

022432/EU XXIII.GP
Eingelangt am 18/10/07

DE

DE

DE



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 18.10.2007
KOM(2007) 608 endgültig

**MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DEN RAT UND DAS EUROPÄISCHE
PARLAMENT**

Aufbau eines vorrangig für den Güterverkehr bestimmten Schienennetzes

{SEK(2007) 1322}
{SEK(2007) 1324}
{SEK(2007) 1325}

MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DEN RAT UND DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT

Aufbau eines vorrangig für den Güterverkehr bestimmten Schienennetzes

1. HINTERGRUND

1.1 Chancen des Schienengüterverkehrs trotz geringen Marktanteils

Der Güterverkehr hat zwischen 1995 und 2005 um jährlich 2,8 % und damit stärker zugenommen als das BIP in demselben Zeitraum. Die Verkehrstechnik (Infrastruktur und Fahrzeuge) hat sich erheblich weiterentwickelt, ebenso wie die Konzepte der Verloader, die immer höhere Ansprüche an die Frachtführer stellen. Der Marktanteil des Schienengüterverkehrs ist kontinuierlich zurückgegangen und liegt seit 2005 bei ca. 10 %¹, dem niedrigsten Stand seit 1945 (siehe Anhang I²).

Im Schienengüterverkehr bestehen derzeit eine Reihe von Defiziten, die für seinen stagnierenden Marktanteil mit verantwortlich sind. Sie betreffen vor allem die Zuverlässigkeit, die vorhandenen Kapazitäten, das Informationsmanagement, die Durchschnittsgeschwindigkeit und die Flexibilität.

Allerdings zeichnen sich auch neue Möglichkeiten ab. Der inzwischen liberalisierte Schienengüterverkehr ist in einigen Mitgliedstaaten im Aufschwung begriffen, der unter anderem auf den verstärkten Handel, auf überlastete Straßen, hohe Kraftstoffpreise und auf die vermehrten Anstrengungen im Bereich des Umweltschutzes zurückzuführen ist. Die Beförderung von Containern sowie der Fernverkehr, wo die Bahn über echte Vorteile verfügt, sind weiterhin im Wachstum begriffen (siehe Anhänge I und II).

1.2 Bereits unternommene Maßnahmen der Gemeinschaft

Seit rund 15 Jahren betreibt die Europäische Gemeinschaft eine Eisenbahnpolitik, deren Ziel es ist, den Sektor neu zu beleben, wobei drei Schwerpunkte gesetzt werden:

- Mit den Eisenbahnpaketen I³ und II⁴ wurde ein europäischer Güterverkehrsmarkt geschaffen. Die schrittweise und seit Januar 2007 vollzogene Wettbewerbsöffnung im Schienengüterverkehr ging mit der Umstrukturierung der traditionellen Unternehmen einher. Die Kosten des Schienengüterverkehrs sind zwischen 2001 und 2004 um jährlich 2 % zurückgegangen, während die Tarife in demselben Zeitraum um jährlich 3 % gesunken sind⁵.

¹ Die Anhänge sind in dem Arbeitsdokument der Kommissionsdienststellen „Anhang zur Mitteilung *Aufbau eines vorrangig für den Güterverkehr bestimmten Schienennetzes*“ zusammengestellt.

² EU-25 (in Tonnenkilometern).

³ Richtlinien 2001/12, 2001/13 und 2001/14 vom 26. Februar 2001. Siehe Bericht über die Durchführung des ersten Eisenbahnpakets, KOM(2006) 189 vom 3. Mai 2006.

⁴ Richtlinien 2004/49/EG, 2004/50/EG und 2004/51/EG sowie die Verordnung (EG) Nr. 881/2004 vom 29. April 2004.

⁵ CER: „The Future of Rail Freight in Europe“ (*Die Zukunft des Schienengüterverkehrs in Europa*).

- Verwirklichung der technischen Interoperabilität und Erarbeitung gemeinsamer Sicherheitsbestimmungen. Hierunter fallen die jüngsten Maßnahmen bezüglich der europäischen Fahrerlaubnis für Triebfahrzeugführer sowie der Kommissionsvorschlag von Ende 2006 über die länderübergreifende Anerkennung von Fahrzeugen.
- Definition eines zum transeuropäischen Verkehrsnetz (TEN-V) gehörenden Schienennetzes. Für zahlreiche Schienenverkehrsprojekte wurden Finanzhilfen aus dem TEN-V-Haushalt bewilligt. Im Rahmen des TEN-V-Programms wurde von der Kommission auch die Entwicklung des europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystems ERTMS (*European Rail Traffic Management System*) initiiert und gefördert. Dabei handelt es sich um ein einheitliches Zugsteuerungs-/Zugsicherungs- und Signalgebungssystem, das die bestehenden nationalen Systeme ersetzen soll. Darüber hinaus leistet die Gemeinschaft im Rahmen ihrer Kohäsionspolitik einen erheblichen Finanzbeitrag zur Entwicklung des Eisenbahnsektors.

Diese Maßnahmen haben allerdings noch nicht zu den gewünschten Ergebnissen geführt. Die vollständige Umsetzung der europäischen Rechtsvorschriften für den Schienenverkehr durch die Mitgliedstaaten steht noch aus. Die Interoperabilität wird nur allmählich verwirklicht und an den Grenzübergängen bestehen nach wie vor Hindernisse. Deshalb ist auch der Schienengüterverkehr weiterhin mit einer Reihe erheblicher Qualitätsprobleme behaftet. Beispielsweise erreichten nach Angaben der UIRR im Jahr 2006 nur 53 % der im intermodalen Verkehr⁶ (Schiene/Straße) eingesetzten Züge pünktlich ihr Ziel⁷.

Insgesamt fällt die Bilanz des gemeinschaftlichen Handelns im nationalen Bereich positiver aus als international. So reichten die Maßnahmen der EU beispielsweise noch nicht aus, den europäischen Eisenbahnmarkt ausreichend zu entflechten.

1.3 Die Leitlinien der gemeinsamen Verkehrspolitik

Getragen von dem Ziel, den Verkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern, wurde im *Weißbuch über die Europäische Verkehrspolitik bis 2010* die Schaffung multimodaler Korridore mit Vorrang für den Güterverkehr angeregt. In der Halbzeitbilanz von 2006 wird ein Schwerpunkt der Unionspolitik auf die Entwicklung der Komodalität gelegt, d. h. die „effiziente Nutzung der einzelnen Verkehrsträger oder ihrer Kombinationen“⁸, sowie das Projekt der Förderung eines am Güterverkehr orientierten Schienennetzes erneut aufgenommen (siehe Anhang III).

Auch in der Mitteilung der Kommission „Güterverkehrslogistik in Europa - Der Schlüssel zur nachhaltigen Mobilität“ von Juni 2006⁹ wurde auf die Notwendigkeit von Fördermaßnahmen zugunsten eines vorrangig für den Güterverkehr bestimmten Schienennetzes hingewiesen. Die Schaffung eines solchen Schienennetzes steht auch mit der laut EG-Vertrag vorgesehenen Verwirklichung des Binnenmarktes sowie mit den Zielen der Agenda von Lissabon für Wachstum und Beschäftigung im Einklang, und es leistet einen Beitrag zu der von den EU-Behörden betriebenen Politik der nachhaltigen Entwicklung.

⁶ Auf den intermodalen Verkehr entfallen rund 15 % des Schienengüterverkehrs.

⁷ Die UIRR (*Union internationale des sociétés de transport combiné rail-route* - Internationale Vereinigung der Gesellschaften für den kombinierten Verkehr Schiene-Straße) hält Verspätungen bis 30 Minuten für akzeptabel.

⁸ Definition der Komodalität in der Halbzeitbilanz zum Verkehrsweißbuch.

⁹ KOM(2006) 336 endg.

2. ZIELE UND MÖGLICHKEITEN EINES VORRANGIG FÜR DEN GÜTERVERKEHR BESTIMMTEN SCHIENENNETZES

2.1 Ziel dieser Mitteilung ist die Errichtung eines zum TEN-V gehörenden strukturierten europäischen Eisenbahnnetzes, das einen zuverlässigeren und leistungsfähigeren Güterverkehr ermöglicht.

Angesichts eines immer effizienteren Straßengüterverkehrs müssen Eisenbahnbeförderungen wettbewerbsfähiger werden, vor allem bezüglich der Qualität. Für Logistikkunden bedeutet Qualität vor allem konkurrenzfähige Beförderungsdauer, zuverlässige Güterbeförderung und bedarfsgerechte Kapazitäten. Um dies zu erreichen, bedarf es einer Lösung aus verschiedenen Bausteinen, darunter ein Konzept, mit dem Betriebsverfahren und koordinierte Prozesse EU-weit zusammengeführt werden. Ein weiterer Baustein sind verfügbare Infrastrukturen.

Mit dieser Mitteilung soll die Schaffung eines strukturierten europäischen Eisenbahnnetzes gefördert werden, in dem der Güterverkehr hinsichtlich Beförderungsdauer, Zuverlässigkeit und Kapazität eine bessere Qualität bieten kann als heute. Eine höhere Dienstleistungsqualität in dem Netz dürfte sich auf alle Bereiche des Güterverkehrs positiv auswirken, auch auf den Einzelwagenverkehr. Dieses Ziel steht auch mit den Maßnahmen der Kommission zur Verbesserung der Qualität des Schienengüterverkehrs in Europa im Einklang. Nachdem ihr Verordnungsvorschlag aus dem dritten Eisenbahnpaket abgelehnt worden war, hat die Kommission sich dem Ziel verschrieben, die Fortschritte in dem Bereich genau zu verfolgen und gegebenenfalls neue Maßnahmen zur Unterstützung der in dem Sektor unternommenen Anstrengungen vorzuschlagen.

Grundlage des vorgesehenen Netzes wären die bestehenden transeuropäischen Netze, darunter auch das in der Richtlinie 2001/12/EG beschriebene Güterverkehrsnetz, sowie die Korridore, die für die Einführung des ERTMS als vorrangig eingestuft sind, oder die im Rahmen der europäischen Forschungsvorhaben (Eufranet, Trend, Reorient und New Opera) festgelegt wurden. Die folgende Darstellung gibt einen Überblick über die Korridore, die einen Teil dieses Netzes ausmachen könnten.



INDICATIVE SCOPE for a RAIL FREIGHT-ORIENTED NETWORK



- Rail freight-oriented network
- Railway Trans-European Network as defined in Decision 884/2004
- Third countries

Cartography: DG TREN - 26/07/2007
© EuroGeographics 2001 for the administrative boundaries

2.2 Bereits eingeleitete Maßnahmen zugunsten eines vorrangig für den Güterverkehr bestimmten Schienennetzes

Die Wirtschaftsbeteiligten und die Mitgliedstaaten haben, mitunter ermutigt durch die Kommission, bereits eine Reihe von Maßnahmen ergriffen, die u. a. dazu dienen, grenzüberschreitende Eisenbahnverbindungen für den Schienengüterverkehr einzurichten, die Investitionsplanungen der verschiedenen Infrastrukturbetreiber zu koordinieren und das Management des grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrs zu verbessern.

In diesem Zusammenhang sind folgende Maßnahmen zu nennen (siehe Anhang IV):

- Förderung der Interoperabilität, u. a. durch die Technische Spezifikation für die Interoperabilität der Bereiche Betrieb und Verkehrsmanagement (TSI OPE) sowie die Umsetzung der TSI „Telematikanwendungen für den Güterverkehr“ (TAG)¹⁰, durch die das Informationsmanagement im gesamten europäischen Zugverkehr verbessert werden soll;
- Einführung des Programms „Europtirails“¹¹, durch das die Nutzer in einigen Mitgliedstaaten Echtzeitinformationen über die Position und eventuelle Verspätungen von Zügen erhalten;
- Aufbau der Kooperation „RailNetEurope“¹² (RNE), die ihren Kunden internationale Trassen zur Verfügung stellt. Diese Kooperation, der die meisten Schienennetzbetreiber angehören, stellt ein nützliches Koordinierungsinstrument dar;
- der Bau wichtiger TEN-V-Infrastrukturen wie der Betuwe-Strecke;
- Errichtung von Korridorverwaltungen durch die Mitgliedstaaten und Infrastrukturbetreiber im Rahmen der ERTMS-Einführung entlang sechs europäischer, für den Güterverkehr relevanter Verkehrsachsen¹³. Die Initiative wird von einem von der Kommission beauftragten Europäischen Koordinator unterstützt, wobei für jeden dieser Korridore eine Absichtserklärung auf Ministerienebene unterzeichnet wurde. An dieser Erfahrung orientieren sich die wichtigsten der in dieser Mitteilung vorgeschlagenen Maßnahmen.

Neben dem TEN-V-Programm wird durch diese Maßnahmen ein wirksamer Beitrag zur Realisierung eines vorrangig für den Güterverkehr bestimmten Schienennetzes geleistet. Die Kommission möchte diese Maßnahmen begleiten, ergänzen und ihre Verbreitung fördern.

¹⁰ Ziel der TSI TAG und des dazugehörigen Umsetzungsplans ist die Entwicklung interoperabler Systeme für das Informationsmanagement im Schienengüterverkehr.

¹¹ Europtirails ist eine Software, die von einem Konsortium von Infrastrukturbetreibern mit Unterstützung der Gemeinschaft entwickelt wurde und mit der die Zugbewegungen im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr in Echtzeit überwacht werden können.

¹² RNE ist eine von den Schienennetzbetreibern geschaffene Struktur, die den Eisenbahnunternehmen nach dem Prinzip der einzigen Anlaufstelle („One-Stop-Shop“) vorkonstruierte internationale Güterverkehrstrassen zur Verfügung stellt.

¹³ Dabei handelt es sich um folgende sechs ERTMS-Korridore: A (Rotterdam-Genua), B (Stockholm-Neapel), C (Antwerpen-Basel-Lyon), D (Valencia-Lyon-Ljubljana-Budapest), E (Dresden-Prag-Budapest) und F (Duisburg-Berlin-Warschau).

2.3 Neue Maßnahmen zugunsten eines Schienennetzes mit Vorrang für den Güterverkehr

Im Hinblick auf die Schaffung eines vorrangig für den Güterverkehr bestimmten Schienennetzes wurden verschiedene Alternativen untersucht: Entweder wird den Wirtschaftsbeteiligten und den Mitgliedstaaten ohne neue Gemeinschaftsimpulse freie Hand gelassen, oder es werden eine Reihe neuer Maßnahmen eingeleitet, die die Schaffung reiner Güterverkehrsstrecken sowie von Strecken für den gemischten Verkehr (Personen- und Güterbeförderung) zum Ziel haben, oder es wird ein spezielles Programm zur Errichtung eines gesonderten Güterverkehrsnetzes auf den Weg gebracht.

Mit der letztgenannten Möglichkeit ließe sich das zuvor beschriebene Ziel der Kommission sicher am besten verwirklichen. Allerdings könnte diese Option überdimensioniert, zu kostspielig und nur auf lange Sicht realisierbar sein. Angesichts der bereits eingeleiteten Maßnahmen erscheint die erste Option, die Beibehaltung des Ist-Zustands in der Gemeinschaft, unzureichend.

Mit der zweiten Option, die u. a. eine stärkere Koordinierung zwischen den Infrastrukturbetreibern verschiedener Mitgliedstaaten sowie die Förderung und systematische Errichtung von Güterverkehrskorridoren vorsieht, dürften sich die gesteckten Ziele mittelfristig in ausgewogener Weise verwirklichen lassen. Bereits laufende Initiativen werden durch Maßnahmen rechtlicher, finanzieller und politischer Art zu ergänzen sein. Auch der Kostenaufwand ist weniger hoch als im Fall eines gesonderten Güterverkehrsnetzes. Der Notwendigkeit der Erschließung möglicher Finanzquellen wird deswegen jedoch nicht weniger Bedeutung beigemessen. Auf längere Sicht könnte sich aus dieser Option ein teilweise oder sogar ausschließlich für den Güterverkehr bestimmtes Schienennetz entwickeln.

3. VORSCHLÄGE IM HINBLICK AUF EIN EUROPÄISCHES SCHIENENNETZ MIT VORRANG FÜR DEN GÜTERVERKEHR

Ein mögliches Konzept zur Verwirklichung eines vorrangig für den Güterverkehr bestimmten europäischen Schienennetzes ist die Errichtung länderübergreifender Korridore. Auf diese Weise würde in erster Linie Management- und Betriebsproblemen Rechnung getragen und der Prozess der ERTMS-Einführung vervollständigt. Die ausgewählten Korridore bildeten mit Hilfe entsprechender Management- und Betriebsmaßnahmen eine angemessen dimensionierte Infrastruktur. Die Bestimmung und Einrichtung dieser Korridore erfordern das Handeln der Infrastrukturbetreiber, der Mitgliedstaaten und der Gemeinschaft. Dabei soll für jeden Korridor eine Verwaltung geschaffen werden, die das Korridormanagement, die Überwachung der Infrastrukturkapazitäten und deren koordinierte und auf den Güterverkehr zugeschnittene Nutzung sicherstellt. Dies bedeutet, dass der Güterverkehr bei Störungen im Prinzip Vorrang erhält. Darüber hinaus soll der Zugang zu den Eisenbahndiensten verbessert und das Dienstleistungsniveau gemessen werden (siehe auch Anhang V, in dem zu jedem der nachstehend aufgeführten Themen die damit verbundenen Probleme und bestehenden Zielsetzungen dargelegt werden). Im Moment beabsichtigt die Kommission, einige der in diesem Aktionsprogramm genannten Rechtsvorschriften in ihren für 2008 vorgesehenen Vorschlag zur Neufassung des ersten Eisenbahnpakets zu übernehmen.

3.1 Aufbau eines Schienennetzes mit Vorrang für den Güterverkehr

Durch die zu uneinheitliche und an nationalen Erwägungen ausgerichtete Infrastrukturverwaltung werden der Effizienz von Investitionen im grenzüberschreitenden Verkehr und seiner Abwicklung Grenzen gesetzt. Die Maßnahmen, die im Rahmen des TEN-V-Programms und der ERTMS-Einführung bereits eingeleitet wurden, sollten begleitet und ergänzt werden. Das Konzept der unter Aufsicht der Mitgliedstaaten und der Infrastrukturbetreiber stehenden Korridorverwaltungen wird ein weitaus gründlicheres Infrastrukturmanagement als heute ermöglichen, einschließlich der Tarifgestaltung, des Zugverkehrs und der Ermittlung des Investitionsbedarfs. Diese Verwaltungen tragen dazu bei, die Investitionsmittel optimal einzusetzen, die technischen und bürokratischen Abläufe an den Grenzen zu vereinfachen, die Kontinuität des Verkehrs zwischen den durchfahrenen Mitgliedstaaten zu verbessern und den Schienengüterverkehrsbetreibern leicht zugängliche Dienstleistungen anzubieten.

Die Kommission wird bezüglich der Korridorverwaltung für den Güterverkehr eine rechtliche Definition vorschlagen, in der auch die wesentlichen Bestimmungen, die für diese Art von Korridor gelten, festgelegt werden.

Sie wird die Mitgliedstaaten und die Infrastrukturbetreiber auffordern, länderübergreifende Güterverkehrskorridore einzurichten. Jeder Mitgliedstaat wird sich bis 2012 an mindestens einer Korridorverwaltung zu beteiligen haben.

Für Maßnahmen im Zusammenhang mit den Korridorverwaltungen wird die Kommission nach Finanzierungsmöglichkeiten im Rahmen der bestehenden Programme suchen.

3.2 Messung der Dienstleistungsqualität entlang den Korridoren

Ein Schwachpunkt des Schienengüterverkehrs ist offenbar nach wie vor seine mangelnde Qualität. Hinzu kommt, dass von den Kunden auf diesem Gebiet mehr Engagement und Transparenz gefordert werden. Die Kommission vertritt die Auffassung, dass in einem vorrangig für den Güterverkehr bestimmten europäischen Schienennetz Dienste von vorbildlicher Qualität geboten werden müssen. Eine Verbesserung der Dienstleistungsqualität in diesem europäischen Netz dürfte den Schienengüterverkehr generell positiv beeinflussen. Die in diesen Güterverkehrskorridoren erreichte Qualität könnte sich mit der Zeit zu einem Modell für den gesamten Sektor in Europa entwickeln.

Nach einer Folgenabschätzung wird die Kommission einen Legislativvorschlag hinsichtlich der Veröffentlichung von Qualitätsindikatoren unterbreiten.

Generell wird die Kommission weiterhin sämtliche Maßnahmen unterstützen, die dazu dienen, transparentere Informationen über die Qualität des Schienengüterverkehrs zu erhalten.

Sie wird bis 2008 einen Bericht über die von den Eisenbahnunternehmen zur Verbesserung ihrer Schienengüterverkehrsdienste ergriffenen Maßnahmen veröffentlichen.

3.3 Kapazitäten der Korridorinfrastruktur

Einige Strecken, vor allem in den zentralen Gebieten der Union entlang den Hauptachsen des Güterverkehrs, befinden sich derzeit an ihrer Belastungsgrenze. Verschiedene Verkehrsprognosen lassen erkennen, dass im europäischen Schienengüterverkehr bis 2020 weitere Engpässe entstehen werden, die mit großen Problemen einhergehen. Ohne ausreichende Gegenmaßnahmen könnte die Intensivierung des Verkehrs entlang den Güterverkehrskorridoren diese Entwicklung sogar noch verstärken. Allerdings kann die Wettbewerbsfähigkeit des Güterverkehrs durch Vergrößerung der je Zug beförderten Gütermenge verbessert werden. Dazu müssen die Kapazitäten der Infrastruktur erhöht werden, u. a. in Bezug auf Zuglänge, Lichtraumprofil, Achslasten und Höchstgeschwindigkeit. Anhand dieser Beispiele wird deutlich, dass es für die Güterverkehrskorridore koordinierter und gezielter Investitionen bedarf, damit der Verkehr möglichst reibungslos verläuft und die Schiene wettbewerbsfähiger wird.

Die Kommission wird die Korridorverwaltungen auffordern, ein Investitionsprogramm zu erarbeiten, das dazu dient, die Engpässe zu beseitigen und die Infrastrukturkapazitäten, u. a. hinsichtlich der Zuglänge und der Lichtraumprofile, zu harmonisieren und zu verbessern.

Sie wird die Möglichkeit prüfen, den gemeinschaftlichen Rechtsrahmen auf die technischen Merkmale auszuweiten, die die Güterverkehrskorridore aufweisen müssen.

Sie wird im Rahmen der bestehenden Programme nach Finanzierungsmöglichkeiten für diese Investitionen suchen.

3.4 Trassenzuweisung im grenzüberschreitenden Güterverkehr: Höhere Priorität und stärkere Koordinierung

Die Trassenzuweisung wird gegenwärtig von jedem Infrastrukturbetreiber individuell und nach Regeln gestaltet, die je nach Mitgliedstaat unterschiedlich sind. Diese Unterschiede betreffen beispielsweise die für die Trassenzuweisung geltenden Verfahren oder die Prioritätsstufe des Güterverkehrs gegenüber anderen Verkehrsarten. Die Regeln für die Trassenzuweisung innerhalb der einzelnen Korridore sollten daher vereinheitlicht und die Kapazitäten so verteilt werden, dass insbesondere für den grenzüberschreitenden Güterverkehr leistungsfähige und zuverlässige Trassen zur Verfügung stehen. Die für einen Korridor zuständigen Infrastrukturbetreiber können hierfür beispielsweise die Kapazitätsverteilung gemeinsam planen und dabei den Erfordernissen des Personenverkehrs auf lokaler und nationaler Ebene Rechnung tragen. Zugleich kann das Kapazitätsmanagement dank einer stärkeren internationalen Koordinierung weiter optimiert werden. Um den Schienengüterverkehr für die Kunden attraktiver zu gestalten, könnten neben den Eisenbahnunternehmen auch andere Organisationen die Erlaubnis erhalten, Güterverkehrstrassen zu beantragen. Im aktuellen Gemeinschaftsrecht sind bereits entsprechende Maßnahmen vorgesehen. Diese sollten präzisiert und verstärkt werden, um für eine noch intensivere Abstimmung zwischen den Infrastrukturbetreibern und ein besseres Management im grenzüberschreitenden Verkehr zu sorgen.

Die Kommission wird ergänzende Rechtsvorschriften bezüglich der grenzübergreifenden Trassenzuweisung und der Priorität des grenzüberschreitenden Güterverkehrs vorschlagen.

Sie wird ferner vorschlagen, ausgewählten Akteuren die Möglichkeit zu geben, im gesamten Güterverkehrsnetz Trassen zu beantragen.

Sie wird die Infrastrukturbetreiber ermutigen, mehr leistungsfähige länderübergreifende Trassen anzubieten und die bereits eingeleiteten Arbeiten im Rahmen von *RailNetEurope* zu vertiefen.

Darüber hinaus wird die Kommission die Befugnisse der Regulierungsbehörden im Bereich des grenzüberschreitenden Verkehrs präzisieren und die Zusammenarbeit zwischen ihnen unterstützen.

3.5 Bei Verkehrsstörungen geltende Vorrangregeln

Bestimmte Abschnitte des in Kapitel 2 beschriebenen Schienennetzes sind regelmäßig überlastet. Dieselbe Situation könnte in den kommenden Jahren auch an anderen

Netzabschnitten eintreten. Für die Achsen, auf denen der Güterverkehr Vorrang erhalten wird, sollten die bestehenden Rechtsvorschriften hinsichtlich der Priorität der einzelnen Verkehrsarten bei Störungen präzisiert werden. Die Leistungsfähigkeit und die Qualität des Schienengüterverkehrs lassen sich nämlich nicht verbessern, solange Hindernisse im Wege stehen, die die anderen Verkehrsarten mitunter verursachen können, insbesondere nahe der Ballungsgebiete. Deshalb müssen für den Schienengüterverkehr zuverlässigere Trassen zur Verfügung stehen. Die für die Güterverkehrskorridore geltenden Vorrangregeln müssen zu diesem Zweck stärker vereinheitlicht werden.

Die Kommission wird vorschlagen, die bestehenden Rechtsvorschriften bezüglich des Vorrangs des grenzüberschreitenden Güterverkehrs bei Netzstörungen zu verstärken.

Sie wird die Korridorverwaltungen und die betroffenen Infrastrukturbetreiber auffordern, für das gesamte Schienennetz ihres Zuständigkeitsbereichs einheitliche Vorrangregeln zu schaffen.

3.6 Mit dem Eisenbahnverkehr verbundene Dienste (Terminals und Rangierbahnhöfe)

Die mit dem Eisenbahnverkehr verbundenen Dienstleistungen, insbesondere Terminal- und Rangierdienste, sind wesentliche Bestandteile der modernen Produktionskette im Schienengüterverkehr. Die Maßnahmen zur Koordinierung und besseren Nutzung der Güterverkehrskorridore sollten daher von Aktionen begleitet werden, die dazu dienen, die Kapazitäten von Terminals und Rangierbahnhöfen in dem vorrangig für den Güterverkehr bestimmten Schienennetz zu vergrößern. Dazu ist es notwendig, erstens Investitionen in den Kapazitätsausbau zu fördern und zweitens den Zugang zu den Terminals und Rangierbahnhöfen für alle Eisenbahnunternehmen, die die Korridore benutzen, transparenter und einfacher zu gestalten. Besonderes Augenmerk ist auch auf den Zugang zur Schieneninfrastruktur in Häfen und auf ihre Verwaltung zu richten.

Die Kommission wird die Korridorverwaltungen und die Infrastrukturbetreiber auffordern, gemeinsam mit den betroffenen Akteuren ein leistungsfähiges und geeignetes Netz von Terminals und Rangierbahnhöfen einzurichten.

Für die Entwicklung dieser Infrastruktur wird die Kommission nach Finanzierungsmöglichkeiten im Rahmen der bestehenden Programme suchen.

Sie wird ferner die Möglichkeit prüfen, die bestehenden Rechtsvorschriften zu ergänzen, um den Zugang zu den Eisenbahndiensten transparenter und einfacher zu gestalten.

4. BEGLEITUNG DER VORGESCHLAGENEN MAßNAHMEN

Sämtliche Maßnahmen werden in einer Strategiegruppe einem strukturierten Prozess des Nachdenkens unterworfen. Dieser Gruppe könnten beispielsweise Vertreter der Mitgliedstaaten sowie die Betreiber und die Nutzer der Schieneninfrastruktur angehören. Die Gruppe wird u. a. den Auftrag haben, die Merkmale der Korridore zu ermitteln und genau festzulegen, die notwendigen rechtlichen und betrieblichen Maßnahmen zu präzisieren sowie die Aufgaben und Zuständigkeiten der Korridorverwaltungen zu bestimmen. Diese Arbeiten sollen im ersten Halbjahr 2008 abgeschlossen sein.

Die ERTMS-Einführung entlang den vorrangig für den Güterverkehr bestimmten europäischen Eisenbahnstrecken wird mit Unterstützung des Europäischen Koordinators ergänzend zu den in dieser Mitteilung vorgeschlagenen Maßnahmen fortgesetzt.

Diese Mitteilung steht mit einem Arbeitsprogramm der Kommission im Einklang, das mehrere Aktionen umfasst, von denen einige mehr oder minder direkt zur Entstehung eines vorrangig für den Güterverkehr bestimmten Schienennetzes beitragen. Dazu zählen u. a.

- der Legislativvorschlag über die länderübergreifende Anerkennung von Fahrzeugen;
- die Initiative zur Verringerung der durch den Schienenverkehr bedingten Lärmemissionen;
- die Überlegung über den Abschluss mehrjähriger Verträge zwischen Infrastrukturbetreibern und den Mitgliedstaaten;
- die Mitteilung über einen Aktionsplan zur Logistik in Europa;
- die Mitteilung über das Überwachungssystem für den Schienenverkehrsmarkt (*Rail Market Monitoring Scheme, RMMS*);
- die Erarbeitung eines Plans zur ERTMS-Einführung in Europa;
- die Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V), einschließlich der in der Entscheidung Nr. 884/2004/EG genannten vorrangigen Vorhaben;
- die laufenden Arbeiten zur Internalisierung der externen Kosten.

Viele der hier vorgeschlagenen Maßnahmen erfordern das Handeln der Mitgliedstaaten und der Beteiligten des Eisenbahnsektors. Voraussetzung für den Erfolg des vorgeschlagenen Aktionsplans ist deshalb, dass letztere sich dem Vorhaben zur Schaffung eines vorrangig für den Güterverkehr bestimmten Schienennetzes anschließen und aktiv zu seiner Verwirklichung beitragen. Die bereits unternommenen Anstrengungen müssen fortgeführt werden, insbesondere zur Herstellung der technischen Interoperabilität sowie zur Vereinfachung der bürokratischen und technischen Abläufe an den Grenzen zwischen den Mitgliedstaaten. Darüber hinaus müssen die Maßnahmen der Gemeinschaft zur Schaffung eines strukturierten europäischen Eisenbahnnetzes von den Mitgliedstaaten, den Regionen und anderen öffentlichen und privaten Akteuren durch Initiativen, die der Entwicklung des Schienengüterverkehrs dienen, ergänzt werden.