



OSNABRÜCK  
**JEAN MONNET CENTRE**  
OF EXCELLENCE IN EUROPEAN STUDIES



**Annika Metze**

"Four Worlds of Compliance?"

Die Umsetzung des ersten Eisenbahnpakets in  
den Mitgliedstaaten der EU.

*Osnabrück JMCE Award Series Nr. 14 (2016)*

*Award Series*

**Osnabrück JMCE Award Series Nr. 14 (2016)**

Herausgegeben für das Osnabrück JMCE von

Carina Behre

Diese Arbeit wurde ausgezeichnet mit dem JMCE Award 2016 für die beste Bachelorarbeit, verliehen am 28. Juni 2016.

Jurymitglieder:

Prof. Dr. Thomas Groß

Prof. Dr. Armin Schäfer

© Osnabrück JMCE  
Universität Osnabrück  
Seminarstr. 33  
49069 Osnabrück

JMCE Award Series online unter: <http://repositorium.ub.uni-osnabrueck.de/>

*Zitierweise:*

Metze, Annika (2016) "Four Worlds of Compliance?" Die Umsetzung des ersten Eisenbahnpakets in den Mitgliedsstaaten der EU, Osnabrück JMCE Award Series Nr. 14 (2016).

September 2016

## Inhaltsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis .....	4
Tabellenverzeichnis .....	5
<b>1. Einleitung</b> .....	7
<b>2. Implementation von EU-Recht in den Mitgliedstaaten</b> .....	9
2.1 Stand der Forschung.....	9
2.1.1 Anfänge der Implementationsforschung auf nationaler und europäischer Ebene .....	9
2.1.2 Europäisierung und Misfit.....	10
2.1.3 Innenpolitische und akteurszentrierte Erklärungsansätze .....	12
2.2 Four Worlds of Compliance.....	14
<b>3. Methodisches Vorgehen</b> .....	16
3.1 Forschungsgegenstand und Forschungsfrage .....	16
3.2 Fallauswahl.....	17
3.3 Aufstellen von Hypothesen .....	17
3.4 Verwendetes Datenmaterial.....	17
3.5 Eingrenzung des Vorhabens .....	18
<b>4. Die Umsetzung des ersten Eisenbahnpakets in den Mitgliedstaaten der EU</b> 20	
4.1 Die Regulierung des Eisenbahnmarktes in der Europäischen Union.....	20
4.2 Ziele und Inhalte des ersten Eisenbahnpakets .....	21
4.3 Der Umsetzungsprozess .....	22
4.3.1 Meldung der Umsetzungsmaßnahmen.....	22
4.3.2 Überprüfung der Implementation durch die Kommission .....	23
4.3.3 Kritik für mangelhafte Umsetzung und Inaktivität der Kommission.....	24
4.3.4 Klagen vor dem Europäischen Gerichtshof.....	26
<b>5. Überprüfung der Hypothesen</b> .....	30
5.1 World of Law Observance.....	32
5.2 World of Domestic Politics .....	33
5.3 World of Dead Letters .....	35
5.4 World of Neglect.....	36
5.5 Zwischenfazit.....	38
<b>6. Innenpolitische Konflikte im deutschen Umsetzungsprozess</b> .....	39
<b>7. Fazit</b> .....	43
Literaturverzeichnis .....	44
Anhang I.....	50
Anhang II.....	51
Anhang III: Der Umsetzungsprozess in den Mitgliedstaaten .....	54
Anhang IV: Umsetzungsprozess in den „Worlds of Compliance“ .....	55

## Abkürzungsverzeichnis

AG	Aktiengesellschaft
AT	Republik Österreich
BE	Königreich Belgien
BG	Republik Bulgarien
BGBL	Bundesgesetzblatt
CDU	Christlich-Demokratische Union
CSU	Christlich-Soziale Union
CZ	Tschechische Republik
DE	Bundesrepublik Deutschland
DK	Königreich Dänemark
EE	Republik Estland
EKR	Europäische Konservative und Reformen
ES	Königreich Spanien
EU	Europäische Union
EuGH	Europäischer Gerichtshof
EVP	Europäische Volkspartei
FDP	Freie Demokratische Partei
FI	Republik Finnland
FR	Französische Republik
GB	Vereinigtes Königreich Großbritannien und Nordirland
GR	Hellenische Republik (Griechenland)
HU	Ungarn
IE	Irland
IT	Italienische Republik
LT	Republik Litauen
LU	Großherzogtum Luxemburg
LV	Republik Lettland
MdEP	Mitglied des Europäischen Parlaments
MS	Mitgliedstaat
NL	Niederlande
PL	Republik Polen
PT	Portugiesische Republik
RO	Rumänien
S&D	Progressive Allianz der Sozialdemokraten
SE	Königreich Schweden
SI	Republik Slowenien
SK	Slowakische Republik
SPD	Sozialdemokratische Partei Deutschlands

## **Tabellenverzeichnis**

Tabelle 1: Hypothesen zur Überprüfung der theoretischen Annahmen der "Worlds of Compliance"

Tabelle 2: EuGH-Urteile zur Umsetzung des ersten Eisenbahnpakets (Quelle: Eigene Darstellung. Siehe Anhang II)

Tabelle 3: Umsetzungsprozess in den Mitgliedstaaten

Tabelle 4: Beilegung der Vertragsverletzungsverfahren nach Verfahrensstufe

Tabelle 5: Umsetzungsprozess in den "Worlds of Compliance"

## 1. Einleitung

„Wenn der belgische Maler Magritte die Richtlinien des Ersten Eisenbahnpakets gemalt hätte, hätte er bestimmt auch darunter geschrieben: „Das sind keine Richtlinien“. In der Tat ist für mich die gesamte Diskussion, die wir seit einiger Zeit führen, eine fast surrealistische Diskussion. Wir haben im Jahr 2003 Beschlüsse gefasst, die Umsetzung sollte im Jahr 2006 abgeschlossen sein, und im Jahr 2010 stellen wir die Frage, warum 21 Länder das nicht mitmachen, was sie selbst unterschrieben haben.“

Mathieu Grosch, MdEP (Europäisches Parlament 2010a)

Mit dem Ziel, in der Europäischen Union einen gerechten und nicht-diskriminierenden Zugang zur Eisenbahninfrastruktur zu gewährleisten, wurde im Februar 2001 das erste Eisenbahnpaket verabschiedet. Allerdings stellte sich die Umsetzung der drei Richtlinien in vielen Mitgliedstaaten als schwierig dar, sodass die Europäische Kommission im Juni 2010 gegen 13 Mitgliedstaaten Vertragsverletzungsklagen einreichte.

Da die korrekte Umsetzung und Anwendung von europäischen Rechtsakten eine Voraussetzung für das Funktionieren eines gemeinsamen Marktes ist, lässt sich am Beispiel des europäischen Eisenbahnpakets die Problematik des europäischen Implementationsdefizites erkennen. Obwohl dieses Thema in der Politikwissenschaft erst vergleichsweise spät aufgegriffen wurde, beschäftigen sich mittlerweile eine Vielzahl von Beiträgen mit der Erforschung der Ursachen des Implementationsdefizites. Ein Erklärungsansatz ist die Typologie der „Worlds of Compliance“, die im Jahr 2005 auf der Grundlage einer Untersuchung der Implementation von sechs Richtlinien aus dem Bereich der Arbeitsmarktpolitik aufgestellt wurde. Dieser Ansatz geht davon aus, dass sich der Implementationserfolg oder -misserfolg nicht auf einen einzelnen Faktor zurückführen lässt, sondern dass stets eine Kombination von unterschiedlichen Faktoren zusammenwirkt. Je nachdem, ob der Implementationsprozess stärker von kulturellen, innenpolitischen oder administrativen Faktoren geprägt ist, lassen sich Mitgliedstaaten unterschiedlichen „Worlds of Compliance“ zuordnen (Falkner et. al 2005).

Die Übertragbarkeit dieser Typologie auf andere Fälle und Politikfelder wird jedoch angezweifelt. Diese Arbeit beschäftigt sich mit der Frage, inwiefern die theoretischen Annahmen des „Four Worlds of Compliance“-Ansatzes dafür geeignet sind, die Umsetzung des ersten Eisenbahnpakets in den Mitgliedstaaten der EU zu erklären. Um diese Frage zu beantworten, wird im zweiten Kapitel zunächst ein Überblick über die Entwicklung der europäischen Implementationsliteratur und den derzeitigen Forschungsstand gegeben, im Anschluss daran wird näher auf die „Worlds of Compliance“-Typologie eingegangen. Im dritten Kapitel wird das methodische Vorgehen dieser Arbeit erläutert und Hypothesen über den erwarteten Umsetzungsprozess aufgestellt. Der empirische Umsetzungsprozess des ersten Eisenbahnpakets wird in Kapitel vier behandelt, wobei zunächst mit einer Beschreibung der ersten Schritte der Regulierung des Eisenbahnmarkts auf europäischer Ebene und der Ziele und Inhalte des ersten Eisenbahnpakets begonnen wird. Darauf folgt eine Beschreibung des Umsetzungsprozesses in den Mitgliedstaaten der EU. Auf der Basis

der gewonnenen Erkenntnisse über den empirischen Implementationsprozess werden im fünften Kapitel die im Methodenteil aufgestellten Hypothesen geprüft. Am Beispiel des deutschen Umsetzungsprozesses wird im sechsten Kapitel beleuchtet, inwiefern Schwierigkeiten bei der Implementation auf divergierende innenpolitische Interessen zurückgeführt werden können. Abschließend werden die Ergebnisse dieser Arbeit im Fazit zusammengefasst.

## 2. Implementation von EU-Recht in den Mitgliedstaaten

### 2.1 Stand der Forschung

Da die „Worlds of Compliance“-Typologie auf Elementen aus der früheren Implementationsforschung aufbaut, wird zunächst die Entwicklung dieses Forschungsstrangs sowie der aktuelle Stand der Forschung beleuchtet, bevor näher auf den „Worlds of Compliance“-Ansatz eingegangen wird.

#### 2.1.1 *Anfänge der Implementationsforschung auf nationaler und europäischer Ebene*

Lange Zeit fand die Implementation von politischen Programmen als wissenschaftliche Fragestellung keine Beachtung. Bis zu Beginn der 70er Jahre stand die Erforschung der Politikformulierung und Entscheidungsfindung im Vordergrund, während die tatsächliche Umsetzung der festgesetzten Ziele nicht wissenschaftlich untersucht wurde (Mazmanian; Sabatier 1980: 538). Probleme, die während der Umsetzung stattfanden, wurden häufig auf eine schlechte Konzeption und Planung des Programms zurückgeführt (van Meter; van Horn 1975: 450).

Die ersten Beiträge der Implementationsforschung wurden in den USA und Deutschland veröffentlicht und untersuchten die Umsetzung von nationalen Reformpaketen (siehe z.B. Pressman; Wildavsky 1973 oder Mayntz 1977). Dies geschah zumeist im Rahmen von detaillierten Fallstudien und aus der Perspektive der Verwaltungs- und Rechtswissenschaften. In dieser Betrachtungsweise wurde insbesondere die Rolle der Verwaltung als ausschlaggebend für eine erfolgreiche Umsetzung angesehen, während politische Faktoren noch weitgehend außer Acht gelassen wurden. So seien Schwierigkeiten bei der Umsetzung nicht das Resultat einer bewussten Verweigerung, sondern häufig auf begrenzte Kapazitäten der implementierenden Organisation zurückzuführen. Problematisch seien darüber hinaus unklare Formulierungen in Gesetzestexten, die durch inkonsistente Kommunikation innerhalb der Verwaltungsebenen zu unterschiedlichen Interpretationen hinsichtlich der Ziele des politischen Programms führen können (van Meter; van Horn 1975: 466 ff.).

Aufgrund des unfreiwilligen Charakters der Nichtbefolgung seien Sanktionen keine wirkungsvollen Maßnahmen, um das gewünschte Verhalten herbeizuführen. Vielmehr könnten Schwierigkeiten im Implementationsprozess durch ein besseres „Management“ behoben werden: einerseits durch die Bereitstellung von zusätzlichen finanziellen und technischen Ressourcen, andererseits durch Unterstützung bei der Auslegung der umzusetzenden Programme durch übergeordnete Verwaltungseinrichtungen (Chayes; Handler Chayes 1993: 204 f.). Deswegen wird diese Argumentationslinie auch als „Management“-Ansatz bezeichnet.



Die ersten Studien der Implementationsforschung wurden für ihre schwache theoretische Orientierung kritisiert, die den Einfluss von politischen Variablen der Makroebene ausblenden würde (Mazmanian; Sabatier 1980: 538). Zurückführen lassen sich diese Schwierigkeiten bei der Theoretisierung auf die Komplexität des Umsetzungsvorgangs, der durch verschiedenste Parameter beeinflusst werde und sich so nur schwer strukturieren lasse (Mayntz 1983:16).

Im europäischen Kontext erlangte die Implementationsforschung erst infolge der politischen Bemühungen um die Schaffung eines europäischen Binnenmarkts an Bedeutung. Für die Verwirklichung dieses politischen Großprojekts wurden ab Mitte der 80er Jahre fast 300 Rechtsakte verabschiedet, deren Umsetzung eine grundlegende Voraussetzung für die Entstehung eines gemeinsamen Marktes darstellt. Allerdings lag die Umsetzungsquote der damaligen zwölf Mitgliedstaaten im Jahr 1991 im Durchschnitt lediglich bei 65%, sodass nur 24 der 300 Rechtsakte in allen Mitgliedstaaten gleichermaßen angewendet wurden (Mastenbroek 2005: 1104). Durch das schlechte Abschneiden bei der Umsetzung des Binnenmarktprojekts wurde die akademische Aufmerksamkeit auf das Implementationsdefizit in der europäischen Gesetzgebung gelenkt.

Die europäische Implementationsforschung bediente sich in ihrer Anfangsphase der vorhandenen Ansätze zur Erklärung von Umsetzungsproblemen auf nationaler Ebene und sah die Gegebenheiten in den Mitgliedstaaten als entscheidend für den Umsetzungserfolg an. Da europäische Gesetze nicht besser oder schlechter umgesetzt würden als nationale Gesetze (Ciavarini Azzi 1988: 199), wurde in Anlehnung an den „Management“-Ansatz auf die Bedeutung von effizienten Verwaltungen und klaren Gesetzesvorschriften verwiesen. Somit wurden in dieser ersten Welle der EU-Implementationsforschung politische Faktoren und Besonderheiten europäischer Gesetzgebung noch größtenteils ausgeblendet.

Ursächlich für Umsetzungsprobleme auf administrativer Ebene können ein Mangel an Ressourcen für die Verwaltungsvorgänge, interne Koordinationsprobleme und Informationsbarrieren innerhalb der Verwaltung, oder Ineffizienz der nationalen Institutionen allgemein sein. Außerdem wirken sich Faktoren wie die Komplexität und die Qualität der umzusetzenden europäischen Rechtsakte und die Komplexität des bestehenden nationalen Rechts auf die Umsetzung aus (Mastenbroek 2005: 1104 ff.).

### *2.1.2 Europäisierung und Misfit*

Eine zweite Herangehensweise an die Erforschung der Implementation von europäischer Rechtsetzung setzte sich Ende der 90er Jahre durch. Diese zweite Forschungswelle betrachtete die Umsetzung von europäischen Gesetzen vor dem Hintergrund der Europäisierung nationaler politischer Systeme und vertrat die Annahme, dass die Qualität der Umsetzung abhängig von der Kompatibilität zwischen europäischen Politikgehalten und den bestehenden nationalen Institutionen sei (Treib 2006: 8).

Ausgangspunkt dieses Erklärungsansatzes war der Gedanke einer wechselseitigen Beeinflussung von supranationaler und nationaler Ebene. Demzufolge würden Mitgliedstaaten nicht nur europäische Regelungen übernehmen, sondern auch aktiv versuchen ihre

nationalen Politikmodelle auf europäischer Ebene durchzusetzen. Durch den Export der bereits national geltenden Regeln könne der Mitgliedstaat rechtliche und institutionelle Anpassungskosten vermeiden, die aufgrund der Übernahme eines fremden regulatorischen Systems entstehen würden (Héritier et al. 1996: 11 ff.). Übertragen auf die Umsetzung von Richtlinien könne daraus geschlossen werden, dass Richtlinien, die mit den nationalen Gegebenheiten übereinstimmen und somit keine großen Anpassungen erfordern, korrekt umgesetzt werden. Währenddessen sei die Implementation von Richtlinien problematisch, die entgegen der Rechts- und Verwaltungstraditionen stehen und einen hohen Grad an institutionellem Wandel erfordern (Duina 1997: 158; 175).

Diese Sichtweise spiegelt Annahmen des historischen Institutionalismus wider, der Institutionen als Artefakte der Geschichte beschreibt, die das menschliche Handeln einschränken und beeinflussen (Immergut 1998: 9). Da einmal getroffene Entscheidungen zukünftige Aktivitäten der Institution strukturieren, würden sich Institutionen radikalem Wandel widersetzen (Mahoney 2000: 512). In Anlehnung an den historischen Institutionalismus bezeichnet Duina nationale Parlamente als Hüter des Status quo, die versuchen ihre politischen Systeme vor weitgreifenden Reformprogrammen der europäischen Ebene zu bewahren (Duina 1997: 157).

Andere Forscher fügten diesem Modell des „goodness of fit“ ergänzende Variablen hinzu. So argumentieren Knill/Lenschow, dass ein Misfit nicht deterministisch festgestellt werden könne, sondern immer auch von den beteiligten Akteuren als ein solcher interpretiert werde (Knill; Lenschow 1998: 602). Insbesondere bei einem mittleren Anpassungsdruck würde der politische Kontext, bestehend aus der innenpolitischen Unterstützung für das Vorhaben, der Wichtigkeit, die dem Anliegen beigemessen wird, und internationalem Druck zugunsten der Umsetzung, über die Umsetzungsqualität mitentscheiden (Knill; Lenschow 1998: 606 f.).

Ähnlich argumentiert das Push-and-Pull-Modell, das beschreibt wie selbst ein beträchtlicher Misfit mithilfe von intermediären Faktoren überwunden werden kann. Angesichts einer verspäteten und inkorrekten Implementation könne es zu einer Mobilisierung von innenpolitischen Akteuren kommen, die „von unten“ Druck auf die Regierung ausüben, die europäischen Vorschriften umzusetzen. Gleichzeitig überwacht die Kommission auf europäischer Ebene die Umsetzungsverpflichtungen der Mitgliedstaaten und kann gegebenenfalls Druck in Form von Vertragsverletzungsverfahren ausüben. Diese beiden Mechanismen können dazu führen, dass auch Rechtsakte umgesetzt werden, die mit enormen Anpassungskosten verbunden sind (Börzel 2000: 147 f.).

Autoren, die sich mit dem Misfit-Argument auseinandersetzen, wählten meistens einen qualitativen Forschungsansatz. Im Vergleich zu den vorherigen Ansätzen zur Erklärung von Implementationserfolgen besitzt die zweite Forschungswelle eine stärkere theoretische Ausrichtung, durch die die Komplexität des Implementationsvorgangs reduziert werden kann und die Formulierung von präzisen Erwartungen an die Empirie ermöglicht wird (Mastenbroek 2005:1108; Treib 2006, 8).

Allerdings konnten die empirischen Forschungsergebnisse die „Misfit“-These größtenteils nicht bestätigen. So entsprachen in einer Untersuchung von vier Gesetzen aus dem Umweltbereich in Deutschland und Großbritannien nur drei von acht Fällen der Erwartung, dass der Grad an Übereinstimmung zwischen nationalem und europäischem Regulie-

rungsmechanismus den Erfolg der Implementation erklären kann (Knill; Lenschow 1998: 600). Eine Untersuchung über die Implementation der Packaging and Packaging Waste Richtlinie stellte fest, dass ein Mitgliedstaat, in dem ein großer Misfit bestand, die neuen Regelungen problemlos umsetzte, während ein Mitgliedstaat, in dem nur geringfügige Anpassungen nötig waren, Schwierigkeiten bei der Implementation hatte (Haverland 2000: 100). Als Reaktion auf diese Ergebnisse wurde der „Misfit“-Theorie mangelnde empirische und konzeptionelle Stärke vorgeworfen (Mastenbroek; Kaeding 2006: 331). Der Ansatz würde einen zu starken Fokus auf institutionelle Faktoren legen, während die Bedeutung von wichtigen Akteuren, wie beispielsweise nationale Regierungen und politische Parteien, und deren Präferenzen außer Acht gelassen würden (Treib 2003: 12). Demzufolge wurde die Annahme, dass politische Akteure stets versuchen würden, den Status quo zu verteidigen, als zu deterministisch kritisiert. Zudem wurde behauptet, dass eine höhere Erklärungskraft erreicht werden könnte, wenn das „Misfit“-Konzept verworfen würde und stattdessen ausschließlich die „Hilfsvariablen“ wie die nationalen Präferenzen betrachtet würden (Mastenbroek; Kaeding 2006: 337 f.).

### *2.1.3 Innenpolitische und akteurszentrierte Erklärungsansätze*

Die dritte Welle der europäischen Implementationsforschung verfügt im Gegensatz zu der Misfit-Theorie nicht über eine allgemein anerkannte Erklärung, sondern zeichnet sich durch eine Vielfalt an Erklärungsansätzen und teilweise gegensätzlichen Erkenntnissen aus. Während frühere Forschungen fast ausschließlich im Rahmen von qualitativen Fallstudien stattfanden, werden in der dritten Welle der Implementationsforschung häufig quantitative Forschungsdesigns gewählt. Diese Entwicklung liegt darin begründet, dass die Europäische Kommission vermehrt Daten über das qualitative Ausmaß des Implementationsdefizites erhob und veröffentlichte, die somit auch der Forschung zur Verfügung stehen (Hartlapp; Falkner 2009, 287 ff.).

Ein beträchtlicher Anteil der späteren Compliance-Literatur sieht Merkmale und Besonderheiten der Mitgliedstaaten als entscheidend für die Umsetzungsperformance an, wobei zwischen Variablen auf der Makroebene wie beispielsweise nationalen institutionellen Vetopunkten, und Variablen auf der Mikroebene wie administrativer Effizienz oder Präferenzen der innenpolitischen Akteure unterschieden werden kann (Spendzharova; Verluis 2013: 1501).

Der Einfluss von Vetopunkten, das heißt institutionellen Punkten im politischen System eines Staates, die an der Entscheidungsfindung beteiligt sind und somit die Möglichkeit haben Entscheidungen zu verhindern oder zu verzögern, wurde in der Implementationsforschung mehrfach untersucht. Es ist anzunehmen, dass die Umsetzung von europäischen Rechtsakten bei einer steigenden Akteurszahl schwieriger wird, da Koordinationsprobleme wahrscheinlicher werden und mehr institutionelle Stellen die Umsetzung verhindern können (Kaeding 2008: 121). Dieser Gedanke wurde auch mit der Misfit-These verknüpft, die besagt, dass Opposition gegen die Umsetzung von EU-Vorschriften zwar aufgrund eines Anpassungsdrucks entsteht, entscheidend sei allerdings, ob ein politisches System Vetopunkte bietet, an denen sich innenpolitischer Widerstand auswirken könne. Die

Annahme, dass die Anzahl der Vetopunkte die Umsetzungsqualität und –dauer beeinflusst, bestätigte sich auch in empirischen Untersuchungen (Börzel et al. 2012: 467; Haverland 2000: 85ff.; Haverland; Romeijn 2007: 774; Kaeding 2008: 133).

Ein vielfach beachteter Faktor der Mikroebene, der die Umsetzungsperformance eines Mitgliedstaats beeinflusst, sind die Präferenzen der entscheidenden nationalen Akteure. Beginnend als Kritik an der Misfit-Theorie entwickelten Autoren neue Ansätze, die sich stärker auf die Rolle von Akteuren und ihre Präferenzen konzentrierten. Als Einwand auf die These, dass Parlamente als Hüter des Status quo agieren würden (Duina 1997: 157), wurde entgegnet, dass die Bereitschaft ein Gesetz umzusetzen, das nicht den nationalen Traditionen entspricht, vielmehr abhängig von den parteipolitischen Präferenzen der amtierenden Regierung ist. Daher könne selbst ein geringfügiger Anpassungsbedarf zu einer problematischen Umsetzung führen, wenn die Änderung entgegen der Präferenzen der Regierung steht. Andererseits könnten Reformprogramme, die weitreichende Änderungen erfordern, problemlos durchgeführt werden, wenn der politische Wille dafür vorhanden ist (Treib 2003: 12). Des Weiteren wurde überprüft, ob die Regierungspräferenzen während des Entscheidungsprozesses auf europäischer Ebene einen Einfluss auf die spätere Qualität der Umsetzung im Mitgliedstaat haben. Beispielsweise könnten Regierungen, die sich bereits während des europäischen Gesetzgebungsprozesses im Rat der EU gegen ein neues Gesetz ausgesprochen haben, versuchen das Gesetz „durch die Hintertür“ zu stoppen, indem es nicht umgesetzt wird (Thomson 2010: 580).

Auch der sogenannte „Enforcement“-Ansatz nimmt die Präferenzen der innenpolitischen Akteure als Ausgangspunkt, indem davon ausgegangen wird, dass Staaten ihre Handlungsoptionen rational abwägen und sich für die Option mit dem individuell größten Nutzen entscheiden werden. Wenn die Umsetzung eines europäischen Gesetzes für einen Mitgliedstaat mit hohen Kosten verbunden ist, und es unwahrscheinlich ist, dass die Nichtbefolgung entdeckt und sanktioniert wird, wäre die Nichtumsetzung des Gesetzes die Präferenz des Mitgliedstaates. Deswegen sei die Überprüfung der Umsetzung durch die Kommission und die Sanktionierung von säumigen Mitgliedsstaaten wichtig für eine bessere Anwendung von europäischen Gesetzen (Tallberg 2002: 611).

Andere Erklärungsansätze konzentrieren sich auf die Bedeutung der jeweiligen nationalen politischen Kultur. In diesem Zusammenhang wird angenommen, dass beispielsweise eine stabile politische Kultur und eine hohe Zustimmung zum politischen System in der Bevölkerung dazu führen, dass europäische Gesetzgebung besser umgesetzt wird. Auch eine hohe Zustimmung für die Mitgliedschaft in der EU wirke sich positiv auf die Umsetzung aus (Lampinen; Uusikylä 1998: 239). Beispielsweise zeigen die skandinavischen Mitgliedstaaten ein Implementationsverhalten, das dadurch gekennzeichnet ist, dass sehr viel weniger Vertragsverletzungsverfahren den EuGH erreichen als in anderen Mitgliedstaaten. Zurückgeführt wird dies auf die besondere politische Kultur in den skandinavischen Mitgliedstaaten, in der Konflikte bereits in einem frühen Stadium gelöst würden (Sverdrup 2004: 36 ff.).

Durch die stärkere quantitative Erforschung des Implementationsdefizites in der dritten Forschungswelle geriet die Qualität der verwendeten Daten in die Kritik. Häufig würden die Statistiken der Kommission über Vertragsverletzungsverfahren analysiert, allerdings könnten diese Daten kein vollständiges Bild vom tatsächlichen Ausmaß der Umset-

zungsproblematik bieten, da nur die Fälle berücksichtigt würden, die von der Kommission aufgedeckt wurden (Börzel 2001: 808). Auch das unterschiedliche Verständnis, das als Maßstab für eine gelungene Umsetzung genommen werde, sei eine verbleibende Schwäche der Implementationsforschung. Häufig werde bereits die Meldung einer Umsetzung als Befolgung gewertet, wobei außer Acht gelassen werde, dass insbesondere die Durchführung problematisch sein könne (Versluis 2007: 50). Zudem weist eine Analyse von bisherigen Compliance-Studien darauf hin, dass einige Mitgliedstaaten und Politikfelder sehr häufig untersucht würden, während andere kaum Beachtung fänden. In Zukunft sollten Forscher darauf achten, dass es durch die Fallauswahl nicht zu einer Stichprobenverzerrung kommt (Angelova et al. 2012: 1285).

## 2.2 Four Worlds of Compliance

Während vorherige Untersuchungen zur Implementationsperformance der EU-Mitgliedstaaten meist entweder eine quantitative Auswertung der Kommissionsdaten über Vertragsverletzungsverfahren darstellten, oder im Rahmen einer qualitativen Studie die Umsetzung einer oder mehrerer Richtlinien in ausgesuchten Mitgliedstaaten untersuchten, zeichnet sich die Studie von Falkner et al. (2005) dadurch aus, dass sowohl quantitative als auch qualitative Elemente berücksichtigt werden. Hierzu wertete das Forschungsteam die Umsetzung von sechs europäischen Richtlinien aus dem Bereich des Arbeitsrechts in sämtlichen 15 EU-Staaten des damaligen Zeitpunkts aus (Falkner et al. 2005: 7 f.). Die Ergebnisse der Studie weisen darauf hin, dass der Umsetzungserfolg der Mitgliedstaaten nicht auf die Ausprägung einer isolierten Variable zurückzuführen sei, sondern dass je nach Mitgliedstaat eine Kombination von unterschiedlichen Faktoren zusammenwirke (Falkner et al. 2005: 277). Daraufhin stellten die Autoren die Typologie der „Worlds of Compliance“ auf, die zwischen vier idealtypischen Reaktionen auf Anpassungsdruck durch europäische Gesetzgebung unterscheidet. Je nachdem, zu welcher „Welt“ ein Mitgliedstaat gehöre, sei der Implementationsprozess stärker von kulturellen, innenpolitischen oder administrativen Faktoren abhängig (Falkner et al. 2005: 321 f.).

Die „World of Law Observance“ zeichnet sich dadurch aus, dass die Einhaltung des Rechts einen hohen gesellschaftlichen Stellenwert hat und ein übergeordnetes Ziel darstellt. Aus diesem Grund werden Richtlinien meist selbst dann fristgerecht und korrekt umgesetzt, wenn deren Inhalt im Konflikt mit nationalen Traditionen oder Interessen steht. Da die europäischen Vorgaben während des Umsetzungsprozesses gut an die nationalen Gegebenheiten angepasst werden, ist auch die Anwendung der Rechtsakte unproblematisch. Verstöße gegen EU-Recht sind selten, in der Regel unbeabsichtigt, und werden schnell korrigiert. Dies wird durch eine effizient arbeitende Verwaltung ermöglicht. Der „World of Law Observance“ werden die Mitgliedstaaten Dänemark, Finnland und Schweden zugeordnet (Falkner et al. 2007: 405).

In der „World of Domestic Politics“ stellt die Einhaltung von europäischen Vorschriften kein übergeordnetes Ziel dar, vielmehr entscheidet die innenpolitische Interessenkonstellation über Erfolg oder Misserfolg der Implementation. Stimmen die Ziele einer Richtlinie mit den Interessen von wichtigen nationalen politischen Akteuren wie Parteien

oder Interessengruppen überein, verläuft die Umsetzung meist problemlos und fristgerecht. Gibt es hingegen innenpolitische Widerstände, setzen sich diese meistens durch und resultieren in einer ausbleibenden oder mangelhaften Umsetzung (Falkner et al. 2007: 405). Vertreter der „World of Domestic Politics“ sind Österreich, Belgien, Deutschland, die Niederlande, Spanien und Großbritannien (Falkner et al. 2005: 333).

Die „World of Dead Letters“ wurde in der ursprünglichen Typologie aus dem Jahr 2006 noch nicht aufgeführt, sondern erst 2008 nach einer Untersuchung der Implementationsmuster der neu beigetretenen osteuropäischen Mitgliedstaaten hinzugefügt. Der Umsetzungsprozess in dieser Gruppe ist, ähnlich wie in der „World of Domestic Politics“, durch die Bedeutung nationaler Interessen geprägt. Während die Umsetzung in nationales Recht im Konsensfall zuverlässig erfolgt, gibt es aufgrund unzureichender Kontrollsysteme schwerwiegende Probleme bei der Anwendung und Durchsetzung von europäischen Richtlinien. In der „World of Dead Letters“ entspricht also die nationale Gesetzgebung zumeist den EU-Regelungen, allerdings werden die Regelungen nicht oder nur unzureichend angewendet. Neben der Tschechischen Republik, Ungarn, Slowakei und Slowenien umfasst diese Gruppe auch die beiden EU-15 Staaten Italien und Irland (Falkner; Treib 2008: 308 f.).

Die letzte Gruppe der Typologie ist die „World of Neglect“, in der die Umsetzung von EU-Richtlinien häufig als vernachlässigbare Aufgabe angesehen wird. Der Umsetzungsprozess ist gekennzeichnet von langen Phasen der Inaktivität, sowohl auf der politischen Entscheidungsebene als auch auf der häufig ineffizient arbeitenden Verwaltungsebene. Hinzu kommt, dass sich nur selten gesellschaftliche Interessengruppen für die Umsetzung einsetzen. Gegebenenfalls beginnt die Implementation erst, wenn Sanktionen wie beispielsweise in Form von Vertragsverletzungsverfahren drohen. Obwohl der Umsetzungsprozess dann relativ schnell nachgeholt wird, ist die Umsetzung oftmals fehlerhaft (Falkner et al. 2007: 405). Mitgliedstaaten, die diesem Implementationsmuster entsprechen, sind Frankreich, Griechenland, Luxemburg und Portugal (Falkner; Treib 2008: 309).

### 3. Methodisches Vorgehen

#### 3.1 Forschungsgegenstand und Forschungsfrage

Die Typologie der „Worlds of Compliance“ entstand auf der Grundlage einer Untersuchung von sechs europäischen Richtlinien aus dem Bereich des Arbeitsrechts. Da die Implementationsmuster der verschiedenen idealtypischen Welten auf kulturelle Faktoren und die Effizienz der administrativen Strukturen zurückgehen, gehen die Autoren davon aus, dass ihre Erkenntnisse auch auf die Umsetzung von Richtlinien in anderen Politikfeldern übertragbar sind. Sie weisen jedoch darauf hin, dass systematische empirische Forschung notwendig sei, um tatsächlich feststellen zu können, inwiefern die Annahmen der „Worlds of Compliance“-Theorie auch für andere Politikfelder gelten (Falkner et al 2006: 411).

Diese Übertragbarkeit der Ergebnisse wird beispielsweise von Autoren angezweifelt, die davon ausgehen, dass bei der Umsetzung von EU-Recht politikfeldspezifische Unterschiede festgestellt werden können. Insbesondere das Politikfeld Sozialpolitik sei nicht dafür geeignet, allgemeingültige Aussagen zu generieren, weil sowohl die Umsetzungsfristen als auch die insgesamt für die Implementation benötigte Zeit in diesem Politikfeld überdurchschnittlich lang seien. Durch die großen Abweichungen im Vergleich zu anderen Politikfeldern sei das Feld der Sozialpolitik somit eher als Ausreißer einzuordnen (Haverland et al. 2010: 287).

Zum jetzigen Zeitpunkt liegen keine Untersuchungen vor, die die Übertragbarkeit der Erkenntnisse auf andere Politikfelder thematisieren. Falkner et al. nennen einige Kriterien für die Überprüfung ihrer Ergebnisse: Im Idealfall solle wie bereits bei der ursprünglichen Untersuchung eine große Anzahl an qualitativen Fallstudien durchgeführt werden. Darüber hinaus solle überprüft werden, inwiefern die „process features“ (Falkner et al. 2006: 411), also die charakteristischen Merkmale des Implementationsvorgangs in den verschiedenen Welten, auch bei der Umsetzung von Richtlinien aus anderen Bereichen festgestellt werden können. Schließlich solle die Überprüfung wenn möglich auf einer qualitativen Untersuchung beruhen, und nicht mithilfe von qualitativen Daten, wie z.B. den Daten über Vertragsverletzungsverfahren der Kommission, durchgeführt werden, da diese Nichtbefolgung nur indirekt messen könnten (Falkner et al. 2006: 411).

Diese Arbeit soll einen Beitrag zu der beschriebenen Forschungsfrage, ob die Annahmen der „Worlds of Compliance“-Typologie auch in anderen Politikfeldern zutreffen, leisten. Hierfür soll beispielhaft aus dem Bereich der Verkehrspolitik die Umsetzung des ersten Eisenbahnpakets, bestehend aus drei Richtlinien mit dem Ziel der Wettbewerbsbelebung im Schienenverkehr, untersucht werden. Die Forschungsfrage lautet deswegen:

*Bestätigt die empirische Untersuchung der Umsetzung des ersten Eisenbahnpakets in den Mitgliedstaaten der EU die theoretischen Annahmen des „Four Worlds of Compliance“-Ansatzes?*

### 3.2 Fallauswahl

Das Politikfeld Verkehr ist aus mehreren Gründen für diese Untersuchung geeignet. Zunächst wird es bereits seit den Römischen Verträgen als eines der Kernpolitikfelder der EU betrachtet (Kaeding 2008:125). Darüber hinaus lässt sich im Bereich Verkehr ein starkes Implementationsdefizit feststellen. Laut einer Studie aus dem Jahr 2008 wurden im Zeitraum von 1995 bis 2004 nur 53% der Verkehrsrichtlinien und –verordnungen in den neun untersuchten Mitgliedstaaten fristgerecht umgesetzt (Kaeding 2008: 132). Obwohl es sich um ein Politikfeld mit großer gesellschaftlicher Relevanz handelt, ist es wissenschaftlich bisher wenig erforscht. Zudem kann es als exemplarisch für die regulatorische Politik der EU gelten (Kaeding 2008: 137).

Das erste Eisenbahnpaket wurde ausgesucht, da es sich um ein politisch bedeutsames, aber auch kontroverses Projekt handelt, dessen Umsetzung in vielen Mitgliedstaaten große Anpassungen erforderlich machte. Ein weiterer wichtiger Grund ist die Verfügbarkeit von Daten zum Umsetzungsprozess in dem Mitgliedstaaten durch eine von der Kommission in Auftrag gegebene unabhängige Studie.

### 3.3 Aufstellen von Hypothesen

Um zu überprüfen, inwiefern die theoretischen Annahmen mit dem tatsächlichen Implementationsabschneiden übereinstimmen, werden Hypothesen hinsichtlich des zu erwartenden Implementationsmusters in den vier „Worlds of Compliance“ aufgestellt. Anhand der theoretischen Grundlagen der „Worlds of Compliance“-Typologie (Falkner et al 2005: 321 ff.; Falkner et al. 2006: 405 ff.; Falkner; Treib 2008: 297 ff.) wurden die fristgerechte Meldung von Umsetzungsmaßnahmen, die korrekte Anwendung von Richtlinien, der Umgang mit möglichen Verstößen und das Abschneiden im Vergleich zu den anderen Welten als die vier charakteristischen Merkmale des Implementationsvorgangs identifiziert. Für jede „World of Compliance“ wurde anschließend in jeder Kategorie eine Hypothese zur erwarteten Umsetzung formuliert. Je nachdem, wie die einzelnen Mitgliedstaaten in der jeweiligen Kategorie abschneiden, bestätigen sie die theoretischen Annahmen oder widersprechen diesen. Die Hypothesen sind in Tabelle 1 aufgeführt.

### 3.4 Verwendetes Datenmaterial

Um die Hypothesen bestätigen oder ablehnen zu können, soll der Implementationsvorgang rekonstruiert werden. Hierfür wurden größtenteils die von der Europäischen Kommission veröffentlichten Daten zu Vertragsverletzungsverfahren aus den jährlich erscheinenden „Reports on Monitoring the Application of Community Law“ und deren statistischen Anhängen verwendet. Zusätzlich wurde die von der Kommission in Auftrag gegebene *Railimplement*-Studie der Beratungsfirma Steer Davies Gleave sowie Urteile des EuGH und Pressemitteilungen der Kommission miteinbezogen. Auf diese Weise wurde der Umset-



zungsprozess für alle EU-Mitgliedstaaten, die zur Implementation des ersten Eisenbahnpakets verpflichtet waren, für den Zeitraum von 2003 bis 2013 dargestellt.

Die Verwendung von quantitativen Daten der Kommission zur Messung von Compliance wird von einigen Autoren kritisiert, da auf diesem Weg nur Verstöße berücksichtigt werden können, die von der Kommission entdeckt wurden (Hartlapp; Falkner 2009: 288). Die Durchführung von qualitativen Fallstudien über die korrekte Anwendung des EU-Rechts in den Mitgliedstaaten, wie von Falkner et al. (2005) vorgenommen, kann zwar zu einem genaueren Bild der nationalen Implementationsmuster beitragen, ist allerdings auch mit einem vielfach höheren Forschungsaufwand verbunden, der über den Rahmen dieser Arbeit hinausgehen würde.

Trotzdem kann die Verwendung von Kommissionsdaten für diese Arbeit als zielführend eingeschätzt werden, da die Implementation in den Mitgliedstaaten durch die *Railimplement*-Studie detailliert geprüft wurde. Des Weiteren gibt es keine Hinweise darauf, dass die Kommission in der Einleitung von Vertragsverletzungsverfahren bestimmte Mitgliedstaaten systematisch diskriminieren würde (Tallberg 2002: 626).

### **3.5 Eingrenzung des Vorhabens**

Diese Arbeit beschränkt sich auf die Untersuchung der Umsetzung im Zeitraum von 2003 bis 2013, weshalb Verfahren, die 2013 noch nicht abgeschlossen waren, nicht berücksichtigt wurden.

Während bei der Untersuchung des Umsetzungsprozesses in Kapitel 4 alle 25 Mitgliedstaaten berücksichtigt werden, die zur Umsetzung des ersten Eisenbahnpakets verpflichtet waren, beschränkt sich die Analyse der Implementation in Kapitel 5 auf die Mitgliedstaaten, die einer „World of Compliance“ zugeordnet werden. Zu den nicht in der Typologie vorkommenden Mitgliedstaaten zählen Bulgarien, Estland, Litauen, Lettland, Polen und Rumänien.

Weiterhin muss betont werden, dass durch diese Arbeit nicht bewiesen werden kann, dass die Annahmen der „Worlds of Compliance“-Typologie auf andere Politikbereiche übertragbar sind. Wenn die aufgestellten Hypothesen nicht bestätigt werden, kann daraus allerdings geschlossen werden, dass der „Worlds of Compliance“-Ansatz in Bezug auf das untersuchte Richtlinienpaket keine Erklärungskraft besitzt. Entspricht das Implementationsabschneiden bei der Umsetzung des ersten Eisenbahnpakets den Annahmen der „Worlds of Compliance“, kann dies nicht als Beweis der Theorie gelten. Es könnte aber ein Hinweis darauf sein, dass es lohnend ist, die Gültigkeit der „Worlds of Compliance“ auch in anderen Politikfeldern umfassender zu erforschen.

	„World Of Compliance“			
	Law Observance	Domestic Politics	Dead Letters	Neglect
<b>Umsetzung in nationales Recht</b>	<b>H1:</b> Gehört ein Mitgliedstaat zur „World of Law Observance“, werden Richtlinien fristgerecht umgesetzt.	<b>H5:</b> Gehört ein Mitgliedstaat zur „World of Domestic Politics“, werden Richtlinien fristgerecht umgesetzt, wenn sie den innenpolitischen Interessen entsprechen. Es ist mit einer verzögerten Umsetzung zu rechnen, wenn es divergierende innenpolitische Interessen gibt.	<b>H9a:</b> Gehört ein Mitgliedstaat zur „World of Dead Letters“, werden Richtlinien fristgerecht umgesetzt, wenn sie den innenpolitischen Interessen entsprechen. Es ist mit einer verzögerten Umsetzung zu rechnen, wenn es divergierende innenpolitische Interessen gibt. <b>H9b:</b> Typischerweise verläuft die Umsetzung erfolgreicher als die Anwendung der Richtlinien.	<b>H12:</b> Gehört ein Mitgliedstaat zur „World of Neglect“, ist der Umsetzungsprozess von Inaktivität gekennzeichnet, sodass Richtlinien verspätet umgesetzt werden.
<b>Anwendung der Richtlinien</b>	<b>H2:</b> Gehört ein Mitgliedstaat zur „World of Law Observance“, werden Richtlinien korrekt angewendet.	<b>H6:</b> Gehört ein Mitgliedstaat zur „World of Domestic Politics“, werden Richtlinien korrekt angewendet, wenn sie den innenpolitischen Interessen entsprechen. Es ist mit einer inkorrekten Anwendung zu rechnen, wenn es divergierende innenpolitische Interessen gibt.	<b>H10:</b> Gehört ein Mitgliedstaat zur „World of Dead Letters“, bestehen häufig gravierende Mängel in der Anwendung von Richtlinien.	<b>H13:</b> Gehört ein Mitgliedstaat zur „World of Neglect“, bestehen häufig gravierende Mängel in der Anwendung von Richtlinien.
<b>Umgang mit Verstößen</b>	<b>H3:</b> Gehört ein Mitgliedstaat zur „World of Law Observance“, werden eventuelle Verstöße innerhalb kurzer Zeit behoben.	<b>H7:</b> Gehört ein Mitgliedstaat zur „World of Domestic Politics“, werden eventuelle Verstöße lange bestehen, da sie auf innenpolitischen Konflikten basieren.	<i>keine theoretischen Vorgaben</i>	<b>H14:</b> Gehört ein Mitgliedstaat zur „World of Neglect“, sind Vertragsverletzungsverfahren Anstoß für den Beginn der Implementation.
<b>Abschneiden im Vergleich</b>	<b>H4:</b> Im Vergleich zu den anderen Welten wird die „World of Law Observance“ die beste Implementationsleistung aufweisen.	<b>H8:</b> Im Vergleich zu den anderen Welten wird die „World of Domestic Politics“ eine schlechtere Implementationsleistung als die „World of Law Observance“ und eine bessere Leistung als die „World of Dead Letters“ und die „World of Neglect“ aufweisen.	<b>H11:</b> Im Vergleich zu den anderen Welten wird die „World of Dead Letters“ eine schlechtere Implementationsleistung als die „World of Law Observance“ und die „World of Domestic Politics“ aufweisen.	<b>H15:</b> Im Vergleich zu den anderen Welten wird die „World of Neglect“ die schlechteste Implementationsleistung aufweisen.

Tabelle 1: Hypothesen zur Überprüfung der theoretischen Annahmen der „Worlds of Compliance“ (Eigene Darstellung)

## 4. Die Umsetzung des ersten Eisenbahnpakets in den Mitgliedstaaten der EU

### 4.1 Die Regulierung des Eisenbahnmarktes in der Europäischen Union

Bis in die 90er Jahre war die Regulierung des europäischen Eisenbahnsektors und die Harmonisierung der nationalen Eisenbahnnetze kein Gegenstand europäischer Gesetzgebung. Durch unterschiedliche technische Standards und Zulassungsbedingungen für Eisenbahnunternehmen in den Mitgliedstaaten wurde der grenzüberschreitende Schienenverkehr beeinträchtigt, sodass die Eisenbahnen als Verkehrsmittel, insbesondere für Gütertransporte, an Attraktivität verlieren. Da es im grenzüberschreitenden Straßenverkehr keine vergleichbaren Einschränkungen gibt, wurde stattdessen ein Großteil der Gütertransporte auf die Straße verlagert. Das auf diese Weise entstandene erhöhte Verkehrsaufkommen auf den Straßen ist allerdings problematisch, da die Straßeninfrastruktur an vielen Stellen innerhalb der EU bereits überlastet ist. Zudem führt eine stärkere Nutzung der Straßen auch zu einer steigenden Umweltbelastung und Lärmbelästigung (Europäische Kommission 1996: 6 ff.).

Um dem Trend eines sinkenden Anteils der Eisenbahnen am Verkehrsmarkt entgegenzuwirken, erließ die Europäische Union im Jahr 1991 mit der Richtlinie 91/440/EWG zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft die erste Richtlinie mit Bezug auf den Eisenbahnsektor. In dieser Richtlinie werden Grundprinzipien für eine Liberalisierung des von Monopolstrukturen geprägten europäischen Eisenbahnmarkts festgelegt, durch die neuen Unternehmen ermöglicht werden soll, in Konkurrenz zu den staatsnahen Eisenbahnen zu treten. Um dieses Ziel zu erreichen, legt Richtlinie 91/440/EWG fest, dass Eisenbahnunternehmen in ihrer Geschäftsführung und internen Rechnungsführung unabhängig vom Staat sein sollen, dass die Bereitstellung der Infrastruktur vom Erbringen von Fahrdienstleistungen getrennt sein soll, und dass allen Eisenbahnunternehmen ein nichtdiskriminierender Zugang zur Eisenbahninfrastruktur in allen Mitgliedstaaten gewährleistet werden müsse (Richtlinie 91/440/EWG).

Anschließend wurden weitere Bereiche des Eisenbahnmarkts auf europäischer Ebene reguliert, wie die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen durch Richtlinie 95/18/EG und die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems durch Richtlinie 96/48/EG.

In dem 1996 veröffentlichten Weißbuch „Eine Strategie zur Revitalisierung der Eisenbahn in der Gemeinschaft“ stellte die Europäische Kommission fest, dass der Anteil der Eisenbahnen am Verkehrsmarkt trotz der gesetzlichen Initiativen weiterhin sinkt, und prognostizierte aufgrund dieses Trends eine stärkere Umweltverschmutzung durch Straßentransporte, eine zusätzliche Belastung für Engpässe im Straßennetz und verbunden mit dem höheren Verkehrsaufkommen auch ein höheres Unfallrisiko auf den Straßen. In diesem Kontext sieht die Kommission das Transportmittel Schiene als Alternative mit Potential für einen umweltschonenderen und die Straßen entlastenden Transport an. Als Mittel für eine Belebung des Bahnsektors sieht die Kommission vor allem das Einführen von

Marktkräften durch einen von privaten Unternehmen verursachten Wettbewerb an. Ziel ist somit die Schaffung eines Binnenmarktes für Eisenbahnverkehrsdienste (Europäische Kommission 1996: 3 ff.).

## 4.2 Ziele und Inhalte des ersten Eisenbahnpakets

Am 29.09.1998 legte die Europäische Kommission einen Vorschlag für ein Paket aus drei Richtlinien vor, das die bisherige Gesetzgebung für den Eisenbahnsektor aktualisieren und zur Schaffung eines europäischen Binnenmarktes für Verkehrsdienstleistungen beitragen sollte. Zudem sollte die Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahn im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln durch die Ausweitung marktwirtschaftlicher Regeln auf den Schienengüterverkehr gesteigert werden. Gleichzeitig sollte das erste Eisenbahnpaket durch die Verlagerung von Transporten von der Straße auf die Schiene den CO<sub>2</sub>-Ausstoß senken und verfolgte somit auch das übergeordnete Ziel der europäischen Transportpolitik einer nachhaltigen Mobilität.

Der unter das Verfahren der Mitentscheidung fallende Gesetzgebungsprozess gestaltete sich aufgrund von Differenzen zwischen dem Europäischen Parlament und dem Rat der EU schwierig, sodass es erst im Vermittlungsausschuss zu einer Einigung kam (Europäisches Parlament 2015a). Das erste Eisenbahnpaket beinhaltet Richtlinie 2001/12/EG, Richtlinie 2001/13/EG und Richtlinie 2001/14/EG.

### *Richtlinie 2001/12/EG zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft*

Richtlinie 2001/12/EG legt fest, dass die Mitgliedstaaten die Voraussetzungen für einen nicht-diskriminierenden Zugang von Eisenbahnunternehmen zum Schienennetz für die Erbringung von Güterverkehrsdienstleistungen schaffen müssen. Die wesentlichen Funktionen, die für den Zugang zur Infrastruktur entscheidend sind, beispielsweise Entscheidungen über die Zulassung von Eisenbahnunternehmen, die Zuweisung von Trassen und die Höhe von Wegeentgelten, müssen fortan von Stellen oder Unternehmen wahrgenommen werden, die selbst keine Transportdienstleistungen erbringen. Zusätzlich sollen in Mitgliedstaaten, in denen noch keine unabhängigen Stellen für die Regulierung des Wettbewerbs im Eisenbahnsektor existieren, Einrichtungen für diese Aufgabe geschaffen werden.

Darüber hinaus sieht die Richtlinie vor, dass Eisenbahnunternehmen in ihrer Rechnungsführung eine klare Trennung zwischen Fracht- und Passagierverkehr vornehmen müssen. Quersubventionen sollen verhindert werden, indem staatliche Beihilfen für einen Geschäftsbereich vom Eisenbahnunternehmen nicht auf einen anderen Geschäftsbereich übertragen werden können. Um für größere finanzielle Transparenz zu sorgen, sind die jährlichen Bilanzen durch die Eisenbahnunternehmen zu veröffentlichen (Richtlinie 2001/12/EG).

*Richtlinie 2001/13/EG zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen*

Die Vorschriften für die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen geben vor, dass Stellen, die in den Mitgliedstaaten die Genehmigungen erteilen, nicht selbst als Transportdienstleister auf dem Eisenbahnmarkt tätig sein dürfen. Zusätzlich müssen sie unabhängig sein von Stellen und Unternehmen, die Verkehrsdienstleistungen erbringen (Richtlinie 2001/13/EG).

*Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegskapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung*

Richtlinie 2001/14/EG setzt die Rahmenbedingungen fest, nach denen die Gebühren für die Nutzung des Schienennetzes erhoben werden sollen und die Zuweisung von Fahrwegkapazität erfolgt. In einem ersten Schritt werden von den Mitgliedstaaten Entgeltraahmenregelungen erstellt, auf deren Basis die Infrastrukturbetreiber die Kosten für die Streckennutzung berechnen und ein Entgelt erheben. Diese Regelungen müssen für das gesamte Netz und für alle Eisenbahnunternehmen in gleicher Weise gelten, sodass ein nicht-diskriminierender Zugang zur Infrastruktur gewährleistet ist.

Für den Fall, dass der Infrastrukturbetreiber einem Eisenbahnunternehmen zugehörig ist, muss eine sogenannte „entgelterhebende Stelle“ eingerichtet werden, die die Zuweisung von Fahrwegkapazität und die Erhebung von Entgelten vornimmt.

Damit alle Eisenbahnunternehmen einen transparenten Zugang zu Informationen über die Netznutzung erhalten, sieht die Richtlinie außerdem vor, dass Infrastrukturbetreiber die Nutzungsbedingungen für das Schienennetz veröffentlichen.

Schließlich müssen Mitgliedstaaten eine Regulierungsstelle einrichten, die die Befolgung der Rechtsvorschriften überprüft und bei der Marktteilnehmer gegebenenfalls Beschwerde einreichen können. Bei der Regulierungsstelle kann es sich um das jeweilige nationale Verkehrsministerium oder eine entsprechende Behörde handeln, die jedoch rechtlich, organisatorisch und finanziell vom Infrastrukturbetreiber, entgelterhebenden Stellen und Antragstellern unabhängig sein muss (Richtlinie 2001/14/EG).

## **4.3 Der Umsetzungsprozess**

### *4.3.1 Meldung der Umsetzungsmaßnahmen*

Die Umsetzung der drei Richtlinien des Eisenbahnpakets durch die Mitgliedstaaten sollte bis zum 15. März 2003 erfolgen, allerdings waren die nationalen Implementierungsprozesse laut der damaligen EU-Kommissarin für Energie und Transport Loyola de Palacio bei Ablauf der Frist sehr unterschiedlich weit vorangeschritten. Während der Eisenbahnmarkt in einigen Mitgliedstaaten wie Schweden, Dänemark, Großbritannien, den Niederlanden, Österreich und Deutschland bereits für den Zugang von Konkurrenten/eher: Wettbewerb geöffnet worden sei, befänden sich Italien, Portugal, Belgien, Spanien, Frankreich, Luxemburg, Finnland, Irland und Griechenland noch in der Umstrukturierung. In diesem Zu-

sammenhang kündigte die Verkehrskommissarin die Einleitung von Vertragsverletzungsverfahren noch vor dem Sommer 2003 an (Agence Europe 2003).

Betrachtet man zunächst die formale Umsetzung des Richtlinienpakets in nationales Recht, lässt sich feststellen, dass alle Mitgliedstaaten bis auf Luxemburg, Deutschland, Österreich, Großbritannien, Griechenland und Schweden die Kommission bis Ende 2003 von ihren nationalen Umsetzungsmaßnahmen in Kenntnis gesetzt hatten. Irland hatte keine Umsetzungsmaßnahmen für Richtlinie 2001/14/EG mitgeteilt. (Europäische Kommission 2004: 32). Da nach der Versendung von Aufforderungsschreiben und begründeten Stellungnahmen noch immer keine Maßnahmen von den Mitgliedstaaten mitgeteilt wurden, wurde von der Kommission mit Klagen vor dem Europäischen Gerichtshof die dritte Stufe des Vertragsverletzungsverfahrens eingeleitet. Die Verfahren gegen Irland, Schweden und Österreich konnten im Jahr 2004 nach der vollständigen Mitteilung von Umsetzungsmaßnahmen zurückgezogen werden. Im Gegensatz dazu stellt der EuGH fest, dass Luxemburg, Deutschland, Griechenland und Großbritannien ihrer Umsetzungsverpflichtung nicht nachgekommen sind, und verurteilt die Mitgliedstaaten zur Tragung der Verfahrenskosten (Europäische Kommission 2005: 63).

Die Vertragsverletzungsverfahren gegen Deutschland, Griechenland und Großbritannien werden nach der Benachrichtigung der Kommission über die Umsetzungsmaßnahmen im Jahr 2005 eingestellt (Europäische Kommission 2006a: 403). Zuletzt wurde das Verfahren gegen Luxemburg im Jahr 2006 eingestellt. Zwischenzeitlich wurden gegen Belgien, die Niederlande und die Slowakei Aufforderungsschreiben oder begründete Stellungnahmen verschickt, die Verfahren wurden jedoch von der Kommission nach kurzer Zeit wieder eingestellt (Europäische Kommission 2007: 273 f.).

#### 4.3.2 Überprüfung der Implementation durch die Kommission

In den Richtlinien des Eisenbahnpakets ist festgelegt, dass die Kommission im Jahr 2006 überprüft, ob die Richtlinien in den Mitgliedstaaten korrekt angewendet werden, und daraufhin dem Europäischen Parlament und dem Rat der EU Bericht über die Entwicklung des Schienenbinnenverkehrsmarktes erstattet. Zu diesem Zweck wurde von der Kommission eine Studie bei der auf den Transportsektor spezialisierten Beratungsagentur Steer Davies Gleave in Auftrag gegeben, die im November 2005 unter dem Titel *Railimplement* veröffentlicht wurde (Steer Davies Gleave 2005: 1).

Um ihren Überwachungsaufgaben nachzukommen, veröffentlichte die Kommission auf der Basis der *Railimplement*-Studie am 3. Mai 2006 den „Bericht über die Durchführung des ersten Eisenbahnpakets“. Die Kommission stellte fest, dass alle Mitgliedstaaten bis auf Luxemburg das Richtlinienpaket formal in nationale Gesetzgebung umgesetzt haben. Allerdings sei die Rechtsgrundlage in den Mitgliedstaaten unterschiedlich interpretiert worden, und die Anwendung der Rechtsakte variere stark zwischen den einzelnen Mitgliedstaaten. Aus diesem Grund habe sich die Umsetzung des Eisenbahnpakets unterschiedlich auf die nationalen Eisenbahnsektoren ausgewirkt, und noch nicht überall sei das gewünschte Ergebnis der Marktöffnung eingetreten (Europäische Kommission 2006b: 5).

Eines der größten verbleibenden Probleme stellte die nicht in allen Mitgliedstaaten gewährleistete Unabhängigkeit des Infrastrukturbetreibers dar. In dieser Frage plädierte die Kommission für eine vollständige institutionelle Trennung zwischen Eisenbahnunternehmen und Bereitstellung des Schienennetzes, allerdings wurde dieser Ansatz nur in Großbritannien verwirklicht. In Frankreich, Polen, der Tschechischen Republik, Ungarn, Estland und Slowenien bestand eine Zusammenarbeit zwischen dem Infrastrukturbetreiber und einem Eisenbahnunternehmen, die nicht in Einklang mit den europäischen Regelungen war. In Griechenland und Irland wurde die Infrastruktur noch von einem Eisenbahnunternehmen betrieben, da die Implementierung noch nicht vollständig abgeschlossen war (Steer Davies Gleave 2005: 68 ff.).

Ebenfalls problematisch sei die Situation der Regulierungsstellen, die häufig nicht über ausreichend finanzielle Mittel und Personal verfügen würden, um effektiv als Marktaufsicht tätig zu sein. In einer Befragung gaben Stakeholder an, dass die zu Neutralität verpflichteten Regulierungsstellen aufgrund fehlender Expertise Rat bei etablierten Eisenbahnunternehmen suchten oder durch ungenügende Informationspolitik auf dem Markt nicht wahrnehmbar seien (Europäische Kommission 2006c: 42 f.).

Zudem kritisierten insbesondere Markteinsteiger die Zulassungsprozesse für Eisenbahnunternehmen als undurchsichtig, willkürlich, zeitaufwändig und kostspielig. Oftmals empfangen sie dort, wo sich etablierte Betreiber in Staatsbesitz befinden, nicht die notwendige Unterstützung der zuständigen Behörden. Da keine Harmonisierung der Zulassungsprozesse stattgefunden habe, gestalte sich der grenzüberschreitende Verkehr auch nach der Umsetzung des ersten Eisenbahnpakets schwierig (Europäische Kommission 2006c: 25 f.).

Auch der Prozess der Entgeltberechnung für die Nutzung der Infrastruktur erfolgte in den Mitgliedstaaten auf sehr unterschiedlicher Grundlage, sodass die zu zahlenden Abgaben eine starke Varianz aufweisen (Europäische Kommission 2006c: 48.).

Für eine Zusammenfassung der in der *Railimplement*-Studie genannten Implementationschwierigkeiten in den Mitgliedstaaten siehe Anhang I.

#### 4.3.3 Kritik für mangelhafte Umsetzung und Inaktivität der Kommission

Obwohl die Kommission bei der Veröffentlichung des Überwachungsreports ankündigte, zeitnah Vertragsverletzungsverfahren gegen die Mitgliedstaaten mit fehlerhafter Umsetzung einzuleiten, wurden in den folgenden Jahren keine weiteren Maßnahmen ergriffen. Dieser Umstand führte dazu, dass das Europäische Parlament im Juni 2007 einen Initiativreport über die Umsetzung des ersten Eisenbahnpakets verfasste, in dem es die Kommission dazu aufrief, unverzüglich rechtliche Schritte gegen diejenigen Mitgliedstaaten einzuleiten, die das Richtlinienpaket nicht ordnungsgemäß implementiert hatten. Auch wenn es mittlerweile in allen Mitgliedstaaten eine formale Trennung zwischen Infrastruktur und Betrieb gebe, erschien es dem Parlament fragwürdig, ob diese Trennung auch tatsächlich eingehalten werde. Besonders in Ländern, in denen das Schienennetz und das Fahrgeschäft in voneinander getrennten Geschäftsbereichen organisiert sind, die sich jedoch im Besitz der gleichen Holding-Firma befinden, käme es häufig zu Diskriminierungen von Markteinsteigern.

Aus diesem Grund müsse der Implementierung des ersten Eisenbahnpakets absolute Priorität beigemessen werden (Europäisches Parlament 2007: 8-13).

Ein Jahr später, im Juni 2008, leitete die Kommission die erste Stufe des Vertragsverletzungsverfahrens ein und versendete Aufforderungsschreiben an 24 der 25 Mitgliedstaaten, die das erste Eisenbahnpaket umzusetzen hatten. Allein die Niederlande erfüllten aus Sicht der Kommission die Anforderungen des Richtlinienpakets vollständig (Europäische Kommission 2008).

Trotz der eingeleiteten Verfahren wurde die schleppende Umsetzung und die Untätigkeit der Kommission von verschiedenen Verbänden der Eisenbahnbranche kritisiert. In einer gemeinsamen Erklärung von acht europäischen Verbänden, darunter Vertreter der Eisenbahnkunden, der unabhängigen Betreiber und der Spediteure, forderten sie die Kommission auf, die Vertragsverletzungsverfahren voranzutreiben und eine Neufassung des ersten Eisenbahnpakets zu erarbeiten (Agence Europe 2009a). Zu diesem Zeitpunkt setzte die Generaldirektion MOVE unter der Leitung von Kommissar Antonio Tajani jedoch darauf, die Umsetzungsschwierigkeiten statt mit einer Neufassung durch informelle bilaterale Gespräche mit den Mitgliedstaaten und gegebenenfalls durch Klagen vor dem EuGH zu lösen (Agence Europe 2009b).

Folglich wurden im Oktober des Jahres 2009 mit Gründen versehene Stellungnahmen, die die zweite Stufe des Vertragsverletzungsverfahrens darstellen, an 21 Mitgliedstaaten verschickt. Somit konnten lediglich Bulgarien, Finnland und Großbritannien nach dem Erhalt der Aufforderungsschreiben ihre nationalen Gesetze in Einklang mit dem ersten Eisenbahnpaket bringen. Alle anderen Mitgliedstaaten wiesen noch Defizite bei der Implementation auf, wobei nach Aussage der Kommission in fast allen Mitgliedstaaten Fortschritte gemacht wurden (Europäische Kommission 2009).

Die mangelhafte Umsetzung des Eisenbahnpakets wurde im Jahr 2010 erneut in zwei Plenarsitzungen des Europäischen Parlamentes thematisiert. In der ersten Debatte am 09.03.2010 benannte der Vorsitzende des Verkehrsausschusses Brian Simpson die willentliche Missachtung der Richtlinien durch die Mitgliedstaaten, die dabei von einigen Teilen der Bahnindustrie unterstützt würden, als Ursache für die Schwierigkeiten bei der Implementation. Es sei frustrierend, dass diese Mitgliedstaaten von der Kommission nicht stärker zur Rechenschaft gezogen würden und dass es so lange dauere, bis Maßnahmen ergriffen würden. Diese Einschätzung wurde weitgehend von den Abgeordneten der EVP, S&D, und den Liberalen unterstützt. Einzig der Abgeordnete der EKR Ryszard Czarnecki war der Ansicht, dass der Umstand, dass der Großteil der Mitgliedstaaten die Richtlinien nicht umgesetzt habe, eher darauf schließen lässt, dass das Eisenbahnpaket Schwachstellen habe (Europäisches Parlament 2010a).

Am 16.06.2010 stand die Umsetzung des ersten Eisenbahnpakets erneut auf der Tagesordnung des Europäischen Parlaments. In dieser Debatte wurden von Carlo Fidanza und Georges Bach, beide Mitglieder der EVP, gesetzliche Unklarheiten als ein Faktor, der die Umsetzung erschwere, genannt. Die Vertreterin der Kommission, Kristalina Georgieva, gab an, dass das langwierige Verfahren darin begründet war, dass die Kommission sich bemühe mit den betreffenden Mitgliedstaaten zusammenzuarbeiten, um eine erfolgreiche Implementation herbeizuführen. Darüber hinaus kündigte sie eine Neufassung der Richtlinien an, wodurch die existierenden Vorschriften vereinfacht und somit die Implementation



erleichtert werden solle (Europäisches Parlament 2010b). Am folgenden Tag veröffentlichte das Europäische Parlament eine Entschließung, in der sie die Kommission dazu auffordert, schnellstmöglich rechtliche Schritte gegen die säumigen Mitgliedstaaten zu ergreifen, und die Neufassung des Eisenbahnpakets bis September 2010 vorzuschlagen (Europäisches Parlament 2010c: 2 f.).

#### 4.3.4 Klagen vor dem Europäischen Gerichtshof

Nur rund eine Woche nach der Entschließung des Europäischen Parlaments reichte die Kommission am 24.06.2010 aufgrund von Verstößen gegen das erste Eisenbahnpaket Klage gegen 13 Mitgliedstaaten vor dem EuGH ein, darunter Österreich, Tschechien, Deutschland, Spanien, Frankreich, Griechenland, Ungarn, Irland, Italien, Luxemburg, Polen, Portugal und Slowenien (Europäische Kommission 2010a). Eine weitere Klage gegen Bulgarien folgte am 26.01.2012 (Europäische Kommission 2012).

Parallel zu den rechtlichen Schritten, die die Mitgliedstaaten zur Behebung der Implementationsmängel veranlassen sollten, bereitete die Kommission eine Neufassung des ersten Eisenbahnpakets vor. Zu diesem Zweck wurde am 17. September 2010 ein Gesetzesvorschlag veröffentlicht, der vorsieht, die drei Richtlinien des ersten Eisenbahnpakets in einen Gesetzestext zu überführen und auf diese Weise die rechtliche Grundlage zu vereinfachen. Zudem sollten unklar formulierte Vorschriften präzisiert werden sowie näher definiert werden, welche Implementationsmaßnahmen als rechtskonform anzusehen sind, um so Umsetzung und Durchsetzung der europäischen Vorgaben in nationales Recht zu erleichtern. Schließlich sollte die Neufassung durch die Entfernung von veralteten Vorschriften auch zu einer Modernisierung des Rechtsrahmens beitragen (Europäische Kommission 2010b: 4 f.). Die Neufassung wurde nach jeweils zwei Lesungen durch das Europäische Parlament und den Rat der EU am 21.12.2012 angenommen (Europäisches Parlament 2015b).

Das erste Urteil des EuGH hinsichtlich der Vertragsverletzungsverfahren erging am 25. Oktober 2012 gegen Portugal, die weiteren Urteile folgten im Zeitraum bis zum 11. Juli 2013. Lediglich das später eingeleitete Verfahren gegen Bulgarien wurde erst am 13. Februar 2014 abgeschlossen (siehe Tabelle 2).

Die folgende Tabelle bietet eine Zusammenfassung der von der Kommission angemahnten Verstöße und gibt an, in welchen Punkten der EuGH die Mitgliedstaaten verurteilt hat.

MS	Rechtssache	Klagegründe	Urteil
AT	C-555/10	1. Fehlende Unabhängigkeit der mit wesentlichen Funktionen betrauten Stelle (2001/14; Art 6 Abs.3)	1. abgewiesen (28.02.13)
BG	C-152/12	1. Inkorrekte Auslegung des Begriffs „Kosten (...), die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen“ (2001/14/EG, Art. 7 Abs. 3) 2. Unzulässige Ausnahme von den Entgeltgrundsätzen (2001/14/EG, Art. 8 Abs. 1)	1. verurteilt 2. abgewiesen (13.02.14)
CZ	C-545/10	1. Festsetzung eines Höchstbetrags für Wegeentgelte (2001/14; Art. 4 Abs. 1) 2. Fehlende Anreize für den Betreiber, die Kosten und Entgelte zu senken (2001/14; Art. 6 Abs. 2).	1. verurteilt 2. verurteilt

		<ol style="list-style-type: none"> <li>3. Inkorrekte Auslegung des Begriffs „Kosten (...), die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen“ (2001/14/EG, Art. 7 Abs. 3)</li> <li>4. Fehlen einer leistungsabhängigen Entgeltregelung (2001/14/EG, Art. 11 Abs. 1 und 2)</li> <li>5. Einschränkung der Unabhängigkeit der Regulierungsstelle (2001/14/EG, Art. 30 Abs. 5)</li> <li>6. Fehlen einer Regulierungsstelle (91/440/EG; Art. 10 Abs. 7)</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>3. abgewiesen</li> <li>4. verurteilt</li> <li>5. verurteilt</li> <li>6. abgewiesen (11.07.13)</li> </ol>
DE	C-556/10	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Fehlende Unabhängigkeit der mit wesentlichen Funktionen betrauten Stelle (2001/14; Art 6 Abs.3)</li> <li>2. Inkorrekte Auslegung des Begriffs „Kosten (...), die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen“ (2001/14/EG, Art. 7 Abs. 3)</li> <li>3. Fehlende Anreize für den Betreiber, die Kosten und Entgelte zu senken (2001/14; Art. 6 Abs. 2)</li> <li>4. Unzureichende Befugnisse der Regulierungsstelle (2001/14/EG, Art. 30 Abs. 4)</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. abgewiesen</li> <li>2. abgewiesen</li> <li>3. abgewiesen</li> <li>4. abgewiesen (28.02.13)</li> </ol>
ES	C-483/10	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Festsetzung der Entgelte durch einen Ministerialerlass (2001/14/EG, Art. 4 Abs. 1)</li> <li>2. Fehlen einer leistungsabhängigen Entgeltregelung (2001/14/EG, Art. 11)</li> <li>3. Im Vorfeld von KOM fallengelassen</li> <li>4. Im Vorfeld von KOM fallengelassen</li> <li>5. Diskriminierung von Eisenbahnunternehmen durch Prioritäten bei der Zuweisung von Fahrwegkapazitäten (2001/14/EG, Art. 13 Abs. 2 und Art. 14 Abs. 1)</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. verurteilt</li> <li>2. verurteilt</li> <li>5. verurteilt (28.02.13)</li> </ol>
FR	C-625/10	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Fehlende Unabhängigkeit bei der Zuweisung von Eisenbahntrassen (91/440/EG, Art. 6 Abs. 3)</li> <li>2. Fehlen einer leistungsabhängigen Entgeltregelung (2001/14/EG, Art. 11)</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. verurteilt</li> <li>2. abgewiesen (18.04.13)</li> </ol>
GR	C-528/10	1. Nichtumsetzung von Art. 6 Abs. 2 bis 5 und Art. 11 der RL 2001/14/EG	1. verurteilt (08.11.12)
HU	C-437/10	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Keine unabhängige Trassenzuweisung (91/440/EG, Art. 6 Abs. 3)</li> <li>2. Fehlende Unabhängigkeit bei der Entgelterhebung (2001/14/EG, Art. 4 Abs. 2)</li> <li>3. Fehlende Bedingungen zur Sicherstellung des finanziellen Gleichgewichts des Infrastrukturbetreibers (2001/14/EG, Art. 6 Abs. 1) sowie fehlende Anreize für den Betreiber, die Kosten und Entgelte zu senken (2001/14/EG, Art. 6 Abs. 2)</li> <li>4. Keine Anwendung des Grundsatzes der „unmittelbaren Kosten“ (2001/14/EG, Art. 7 Abs. 3)</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. abgewiesen</li> <li>2. abgewiesen</li> <li>3. verurteilt</li> <li>4. verurteilt (28.02.13)</li> </ol>
IE	/	eingestellt	
IT	C-369/11	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Fehlende Unabhängigkeit bei der Erhebung von Entgelten für den Zugang zur Infrastruktur (2001/14/EG, Art. 4 Abs. 1 und Art. 30 Abs. 3)</li> <li>2. Einschränkung der Unabhängigkeit der Regulierungsstelle (2001/14/EG, Art. 30 Abs. 1)</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. verurteilt</li> <li>2. abgewiesen (03.10.13)</li> </ol>
LU	C-412/11	1. Fehlende Unabhängigkeit bei der Trassenzuweisung (91/440/EG, Art. 6 Abs. 3 und 2001/14/EG, Art. 14 Abs. 2)	1. abgewiesen (11.07.13)
PL	C-512/10	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Im Vorfeld von KOM fallengelassen</li> <li>2. Fehlende Bedingungen zur Sicherstellung des finanziellen Gleichgewichts des Infrastrukturbetreibers (2001/14/EG, Art. 6 Abs. 1 und 91/440/EG, Art. 7 Abs. 3 und 4)</li> <li>3. Fehlende Anreize für den Betreiber, die Kosten und Entgelte zu senken (2001/14; Art. 6 Abs. 2 und 3)</li> <li>4. Inkorrekte Auslegung des Begriffs „Kosten ..., die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen“ (2001/14/EG,</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>2. abgewiesen</li> <li>3. verurteilt</li> <li>4. verurteilt</li> </ol>

		Art. 7 Abs. 3)	(30.05.13)
PT	C-557/10	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Staatlicher Einfluss auf die Entscheidung von Eisenbahnunternehmen über die Veräußerung oder den Erwerb von Vermögensgegenständen (91/440/EG, Art. 5 Abs. 3)</li> <li>2. Fehlende Bedingungen zur Sicherstellung des finanziellen Gleichgewichts des Infrastrukturbetreibers (2001/14/EG, Art. 6 Abs. 1 und 91/440/EG, Art. 7 Abs. 3 und 4)</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. verurteilt</li> <li>2. verurteilt (25.10.12)</li> </ol>
SI	C-627/10	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Fehlende Unabhängigkeit der mit wesentlichen Funktionen betrauten Stelle (2001/14; Art 6 Abs.3)</li> <li>2. Fehlende Anreize für den Betreiber, die Kosten und Entgelte zu senken (2001/14; Art. 6 Abs. 2 bis 5)</li> <li>3. Fehlen einer leistungsabhängigen Entgeltregelung (2001/14/EG, Art. 11)</li> <li>4. Fehlen einer Methode zur Berechnung des Mindestentgelts für den Zugang zum Schienennetz (2001/14/EG, Art. 7 Abs. 3)</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. verurteilt</li> <li>2. verurteilt</li> <li>3. verurteilt</li> <li>4. verurteilt (11.07.13)</li> </ol>

Tabelle 2: EuGH-Urteile zur Umsetzung des ersten Eisenbahnpakets (Eigene Darstellung. Siehe Anhang II)

Die Tschechische Republik und Slowenien sind mit jeweils vier vom EuGH festgestellten Verstößen gegen das erste Eisenbahnpaket die Mitgliedstaaten, in denen die Diskrepanz zwischen den europäischen Anforderungen und den national geltenden Vorschriften am stärksten ausgeprägt ist. Darauf folgt Spanien, dessen Umsetzung in drei Punkten nicht den Vorschriften der europäischen Richtlinien entsprach. In jeweils zwei Anklagepunkten wurden Ungarn, Polen und Portugal verurteilt. Schließlich stellte der EuGH fest, dass Bulgarien, Frankreich, Griechenland und Italien die Vorgaben des ersten Eisenbahnpakets in jeweils einem Punkt nicht erfüllten.

Im Gegensatz dazu wurden alle von der Kommission vorgebrachten Klagegründe gegen Österreich, Luxemburg und Deutschland abgewiesen. Die Rügen der Kommission waren darin begründet, dass Schienennetz und Fahrbetrieb in diesen Mitgliedstaaten in der Verantwortung einer Holding-Firma sind, die jedoch nach Ansicht der Kommission nicht den Kriterien für eine Trennung von Infrastruktur und Betrieb entsprachen. Allerdings bezog sich die Kommission auf Kriterien, die erst nachträglich im Rahmen des Reports über die Umsetzung des ersten Eisenbahnpakets veröffentlicht wurden. Somit stellte der EuGH fest, dass die Kriterien nicht rechtlich verbindlich wären, da sie nie im Amtsblatt der Europäischen Union erschienen sind und es Mitgliedstaaten deshalb nicht vorgeworfen werden könne, diese Kriterien nicht berücksichtigt zu haben (EuGH 2013).

Die folgende Tabelle 3 stellt den Zeitverlauf der Umsetzungsprozesse in den Mitgliedstaaten grafisch dar.

Die Umsetzung des ersten Eisenbahnpakets in den Mitgliedstaaten der EU

Jahr	2003			2004			2005			2006			2007			2008			2009			2010			2011			2012			2013						
MS	2001/12	2001/13	2001/14	2001/12	2001/13	2001/14	2001/12	2001/13	2001/14	2001/12	2001/13	2001/14	2001/12	2001/13	2001/14	2001/12	2001/13	2001/14	2001/12	2001/13	2001/14	2001/12	2001/13	2001/14	2001/12	2001/13	2001/14	2001/12	2001/13	2001/14	2001/12	2001/13	2001/14				
AT																																		A			
BE																																					
BG																																					
CZ																																			V		
DE																																			A		
DK																																					
EE																																					
ES																																			V		
FI																																					
FR																																			V	A	
GB																																					
GR																																			V		
HU																																			A	V	
IE																																					
IT																																				V	
LT																																					
LV																																					
LU																																			A	A	
NL																																					
PL																																				A	V
PT																																				V	V
RO																																					
SK																																					
SI																																				V	
SE																																					

	1. Stufe Vertragsverletzungsverfahren	V	Verurteilung durch EuGH
	2. Stufe Vertragsverletzungsverfahren	A	Abweisung der Klage
	3. Stufe Vertragsverletzungsverfahren		

Tabelle 3: Umsetzungsprozess in den Mitgliedstaaten.(Eigene Darstellung s. Anhang III)

## 5. Überprüfung der Hypothesen

Im Folgenden werden die im Methodenkapitel aufgestellten Hypothesen geprüft, indem die empirischen Implementationsprozesse in den Mitgliedstaaten mit den theoretischen Erwartungen verglichen werden. Um Vergleiche zwischen den Welten zu ermöglichen, wurde die Übersicht über den zeitlichen Ablauf der Umsetzung neu sortiert, sodass sie den Ländergruppen der „Four Worlds of Compliance“ entsprechen (siehe Tabelle 5). Auf der Grundlage dieser Übersicht wurde zudem berechnet, nach welcher Stufe des Verfahrens Vertragsverletzungsprozesse in den vier Welten prozentual eingestellt wurden (Tabelle 4).

<i>World of Compliance</i>	<i>Stufe des Vertragsverletzungsverfahrens</i>	<i>Beilegung nach 1. Stufe</i>	<i>Beilegung nach 2. Stufe</i>	<i>Beilegung nach 3. Stufe</i>	<i>Verurteilung / eingeleitete Verfahren</i>
<b>World of Law Observance</b>		50% (6/12)	50% (6/12)	0% (0/12)	0% (0/12)
<b>World of Domestic Politics</b>		30% (9/30)	37% (11/30)	33% (10/30)	23% (7/30)
<b>World of Dead Letters</b>		22% (5/23)	43% (10/23)	34% (8/23)	17% (4/23)
<b>World of Neglect</b>		0% (0/17)	29% (5/17)	70% (12/17)	59% (10/17)

Tabelle 4: Beilegung der Vertragsverletzungsverfahren nach Verfahrensstufe (Eigene Darstellung)

Umsetzungsprozess in den "Worlds of Compliance" (Eigene Darstellung s. Anhang IV)

		2003			2004			2005			2006			2007			2008			2009			2010			2011			2012			2013		
		2001/12	2001/13	2001/14	2001/12	2001/13	2001/14	2001/12	2001/13	2001/14	2001/12	2001/13	2001/14	2001/12	2001/13	2001/14	2001/12	2001/13	2001/14	2001/12	2001/13	2001/14	2001/12	2001/13	2001/14	2001/12	2001/13	2001/14	2001/12	2001/13	2001/14			
<b>Law Obs.</b>	<b>MS</b>																																	
	DK																																	
	FI																																	
	SE																																	
<b>Domestic Politics</b>	AT																														A			
	BE																																	
	DE																													A	A			
	ES																														V			
	NL																																	
	GB																																	
<b>Dead Letters</b>	CZ																												A	V				
	HU																														V			
	IE																																	
	IT																														V			
	SI																														V			
	SK																																	
<b>Neglect</b>	FR																												V	V				
	GR																												V					
	LU																												A	A				
	PT																											V	V					

	1. Stufe Vertragsverletzungsverfahren	V	Verurteilung durch EuGH
	2. Stufe Vertragsverletzungsverfahren	A	Abweisung der Klage
	3. Stufe Vertragsverletzungsverfahren		

Tabelle 5: Umsetzungsprozess in den "Worlds of Compliance" (Eigene Darstellung s. Anhang IV)

## 5.1 World of Law Observance

*H1: Gehört ein Mitgliedstaat zur „World of Law Observance“, werden Richtlinien fristgerecht umgesetzt.* Mit Dänemark und Finnland haben zwei der drei Mitgliedstaaten der „World of Law Observance“ die Umsetzungsmaßnahmen für das erste Eisenbahnpaket fristgerecht gemeldet. Schweden hatte bei Ablauf der Frist am 15.03.2003 keine Maßnahmen mitgeteilt und erhielt daraufhin als eines von acht Mitgliedstaaten ein Aufforderungsschreiben der Kommission. Das Vertragsverletzungsverfahren gegen Schweden wurde im folgenden Jahr nach der Mitteilung von nationalen Gesetzen eingestellt. Im Gegensatz zur „World of Domestic Politics“ und „World of Neglect“ endete kein auf die Meldung von Umsetzungsmaßnahmen bezogenes Vertragsverletzungsverfahren in einer Klage vor dem EuGH, weshalb die Umsetzung der drei Richtlinien in der „World of Law Observance“ im Vergleich zu den anderen Welten insgesamt als gelungen eingeschätzt werden kann.

Die in der Hypothese formulierten Erwartungen werden insofern bestätigt, dass zwei der drei Mitgliedstaaten aus der Gruppe der „World of Law Observance“ dem vorgegebenen Implementationsmuster einer fristgerechten Mitteilung von Umsetzungsmaßnahmen vollständig entsprechen. Währenddessen liegt in Schweden eine verspätete Umsetzung vor, die jedoch im Vergleich zu anderen Mitgliedstaaten als kurzfristig einzustufen ist. Aus diesem Grund kann Hypothese H1 mit Einschränkungen als bestätigt gelten.

*H2: Gehört ein Mitgliedstaat zur „World of Law Observance“, werden Richtlinien korrekt angewendet.* Nach der Überprüfung der Implementation durch die Kommission wurden im Jahr 2008 gegen 24 der 25 von dem ersten Eisenbahnpaket betroffenen Mitgliedstaaten Vertragsverletzungsverfahren eingeleitet, darunter auch gegen alle drei Staaten der „World of Law Observance“. Während Finnland seine nationalen Regelungen nach dem Erhalt des Aufforderungsschreibens in Einklang mit den europäischen Vorschriften brachte, wurde gegen Dänemark und Schweden mit dem Versand einer begründeten Stellungnahme die zweite Stufe des Vertragsverletzungsverfahrens ergriffen.

Allerdings wurde bezüglich der korrekten Anwendung der Richtlinien gegen keinen Mitgliedstaat aus dieser Gruppe eine Klage vor dem EuGH eingereicht, womit die „World of Law Observance“ die einzige Ländergruppe darstellt, in der es zu keiner Vertragsverletzungsklage kam. Darüber hinaus wurden auch in den folgenden Jahren keinerlei Verstöße durch die Kommission aufgedeckt, sodass festgestellt werden kann, dass ab dem Jahr 2010 in der „World of Law Observance“ eine korrekte Umsetzung des Richtlinienpakets vorlag. Obwohl die Mitgliedstaaten der „World of Law Observance“ somit Umsetzungsfehler aufweisen, schneidet diese Ländergruppe in Bezug auf die korrekte Umsetzung im Vergleich besser als die anderen Welten ab. Aus diesen Gründen kann die Hypothese teilweise bestätigt werden, da zwar nicht von Anfang an eine korrekte Umsetzung bestand, jedoch die Implementationsleistung in der „World of Law Observance“ deutlich besser einzuschätzen ist als in den anderen Welten.

*H3: Gehört ein Mitgliedstaat zur „World of Law Observance“, werden eventuelle Verstöße innerhalb kurzer Zeit behoben.*

Insgesamt liegen in der „World of Law Observance“ zwölf Fälle vor, in denen ein Verstoß gegen die Umsetzungsverpflichtung festgestellt werden kann. Die Hälfte der Verstöße, nämlich die Verstöße Schwedens aus dem Jahr 2003 und die Verstöße Finnlands im Jahr 2008, wurden während der ersten Stufe des Vertragsverletzungsverfahrens eingestellt. Die Verstöße von Dänemark und Schweden aus dem Jahr 2008 wurden erst korrigiert, nachdem die zweite Stufe des Vertragsverletzungsverfahrens eingeleitet worden war. In den Mitgliedstaaten der „World of Law Observance“ liegt kein Fall vor, in dem Verstöße langfristig bestanden hätten oder ein Mitgliedstaat ein Urteil des EuGH abwartete, bevor gesetzliche Änderungen vorgenommen wurden.

Obwohl einige Verfahren nicht umgehend eingestellt wurden, konnten Verstöße gegen die europäischen Vorgaben in der „World of Law Observance“ zumindest schneller korrigiert werden als in den anderen Welten. Folglich entspricht das Umsetzungsverhalten den Erwartungen der „Worlds of Compliance“-Typologie.

*H4: Im Vergleich zu den anderen Welten wird die „World of Law Observance“ die beste Implementationsleistung aufweisen.*

Sowohl in Bezug auf die fristgerechte Meldung der Umsetzungsmaßnahmen als auch in Bezug auf die korrekte Anwendung der drei Richtlinien des ersten Eisenbahnpakets schneidet die „World of Law Observance“ im Vergleich mit den anderen Welten sehr gut ab. Betrachtet man zunächst nur die fristgerechte Meldung der Umsetzungsmaßnahmen, erzielen die „World of Law Observance“ und die „World of Dead Letters“ in etwa gleich gute Ergebnisse, und verfügen somit über eine fristgerechtere Umsetzung als die „World of Domestic Politics“ und die „World of Neglect“. Berücksichtigt man darüber hinaus auch die korrekte Anwendung der Richtlinien, lässt sich feststellen, dass in der „World of Law Observance“, in der als einziges kein Verfahren vor dem EuGH wurde, ebenfalls die beste Anwendung der Richtlinien vorliegt. Aus diesen Gründen kann auch die Hypothese H4 bestätigt werden.

## **5.2 World of Domestic Politics**

*H5: Gehört ein Mitgliedstaat zur „World of Domestic Politics“, werden Richtlinien fristgerecht umgesetzt, wenn sie den innenpolitischen Interessen entsprechen. Es ist mit einer verzögerten Umsetzung zu rechnen, wenn es divergierende innenpolitische Interessen gibt.*

Aus der Gruppe der „World of Domestic Politics“ gelang es einzig Spanien, die fristgerechte Umsetzung des Richtlinienpakets zu melden. Alle anderen Mitgliedstaaten erhielten zumindest eine begründete Stellungnahme der Kommission, wobei Deutschland und Großbritannien aufgrund ihrer verspäteten Umsetzung vor dem EuGH verklagt wurden. Die Meldung der Implementationsmaßnahmen kann in der „World of Domestic Politics“ demnach als problematisch eingeschätzt werden.

Die eigentliche Frage, ob eine verzögerte Umsetzung in der „World of Domestic Politics“ auf divergierende innenpolitische Interessen zurückzuführen ist, kann im Rahmen



dieser Arbeit nicht vollständig beantwortet werden, da die bisherige Auswertung der Implementationsvorgänge in den Mitgliedstaaten auf den Kommissionsdaten über Vertragsverletzungsverfahren und der *Railimplement*-Studie beruht. Diese Quellen geben keine Auskunft über mögliche innenpolitische Gründe oder Motive, auf die eine verspätete oder inkorrekte Umsetzung zurückgeführt werden könnte. Deswegen soll im 6. Kapitel anhand eines Beispiels aus der „World of Domestic Politics“ näher auf die innenpolitischen Interessenkonstellationen und deren mögliche Auswirkungen auf den Implementationsvorgang eingegangen werden, um erste Erkenntnisse in dieser Fragestellung zu gewinnen.

*H6: Gehört ein Mitgliedstaat zur World of Domestic Politics, werden Richtlinien korrekt angewendet, wenn sie den innenpolitischen Interessen entsprechen. Es ist mit einer inkorrekten Anwendung zu rechnen, wenn es divergierende innenpolitische Interessen gibt.*

Gegen alle Mitgliedstaaten der „World of Domestic Politics“ mit Ausnahme der Niederlande wurden 2008 Vertragsverletzungsverfahren wegen einer fehlerhaften Anwendung des Richtlinienpakets eingeleitet. Während die Verfahren gegen Belgien und Großbritannien eingestellt wurden, wurden mit Österreich, Deutschland und Spanien die Hälfte der Mitgliedstaaten aus der „World of Domestic Politics“ vor dem EuGH angeklagt. Letztendlich wurde jedoch lediglich Spanien aufgrund einer fehlerhaften Umsetzung verurteilt.

Wie schon bei Hypothese 5 erlauben die vorhandenen Daten keine Rückschlüsse auf mögliche Gründe für Verstöße gegen die europäischen Vorschriften. Insgesamt kann jedoch festgestellt werden, dass die empirischen Umsetzungsprozesse in der „World of Domestic Politics“ keinem einheitlichen Verlauf folgen, sondern ein sehr differenziertes Bild ergeben. Während die Niederlande und Großbritannien zunächst Verzögerungen bei der Übertragung in nationales Recht aufwiesen, gehörten sie später zu den Mitgliedstaaten, in denen das erste Eisenbahnpaket mit am besten angewendet wird. In Belgien bestanden sowohl in der Umsetzungs- als auch in der Anwendungsphase Verstöße, die jedoch relativ zeitnah korrigiert wurden. Obwohl in Österreich und Deutschland Verzögerungen bei der Mitteilung von nationalen Maßnahmen vorlagen und beide Mitgliedstaaten später für eine inkorrekte Umsetzung angeklagt wurden, stuft der EuGH die gesetzlichen Vorkehrungen beider Länder als regelkonform ein. Im Gegensatz dazu wurde Spanien, welches das einzige Land aus der Gruppe ist, gegen das kein Verfahren wegen einer fehlenden Meldung der Umsetzung eingeleitet ist, später als einziges Mitglied der „World of Domestic Politics“ für eine fehlerhafte Umsetzung verurteilt.

*H7: Gehört ein Mitgliedstaat zur „World of Domestic Politics“, werden eventuelle Verstöße lange bestehen, da sie auf innenpolitischen Konflikten basieren.*

Im Durchschnitt wurden in der „World of Domestic Politics“ 30% der Vertragsverletzungsverfahren nach der ersten Verfahrensstufe beigelegt, weitere 37% nach der zweiten Stufe und in 33% der Fälle kam es zu einer Klage vor dem EuGH. Fast jedes vierte eingeleitete Verfahren endete in einer Verurteilung. Damit werden Verfahren zwar durchschnittlich später beigelegt als in der „World of Law Observance“, jedoch früher als in der „World of Dead Letters“ und der „World of Neglect“.

Während einige Verstöße zeitnah behoben werden konnten, wie z.B. in Österreich in 2003, Belgien in 2004 und Großbritannien in 2008, dauerten die Vertragsverletzungsver-

fahren in vor dem EuGH verhandelten Fällen bis zu sechs Jahre. Da jedoch nicht beobachtet werden konnte, dass Verstöße in der „World of Domestic Politics“ eher langfristig als kurzfristig bestehen, entsprechen die Ergebnisse nicht den in der Hypothese formulierten Annahmen.

*H8: Im Vergleich zu den anderen Welten wird die „World of Domestic Politics“ eine schlechtere Implementationsleistung als die „World of Law Observance“ und eine bessere Implementationsleistung als die „World of Dead Letters“ und die „World of Neglect“ aufweisen.*

Die Implementationsleistung der Mitgliedstaaten der „World of Domestic Politics“ reicht nicht an die Umsetzung der „World of Law Observance“ heran, in der die Implementation überwiegend korrekt war und es keine Klagen vor dem EuGH gab. In der „World of Domestic Politics“ gab es größere Probleme bei der Umsetzung in nationales Recht, zudem wurden gegen alle Staaten der Gruppe im Jahr 2008 Vertragsverletzungsverfahren eingeleitet. Obwohl gegen drei Mitgliedstaaten Vertragsverletzungsverfahren eingeleitet wurden, wurde letztendlich nur Spanien verurteilt, während Österreich und Deutschland freigesprochen wurden. Im Vergleich dazu ist die Implementationsleistung der „World of Dead Letters“ und der „World of Neglect“ als aufgrund der höheren Zahl an Verurteilungen als schlechter einzuschätzen. Demzufolge entsprechen die Implementationsmuster den in der Hypothese genannten Erwartungen, dass die „World of Domestic Politics“ im Vergleich zu den anderen Welten ein mittleres Abschneiden vorweist.

### 5.3 World of Dead Letters

*H9a: Gehört ein Mitgliedstaat zur „World of Dead Letters“, werden Richtlinien fristgerecht umgesetzt, wenn sie den innenpolitischen Interessen entsprechen. Es ist mit einer verzögerten Umsetzung zu rechnen, wenn es divergierende innenpolitische Interessen gibt.*

Die Meldung der Umsetzungsmaßnahmen erfolgte in den Mitgliedstaaten der „World of Dead Letters“ nahezu problemlos. Lediglich die Tschechische Republik und Ungarn erhielten 2003 ein Aufforderungsschreiben bezüglich der Meldung von Umsetzungsmaßnahmen für die Richtlinie 2001/14/EG. Im folgenden Jahr wurde die Slowakei aufgefordert, Umsetzungsmaßnahmen für alle drei Richtlinien des Pakets mitzuteilen. Sämtliche Vertragsverletzungsverfahren konnten nach der ersten Stufe des Verfahrens beigelegt werden. Aus diesem Grund kann die Meldung der Umsetzungsmaßnahmen als ebenso gut eingeschätzt werden wie die der „World of Law Observance“. Ebenso wie in der „World of Domestic Politics“ kann allerdings hier auch nicht gesagt werden, ob das positive Abschneiden bei der Umsetzungsmitteilung in einem Zusammenhang mit einem innenpolitischen Konsens für die erforderlichen Anpassungen steht.

*H9b: Typischerweise verläuft die Umsetzung erfolgreicher als die Anwendung der Richtlinien.*

Während die fristgerechte Meldung der nationalen Umsetzungsmeldungen nahezu problemlos abläuft, werden in Folge der Überprüfung durch die Kommission gegen alle Mitgliedstaaten der Gruppe Vertragsverletzungsverfahren eingeleitet, woraufhin vier der sechs Staaten später für eine inkorrekte Umsetzung verklagt werden. Somit bestätigen die Ergeb-

nisse der Untersuchung die Annahme der Hypothese, dass die Umsetzung der Richtlinien erfolgreicher verläuft als deren Anwendung.

*H10: Gebört ein Mitgliedstaat zur „World of Dead Letters“, bestehen häufig gravierende Mängel in der Anwendung von Richtlinien.*

Gegen alle sechs Mitgliedstaaten der „World of Dead Letters“ wurden 2008 Vertragsverletzungsverfahren eingeleitet. Während das Verfahren gegen die Slowakei im Jahr 2010 und das Verfahren gegen Irland im Jahr 2011 eingestellt wurde, gingen die anderen Fälle vor den EuGH, was zu einer Verurteilung von Tschechien, Ungarn, Italien und Slowenien führte. Die Verstöße betreffen in allen Mitgliedstaaten der „World of Dead Letters“ die Richtlinie 2001/14/EG, in Tschechien wurden zusätzlich Mängel bei der Umsetzung der Richtlinie 2001/12/EG festgestellt. Während Italien in einem und Ungarn in zwei Anklagepunkten verurteilt wurden, war die Implementation in Tschechien und Slowenien in jeweils vier Punkten nicht im Einklang mit den europäischen Vorgaben. Damit weisen diese beiden Mitgliedstaaten die insgesamt schlechteste Implementationsleistung auf. Angesichts dessen kann bestätigt werden, dass in der „World of Dead Letters“ große Mängel bei der Implementation vorhanden sind.

*H11: Im Vergleich zu den anderen Welten wird die „World of Dead Letters“ eine schlechtere Implementationsleistung als die „World of Law Observance“ und die „World of Domestic Politics“ aufweisen.*

Mit sechs eingeleiteten Vertragsverletzungsverfahren, fünf Klagen vor dem EuGH und vier Verurteilungen weist die „World of Dead Letters“ eine schlechtere Implementationsleistung auf als die „World of Law Observance“ und die „World of Domestic Politics“, in der keines bzw. ein Mitgliedstaat verurteilt wurde.

#### **5.4 World of Neglect**

*H12: Gebört ein Mitgliedstaat zur „World of Neglect“, ist der Umsetzungsprozess von Inaktivität gekennzeichnet, sodass Richtlinien verspätet umgesetzt werden.*

In Bezug auf diese Frage ist die Performance der Mitgliedstaaten der „World of Neglect“ gespalten: Die Meldung der Umsetzungsmaßnahmen in Frankreich und Portugal verlief ohne Verzögerung, weshalb keineswegs von einer Phase der Inaktivität gesprochen werden kann. Im Gegensatz dazu wurden Griechenland und Luxemburg aufgrund der stark verzögerten Meldung der Umsetzungsmaßnahmen durch den EuGH verurteilt.

Die Erwartungen der Hypothese treffen somit nur auf die Umsetzung Griechenlands und Luxemburgs zu, während die Meldung von Umsetzungsmaßnahmen in Frankreich und Portugal nicht dem durch Untätigkeit gekennzeichneten Muster der „World of Neglect“ entspricht.

*H13: Gehört ein Mitgliedstaat zur „World of Neglect“, bestehen häufig gravierende Mängel in der Anwendung von Richtlinien.*

Gegen alle vier Mitgliedstaaten der „World of Neglect“ wurden im Jahr 2008 Vertragsverletzungsverfahren eingeleitet, die 2010 zu Klagen vor dem EuGH führten. Bei drei der vier Staaten stellte der EuGH eine Vertragsverletzung fest. In Frankreich und Portugal lagen Mängel in der Umsetzung der Richtlinien 2001/12/EG und 2001/14/EG vor, Griechenland wurde für Mängel in der Umsetzung von Richtlinie 2001/14 verurteilt. Allerdings verstießen Frankreich und Griechenland jeweils in nur einem Anklagepunkt und Portugal in zwei Anklagepunkten gegen die Vorschriften des ersten Eisenbahnpakets. Folglich sind die Verstöße gegen das Richtlinienpaket in dieser Gruppe nicht so umfassend wie in Ländern aus anderen Welten. Zum Beispiel bestanden in Tschechien und Slowenien, die der „World of Dead Letters“ zugeordnet werden, in vier Anklagepunkten Verstöße gegen europäische Vorschriften. Spanien, das der „World of Domestic Politics“ zugehörig ist, hat gegen das Richtlinienpaket in drei Punkten verstoßen.

Obwohl in der „World of Neglect“ also Verstöße gegen EU-Recht vorhanden sind, kann nicht davon gesprochen werden, dass die Umsetzungspflichten generell vernachlässigt würden.

*H14: Gehört ein Mitgliedstaat zur „World of Neglect“, sind Verfahren Anstoß für den Beginn der Implementation.*

In der „World of Neglect“ konnte kein Vertragsverletzungsverfahren direkt nach der ersten Stufe des Verfahrens eingestellt werden. Durchschnittlich wurden 29% der Verfahren nach der zweiten Stufe beigelegt und 70% endeten in einer Klage vor dem EuGH. Insgesamt 59% der begonnenen Vertragsverletzungsverfahren führten zu einer Verurteilung. Diese Ergebnisse weisen nicht darauf hin, dass die Einleitung von Vertragsverletzungsverfahren die Implementation in den jeweiligen Mitgliedstaaten beschleunigt.

*H15: Im Vergleich zu den anderen Welten wird die „World of Neglect“ eine schlechtere Implementationsleistung als die „World of Law Observance“, die „World of Domestic Politics“ und die „World of Dead Letters“ aufweisen.*

In der „World of Neglect“ zeigt die Hälfte der Mitgliedstaaten Verzögerungen bei der Meldung von Umsetzungsmaßnahmen, während die anderen beiden Mitgliedstaaten während dieses Vorgangs keinerlei Probleme aufweisen. Drei der vier Mitgliedstaaten wurden zudem aufgrund von Fehlern in der Umsetzung als Folge eines Vertragsverletzungsverfahrens verurteilt. Im Vergleich zu der „World of Law Observance“ und der „World of Dead Letters“ liegt eine schlechtere Performance bei der Meldung der Umsetzungsmaßnahmen vor. Die „World of Domestic Politics“ schneidet bei der Meldung von Umsetzungsmaßnahmen hingegen schlechter ab als die „World of Neglect“.

Obwohl in den Mitgliedstaaten der „World of Neglect“ Verstöße gegen EU-Recht festgestellt wurden, sind diese in ihrem Umfang geringer als in anderen Staaten. Es kann also nicht pauschal von einer Vernachlässigung der Umsetzungsfristen gesprochen werden. Bezogen auf die Anwendung ist die Implementationsperformance der „World of Neglect“ als schlechter als die der „World of Law Observance“ und der „World of Domestic Poli-

tics“ einzuschätzen, wobei die „World of Neglect“ besser abschneidet als die „World of Dead Letters“.

## 5.5 Zwischenfazit

Insgesamt entspricht der rekonstruierte Implementationsvorgang des ersten Eisenbahnpakets in den Mitgliedstaaten zu weiten Teilen den Annahmen der „Worlds of Compliance“-Typologie. Besonders zutreffend sind die theoretischen Aussagen zur „World of Law Observance“, die in dieser Untersuchung im Vergleich zu den anderen Welten am besten abschneidet. Auch das Implementationsmuster der „World of Dead Letters“, das einerseits durch eine fristgerechte Meldung von Umsetzungsmaßnahmen und andererseits durch Mängeln in der Anwendung der Richtlinie charakterisiert ist, findet sich im Implementationsverlauf des ersten Eisenbahnpakets wieder.

In anderen Bereichen stimmen die theoretischen Vorgaben nicht mit den Ergebnissen dieser Arbeit überein, dies betrifft vor allem das Abschneiden der „World of Neglect“. Hier erfüllen in der Umsetzungsphase nur zwei der vier Mitgliedstaaten der Gruppe die theoretischen Annahmen, dass der Umsetzungsprozess von Inaktivität geprägt ist, während die anderen beiden Staaten keinerlei Verzögerung bei der Meldung von Umsetzungsmaßnahmen aufweisen. Ebenfalls kann nicht bestätigt werden, dass in der „World of Neglect“ eine Vernachlässigung der Implementationspflichten vorherrscht. Obwohl durchaus Verstöße gegen EU-Recht bestehen, betreffen diese nur Teile der Umsetzung und wiegen weniger schwer als beispielsweise in der „World of Dead Letters“. Darüber hinaus traf es nicht zu, dass die Einleitung von Vertragsverletzungsverfahren die Implementation in der „World of Neglect“ beschleunigen würde. Schließlich konnte nicht festgestellt werden, dass Verstöße gegen EU-Recht in der „World of Domestic Politics“ langfristig bestehen.

Nicht alle Hypothesen konnten im Rahmen dieser Arbeit umfassend geprüft werden, da die vorhandenen Daten keine Informationen zu den Gründen für Implementationschwierigkeiten bieten. Aus diesem Grund soll im folgenden Kapitel am Beispiel des Umsetzungsprozesses in Deutschland untersucht werden, inwiefern divergierende innenpolitische Interessen zu einer Verspätung der Umsetzung beigetragen haben.

## 6. Innenpolitische Konflikte im deutschen Umsetzungsprozess

Betrachtet man den nationalen Umsetzungsprozess des ersten Eisenbahnpakets in Deutschland, lassen sich einige innenpolitische Konflikte finden, die zu einer verspäteten Umsetzung der Richtlinien beigetragen haben.

Bereits zu Beginn der 90er Jahre wurden in Deutschland erste Reformbemühungen zur Liberalisierung und Privatisierung des Schienenverkehrs beschlossen. Ausschlaggebend hierfür waren sowohl die deutsche Wiedervereinigung, die eine Integration von Bundesbahn und Reichsbahn erforderlich machte, als auch die Pflicht zur Umsetzung der europäischen Richtlinie 91/440/EG, die die grenzüberschreitende Öffnung des Schienennetzes für internationale Anbieter anvisierte (Engartner 2008: 136 ff.). Im Bundestag traf der Vorschlag parteiübergreifend auf Zustimmung, sodass das Eisenbahnneuordnungsgesetz am 2. Dezember 1993 mit großer Mehrheit verabschiedet wurde und am 1. Januar 1994 in Kraft trat (Engartner 2008: 144). Durch den Beschluss gingen die Bundesbahn und die Reichsbahn in die privatrechtlich organisierte Deutsche Bahn AG über. Zusätzlich wurde der Markt im Einklang mit der europäischen Richtlinie 91/440/EG für private Anbieter von Eisenbahndienstleistungen geöffnet (Knieps; Weiß 2010: 154 f.). Schließlich wurden die Kompetenzen für den Schienenpersonennahverkehr dezentralisiert und auf die Bundesländer übertragen (Engartner 2008: 161 ff.).

Insgesamt befürworteten die politischen Parteien im Deutschen Bundestag weitere Schritte hin zu einer Liberalisierung des Bahnsektors, sodass sich Deutschland im Rahmen der Verhandlungen um das erste Eisenbahnpaket auf europäischer Ebene für die Trennung von Infrastruktur und Fahrbetrieb einsetzte. Allerdings bestand die Bundesregierung auf der gesetzlichen Möglichkeit, dass diese Trennung unternehmensintern mithilfe einer organisatorischen Trennung vorgenommen werden könne. Da die Verkehrskommissarin Loyola de Palacio davon ausging, dass in einem Holding-Modell eine Beeinflussung des Netzbetreibers durch andere Unternehmensbereiche nicht vermieden werden könne, hegte sie Bedenken gegen diese Regelung (Handelsblatt 2000).

Nach einem personellen Wechsel auf dem Posten des Verkehrsministers schien der Konflikt zwischen Deutschland und der Kommission ausgeräumt, da der neu ins Amt gekommene Verkehrsminister Kurt Bodewig (SPD) die faktische Trennung von Schienennetz und Betrieb ebenfalls als wichtige Voraussetzung für die Wettbewerbsfähigkeit des Eisenbahnsektors ansah. Zur Zeit der Verabschiedung des ersten Eisenbahnpakets auf europäischer Ebene Anfang März 2001 einigte er sich in Rücksprache mit Bundeskanzler Gerhard Schröder und dem Finanzminister Hans Eichel sowie SPD-Fraktionschef Peter Struck und SPD-Generalsekretär Franz Müntefering darauf, das Schienennetz aus der Holding der Deutschen Bahn AG herauszulösen. Diese vom Koalitionspartner Bündnis 90/Die Grünen unterstützte Maßnahme sollte bis zum Herbst 2003 innerhalb der speziell eingerichteten Task Force „Zukunft der Schiene“ ausgestaltet werden (Der Spiegel 2001a). In einem Interview verkündete Bodewig: „Es geht nicht mehr um das Ob, wir prüfen lediglich noch das Wie der Trennung von Netz und Betrieb.“ (Der Spiegel 2001b).

Der Beschluss der Bundesregierung widersprach allerdings stark den Interessen der Deutschen Bahn und daher sollte Bahnchef Mehdorn in der Task Force mitwirken, um dort die Position seines Unternehmens zu vertreten (Handelsblatt 2001). Seiner Ansicht nach würde eine Trennung von Infrastruktur und Fahrbetrieb zu Sicherheitsrisiken führen und die Wirtschaftlichkeit des Bahnkonzerns einschränken: „Voraussetzung für ein effektives Kostenmanagement ist aber ein „integrierter Konzern“, der die Ergebnisverantwortung für alle Teile der Wertschöpfungskette im Verbundsystem Bahn berücksichtigt und innerhalb der Holding dem direkten Marktdruck der Transporteure ausgesetzt ist.“ (Bodewig et al. 2001: 314).

Während der Ausarbeitung der Reform gelang es Mehdorn, den Prozess entscheidend zu gestalten und seine Vorstellungen durchzusetzen. Als Resultat gelangte die Task Force im September 2001 zu dem Ergebnis, dass der Geschäftsbereich Netz bei der DB AG verbleiben solle. Selbst Funktionen mit großem Potential für die Diskriminierung von Mitbewerbern, wie die Trassenzuweisung und Preisfestsetzung, sollten weiterhin durch die DB Netz AG wahrgenommen werden. Aus diesem Grund kam die Medienberichterstattung zu der Schlussfolgerung, dass in der Task Force letztendlich die Variante beschlossen wurde, mit der das geringste Maß an Wettbewerb auf dem Schienenmarkt eingeführt wurde (Die Welt 2001a). Das ursprünglich vom Verkehrsminister vorgegebene Ziel der Trennung von Netz und Betrieb steht also in einem völligen Kontrast zu den späteren Ergebnissen der Task Force.

Ende November 2001 verkündete Verkehrsminister Bodewig die Verschiebung der Reform auf die nächste Legislaturperiode, da die Gesetzestexte nicht mehr bis zur nächsten Bundestagswahl im September 2002 verabschiedet werden könnten. Diese Entscheidung wurde vom Verkehrspolitischen Sprecher der Grünen Albert Schmidt kritisiert und traf auch bei den Oppositionsparteien der CDU/CSU und der FDP auf Ablehnung und Unverständnis (Die Welt 2001b). Nach der Bundestagswahl, die in einer Fortführung der rot-grünen Koalition resultierte, wurde das Amt des Verkehrsministers im Rahmen der Kabinettsumbildung mit Manfred Stolpe (SPD) neu besetzt (Deutscher Bundestag 2010).

In den Bundestagsdebatten zur Bahnreform kritisierten und hinterfragten die Abgeordneten der CDU und der FDP den Sinneswandel der Regierung und die Abkehr von den zuvor festgelegten Eckpunkten der Reform. Der CDU-Abgeordnete Dr. Klaus W. Lippold plädierte für einen diskriminierungsfreien Zugang zum Schienennetz, mehr Wettbewerb im Eisenbahnsektor und für eine stärkere Dezentralisierung des Bahnunternehmens. Der Regierung warf er vor, der DB AG zu starken Einfluss auf die Ausgestaltung der Reform zu gewähren: „Aber offensichtlich wird die Bahnpolitik nicht mehr von dieser Bundesregierung gestaltet. Vielmehr hat Herr Mehdorn einen völlig unangemessenen Handlungsspielraum, sodass sich die Frage stellt, wer eigentlich regiert: Stolpe oder Mehdorn?“ (Deutscher Bundestag 2003: 5634).

Der Entwurf für das Dritte Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften wurde am 23.03.2004 in den Bundestag eingebracht (Deutscher Bundestag 2004a). Zu diesem Zeitpunkt war die Frist für die Umsetzungsmaßnahmen zum ersten Eisenbahnpaket bereits seit einem Jahr abgelaufen. Die verspätete Umsetzung wurde von den Oppositionsparteien kritisiert, die darüber hinaus Zweifel äußerten, ob die deutschen Maßnahmen die europäischen Vorgaben bezüglich der Unabhängigkeit von Netz und Fahrbetrieb erfül-

len (Deutscher Bundestag 2004b: 8975 f.). Die SPD-Abgeordnete Karin Rehbock-Zureich versicherte daraufhin, dass die deutsche Gesetzesvorlage, die eine organisatorische, finanzielle und personelle Trennung innerhalb des Bahnkonzerns vorsieht, den europäischen Vorschriften entspricht (Deutscher Bundestag 2004c: 13653).

Zusätzlich zu der verspäteten Einbringung des Gesetzes führte Uneinigkeit zwischen dem Bundestag und dem Bundesrat zu einer weiteren Verzögerung des Gesetzgebungsverfahrens. Aufgrund der Tatsache, dass die SPD und die Grünen zwar die Mehrheit im Bundestag stellten, der Bundesrat sich jedoch mehrheitlich aus Vertretern der Oppositionsparteien CDU/CSU und FDP zusammensetzte (Schröder 2015) wurde am 17.12.2004 ein Vermittlungsausschuss angerufen (Bundesrat 2004). Im Vermittlungsverfahren konnte eine Einigung erzielt werden, sodass die Gesetzesänderungen am 27.04.2005 verabschiedet wurden (BGBl. I: 1138).

Auffällig am Umsetzungsprozess in Deutschland ist, dass das Ziel der Trennung von Betrieb und Schiene, das 2001 von der Bundesregierung verkündet worden war, nicht durchgesetzt wurde, obwohl es von der großen Mehrheit der Parteien im Bundestag unterstützt wurde. Während Verkehrsminister Bodewig die Trennung von Infrastruktur und Betrieb anfänglich bereits als beschlossene Sache präsentierte, entsprachen die tatsächlichen Reforminhalte sehr stark den Vorstellungen der Deutschen Bahn. Die Tatsache, dass ein von allen großen Parteien unterstütztes Reformvorhaben derartig stark abgeändert wurde, lässt auf einen großen politischen Einfluss des Bahn-Konzerns schließen.

Ein Faktor, der die verspätete Umsetzung des ersten Eisenbahnpakets in Deutschland verursacht hat, war die Aufschiebung des Reformvorhabens auf die nächste Legislaturperiode aufgrund der Bundestagswahl 2002. In Ergänzung dazu wurde der ohnehin verspätete Umsetzungsprozess durch die Einberufung eines Vermittlungsausschusses zwischen Bundestag und Bundesrat weiter verzögert. Dies führte dazu, dass Deutschland als letzter EU-Mitgliedstaat am 27. April 2005 seine Umsetzungsmaßnahmen der Kommission mitteilte (Europäische Kommission 2006b: 13).

Obwohl die CDU/CSU und die FDP den Verbleib der Infrastruktur in der Deutsche Bahn Holding während des Gesetzgebungsprozesses stark kritisierte, wurde weder in der großen Koalition 2005 noch in der schwarz-gelben Koalition 2009 eine Änderung in dieser Frage angestrebt. Stattdessen setzte sich später auch die schwarz-gelbe Bundesregierung auf europäischer Ebene für das Interesse der Bahn ein, das Holdingmodell auch in den folgenden Eisenbahnpaketen als gesetzeskonform anzuerkennen (Spiegel Online 18.01.2013).

In der „World of Compliance“ Typologie wird Deutschland der „World of Domestic Politics“ zugeordnet. Eine verzögerte und inkorrekte Umsetzung einer Richtlinie wird in dieser Welt auf divergierende innenpolitische Interessen zurückgeführt. Hinsichtlich der Umsetzung des ersten Eisenbahnpakets lassen sich in Deutschland divergierende Präferenzen feststellen. Einerseits bestand zunächst ein Konflikt zwischen den Reformplänen der Bundesregierung und den wirtschaftlichen Interessen der Deutschen Bahn, die eine Spaltung des Konzerns ablehnte. Nach dem Positionswechsel der SPD ergab sich ein Konflikt mit den Oppositionsparteien, der zu einer Blockade des Gesetzesvorhabens im Bundesrat führte.



Aus diesen Gründen entspricht das Beispiel des deutschen Umsetzungsprozesses den theoretischen Annahmen des „World of Compliance“-Ansatzes.

## 7. Fazit

Diese Arbeit beschäftigte sich mit der Frage, inwiefern die Umsetzung des ersten Eisenbahnpakets die theoretischen Annahmen des „Four Worlds of Compliance“-Ansatzes bestätigt. Zu diesem Zweck wurden auf der theoretischen Grundlage der Typologie 15 Hypothesen aufgestellt, die später anhand der Ergebnisse des empirischen Umsetzungsprozesses überprüft wurden.

Die Überprüfung der Hypothesen hat ergeben, dass die Implementierungsprozesse der EU-Mitgliedstaaten bei der Umsetzung des ersten Eisenbahnpakets in vielen Aspekten mit den theoretischen Annahmen der „Worlds of Compliance“-Typologie übereinstimmen. Insbesondere die Annahme, dass in der „World of Law Observance“ eine gute Implementationsleistung vorliegen wird, hat sich bewahrheitet. In Bezug auf die „World of Neglect“ trafen die Annahmen des „Worlds of Compliance“-Ansatzes weniger auf das untersuchte Beispiel zu.

So entsprachen in der Umsetzungsphase nur zwei von vier der „World of Neglect“ zugeordneten Mitgliedstaaten der Erwartung, dass die Phase von Inaktivität gekennzeichnet sei. Die anderen beiden Länder der Gruppe meldeten die Umsetzung fristgemäß und widersprechen somit den Annahmen der Typologie. Darüber hinaus wurde festgestellt, dass in der „World of Neglect“ zwar Mängel in der Anwendung der Richtlinien bestehen, diese sind allerdings nicht so gravierend, dass von einer Vernachlässigung der Umsetzungspflichten gesprochen werden könnte. Schließlich konnte diese Untersuchung nicht bestätigen, dass Verstöße gegen EU-Recht in der „World of Domestic Politics“ langfristig bestehen, da sie auf innenpolitischen Konflikten basieren.

Am Beispiel des deutschen Implementationsprozesses konnte anschließend aufgezeigt werden, dass Schwierigkeiten bei der Umsetzung auf divergierende innenpolitische Interessen zurückgeführt werden können. Hierbei kann einerseits auf die Interessen der Deutschen Bahn als Wirtschaftskonzern und andererseits auf einen Konflikt zwischen Regierungs- und Oppositionsparteien verwiesen werden, der zu einer Blockade des umzusetzenden Gesetzesvorhabens im Bundesrat führte und somit die Einberufung eines Vermittlungsausschusses erforderlich machte. Diese Erkenntnisse unterstützen die Vermutung der „Worlds of Compliance“-Typologie, dass innenpolitische Konflikte eine verzögerte und inkorrekte Umsetzung bewirken.

Die durchgeführte Untersuchung kann keinesfalls als Beweis dafür dienen, dass die „Worlds of Compliance“-Typologie auf andere Politikfelder wie zum Beispiel die Verkehrspolitik übertragen werden kann, da die Untersuchung von lediglich drei Richtlinien keine verallgemeinerungsfähigen Ergebnisse hervorbringen kann. Trotzdem kann aufgrund der Tatsache, dass die theoretischen Annahmen der Typologie zu großen Teilen den beobachteten Umsetzungsprozessen entsprechen, davon ausgegangen werden, dass es lohnenswert sein könnte, die Übertragbarkeit des „Worlds of Compliance“-Ansatzes auf andere Politikfelder weiter zu erforschen.

## Literaturverzeichnis

- Agence Europe (2003): Commission could start legal proceedings 'before summer' against Member States who have not transposed the First Rail Package. In: *Europe Daily Bulletin* 8421, 15.03.2003.
- Agence Europe (2009a): Private rail freight companies call for rapid establishment of Single Market for Transport. In: *Europe Daily Bulletin* 9917, 10.06.2009.
- Agence Europe (2009b): Rail sector criticises results of transport policy. In: *Europe Daily Bulletin* 9990, 03.10.2009.
- Angelova, Mariyana; Dannwolf, Tanja; König, Thomas (2012): How Robust are Compliance Findings? A Research Synthesis. In: *Journal of European Public Policy* 19(8): 1269-1291.
- Bodewig, Kurt; Mehdorn, Hartmut; Grewer, Hermann; Baum, Herbert (2001): Grundsatzfragen einer Reform der Verkehrspolitik. In: *Wirtschaftsdienst* 81(6): 311-322.
- Börzel, Tanja A. (2000): Why there is no 'southern problem' On environmental leaders and laggards in the European Union. In: *Journal of European Public Policy* 7(1): 141-162.
- Börzel, Tanja A. (2001): Non-compliance in the European Union: pathology or statistical artefact? In: *Journal of European Public Policy* 8(5): 803-824.
- Börzel, Tanja A.; Hofmann, Tobias; Panke, Diana (2012): Caving in or sitting it out? Longitudinal patterns of non-compliance in the European Union. In: *Journal of European Public Policy* 19(4): 454-471.
- Bundesrat (2004): Anrufung des Vermittlungsausschusses durch den Bundesrat. Drittes Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften. Drucksache 955/04, 17.12.2004.
- Chayes, Abram; Handler Chayes, Antonia (1993): On compliance. In: *International Organization* 47(2): 175-205.
- Ciavarini Azzi, Guiseppe (1988): What Is this New Research into the Implementation of Community Legislation Bringing Us? In: Sientopf, Heinrich; Ziller, Jacques (Hrsg.): *Making European Policies Work. The Implementation of Community Legislation in the Member States.* Sage, London: 190-201.
- Der Spiegel (2001a): Zug der Moderne. Ausg. 11/2001, 12.03.2001: 22-24.
- Der Spiegel (2001b): Das wird ein großer Wurf. Ausg. 11/2001, 12.03.2001: 25-26.
- Deutscher Bundestag (2003): Stenografischer Bericht 66. Sitzung. Plenarprotokoll 15/66, Berlin, 18.10.2003.
- Deutscher Bundestag (2004a): Gesetzentwurf der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN. Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften. Drucksache 15/2743, 23.03.2004.
- Deutscher Bundestag (2004b): Stenografischer Bericht 100.Sitzung. Plenarprotokoll 15/100, Berlin, 25.03.2004.
- Deutscher Bundestag (2004c): Stenografischer Bericht 146. Sitzung. Plenarprotokoll 15/146, Berlin, 03.12.2004.

- Deutscher Bundestag (2010): Datenhandbuch zur Geschichte des Deutschen Bundestages 1990 bis 2010. Zusammensetzung der Bundeskabinette. 15. Wahlperiode (2002-2005): 2. Kabinett Schröder. Online unter: [http://daten.offenesparlament.de/datenhandbuch\\_1990-2010/06/06\\_02/06\\_02\\_04.html](http://daten.offenesparlament.de/datenhandbuch_1990-2010/06/06_02/06_02_04.html) [20.05.2015].
- Die Welt (2001a): Kehrtwende der Task Force: Weniger Markt im Bahn-Netz. 20.09.01. Online unter: <http://www.welt.de/print-welt/article476847/Kehrtwende-der-Task-Force-Weniger-Markt-im-Bahn-Netz.html> [20.05.2015].
- Die Welt (2001b): Bodewig verschiebt Gesetz für Wettbewerb auf der Schiene. 20.11.01. Online unter: <http://www.welt.de/print-welt/article489933/Bodewig-verschiebt-Gesetz-fuer-Wettbewerb-auf-der-Schiene.html> [20.05.2015].
- Duina, Francesco (1997): Explaining Legal Implementation in the European Union. In: *International Journal of the Sociology of Law* 25 (2): 155-179.
- Engartner, Tim (2008): Die Privatisierung der Deutschen Bahn. Über die Implementierung marktorientierter Verkehrspolitik. VS Verlag für Sozialwissenschaften, Wiesbaden.
- EuGH (2013): Rs. C-555/10. Europäische Kommission gegen Republik Österreich. Urteil des Gerichtshofes vom 28. Februar 2013. Online verfügbar unter: curia.europa.eu
- Europäische Kommission (1996): Weißbuch. Eine Strategie zur Revitalisierung der Eisenbahn in der Gemeinschaft. KOM(96) 421 endg., Brüssel, 30.06.1996.
- Europäische Kommission (2004): Document de travail des services de la Commission. Annexe au 21ème Rapport annuel sur le contrôle de l'application du droit communautaire (2003). SEC(2004) 1638, Brüssel, 30.12.2004.
- Europäische Kommission (2005): 22ème Rapport annuel sur le contrôle de l'application du droit communautaire (2004). Document de travail des services de la Commission. Situation dans les différents secteurs. SEC(2005) 1446, Brüssel, 5.11.2004.
- Europäische Kommission (2006a): Document de travail des services de la Commission. Annexe au 23ème rapport annuel de la Commission sur le contrôle de l'application du droit communautaire (2005). SEC(2006) 1005, Brüssel, 24.07.2006.
- Europäische Kommission (2006b): Report from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions on the implementation of the first railway package. COM(2006) 189 final, Brüssel, 03.05.2006.
- Europäische Kommission (2006c): Commission Staff Working Document. Annexes to the Communication on the implementation of the railway infrastructure package Directives ('First Railway Package'). SEC(2006) 530, Brüssel, 3.05.2006.
- Europäische Kommission (2007): Commission Staff Working Document. Annex to the 24th Annual Report from the Commission on Monitoring the Application of Community Law (2006). SEC(2007) 976, Brüssel, 17.07.2007.
- Europäische Kommission (2008): Commission calls on Member States to ensure correct implementation of the First Rail Package. IP/08/1031, Brüssel, 26.06.2008.

- Europäische Kommission (2009): Kommission rügt Mitgliedstaaten wegen mangelhafter Umsetzung des ‚ersten Eisenbahnpakets. IP/09/1438, Brüssel, 08.10.2009.
- Europäische Kommission (2010a): Schienenverkehr: Kommission unternimmt rechtliche Schritte gegen 13 Mitgliedstaaten wegen mangelhafter Umsetzung des ersten Eisenbahnpakets. IP/10/807, Brüssel, 24.06.2010.
- Europäische Kommission (2010b): Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council establishing a single European railway area (Recast). COM(2010) 475 final, Brüssel, 17.09.2010.
- Europäische Kommission (2012): Kommission unternimmt rechtliche Schritte gegen Bulgarien wegen unzureichender Umsetzung des ersten Eisenbahnpakets. IP/12/53, Brüssel, 26. 06.2012.
- Europäische Kommission (2013a): Kommission verklagt Deutschland wegen Nichttrennung von Finanzströmen zwischen Zug- und Schienennetzbetreibern. IP/13/1097, Brüssel, 20.11.2013.
- Europäische Kommission (2013b): Rail Transport: France and UK fail to implement European rules regarding the Channel Tunnel. IP/13/557, Brüssel, 20.06.2013.
- Europäisches Parlament (2007): Report on the implementation of the first railway package. 2006/22131(INI), Brüssel, 08.06.2007.
- Europäisches Parlament (2010a): Debates Tuesday, 9 March 2010 – Strasbourg. Implementation of the first railway package directives. CRE 09/032010 – 14. Online unter: <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+CRE+20100309+ITEM-014+DOC+XML+V0//EN&language=EN> [20.05.2015].
- Europäisches Parlament (2010b): Debates Wednesday, 16 June 2010 – Strasbourg. Implementation of the first railway package directives. CRE 16/062010 – 18, Online unter: <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+CRE+20100616+ITEM-018+DOC+XML+V0//EN&language=EN> [20.05.2015].
- Europäisches Parlament (2010c): Entschließung des Europäischen Parlaments vom 17. Juni 2010 zur Umsetzung der Richtlinien des ersten Eisenbahnpakets (2001/12/EG, 2001/13/EG, 2001/14/EG). P7\_TA(2010)0240, Straßburg, 17.06.2010.
- Europäisches Parlament (2015a): Legislative Observatory. Procedure File for procedure1998/0266(COD) - Railway transport: licensing of railway undertakings. Online unter: <http://www.europarl.europa.eu/oecil/popups/ficheprocedure.do?reference=1998/0266%28COD%29&l=en> [20.05.2015].
- Europäisches Parlament (2015b): Legislative Observatory. Procedure File for procedure 2010/0253(COD) – Single European railway area. Recast. Online unter: <http://www.europarl.europa.eu/oecil/popups/ficheprocedure.do?reference=2010/0253%28COD%29&l=en> [20.05.2015].
- Falkner, Gerda; Hartlapp, Miriam; Leiber, Simone; Treib, Oliver (2002): Transforming Social policy in Europe? The EC’s parental leave directive and misfit in the 15 member states. In: *MPIfG working paper* 2(11).
- Falkner, Gerda; Hartlapp, Miriam; Treib, Oliver (2006): Worlds of compliance: Why leading approaches to European Union implementation are only „sometimes-true theories“. In: *European Journal of Political Research* 46(3): 395-416.

- Falkner, Gerda; Treib, Oliver, Hartlapp, Miriam; Leiber, Simone (2005): *Complying with Europe. EU Harmonisation and Soft Law in the Member States*. Cambridge University Press, New York.
- Falkner, Gerda; Treib, Oliver (2008): Three Worlds of Compliance or Four? The EU-15 Compared to New Member States. In: *Journal of Common Market Studies* 46(2): 293-313.
- Handelsblatt (2000): Liberalisierung der Bahn geht in Vermittlungsrunde. Ausg. 156/2000, 15.08.00: 9.
- Handelsblatt (2001): Mehdorn schlägt Alarm. 10.04.2001. Online unter: <http://www.handelsblatt.com/archiv/bahnchef-erneut-auf-konfrontationskurs-zu-verkehrsminister-bodewig-mehdorn-schlaegt-alarm/2056644.html> [20.05.2015].
- Hartlapp, Miriam; Falkner, Gerda (2009): Problems of Operationalization and Data in EU Compliance Research. In: *European Union Politics* 10(2): 281-304.
- Haverland, Markus (2000): National Adaptation to European Integration: The Importance of Institutional Veto Points. In: *Journal of Public Policy* 20(1): 83-103.
- Haverland, Markus; Romeijn, Marleen (2007): Do Member States Make European Policies Work? Analysing the EU Transposition Deficit. In: *Public Administration* 85(3): 757-778.
- Haverland, Markus; Steunenberg, Bernard; van Waarden, Frans (2010): Sectors at Different Speeds: Analysing Transposition Deficits in the European Union. In: *Journal of Common Market Studies* 49(2): 266-291.
- Héritier, Adrienne; Knill, Christoph; Mingers, Susanne (1996): *Ringling the Changes in Europe. Regulatory Competition and Redefinition of the State. Britain, France, Germany*. De Gruyter, Berlin.
- Immergut, Ellen M. (1998): The Theoretical Core of the New Institutionalism. In: *Politics and Society* 26(1): 5-34.
- Kaeding, Michael (2008): Lost in Translation or Full Steam Ahead. The Transposition of EU Transport Directives across Member States. In: *European Union Politics* 9(1): 115-143.
- Knieps, Günter; Weiß, Hans-Jörg (2010): Regulierung der Eisenbahninfrastruktur: Marktmacht, Interoperabilität und das Defizitproblem. In: Knieps, Günter; Weiß, Hans-Jörg (Hrsg.): *Fallstudien zur Netzökonomie*. Gabler, Wiesbaden: 139-170.
- Knill, Christoph; Lenschow, Andrea (1998): Coping with Europe: The impact of British and German administrations on the implementation of EU environmental policy. In: *Journal of European Public Policy* 5(4): 595-614.
- Lampinen, Risto; Uusikylä, Petri (1998): Implementation Deficit – Why Member States do not Comply with EU directives? In: *Scandinavian Political Studies* 21(3): 231-251.
- Mahoney, James (2000): Path Dependence in Historical Sociology. In: *Theory and Society* 29(4): 507-548.
- Mastenbroek, Ellen (2005): EU compliance: Still a 'black hole'? In: *Journal of European Public Policy* 12(6): 1103-1120.
- Mastenbroek, Ellen M.; Kaeding, Michael (2006): Europeanization Beyond the Goodness of Fit: Domestic Politics in the Forefront. In: *Comparative European Politics* 4(4): 331-354.
- Mayntz, Renate (1977): Die Implementation politischer Programme: Theoretische Überlegungen zu einem neuen Forschungsgebiet. In: *Die Verwaltung* 10(1): 51-66.

- Mayntz, Renate (1983): Zur Einleitung: Probleme der Theoriebildung in der Implementationsforschung. In: Mayntz, Renate (Hrsg): *Implementation politischer Programme II*. Springer Fachmedien, Wiesbaden: 7-24.
- Mazmanian, Daniel; Sabatier, Paul (1980): The Implementation of Public Policy: A Framework of Analysis. In: *Policy Studies Journal* 8(4): 538-560.
- Pressman, Jeffrey L.; Wildavsky, Aaron B. (1973): *Implementation: How Great Expectations in Washington are Dashed in Oakland: Or, why It's Amazing that Federal Programs Work at All, this Being a Saga of the Economic Development Administration as Told by Two Sympathetic Observers who Seek to Build Morals on a Foundation of Ruined Hopes*. University of California Press, London.
- Richtlinie 91/440/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft (Abl. L 237 vom 24.08.1991: 25-28).
- Richtlinie 2001/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gesellschaft (Abl. L 75 vom 15.03.2001: 1-25).
- Richtlinie 2001/13/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen (Abl. L 75 vom 15.03.2001: 26-28).
- Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegskapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung (Abl. L 75 vom 15.03.2001: 29-46).
- Schröder, Valentin (2015): Bundesrat. Stimmenverteilung und Mehrheitsverhältnisse. Online unter: [www.wahlen-in-deutschland.de/bBundesrat.htm](http://www.wahlen-in-deutschland.de/bBundesrat.htm) [20.05.2015]
- Spendzharova, Aneta; Versluis, Esther (2013): „Issue salience in the European policy process: what impact on transposition? In: *Journal of European Public Policy* 20(10): 1499-1516.
- Steer Davies Gleave (2005): *Railimplement – Implementation of EU Directives 2001/12/EC, 2001/13/EC and 2001/14/EC. Final Report*.
- Sverdrup, Ulf (2004): Compliance and Conflict Management in the European Union: Nordic Exceptionalism. In: *Scandinavian Political Studies* 27(1): 23-43.
- Tallberg, Johann (2002): „Paths to Compliance: Enforcement, Management, and the European Union. In: *International Organization* 56(3): 609-643.
- Thomson, Robert (2007): Time To Comply: National Responses to Six EU Labour Market Directives Revisited. In: *Western European Politics* 30(5): 987-1008.
- Thomson, Robert (2010): Opposition through the back door in the transposition of EU directives. In: *European Union Politics* 11(4): 577-596.
- Treib, Oliver (2003): Die Umsetzung von EU-Richtlinien im Zeichen der Parteipolitik: Eine akteurszentrierte Antwort auf die Misfit-These. In: *MPIfG Discussion Paper* 03/3.
- Treib, Oliver (2006): Implementing and complying with EU governance outputs. In: *Living Reviews in European Governance* 1(1). Online unter: [www.livingreviews.org/lreg-2006-1](http://www.livingreviews.org/lreg-2006-1) [20.05.2015].

van Meter, Donald S.; van Horn, Carl E. (1975): The Policy Implementation Process. A Conceptual Framework. In: *Administration & Society* 6(4): 445-488.

Versluis, Esther (2007): Even rules, uneven practices: Opening the 'black box' of EU law in action. In: *West European Politics* 30(1): 50-67.



## Anhang I

Zusammenfassung der Implementierungsschwierigkeiten (Eigene Darstellung auf Grundlage der Railimplement Studie)

	Umsetzung in nationales Recht	Durchsetzung der Richtlinien	Getrennte Rechnungsführung: Infrastruktur	Getrennte Rechnungsführung: Güter- /Personenverkehr	Getrennte Rechnungsführung: Gemeinwohlverpflichtungen	Unabhängigkeit der wesentlichen Funktionen	Stakeholder Einschätzung zur Unabhängigkeit	Lizenzentscheidung innerhalb von 3 Monaten	Automatische Akzeptanz von in anderen MS ausstellen	Veröffentlichung der Schienennetz- Nutzungsbed-	Existenz von Regulierungsstellen
AT											
BE											
BG	0										
CZ											
DK											
EE											
FI											
FR											
DE											
GR											
HU											
IE											
IT											
LV											
LT											
LU											
NL											
PL											
PT											
EO											
SK											
SI											
ES											
SE											
GB											

## Anhang II

## Urteile des EuGH

MS	Rechts-sache	Klagegründe	Urteil
AT	C-555/10	2. Fehlende Unabhängigkeit der mit wesentlichen Funktionen betrauten Stelle (2001/14; Art 6 Abs.3)	2. abgewiesen <i>(28.02.13)</i>
BG	C-152/12	3. Inkorrekte Auslegung des Begriffs „Kosten (...), die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen“ (2001/14/EG, Art. 7 Abs. 3) 4. Unzulässige Ausnahme von den Entgeltgrundsätzen (2001/14/EG, Art. 8 Abs. 1)	3. verurteilt 4. abgewiesen <i>(13.02.14)</i>
CZ	C-545/10	7. Festsetzung eines Höchstbetrags für Weegeentgelte (2001/14; Art. 4 Abs. 1) 8. Fehlende Anreize für den Betreiber, die Kosten und Entgelte zu senken (2001/14; Art. 6 Abs. 2). 9. Inkorrekte Auslegung des Begriffs „Kosten (...), die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen“ (2001/14/EG, Art. 7 Abs. 3) 10. Fehlen einer leistungsabhängigen Entgeltregelung (2001/14/EG, Art. 11 Abs. 1 und 2) 11. Einschränkung der Unabhängigkeit der Regulierungsstelle (2001/14/EG, Art. 30 Abs. 5) 12. Fehlen einer Regulierungsstelle (91/440/EG; Art. 10 Abs. 7)	7. verurteilt 8. verurteilt 9. abgewiesen 10. verurteilt 11. verurteilt 12. abgewiesen <i>(11.07.13)</i>
DE	C-556/10	5. Fehlende Unabhängigkeit der mit wesentlichen Funktionen betrauten Stelle (2001/14; Art 6 Abs.3) 6. Inkorrekte Auslegung des Begriffs „Kosten (...), die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen“ (2001/14/EG, Art. 7 Abs. 3) 7. Fehlende Anreize für den Betreiber, die Kosten und Entgelte zu senken (2001/14; Art. 6 Abs. 2) 8. Unzureichende Befugnisse der Regulierungsstelle (2001/14/EG, Art. 30 Abs. 4)	5. abgewiesen 6. abgewiesen 7. abgewiesen 8. abgewiesen <i>(28.02.13)</i>
ES	C-483/10	6. Festsetzung der Entgelte durch einen Ministerialerlass (2001/14/EG, Art. 4 Abs. 1) 7. Fehlen einer leistungsabhängigen Entgeltregelung (2001/14/EG, Art. 11) 8. Im Vorfeld von KOM fallengelassen 9. Im Vorfeld von KOM fallengelassen 10. Diskriminierung von Eisenbahnunternehmen	3. verurteilt 4. verurteilt 5. verurteilt

		durch Prioritäten bei der Zuweisung von Fahrwegkapazitäten (2001/14/EG, Art. 13 Abs. 2 und Art. 14 Abs. 1)	(28.02.13)
FR	C-625/10	3. Fehlende Unabhängigkeit bei der Zuweisung von Eisenbahntrassen (91/440/EG, Art. 6 Abs. 3) 4. Fehlen einer leistungsabhängigen Entgeltregelung (2001/14/EG, Art. 11)	3. verurteilt 4. abgewiesen (18.04.13)
GR	C-528/10	2. Nichtumsetzung von Art. 6 Abs. 2 bis 5 und Art. 11 der RL 2001/14/EG	2. verurteilt (08.11.12)
HU	C-437/10	5. Keine unabhängige Trassenzuweisung (91/440/EG, Art. 6 Abs. 3) 6. Fehlende Unabhängigkeit bei der Entgelterhebung (2001/14/EG, Art. 4 Abs. 2) 7. Fehlende Bedingungen zur Sicherstellung des finanziellen Gleichgewichts des Infrastrukturbetreibers (2001/14/EG, Art. 6 Abs. 1) sowie fehlende Anreize für den Betreiber, die Kosten und Entgelte zu senken (2001/14/EG, Art. 6 Abs. 2) 8. Keine Anwendung des Grundsatzes der „unmittelbaren Kosten“ (2001/14/EG, Art. 7 Abs. 3)	4. abgewiesen 5. abgewiesen 6. verurteilt 7. verurteilt (28.02.13)
IE	/	eingestellt	
IT	C-369/11	3. Fehlende Unabhängigkeit bei der Erhebung von Entgelten für den Zugang zur Infrastruktur (2001/14/EG, Art. 4 Abs. 1 und Art. 30 Abs. 3) 4. Einschränkung der Unabhängigkeit der Regulierungsstelle (2001/14/EG, Art. 30 Abs. 1)	3. verurteilt 4. abgewiesen (03.10.13)
LU	C-412/11	2. Fehlende Unabhängigkeit bei der Trassenzuweisung (91/440/EG, Art. 6 Abs. 3 und 2001/14/EG, Art. 14 Abs. 2)	2. abgewiesen (11.07.13)
PL	C-512/10	5. Im Vorfeld von KOM fallengelassen 6. Fehlende Bedingungen zur Sicherstellung des finanziellen Gleichgewichts des Infrastrukturbetreibers (2001/14/EG, Art. 6 Abs. 1 und 91/440/EG, Art. 7 Abs. 3 und 4) 7. Fehlende Anreize für den Betreiber, die Kosten und Entgelte zu senken (2001/14; Art. 6 Abs. 2 und 3) 8. Inkorrekte Auslegung des Begriffs „Kosten ..., die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen“ (2001/14/EG, Art. 7 Abs. 3)	2. abgewiesen 3. verurteilt 4. verurteilt (30.05.13)
PT	C-557/10	3. Staatlicher Einfluss auf die Entscheidung von Eisenbahnunternehmen über die Veräußerung oder den Erwerb von Vermögensgegenständen (91/440/EG, Art. 5 Abs. 3) 4. Fehlende Bedingungen zur Sicherstellung des finanziellen Gleichgewichts des Infrastrukturbetreibers (2001/14/EG, Art. 6 Abs. 1 und	1. verurteilt 2. verurteilt

		91/440/EG, Art. 7 Abs. 3 und 4)	(25.10.12)
SI	C-627/10	5. Fehlende Unabhängigkeit der mit wesentlichen Funktionen betrauten Stelle (2001/14; Art 6 Abs.3)	5. verurteilt
		6. Fehlende Anreize für den Betreiber, die Kosten und Entgelte zu senken (2001/14; Art. 6 Abs. 2 bis 5)	6. verurteilt
		7. Fehlen einer leistungsabhängigen Entgeltregelung (2001/14/EG, Art. 11)	7. verurteilt
		8. Fehlen einer Methode zur Berechnung des Mindestentgelts für den Zugang zum Schienennetz (2001/14/EG, Art. 7 Abs. 3)	8. verurteilt (11.07.13)

Quellen:

EuGH (2012a) „Rs. C-556/12. Europäische Kommission gegen Republik Bulgarien. Urteil des Gerichtshofes vom 13. Februar 2014“. Online verfügbar unter: [curia.europa.eu](http://curia.europa.eu)

EuGH (2012b) „Rs. C-528/10. Europäische Kommission gegen Hellenische Republik. Urteil des Gerichtshofes vom 8. November 2012“. Online verfügbar unter: [curia.europa.eu](http://curia.europa.eu)

EuGH (2013a) „Rs. C-555/10. Europäische Kommission gegen Republik Österreich. Urteil des Gerichtshofes vom 28. Februar 2013“. Online verfügbar unter: [curia.europa.eu](http://curia.europa.eu)

EuGH (2013b) „Rs. C-545/10. Europäische Kommission gegen Republik Tschechien. Urteil des Gerichtshofes vom 11. Juli 2013 Online verfügbar unter: [curia.europa.eu](http://curia.europa.eu)

EuGH (2013c) „Rs. C-556/10. Europäische Kommission gegen Bundesrepublik Deutschland. Urteil des Gerichtshofes vom 28. Februar 2013“. Online verfügbar unter: [curia.europa.eu](http://curia.europa.eu)

EuGH (2013d) „Rs. C-483/10. Europäische Kommission gegen Königreich Spanien. Urteil des Gerichtshofes vom 28. Februar 2013“. Online verfügbar unter: [curia.europa.eu](http://curia.europa.eu)

EuGH (2013e) „Rs. C-625/10. Europäische Kommission gegen Französische Republik. Urteil des Gerichtshofes vom 18. April 2013“. Online verfügbar unter: [curia.europa.eu](http://curia.europa.eu)

EuGH (2013f) „Rs. C-625/10. Europäische Kommission gegen Französische Republik. Urteil des Gerichtshofes vom 18. April 2013“. Online verfügbar unter: [curia.europa.eu](http://curia.europa.eu)

EuGH (2013g) „Rs. C-437/10. Europäische Kommission gegen Ungarn. Urteil des Gerichtshofes vom 28. Februar 2013“. Online verfügbar unter: [curia.europa.eu](http://curia.europa.eu)

EuGH (2013h) „Rs. C-369/11. Europäische Kommission gegen Italienische Republik. Urteil des Gerichtshofes vom 3. Oktober 2013“. Online verfügbar unter: [curia.europa.eu](http://curia.europa.eu)

EuGH (2013i) „Rs. C-412/11. Europäische Kommission gegen Großherzogtum Luxemburg. Urteil des Gerichtshofes vom 11. Juli 2013“. Online verfügbar unter: [curia.europa.eu](http://curia.europa.eu)

EuGH (2013j) „Rs. C-512-10. Europäische Kommission Republik Polen. Urteil des Gerichtshofes vom 30. Mai 2013“. Online verfügbar unter: [curia.europa.eu](http://curia.europa.eu)

EuGH (2013k) „Rs. C-557-10. Europäische Kommission Portugiesische Republik. Urteil des Gerichtshofes vom 25. Oktober 2012“. Online verfügbar unter: [curia.europa.eu](http://curia.europa.eu)

EuGH (2013l) „Rs. C-627-10. Europäische Kommission gegen Republik Slowenien. Urteil des Gerichtshofes vom 11. Juli 2013“. Online verfügbar unter: [curia.europa.eu](http://curia.europa.eu)



Anhang IV: Umsetzungsprozess in den „Worlds of Compliance“

		2003			2004			2005			2006			2007			2008			2009			2010			2011			2012			2013		
		2001/12	2001/13	2001/14	2001/12	2001/13	2001/14	2001/12	2001/13	2001/14	2001/12	2001/13	2001/14	2001/12	2001/13	2001/14	2001/12	2001/13	2001/14	2001/12	2001/13	2001/14	2001/12	2001/13	2001/14	2001/12	2001/13	2001/14	2001/12	2001/13	2001/14			
<b>Law Obs.</b>	<b>MS</b>																																	
	DK																																	
	FI																																	
	SE																																	
<b>Domestic Politics</b>	AT																														A			
	BE																																	
	DE																														A			
	ES																														V			
	NL																																	
	GB																																	
<b>Dead Letters</b>	CZ																													A	V			
	HU																														V			
	IE																														V			
	IT																														V			
	SI																														V			
	SK																																	
<b>Neglect</b>	FR																													V	V			
	GR																													V				
	LU																													A	A			
	PT																												V	V				

	1. Stufe Vertragsverletzungsverfahren	V	Verurteilung durch EuGH
	2. Stufe Vertragsverletzungsverfahren	A	Abweisung der Klage
	3. Stufe Vertragsverletzungsverfahren		