

Erläuterung der EU-Verordnung 913/2010

Zielsetzung

Mit der Verordnung 913/2010 „zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr“ will die Europäische Union die Wettbewerbsfähigkeit des grenzüberschreitenden Bahngüterverkehrs stärken und dessen Marktanteil erhöhen. Dies ist aus Sicht der EU erforderlich, um die Ziele des Weissbuchs von 2011¹ zu erreichen. Auch die Schweiz hat ein Interesse, an diesen Korridoren mitzuwirken und so die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene zu stärken.

Die EU hat 9 europäische Güterverkehrskorridore definiert. Zwei davon laufen auch über Schweizer Gebiet:

Der Rhine-Alpine-Korridor: Zeebrugge / Antwerpen / Amsterdam / Rotterdam – Köln – Basel – Gotthard / Lötschberg – Simplon – Mailand – Genua

und

der Korridor North Sea-Mediterranean: Rotterdam / Antwerpen / Dunkerque / Lille / Liège / Paris – Luxemburg – Metz – Basel / Dijon – Lyon



¹ Weissbuch „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“. Brüssel, 28.3.2011, KOM(2011) 144.

Mittels attraktiver Transportzeiten, reservierter Kapazitäten für den grenzüberschreitenden Güterverkehr sowie hoher Zuverlässigkeit bei der Planung und Durchführung werden dem internationalen Güterverkehr qualitativ gute Produkte angeboten. Dadurch wird die Marktgerechtigkeit des grenzüberschreitenden Trassenangebots gegenüber früher erhöht und die Trassenbestellung vereinfacht. Die meisten Korridore, so auch diejenigen mit Mitwirkung der Schweiz, mussten die EU-Verordnung bis spätestens 2013 umsetzen.

Organisation

Zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit des grenzüberschreitenden Güterverkehrs müssen nicht nur die Infrastrukturbetreiber und Trassenvergabestellen stärker als bislang untereinander sowie mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen zusammenarbeiten, sondern auch die Transportministerien der an den Korridoren beteiligten Länder. Die Attraktivität eines Güterverkehrskorridors hängt nicht nur von der Qualität der Trassenangebote und der effizienten Prozesse zur Trassenbestellung ab, sondern auch von möglichst harmonisierten Rahmenbedingungen.

Jeder Güterverkehrskorridor wird deshalb geleitet von einem Exekutivrat (Ebene der Staaten / Ministerien) und einem Verwaltungsrat (Management Board; Ebene der Infrastrukturbetreiber und Trassenvergabestellen). Damit die Trassenangebote bedarfsgerecht und attraktiv sind, werden die Eisenbahnverkehrsunternehmen und Terminalbetreiber je über ein Begleitgremium mit einbezogen.

Attraktive Trassenangebote

Die am Güterverkehrskorridor beteiligten Infrastrukturbetreiber und Trassenvergabestellen erarbeiten gemeinsam grenzüberschreitende Trassenangebote für den Güterverkehr. Diese orientieren sich an den Marktbedürfnissen, welche über eine periodisch zu aktualisierende Transportmarktstudie zu ermitteln sind, müssen aber auch die Kapazitätsbedürfnisse anderer Verkehrsarten, namentlich des Personenverkehrs, gebührend berücksichtigen. Im Rahmen des Begleitgremiums haben die EVUs die Möglichkeit, die geplanten Angebote zu begutachten.

Die „vorkonstruierten“ Trassenangebote werden jährlich rechtzeitig vor Beginn des Bestellprozesses in einem sogenannten Trassenkatalog veröffentlicht. Für die Schweiz ist die Erstellung eines Trassenkatalogs nichts Neues; SBB, BLS und trasse.ch erarbeiten seit einigen Jahren für den Güterverkehr auf der Gotthard- und Lötschberg-Simplon-Achse Trassenkataloge. Neu ist aber, dass diese Trassen eine erhöhte Priorität bei der Trassenvergabe und im operativen Betrieb erhalten sollen.

OneStopShop für die Beantragung von Infrastrukturkapazität

Die Infrastrukturbetreiber und Trassenvergabestellen eines jeden Korridors haben eine gemeinsame Anlaufstelle – einen sogenannten Korridor-OneStopShop – errichtet. Dies erleichtert den EVU und weiteren Antragstellern die Beantragung von grenzüberschreitenden Güterverkehrstrassen auf den Korridoren. Der Korridor-OneStopShop ist im Auftrag der Infrastrukturbetreiber und Trassenvergabestellen des Korridors für die Zuteilung der Korridor-Katalogtrassen zuständig und erteilt auch den EVU und Dritten Auskünfte.

Für die Beantragung einer durchgehenden Trasse beim Korridor-OneStopShop wird das Tool für den Trassenvergabeprozess, das „Path Coordination System PCS“ (früher Pathfinder genannt) angewendet.

Es ist die Voraussetzung dafür, dass in der Trassenvergabe keine parallelen Prozesse entstehen. Im Weiteren erleichtert es die Darstellung und Bewirtschaftung der noch verfügbaren Korridor-Katalogtrassen im unterjährigen Fahrplan.

Aufeinander abgestimmte Investitionsplanung

Im Interesse einer effizienten Mittelverwendung und der Vermeidung von Kapazitätsengpässen sind die Mitgliedstaaten und Infrastrukturbetreiber angehalten, ihre mittel- und langfristige Investitionsplanung zu koordinieren. Der von den Infrastrukturbetreibern jeweils gemeinsam zu erstellende Investitionsplan ist dem Exekutivrat mit den Vertretern der Ministerien zur Billigung zu unterbreiten.

Bern, 04.05.2015