

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](#)]

Position des Europäischen Parlaments – 2. Lesung vom 15. Juni 2010 (Dokument erschienen am 17.06.2010)

► **Allgemeine Stellungnahme zum Vorschlag**

- Die mit dem Rat im Vorfeld abgesprochene Position des EP in 2. Lesung weicht von der Ratsposition in 1. Lesung (s. [CEP-Monitor](#)) ab. Die Abweichungen beziehen sich insbesondere auf die Ausweisung von Güterverkehrskorridoren, deren Leitung, das Kapazitätsmanagement, den Antrag auf Trassennutzung sowie die Unabhängigkeit der Regulierungsbehörden. Die Zustimmung des Rates in 2. Lesung gilt als sicher.
- Die Kommission ist mit ihrer Absicht, dem Güterverkehr – auch bei Störungen – absoluten Vorrang einzuräumen, gescheitert: Der Kapazitätsbedarf des Personenverkehrs muss in der Planung des Netzfahrplans und bei Störungen berücksichtigt werden. Durch die Einrichtung einer einzigen Anlaufstelle („One-Stop-Shop“) verlieren die Infrastrukturbetreiber jedoch Einfluss auf die betroffenen Netzabschnitte, da mit der Anlaufstelle eine grenzüberschreitende Netzkoordinierung institutionalisiert wird.

► **Stellungnahmen zu einzelnen Regelungen des Vorschlags**

– **Ausweisung von Güterverkehrskorridoren**

- Das EP übernimmt die vom Rat in seiner politischen Einigung vom 11. Juni 2009 (s. [CEP-Monitor](#)) vorgeschlagenen ersten konkreten Güterverkehrskorridore sowie die darin aufgeführten Zeitpläne für deren Einrichtung (Art. 3 i.V.m. Anhang).
- Die Ausweisung weiterer Güterverkehrskorridore soll an feststehende (Rat: von KOM änderbare) Kriterien gebunden sein.
- Bei der Ausweisung ist insbesondere zu beachten (Rat: –),
 - dass die Korridore durch mindestens drei Mitgliedstaaten oder – für den Fall, dass Verladeeinrichtungen (sog. Terminals), die den Zugang zu einem Korridor ermöglichen, mehr als 500 km voneinander entfernt sind – durch mindestens zwei Mitgliedstaaten verlaufen und
 - dass „wichtige“ Handels- und Güterverkehrsströme berücksichtigt werden. (Art. 4)
- Jeder Mitgliedstaat muss weiterhin an mindestens einem Güterverkehrskorridor beteiligt sein: entweder durch Beteiligung an den bereits ausgewiesenen konkreten Korridoren (Art. 3 i.V.m. Anhang) oder durch Ausweisung weiterer Korridore. Hierfür unterbreiten die Mitgliedstaaten der Kommission einen Vorschlag, dessen Vereinbarkeit mit den genannten Kriterien innerhalb von neun Monaten geprüft wird (Art. 5 Abs. 1, 2, 5 und 6 i.V.m. Art. 4). Die Mitgliedstaaten müssen den Korridor spätestens zwei Jahre (Rat: drei Jahre) nach dieser Überprüfung durch die Kommission einrichten (Art. 5 Abs. 7).

– **Leitung der Güterverkehrskorridore**

- Das EP übernimmt die vom Rat vorgeschlagene Leitungsstruktur für die Güterverkehrskorridore:
 - Die betroffenen Mitgliedstaaten richten für jeden Korridor einen Exekutivrat ein, der die allgemeinen Ziele des Korridors festlegt und entsprechende Maßnahmen ergreift. Der Exekutivrat besteht aus Vertretern der Behörden der betroffenen Staaten und entscheidet in gegenseitigem Einvernehmen dieser Vertreter. (Art. 8 Abs. 1 und 4)
 - Die Betreiber der beteiligten Schienennetze müssen für jeden Korridor einen Verwaltungsrat einsetzen, der aus Vertretern der Infrastrukturbetreiber besteht (Art. 8 Abs. 3).
- Das EP betont, dass es sich bei dem Verwaltungsrat um eine juristische Person handeln „kann“, etwa in Form einer europäischen wirtschaftlichen Interessenvereinigung (EWIV) im Sinne der Verordnung (EWG) Nr. 2137/85 (Rat: –; Art. 8 Abs. 5).
- Der Verwaltungsrat muss
 - spätestens sechs Monate vor Inbetriebnahme eines Korridors (Rat: –) dem Exekutivrat einen Durchführungsplan vorlegen, der u.a. „Richtwerte“ über mittel- und langfristige Infrastrukturinvestitionen sowie die Ergebnisse einer „regelmäßig“ zu aktualisierenden (Rat: –) Studie über die „sozio-ökonomischen Auswirkungen“ enthält (Art. 9 Abs. 1 und 3 i.V.m. Art. 10), und
 - „erforderlichenfalls“ Maßnahmen mit regionalen und/oder lokalen Behörden ergreifen, um den Durchführungsplan zu erfüllen (Rat: –; Art. 9 Abs. 5).

– **Kapazitätsmanagement**

- Der Exekutivrat (Rat: die Infrastrukturbetreiber) legt die „Rahmenregelungen“ für das Kapazitätsmanagement im Güterverkehrskorridor fest (Art. 14 Abs. 1).
- Die Infrastrukturbetreiber weisen aufgrund einer Marktstudie, die vom Verwaltungsrat in Auftrag gegeben wird, grenzüberschreitende Güterzugkapazitäten im Voraus aus. Sie berücksichtigen hierbei explizit den Kapazitätsbedarf des Personenverkehrs (so auch Rat). Die Infrastrukturbetreiber sind aber gehalten, „die Beförderung von Gütern durch Güterzüge zu fördern“ (Rat: –). (Art. 14 Abs. 2 und 3)
- Die Infrastrukturbetreiber müssen Kapazitätsreserven für Ad-hoc-Anträge im endgültigen Netzfahrplan vorhalten, jedoch nur für den Fall, dass „ein tatsächlicher Bedarf auf dem Markt“ besteht; auch haben sie

hierbei den Bedarf des Personenverkehrs zu „respektieren“ (so auch Rat). Der Verwaltungsrat entscheidet darüber, bis wie viele Tage im Voraus diese Reservierung aufrechterhalten werden muss – längstens jedoch 60 Tage (Rat: 90 Tage). (Art. 14 Abs. 5)

- Zugewiesene Trassen können – außer bei höherer Gewalt – nur bis zwei Monate (Rat: einen Monat) vor dem fahrplanmäßigen Termin ohne Einwilligung des Antragstellers storniert werden. Der Betreiber muss dem Antragsteller eine Trasse von gleichwertiger Qualität und Zuverlässigkeit vorschlagen. Der Antragsteller kann die Stornierung ablehnen und die Regulierungsbehörde einschalten (Art. 14 Abs. 8).
- Infrastrukturbetreiber können für ausgewiesene, jedoch nicht genutzte Trassen ein Entgelt erheben; dieses Entgelt soll in seiner Höhe „angemessen, abschreckend und wirksam“ sein (Rat: –; Art. 14 Abs. 7).
- Das EP übernimmt die Regelungen des Rates für Störungen des Zugverkehrs im Korridor: Der Verwaltungsrat beschließt gemeinsame „Vorgaben für die Pünktlichkeit“ und „Leitlinien für das Verkehrsmanagement“. Jeder Betreiber erstellt daraufhin für den ihn betreffenden Teil des Korridors Prioritätsregeln für den Schienenverkehr. Die Prioritätsregeln müssen vorsehen, dass zumindest die vorab festgelegten Trassen und die Kapazitätsreserven möglichst nicht geändert werden. Allerdings soll darauf geachtet werden, dass hierbei die Störungen im Gesamtnetz minimiert werden. (Art. 17)

– **Antrag auf Trassennutzung in Güterverkehrskorridoren**

- Auch Unternehmen, die keine Eisenbahnunternehmen (im Sinne der Richtlinie 2001/14/EG) sind, dürfen Trassen beantragen (Rat: nur Eisenbahnunternehmen; Art. 15).
- Das Parlament stärkt die Position der einzigen Anlaufstelle („One-Stop-Shop“). Sie soll den Antragstellern
 - als „Koordinierungsinstrument“ jederzeit die frei verfügbare Infrastrukturkapazität anzeigen (Rat: – ; Art. 13 Abs. 2),
 - ein offen zugängliches Register führen, in dem u.a. die Daten der Antragsteller und die von diesen eingereichten Unterlagen festgehalten sind (Rat: – ; Art. 13 Abs. 5)
- Der jeweilige Verwaltungsrat kann eine einzige Anlaufstelle nicht nur benennen (so auch Rat), sondern auch neu gründen (Rat: – ; Art. 13 Abs. 1).
- Die einzige Anlaufstelle – und nicht die Infrastrukturbetreiber selbst – befindet über die tatsächliche Vergabe der von den Infrastrukturbetreibern zugewiesenen Kapazitäten für den Güterverkehr (Rat: – ; Art. 13 Abs. 3).

– **Regulierungsbehörden**

Das EP betont, dass die Mitgliedstaaten sich um die Sicherstellung eines untereinander „vergleichbaren“ Regulierungsniveaus „bemühen“ sollen, um einen fairen Wettbewerb in den Güterverkehrskorridoren zu gewährleisten (Rat: –). Die Regulierungsbehörden sollen „leicht erreichbar“ sein und ihre Entscheidungen unabhängig und „effektiv“ treffen können (Rat: –). (Art. 20 Abs. 2)

► **Politischer Kontext**

Da das Politikvorhaben dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren unterliegt, muss der Rat nun ebenfalls in zweiter Lesung darüber befinden. Da die Position des EP mit dem Rat im Vorfeld abgestimmt wurde, ist seine Zustimmung in 2. Lesung sicher. Die Veröffentlichung im Amtsblatt wird voraussichtlich im Herbst 2010 erfolgen. Das Gesetzgebungsverfahren ist dann abgeschlossen.