

Ziel des europäischen Eisenbahngesetzesrahmens ist, die Eisenbahnsektoren der Mitgliedstaaten EU-weit zu integrieren und die Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahn gegenüber anderen Verkehrsträgern zu sichern. Erste Legislativakte wurden bereits in den 1990er Jahren erlassen. Der derzeitige Eisenbahngesetzesrahmen besteht aus sog. „Eisenbahnpaketen“, die z. T. aufeinander aufbauen:

Das 1. Eisenbahnpaket von 2001 umfasst

- die Richtlinie zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen ([2001/12/EG](#)),
- die Richtlinie über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen ([2001/13/EG](#)) und
- die Richtlinie über die Zuweisung von Fahrkapazität und die Erhebung von Entgelten für die Nutzung der Infrastruktur ([2001/14/EG](#)).

Das 2. Eisenbahnpaket von 2004 umfasst

- die Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit ([2004/49/EG](#)),
- die Richtlinie über die Interoperabilität des europäischen Eisenbahnsystems ([2004/50/EG](#)),
- die Richtlinie über die Öffnung der europäischen Schienengüterverkehrsmärkte ([2004/51/EG](#)) und
- die Verordnung über die Einrichtung einer europäischen Eisenbahngentur [[EG 881/2004](#)].

Das 3. Eisenbahnpaket von 2007 umfasst

- die Verordnung über öffentliche Personenverkehrsdienste [[EG 1370/2007](#)],
- die Verordnung über die Rechte und Pflichten von Fahrgästen im Eisenbahnverkehr [[EG 1371/2007](#)],
- die Richtlinie über die Öffnung des grenzüberschreitenden Schienenpersonenverkehrs ([2007/58/EG](#)) und
- die Richtlinie über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern („europäischer Lokführerschein“) ([2007/59/EG](#)).

Somit sind der Schienengüterverkehr (durch die Richtlinie 2004/51/EG) und der grenzüberschreitende Schienenpersonenverkehr (durch die Richtlinie 2007/58/EG) EU-weit liberalisiert. Der rein nationale Schienenpersonenverkehr ist von der EU-Liberalisierung bislang ausgenommen. In manchen Mitgliedstaaten, darunter Deutschland, ist er durch nationale Regelungen jedoch bereits geöffnet.

Trotz positiver Entwicklungen hält die Kommission die nun vorgelegte Neufassung des 1. Eisenbahnpakets für notwendig, um den Eisenbahnsektor dauerhaft konkurrenzfähig zu machen und einen „echten Binnenmarkt“ zu schaffen. Die Neufassung soll die nach Ansicht der Kommission bestehenden Unzulänglichkeiten, Unklarheiten und Lücken des Rechtsrahmens beseitigen. Sie umfasst den Abbau von Wettbewerbshindernissen und die Reform der Regulierungsaufsicht (1. Teil; vgl. [CEP-Analyse](#)) sowie Fragen insbesondere des Ausbaus und Betriebs der Eisenbahninfrastruktur (2. Teil; vgl. [CEP-Analyse](#)).

Wegen der mangelhaften Umsetzung des 1. Eisenbahnpakets hat die Kommission 2010 zudem 13 Mitgliedstaaten vor dem Europäischen Gerichtshof verklagt. Nach Auffassung der Kommission verletzen diese – aus jeweils unterschiedlichen Gründen – geltendes EU-Recht, etwa durch die unzureichende Unabhängigkeit des Infrastrukturbetreibers, die unzulängliche Umsetzung der Regeln zur Erhebung der Wegegente oder das Fehlen einer unabhängigen Regulierungsstelle. Deutschland etwa wird u.a. vorgeworfen, den Vollkostenansatz statt des Grenzkostenansatzes anzuwenden (Schreiben von EU-Verkehrskommissar Siim Kallas an den Vorsitzenden des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr im Europäischen Parlament, Brian Simpson, S&D-Fraktion, GB, vom 3. September 2010).

In einer die Neufassung begleitenden Mitteilung [KOM(2010) 474, S. 9] präzisiert die EU-Kommission ihr Ziel, einen einheitlichen Europäischen Eisenbahnraum zu schaffen (Single European Railway Area). Darin kündigt sie an, 2011 die Vor- und Nachteile einer Öffnung auch des rein nationalen Schienenpersonenverkehrs zu „evaluieren“. „Spätestens“ 2012 will sie allerdings Maßnahmen beschließen. Das Europäische Parlament hatte eine Öffnung des rein nationalen Schienenpersonenverkehrs „so bald als möglich“ bereits 2002 gefordert (Bericht des Europäischen Parlaments A5-0417/2002, S. 6).

2008 schlug die Kommission die Einrichtung grenzüberschreitender „Korridore“ vor, auf denen der Schienengüterverkehr besonders gefördert werden soll [KOM(2008) 852; vgl. [CEP-Analyse](#)]. Der Rat und das Europäische Parlament haben die Verordnung mittlerweile verabschiedet [s. [CEP-Monitor](#)]: Demnach müssen nun auf den von der Verordnung betroffenen Korridoren die Mitgliedstaaten und die Infrastrukturbetreiber grenzüberschreitend verstärkt zusammenarbeiten und insbesondere eine einzige Anlaufstelle für Antragsteller für Fahrwegkapazität („One-Stop-Shop“) einrichten.

Die Kommission hat 2008 einen Vorschlag zur Überarbeitung der Eurovignetten-Richtlinie (1999/62/EG) unterbreitet. Danach sollen die Mitgliedstaaten dem Straßengüterverkehr (LKW über 3,5t) – etwa durch Staus und Lärm verursachte – externe Kosten anlasten dürfen [KOM(2008) 436; vgl. [CEP-Analyse](#)]. Rat und Europäisches

Parlament haben sich bislang nicht auf eine gemeinsame Position verständigen können [s. [CEP-Monitor](#)]. Es zeichnet sich aber ab, dass den Mitgliedstaaten zumindest die Anlastung der Lärmkosten erlaubt werden soll.

Das Europäische Zugsteuerungssystem (ETCS) bildet zusammen mit einem eigenen Bahnmobilfunksystem (GSM-R) das europäische Eisenbahnverkehrsleitsystem (ERTMS). Ziel des ERTMS ist es, die Zugsicherung und -steuerung EU-weit zu vereinheitlichen. Dies soll insbesondere den grenzüberschreitenden Zugverkehr erleichtern, da ein Austausch von Triebwagen an der Grenze überflüssig wird. Zudem können Fahrwegkapazitäten besser genutzt werden. Allerdings bestehen innerhalb des ERTMS Kompatibilitätsprobleme: Selbst auf demselben Schienenkorridor kommen bisweilen verschiedene und inkompatible Versionen des ETCS zum Einsatz.

In Deutschland ist die Bundesnetzagentur für die Sicherstellung des diskriminierungsfreien Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur verantwortlich. Die dafür zuständige Abteilung der Bundesnetzagentur untersteht der fachlichen Aufsicht durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS).