

**Anfrage zur schriftlichen Beantwortung E-004640/2025**  
**an die Kommission**  
Artikel 144 der Geschäftsordnung  
**Markus Ferber (PPE)**

**Betrifft:** Genehmigung für grenzüberschreitende Schienenfahrzeuge

Der internationale Eisenbahnverkehr in Europa nimmt zu. Die Kommission hat kürzlich einen Plan für den Hochgeschwindigkeitsschienenverkehr vorgelegt. Damit will sie die Schaffung neuer Verbindungen zwischen europäischen Städten beschleunigen.

Für grenzüberschreitende Schienenverkehrsdienste bestehen allerdings immer noch Hindernisse. Eisenbahnunternehmen haben mit überkomplizierten, langsamen und kostspieligen Genehmigungsverfahren für grenzüberschreitende Schienenfahrzeuge zu kämpfen. Mit dem vierten Eisenbahnpaket wollte die EU die Europäische Eisenbahnagentur (ERA) zur zentralen Anlaufstelle für das Genehmigungsverfahren für grenzüberschreitende Schienenfahrzeuge machen. Die Erfahrungen mit neuen Zugverbindungen wie München – Mailand/Rom und das langwierige Genehmigungsverfahren für die Nutzung der „Frecciarossa 1000“ in Deutschland und Österreich zeigen, dass es nach wie vor Schwierigkeiten gibt und die Befugnisse der nationalen Eisenbahnbehörden überwiegen. Genehmigungen auf nationaler Ebene führen zu hohen Befolgungskosten für Eisenbahnunternehmen und langen Wartezeiten für neue grenzüberschreitende Züge, was den Ausbau internationaler Eisenbahnverbindungen behindert.

1. Wie will die Kommission für die schnellere Verfügbarkeit von grenzüberschreitenden Schienenfahrzeugen sorgen?
2. Wird die Kommission im Zuge der anstehenden Überprüfung der ERA-Verordnung ein wirklich harmonisiertes europäisches Genehmigungsverfahren für Schienenfahrzeuge einrichten?
3. Fördert die Kommission bei ihren 10 EU-Pilotprojekten aktiv schnelle Genehmigungsverfahren über die ERA?

Eingang: 20.11.2025