

Brüssel, den 6. Mai 2026
(OR. en)

8990/26

**Interinstitutionelles Dossier:
2023/0271 (COD)**

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender:	Frau Martine DEPREZ, Direktorin, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	23. April 2026
Empfänger:	Frau Thérèse BLANCHET, Generalsekretärin des Rates der Europäischen Union

Nr. Komm.dok.:	COM(2026) 171 final
Betr.:	MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT gemäß Artikel 294 Absatz 6 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union betreffend den Standpunkt des Rates im Hinblick auf den Erlass einer Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Nutzung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn im einheitlichen europäischen Eisenbahnraum

Die Delegationen erhalten als Anlage das Dokument COM(2026) 171 final.

Anl.: COM(2026) 171 final



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 23.4.2026
COM(2026) 171 final

2023/0271 (COD)

MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT

gemäß Artikel 294 Absatz 6 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union

betreffend den

Standpunkt des Rates im Hinblick auf den Erlass einer Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Nutzung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn im einheitlichen europäischen Eisenbahnraum

(Text von Bedeutung für den EWR)

MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT

gemäß Artikel 294 Absatz 6 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union

betreffend den

Standpunkt des Rates im Hinblick auf den Erlass einer Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Nutzung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn im einheitlichen europäischen Eisenbahnraum

(Text von Bedeutung für den EWR)

1. HINTERGRUND

Übermittlung des Vorschlags an das Europäische Parlament und den Rat 12. Juli 2023
(Dokument COM(2023) 443 final – 2023/0271 COD):

Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses: 25. Oktober 2023

Standpunkt des Europäischen Parlaments in erster Lesung: 12. März 2024

Übermittlung des geänderten Vorschlags: entfällt.

Festlegung des Standpunkts des Rates: 21. April 2026

2. GEGENSTAND DES VORSCHLAGS DER KOMMISSION

Beim vorliegenden Vorschlag handelt es sich um eine zentrale Maßnahme des europäischen Grünen Deals und der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität. Sein Hauptziel ist es, einen Rahmen für ein effizienteres Management der Fahrwegkapazität der Eisenbahn und des Eisenbahnverkehrs zu schaffen, wodurch die Qualität der Verkehrsdienste verbessert und mehr Verkehr über das Eisenbahnnetz abgewickelt werden kann. Die Erreichung dieses Ziels ist von entscheidender Bedeutung, um sicherzustellen, dass der Verkehrssektor zur Dekarbonisierung beiträgt.

3. BEMERKUNGEN ZUM STANDPUNKT DES RATES

Der in erster Lesung festgelegte Standpunkt des Rates spiegelt die politische Einigung zwischen dem Europäischen Parlament und dem Rat vom 18. November 2025 voll und ganz wider. Die Kommission akzeptiert die allgemeine Einigung. Die wichtigsten Änderungen gegenüber dem ursprünglichen Vorschlag der Kommission sind:

- **Eine stärkere Rolle der nationalen Verwaltungen** bei der Festlegung allgemeiner Anforderungen an die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur (z. B. können die Mitgliedstaaten verlangen, dass die Infrastrukturbetreiber einen Taktfahrplan erstellen oder ein Mindestmaß an Fahrwegkapazität bestimmten Marktsegmenten

vorbehält). Diese Befugnisse sind jedoch streng definiert, berühren nicht die betrieblichen Zuständigkeiten der Infrastrukturbetreiber und müssen ihnen ausreichend Unabhängigkeit lassen.

- Für **militärische und Verteidigungszwecke** wurde eine weitreichende Ausnahme von den Vorschriften der Verordnung eingeführt.
- Es wurden Vorschriften für die Berechnung und Deckelung der **Strafen** eingeführt, die bei Änderungen der zugewiesenen Kapazität verhängt werden. Die Gegenseitigkeit des Systems von Strafen bleibt jedoch erhalten, und die Berechnungs- und Deckelungsregeln nehmen dem System von Strafen nicht seinen Anreizeffekt.
- In Bezug auf die **Governance** wurde die neue Einrichtung der „Europäischen Eisenbahnplattform“ eingeführt, um die Konsultation der Nutzer des Eisenbahnnetzes durch die Eisenbahninfrastrukturbetreiber zu erleichtern. Darüber hinaus wird die Kommission nicht länger den alleinigen Vorsitz im Europäischen Netz der Regulierungsstellen für den Eisenbahnverkehr (ENRRB) innehaben, sondern gemeinsam mit einer nationalen Regulierungsbehörde den Vorsitz führen.

4. SCHLUSSFOLGERUNGEN

Die Kommission akzeptiert die Ergebnisse der Verhandlungen zwischen den Organen und akzeptiert daher den vom Rat in erster Lesung festgelegten Standpunkt. Darüber hinaus wird die Kommission, wie in den interinstitutionellen Verhandlungen vereinbart, beim Erlass der Verordnung eine Erklärung abgeben. Darin wird darauf hingewiesen, dass die Kommission die Synergien zwischen den Aufgaben und Zuständigkeiten der im Rahmen ihres derzeitigen Mandats eingerichteten Eisenbahnagentur der Europäischen Union und den Anforderungen für die Durchführung dieser Verordnung bewerten wird. Diese Erklärung ist im Anhang wiedergegeben.

ANHANG

Erklärung der Kommission bei Annahme der Verordnung:

„Die Kommission hat ihre Absicht bekundet, die Synergien zwischen den Aufgaben und Zuständigkeiten der Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA), die im Rahmen ihres derzeitigen Mandats gemäß der Verordnung (EU) 2016/796 des Europäischen Parlaments und des Rates eingerichtet wurde, und den Anforderungen für die Durchführung dieser Verordnung im Hinblick darauf zu bewerten, inwieweit die ERA bei Tätigkeiten im Zusammenhang mit den Vorbereitungsarbeiten für sekundäre Rechtsvorschriften und der Leistungsüberwachung Unterstützung leisten könnte. Die Kommission stellt in diesem Zusammenhang fest, dass die von der ERA im Rahmen ihres derzeitigen Mandats erhobenen und überwachten Daten sowie die Analyseinstrumente der ERA auch genutzt werden können, um die Kapazitätsnutzung zu überwachen, die Leistung des Eisenbahnsektors zu bewerten, die Ausarbeitung sekundärer Rechtsvorschriften zu unterstützen und so zwecks Vereinfachung und besserer Rechtsetzung Doppelarbeit bei Datenerhebung, -speicherung und -analyseinstrumenten zu vermeiden.