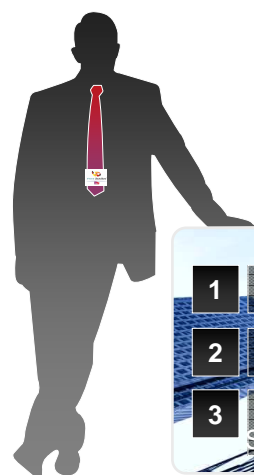


## Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen Wettbewerbsfähigen Güterverkehr

Aktuelle Situation und Standpunkt der CER und der einzelnen Mitglieder



## Schaffung eines Europäischen Schienennetzes für einen Wettbewerbsfähigen Güterverkehr



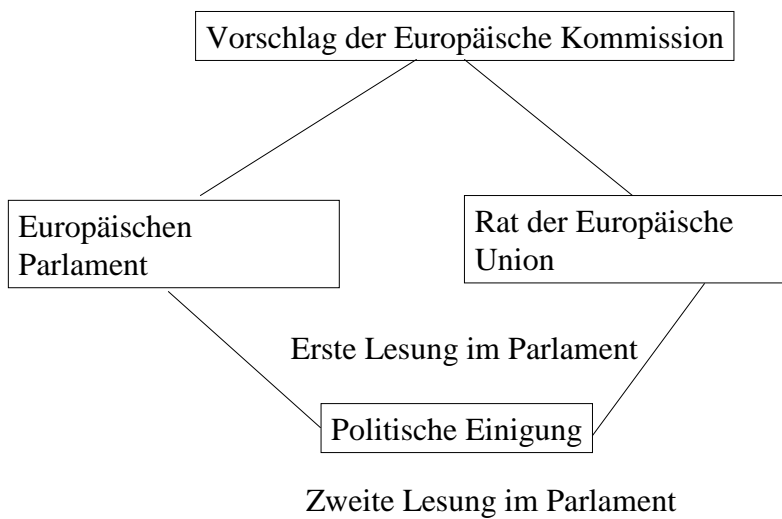
- 1 Der politische Prozess
- 2 Warum eine Verordnung? Inhalt
- 3 Spezifischen Themen und Standpunkt der CER und der Mitglieder

## Politischer Prozess

---

## Politischer Prozess

---



## Warum eine Verordnung



- Verkehrsträger Eisenbahn ist am europäischen Güterverkehrsmarkt kontinuierlich zurückgegangen (1970: 20% - 2005:10%)
- Erwartete Zunahme des Güterverkehrsvolumens: + 50% zwischen 2000 und 2020
- Keine ausreichende Harmonisierung der nationalen Eisenbahnsystem
  - Trotz Initiativen im Bereich Interoperabilität (ERTMS)
- Mangelnde Qualität:
  - Unzureichende Zuteilung von für die Schieneninfrastruktur Finanzmitteln zugunsten des Güterverkehrs
  - Entschliessung: „ Aufbau einens vorrangig für den Güterverkehr bestimmten Schienennetzes“ am 4. September 2008
  - **Rechtsvorschriften werden jetzt benötigt**

## Inhalt



- Erarbeitung und Festlegung von Vorschriften für internationale Korridore für den Schienengüterverkehr:
  - Auswahl
  - Verwaltung
- Wege der Abstimmung zwischen den Infrastrukturbetreibern bei der Trassenzuweisung, dem Verkehrsmanagement und der Investitionen entlang der Korridoren?

## Standpunkt der Bahnen nach dem Verordnungsvorschlag der EU Kommission (11/12/2008)



- DB unterstützt das Ziel, die Wettbewerbsfähigkeit des europäischen Schienengüterverkehrs zu steigern, lehnt die gesetzliche Initiative jedoch ab.
  - Kein Bedarf an zusätzlicher Eisenbahngesetzgebung
    - Die Umsetzung des EU rechts ist zum Teil nicht abgeschlossen
  - Schematische (diktierete) Vorschläge verhindern die optimale Nutzung von Kapazitäten
  - Kapazitätsreserven auf der Basis von Marktanalysen → hohes Risiko, dass dringend benötigte Kapazitäten vernichtet werden.
- SNCF nimmt gemeinsam mit RFF und Veolia Cargo France Stellung :Position Francaise
  - generell mit dem Ziel und die gesetzliche Initiative einverstanden.
  - Unterstützt die Änderungswünsche des Europäischen Parlaments
  - Wünscht mehr Flexibilität der Mitgliedsstaaten zur Auswahl der Korridore
  - Wünscht klare Prioritätsregeln für den Güterverkehr
  - Lehnt den Vorschlag der Priorität für die pünktlichen Züge vs. verspäteten Züge ab, da diesen Vorschlag mehr regionale Personenzügen als internationale Güterzügen unterstützen würden.

## Auswahl und Anzahl von Korridoren



- EP:
  - Flexible Kriterien für die Auswahl eines Korridores (Kriterie im Anhang)
  - 1 Korridor pro Staat nach 3 Jahren
- Rat:
  - Liste schon festgelegten Korridore im Anhang
  - Mind. 1 Korridor pro Staat
  - 6 Korridore nach 3 Jahren + 3 nach 5 Jahren + ...
- CER
  - Bevorzugt Parlament Vorschlag: Entscheidung der Korridore soll nicht politisch entscheiden werden sondern nach Marktbedürfnisse. Die Entscheidung liegt bei den Mitgliedsstaaten. Die Stellungnahmen der EVU muss berücksichtigt werden
  - Kein Anhang mit der Liste der Korridore
  - Jeder Mitgliedstaat soll sich in 1 Korridor beteiligen
  - Berücksichtigung der TEN-T und ERTMS Korridore
  - Berücksichtigung der Verbindung zu Drittländern
  - Berücksichtigung von Sozial-Ökonomischen Aspekte und Güterströmen
- Bahnen: Ausser SNCB bevorzugen den Vorschlag des EP – Muss eine Marktorientierte Entscheidung werden

## Leitung der Güterverkehrskorridore



- EP:
  - Executivrat (Behörden Mitgliedsstaaten) setzt allgemeine Ziele des Korridors fest
  - Verwaltungsgremium (Vertretern der Infrastrukturbetreiber)
  - Die betroffenen Eisenbahnunternehmen, die die Korridore regelmässig nutzen, sind in diesem Gremium in beratender Funktion beteiligt.
- Rat:
  - Keine Rolle für EVU
- DB: Ein Mechanismus muss sichergestellt werden, dass die Meinung der EVU im Verwaltungsgremium berücksichtigt wird (Begründung: EVU als Nutzer des Korridors kennen am besten die Bedürfnisse)
- CER
  - CER will 1 oder mehrere Vertreter der EVU im Verwaltungsgremium. Collegiale Entscheidung zwischen Infrastrukturbetreiber und Nutzer (EVU).

## Investitionsplanung und Koordinierung



- Rat: Die Zuständigkeit der Mitgliedstaaten für die Planung und die Finanzierung bleibt unberührt
- CER unterstützt den Vorschlag der Europäischen Union, da mehr Druck auf den Mitgliedsstaaten ausgeübt wird für die Koordinierung der Investitionen entlang der Korridors.
- PKP will die Finanzierungsbeiträge der EU im Text erwähnt werden: MacoPolo-Ten T, ...

## Einzigste Anlaufstelle für die Beantragung von Infrastrukturkapazität (One Stop Shop)



- Parlament & Rat:
  - Gründung einer einzigen Anlaufstelle ist notwendig
  - Benutzung ist jedoch nicht Pflicht. Kapazitäten können weiterhin bei den Infrastrukturbetreibern bestellt werden.
- CER schlägt vor, dass individuelle Infrastrukturbetreiber als OSS Antragsteller.  
OSS: Informationssystem unter den Infrastrukturbetreiber

## Güterzugkapazitäten



- Parlament & Rat:
  - Auf Grundlage von Marktstudien – und Berücksichtigung des Bedarfs im Personenverkehr - werden grenzüberschreitende Zugtrassen festgelegt, reserviert und bekanntgegeben.
  - Infrastrukturbetreiber halten noch Reserven innerhalb des endgültigen Fahrplans um auf punktuelle Anträge (ad hoc) schnell und angemessen reagieren zu können.
  - Infrastrukturbetreiber kann weniger als einen Monat vor dem fahrplanmässigen Termin die Trasse nicht stornieren
- Parlament:
  - Use it or Loose it Regelung: Infrastrukturbetreiber setzen in Ihren Nutzungsbedingungen ein Entgelt für zugewiesene, letztlich jedoch nicht genutzte Trassen fest. Dieses Entgelt ist in seiner Höhe angemessen abschreckend und wirksam.
- SNCF / DB wollen die Frist nach der eine Stornierung seitens Infrastrukturbetreiber nicht mehr möglich ist auf drei Wochen verlängern
- Die meisten Bahnen unterstützen den Vorschlag vom Rat ausser die SNCF die den Vorschlag vom EP unterstützt

## Prioritätsregeln



- Rat:
  - Verwaltungsgremium beschliesst gemeinsame generelle Vorgaben
  - Jeder Infrastrukturbetreiber erstellt im Einklang mit den gemeinsamen Vorgaben Prioritätsregeln, mit dem Ziel die Gesamtzeit für die Wiederherstellung der Normalbetriebs des Netzes zu reduzieren.
- Parlament:
  - Prioritätsregeln werden veröffentlicht
  - Zug des Vorrangigen Güterverkehrs müssen die die bestmögliche Behandlung im Hinblick auf die Zuweisung der reduzierten Kapazität erhalten.
- SNCF: für Parlament (Klare Prioritätsregelung)
- ÖBB, DB, PLK: für Rat (Priorität ist die wiederherstellung des Normalbetriebs)