



**RAT DER  
EUROPÄISCHEN UNION**

**Brüssel, den 25. November 2013  
(OR. en)**

**16096/13  
ADD 2**

---

**Interinstitutionelles Dossier:  
2011/0302 (COD)**

---

**CODEC 2546  
TRANS 580  
FIN 743  
CADREFIN 301  
POLGEN 218  
REGIO 254  
ENER 515  
TELECOM 301  
COMPET 812  
MI 1014  
ECO 201**

#### **I/A-PUNKT-VERMERK**

---

Absender: Generalsekretariat des Rates

Empfänger: Ausschuss der Ständigen Vertreter/Rat

---

Betr.: Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung der Fazilität "Connecting Europe", zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 680/2007 und (EG) Nr. 67/2010 (**erste Lesung**)

- Annahme des Gesetzgebungsakts (**GA + E**)
- = Erklärungen

---

#### **Erklärung der Bundesrepublik Deutschland**

Die Harmonisierung der Güterverkehrskorridore ist zum Verhandlungsgegenstand bei den Beratungen über die Verordnung zur Schaffung der Fazilität "Connecting Europe" geworden.

Deutschland möchte erneut darauf hinweisen, dass es die Harmonisierung der Güterverkehrskorridore mit anderen Korridorstrukturen nicht grundsätzlich ablehnt.

Deutschland hat in diesem Zusammenhang ausdrücklich betont, dass die Bedingungen und Vorschriften der Verordnung (EU) Nr. 913/2010, die die bestehenden Korridore regelt, bei Änderungen oder Ausweitungen der Güterverkehrskorridore Anwendung finden müssen.

Deutschland hat ferner darauf hingewiesen, dass unbedingt die mit den bestehenden Korridoren – von denen die ersten im November 2013 in Betrieb genommen werden – gewonnenen Erfahrungen berücksichtigt werden müssen.

Mit dieser Erklärung möchte Deutschland seine Position bekräftigen. Unsere Bedenken bezüglich der formellen Aspekte des gewählten Verfahrens konnten nicht ausgeräumt werden.

### **Erklärung des Vereinigten Königreichs**

Das Vereinigte Königreich unterstützt generell die Entwicklung der Schienengüterverkehrskorridore, sofern dies im Einklang mit den bereits bestehenden Mechanismen im Rahmen der Verordnung über die Schienengüterverkehrskorridore (Verordnung (EU) Nr. 913/2010) erfolgt und sofern dies nachgewiesenermaßen durch die Marktsituation gerechtfertigt ist. Wir führen bereits Gespräche mit anderen Mitgliedstaaten und der Europäischen Kommission gemäß dieser Verordnung über die Ausweitung des Korridors 2 durch den Kanaltunnel und bis nach London. Diese Entscheidung wurde auf der Grundlage einer fundierten Analyse der Marktsituation und des sozioökonomischen Nutzens getroffen.

Die Harmonisierung der Güterverkehrskorridore ist zum Verhandlungsgegenstand bei den Beratungen über die Verordnung zur Schaffung der Fazilität "Connecting Europe" geworden.

Wir glauben jedoch nicht, dass es richtig ist, die Verordnung über die Fazilität "Connecting Europe" dazu zu verwenden, Änderungen der Schienengüterverkehrskorridore vorzuschlagen oder Zeiträume dafür festzulegen. Mit diesem Ansatz werden Genehmigungsverfahren, die durch bereits bestehende Rechtsvorschriften garantiert sind, umgangen, und er ist weder mit den jeweiligen beteiligten Mitgliedstaaten vereinbart worden noch wird er durch Analysen der Marktsituation und des sozioökonomischen Nutzens unterstützt.

Wir sind der Ansicht, dass die vorgeschlagenen Ausweitungen der Schienengüterverkehrskorridore unmittelbare Auswirkungen auf das Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats haben. Daher sollte die vorgeschlagene Ausweitung der Billigung des betroffenen Mitgliedstaats bedürfen, wie dies in Artikel 172 Absatz 2 des Vertrags vorgesehen ist.

Für das Vereinigte Königreich würde dies bedeuten, dass die Einbeziehung von Standorten über London hinaus in einen Schienengüterverkehrskorridor unserer Billigung bedarf. Wir unterstützen diese Einbeziehung nicht, und London sollte der Endpunkt der Schienengüterverkehrskorridore im Vereinigten Königreich bleiben.

Allgemeiner gesehen besteht unserer Auffassung nach das Ziel darin, dass Schienengüterverkehrskorridore *nur dann* ausgeweitet werden sollten, wenn dies durch eine positive Analyse des sozioökonomischen Nutzens unterstützt wird.

Daher werden wir uns bei der Abstimmung über die Verordnung zur Schaffung der Fazilität "Connecting Europe" der Stimme enthalten.

### **Erklärung Lettlands**

Lettland unterstützt die Ziele des Vorschlags für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung der Fazilität "Connecting Europe" und begrüßt das Gesamtergebnis der Beratungen über diesen Vorschlag.

Lettland hält jedoch an seinen Bedenken bezüglich des Vorschlags fest, den Anhang der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. September 2010 zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr (im Folgenden die "Verordnung über die Schienengüterverkehrskorridore") zu ersetzen.

Der endgültige Kompromissvorschlag betreffend die Ausweitung des Schienengüterverkehrskorridors "Nordsee – Ostsee" im Falle Lettlands für den Zeitraum zwischen spätestens 10. November 2020 und der Fertigstellung der "Rail-Baltica"-Eisenbahnlinie mit der Regelspurweite 1435 mm würde für eine Eisenbahnlinie mit einer Spurweite von 1520 mm gelten. Lettland weist darauf hin, dass es – ohne eine auf eine fundierte Kosten-Nutzen-Analyse gestützte Rechtfertigung – erhebliche Zweifel daran hegt, dass Antragsteller Interesse bezüglich dieses Teils des Schienengüterverkehrskorridors "Nordsee – Ostsee" haben könnten. Daher erwartet Lettland nicht, dass die gewünschte Ausgewogenheit zwischen den sozioökonomischen Kosten und den Vorteilen herbeigeführt werden kann.

Bis zur Fertigstellung und der daran anschließenden Aufnahme der "Rail-Baltica"-Eisenbahnlinie mit der Regelspurweite 1435 mm in den Schienengüterverkehrskorridor "Nordsee – Ostsee" ist ein ununterbrochener Eisenbahnverkehr zu dieser Ausweitung des Schienengüterverkehrskorridors aufgrund der unterschiedlichen Spurweiten praktisch nicht möglich. Daher muss die Trassenzuweisung sowie die Koordinierung der operativen Fragen für diesen Abschnitt des Schienengüterverkehrskorridors getrennt von dem Teil mit der Regelspurweite 1435 mm erfolgen.

Zusätzlich hat Lettland Bedenken, dass bei dem gewählten Ansatz – nämlich der Ersetzung des Anhangs der Verordnung über die Schienengüterverkehrskorridore ohne Überarbeitung des verfügbaren Teils der Verordnung – mehrere Bestimmungen, z.B. über die Kriterien für die Festlegung weiterer Güterverkehrskorridore (Artikel 4) und über die Auswahl weiterer Güterverkehrskorridore (Artikel 5, insbesondere Absätze 3 und 4), nicht ordnungsgemäß befolgt wurden.

Lettland ist überzeugt, dass die geeignetste Linie für die Ausweitung des Schienengüterverkehrskorridors "Nordsee – Ostsee" die "Rail-Baltica"-Eisenbahnlinie mit der Regelspurweite 1435 mm ist, die nach ihrem Bau vollständig in alle Strukturen und Verfahren des Güterverkehrskorridors "Nordsee – Ostsee" gemäß der Verordnung über die Schienengüterverkehrskorridore integriert werden muss.