Stellungnahme zur Durchführungsverordnung der Kommission zur Interoperabilität im Eisenbahnverkehr – Technische Spezifikationen für das Teilsystem „Telematikanwendungen“ (TAP/TAF TSI)

Allgemeine Anmerkungen

Der Verband der öffentlichen Wirtschaft und Gemeinwirtschaf t Österreichs (VÖWG) vertritt die Interessen zentraler Akteure der öffentlichen Wirtschaft, insbesondere im Bereich der Daseinsvorsorge. Unsere Mitglieder sind essenzielle Anbieter öffentlicher Mobilitäts- und Logistikdienstleistungen, die den Schienenverkehr in Österreich und darüber hinaus prägen. Dazu gehören sowohl Eisenbahnverkehrsunternehmen als auch Infrastrukturbetreiber, die sich mehrheitlich oder gänzlich im Eigentum der öffentlichen Hand befinden und damit eine tragende Rolle in der nachhaltigen und effizienten Mobilität des Landes und darüber hinaus spielen.

Als Interessenvertretung dieser Unternehmen betrachten wir die Digitalisierung und Standardisierung im Schienenverkehr als einen entscheidenden Hebel zur Steigerung der Effizienz, Interoperabilität und Kundenzufriedenheit. Die Überarbeitung der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) im Bereich Telematikanwendungen für den Personen- (TAP) und Güterverkehr (TAF) hat unmittelbare Auswirkungen auf unsere Mitglieder, da diese täglich grenzüberschreitenden Verkehr abwickeln, Fahrgastinformationen bereitstellen und komplexe Logistikketten steuern.

Grundsätzlich begrüßen wir die Bestrebungen zur Harmonisierung und Digitalisierung im Schienenverkehr. Umso bedauerlicher ist es, dass die Europäische Kommission die fundierten Empfehlungen des Sektors unberücksichtigt gelassen und stattdessen eine eigene Neufassung der TAF/TAP TSI vorgelegt hat – ohne spürbare Verbesserungen für den Sektor, dafür mit neuen Herausforderungen.

Insbesondere sieht der VÖWG dringenden Änderungsbedarf bei folgenden Punkten, die aus der Perspektive öffentlicher Dienstleister besondere Beachtung finden müssen:

Realistische Umsetzungsfristen aufgrund mangelnder Umsetzungsreife

Die vorgeschlagenen Implementierungsfristen gem. Art. 16 Abs. 2 sind nicht realistisch und nicht konsistent mit den tatsächlichen Entwicklungs- und Investitionszyklen der Unternehmen. Die Zeitspanne für die Einführung neuer Prozesse, insbesondere im Bereich der Kapazitätsplanung, IT-Infrastruktur und Netzwerkverwaltung, ist viel zu kurz, da viele der vorgeschlagenen Maßnahmen konzeptionell noch unausgereift sind und eine vollständige Systemlogik-Änderung erfordern, ohne dass der konkrete Nutzen ausreichend dargelegt wurde.

- Der VÖWG fordert eine signifikante Verlängerung der Fristen – insbesondere eine Mindest-Übergangszeit von **zwei Jahren**, um eine geordnete und wirtschaftlich tragfähige Implementierung zu ermöglichen.

Keine Verpflichtung zur Veröffentlichung sensibler Betriebs- und Wettbewerbsdaten

Ein besonders kritischer Punkt betrifft die geplante Verpflichtung zur Offenlegung sensibler Betriebs- und Fahrplandaten. Dies stellt nicht nur einen Widerspruch zur SERA-Direktive dar, sondern schafft auch gravierende Wettbewerbsnachteile für den Schienengüterverkehr:
Kein anderer Verkehrsträger (Straße, Luft, Wasser) ist verpflichtet, seine Betriebsdaten öffentlich zugänglich zu machen. Diese einseitige Regulierung könnte dazu führen, dass Verlader und Spediteure

alternative Lösungen außerhalb des regulierten Bahnsektors suchen – ein Effekt, der dem erklärten Ziel der EU zur Förderung des Schienenverkehrs direkt zuwiderläuft.

- Um dem Risiko eines potenziell umgekehrten Modal Shifts entgegenzuwirken, fordert der VÖWG dass betriebs- und wettbewerbssensible Daten nicht öffentlich zugänglich gemacht werden müssen, sondern wie in der Rotterdam-Deklaration vorgesehen, -nur mit vertraglich gebundenen Partnern geteilt werden müssen.

Investitionssicherheit gewährleisten

Die geplanten Änderungen der vorgeschlagenen TSI Telematics-Durchführungsverordnung erfordert eine vollständige Neuausrichtung der bestehenden IT- und Telematiksysteme. Insbesondere die Einführung neuer API- und Webservice-Schnittstellen führt dazu, dass bereits getätigte Investitionen in bestehende TAP/TAF-Systeme weitgehend entwertet würden.
Die fehlende Interoperabilität zwischen den neuen und bisherigen Standards bedeutet, dass Unternehmen ihre Systeme entweder vollständig ersetzen oder umfangreiche Anpassungen vornehmen müssten – ohne dass der Mehrwert dieser Umstellungen klar dargelegt ist. Diese Unsicherheiten haben bereits dazu geführt, dass Investitionen in die Weiterentwicklung bestehender Telematiklösungen ausgesetzt wurden, da unklar ist, welche Anforderungen in Zukunft tatsächlich gelten und welche Systeme weiter nutzbar sein werden. Zusätzlich ist nicht geklärt, wer für die Finanzierung und den Betrieb der zentralen EU- weiten API- und Union-UI gemäß Art. 14 (5) zuständig ist.

- Wir fordern eine kompatible Gestaltung der neuen technischen Anforderungen mit bestehenden Systemen, um Innovationssicherheit zu gewährleisten und bereits getätigte Investitionen zu schützen. Ein abruptes Umstellen auf nicht kompatible Schnittstellen würde die Digitalisierung im Schienenverkehr nicht fördern, sondern durch wirtschaftliche und technische Unsicherheiten ausbremsen.

.

Resümee

Um den Schienenverkehr effizient und wettbewerbsfähig zu halten, müssen die vorgesehenen Maßnahmen praxisnah gestaltet werden. Dazu zählen realistische Fristen, die eine technisch und wirtschaftlich umsetzbare Einführung neuer Systeme ermöglichen. Ebenso ist sicherzustellen, dass sensible Betriebs- und Wettbewerbsdaten nicht offengelegt werden, um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden. Schließlich ist eine Investitionssicherheit unerlässlich – bestehende Systeme dürfen nicht abrupt entwertet werden, und es braucht eine klare Finanzierungsstrategie für zentrale IT-Strukturen.