

Brüssel, den 21. April 2026
(OR. en)

16833/1/25
REV 1 ADD 1

Interinstitutionelles Dossier:
2023/0271(COD)

TRANS 650
CODEC 2139
PARLNAT

BEGRÜNDUNG DES RATES

Betr.: Standpunkt des Rates in erster Lesung im Hinblick auf den Erlass einer VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES über die Nutzung von Eisenbahninfrastrukturkapazität im einheitlichen europäischen Eisenbahnraum, zur Änderung der Richtlinie 2012/34/EU und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 913/2010

- Begründung des Rates
- Vom Rat am 21. April 2026 angenommen

I. EINLEITUNG

1. Die Kommission hat dem Rat und dem Europäischen Parlament am 11. Juli 2023 einen Vorschlag¹ für eine Verordnung über die Nutzung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn im einheitlichen europäischen Eisenbahnraum, zur Änderung der Richtlinie 2012/34/EU und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 vorgelegt. Der Vorschlag stützt sich auf Artikel 91 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) und wird im Rahmen des ordentlichen Gesetzgebungsverfahrens verhandelt.
2. Auf der Tagung des Rates (Verkehr, Telekommunikation und Energie – Verkehr) vom 18. Juni 2024 hat der Rat seine allgemeine Ausrichtung festgelegt.
3. Auf seiner Plenartagung vom 12. März 2024 hat das Europäische Parlament sein Verhandlungsmandat festgelegt.
4. Am 19. November 2024 fand ein erster Trilog statt, bei dem der fachlichen Ebene ein umfassendes Mandat erteilt wurde. Zwei weitere Triloge fanden am 3. März 2025 und am 10. Juni 2025 statt. Im vierten und letzten Trilog vom 18. November 2025 erzielten der Rat und das Parlament eine vorläufige Einigung.
5. Am 19. Dezember 2025 hat der Ausschuss der Ständigen Vertreter den endgültigen Kompromisstext im Hinblick auf eine Einigung geprüft und bestätigt.
6. Am 27. Januar 2026 richtete der Vorsitz des TRAN-Ausschusses ein Schreiben an den Präsidenten des Ausschusses der Ständigen Vertreter, in dem bestätigt wurde, dass das Parlament den Standpunkt des Rates in zweiter Lesung billigen würde, falls der Rat den vereinbarten Text in erster Lesung nach Überarbeitung durch die Rechts- und Sprachsachverständigen billigt.

¹ Dok. 11718/23 + ADD 1 bis 4.

II. ZIEL

7. Ziel der Verordnung ist die Anwendung eines einheitlichen Rechtsrahmens auf das Management der Schienennetzkapazität. Die Vorschriften der Richtlinie 2012/34/EU für die Kapazitätszuweisung werden durch die Vorschriften der vorliegenden Verordnung ersetzt. Der Vorschlag baut auf dem von der Branche geleiteten Projekt zur Fahrplanneugestaltung (Timetable Redesign Project, TTR) auf, das darauf abzielt, den Infrastrukturbetreibern durch ein neues Planungs- und Zuweisungsverfahren mehr Flexibilität sowohl für die längerfristige strategische Planung als auch für die kurzfristige Kapazitätszuweisung zu bieten. Indem frühzeitig mit der Planung begonnen wird, wird eine optimalere Nutzung der Infrastruktur ermöglicht. Dies wird auch zu einer ausgewogeneren Aufteilung zwischen den verschiedenen Arten von Nutzern der Eisenbahnkapazität sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr führen, was insbesondere dem Güterverkehr nutzen wird, der zuverlässiger werden sollte.
8. Was die Organisation betrifft, so hat der Vorschlag der Kommission die Zentralisierung auf EU-Ebene verstärkt, indem das Europäische Netzwerk der Infrastrukturbetreiber (European Network of Infrastructure Managers, ENIM) gestärkt und eine neue Stelle, die des Netzwerkkoordinators, geschaffen wird. Das ursprünglich vorgeschlagene Leistungsüberprüfungsgremium wurde in den Beratenden Ausschuss für Leistungen umgewandelt. Auf Ersuchen des Europäischen Parlaments erhalten die Interessenträger die Möglichkeit, die Europäische Eisenbahnplattform (European Rail Platform, ERP) einzurichten.

III. ANALYSE DES STANDPUNKTS DES RATES IN ERSTER LESUNG

9. Auf der Grundlage des Kommissionsvorschlags haben Parlament und Rat Verhandlungen geführt, um auf der Grundlage des Standpunkts des Rates in erster Lesung zu einer frühzeitigen Einigung in zweiter Lesung zu gelangen. Der Standpunkt des Rates in erster Lesung enthält die folgenden Kernpunkte, über die die beiden gesetzgebenden Organe eine Einigung erzielt haben:

Zusammenfassung der wichtigsten Punkte

10. Mit der Verordnung werden neue Vorschriften für die Zuweisung von Eisenbahninfrastrukturkapazität eingeführt, die eine längerfristige Planung von Schienenverkehrsdiensten ermöglichen, wodurch eine bessere Nutzung der Infrastruktur und mehr Schienenverkehrsdienste sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr angestrebt werden. Das neue System beruht auf einem umfassenden System für Konsultationen, das es den Infrastrukturbetreibern ermöglicht, die Bedürfnisse der verschiedenen Antragsteller besser zu verstehen. Nach der Konsultationsphase wird die Kapazität zugewiesen. Sobald die Zuweisung erfolgt ist, können dank detaillierter Vorschriften auch Änderungen an der Planung vorgenommen werden. Mit dem neuen System soll auch eine bessere grenzüberschreitende Koordinierung sowie die Einrichtung besserer netzübergreifender Dienste ermöglicht werden. Ferner gibt es ein System von Strafen, das der Abschreckung und der Verhinderung zu vieler Änderungen dienen soll.
11. Ein Mitgliedstaat kann dem Infrastrukturbetreiber auf der Grundlage der Leitstrategie für den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur strategische Leitlinien vorgeben, wobei die betrieblichen Zuständigkeiten des Infrastrukturbetreibers zu achten sind. Diese strategischen Leitlinien können es ermöglichen, vor dem Hintergrund eines stärker europäisch ausgerichteten Ansatzes für die Planung und Zuweisung von Eisenbahnkapazität spezifische nationale Merkmale und Anforderungen zu berücksichtigen. Es ist wichtig, dass die Mitgliedstaaten in der Lage sind, über spezifische Fahrplankonzepte zu entscheiden, einen Mindestumfang für bestimmte Arten von Schienenverkehrsdiensten festzulegen und die Möglichkeit haben, dafür zu sorgen, dass nationale Prioritäten in den Parametern für die Kapazitätsaufteilung oder Konfliktlösung wiedergespiegelt werden.
12. Das Management der Eisenbahninfrastrukturkapazität wird auf einer längerfristigen Planung beruhen. Jeder Fahrplan, der ab Dezember 2030 gültig wird und für das darauffolgende Jahr gilt, wird in drei aufeinanderfolgenden Schritten ausgearbeitet und umgesetzt: Planung, Zuweisung und Anpassung. In jedem Schritt findet eine Konsultationsphase statt, um den Bedürfnissen der Antragsteller Gehör zu schenken. Um Infrastrukturbetreiber und am Betrieb Beteiligte während der Planung, der Zuweisung und der Anpassung zu unterstützen, wird das ENIM einen Rahmen für das Kapazitätsmanagement ausarbeiten. In diesem Rahmen werden Instrumente, Methoden und Verfahrensregelungen für das Management der Infrastrukturkapazität und für die Koordinierung zwischen den Infrastrukturbetreibern und anderen am Betrieb Beteiligten bereitgestellt.

1. Planung: Die Infrastrukturbetreiber beginnen mit der strategischen Kapazitätsplanung und stellen sicher, dass die Pläne zwischen ihnen abgestimmt werden. Dies wird den Antragstellern die Organisation grenzüberschreitender Dienste erleichtern. Ausgehend vom Strategieplan wird der Infrastrukturbetreiber eine detailliertere Planung vornehmen, wobei zunächst eine Kapazitätsstrategie entworfen wird, gefolgt von dem Kapazitätsmodell und schließlich dem Kapazitätsangebotsplan. Für das Management stark ausgelasteter oder überlasteter Infrastruktur sind besondere Verfahren vorgesehen.
2. Zuweisung: Nach der Planung müssen die Rechte zur Nutzung der Infrastruktur den Antragstellern zugewiesen werden; dies umfasst die Kapazitätsrechte sowohl auf Einzel- als auch auf netzübergreifender Ebene. Für Letztere enthält die Verordnung spezifische Vorschriften. Die Zuweisung erfolgt über digitale Instrumente und digitale Dienste. Die Infrastrukturbetreiber werden unterschiedliche Möglichkeiten für die Zuweisung der Kapazitätsrechte haben und müssen Fragen im Zusammenhang mit der Kapazität von Serviceeinrichtungen berücksichtigen. Die Infrastrukturbetreiber sind auch verpflichtet, Infrastrukturarbeiten in die Planung einzubeziehen. Sind die Anträge der Antragsteller und die verfügbare Kapazität am Ende des Zuweisungsverfahrens weiterhin unvereinbar, so findet ein Konfliktlösungsverfahren statt. Kann keine einvernehmliche Lösung gefunden werden, so kann im Rahmen der Konfliktlösung eine angemessene, transparente und nichtdiskriminierende Methode angewandt werden, die auf einer Reihe betrieblicher, sozioökonomischer und ökologischer Kriterien beruht.
3. Anpassung: Vor Inkrafttreten des Fahrplans können sowohl die Infrastrukturbetreiber als auch die Antragsteller Änderungen beantragen. Anträge auf Änderungen sollten jedoch so weit wie möglich begrenzt werden. Um zu verhindern, dass zu viele Änderungen vorgenommen werden, wurde ein System von Strafen eingerichtet, damit entweder der Infrastrukturbetreiber oder der Antragsteller davon abgehalten wird, eine Änderung zu beantragen.

13. Am Ende der Planung und Zuweisung steht der Fahrplan, der Anfang Dezember jedes Jahres in Kraft tritt. Das Verkehrsmanagement richtet sich nach diesem Fahrplan. Im Rahmen des neuen Systems kann es immer noch zu unerwarteten Ereignissen kommen, die ein Störungs- und Krisenmanagement erfordern. Es ist wichtig, dass sich alle, die am Verkehrs-, Störungs- und Krisenmanagement beteiligt sind, gegenseitig auf dem Laufenden halten. Das ENIM wird einen Rahmen zur Unterstützung der Infrastrukturbetreiber und der am Betrieb Beteiligten bei der Koordinierung des Verkehrs-, Störungs- und Krisenmanagements mit gemeinsamen Instrumenten, Methoden und Verfahrensregelungen ausarbeiten.
14. Das ENIM überwacht und vergleicht die Leistung von Eisenbahninfrastrukturdiensten. Das ENIM wird einen Rahmen ausarbeiten, der Infrastrukturbetreiber mit gemeinsamen Instrumenten, Methoden und Verfahrensregelungen bei dieser Leistungsüberprüfung unterstützt. Das ENIM wird einen europäischen Leistungsüberprüfungsbericht veröffentlichen und diesen jedes Jahr aktualisieren. Die Kommission kann einen beratenden Ausschuss für Leistungen als unabhängiges und unparteiisches Expertengremium einsetzen. Der Ausschuss gibt Empfehlungen zur Leistung ab, überprüft den Entwurf des Leistungsüberprüfungsberichts und erstellt einen eigenständigen Abschnitt des Leistungsüberprüfungsberichts.
15. Lenkung
 1. Mit der Verordnung werden dem ENIM neue Zuständigkeiten übertragen: die Einrichtung der drei Rahmen und die verbesserte Koordinierung der Arbeit der Infrastrukturbetreiber in Bezug auf netzübergreifende Schienenverkehrsdienste. Es benennt nach Zustimmung der Europäischen Kommission auch den Netzwerkkoordinator.
 2. Es wird ein Netzwerkkoordinator benannt, der die Arbeit des ENIM unterstützt. Dieser Netzwerkkoordinator nimmt die Sekretariatsgeschäfte des ENIM wahr, trägt zur Ausarbeitung der Rahmen und zur Koordinierung zwischen den Infrastrukturbetreibern bei, ermittelt Hindernisse für netzübergreifende Schienenverkehrsdienste, fungiert als Kontaktstelle und unterstützt die Arbeit zur Digitalisierung.
 3. Das Europäische Netzwerk der Regulierungsstellen für den Eisenbahnverkehr (European Network of Rail Regulatory Bodies, ENRRB) wird im Rahmen dieser Verordnung spezifische Aufgaben erhalten, um Regulierungsfragen zu überwachen und sich zwischen den nationalen Regulierungsbehörden abzustimmen, wenn Probleme im Zusammenhang mit netzübergreifenden Schienenverkehrsdiensten auftreten.

4. Die am Betrieb Beteiligten können beschließen, die Europäische Eisenbahnplattform einzurichten, um eine wirksame Konsultation zwischen dem Eisenbahnsektor und dem ENIM zu gewährleisten.
16. Für den Fall, dass das ENIM einen oder mehrere Rahmen oder Teile davon nicht vorlegt oder dass einer oder mehrere Rahmen oder Teile davon nicht geeignet sind, die angestrebten Ziele zu erreichen, oder dass einer oder mehrere Rahmen nicht ausreichen, um einheitliche Bedingungen für die Durchführung der Verordnung zu gewährleisten, wird der Kommission die Befugnis übertragen, einen Durchführungsrechtsakt zu erlassen, um den betreffenden Rahmen oder Teile davon zu erlassen.
17. Der erste Fahrplan nach den neuen Vorschriften dieser Verordnung wird im Jahr 2030 veröffentlicht und gilt ab dem 14. Dezember 2030.

IV. **FAZIT**

18. Der Standpunkt des Rates unterstützt das Ziel des Kommissionsvorschlags und spiegelt den in den informellen Verhandlungen zwischen dem Rat und dem Europäischen Parlament mit Unterstützung der Kommission erzielten Kompromiss in vollem Umfang wider.
19. Nach ihrer Annahme wird die Verordnung über die Nutzung von Eisenbahninfrastrukturkapazität im einheitlichen europäischen Eisenbahnraum, zur Änderung der Richtlinie 2012/34/EU und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 einen wichtigen Beitrag zum Verkehrssektor leisten.