

5.1 Eisenbahnpakete Eins bis Drei

Bisher wurden drei Eisenbahnpakete verabschiedet (2001, 2004, 2007), die große Reformschritte in Richtung der durch die Europäische Kommission angestrebten Bahnliberalisierung bedeuteten.

Das erste Eisenbahnpaket

umfasst die im Februar 2001 verabschiedeten EG-Richtlinien 2001/12/EG, 2001/13/EG und 2001/14/EG. Zentrale Maßnahmen waren:

- Unabhängigkeit bei Zugtrassenvergabe durch nationale Regulierungsstellen um Eisenbahnunternehmen den Zugang zu „fremden Netzen“ zu ermöglichen
- Rechnerische Trennung von Betrieb und Infrastruktur (Eisenbahninfrastrukturinvestitionen bleiben in der Verantwortung der Mitgliedstaaten) um Diskriminierung zu verhindern
- Regelung für das Infrastrukturbenützungsentgelt
- Vereinheitlichung der Zulassung von Eisenbahnunternehmen in der EU
- Güterverkehrsliberalisierung (ab 2007 komplette Öffnung des Marktes)
- Finanzielle Sanierung der Bahnen

Das zweite Eisenbahnpaket

umfasst die im April 2004 verabschiedeten EG-Richtlinien 2004/49/EG, 2004/50/EG, 2004/51/EG und die Verordnung (EG) 881/2004. Zentrale Maßnahmen waren:

- Harmonisierung der Sicherheitsstrukturen zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrs
- Interoperabilitätsbestimmungen im konventionellen und transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem
- Gründung der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) als zentrale Koordinierungsinstanz in den Bereichen Sicherheit und Interoperabilität

Das dritte Eisenbahnpaket

umfasst die im Oktober 2007 verabschiedeten EG-Richtlinien 2007/58/EG, 2007/59/EG bzw. die Verordnungen (EG) 1370/2007 und (EG) 1371/2007. Zentrale Maßnahmen waren:

- Personenverkehrsliberalisierung: Stärkung des Wettbewerbs im öffentlich bestellten Verkehr; Vergabe im Rahmen von Ausschreibungen (zahlreiche Ausnahmeregelungen, auf deren Grundlage Direktvergaben¹ und Inhouse-Vergaben² möglich sind)

¹ Eine Direktvergabe ist eine Vergabe eines öffentlichen Auftrags ohne vorherige Durchführung eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens.

² Die Inhouse-Vergabe stellt einen - europäischen - Ausnahmetatbestand von der Anwendung der Normen über die öffentliche Auftragsvergabe dar. Voraussetzung für das Vorliegen einer rechtsgültigen Inhouse-Vergabe ist demnach die hundertprozentige Beteiligung der öffentlichen Auftraggeberin/des Auftraggebers an der Auftragnehmerin/dem Auftragnehmer sowie die rechtlich gesicherte, konkrete Einflussnahme auf die Geschäftsführung des Aufgabenträgers.

- Öffnung des grenzüberschreitenden Personenverkehrs ab 2010, sofern der Großteil der Fahrgäste international transportiert wird
- Einheitliches europäisches Passagierrecht, das die Informationspflicht, Haftungsregelungen, Mindestanforderungen an Qualität und Sicherheit, Entschädigungsleistungen bei Verspätungen sowie die Nichtdiskriminierung von Reisenden mit eingeschränkter Mobilität im Fernverkehr regelt
- Europäischer Lokführerschein zur Harmonisierung der Berufsgruppe

Die PSO-Verordnung

Die PSO-Verordnungen (VO (EG) 1370/2007 und VO (EG) 1371/2007) betreffen den gesamten öffentlichen Verkehr (nicht nur Eisenbahn). Sie enthalten insbesondere folgende Maßnahmen:

- Ausschreibungspflicht mit Sonderregeln für alle gemeinwirtschaftlichen Leistungen im öffentlichen Verkehr
- Ausnahme 1 (Art. 5 Abs. 2): Direktvergabemöglichkeit bei Inhouse-Vergabe
- Ausnahme 2 (Art. 5 Abs. 6): Direktvergabemöglichkeit für Eisenbahnverkehrsleistungen mit Auflagen zur Nichtdiskriminierung

De facto bewirken die Verordnungen einen Ausschreibungswettbewerb im Regionalbusbereich, aber lassen für weite Teile des innerstädtischen Verkehrs sowie des Schienenverkehrs die Wahlfreiheit.

Der Recast (Neufassung) des ersten Eisenbahnpakets

umfasst die im Juli 2012 verabschiedete EG-Richtlinie 2012/34/EU, welche bis Anfang 2015 von den Mitgliedstaaten umzusetzen ist. Zentrale Maßnahmen waren:

- Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums
- Weitere Aufspaltung der integrierten Eisenbahnunternehmen
- Stärkung der Unabhängigkeit der Bahnregulatoren
- Verbesserte Kontrolle für fairen Zugang zu Serviceeinrichtungen
- Genauere Definition der Berechnungsgrundsätze für das Infrastruktur-Benützungsentgelt

5.2 Das vierte Eisenbahnpaket

Obwohl sich das dritte Eisenbahnpaket noch bis 2015 in der Beobachtungsphase befindet, schlägt die Kommission mit dem im Januar 2013 vorgelegten vierten Eisenbahnpaket bereits vor der vollständigen Berichterstattung durch die Mitgliedstaaten neue Maßnahmen vor. Im vierten Eisenbahnpaket der EK sind die vollständige Liberalisierung des SPV sowie die weitere strukturelle Trennung von Infrastruktur und Verkehrsbetrieb vorgesehen.