

## Das vierte Eisenbahnpaket: „Technischer Pfeiler“

Einen Zug von einem Land in ein anderes fahren zu lassen, ist ziemlich komplex und teuer, weil dafür unterschiedliche Eisenbahnsysteme und -infrastruktureinrichtungen technisch miteinander kompatibel sein müssen und auch in puncto Sicherheit ein gleicher Ansatz erforderlich ist. Zwar hat die EU seit Ende der 80er-Jahre bemerkenswerte Fortschritte bei der Harmonisierung der Eisenbahnsysteme und der Schaffung eines integrierten europäischen Eisenbahnraums erzielt, doch bedarf es nach wie vor weiterer Verbesserungen, um die Verfahren sowie das Management der technischen Systeme und der Bestimmungen zu rationalisieren.

### Hintergrund

Seit mehreren Jahrzehnten beschäftigt sich die Europäische Kommission mit der Fragmentierung des Eisenbahnsektors, die auf autonome nationale Systeme zurückzuführen ist. Seit 1996 arbeitet sie daran, die technische Kompatibilität, d. h. die *Interoperabilität*, zunächst der [Hochgeschwindigkeitsnetze](#) und dann, 2001, des [konventionellen Eisenbahnsystems](#) sicherzustellen. Durch die für alle Eisenbahnunternehmen obligatorische Sicherheitsbescheinigung hat die EU auch gemeinsame [Sicherheitsziele](#) und Verfahren festgelegt. Der wichtigste Schritt war die Einrichtung einer [Europäischen Eisenbahnagentur](#) (ERA) im Jahr 2004. Ihre Aufgabe ist die Beseitigung operationeller und regulatorischer Unterschiede zwischen den Eisenbahnsystemen der EU, was zu deren Interoperabilität beiträgt, sowie die Förderung gemeinsamer Verfahren für das Sicherheitsmanagement für alle Akteure. Heute muss der technische Rahmen für die Eisenbahnen der EU noch verbessert werden. Die Verantwortung für die technischen und die sicherheitsspezifischen Anforderungen ist zwischen der ERA und nationalen Behörden aufgeteilt, was insbesondere für neue Eisenbahnunternehmen und für den Eisenbahnsektor zusätzlichen Bürokratieaufwand und zusätzliche Kosten bedeutet. Nach [Auffassung der Kommission](#) ist die Erteilung von Genehmigungen und Sicherheitsbescheinigungen zu lang, zu komplex und zu teuer.

### Die Vorschläge der Kommission

Im Januar 2013 legte die Kommission sechs Legislativvorschläge vor, die das vierte Eisenbahnpaket bilden. Mit dreien dieser Vorschläge, dem sogenannten „technischen Pfeiler“, sollen die Verwaltungsverfahren beschleunigt und ihre Kosten gesenkt werden, um auf diese Weise den Zugang von Eisenbahnunternehmen zum Schienenmarkt der EU zu erleichtern. Durch diese Vorschläge sollen die [Verordnung über die ERA](#) geändert und die Richtlinien über die [Sicherheit](#) bzw. über die [Interoperabilität](#) neu gefasst werden. Die Befugnisse der ERA würden gestärkt: Sie würde in Bezug auf die Ausstellung der Zulassungen von Zugsteuerungs-/Zugsicherungs- und Signalgebungssystemen, der EU-weit gültigen Genehmigungen für Fahrzeugen und der EU-weit gültigen Sicherheitsbescheinigungen zur einzigen Anlaufstelle. Die Rolle der ERA bei der Entwicklung des [ERTMS](#), des Europäischen Eisenbahnverkehrsmanagementsystems, würde aufgewertet. Außerdem hätte sie verstärkte Befugnisse gegenüber nationalen Sicherheitsbehörden, indem sie deren Arbeit überwacht. Die Vorschläge zielen ferner auf eine Verbesserung der Leitungsstruktur der ERA ab, indem ein Exekutivrat eingerichtet wird, der den Verwaltungsrat unterstützt, sowie auf die Einrichtung einer unabhängigen Beschwerdekammer. Nach Auffassung der Kommission sollte das Maßnahmenpaket es [ermöglichen](#), die Zeit bis zum Markteintritt für neue Eisenbahnunternehmen wie auch Kosten und Dauer des Genehmigungsverfahrens für Schienenfahrzeuge bis 2025 um jeweils 20 % zu verringern; daraus dürften sich Einsparungen in Höhe von 500 Mio. EUR ergeben.



## Das Europäische Parlament und das Legislativverfahren

Das Europäische Parlament (EP) hat seinen Standpunkt in erster Lesung zu den drei Vorschlägen des technischen Pfeilers im Februar 2014 angenommen. Die legislativen Entschlüsse wurden jeweils mit deutlicher Mehrheit angenommen. In Bezug auf die [Eisenbahnsicherheit](#) wurde in den eingereichten Änderungsanträgen die Notwendigkeit hervorgehoben, klar zwischen den Aufgaben der ERA und der nationalen Sicherheitsbehörden zu unterscheiden, im Fall isolierter Eisenbahnnetze wurde jedoch die Möglichkeit geschaffen, die Sicherheitsbescheinigungen entweder bei der ERA oder bei der nationalen Sicherheitsbehörde zu beantragen. Nach neun Trilogrunden [erzielten](#) Parlament und Rat im Juni 2015 eine politische Einigung. Für die Ausstellung von [Genehmigungen für Fahrzeuge](#) und von [Sicherheitsbescheinigungen](#) für Eisenbahnunternehmen schlug der Rat ein duales System vor, nach dem die ERA für den grenzüberschreitenden Eisenbahnbetrieb zuständig ist und in Bezug auf den inländischen Verkehr eine Wahlmöglichkeit zwischen der nationalen Sicherheitsbehörde und der ERA besteht. Außerdem schlug er den Abschluss von Kooperationsvereinbarungen zwischen der ERA und den nationalen Sicherheitsbehörden im Rahmen der neuen Bescheinigung und Genehmigungen für Fahrzeuge vor und legte einen maximalen Übergangszeitraum von vier Jahren fest. Am 14. März 2016 [unterstützte](#) der Verkehrsausschuss des EP die mit dem Rat erzielte Einigung. Die Abstimmung über die zweite Lesung im Plenum ist für die April-II-Tagung anberaumt.