

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 Rates – Erörterung vom 11. Juni 2009 (Dokument erschienen am 18.06.2009)

Rat „Verkehr, Telekommunikation und Energie“

► **Politische Einigung der Mitgliedstaaten im Rat**

Die Position des Rates weicht von dem Vorschlag des EP (s. [CEP-Monitor](#)) erheblich ab. Im Einzelnen beschließt er:

► **Stellungnahmen zu einzelnen Regelungen des Vorschlags**

– **Leitung der 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 (KOM: –). (Art. 7 Abs. 1 und 3)
- Die Betreiber der beteiligten Schienennetze müssen für jeden Korridor ein „Verwaltungsgremium“ einsetzen, das aus Vertretern der Infrastrukturbetreiber besteht (KOM: Für jeden Korridor müssen die Betreiber eine eigenständige juristische Person als „Leitungsorgan“ errichten) (Art. 7 Abs. 2).
- Für Einrichtung und Verbesserung der Korridore muss das Verwaltungsgremium (KOM: Leitungsorgan) Durchführungspläne (KOM: Umsetzungspläne) erstellen, die der Exekutivrat billigen muss (KOM: –). Der Durchführungsplan muss dem Ausbau von Terminals zur Deckung des Bedarfs an Schienengüterverkehr in dem Korridor Rechnung tragen (KOM: –). (Art. 8)
- Das Verwaltungsgremium erstellt einen Investitionsplan, den der Exekutivrat billigen muss, und überprüft ihn regelmäßig (KOM: Das Leitungsorgan muss einen mindestens 10-jährigen Investitionsplan für die Infrastruktur des Korridors erstellen) (Art. 10 Abs. 1).
- Der Rat nimmt ausdrücklich in die Verordnung auf, dass „die Zuständigkeit der Mitgliedstaaten für die Planung und Finanzierung von Schieneninfrastruktur unberührt“ bleibt (Art. 10 Abs. 2).

– **Zuweisung von Trassen in Güterverkehrskorridoren**

Für jeden Güterverkehrskorridor wird eine „einzige Anlaufstelle“ („One-Stop-Shop“) eingerichtet, bei der Eisenbahnunternehmen oder Verbände von Eisenbahnunternehmen (KOM: alle Unternehmen) „Infrastrukturkapazität“ (KOM: Trassen) für Güterzüge beantragen können. Die Anlaufstelle übermittelt alle Anträge unverzüglich an die zuständigen Infrastrukturbetreiber (KOM: –). (Art. 12)

– **Vorrang des Güterverkehrs – Zuweisung von Güterzugkapazitäten**

- Bei der Zuweisung von Güterzugkapazitäten prüft ein aus Vertretern der betreffenden Infrastrukturbetreibern bestehendes Verwaltungsgremium (KOM: das Leitungsorgan) über eine Verkehrsstudie (KOM: Marktstudie) den Bedarf der im Korridor verkehrenden Güterzüge (Art. 8 Abs. 3).
- Die Betreiber des Korridors legen gemeinsam im Voraus grenzüberschreitende Zugtrassen für Güterzüge fest; dabei müssen sie den Kapazitätsbedarf anderer Verkehrsarten wie des Personenverkehrs, „anerkennen“ (KOM: –). Die Betreiber müssen vorab vereinbarte Trassen zunächst solchen Güterzügen zuweisen, die mindestens eine Grenze überqueren. (Art. 13 Abs. 3 und 4)
- Auch die Ratsposition sieht die verpflichtende Vorhaltung von Kapazitätsreserven für Ad-hoc-Anträge im endgültigen Netzfahrplan vor. Allerdings legen die Infrastrukturbetreiber nun gemeinsam (KOM: jeweils) die Reserven hierfür fest und zwar nur für den Fall, dass „ein tatsächlicher Bedarf auf dem Markt“ besteht (KOM: immer). Zudem haben sie hierbei den Bedarf anderer Verkehrsarten – einschließlich des Personenverkehrs – „anzuerkennen“ (KOM: –). Das Verwaltungsgremium entscheidet darüber, bis wie viele Tage im Voraus diese Reservierung aufrechterhalten werden muss – längstens jedoch 90 Tage. (Art. 13 Abs. 5)
- Das Verwaltungsgremium fördert die Koordinierung von Vorrangregeln zur Zuweisung von Kapazitäten (KOM: –) (Art. 13 Abs. 6).
- Zugewiesene Trassen können – außer bei höherer Gewalt – nur bis einen Monat (KOM: drei Monate) 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 (Art. 13 Abs. 7).
- Für Störungen des Zugverkehrs im Korridor beschließt das Verwaltungsgremium gemeinsame „Vorgaben für die Pünktlichkeit“ und „Leitlinien für das Verkehrsmanagement“ (KOM: –). Jeder Betreiber erstellt daraufhin für den ihn betreffenden Teil des Korridors Prioritätsregeln für das Management der verschiedenen Verkehrsarten (KOM: Betreiber stellen Vorrangregeln gemeinsam auf). 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 (KOM: Auch bei Störungen sind für den vorrangigen Güterverkehr reservierte Trassen freizuhalten). (Art. 14a)

