

003109/EU XXIV.GP  
Eingelangt am 11/12/08

**DE**

**DE**

**DE**



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 11.12.2008  
KOM(2008) 852 endgültig

2008/0247 (COD)

Vorschlag für eine

**VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

**zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen  
Güterverkehr**

**(Text von Bedeutung für den EWR)**

{SEC(2008) 3028}

{SEC(2008) 3029}

(von der Kommission vorgelegt)

## BEGRÜNDUNG

### **1. HEMMNISSE DER ENTWICKLUNG DES SCHIENENGÜTERVERKEHRS**

#### **1.1. Aufbau eines nachhaltigen Verkehrssystems: ein vorrangiges Ziel der Gemeinschaft**

Die Verpflichtung der Gemeinschaft, ihre Zusagen hinsichtlich der Reduzierung von Treibhausgasemissionen einzuhalten und die Umweltverträglichkeit ihrer Wirtschaft zu verbessern sowie die zunehmende Knappheit der Energieressourcen sind ausgesprochen wichtige Aspekte der gemeinschaftlichen Verkehrspolitik.

Die Gemeinschaft möchte daher ein möglichst umweltverträgliches und effizientes Verkehrssystem im Dienste der Bürger und Unternehmen errichten. Zu diesem Zweck hat die Kommission in ihrer Halbzeitbilanz zum Verkehrsweißbuch<sup>1</sup> vorgeschlagen, einen Schwerpunkt auf die Entwicklung der „Ko-Modalität“ zu legen, d. h. die optimale - kombinierte oder anderweitige - Nutzung aller Verkehrsträger.

Eine wichtige Voraussetzung hierfür ist die Schaffung eines echten europäischen Verkehrsbinnenmarkts. Im Luft- und im Straßenverkehr wurden in dieser Hinsicht bereits viele Fortschritte erzielt, während im Schienenverkehr noch erhebliche Anstrengungen zu unternehmen sind.

#### **1.2. Hemmnisse im Bereich des Schienenverkehrs**

Der Markt für Schienengüterverkehrsdienste wurde am 1. Januar 2007 dem Wettbewerb geöffnet. Die alteingesessenen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) haben sich umstrukturiert oder sind dabei, dies zu tun. Auch neue Marktteilnehmer sind hinzugekommen. In vielen Mitgliedstaaten ist die Qualität der von den Infrastrukturbetreibern für die EVU erbrachten Dienstleistungen nach wie vor unzureichend und muss verbessert werden. Dabei gilt es zu bedenken, dass in den kommenden Jahren die Nachfrage nach Schienenverkehrsdiensten in vielen Regionen der EU erheblich steigen könnte.

Der Schienengüterverkehrsmarkt, der etwa zur Hälfte aus grenzüberschreitenden Diensten besteht, kann sich nicht richtig entwickeln, wenn den Güterverkehrsbetreibern keine besseren Infrastrukturleistungen geboten werden. Dazu müssen mehrere Hindernisse überwunden werden: die vorrangige Behandlung des Personenverkehrs gegenüber dem Güterverkehr, sowohl in Bezug auf Investitionen als auch das Kapazitäts- und Verkehrsmanagement, wodurch der Schienengüterverkehr in den meisten Mitgliedstaaten erheblich benachteiligt wird; das nach wie vor zu uneinheitliche Vorgehen der nationalen Infrastrukturbetreiber; die Ineffizienz oder zu geringe Zahl der intermodalen Schnittstellen zwischen der Bahn und den anderen Verkehrsträgern.

Die Zusammenarbeit der Infrastrukturbetreiber muss deshalb weiter intensiviert werden. Der Verkehrsmix aus Personen- und Güterbeförderung muss zumindest auf den wichtigen Güterverkehrsachsen anders gestaltet werden. Für die Entwicklung des kombinierten Verkehrs als strategisches Element im modernen Schienengüterverkehr ist es ausgesprochen

---

<sup>1</sup> KOM(2006) 314 endg. vom 22. Juni 2006.

wichtig, dass den Güterverkehrsbetreibern genügend intermodale Einrichtungen zur Verfügung stehen, die die Erbringung hochwertiger Dienste ermöglichen.

Ohne diese Voraussetzungen kann der Schienengüterverkehr sich nicht angemessen entwickeln und seine Funktion bei der Entwicklung der Ko-Modalität in Europa nicht in vollem Maße ausfüllen.

## **2. BESSERE INFRASTRUKTURLEISTUNGEN FÜR GÜTERVERKEHRSBETREIBER IN EINEM BESONDEREN SCHIENENNNetz**

### **2.1. Bereits unternommene Maßnahmen**

Auf nationaler und gemeinschaftlicher Ebene wurden in den letzten Jahren bereits eine Reihe von Maßnahmen unternommen, um die Dienstleistungsqualität der Infrastrukturbetreiber zu verbessern. Die Rationalisierung von Investitionen, der Einsatz neuer Technologien und die Festlegung immer ausgefeilterer Regeln für das Infrastrukturmanagement schreiten voran.

Vor allem auf europäischer Ebene haben die drei Eisenbahnpakete die Mitgliedstaaten zur Modernisierung ihrer Eisenbahnen und Integration der nationalen Systeme veranlasst. Die Richtlinien des ersten, zweiten und dritten Eisenbahnpakets enthalten Bestimmungen über den Zugang zur Infrastruktur und die Erhebung von Entgelten für deren Nutzung sowie über das Verkehrs- und Kapazitätsmanagement, die Eisenbahnsicherheit und die Förderung der Interoperabilität und schaffen dadurch in Europa rechtliche und politische Rahmenbedingungen für eine beschleunigte Modernisierung der Eisenbahn.

Außerdem tragen das Programm für das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V), die Entwicklung und Einführung des Europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystems (ERTMS) und die technische Spezifikation über Telematikanwendungen im Güterverkehr (TSI TAG) zur Interoperabilität und einem besser integrierten Management der europäischen Schieneninfrastruktur bei. Im Zuge der ERTMS-Einführung wurden beispielsweise grenzübergreifende Güterverkehrskorridore festgelegt. Dies hat zu einer aktiven Zusammenarbeit zwischen den beteiligten Infrastrukturbetreibern geführt. Diese haben sich darüber hinaus in der Vereinigung RailNetEurope zusammengeschlossen, die den internationalen Güterverkehrsbetreibern eine Reihe von Diensten anbietet und die Zusammenarbeit zwischen Infrastrukturbetreibern im Bereich des Kapazitätsmanagements fördert.

### **2.2. Fortbestehende Schwierigkeiten**

All diese Initiativen dienen der Verbesserung des Infrastrukturbetriebs. Sie müssen intensiviert und beschleunigt werden, um die für die Integration des Eisenbahnsektors und den Ausbau des Güterverkehrs notwendigen Fortschritte zu erzielen. Hierzu bedarf es in erster Linie einer Verbesserung bzw. Stärkung

- der Zusammenarbeit zwischen den Infrastrukturbetreibern, um die Grenzbarrieren für den Güterverkehr zu beseitigen und Investitionen und Kapazitätsauslastung auf internationaler Ebene - zunächst auf den wichtigsten Trassen - zu optimieren;
- des Ausbaus und der Verwaltung intermodaler Terminals für den Schienenverkehr;

- der Qualität und Zuverlässigkeit der für den Güterverkehr bestimmten Fahrwegkapazitäten.

Bei den bereits errichteten ERTMS-Korridoren erstreckt sich die Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten und Infrastrukturbetreibern vor allem auf die Investitionen, und ihre Intensität ist je nach Korridor sehr unterschiedlich. Zudem gibt es bis dato keine nennenswerten Maßnahmen, die auf eine ausgewogenere Nutzung des Eisenbahnnetzes durch die verschiedenen Verkehrsarten abzielen, obwohl dies eine entscheidende Voraussetzung für eine Qualitätsverbesserung des Schienengüterverkehrs in Europa ist (siehe Mitteilung KOM(2008) 536 über die Qualität von Schienengüterverkehrsdiensten).

### **3. BEDARF AN NEUEN INITIATIVEN**

#### **3.1. Forderung der Akteure nach einem gemeinschaftlichen Vorgehen**

In ihrer Mitteilung „Aufbau eines vorrangig für den Güterverkehr bestimmten Schienennetzes“ vom 18. Oktober 2007 hat die Kommission sich verpflichtet, 2008 Vorschläge für eine koordinierte Einrichtung vorrangig für den Güterverkehr bestimmter Eisenbahnkorridore zu unterbreiten. Diese Option wurde der Schaffung von Schienekorridoren, die ausschließlich für den Güterverkehr bestimmt sind, vorgezogen, da dies als überdimensioniert, zu kostspielig und zeitaufwändig angesehen wurde. Nach dieser Zusage hat die Kommission alle beteiligten Akteure umfassend konsultiert.

In einem ersten Schritt haben rund 15 Fachleute des Sektors gemeinsam mit den Dienststellen der Kommission im Detail die infrastrukturbedingten Probleme im Schienengüterverkehr sowie Lösungsmöglichkeiten aufgezeigt. Die Schlussfolgerungen dieser Gruppe wurden in einem Bericht mit Empfehlungen zu den einzelnen Handlungsfeldern festgehalten und bildeten die Hauptarbeitsgrundlage dieses Vorschlags.

In einem zweiten Schritt wurde die Öffentlichkeit konsultiert. Dabei erhielten zahlreiche Akteure wie Mitgliedstaaten, EVU, Infrastrukturbetreiber, Unternehmen, Verbände und Verlager die Gelegenheit, sich zu der Angelegenheit zu äußern und zu den Vorschlägen der Kommission Stellung zu nehmen.

Als wichtigstes Ergebnis dieser beiden Maßnahmen ist festzuhalten, dass durch die kurzfristige Schaffung grenzübergreifender Güterverkehrskorridore die Wettbewerbsfähigkeit der Bahn erheblich gesteigert werden könnte.

Im Übrigen hat der Ministerrat auf seiner Tagung am 7. und 8. April 2008 die Kommission aufgefordert, „Maßnahmen zu konzipieren, mit denen für eine verstärkte Zusammenarbeit zwischen den Infrastrukturbetreibern beim Betrieb und bei den Investitionen gesorgt wird und die grenzüberschreitenden Korridore, einschließlich der ko-modalen Abschnitte, ermittelt werden, in denen der effiziente Fluss des internationalen Güterverkehrs, was Kapazität und Investitionsplanung sowie zuverlässige und ausreichende Eisenbahnstrecken anbelangt, gewährleistet werden sollte, damit internationale Schienengüterverkehrsdienste effizient betrieben werden können.“ Auch das Europäische Parlament, das einen Bericht unter anderem zu diesem Thema verabschiedet hat, sowie der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss und der Ausschuss der Regionen haben ihren Wunsch bekundet, das Dossier möglichst rasch voranzubringen.

### **3.2. Verordnung zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr und entsprechende Begleitmaßnahmen**

Die Kommission hat unter Berücksichtigung dieser Aspekte drei Alternativen untersucht (keine neuen Maßnahmen, eine Stärkung der bereits eingeleiteten Maßnahmen mit gegebenenfalls neuen politischen Initiativen sowie der Vorschlag neuer Rechtsvorschriften), durch die sich ein europäisches Schienennetz für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr mit grenzübergreifenden Korridoren realisieren ließe. Sie hat diese Alternativen einer qualitativen und quantitativen Folgenabschätzung unterzogen<sup>2</sup>.

Dieser Abschätzung zufolge hätte die dritte Alternative die meisten Vorteile und würde der Gemeinschaft und den Mitgliedstaaten eine Reihe von Garantien für die Mitwirkung aller Beteiligten an einem gemeinsamen Ziel bieten. Der größte Unsicherheitsfaktor dieser Alternative ist die Zeitspanne bis zur Verabschiedung und dem Inkrafttreten der neuen Rechtsvorschriften.

Diese Schlussfolgerungen und die Notwendigkeit rascher Fortschritte zur Integration der nationalen Eisenbahnnetze im Hinblick auf eine Angleichung an die anderen Verkehrsträger sowie die Notwendigkeit, zu diesem Zweck die das Infrastrukturmanagement betreffenden Vorschriften eines Güterverkehrskorridors genau aufeinander abzustimmen, haben die Kommission dazu veranlasst, dem Europäischen Parlament und dem Rat den Erlass einer Verordnung zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr vorzuschlagen.

Der Verordnungsvorschlag der Kommission bezieht sich u. a. auf die Verfahren für die Auswahl der Korridore, das Korridormanagement insgesamt und die Merkmale, die diese Korridore aufweisen müssen. Der Vorschlag steht auch mit den oben angeführten Maßnahmen und Bestimmungen im Einklang, darunter das TEN-V-Programm, die ERTMS-Korridore und die geltenden Gemeinschaftsvorschriften für den Schienenverkehr.

Um dem Erfordernis eines raschen Handelns zu entsprechen und die bereits eingeleiteten Maßnahmen, die denselben Zielen dienen wie dieser Vorschlag, zu unterstützen und zu begleiten, schlägt die Kommission außerdem vor, ihren Verordnungsvorschlag durch weitere Aktionen zu ergänzen. So wird sie Anreize dafür bieten, dass Mitgliedstaaten sich für die Einrichtung von Korridoren und eine gemeinsame Investitionsplanung zusammenschließen. Außerdem wird sie sämtliche Eisenbahninfrastrukturbetreiber der EU regelmäßig zusammenführen, um den Austausch bewährter Praktiken zu fördern und Fragen von gemeinsamem Interesse zu behandeln.

Darüber hinaus bietet die derzeitige Überarbeitung der TEN-V-Politik die Gelegenheit, den Vorschlag mit der TEN-V-Politik in Einklang zu bringen und auf verstärkte Synergien hinzuwirken, sowohl was die Maßnahmen anbelangt, die für eine effizientere Verwirklichung und Nutzung der Infrastrukturen von europäischem Interesse notwendig sind, als auch im Bereich der Investitionen.

---

<sup>2</sup> Arbeitsdokument der Kommissionsdienststellen.

#### **4. ALLGEMEINE GRUNDSÄTZE DES VERORDNUNGSVORSCHLAGS**

Der Vorschlag steht im Einklang mit dem Subsidiaritätsprinzip. Er enthält Bestimmungen in Bezug auf ein grenzübergreifendes Schieneninfrastrukturmanagement, die von den Mitgliedstaaten allein nicht umgesetzt werden könnten. Der Vorschlag steht auch im Einklang mit dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit. Er legt für die Mitgliedstaaten und die Schieneninfrastrukturbetreiber gemeinsame Ziele und Verfahren fest. Darüber hinaus ergänzt und stützt sich der Vorschlag auf die bestehenden Rechtsvorschriften für den Schienenverkehr. Er ermöglicht eine einfachere Auslegung dieser Vorschriften und trägt damit zu der auf Gemeinschaftsebene beschlossenen Vereinfachung der Rechtsvorschriften bei.

Der Vorschlag ist in fünf Kapitel unterteilt, von denen drei den folgenden Themen gewidmet sind: Konzeption und Leitung des europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr, Investitionen in die Infrastruktur, Terminals und dazugehörigen Ausrüstungen sowie Betrieb der Güterverkehrskorridore. Das Kapitel 1 enthält die allgemeinen Bestimmungen und Kapitel 5 die Schlussbestimmungen.

Der Vorschlag sieht für jeden Güterverkehrskorridor regelmäßige Marktanalysen und Kundenbefragungen vor sowie die Festlegung eines Umsetzungsplans mit Maßnahmen, die sicherstellen sollen, dass den Bedürfnissen der Kunden entsprochen wird und die Bestimmungen des Verordnungsvorschlags eingehalten werden. Die Infrastruktur- und Terminalbetreiber sind für die Verwirklichung dieses Plans verantwortlich und werden dabei von den Mitgliedstaaten, die für die Schaffung des betreffenden Güterverkehrskorridors zuständig sind, unterstützt.

##### **4.1. Festlegung und Leitung des europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr**

In Kapitel 2 werden zunächst die Pflichten der Mitgliedstaaten in Bezug auf die Schaffung grenzübergreifender Schienekorridore für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr sowie die Verfahren für die Auswahl dieser Korridore festgelegt. Diese Bestimmungen müssen zum einen die Qualität jedes einzelnen der vorgeschlagenen Korridore und zum anderen ihre Kohärenz untereinander sicherstellen. Die Bestimmungen sehen ferner vor, dass alle Mitgliedstaaten, die keine diesem Ziel im Wege stehenden geografischen Besonderheiten aufweisen, an der Verwirklichung des europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr mitwirken.

Die vorgeschlagene Methode sieht Folgendes vor: Die Mitgliedstaaten werden generell dazu verpflichtet, innerhalb des transeuropäischen Verkehrsnetzes Güterverkehrskorridore einzurichten. Sie legen daraufhin gemeinsam die von ihnen gewünschten Korridore fest. Diese Wahl wird auf Gemeinschaftsebene im Ausschussverfahren bestätigt, nachdem die einzelnen Korridore auf ihre Eignung hin überprüft wurden und ihre Gesamtkohärenz festgestellt wurde.

Des Weiteren sind in dem Kapitel die wesentlichen Merkmale aufgeführt, die das Leitungsorgan jedes Korridors aufweisen muss. Bei der Festlegung dieser Merkmale hat die Kommission auf bereits bestehende Erfahrungen zurückgegriffen, u. a. im Rahmen der ERTMS-Korridore und der von RailNetEurope errichteten Korridore, sowie auf Anregungen der Sachverständigengruppe und auf die Ergebnisse der Konsultation der Öffentlichkeit. Generell ist festzuhalten, dass die Schaffung einer internationalen Einrichtung, die die

Zusammenarbeit der an einem bestimmten Korridor beteiligten Mitgliedstaaten und Infrastrukturbetreiber stärkt, eine unabdingbare Voraussetzung für den Erfolg dieser Maßnahme ist.

## **4.2. Investitionen**

In Kapitel 3 werden die Anforderungen genannt, die für die Güterverkehrskorridore in Bezug auf die Investitionskoordination und -planung sowie auf die Förderung der Interoperabilität der betreffenden Bahnnetze und die Steigerung der Zugkapazitäten zu erfüllen sind. Durch die Verbesserung der Interoperabilität können wesentlich kürzere Fahrtzeiten sowie erhebliche Kapazitäts- und Produktivitätsgewinne erzielt werden. Auch durch eine Steigerung der Zugkapazitäten, beispielsweise durch Verlängerung der in einem Korridor maximal zulässigen Zuglänge, kann die Produktivität des Schienengüterverkehrs wirksam verbessert werden.

Ferner schlägt die Kommission in dem Kapitel vor, für jeden Korridor ein Netz strategisch wichtiger Terminals festzulegen. Eine gute Anbindung der Güterverkehrskorridore an das übrige Schienennetz und die anderen Verkehrsträger - etwa in Seehäfen oder im Hinterland - ist eine grundlegende Voraussetzung für den Erfolg dieser Initiative. Für jeden Korridor muss somit eine wirksame Strategie vorhanden sein, insbesondere was den Ausbau intermodaler Terminals anbelangt und die Anpassung ihrer Kapazitäten an die in dem jeweiligen Korridor beförderten Güter.

## **4.3. Nutzung der Güterverkehrskorridore**

Das Kapitel 4 umfasst sieben Hauptthemen: Entwicklung interoperabler Verfahren; bessere Koordination des Verkehrsbetriebs sowohl zwischen den Infrastrukturbetreibern als auch zwischen Infrastrukturbetreibern und den Betreibern der Terminals; Verbesserung des Zugangs zu Infrastrukturen und Terminals; stärkere Berücksichtigung von Güterzügen bei der Trassenzuweisung und dem Verkehrsmanagement; Überwachung der Dienstleistungsqualität entlang den Güterverkehrskorridoren; Zusammenarbeit der Kontrollorgane.

Durch eine bessere Koordination des Korridorbetriebs dürfte es möglich sein, die Leistungsfähigkeit des grenzüberschreitenden Güterverkehrs vergleichsweise kostengünstig zu steigern. Dazu gehört beispielsweise, dass den Kunden nach dem Prinzip der einzigen Anlaufstelle („One-Stop-Shop“) grenzübergreifende Fahrwegtrassen zur Verfügung gestellt werden, wenn diese sich über mehrere Schienennetze erstrecken. Auch die Folgenabschätzung hat gezeigt, dass der Schienengüterverkehr durch eine effiziente Koordination des Infrastruktur- und des Terminalbetriebs erheblich leistungsfähiger gestaltet werden kann. Damit ließen sich u. a. die Wartezeiten der Züge für den Zugang zu den Terminals oder umgekehrt zu den Hauptfahrwegen verkürzen.

Durch eine angemessene Information über die Bedingungen und Modalitäten für den Zugang zu den Dienstleistungen, die für einen reibungslosen Güterzugbetrieb notwendig sind, wird zudem ein diskriminierungsfreier Zugang zu sämtlichen Infrastrukturleistungen eines Güterverkehrskorridors ermöglicht.

Hinsichtlich der Koordination von Personen- und Güterzügen besteht das Ziel darin, hochwertige und zuverlässige Güterverkehrstrassen bereitzustellen, wobei im Fall von grenzüberschreitenden Beförderungen die einzelnen nationalen Abschnitte aufeinander abgestimmt sein müssen. Auch in Bezug auf den Verkehrsbetrieb sieht das Kapitel eine



stärkere Berücksichtigung von Güterzügen vor. Dabei geht es darum, den Güterverkehrsbetreibern Infrastrukturleistungen einer bestimmten Zuverlässigkeit und Qualität zu garantieren. Diese Garantien, die im Schienengüterverkehr unüblich sind, dürften auch spürbare Auswirkungen auf die Qualität des Personenverkehrs haben. Andererseits dürfen sie aber auch nicht zu einengend sein und einem optimalen Infrastrukturmanagement im Wege stehen.

Alle oben beschriebenen Maßnahmen sollen sich positiv auf die Leistungsfähigkeit des Schienengüterverkehrs auswirken, wobei diese Auswirkungen gemessen und regelmäßig untersucht werden müssen. Deshalb verpflichtet das Kapitel 4 auch zur Festlegung von korridorspezifischen Leistungsindikatoren, die regelmäßig aktualisiert werden.

Vorschlag für eine

**VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**  
**zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen**  
**Güterverkehr**

**(Text von Bedeutung für den EWR)**

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 71 Absatz 1,

auf Vorschlag der Kommission<sup>3</sup>,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses<sup>4</sup>,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen<sup>5</sup>,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 EG-Vertrag<sup>6</sup>,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Im Rahmen der Lissabonner Strategie für Wachstum und Beschäftigung und der Strategie für nachhaltige Entwicklung in der Gemeinschaft ist die Schaffung eines Eisenbahnbinnenmarktes, insbesondere im Bereich des Güterverkehrs, ein wesentlicher Aspekt auf dem Weg zu einer nachhaltigen Mobilität.
- (2) Die Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung<sup>7</sup> war ein wichtiger Meilenstein zur Vollendung des Eisenbahnbinnenmarkts.
- (3) Im Interesse der Wettbewerbsfähigkeit gegenüber den anderen Verkehrsträgern muss für den grenzüberschreitenden und innerstaatlichen Schienengüterverkehr, der seit 1. Januar 2007 dem freien Wettbewerb unterliegt, eine hochwertige Eisenbahninfrastruktur vorhanden sein, die es ermöglicht, Güterverkehrsdienste unter angemessenen Bedingungen zu erbringen, und zwar sowohl hinsichtlich der

---

<sup>3</sup> ABl. C [...] vom [...], S. [...].

<sup>4</sup> ABl. C [...] vom [...], S. [...].

<sup>5</sup> ABl. C [...] vom [...], S. [...].

<sup>6</sup> Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom [...], Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom [...].

<sup>7</sup> ABl. L 75 vom 15.3.2001, S. 29.

Beförderungsgeschwindigkeiten und -zeiten als auch der Gewährleistung, dass die erbrachten Infrastrukturleistungen den vertraglichen Zusagen gegenüber den Eisenbahnunternehmen entsprechen.

- (4) Der Ministerrat stellte auf seiner Tagung am 7. und 8. April 2008 fest, dass die effiziente Nutzung der Infrastruktur gefördert und die Kapazität der Schieneninfrastruktur gegebenenfalls ausgebaut werden muss, und zwar durch Maßnahmen auf europäischer und nationaler Ebene und insbesondere im Wege von Rechtsvorschriften.
- (5) Die Bedingungen der Infrastrukturnutzung könnten durch die Schaffung eines Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr, das einen effizienten Güterzugbetrieb mit reibungslosen Übergängen zwischen den nationalen Netzen ermöglicht, verbessert werden.
- (6) Im Hinblick auf die Schaffung eines Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr haben die im Bereich der Schieneninfrastruktur bereits unternommenen Maßnahmen gezeigt, dass die Einrichtung grenzübergreifender Korridore, die den konkreten Erfordernissen eines oder mehrerer klar definierter Segmente des Güterverkehrsmarktes entsprechen, die am besten geeignete Methode darstellt.
- (7) Die Schaffung des Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr sollte mit dem transeuropäischen Verkehrsnetz (TEN-V) im Einklang stehen. Zu diesem Zweck muss die Entwicklung beider Netze koordiniert werden, insbesondere was die Integration der grenzübergreifenden Güterverkehrskorridore in das bestehende TEN-V angeht. Zudem sollten auf Gemeinschaftsebene einheitliche Regeln für diese Güterverkehrskorridore aufgestellt werden. Die Einrichtung der Korridore könnte gegebenenfalls im Rahmen des TEN-V-Programms<sup>8</sup> finanziell gefördert werden.
- (8) Es sollte für eine angemessene Zusammenarbeit der an einem Güterverkehrskorridor beteiligten Mitgliedstaaten und Infrastrukturbetreiber gesorgt werden sowie dafür, dass der Schienengüterverkehr ausreichend stark berücksichtigt wird, eine ausreichende Zahl leistungsfähiger Schnittstellen zu den anderen Verkehrsträgern hergestellt und günstige Bedingungen für die Entwicklung des Wettbewerbs zwischen den Schienengüterverkehrsunternehmen geschaffen werden.
- (9) Die Schaffung von Güterverkehrskorridoren sollte auf Gemeinschaftsebene anhand transparenter, klar definierter Kriterien und eines entsprechenden Verfahrens geprüft und genehmigt werden, das den Mitgliedstaaten und Infrastrukturbetreibern ausreichenden Entscheidungs- und Gestaltungsspielraum lässt, um auf ihre besonderen Erfordernisse zugeschnittene Maßnahmen zu ergreifen.
- (10) Um die Koordinierung unter den Mitgliedstaaten und den Infrastrukturbetreibern zu fördern, sollte jeder Korridor von einem Organ geleitet werden, dem die an dem Korridor beteiligten Infrastrukturbetreiber angehören.

---

<sup>8</sup> ABl. L 228 vom 23.9.1995, S. 1. Geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1655/1999 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 197 vom 29.7.1999, S. 1) und die Verordnung (EG) Nr. 807/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 143 vom 30.4.2004, S. 46).

- (11) Um den Erfordernissen des Marktes Rechnung zu tragen, sollten die Modalitäten für die Schaffung von Güterverkehrskorridoren Gegenstand eines Umsetzungsplans sein, in dem auch die Maßnahmen für einen leistungsfähigeren Schienengüterverkehr und ein dazugehöriger Durchführungszeitplan bestimmt werden. Darüber hinaus sollten die Nutzer von Güterverkehrskorridoren regelmäßig nach klar festgelegten Verfahren konsultiert werden, um sicherzustellen, dass die zur Schaffung solcher Korridore geplanten oder unternommenen Maßnahmen den Bedürfnissen oder Erwartungen aller Nutzer des jeweiligen Korridors entsprechen.
- (12) Zur Gewährleistung von Kohärenz und Kontinuität der verfügbaren Infrastrukturkapazität eines Güterverkehrskorridors sollten die Investitionen zwischen den betreffenden Mitgliedstaaten und Infrastrukturbetreibern koordiniert und anhand von Kriterien geplant werden, die den besonderen Erfordernissen des Korridors entsprechen. Das Programm zu ihrer Verwirklichung sollte veröffentlicht werden, damit die für eine Nutzung des Korridors in Betracht kommenden Antragsteller informiert werden. Das Programm sollte außerdem Interventionsvorhaben beinhalten, die der Entwicklung interoperabler Systeme und dem Ausbau von Zugkapazitäten gewidmet sind.
- (13) Aus denselben Gründen sollten umfangreiche Instandhaltungsarbeiten, die die Kapazität der Schieneninfrastruktur häufig stark beeinträchtigen, ebenfalls korridorspezifisch koordiniert und zeitnah veröffentlicht werden.
- (14) Der Aufbau von Infrastrukturen und Systemen für die Entwicklung intermodaler Güterverkehrsdienste ist für die Stärkung des Schienengüterverkehrs in der Gemeinschaft ebenfalls von Bedeutung.
- (15) Die jeweiligen Mitgliedstaaten und die für den Güterverkehrskorridor zuständigen nationalen Sicherheitsbehörden können Vereinbarungen über die gegenseitige Anerkennung von Fahrzeugen und Zugführern treffen. Die Sicherheitsbehörden dieser Mitgliedstaaten sollten zusammenarbeiten, um die Einhaltung dieser Vereinbarungen zu gewährleisten.
- (16) Um bei grenzüberschreitenden Güterverkehrsdiensten die Beantragung von Fahrwegkapazitäten zu erleichtern, sollte für jeden Güterverkehrskorridor eine einzige Anlaufstelle geschaffen werden. Zu diesem Zweck sollte auf bestehende Initiativen zurückgegriffen werden, insbesondere jene von RailNetEurope, einer Organisation, die ein Koordinierungsinstrument der Infrastrukturbetreiber darstellt und den internationalen Güterverkehrsbetreibern eine Reihe von Diensten anbietet.
- (17) Wegen der unterschiedlichen Fahrplangestaltung der Verkehrsarten sollte gewährleistet werden, dass Anträge auf Zuweisung von Fahrwegkapazität für Güterbeförderungen nicht über Gebühr beschränkt werden im Vergleich zu Anträgen für Personenbeförderungen, insbesondere unter Berücksichtigung ihrer jeweiligen sozioökonomischen Bedeutung. Die Weegeentgelte sollten unterschiedlich bemessen werden und sich nach der Qualität und Zuverlässigkeit der zugewiesenen Zugtrassen richten.
- (18) Züge, bei denen in Bezug auf Beförderungszeiten und Pünktlichkeit hohe Anforderungen bestehen, sollten bei Verkehrsstörungen hinreichenden Vorrang erhalten.

- (19) Um auf den Güterverkehrskorridoren den Wettbewerb unter den Schienengüterverkehrsunternehmen zu fördern, sollten neben den Eisenbahnunternehmen und ihren Zusammenschlüssen auch andere Bewerber Fahrwegkapazität beantragen können.
- (20) Um das Korridormanagement zu optimieren und den grenzüberschreitenden Güterverkehr reibungsloser und leistungsfähiger zu gestalten, bedarf es einer wirksamen Koordinierung unter den für die verschiedenen Netzabschnitte des Korridors zuständigen Kontrollorganen. Damit die Schieneninfrastruktur besser genutzt wird, müssen das Management dieser Infrastruktur und das der strategisch wichtigen Terminals entlang den Güterverkehrskorridoren koordiniert werden.
- (21) Zur Vereinfachung des Zugangs zu den Informationen über die Nutzung aller wichtigen Infrastrukturen eines Güterverkehrskorridors und Gewährleistung eines diskriminierungsfreien Infrastrukturzugangs sollten alle Betreiber grenzüberschreitender Schienengüterverkehrsdienste ein Referenzdokument erhalten, in dem all diese Informationen zusammengefasst sind.
- (22) Um die sich aus den Maßnahmen zur Schaffung des Güterverkehrskorridors ergebenden Vorteile objektiv messen zu können und diese Maßnahmen wirksam zu begleiten, sollten korridorspezifische Leistungsindikatoren aufgestellt und regelmäßig veröffentlicht werden.
- (23) Im Interesse einer besseren Verbreitung bewährter Praktiken und eines effizienten Managements des Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr sollte die Zusammenarbeit aller Infrastrukturbetreiber in der Gemeinschaft mit Unterstützung der Kommission gestärkt werden.
- (24) Da das Ziel dieser Verordnung, nämlich die Schaffung eines aus Güterverkehrskorridoren bestehenden Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr, auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden kann und daher besser auf Gemeinschaftsebene zu verwirklichen ist, kann die Gemeinschaft im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Verordnung nicht über das für die Erreichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus.
- (25) Für die Koordinierung von Investitionen und das Kapazitäts- und Verkehrsmanagement sollten faire Regeln aufgestellt werden, gestützt auf eine Zusammenarbeit zwischen den Infrastrukturbetreibern, die entlang einem grenzübergreifenden Güterverkehrskorridor hochwertige Dienstleistungen für Güterverkehrsbetreiber zu erbringen haben.
- (26) Die zur Durchführung dieser Verordnung erforderlichen Maßnahmen sollten gemäß dem Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse beschlossen werden.
- (27) Insbesondere sollte die Kommission die Befugnis erhalten, die Bedingungen und Kriterien für die Durchführung dieser Verordnung aufzustellen. Da es sich hierbei um Maßnahmen von allgemeiner Tragweite handelt, die eine Änderung nicht wesentlicher

Bestimmungen dieser Verordnung und ihre Ergänzung durch Hinzufügung neuer nicht wesentlicher Bestimmungen bewirken, sind diese Maßnahmen nach dem Regelungsverfahren mit Kontrolle des Artikels 5a des Beschlusses 1999/468/EG zu erlassen –

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

## KAPITEL I

### ALLGEMEINES

#### *Artikel 1*

#### **Gegenstand und Anwendungsbereich**

1. In dieser Verordnung werden Regeln für die Einrichtung und Organisation eines aus grenzübergreifenden Güterverkehrskorridoren bestehenden europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr festgelegt. Die Verordnung enthält zudem Bestimmungen über die Auswahl und Organisation der Güterverkehrskorridore sowie einheitliche Grundsätze in Bezug auf die Investitionsplanung und das Kapazitäts- und Verkehrsmanagement.
2. Diese Verordnung gilt für das Management und die Nutzung von Fahrwegen für den inländischen und grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr mit Ausnahme
  - a) nicht mit anderen Fahrwegen vernetzter örtlicher und regionaler Schienennetze für Personenverkehrsdienste;
  - b) nur für die Durchführung von Personenverkehrsdiensten im Stadt- oder Vorortverkehr bestimmter Netze;
  - c) regionaler Schienennetze, die von einem nicht in den Anwendungsbereich der Richtlinie 91/440/EWG<sup>9</sup> fallenden Eisenbahnunternehmen ausschließlich für regionale Güterverkehrsdienste genutzt werden, bis von einem anderen Antragsteller die Zuweisung von Fahrwegkapazität auf dem betreffenden Netz beantragt wird;
  - d) von Fahrwegen in Privateigentum, die von ihrem Eigentümer ausschließlich zur Nutzung für den eigenen Güterverkehr unterhalten werden.

#### *Artikel 2*

#### **Begriffsbestimmungen**

1. Im Rahmen dieser Verordnung gelten die Begriffsbestimmungen des Artikels 2 der Richtlinie 2001/14/EG.
2. Neben den Begriffsbestimmungen des Absatzes 1 bezeichnet der Ausdruck

---

<sup>9</sup> ABl. L 237 vom 24.8.1991, S. 25.

- a) „Güterverkehrskorridor“ die Gesamtheit der Eisenbahnstrecken auf dem Gebiet der Mitgliedstaaten und gegebenenfalls europäischer Drittländer, die strategisch wichtige Terminals miteinander verbinden und die eine Hauptstrecke, Ausweichstrecken und Zulaufstrecken umfassen sowie die Schieneninfrastruktur und dazugehörigen Ausrüstungen in den Güterterminals, Rangierbahnhöfen und Zugbildungseinrichtungen, einschließlich deren Anschlussstrecken;
- b) „Umsetzungsplan“ das Dokument, in dem die Strategie, die Maßnahmen und die Mittel dargelegt sind, die die Beteiligten anzuwenden beabsichtigen, um innerhalb einer bestimmten Frist die für die Schaffung des Güterverkehrskorridors notwendigen Tätigkeiten durchzuführen;
- c) „umfangreiche Instandhaltungsarbeiten“ Eingriffe oder Reparaturen an der Schieneninfrastruktur und den für den Zugverkehr im Güterverkehrskorridor notwendigen Ausrüstungen, die die Vorhaltung von Fahrwegkapazität gemäß Artikel 28 der Richtlinie 2001/14/EG erfordern;
- d) „Terminal“ eine am Güterverkehrskorridor gelegene Anlage, die entweder für das Be- und/oder Entladen von Güterzügen und die Integration von Schienengüterverkehrsdiensten, Straßen-, See-, Binnenschiffs- und Luftverkehrsdiensten, oder für die Bildung von Güterzügen beziehungsweise die Änderung ihrer Zusammensetzung eigens eingerichtet wurde;
- e) „strategisch wichtiger Terminal“ ein an einem Güterverkehrskorridor gelegener Terminal, der allen Antragstellern zur Verfügung steht und der für den Schienengüterverkehr in dem Korridor eine wichtige Rolle spielt;
- f) „einzige Anlaufstelle“ die von den Infrastrukturbetreibern eines Güterverkehrskorridors eingerichtete Stelle, die es Antragstellern ermöglicht, an einem einzigen Ort und in einem einzigen Vorgang Fahrwegtrassen für Beförderungen zu beantragen, bei denen mindestens eine Grenze überquert wird.

## KAPITEL II

### **KONZEPTION UND LEITUNG DES EUROPÄISCHEN SCHIENENNETZES FÜR EINEN WETTBEWERBSFÄHIGEN GÜTERVERKEHR**

#### *Artikel 3*

#### **Auswahl der Güterverkehrskorridore**

1. Der Güterverkehrskorridor dient der Durchführung grenzüberschreitender und innerstaatlicher Schienengüterverkehrsdienste in mindestens zwei Mitgliedstaaten. Er weist die folgenden Merkmale auf:
  - a) er ist Bestandteil des TEN-V;
  - b) er ermöglicht eine erhebliche Steigerung des Schienengüterverkehrs;

- c) er ist gemäß einer sozioökonomischen Analyse gerechtfertigt. Diese befasst sich mit den Auswirkungen auf die Elemente des Verkehrssystems, wenn der Güter- und der Personenverkehr durch die Zuweisung von Fahrwegkapazitäten des Güterverkehrskorridors erheblich beeinflusst werden. Sie umfasst zudem eine Analyse der Auswirkungen auf die externen Kosten;
  - d) ihm liegt ein Umsetzungsplan zugrunde.
- 2. Die Schaffung oder Änderung eines Güterverkehrskorridors wird von den betreffenden Mitgliedstaaten vorgeschlagen. Sie übermitteln der Kommission zu diesem Zweck einen Vorschlag, der gemeinsam mit den beteiligten Infrastrukturbetreibern anhand der im Anhang aufgeführten Kriterien ausgearbeitet wurde.
- 3. Die Güterverkehrskorridore werden nach folgenden Modalitäten eingerichtet:
  - a) Spätestens ein Jahr nach Inkrafttreten dieser Verordnung muss für jeden Mitgliedstaat, der mindestens zwei Landgrenzen zu anderen Mitgliedstaaten hat, mindestens ein Vorschlag für einen Güterverkehrskorridor vorliegen.
  - b) Spätestens drei Jahre nach Inkrafttreten dieser Verordnung muss jeder Mitgliedstaat mindestens Folgendes vorweisen:
    - i) einen Güterverkehrskorridor;
    - ii) zwei Güterverkehrskorridore, wenn das jährliche Güterverkehrsvolumen des betreffenden Mitgliedstaats mindestens 30 Milliarden Tonnenkilometer beträgt;
    - iii) drei Güterverkehrskorridore, wenn das jährliche Güterverkehrsvolumen des betreffenden Mitgliedstaats mindestens 70 Milliarden Tonnenkilometer beträgt.
- 4. Die Kommission prüft die in Absatz 2 genannten Vorschläge zur Schaffung von Güterverkehrskorridoren nach dem Regelungsverfahren gemäß Artikel 18 Absatz 3 und fasst spätestens ein Jahr nach Inkrafttreten dieser Verordnung einen Beschluss über eine erste Gruppe von Güterverkehrskorridoren. Bei dieser Prüfung werden die im Anhang aufgeführten Kriterien berücksichtigt.
- 5. Zu den Güterverkehrskorridoren können auch Teile der Schienennetze europäischer Drittländer gehören. Diese Teile müssen gegebenenfalls mit der TEN-V-Politik im Einklang stehen.
- 6. Die in Absatz 4 genannte Gruppe von Güterverkehrskorridoren wird anhand von Vorschlägen zur Schaffung oder Änderung von Güterverkehrskorridoren auf der Grundlage eines nach dem Regelungsverfahren gemäß Artikel 18 Absatz 3 gefassten Beschlusses der Kommission schrittweise angepasst und vervollständigt. Die Vorschläge der Mitgliedstaaten werden unter Berücksichtigung der im Anhang aufgeführten Kriterien geprüft.
- 7. Kommt es bei der Schaffung oder Änderung eines Güterverkehrskorridors zwischen zwei oder mehreren Mitgliedstaaten zu Schwierigkeiten, die die Schieneninfrastruktur in ihrem Gebiet betreffen, so befasst die Kommission auf Ersuchen eines der betroffenen Mitgliedstaaten den in Artikel 18 genannten



Ausschuss mit der Angelegenheit. Die Stellungnahme des Ausschusses wird den betreffenden Mitgliedstaaten mitgeteilt. Die Stellungnahme wird von den betreffenden Mitgliedstaaten bei der Lösungsfindung berücksichtigt.

9. Die Maßnahmen zur Anpassung des Anhangs, bei denen es sich um Maßnahmen von allgemeiner Tragweite zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Verordnung handelt, werden nach dem in Artikel 18 Absatz 4 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.

#### *Artikel 4*

### **Leitung der Güterverkehrskorridore**

1. Die an einem Güterverkehrskorridor beteiligten Mitgliedstaaten arbeiten zusammen, um sicherzustellen, dass der Korridor im Einklang mit dem dazugehörigen Umsetzungsplan verwirklicht wird. Sie legen für den Güterverkehrskorridor die übergeordneten Ziele fest und vergewissern sich, dass der Umsetzungsplan auf diese Ziele ausgerichtet ist.
2. Für jeden Güterverkehrskorridor richten die beteiligten Infrastrukturbetreiber im Sinne des Artikels 2 der Richtlinie 2001/14/EG ein Leitungsorgan ein, das für die Festlegung, die Überwachung der Durchführung und die Aktualisierung des Umsetzungsplans für den jeweiligen Korridor zuständig ist. Das Leitungsorgan erstattet den beteiligten Mitgliedstaaten und gegebenenfalls den in Artikel 17a der Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>10</sup> genannten Europäischen Koordinatoren der vorrangigen TEN-V-Vorhaben, die sich mit dem Güterverkehrskorridor überschneiden, regelmäßig Bericht über seine Tätigkeiten.
3. Das Leitungsorgan stellt eine eigenständige juristische Person dar. Sie kann in Form einer Europäischen wirtschaftlichen Interessenvereinigung im Sinne der Verordnung (EWG) Nr. 2137/85<sup>11</sup> eingerichtet werden und genießt den Status einer solchen Vereinigung.
4. Der Direktor des Leitungsorgans wird von dessen Mitgliedern ernannt und seine Amtszeit beträgt mindestens drei Jahre.
5. Es wird eine Arbeitsgruppe eingesetzt, der die Betreiber und Eigner der strategisch wichtigen Terminals gemäß Artikel 9 angehören. Sie kann zu Vorschlägen des Leitungsorgans, die unmittelbare Auswirkungen auf die Investitionen und das Management der strategisch wichtigen Terminals haben, eine Stellungnahme abgeben. Das Leitungsorgan kann keine Beschlüsse fassen, die im Widerspruch zu dieser Stellungnahme stehen.

#### *Artikel 5*

### **Maßnahmen zur Realisierung des Güterverkehrskorridors**

---

<sup>10</sup> ABl. L 228 vom 9.9.1996.

<sup>11</sup> ABl. L 199 vom 31.7.1985, S. 1.

1. Der vom Leitungsorgan gebilligte Umsetzungsplan umfasst Folgendes:
  - a) eine Beschreibung der Merkmale des Güterverkehrskorridors und das Programm für die Durchführung der zu seiner Schaffung erforderlichen Maßnahmen;
  - b) die wesentlichen Bestandteile der Marktstudie gemäß Absatz 3;
  - c) die vom Leitungsorgan für den Güterverkehrskorridor festgelegten Leistungsziele in Bezug auf die Dienstleistungsqualität und die Kapazität gemäß den Bestimmungen in Artikel 16;
  - d) das Programm zur Schaffung des Güterverkehrskorridors und zur Verbesserung seiner Leistungsfähigkeit gemäß Absatz 3.
2. Der Umsetzungsplan wird regelmäßig angepasst, wobei der Umsetzungsstand der darin vorgesehenen Maßnahmen, der für den Güterverkehrskorridor relevante Schienengüterverkehrsmarkt und die gemäß Artikel 16 Absatz 2 gemessenen Leistungen berücksichtigt werden.
3. Es wird eine Marktstudie durchgeführt. Diese befasst sich mit den eingetretenen und erwarteten Verkehrsentwicklungen in dem Güterverkehrskorridor und den Elementen des Verkehrssystems, die mit dem Korridor in Verbindung stehen. In der Studie wird die Entwicklung der verschiedenen Verkehrsarten, sowohl des Güter- als auch des Personenverkehrs, untersucht. Sie enthält die wesentlichen Elemente der in Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe c genannten sozioökonomischen Analyse. Sie wird mindestens einmal jährlich auf den neuesten Stand gebracht. Die Ergebnisse der Studie werden zur Anpassung des Umsetzungsplans für den Güterverkehrskorridor verwendet.
4. Für die Schaffung des Güterverkehrskorridors und zur Verbesserung seiner Leistungsfähigkeit wird ein Programm erstellt. Das Programm umfasst unter anderem die gemeinsamen Ziele, die technischen Entscheidungen und den Zeitplan für die Arbeiten an der Schieneninfrastruktur und den dazugehörigen Ausrüstungen, die für die Durchführung sämtlicher in den Artikeln 7 bis 16 genannten Maßnahmen notwendig sind.

#### *Artikel 6*

#### **Konsultation der Antragsteller**

1. Das Leitungsorgan richtet Konsultationsverfahren ein, um für eine angemessene Beteiligung der für eine Nutzung des Güterverkehrskorridors in Betracht kommenden Antragsteller im Sinne des Artikels 2 der Richtlinie 2001/14/EG zu sorgen.
2. Die den Güterverkehrskorridor nutzenden Antragsteller werden vom Leitungsorgan vor der Billigung des Umsetzungsplans und bei dessen Aktualisierung konsultiert. Bei Unstimmigkeiten zwischen dem Leitungsorgan und den Antragstellern können letztere sich an die Kommission wenden, die nach dem Verfahren in Artikel 18 Absatz 2 den in Artikel 18 Absatz 1 genannten Ausschuss mit der Angelegenheit befasst.

## KAPITEL III

### FÜR DEN GÜTERVERKEHRSKORRIDOR BESTIMMTE INVESTITIONEN

#### *Artikel 7*

#### **Investitionsplanung**

1. Das Leitungsorgan erarbeitet und billigt
  - a) einen gemeinsamen langfristigen, d. h. sich über mindestens zehn Jahre erstreckenden Investitionsplan für die Infrastruktur des Güterverkehrskorridors;
  - b) gegebenenfalls einen gemeinsamen mittelfristigen Investitionsplan (für mindestens zwei Jahre) für den Güterverkehrskorridor.

Die Investitionspläne enthalten eine Liste der geplanten Vorhaben zum Ausbau, zur Erneuerung oder Umrüstung der entlang des Güterverkehrskorridors bestehenden Schieneninfrastruktur und ihrer Ausrüstungen sowie des entsprechenden Finanzbedarfs.

2. Die Investitionspläne gemäß Absatz 1 enthalten eine Strategie zur Einführung interoperabler Systeme in dem Güterverkehrskorridor, die mit den grundlegenden Anforderungen und den technischen Spezifikationen für die Interoperabilität des Eisenbahnsystems gemäß der Richtlinie 2008/57/EG<sup>12</sup> im Einklang steht. Dieser Strategie liegt eine Kosten-Nutzen-Analyse zur Einführung dieser Systeme zugrunde. Sie muss mit den nationalen und europäischen Plänen zur Einführung interoperabler Systeme im Einklang stehen, insbesondere mit dem Plan zur Einführung des Europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystems (ERTMS).
3. In den Investitionsplänen wird gegebenenfalls auf den im Rahmen des TEN-V-Programms vorgesehenen Gemeinschaftsbeitrag hingewiesen und der Nachweis ihrer strategischen Kohärenz mit diesem Programm erbracht.
4. Die Investitionspläne gemäß Absatz 1 enthalten außerdem eine Strategie zur Erhöhung der Kapazitäten der in dem Güterverkehrskorridor verkehrenden Güterzüge. Ansatzpunkte dieser Strategie können die Zuglänge, das Lichttraumprofil oder die Achslasten der in dem Güterverkehrskorridor zugelassenen Güterzüge sein.
5. Die Investitionspläne gemäß Absatz 1 werden in dem in Artikel 15 vorgesehenen Dokument veröffentlicht und regelmäßig aktualisiert. Sie sind Bestandteil des Umsetzungsplans für den Güterverkehrskorridor.

#### *Artikel 8*

#### **Umfangreiche Instandhaltungsarbeiten**

---

<sup>12</sup> ABl. L 191 vom 18.7.2008, S. 1.

Die Infrastrukturbetreiber des Güterverkehrskorridors stimmen mindestens einmal jährlich ihre Planung umfangreicher Instandhaltungsarbeiten an der Infrastruktur und ihrer Ausrüstungen aufeinander ab.

#### *Artikel 9*

##### **Strategisch wichtige Terminals**

1. Das Leitungsorgan legt in Absprache mit der Arbeitsgruppe gemäß Artikel 4 Absatz 5 eine Strategie für die Einrichtung strategisch wichtiger Terminals fest, damit diese den Erfordernissen der in dem Güterverkehrskorridor erbrachten Verkehrsdienste entsprechen.
2. Das Leitungsorgan ergreift geeignete Maßnahmen zur Umsetzung dieser Strategie. Das Leitungsorgan überprüft die Strategie in regelmäßigen Abständen.

#### KAPITEL IV

##### **MANAGEMENT DES GÜTERVERKEHRSKORRIDORS**

#### *Artikel 10*

##### **Einziges Anlaufstelle für die Beantragung grenzübergreifender Fahrwegtrassen**

1. Das Leitungsorgan richtet eine einzige Anlaufstelle ein, bei der Fahrwegtrassen für Güterzüge beantragt werden können, die in dem Güterverkehrskorridor mindestens eine Grenze überqueren.
2. Fahrwegtrassen für Güterzüge, die in dem Güterverkehrskorridor mindestens eine Grenze überqueren oder mehrere Streckennetze befahren, sind bei der in Absatz 1 genannten einzigen Anlaufstelle zu beantragen.
3. Die in Artikel 17 genannten Regulierungsstellen sorgen dafür, dass die Tätigkeiten der einzigen Anlaufstelle transparent und nichtdiskriminierend sind.

#### *Artikel 11*

##### **Vorrangiger Güterverkehr**

1. Das Leitungsorgan legt verschiedene Kategorien von Güterverkehrsarten fest, die für den gesamten Güterverkehrskorridor gültig sind. Mindestens eine dieser Kategorien (nachstehend als „vorrangiger Güterverkehr“ bezeichnet) umfasst Güter, bei denen der Zeitfaktor eine wichtige Rolle spielt und daher kurze Beförderungszeiten und Pünktlichkeit zu gewährleisten sind.
2. Die Kriterien für die Festlegung der Kategorien von Güterverkehrsarten werden gegebenenfalls nach dem Regelungsverfahren gemäß Artikel 18 Absatz 3 beschlossen.

## *Artikel 12*

### **Zuweisung von Güterverkehrstrassen**

1. Abweichend von Artikel 20 Absatz 2 der Richtlinie 2001/14/EG reservieren die Infrastrukturbetreiber des Güterverkehrskorridors die für den vorrangigen Güterverkehr des Folgejahres notwendige Fahrwegkapazität, und zwar vor der jährlichen Festlegung des Netzfahrplans gemäß Artikel 18 der Richtlinie 2001/14/EG und unter Berücksichtigung des tatsächlichen Güterverkehrsaufkommens und der in Artikel 5 Absatz 1 genannten Marktstudie.
2. Die Infrastrukturbetreiber halten innerhalb des endgültigen Netzfahrplans Kapazitätsreserven vor, um auf Ad-hoc-Anträge auf Zuweisung von Fahrwegkapazität gemäß Artikel 23 der Richtlinie 2001/14/EG schnell und angemessen reagieren zu können. Diese Kapazitäten müssen ausreichen, um den Anträgen auf Zuweisung von Fahrwegkapazität stattgeben zu können und hinsichtlich der Beförderungsdauer und -zeiten eine angemessene Qualität der zugewiesenen Zugtrassen zu gewährleisten.
4. Die zugewiesenen Güterverkehrstrassen können bezüglich der Beförderungsdauer von unterschiedlicher Qualität sein. Je nach gebotener Qualität können die Entgelte für die Nutzung der zu diesen Trassen gehörigen Infrastruktur gemäß den Artikeln 7 und 8 der Richtlinie unterschiedlich bemessen werden.
5. Außer in Fällen höherer Gewalt können für den vorrangigen Güterverkehr zugewiesene Zugtrassen weniger als drei Monate vor dem fahrplanmäßigen Termin nicht ohne Einwilligung des betreffenden Antragstellers storniert werden.
6. Die Infrastrukturbetreiber des Güterverkehrskorridors und die in Artikel 4 Absatz 5 genannte Arbeitsgruppe richten Verfahren ein, um eine optimale Koordinierung der Zuweisung von Fahrwegkapazitäten und Kapazitäten der strategisch wichtigen Terminals gemäß Artikel 9 zu gewährleisten.

## *Artikel 13*

### **Zugelassene Antragsteller**

Abweichend von Artikel 16 Absatz 1 der Richtlinie 2001/14/EG können auch Antragsteller, die keine Eisenbahnunternehmen oder internationale Gruppierungen von Eisenbahnunternehmen sind, Güterverkehrstrassen beantragen, sofern diese sich über einen oder mehrere Abschnitte des Güterverkehrskorridors erstrecken.

## *Artikel 14*

### **Verkehrsmanagement**

1. Die Infrastrukturbetreiber des Güterverkehrskorridors erstellen die bei Verkehrsstörungen in dem Korridor geltenden Vorrangregeln für die verschiedenen Verkehrsarten und veröffentlichen diese in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen gemäß Artikel 3 und Anhang I der Richtlinie 2001/14/EG.

2. Die in Absatz 1 genannten Vorrangregeln müssen mindestens vorsehen, dass die Fahrwegtrasse, die einem Zug des vorrangigen Güterverkehrs, der die ursprünglichen Anforderungen dieser Fahrwegtrasse erfüllt, zugewiesen wurde, nur dann auf einen anderen Zug übertragen oder geändert werden kann, wenn der ursprüngliche Inhaber der Fahrwegtrasse dieser Übertragung oder Änderung zustimmt.
3. Die Infrastrukturbetreiber des Güterverkehrskorridors richten Verfahren für die Koordinierung des Verkehrsmanagements in dem Korridor ein.
4. Die Infrastrukturbetreiber des Güterverkehrskorridors und die in Artikel 4 Absatz 5 genannte Arbeitsgruppe richten Verfahren ein, um eine optimale Koordinierung des Betriebs der Schieneninfrastruktur und der strategisch wichtigen Terminals gemäß Artikel 9 zu gewährleisten.

#### *Artikel 15*

#### **Informationen zu den Nutzungsbedingungen des Güterverkehrskorridors**

Das Leitungsorgan erstellt und veröffentlicht ein Dokument, das Folgendes enthält:

- a) sämtliche Informationen der gemäß Artikel 3 der Richtlinie 2001/14/EG erstellten nationalen Schienennetz-Nutzungsbedingungen, die den Güterverkehrskorridor betreffen;
- b) eine Liste der strategisch wichtigen Terminals und ihrer Merkmale sowie sämtliche Informationen über die Bedingungen und Modalitäten für den Zugang zu diesen Terminals.

#### *Artikel 16*

#### **Dienstleistungsqualität im Güterverkehrskorridor**

1. Die Infrastrukturbetreiber des Güterverkehrskorridors gewährleisten die Kohärenz der für den Korridor geltenden leistungsabhängigen Entgeltregelungen gemäß Artikel 11 der Richtlinie 2001/14/EG.
2. Zur Messung der Dienstleistungsqualität und der Kapazität der innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrsdienste in dem Güterverkehrskorridor legt das Leitungsorgan korridorspezifische Leistungsindikatoren fest und veröffentlicht diese mindestens einmal jährlich.  
Die Bestimmungen über die Verwendung dieser Indikatoren werden gegebenenfalls nach dem in Artikel 18 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren erlassen.

#### *Artikel 17*

#### **Regulierungsstellen**

1. Die für den Güterverkehrskorridor zuständigen Regulierungsstellen gemäß Artikel 30 der Richtlinie 2001/14/EG arbeiten zusammen, um die

grenzübergreifenden Tätigkeiten der Infrastrukturbetreiber des Güterverkehrskorridors und der Antragsteller zu überwachen. Sie konsultieren einander und tauschen Informationen aus. Sie verlangen gegebenenfalls von den Infrastrukturbetreibern des Mitgliedstaats, für den sie zuständig sind, die notwendigen Informationen.

2. Bei Beschwerden von Antragstellern in Bezug auf grenzüberschreitende Schienengüterverkehrsdienste oder bei Untersuchungen von Amts wegen konsultiert die betreffende Regulierungsstelle die Regulierungsstellen der anderen Mitgliedstaaten, durch die der betreffende Güterverkehrskorridor verläuft, und ersucht sie vor ihrer Entscheidung um die notwendigen Informationen. Die anderen Regulierungsstellen erteilen sämtliche Informationen, die sie selbst aufgrund ihrer nationalen Rechtsvorschriften anfordern können. Die mit der Beschwerde oder der Untersuchung von Amts wegen befasste Regulierungsstelle übergibt gegebenenfalls den Vorgang der zuständigen Regulierungsstelle, damit gegenüber den Beteiligten die notwendigen Maßnahmen ergriffen werden.

## KAPITEL V

### SCHLUSSBESTIMMUNGEN

#### *Artikel 18*

##### **Ausschuss**

1. Die Kommission wird von einem Ausschuss unterstützt.
2. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten die Artikel 3 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.
3. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten die Artikel 5 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8. Die in Artikel 5 Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG vorgesehene Frist wird auf drei Monate festgesetzt.
4. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten Artikel 5a Absätze 1 bis 4 und Artikel 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.

#### *Artikel 19*

##### **Zusammenarbeit**

Die Infrastrukturbetreiber arbeiten bei der Durchführung dieser Verordnung zusammen. Sie tauschen Informationen über ihre bewährten Praktiken aus, um diese gemeinschaftsweit zu koordinieren. Bei diesen Aufgaben werden sie von der Kommission unterstützt. Sie setzt zu diesem Zweck eine von ihr geleitete Arbeitsgruppe ein, in der die Infrastrukturbetreiber vertreten sind.

## *Artikel 20*

### **Ausnahmen**

Die Mitgliedstaaten können gegebenenfalls von der Anwendung der Bestimmungen dieser Verordnung absehen. Sie übermitteln der Kommission zu diesem Zweck einen begründeten Antrag. Die Kommission entscheidet über diesen Antrag nach dem Beratungsverfahren des Artikels 18 Absatz 2 und berücksichtigt dabei die geografischen Gegebenheiten und den Entwicklungsstand des Schienengüterverkehrs in dem betreffenden Mitgliedstaat.

## *Artikel 21*

### **Beobachtung der Umsetzung**

Die betreffenden Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission alle zwei Jahre ab dem Zeitpunkt der Einrichtung des Güterverkehrskorridors ein Dossier, in dem die Ergebnisse ihrer Zusammenarbeit gemäß Artikel 4 Absatz 1 beschrieben werden. Die Kommission prüft dieses Dossier und unterrichtet den nach Artikel 18 eingesetzten Ausschuss.

## *Artikel 22*

### **Bericht**

Die Anwendung dieser Verordnung wird von der Kommission in regelmäßigen Abständen überprüft. Sie übermittelt dem Europäischen Parlament und dem Rat erstmals innerhalb von fünf Jahren nach Inkrafttreten dieser Verordnung und anschließend alle drei Jahre einen Bericht.

## *Artikel 23*

### **Änderung**

Gelangt die Kommission gemäß den in Artikel 18 Absatz 3 der Entscheidung Nr. 1692/96/EG beschriebenen Modalitäten im Fall einer Änderung der Leitlinien für das transeuropäische Verkehrsnetz zu dem Schluss, dass es angebracht ist, diese Verordnung an jene Leitlinien anzupassen, so schlägt sie dem Europäischen Parlament und dem Rat eine entsprechende Änderung dieser Verordnung vor.

## *Artikel 24*

### **Inkrafttreten**

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.



Geschehen zu Brüssel am

*Im Namen des Europäischen Parlaments*  
*Der Präsident*

*Im Namen des Rates*  
*Der Präsident*

## ANHANG

### Kriterien für die Bewertung der Vorschläge zur Schaffung von Güterverkehrskorridoren

Die Auswahl der Güterverkehrskorridore gemäß Artikel 3 und die Anpassung des Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr werden nach folgenden Kriterien vorgenommen:

- (a) das Vorliegen einer Absichtserklärung der betreffenden Mitgliedstaaten, aus der ihre Bereitschaft zur Schaffung des Güterverkehrskorridors hervorgeht;
- (b) der Güterverkehrskorridor ist Bestandteil des TEN-V;
- (c) überschneidet sich der Güterverkehrskorridor mit einem Abschnitt (oder Teilen eines Abschnitts) eines oder mehrerer vorrangiger TEN-V-Vorhaben<sup>13</sup>, so wird dieser Abschnitt, sofern er nicht für den Personenverkehr bestimmt ist, in den Güterverkehrskorridor mit einbezogen;
- (d) der vorgeschlagene Güterverkehrskorridor verläuft durch mindestens drei Mitgliedstaaten beziehungsweise zwei Mitgliedstaaten, wenn der Abstand zwischen den Eisenbahnknotenpunkten, die an den Korridor angeschlossen sind, mehr als 500 Kilometer beträgt;
- (e) die wirtschaftliche Durchführbarkeit des Güterverkehrskorridors und die damit verbundenen sozioökonomischen Vorteile;
- (f) die Gesamtkohärenz der von den Mitgliedstaaten vorgeschlagenen Güterverkehrskorridore im Hinblick auf die Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr;
- (g) die Kohärenz mit den bestehenden europäischen Schienennetzen, beispielsweise den ERTMS-Korridoren und den von RailNetEurope festgelegten Korridoren;
- (h) angemessene Schnittstellen zu den anderen Verkehrsträgern, unter anderem durch ein geeignetes Netz strategisch wichtiger Terminals, auch in den Seehäfen und im Hinterland;
- (i) das vorgeschlagene Konzept zur Umsetzung der in den Artikeln 4 bis 16 enthaltenen Bestimmungen.

---

<sup>13</sup> Gemäß Anhang III der Entscheidung Nr. 1692/96/EG.

## FINANZBOGEN ZU RECHTSAKTEN

### 1. BEZEICHNUNG DES VORSCHLAGS:

Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr.

### 2. ABM/ABB-RAHMEN

Politikbereiche und Tätigkeiten:

Titel 06: Energie und Verkehr

Tätigkeiten: „Land-, Luft- und Seeverkehr“ (Kapitel 06 02)

Zielsetzung: „Gewährleistung der Umsetzung des Binnenmarkts bei Verkehrsdienstleistungen“

### 3. HAUSHALTSLINIEN

#### 3.1. Haushaltslinien (operative Linien sowie Linien für entsprechende technische und administrative Unterstützung (vormalige BA-Linien)), mit Bezeichnung:

entfällt

#### 3.2. Dauer der Maßnahme und ihrer finanziellen Auswirkungen

Die Bestimmungen des Vorschlags sind grundsätzlich nicht zeitlich befristet. Ihre Umsetzung erstreckt sich über zwei Phasen: 2010 (Inkrafttreten der Verordnung) bis 2013 (Frist für die Validierung der Vorschläge der Mitgliedstaaten zur Schaffung von Güterverkehrskorridoren) sowie die Phase nach 2013. Dieser Finanzbogen bezieht sich auf die Zeiträume 2009-2013 und 2014-2015, deren finanzielle Auswirkungen auch auf die Folgejahre übertragen werden können.

#### 3.3. Haushaltstechnische Merkmale

Haushaltslinie	Art der Ausgaben		Neu	EFTA-Beitrag	Beiträge von Bewerberländern	Rubrik des mehrjährigen Finanzrahmens
	NOA	NGM <sup>14</sup>				
	NOA	NGM <sup>14</sup>	Nein	Nein	Nein	Nein
	NOA	GM	Nein	Nein	Nein	Nein

---

<sup>14</sup> Nichtgetrennte Mittel

## 4. RESSOURCEN IM ÜBERBLICK

### 4.1. Mittelbedarf

#### 4.1.1. Überblick über die erforderlichen Verpflichtungsermächtigungen (VE) und Zahlungsermächtigungen (ZE)

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Art der Ausgaben	Abschnitt		2010	2011	2012	2013	2014	2015	Insgesamt
------------------	-----------	--	------	------	------	------	------	------	-----------

#### Operative Ausgaben<sup>15</sup>

Verpflichtungsermächtigungen (VE)	8.1.	a							
Zahlungsermächtigungen (ZE)		b							

#### Im Höchstbetrag enthaltene Verwaltungsausgaben<sup>16</sup>

Technische und administrative Unterstützung (NGM)	8.2.4.	c							
---	--------	---	--	--	--	--	--	--	--

#### HÖCHSTBETRAG

Verpflichtungsermächtigungen		a+c							
Zahlungsermächtigungen		b+c							

#### Im Höchstbetrag nicht enthaltene Verwaltungsausgaben<sup>17</sup>

Personal- und Nebenkosten (NGM)	8.2.5.	d	0,183	0,183	0,183	0,183	0,122	0,122	0,976
Sonstige im Höchstbetrag nicht enthaltene Verwaltungskosten, außer Personal- und Nebenkosten (NGM)	8.2.6.	e	0,08	0,08	0,08	0,08	0,06	0,06	0,44

#### Geschätzte Gesamtkosten für die Finanzierung der Maßnahme

VE insgesamt, einschließlich Personalkosten		a+c+d+e	0,263	0,263	0,263	0,263	0,182	0,182	1,416
ZE insgesamt, einschließlich Personalkosten		b+c+d+e	0,263	0,263	0,263	0,263	0,182	0,182	1,416

<sup>15</sup> Ausgaben, die nicht unter Kapitel xx 01 des betreffenden Titels xx fallen.

<sup>16</sup> Ausgaben, die unter Artikel xx 01 04 des Titels xx fallen.

<sup>17</sup> Ausgaben, die unter Kapitel xx 01 fallen, außer solche bei Artikel xx 01 04 oder xx 01 05.

## Angaben zur Kofinanzierung

Sieht der Vorschlag eine Kofinanzierung durch die Mitgliedstaaten oder sonstige Einrichtungen vor (bitte auflisten), so ist in der nachstehenden Tabelle die voraussichtliche Höhe der entsprechenden Beiträge anzugeben (beteiligen sich mehrere Einrichtungen an der Kofinanzierung, so können Zeilen in die Tabelle eingefügt werden):

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Kofinanzierung durch		Jahr n	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 und Folgejahre	Insgesamt
.....	f							
VE insgesamt, einschließlich Kofinanzierung	a+c+d+e+f							

### 4.1.2. Vereinbarkeit mit der Finanzplanung

- Der Vorschlag ist mit der derzeitigen Finanzplanung vereinbar.
- Der Vorschlag macht eine Anpassung der betreffenden Rubrik des mehrjährigen Finanzrahmens erforderlich.
- Der Vorschlag erfordert möglicherweise eine Anwendung der Interinstitutionellen Vereinbarung<sup>18</sup> (z. B. Inanspruchnahme des Flexibilitätsinstruments oder Änderung des mehrjährigen Finanzrahmens).

### 4.1.3. Finanzielle Auswirkungen auf die Einnahmen

- Der Vorschlag hat keine finanziellen Auswirkungen auf die Einnahmen.
- Folgende finanzielle Auswirkungen auf die Einnahmen sind zu erwarten:

in Mio. EUR (1 Dezimalstelle)

Haushaltslinie	Einnahmen	Stand vor der Maßnahme [Jahr n-1]	Stand nach der Maßnahme							
			[Jahr n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	n+5 <sup>19</sup>		
	a) Einnahmen nominal									
	b) Veränderung	$\Delta$								

<sup>18</sup> Siehe Nummer 19 und 24 der Interinstitutionellen Vereinbarung.

<sup>19</sup> Wenn die Dauer der Maßnahme mehr als 6 Jahre beträgt, sind weitere Spalten anzufügen.

**4.2. Personalbedarf (Vollzeitäquivalent - Beamte, Zeitbedienstete und externes Personal) - Einzelheiten hierzu siehe Abschnitt 8.2.1**

<b>Jährlicher Bedarf</b>	Jahr 2010	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 und Folgejahre
Personalbedarf insgesamt	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	2

**5. MERKMALE UND ZIELE**

**5.1. Kurz- oder längerfristig zu deckender Bedarf:**

Bewertung der Vorschläge zur Schaffung von Güterverkehrskorridoren und Prüfung der Anwendung der in dem Vorschlag enthaltenen Bestimmungen.

**5.2. Durch die Gemeinschaftsintervention bedingter Mehrwert, Kohärenz des Vorschlags mit anderen Finanzinstrumenten sowie mögliche Synergieeffekte:**

Für die Entwicklung des Schienengüterverkehrs ist es notwendig, dass den EVU hochwertige und zuverlässige Infrastrukturen zur Verfügung stehen, die gegebenenfalls nach internationalen Erfordernissen verwaltet werden. In dieser Hinsicht erscheint ein gemeinschaftliches Handeln erforderlich, um die Zusammenarbeit zwischen den nationalen Infrastrukturbetreibern und im weiteren Sinne die Verwaltung der Schieneninfrastruktur zu verbessern und zu koordinieren.

Die Umsetzung des Vorschlags dürfte zudem zu einer optimalen Nutzung des transeuropäischen Verkehrsnetzes und effizienteren Durchführung des genannten TEN-V-Programms beitragen.

**5.3. Ziele, erwartete Ergebnisse und entsprechende Indikatoren im Rahmen der ABM-Methodik:**

Gewährleistung der Umsetzung des Binnenmarkts bei Verkehrsdienstleistungen.

Der Vorschlag verlangt von den Mitgliedstaaten die Schaffung grenzübergreifender Eisenbahnkorridore im Interesse eines wettbewerbsfähigen Güterverkehrs. Der Betrieb dieser Korridore stützt sich auf vier Grundsätze: verstärkte Koordinierung des Infrastrukturbetriebs und der Investitionen, Ausbau der intermodalen Schnittstellen, transparente Informationen über die Bedingungen des Infrastrukturzugangs, stärkere Berücksichtigung des Güterverkehrs auf diesen Strecken.

Der in dem Verordnungsvorschlag vorgesehene Ausschuss wird mit der Auswahl der Korridore befasst und gegebenenfalls im Rahmen des Regelungsverfahrens tätig.

**5.4. Durchführungsmodalitäten (indikative Angaben):**

*Zentrale Verwaltung*

- direkt durch die Kommission
- indirekt im Wege der Befugnisübertragung an:
  - Exekutivagenturen
  - von den Gemeinschaften geschaffene Einrichtungen im Sinne von Artikel 185 der Haushaltsordnung
  - einzelstaatliche öffentliche Einrichtungen bzw. privatrechtliche Einrichtungen, die im öffentlichen Auftrag tätig werden.
- Geteilte oder dezentrale Verwaltung***
  - mit Mitgliedstaaten
  - mit Drittländern.
- Gemeinsame Verwaltung mit internationalen Organisationen (bitte auflisten)***

Ergänzende Bemerkungen:

## **6. ÜBERWACHUNG UND BEWERTUNG**

### **6.1. Überwachungssystem**

Die Anwendung der Bestimmungen wird von den Dienststellen der GD TREN und dem in dem Vorschlag benannten Ausschuss überwacht.

### **6.2. Bewertung**

#### *6.2.1. Ex-ante-Bewertung*

Die Legislativvorschläge wurden auf der Grundlage des Berichts der Sachverständigengruppe erarbeitet, die von der Kommission im ersten Halbjahr 2008 eingesetzt und konsultiert wurde (der Bericht wird zusammen mit dem Vorschlag veröffentlicht werden).

Zudem ist im dritten Quartal 2008 hinsichtlich der Auswirkungen der Bestimmungen eine Folgenabschätzung durchgeführt und validiert worden.

#### *6.2.2. Maßnahmen im Anschluss an Zwischen-/Ex-post-Bewertungen (unter Zugrundelegung früherer Erfahrungen)*

Dem Vorschlag liegen auch die Erfahrungen zugrunde, die im Zusammenhang mit den für die Einführung des ERTMS als vorrangig eingestuften Korridoren (so genannte ERTMS-Korridore) gesammelt wurden (siehe Folgenabschätzung).

### 6.2.3. Modalitäten und Periodizität der vorgesehenen Bewertungen

Der Vorschlag sieht vor, dass alle zwei Jahre eine Bewertung seiner Umsetzung durchgeführt wird.

## 7. BETRUGSBEKÄMPFUNGSMASSNAHMEN

Entfällt

## 8. RESSOURCEN IM EINZELNEN

### 8.1. Ziele des Vorschlags und Finanzbedarf

Entfällt

### 8.2. Verwaltungskosten

#### 8.2.1. Art und Anzahl des erforderlichen Personals

Art der Stellen		Zur Verwaltung der Maßnahme einzusetzendes, vorhandenes und/oder zusätzliches Personal (Stellenzahl/Vollzeitäquivalent)					
		Jahr 2010	Jahr n+1	Jahr n+2	Jahr n+3	Jahr n+4	Jahr n+5
Beamte oder Bedienstete auf Zeit <sup>20</sup> (XX 01 01)	A*/AD	1	1	1	1	1	1
	B*, C*/AST	0,5	0,5	0,5	0,5		
Aus Artikel XX 01 02 finanziertes Personal <sup>21</sup>							
Sonstiges, aus Artikel XX 01 04/05 finanziertes Personal <sup>22</sup>							
<b>INSGESAMT</b>		1,5	1,5	1,5	1,5	1	1

#### 8.2.2. Beschreibung der Aufgaben, die im Zuge der vorgeschlagenen Maßnahme auszuführen sind

Der Kommission werden drei Hauptaufgaben übertragen:

- Bewertung der Vorschläge der Mitgliedstaaten zur Schaffung von Güterverkehrskorridoren;
- Überwachung der Umsetzung der in dem Vorschlag enthaltenen Bestimmungen;

<sup>20</sup> Die Kosten hierfür sind NICHT im Höchstbetrag enthalten.

<sup>21</sup> Die Kosten hierfür sind NICHT im Höchstbetrag enthalten.

<sup>22</sup> Die Kosten hierfür sind im Höchstbetrag enthalten.



- Erstellung entsprechender Umsetzungsberichte.

8.2.3. Zuordnung der Stellen des damit betrauten Statutspersonals

- derzeit für die Verwaltung des Programms, das ersetzt oder verlängert werden soll, zugewiesene Stellen
- im Rahmen des JSP/HVE-Verfahrens für das Jahr n vorab zugewiesene Stellen
- im Rahmen des anstehenden neuen JSP/HVE-Verfahrens anzufordernde Stellen
- innerhalb des für die Verwaltung zuständigen Dienstes neu zu verteilende vorhandene Stellen (interne Personalumsetzung)
- für das Jahr n erforderliche, jedoch im Rahmen des JSP/HVE-Verfahrens für dieses Jahr nicht vorgesehene neue Stellen.

8.2.4. Sonstige im Höchstbetrag enthaltene Verwaltungsausgaben (XX 01 04/05 - Verwaltungsausgaben)

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Haushaltslinie (Nummer und Bezeichnung)	Jahr n	Jahr n+1	Jahr n+2	Jahr n+3	Jahr n+4	Jahr n+5 und Folgejahre	INSGESAMT
<b>1 Technische und administrative Unterstützung (einschließlich Personalkosten)</b>							
Exekutivagenturen							
Sonstige technische und administrative Unterstützung							
- <i>intra muros</i>							
- <i>extra muros</i>							
<b>Technische und administrative Unterstützung insgesamt</b>							

8.2.5. Im Höchstbetrag nicht enthaltene Personal- und Nebenkosten

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Art des Personals	Jahr 2010	Jahr n+1	Jahr n+2	Jahr n+3	Jahr n+4	Jahr n+5 und Folgejahre

Beamte und Bedienstete auf Zeit (06 01 01)	0,183	0,183	0,183	0,183	0,122	0,122
Aus Artikel XX 01 02 finanziertes Personal (Hilfskräfte, ANS, Vertragspersonal usw.)  (Angabe der Haushaltslinie)						
<b>Personal- und Nebenkosten insgesamt (NICHT im Höchstbetrag enthalten)</b>	0,183	0,183	0,183	0,183	0,122	0,122

Berechnung - *Beamte und Bedienstete auf Zeit*

Der Bedarf an Humanressourcen und Finanzmitteln wird mit den Mitteln gedeckt, die der GD TREN im Rahmen des jährlichen Haushaltsverfahrens in Abhängigkeit von den verfügbaren Mitteln zugeteilt wurden.

Berechnung - *Aus Artikel XX 01 02 finanziertes Personal*

8.2.6. Sonstige nicht im Höchstbetrag enthaltene Verwaltungsausgaben

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

	Jahr 2010	Jahr n+1	Jahr n+2	Jahr n+3	Jahr n+4	Jahr n+5 und Folgejahre	INSGESAMT
XX 01 02 11 01 - Dienstreisen							
XX 01 02 11 02 - Sitzungen & Konferenzen							
XX 01 02 11 03 - Ausschüsse	0,08	0,08	0,08	0,08	0,06	0,06	0,42
XX 01 02 11 04 – Studien und Konsultationen							
XX 01 02 11 05 - Informationssysteme							
<b>2 Gesamtbetrag der sonstigen Ausgaben für den Dienstbetrieb (XX 01 02 11)</b>							
<b>3 Sonstige Ausgaben administrativer Art (Angabe mit Hinweis auf die betreffende Haushaltslinie)</b>							
<b>Gesamtbetrag der Verwaltungsausgaben ausgenommen Personal- und Nebenkosten (NICHT im Höchstbetrag enthalten)</b>	0,08	0,08	0,08	0,08	0,06	0,06	0,42

Berechnung - *Sonstige nicht im Höchstbetrag enthaltene Verwaltungsausgaben*