

## GÜTERVERKEHRSKORRIDORE

### Vorschlag der Europäischen Kommission

**Vorschlag KOM(2008) 852** vom 11. Dezember 2008 für eine **Verordnung** des Europäischen Parlaments und des Rates **zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr** [s. [CEP-Analyse](#)]

### Bericht des federführenden Ausschusses „Verkehr und Fremdenverkehr“ des Europäischen Parlaments vom 02. April 2009

#### ► **Allgemeine Stellungnahmen zum Vorschlag**

Der Ausschuss begrüßt, dass die Kommission eine Optimierung des Güterverkehrs anstrebt. Güterzügen sollte seiner Auffassung nach aber kein absoluter Vorrang vor allen anderen Zügen eingeräumt werden.

#### ► **Stellungnahmen zu einzelnen Regelungen des Vorschlags**

##### – **Zuweisung von Trassen in Güterverkehrskorridoren**

- Auch nach dem Willen des Ausschusses soll es in jedem Güterverkehrskorridor eine „einzige Anlaufstelle“ geben, die Anträge auf Fahrwegtrassen für Güterzüge bearbeitet (Art. 10 Abs. 1). Die im Kommissionsvorschlag vorgesehene obligatorische Beantragung der Trasse bei dieser Stelle soll jedoch entfallen.
- Einzelnen Infrastrukturbetreibern eines Korridors kann die Funktion übertragen werden, als „Front office der einzigen Anlaufstelle“ zu agieren (Art. 10 Abs. 1a).

##### – **Vorrang des Güterverkehrs**

- In jedem Güterverkehrskorridor werden verschiedene Kategorien von Schienenfahrwegen (KOM: Güterverkehrsarten) festgelegt. Dabei muss mindestens eine Kategorie von Fahrwegen gebildet werden, die für den „erleichterten Güterverkehr“ (KOM: „vorrangiger Güterverkehr“) bestimmt ist. Für diese sind „kurze“ Beförderungszeiten und Pünktlichkeit zu gewährleisten. (Art. 11 Abs. 1)
- Vor der Festlegung des Jahresnetzplans prüfen die Schienennetzbetreiber den Marktbedarf (KOM: –) an Kapazitätsreserven und reservieren Kapazitäten nach den „Erfordernissen des internationalen erleichterten Güterverkehrs“ des Folgejahres (Art. 12 Abs. 1).
- Ergibt eine „erste Beurteilung“, dass es zweckmäßig ist, Kapazitätsreserven für Ad-hoc-Anträge zu bilden (KOM: Reserven obligatorisch), halten die Schienennetzbetreiber Kapazitäten vor und gewährleisten für den erleichterten Güterverkehr eine „angemessene“ Beförderungsdauer und -zeit (Art. 12 Abs. 2).
- Steht die Nutzung einer für den erleichterten Güterverkehr reservierten Trasse in weniger als einem Monat (KOM: drei Monate) bevor, kann die Trasse dem Berechtigten nicht mehr gegen seinen Willen entzogen werden (Art. 12 Abs. 5).
- Bei Verkehrsstörungen müssen die Vorrangregeln vorsehen, dass die Trasse, die dem erleichterten Güterverkehr zugewiesen wurde, „soweit wie möglich“ (KOM: immer) für den Antragsteller reserviert bleibt oder bei Verlust der Trasse zumindest Verspätungen möglichst gering gehalten werden (Art. 14 Abs. 2). Zusammen mit den Antragstellern entwickelt das Leitungsorgan dazu (KOM: –):
  - Regelungsprinzipien, die sicherstellen, dass Züge des „erleichterten Güterverkehrs“ die bestmögliche Behandlung bei der Zuweisung der reduzierten Kapazität erhalten und
  - Notfallpläne für den Fall von Störungen, die „auf diesen Grundsätzen beruhen.“ (Art. 14 Abs. 2)

##### – **Ausweisung von Güterverkehrskorridoren**

- Über die Einrichtung oder Änderung eines Güterverkehrskorridors entscheiden die betroffenen Mitgliedstaaten (KOM: Kommission). Sie teilen ihren Vorschlag der Kommission mit, die den Vorschlag zur Kenntnis nimmt und „Änderungsvorschläge vorbringen“ kann. (Art. 3 Abs. 2, 4)
- Ein Jahr nach Inkrafttreten der Verordnung hat jeder Mitgliedstaat, der mindestens zwei direkte Schienenverbindungen (KOM: zwei Landgrenzen) zu anderen Mitgliedstaaten hat, der Kommission einen Korridorvorschlag vorzulegen (Art. 3 Abs. 3 lit. a).
- Drei Jahre nach Inkrafttreten muss in jedem Mitgliedstaat mindestens ein Korridor (KOM: bis zu drei Korridore) bestehen (Art. 3 Abs. 3 lit. b).
- Nach dem Kommissionsvorschlag muss ein Korridor Bestandteil des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) sein. Der Ausschuss hält es auch für ausreichend, dass er dem Europäischen Eisenbahnverkehrssystem (ERTMS) angehört oder ein hohes Güterverkehrsvolumen aufweist (Art. 3 Abs. 1 lit. a).

##### – **Leitung der Güterverkehrskorridore**

- Der Ausschuss hält an der Einrichtung eines „Leitungsorgans“ für jeden Korridor fest, welches für die Erstellung umfangreicher Umsetzungs- und Investitionspläne verantwortlich ist (Art. 4 Abs. 2).
- Die Mitgliedstaaten können jedoch einen Exekutivrat einsetzen, der den von dem Leitungsorgan festgelegten Umsetzungsplan für die Korridore genehmigt und dessen Ausführung überwacht (Art. 4 Abs. 2a).
- Die betroffenen Eisenbahnunternehmen oder Zusammenschlüsse von Eisenbahnunternehmen, die die Korridore regelmäßig nutzen, sind im Leitungsorgan in beratender Funktion beteiligt (Art. 4 Abs. 2).
- Die Marktstudie des Leitungsorgan wird „regelmäßig“ aktualisiert (KOM: jährlich). Sie enthält „Szenarien des Kosten-Nutzen-Verhältnisses und der langfristigen finanziellen Auswirkungen“ (Art. 5 Abs. 3).
- Der Investitionsplan des Leitungsorgan benennt auch die „Finanzierungsquellen“ (Art. 7 Abs. 1).

#### ► **Politischer Kontext**

Für dieses Politikvorhaben gilt das Mitentscheidungsverfahren, so dass Rat und EP zustimmen müssen. Die Erste Lesung des EP wird voraussichtlich noch im April 2009 stattfinden.