützt auf Artikel 128 Absatz 5 und Artikel 123 Absatz 2 seiner Geschäftsordnung,

*Strategische Bedeutung der europäischen Eisenbahnzulieferindustrie für ein Wiedererstarken der europäischen Industrie*

1. betont, dass die europäische Eisenbahnzulieferindustrie 400 000 Mitarbeiter beschäftigt, 2,7 % ihres Jahresumsatzes in FuE investiert und 46 % des Weltmarkts ausmacht; weist darauf hin, dass die Zahlen eindeutig vermitteln, welche Bedeutung sie für industrielles Wachstum, Arbeitsplätze und Innovation hat;
2. weist darauf hin, dass im Einklang mit den Ergebnissen der COP 21 eine Verlagerung auf nachhaltige Mobilität erforderlich ist; macht die Kommission erneut darauf aufmerksam, dass die im Weißbuch zu Verkehr von 2011 formulierten Ziele für eine Verkehrsverlagerung auf die Schiene durch konkrete politische Maßnahmen unterstützt werden müssen;

*Erhalt der globalen Führungsposition der europäischen Eisenbahnzulieferindustrie*

3. weist darauf hin, dass die jährliche Wachstumsrate der für die Eisenbahnzulieferindustrie 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 Eisenbahnzulieferindustrie diskriminiert wird; betont, dass Wettbewerber aus Drittländern aggressiv in andere Regionen der Welt expandieren, häufig mit starker politischer und finanzieller Unterstützung ihres Herkunftslandes; betont daher, dass im weltweiten Wettbewerb für gleiche Ausgangsbedingungen gesorgt werden muss, um Arbeitsplätze und Know-how in der Industrie in Europa zu erhalten;
4. betont, dass es selbst auf dem europäischen Eisenbahnmarkt aufgrund eines fragmentierten Marktes für viele EU-Unternehmen, insbesondere KMU, schwierig und kostspielig ist, grenzüberschreitend tätig zu werden;

### *Eine erneuerte Innovationsagenda für die europäische Eisenbahnindustrie*

5. 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 rasche Umsetzung von S2R; kritisiert, dass die Beteiligung von KMU an S2R gering ist; fordert den Verwaltungsrat auf, zu untersuchen, wie die Beteiligung von KMU an der zweiten Aufforderung für assoziierte Mitglieder verbessert werden kann; fordert die Kommission auf sicherzustellen, dass die Bestimmungen der Verordnung für eine ausgewogene Vertretung von KMU und Regionen eingehalten werden;
6. fordert die Kommission auf, EU-Instrumente zur Finanzierung von Forschung im Bereich Eisenbahntechnologie abgesehen von S2R (Horizont 2020, Fazilität „Connecting Europe“, Strukturfonds) zu ermitteln;
7. betont, dass Cluster ein wichtiges Instrument sind, um die einschlägigen Interessenträger zusammenzubringen; fordert die Kommission auf, bis Dezember 2016 eine Clusterstrategie für Wachstum zu erarbeiten;
8. ist der Ansicht, dass die Kommission die Schaffung eines Forums auf europäischer Ebene in Erwägung ziehen sollte, das etablierte Unternehmen, Start-up- und Spin-off-Unternehmen mit innovativen Ideen für den Eisenbahnsektor zusammenbringt, insbesondere im Bereich der Digitalisierung;
9. vertritt die Auffassung, dass der Schwerpunkt der Forschungstätigkeiten auf Digitalisierung, erhöhter Ressourcen- und Energieeffizienz und Fortschritten, die den Schienenverkehr attraktiver und akzeptierter machen (z. B. verbesserte Zuverlässigkeit und Geräuschreduzierung, reibungsloses multimodales Verkehrssystem), liegen sollte;

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

10. fordert eine europäische Aus- und Weiterbildungsstrategie, bei der Unternehmen der Eisenbahnzulieferindustrie, Forschungsinstitute und Sozialpartner zusammenkommen, um gemeinsam zu ermitteln, welche Fertigkeiten für eine nachhaltige und innovative Eisenbahnzulieferindustrie benötigt werden;
11. weist darauf hin, dass es in der Eisenbahnzulieferindustrie aufgrund einer alternden Belegschaft an qualifizierten Arbeitskräften mangelt; begrüßt daher alle Bemühungen, lebenslanges Lernen und technische Fertigkeiten zu unterstützen; fordert eine Kampagne, um junge Ingenieure stärker auf die Eisenbahnzulieferindustrie aufmerksam zu machen; fordert die Kommission auf, den sozialen Dialog zu verbessern, um soziale Innovationen zu erleichtern, damit die Attraktivität des Sektors für qualifizierte Arbeitskräfte verbessert wird;

### *Unterstützung von KMU*

12. ist der Ansicht, dass der Zugang zu Finanzmitteln eine der größten Herausforderungen für KMU in der Eisenbahnzulieferindustrie darstellt; begrüßt es, dass KMU und Midcap-Unternehmen im Mittelpunkt des EFSI stehen, betont jedoch, dass der Fonds jetzt halten muss, was er versprochen hat; 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;

13. hebt hervor, dass KMU in der Eisenbahnzulieferindustrie 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;
14. fordert eine Überprüfung des „Small Business Act“;

#### *Verbesserung des europäischen Marktumfelds für Zulieferer und Erhöhung der Nachfrage nach nachhaltigen Produkten*

15. begrüßt die Fortschritte beim vierten Eisenbahnpaket und fordert eine zügige Umsetzung seiner technischen Säule; 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 Eisenbahnprodukten zu senken; weist darauf hin, dass der ERA ausreichende Ressourcen zur Verfügung gestellt werden müssen;
16. fordert eine zügige Umsetzung der EU-Richtlinien zur Vergabe öffentlicher Aufträge von 2014; fordert gemeinsame Bemühungen der Mitgliedstaaten und der Kommission, um öffentliche Auftraggeber darauf hinzuweisen, dass eine Vergabeentscheidung jetzt auf der Grundlage des wirtschaftlich günstigsten Angebots erfolgen kann, wobei der Schwerpunkt auf Lebenszykluskosten und ökologisch und sozial nachhaltigen Produkten liegt;

#### *Steigerung der Investitionen in Eisenbahnprojekte*

17. erwartet eine vollständige Nutzung der bestehenden EU-Finanzierungsinstrumente, um die Nachfrage nach Eisenbahnprojekten anzuregen; betont die Bedeutung einer erfolgreichen Umsetzung des EFSI; ist davon überzeugt, dass der Eisenbahnsektor in Europa auch in Zukunft stark von öffentlichen Investitionen abhängig sein wird; fordert die Mitgliedstaaten daher auf, in beträchtlichem Umfang in ihre Eisenbahnsysteme zu investieren und die Ausschöpfungsquote der Kohäsionsfonds für Eisenbahnprojekte zu erhöhen;
18. begrüßt die Unterstützung der Online-Plattform „Beobachtungsstelle für urbane Mobilität“ (Eltis) durch die EU für einen Austausch von bewährten Verfahren zu städtischen Systemen in Ballungsgebieten; fordert die Kommission auf, den Austausch von bewährten Verfahren zu verschiedenen Finanzierungsmöglichkeiten für nachhaltige Systeme städtischer Mobilität zu stärken;
19. fordert die Kommission auf, die Verbreitung von ERTMS innerhalb der EU weiter zu unterstützen und ERTMS außerhalb der EU zu fördern;

#### *Stärkung der globalen Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahnzulieferindustrie*

20. fordert die Kommission auf, dafür zu sorgen, dass die neue Generation der Handelsabkommen spezifische Bestimmungen erhält, durch die der Marktzugang für die Eisenbahnzulieferindustrie insbesondere in Bezug auf die Vergabe öffentlicher Aufträge deutlich verbessert wird und bei denen auch auf das Problem zunehmender Lokalisierungsanforderungen eingegangen wird;
21. 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 Eisenbahnzulieferindustrie haben, und fordert den Rat auf, dies zu berücksichtigen;
22. fordert die Kommission auf, eine kohärente EU-Handelsstrategie zu entwickeln, durch die eine weitere Internationalisierung der Eisenbahnzulieferindustrie, insbesondere von KMU, unterstützt wird, unter anderem durch die Förderung europäischer Standards und Technologien auf internationaler Ebene;

*Verbesserung der strategischen politischen Unterstützung für den Sektor*

23. fordert eine kohärente EU-Strategie zur Industriepolitik; fordert die Kommission auf, in diesem Dokument ihre Strategie zu wichtigen Industriesektoren einschließlich der Eisenbahnzulieferindustrie zu erläutern; sieht es als wichtig an, Ideen dazu aufzunehmen, wie eine hohe Fertigungstiefe in der EU erhalten werden kann;
24. fordert die Kommission auf, einen Wirtschaftsdialog zur Eisenbahnzulieferindustrie auf hoher Ebene zu organisieren, an dem die einschlägigen Mitglieder der Kommission, Mitglieder des Europäischen Parlaments, der Rat, die Mitgliedstaaten, die Industrie und die Gewerkschaften beteiligt sind; betont, dass ein regelmäßiger Wirtschaftsdialog zur Zulieferindustrie auf europäischer Ebene eine strukturierte Diskussion zu den horizontalen Herausforderungen für den Sektor und den Auswirkungen der EU-Politik auf die Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahnzulieferindustrie ermöglichen würde;
25. fordert die Kommission auf, dafür zu sorgen, dass die Politik, die Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahnzulieferindustrie in der EU hat, das Ergebnis effektiver Kommunikation und Abstimmung zwischen den Verwaltungen der verschiedenen beteiligten Politikbereiche ist;
26. beauftragt seinen Präsidenten, diese Entschließung der Kommission und dem Rat zu übermitteln.