

Dieses Dokument ist lediglich eine Dokumentationshilfe, für deren Richtigkeit die Organe der Union keine Gewähr übernehmen

► **B** VERORDNUNG (EU) Nr. 913/2010 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES  
vom 22. September 2010  
zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr  
(Text von Bedeutung für den EWR)  
(ABl. L 276 vom 20.10.2010, S. 22)

Geändert durch:

		Amtsblatt		
		Nr.	Seite	Datum
► <b><u>M1</u></b>	Verordnung (EU) Nr. 1316/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013	L 348	129	20.12.2013

**▼B****VERORDNUNG (EU) Nr. 913/2010 DES EUROPÄISCHEN  
PARLAMENTS UND DES RATES****vom 22. September 2010****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 über die Arbeitsweise der Europäischen Union,  
insbesondere auf Artikel 91,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschus-  
ses <sup>(1)</sup>,nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen <sup>(2)</sup>,gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren <sup>(3)</sup>,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Im Rahmen der neuen Strategie der Europäischen Union für Arbeitsplätze und Wachstum ist die Schaffung eines Eisenbahnbinnenmarktes, insbesondere im Bereich des Güterverkehrs, ein wesentlicher Aspekt auf dem Weg zu einer nachhaltigen Mobilität.
- (2) Die Richtlinie 91/440/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft <sup>(4)</sup> und die Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur <sup>(5)</sup> waren wichtige Meilensteine 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 und ausreichend finanzierte Eisenbahninfrastruktur vorhanden sein, und zwar eine solche, die es ermöglicht, dass Güterverkehrsdienste unter angemessenen Bedingungen hinsichtlich der Beförderungsgeschwindigkeiten und -zeiten erbracht werden sowie zuverlässig sind, d. h., dass die erbrachten Infrastrukturleistungen den vertraglichen Zusagen gegenüber den Eisenbahnunternehmen entsprechen.
- (4) Die Öffnung des Schienengüterverkehrsmarkts hat zwar den Eintritt neuer Betreiber ins Schienennetz ermöglicht, aber die

<sup>(1)</sup> ABl. C 317 vom 23.12.2009, S. 94.<sup>(2)</sup> ABl. C 79 vom 27.3.2010, S. 45.<sup>(3)</sup> Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 23. April 2009 (AbI. C 184 E vom 8.7.2010, S. 354), Standpunkt des Rates in erster Lesung vom 22. Februar 2010 (AbI. C 114 E vom 4.5.2010, S. 1), Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 15. Juni 2010 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates vom 13. September 2010.<sup>(4)</sup> ABl. L 237 vom 24.8.1991, S. 25.<sup>(5)</sup> ABl. L 75 vom 15.3.2001, S. 29.

**▼B**

Marktmechanismen reichen bislang nicht aus, um den Schienen-güterverkehr zu organisieren, zu regeln und zu sichern. Um die Nutzung des Netzes zu optimieren und seine Zuverlässigkeit zu gewährleisten, ist es sinnvoll, zusätzliche Verfahren einzuführen, mit denen die Zusammenarbeit zwischen den Betreibern der Infrastrukturbau bei der Zuweisung von grenzüberschreitenden Zugtrassen für Güterzüge intensiviert wird.

- (5) In diesem Zusammenhang könnten die Bedingungen der Infrastrukturnutzung durch die Einrichtung grenzübergreifender Güterverkehrskorridore für ein europäisches Schienennetz für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr, das einen effizienten Güterzugbetrieb mit reibungslosen Übergängen zwischen den nationalen Netzen ermöglicht, verbessert werden.
- (6) Im Hinblick auf die Einrichtung grenzübergreifender Güterverkehrskorridore für ein europäisches Schienennetz für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr haben die im Bereich der Schieneninfrastukturbau 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) Diese Verordnung sollte, sofern nicht anders festgelegt, die Rechte und Pflichten der Betreiber der Infrastruktur nach der Richtlinie 91/440/EWG und der Richtlinie 2001/14/EG und gegebenenfalls die Rechte und Pflichten der Zuweisungsstellen nach Artikel 14 Absatz 2 der Richtlinie 2001/14/EG unberührt lassen. Diese Rechtsakte bleiben in Kraft, auch in Bezug auf Bestimmungen, die Güterverkehrskorridore betreffen.
- (8) Bei der Einrichtung eines Güterverkehrskorridors sollte gegebenenfalls berücksichtigt werden, dass bessere Anbindungen an die Schieneninfrastruktur von europäischen Drittländern notwendig sind.
- (9) Die Gestaltung von Güterverkehrskorridoren sollte die Kontinuität entlang der Korridore gewährleisten, indem die notwendigen Verbindungen zwischen den bestehenden Schieneninfrastrukturen sichergestellt werden.
- (10) Die Durchführung grenzübergreifender Güterverkehrskorridore zur Bildung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr sollte in Einklang mit dem trans-europäischen Verkehrsnetz (TEN-V) und/oder den Korridoren des Europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystems (ERTMS) erfolgen. Zu diesem Zweck muss die Entwicklung der Netze koordiniert werden, insbesondere was die Integration der grenzübergreifenden Güterverkehrskorridore in das bestehende TEN-V und die ERTMS-Korridore anbelangt. Zudem sollten auf Unionsebene harmonisierende Regeln für diese Güterverkehrskorridore aufgestellt werden. Vorhaben zur Minderung des von Güterverkehrszügen ausgehenden Lärms sollten gefördert werden. Die Einrichtung dieser Korridore sollte gegebenenfalls im Rahmen des TEN-V-Programms, der Forschungsprogramme, des Programms Marco Polo sowie weiterer Unionsstrategien und -fonds, beispielsweise des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung oder des Kohäsionsfonds sowie der Europäischen Investitionsbank, finanziell gefördert werden.

**▼B**

- (11) Es sollte für eine angemessene Zusammenarbeit der an einem Güterverkehrskorridor beteiligten Mitgliedstaaten und Betreiber der Infrastruktur gesorgt werden, der Schienengüterverkehr sollte ausreichend stark berücksichtigt werden, eine ausreichende Zahl leistungsfähiger Schnittstellen zu den anderen Verkehrsträgern sollte hergestellt werden und günstige Bedingungen für die Entwicklung des Wettbewerbs zwischen den Schienengüterverkehrsunternehmen sollten geschaffen werden.
- (12) Neben den gemäß Artikel 3 zu schaffenden Güterverkehrskorridoren sollte die Einrichtung zusätzlicher Güterverkehrskorridore auf Unionsebene anhand klar definierter transparenter Verfahren und entsprechender Kriterien geprüft und genehmigt werden, die den Mitgliedstaaten und den Betreibern der Infrastruktur ausreichenden Entscheidungs- und Gestaltungsspielraum lassen, um bestehende Maßnahmen für spezielle Korridore, beispielsweise ERTMS, RailNetEurope (RNE) und TEN-V, zu berücksichtigen und auf ihre besonderen Erfordernisse zugeschnittene Maßnahmen zu ergreifen.
- (13) Um die Koordinierung unter den Mitgliedstaaten und den Betreibern der Infrastruktur zu fördern und Kontinuität entlang des Korridors zu schaffen, sollte für jeden Korridor eine geeignete Leitungsstruktur geschaffen werden, wobei zu berücksichtigen ist, dass Überschneidungen mit bereits bestehenden Leitungsstrukturen vermieden werden müssen.
- (14) Um den Erfordernissen des Marktes Rechnung zu tragen, sollten die Modalitäten für die Einrichtung von Güterverkehrskorridoren Gegenstand eines Durchführungsplans sein, in dem auch die Maßnahmen für einen leistungsfähigeren Schienengüterverkehr bestimmt und ein Zeitplan für diese Maßnahmen festgelegt werden sollten. Darüber hinaus sollten die Antragsteller, die den Güterverkehrskorridor voraussichtlich nutzen werden, regelmäßig nach vom Verwaltungsrat festgelegten Verfahren konsultiert werden, um sicherzustellen, dass die zur Einrichtung solcher Korridore geplanten oder unternommenen Maßnahmen den Bedürfnissen oder Erwartungen aller Nutzer des jeweiligen Korridors entsprechen.
- (15) Die Entwicklung intermodaler Güterterminals sollte ebenfalls als eine Maßnahme betrachtet werden, die notwendig ist, um die Einrichtung von Schienengüterverkehrskorridoren in der Union zu fördern.
- (16) Zur Gewährleistung von Kohärenz und Kontinuität der verfügbaren Infrastrukturkapazität eines Güterverkehrskorridors sollten die Investitionen zwischen den betreffenden Mitgliedstaaten und Betreibern der Infrastruktur und gegebenenfalls zwischen den Mitgliedstaaten und europäischen Drittländern koordiniert und anhand von Kriterien geplant werden, die, unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Durchführbarkeit, 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.
- (17) Aus denselben Gründen sollten alle Arbeiten an der Infrastruktur und den dazugehörigen Ausrüstungen, die die verfügbare Kapazität des Güterverkehrskorridors einschränken, ebenfalls korridor-spezifisch koordiniert und zeitnah veröffentlicht werden.

**▼B**

- (18) Um bei grenzüberschreitenden Güterverkehrsdiensten die Beantragung von Fahrwegkapazitäten zu erleichtern, sollte für jeden Güterverkehrskorridor eine einzige Anlaufstelle benannt oder eingerichtet werden. Zu diesem Zweck sollte auf bestehende Initiativen zurückgegriffen werden, insbesondere jene von RNE, einer Organisation, die ein Koordinierungsinstrument der Betreiber der Infrastruktur darstellt und den internationalen Güterverkehrsbetreibern eine Reihe von Diensten anbietet.
- (19) Das Management der Güterverkehrskorridore sollte auch Verfahren zur Zuweisung der Infrastrukturkapazität für internationale Güterzüge, die in diesen Korridoren verkehren, umfassen. Diese Verfahren sollten den Kapazitätsbedarf anderer Verkehrsarten einschließlich des Personenverkehrs anerkennen.
- (20) Damit die Schieneninfrastruktur besser genutzt wird, müssen der Betrieb dieser Infrastruktur und der Betrieb der Terminals entlang den Güterverkehrskorridoren koordiniert werden.
- (21) Mit „Vorrangregeln“ können je nach Situation in dem jeweiligen Mitgliedstaat auch „Vorrangziele“ gemeint sein.
- (22) Güterzüge, die in dem Güterverkehrskorridor verkehren, sollten bei Störungen so weit wie möglich ausreichend pünktlich verkehren können, wobei die Erfordernisse aller Verkehrsarten zu berücksichtigen sind.
- (23) Um den Wettbewerb unter den Anbietern von Schienengüterverkehrsdienstleistungen in Güterverkehrskorridoren zu gewährleisten, sollte es neben den Eisenbahnunternehmen und ihren Zusammenschlüssen auch anderen Antragstellern gestattet sein, Infrastrukturkapazität in den Güterverkehrskorridoren zu beantragen.
- (24) Um die sich aus den Maßnahmen zur Einrichtung des Güterverkehrskorridors ergebenden Vorteile objektiv bewerten zu können, sollten die Leistungsfähigkeit der Schienengüterverkehrsdienste entlang dem Güterverkehrskorridor kontrolliert und regelmäßig Qualitätsberichte veröffentlicht werden. In die Bewertung der Leistungsfähigkeit sollten auch die Ergebnisse von Erhebungen über die Zufriedenheit der Nutzer des Güterverkehrskorridors einfließen.
- (25) Um einen diskriminierungsfreien Zugang zum grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr zu gewährleisten, bedarf es hinsichtlich der verschiedenen Netzabschnitte des Güterverkehrskorridors einer wirksamen Koordination der Kontrollorgane.
- (26) Zur Vereinfachung des Zugangs zu den Informationen über die Nutzung aller wichtigen Infrastrukturen in einem Güterverkehrskorridor und zur Gewährleistung eines diskriminierungsfreien Zugangs zu diesem Korridor sollte der Verwaltungsrat ein Dokument, in dem all diese Informationen zusammengefasst sind, erstellen, regelmäßig aktualisieren und veröffentlichen.

**▼B**

- (27) Da das Ziel dieser Verordnung, nämlich die Schaffung eines aus Güterverkehrskorridoren bestehenden europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr, auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden kann und daher wegen ihres Umfangs und ihrer Wirkungen besser auf Unionsebene zu verwirklichen ist, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Verordnung nicht über das zur Erreichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus.
- (28) Für die Koordinierung von Investitionen und das Kapazitäts- und Verkehrsmanagement sollten faire Regeln aufgestellt werden, gestützt auf eine Zusammenarbeit zwischen den Betreibern der Infrastruktur, die entlang einem grenzübergreifenden Güterverkehrskorridor hochwertige Dienstleistungen für Güterverkehrsbetreiber zu erbringen haben.
- (29) Da internationale Züge Strecken befahren müssen, die durch mehrere Korridore führen, wie in dieser Verordnung festgelegt, können die Betreiber der Infrastruktur mehrerer Korridore auch ihre Tätigkeiten koordinieren, um dafür zu sorgen, dass in den betreffenden Korridoren ausreichende Kapazitäten verfügbar sind, der Verkehr flüssig verläuft und die Vorrangregeln bei Verkehrsstörungen kohärent auf die verschiedenen Verkehrsarten angewendet werden.
- (30) Ziel dieser Verordnung ist es, die Effizienz des Schienengüterverkehrs im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern zu verbessern. Die Koordinierung zwischen den Mitgliedstaaten und den Betreibern der Infrastruktur sollte gewährleistet sein, um einen möglichst effizienten Betrieb der Güterverkehrskorridore sicherzustellen. Dazu sollten parallel zu Investitionen in die Infrastruktur und in technische Ausrüstung wie ERTMS operationelle Maßnahmen getroffen werden, die darauf abzielen, die Schienengüterverkehrskapazität und -effizienz zu stärken.
- (31) Die Durchführung der Vorschriften für die Einrichtung und Änderung von Güterverkehrskorridoren und für die den Mitgliedstaaten gewährten Ausnahmen muss unter einheitlichen Bedingungen erfolgen, um zu gewährleisten, dass die Vorschläge zur Schaffung von Güterverkehrskorridoren mit den in dieser Verordnung festgelegten Kriterien übereinstimmen, und sollte daher der Kommission übertragen werden. Nach Artikel 291 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union werden gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren durch Verordnungen im Voraus allgemeine Regeln und Grundsätze festgelegt, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren. Bis zur Verabschiedung dieser Verordnung gilt weiterhin der Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse <sup>(1)</sup>, mit Ausnahme des Regelungsverfahrens mit Kontrolle, das nicht anwendbar ist —

<sup>(1)</sup> ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

**▼B**

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

## KAPITEL I

## ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

*Artikel 1***Gegenstand und Anwendungsbereich**

(1) In dieser Verordnung werden Vorschriften für die Einrichtung und Organisation grenzübergreifender Güterverkehrskorridore für einen wettbewerbsfähigen Schienengüterverkehr festgelegt mit dem Ziel, ein europäisches Schienennetz für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr zu schaffen. Es werden Vorschriften für die Auswahl, die Organisation, das Management und die indikative Investitionsplanung von Güterverkehrskorridoren festgelegt.

(2) Diese Verordnung gilt für das Management und die Nutzung der in Güterverkehrskorridoren befindlichen Schieneninfrastruktur.

*Artikel 2***Begriffsbestimmungen**

(1) Für die Zwecke dieser Verordnung gelten die Begriffsbestimmungen des Artikels 2 der Richtlinie 2001/14/EG.

(2) Neben den in Absatz 1 genannten Begriffsbestimmungen bezeichnet der Ausdruck:

a) „Güterverkehrskorridor“ alle im Gebiet der oder zwischen den Mitgliedstaaten und gegebenenfalls in europäischen Drittländern ausgewiesenen Eisenbahnstrecken, einschließlich Eisenbahnfähren, die zwei oder mehr Terminals entlang einer Hauptroute und gegebenenfalls anbindenden Umleitungsstrecken und Abschnitten, einschließlich der Schieneninfrastruktur und dazugehörigen Ausrüstungen und wichtigen Eisenbahndienstleistungen gemäß Artikel 5 der Richtlinie 2001/14/EG miteinander verbinden;

b) „Durchführungsplan“ das Dokument, in dem die Mittel und die Strategie dargelegt sind, die die Beteiligten anzuwenden beabsichtigen, um innerhalb einer bestimmten Frist die für die Einrichtung des Güterverkehrskorridors notwendigen Maßnahmen durchzuführen;

c) „Terminal“ eine am Güterverkehrskorridor gelegene Anlage, die entweder für das Be- und/oder Entladen von Güterzügen und die Anbindung von Schienengüterverkehrsdiensten an Straßen-, See-, Binnenschiffs- und Luftverkehrsdienste oder für die Bildung von Güterzügen beziehungsweise die Änderung der Zugbildung eigens eingerichtet wurde und in der erforderlichenfalls die Grenzabfertigung an den Grenzen zu europäischen Drittländern erfolgt.



## KAPITEL II

**BESTIMMUNG UND LEITUNG DER GRENZÜBERGREIFENDEN  
GÜTERVERKEHRSKORRIDORE FÜR EINEN  
WETTBEWERBSFÄHIGEN GÜTERVERKEHR**

*Artikel 3***Bestimmung erster Güterverkehrskorridore**

Die im Anhang aufgeführten Mitgliedstaaten nehmen zu den dort festgelegten Zeitpunkten die im Anhang genannten ersten Güterverkehrskorridore in Betrieb. Die betreffenden Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission über die Einrichtung der Güterverkehrskorridore.

*Artikel 4***Kriterien für weitere Güterverkehrskorridore**

Die Auswahl weiterer Güterverkehrskorridore gemäß Artikel 5 und die Änderung der Güterverkehrskorridore gemäß Artikel 6 erfolgt unter Berücksichtigung folgender Kriterien:

- a) Verlauf des Güterverkehrskorridors durch mindestens drei Mitgliedstaaten beziehungsweise durch zwei Mitgliedstaaten, wenn der Abstand zwischen den vom Korridor bedienten Eisenbahnterminals mehr als 500 Kilometer beträgt;
- b) Kohärenz des Güterverkehrskorridors mit dem TEN-V, den ERTMS-Korridoren und/oder den von RNE festgelegten Korridoren;
- c) Einbeziehung vorrangiger TEN-V-Vorhaben<sup>(1)</sup> in den Güterverkehrskorridor;
- d) Ausgewogenheit zwischen den sozioökonomischen Kosten und den Vorteilen, die mit der Einrichtung des Güterverkehrskorridors einhergehen;
- e) Gesamtkohärenz der von den Mitgliedstaaten vorgeschlagenen Güterverkehrskorridore im Hinblick auf die Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr;
- f) Entwicklung des Schienengüterverkehrs und großer Handels- und Güterverkehrsströme entlang des Güterverkehrskorridors;
- g) gegebenenfalls bessere Verbindungen zwischen Mitgliedstaaten und europäischen Drittländern;
- h) Interesse der Antragsteller an dem Güterverkehrskorridor;
- i) gute Schnittstellen zu den anderen Verkehrsträgern, insbesondere aufgrund eines geeigneten Netzes von Terminals, auch in den See- und Binnenhäfen.

<sup>(1)</sup> Siehe Anhang III der Entscheidung Nr. 661/2010/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Juli 2010 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (ABl. L 204 vom 5.8.2010, S. 1).

**▼B***Artikel 5***Auswahl weiterer Güterverkehrskorridore**

(1) Jeder Mitgliedstaat mit einer Eisenbahnverbindung zu einem anderen Mitgliedstaat beteiligt sich an der Einrichtung mindestens eines Güterverkehrskorridors, es sei denn, diese Verpflichtung wurde bereits im Rahmen des Artikels 3 erfüllt.

(2) Ungeachtet des Absatzes 1 beteiligen sich Mitgliedstaaten auf Antrag eines Mitgliedstaates an der Einrichtung des in Absatz 1 genannten Güterverkehrskorridors oder an der Verlängerung eines bestehenden Güterverkehrskorridors, um einem Nachbarmitgliedstaat zu ermöglichen, seine Verpflichtung nach Absatz 1 zu erfüllen.

(3) Unbeschadet der Pflichten der Mitgliedstaaten gemäß Artikel 7 der Richtlinie 91/440/EWG ist ein Mitgliedstaat, der nach Vorlage einer sozioökonomischen Analyse der Auffassung ist, dass die Einrichtung eines Güterverkehrskorridors nicht im Interesse der Antragsteller liegt, die den Güterverkehrskorridor voraussichtlich nutzen werden, oder keine erheblichen sozioökonomischen Vorteile bietet oder eine unverhältnismäßige Belastung schaffen würde, vorbehaltlich eines Beschlusses der Kommission nach dem in Artikel 21 Absatz 2 genannten Beratungsverfahren nicht zu einer Beteiligung gemäß den Absätzen 1 und 2 des vorliegenden Artikels verpflichtet.

(4) Ein Mitgliedstaat, dessen Schienennetz eine andere Spurweite hat als das Hauptschienennetz in der Union, ist nicht zu einer Beteiligung gemäß den Absätzen 1 und 2 verpflichtet.

(5) Die Einrichtung eines Güterverkehrskorridors wird von den betreffenden Mitgliedstaaten vorgeschlagen. Sie übermitteln der Kommission zu diesem Zweck gemeinsam eine Absichtserklärung einschließlich eines Vorschlags, der nach Konsultation der betreffenden Betreiber der Infrastruktur und Antragsteller ausgearbeitet wurde, unter Berücksichtigung der Kriterien des Artikels 4.

Um die Verpflichtung nach den Absätzen 1 und 2 zu erfüllen, übermitteln die betreffenden Mitgliedstaaten der Kommission bis zum 10. November 2012 gemeinsam eine Absichtserklärung.

(6) Die Kommission prüft die in Absatz 5 genannten Vorschläge zur Einrichtung eines Güterverkehrskorridors und fasst nach dem in Artikel 21 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren spätestens neun Monate nach Einreichung der betreffenden Vorschläge einen Beschluss über die Vereinbarkeit dieser Vorschläge mit dem vorliegenden Artikel.

(7) Die betreffenden Mitgliedstaaten richten den Güterverkehrskorridor spätestens zwei Jahre nach dem in Absatz 6 genannten Beschluss der Kommission ein.

*Artikel 6***Änderung der weiteren Güterverkehrskorridore**

(1) Die in Artikel 5 genannten Güterverkehrskorridore können auf gemeinsamen Vorschlag der betreffenden Mitgliedstaaten gegenüber der Kommission nach Konsultation der betreffenden Betreiber der Infrastruktur und Antragsteller geändert werden.

**▼B**

(2) Die Kommission fasst nach dem in Artikel 21 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren unter Berücksichtigung der Kriterien des Artikels 4 einen Beschluss über den Vorschlag.

*Artikel 7***Schlichtung**

Besteht zwischen zwei oder mehr betreffenden Mitgliedstaaten Uneinigkeit über die Einrichtung oder Änderung eines Güterverkehrskorridors und in Bezug auf die Schieneninfrastruktur in ihrem Hoheitsgebiet, so konsultiert die Kommission auf Ersuchen eines der betreffenden Mitgliedstaaten den in Artikel 21 genannten Ausschuss in der Angelegenheit. Die Stellungnahme der Kommission wird den betreffenden Mitgliedstaaten mitgeteilt. Die betreffenden Mitgliedstaaten berücksichtigen die Stellungnahme, um eine Lösung zu finden, und fassen einen Beschluss in gegenseitigem Einvernehmen.

*Artikel 8***Leitung der Güterverkehrskorridore**

(1) Die betreffenden Mitgliedstaaten richten für jeden Güterverkehrskorridor einen Exekutivrat ein, dessen Aufgabe es ist, die allgemeinen Ziele des Güterverkehrskorridors festzulegen und die in Absatz 7 des vorliegenden Artikels sowie in den Artikeln 9 und 11, Artikel 14 Absatz 1 und Artikel 22 ausdrücklich genannten Maßnahmen zu ergreifen und zu überwachen. Der Exekutivrat setzt sich aus Vertretern der Behörden der betreffenden Mitgliedstaaten zusammen.

(2) Die betreffenden Betreiber der Infrastruktur und gegebenenfalls die betreffenden Zuweisungsstellen im Sinne des Artikels 14 Absatz 2 der Richtlinie 2001/14/EG richten für jeden Güterverkehrskorridor einen Verwaltungsrat ein, dessen Aufgabe es ist, die in den Absätzen 5, 7, 8 und 9 des vorliegenden Artikels sowie in den Artikeln 9 bis 12, Artikel 13 Absatz 1, Artikel 14 Absätze 2, 6 und 8, Artikel 16 Absatz 1, Artikel 17 Absatz 1, Artikel 18 und 19 der vorliegenden Verordnung ausdrücklich vorgesehenen Maßnahmen zu ergreifen. Der Verwaltungsrat setzt sich aus Vertretern der Betreiber der Infrastruktur zusammen.

(3) Die an einem Güterverkehrskorridor beteiligten Mitgliedstaaten und Betreiber der Infrastruktur arbeiten im Rahmen des in den Absätzen 1 und 2 genannten Exekutivrates bzw. Verwaltungsrates zusammen, um sicherzustellen, dass der Korridor im Einklang mit dem dazugehörigen Umsetzungsplan verwirklicht wird.

(4) Der Exekutivrat fasst seine Beschlüsse in gegenseitigem Einvernehmen der Vertreter der Behörden der betreffenden Mitgliedstaaten.

(5) Der Verwaltungsrat fasst seine Beschlüsse, einschließlich der Beschlüsse über seine Rechtsstellung, den Aufbau seiner organisatorischen Struktur, seine Mittel und sein Personal, in gegenseitigem Einvernehmen der betreffenden Betreiber der Infrastruktur. Der Verwaltungsrat kann eine eigenständige juristische Person sein. Sie kann die Form einer europäischen wirtschaftlichen Interessenvereinigung im Sinne der Verordnung (EWG) Nr. 2137/85 des Rates vom 25. Juli 1985 über die Schaffung einer europäischen wirtschaftlichen Interessenvereinigung (EWIV)<sup>(1)</sup> haben.

(6) Die Aufgaben des Exekutivrates und des Verwaltungsrates lassen die Unabhängigkeit der Betreiber der Infrastruktur im Sinne des Artikels 4 Absatz 2 der Richtlinie 91/440/EWG unberührt.

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

**▼B**

(7) Der Verwaltungsrat setzt eine beratende Gruppe ein, die sich aus Betreibern und Eigentümern der Terminals des Güterverkehrskorridors, gegebenenfalls einschließlich der See- und Binnenhäfen, zusammensetzt. Die beratende Gruppe kann zu jedem Vorschlag des Verwaltungsrates, der unmittelbare Auswirkungen auf Investitionen und auf den Betrieb von Terminals hat, Stellung nehmen. Sie kann auch von sich aus Stellungnahmen abgeben. Der Verwaltungsrat berücksichtigt jede dieser Stellungnahmen. Bei Meinungsverschiedenheiten zwischen dem Verwaltungsrat und der beratenden Gruppe kann sich letztere an den Exekutivrat wenden. Der Exekutivrat agiert als Vermittler und unterrichtet die Beteiligten rechtzeitig über seine Auffassung. Die endgültige Entscheidung obliegt jedoch dem Verwaltungsrat.

(8) Der Verwaltungsrat setzt eine weitere beratende Gruppe ein, die sich aus Eisenbahnunternehmen zusammensetzt, die den Güterkorridor nutzen möchten. Diese beratende Gruppe kann zu jedem Vorschlag des Verwaltungsrates, der Auswirkungen auf diese Unternehmen hat, Stellung nehmen. Sie kann auch von sich aus Stellungnahmen abgeben. Der Verwaltungsrat berücksichtigt jede dieser Stellungnahmen.

(9) Der Verwaltungsrat koordiniert in Übereinstimmung mit nationalen und europäischen Einführungsplänen die Nutzung interoperabler IT-Anwendungen oder alternativer Lösungen, die in der Zukunft zur Handhabung von Anfragen bezüglich internationaler Zugtrassen und des Betriebs des internationalen Verkehrs im Güterverkehrskorridor zur Verfügung stehen können.

*Artikel 9***Maßnahmen zur Durchführung des Güterverkehrskorridorplans**

(1) Der Verwaltungsrat erstellt spätestens sechs Monate vor Inbetriebnahme des Güterverkehrskorridors einen Durchführungsplan und unterbreitet ihn dem Exekutivrat zur Billigung. Dieser Plan umfasst:

- a) eine Beschreibung der Merkmale des Güterverkehrskorridors, einschließlich der Engpässe, und das Programm der zur Einrichtung des Güterverkehrskorridors erforderlichen Maßnahmen;
- b) die wesentlichen Bestandteile der Studie gemäß Absatz 3;
- c) die Ziele für den Güterverkehrskorridor, insbesondere in Bezug auf die Leistungsfähigkeit des Güterverkehrskorridors im Sinne von Dienstleistungsqualität und Kapazität des Güterverkehrskorridors gemäß Artikel 19;
- d) den Investitionsplan gemäß Artikel 11 und
- e) die Maßnahmen zur Umsetzung der Artikel 12 bis 19.

(2) Der Verwaltungsrat überprüft den Durchführungsplan regelmäßig und berücksichtigt dabei die Fortschritte bei der Umsetzung des Plans, den Schienengüterverkehrsmarkt in dem Güterverkehrskorridor und das anhand der Ziele nach Absatz 1 Buchstabe c ermittelte Leistungsniveau.

(3) Der Verwaltungsrat führt eine Verkehrsmarktstudie zu den infolge der Errichtung dieses Korridors beobachteten und erwarteten Änderungen des Verkehrs in dem Güterverkehrskorridor durch, die sich auf die verschiedenen Verkehrsarten, sowohl im Hinblick auf den Güter- als auch auf den Personenverkehr, erstreckt, und aktualisiert diese Studie regelmäßig. In dieser Studie werden auch gegebenenfalls die sozioökonomischen Kosten und die Vorteile, die mit der Einrichtung des Güterverkehrskorridors einhergehen, überprüft.

**▼B**

(4) Der Durchführungsplan trägt dem Ausbau von Terminals zur Deckung des Bedarfs an Schienengüterverkehr in dem Güterverkehrskorridor Rechnung, insbesondere in Form von intermodalen Knotenpunkten entlang den Güterverkehrskorridoren.

(5) Der Verwaltungsrat ergreift erforderlichenfalls Maßnahmen, um mit den regionalen und/oder lokalen Behörden zusammenzuarbeiten, was den Durchführungsplan betrifft.

*Artikel 10***Konsultation der Antragsteller**

Der Verwaltungsrat richtet Konsultationsverfahren ein, um für eine angemessene Beteiligung der für eine Nutzung des Güterverkehrskorridors in Betracht kommenden Antragsteller zu sorgen. Insbesondere stellt er sicher, dass die Antragsteller konsultiert werden, bevor der in Artikel 9 genannte Durchführungsplan dem Exekutivrat unterbreitet wird.

## KAPITEL III

**INVESTITIONEN IN DEN GÜTERVERKEHRSKORRIDOR***Artikel 11***Investitionsplanung**

(1) Der Verwaltungsrat erstellt einen Investitionsplan, der Einzelheiten betreffend indikativer mittel- und langfristiger Investitionen in die Infrastruktur des Güterverkehrskorridors enthält, und überprüft diesen regelmäßig; er unterbreitet ihn dem Exekutivrat zur Billigung. Dieser Plan umfasst:

- a) die Liste der geplanten Vorhaben zur Erweiterung, Erneuerung oder Umrüstung der entlang des Güterverkehrskorridors befindlichen Infrastrukturalternativen und dazugehörigen Ausrüstungen mit dem entsprechenden Finanzbedarf und den Finanzierungsquellen;
- b) einen Plan zur Einführung der interoperablen Systeme in dem Güterverkehrskorridor, der mit den grundlegenden Anforderungen und den technischen Spezifikationen für die Interoperabilität des Eisenbahnsystems gemäß der Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft <sup>(1)</sup> im Einklang steht. Diesem Plan liegt eine Kosten-Nutzen-Analyse der Nutzung interoperabler Systeme zugrunde;
- c) einen Plan zur Steuerung der Kapazität der Güterzüge, die in dem Güterverkehrskorridor verkehren können, der die Beseitigung der festgestellten Engpässe umfasst. Ansatzpunkte für diesen Plan können eine Verbesserung des Geschwindigkeitsmanagements und eine Erhöhung der Zuglänge, des Lichtraumprofils, der beförderten Last oder der Achslasten sein, die jeweils für die in dem Güterverkehrskorridor verkehrenden Güterzüge zugelassen sind, und
- d) gegebenenfalls eine Bezugnahme auf den Unionsbeitrag, der im Rahmen von Finanzierungsprogrammen der Union vorgesehen ist.

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

**▼B**

(2) Die Anwendung dieser Verordnung lässt die Zuständigkeit der Mitgliedstaaten für die Planung und Finanzierung von Schieneninfrastruktur unberührt.

*Artikel 12***Koordinierung der Arbeiten**

In angemessener Weise und innerhalb angemessener Fristen koordiniert der Verwaltungsrat seinen Zeitplan für die Durchführung aller Arbeiten an der Infrastruktur und den dazugehörigen Ausrüstungen, die die verfügbare Kapazität des Güterverkehrskorridors einschränken, und gewährleistet die Veröffentlichung an einem Ort.

## KAPITEL IV

**MANAGEMENT DES GÜTERVERKEHRSKORRIDORS***Artikel 13***Einziges Anlaufstelle für die Beantragung von  
Infrastrukturkapazität**

(1) Der Verwaltungsrat für einen Güterverkehrskorridor benennt oder gründet eine gemeinsame Stelle für Antragsteller, damit diese die Möglichkeit haben, an einem einzigen Ort und in einem einzigen Vorgang Infrastrukturkapazität für Güterzüge, die mindestens eine Grenze entlang des Güterverkehrskorridors überqueren, zu beantragen und diesbezüglich Antworten zu bekommen (nachstehend „einziges Anlaufstelle“ genannt).

(2) Die einzige Anlaufstelle stellt ferner als Koordinierungsinstrument grundlegende Informationen über die Zuweisung von Infrastrukturkapazität zur Verfügung, einschließlich der Informationen nach Artikel 18. Sie zeigt die zum Zeitpunkt der Antragstellung verfügbare Infrastrukturkapazität und die entsprechenden Merkmale in Übereinstimmung mit vorher festgelegten Parametern, wie zum Beispiel Geschwindigkeit, Zuglänge, Lichtraumprofil oder Achslasten, die jeweils für die in dem Güterverkehrskorridor verkehrenden Güterzüge zugelassen sind, an.

(3) Die einzige Anlaufstelle fasst einen Beschluss in Bezug auf Anträge auf vorab vereinbarte Zugtrassen gemäß Artikel 14 Absatz 3 und auf Kapazitätsreserven gemäß Artikel 14 Absatz 5. Sie weist die Trassen in Einklang mit den Vorschriften über die Zuteilung von Kapazitäten gemäß der Richtlinie 2001/14/EG zu. Sie unterrichtet die zuständigen Betreiber der Infrastruktur umgehend über diese Anträge und den gefassten Beschluss.

(4) Für jeden Antrag auf Infrastrukturkapazität, der nicht gemäß Absatz 3 bewilligt werden kann, übermittelt die einzige Anlaufstelle den Antrag auf Infrastrukturkapazität unverzüglich an die zuständigen Betreiber der Infrastruktur und gegebenenfalls an die betreffenden Zuweisungsstellen im Sinne des Artikels 14 Absatz 2 der Richtlinie 2001/14/EG, die über den Antrag in Einklang mit Artikel 13 und mit Kapitel III der genannten Richtlinie befinden, und teilt diese Entscheidung der einzigen Anlaufstelle zur weiteren Bearbeitung mit.

**▼B**

(5) Die einzige Anlaufstelle übt ihre Tätigkeit auf transparente und nicht diskriminierende Weise aus. Hierzu wird ein Register geführt, das allen Beteiligten zur freien Verfügung steht. Es enthält die Daten der Antragstellung, die Namen der Antragsteller, die von ihnen eingereichten Unterlagen und zwischenzeitlich eingetretenen Ereignisse. Diese Tätigkeit unterliegt der Kontrolle durch die Regulierungsstellen gemäß Artikel 20.

*Artikel 14***Zuweisung von Güterzugkapazitäten**

(1) Der Exekutivrat legt die Rahmenregelung für die Zuweisung von Fahrwegkapazität im Güterverkehrskorridor gemäß Artikel 14 Absatz 1 der Richtlinie 2001/14/EG fest.

(2) Der Verwaltungsrat bewertet den Kapazitätsbedarf der im Güterverkehrskorridor verkehrenden Güterzüge und berücksichtigt dabei die in Artikel 9 Absatz 3 der vorliegenden Verordnung genannte Verkehrsmarktstudie, die zu den früheren und aktuellen Netzfahrplänen gestellten Anträge auf Zuweisung von Fahrwegkapazität sowie die Rahmenverträge.

(3) Auf der Grundlage der Bewertung nach Absatz 2 des vorliegenden Artikels werden durch die Betreiber der Infrastruktur des Güterverkehrskorridors im Voraus vereinbarte grenzüberschreitende Zugtrassen für Güterzüge nach dem Verfahren gemäß Artikel 15 der Richtlinie 2001/14/EG gemeinsam festgelegt und organisiert, wobei der Kapazitätsbedarf anderer Verkehrsarten — einschließlich des Personenverkehrs — anzuerkennen ist. Sie erleichtern die Reisezeiten, die Häufigkeit, die Abfahrtszeiten und die Ziele und Strecken, die für Güterverkehrsleistungen geeignet sind, mit dem Ziel, die Beförderung von Gütern durch Güterzüge in dem Güterverkehrskorridor zu fördern. Diese vorab vereinbarten Zugtrassen sind spätestens drei Monate vor Ablauf der in Anhang III der Richtlinie 2001/14/EG genannten Frist für den Eingang von Anträgen auf Zuweisung von Fahrwegkapazität bekanntzugeben. Die Betreiber der Infrastruktur mehrerer Güterverkehrskorridore können sich erforderlichenfalls im Hinblick auf vorab vereinbarte grenzüberschreitende Zugtrassen, die Kapazitäten in den betreffenden Güterverkehrskorridoren bieten, untereinander abstimmen.

(4) Diese vorab vereinbarten Zugtrassen werden zunächst Güterzügen zugewiesen, die mindestens eine Grenze überqueren.

(5) Falls dies durch den Bedarf auf dem Markt und aufgrund der Bewertung gemäß Absatz 2 dieses Artikels gerechtfertigt ist, legen die Betreiber der Infrastruktur gemeinsam die Kapazitätsreserven für in den Güterverkehrskorridoren verkehrende internationale Güterzüge fest, respektieren dabei den Kapazitätsbedarf anderer Verkehrsarten — einschließlich des Personenverkehrs — und halten diese Reserven innerhalb ihres endgültigen Netzfahrplans zur Verfügung, um auf Ad-hoc-Anträge auf Zuweisung von Fahrwegkapazität gemäß Artikel 23 der Richtlinie 2001/14/EG schnell und angemessen reagieren zu können. Die Reservierung dieser Kapazitäten ist bis zu dem vom Verwaltungsrat festgelegten Zeitpunkt vor dem fahrplanmäßigen Termin aufrechtzuerhalten. Diese Frist beträgt höchstens 60 Tage.

**▼B**

(6) Der Verwaltungsrat unterstützt die Koordinierung von Vorrangregeln für die Kapazitätszuweisung im Güterverkehrskorridor.

(7) Betreiber der Infrastruktur können in ihren Nutzungsbedingungen ein Entgelt für zugewiesene, letztlich jedoch nicht genutzte Zugtrassen festsetzen. Dieses Entgelt ist in seiner Höhe angemessen, abschreckend und wirksam.

(8) Außer in Fällen höherer Gewalt, einschließlich dringender und unvorhersehbarer sicherheitsrelevanter Arbeiten, können für den erleichterten Güterverkehr gemäß diesem Artikel zugewiesene Zugtrassen weniger als zwei Monate vor dem fahrplanmäßigen Termin nicht ohne Einwilligung des betreffenden Antragstellers storniert werden. In einem solchen Fall bemüht sich der betreffende Betreiber der Infrastruktur, dem Antragsteller eine Zugtrasse von gleichwertiger Qualität und Zuverlässigkeit vorzuschlagen, die der Antragsteller annehmen oder ablehnen kann. Etwaige Rechte des Antragstellers gemäß einer Vereinbarung nach Artikel 19 Absatz 1 der Richtlinie 2001/14/EG bleiben von dieser Vorschrift unberührt. In jedem Fall kann der Antragsteller die Regulierungsstelle gemäß Artikel 20 der vorliegenden Verordnung mit der Angelegenheit befassen.

(9) Der Verwaltungsrat des Güterverkehrskorridors und die in Artikel 8 Absatz 7 genannte beratende Gruppe richten Verfahren ein, um zwischen Betreibern der Infrastruktur eine optimale Koordinierung der Zuweisung von Kapazitäten zu gewährleisten, was gleichermaßen für Anträge gemäß Artikel 13 Absatz 1 wie für Anträge, die bei den betreffenden Betreibern der Infrastruktur eingegangen sind, gilt. Dabei wird auch der Zugang zu Terminals berücksichtigt.

(10) Die Bezugnahmen auf Betreiber der Infrastruktur in den Absätzen 4 und 9 dieses Artikels schließen gegebenenfalls Zuweisungsstellen im Sinne des Artikels 14 Absatz 2 der Richtlinie 2001/14/EG ein.

*Artikel 15***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, wie zum Beispiel Verlader, Spediteure und Betreiber von kombinierten Verkehrsdiensten, im Voraus vereinbarte grenzüberschreitende Zugtrassen für Güterzüge gemäß Artikel 14 Absatz 3 und Kapazitätsreserven gemäß Artikel 14 Absatz 5 beantragen. Um eine solche Zugtrasse für den Güterverkehr im Güterverkehrskorridor zu nutzen, berufen die Antragsteller ein Eisenbahnunternehmen, eine Vereinbarung mit dem Betreiber der Infrastruktur gemäß Artikel 10 Absatz 5 der Richtlinie 91/440/EWG abzuschließen.

*Artikel 16***Verkehrsmanagement**

(1) Der Verwaltungsrat des Güterverkehrskorridors richtet Verfahren für die Koordinierung des Verkehrsmanagements in dem Güterverkehrskorridor ein. Die Verwaltungsräte miteinander verbundener Güterverkehrskorridore richten Verfahren für die Koordinierung des Verkehrs in diesen Güterverkehrskorridoren ein.

**▼B**

(2) Die Betreiber der Infrastruktur des Güterverkehrskorridors und die in Artikel 8 Absatz 7 genannte beratende Gruppe richten Verfahren ein, um eine optimale Koordinierung des Betriebs der Schieneninfrastruktur und der Terminals zu gewährleisten.

*Artikel 17***Verkehrsmanagement bei Störungen**

(1) Der Verwaltungsrat beschließt gemeinsame Ziele für die Pünktlichkeit und/oder Leitlinien für das Verkehrsmanagement bei Störungen des Zugverkehrs im Güterverkehrskorridor.

(2) Jeder betroffene Betreiber der Infrastruktur erstellt im Einklang mit den in Absatz 1 des vorliegenden Artikels genannten gemeinsamen Zielen und/oder Leitlinien Vorrangregeln für das Management im Hinblick auf die verschiedenen Verkehrsarten in dem Teil der Güterverkehrskorridore, für den er zuständig ist. Diese Vorrangregeln werden in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen nach Artikel 3 der Richtlinie 2001/14/EG bekannt gegeben.

(3) Die Grundsätze für die Festlegung der Vorrangregeln sehen zumindest vor, dass die in Artikel 14 Absätze 3 und 4 genannte Zugtrasse, die entsprechend dem Netzfahrplan verkehrenden Güterzügen zugewiesen ist, nach Möglichkeit nicht geändert werden darf. Mit den Grundsätzen für die Festlegung der Vorrangregeln wird das Ziel verfolgt, die Gesamtzeit für die Wiederherstellung des Normalbetriebs des Netzes hinsichtlich der Anforderungen aller Verkehrsarten auf ein Minimum zu reduzieren. Zu diesem Zweck können die Betreiber der Infrastruktur den Betrieb zwischen den verschiedenen Verkehrsarten in mehreren Güterverkehrskorridoren koordinieren.

*Artikel 18***Informationen zu den Nutzungsbedingungen des Güterverkehrskorridors**

Der Verwaltungsrat erstellt und veröffentlicht ein Dokument, das regelmäßig aktualisiert wird und 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 Terminals und ihrer Merkmale, insbesondere Informationen über die Bedingungen und Modalitäten für den Zugang zu diesen Terminals;
- c) Informationen über die in den Artikeln 13 bis 17 der vorliegenden Verordnung genannten Verfahren und
- d) den Durchführungsplan.

*Artikel 19***Dienstleistungsqualität im Güterverkehrskorridor**

(1) Der Verwaltungsrat des Güterverkehrskorridors fördert die Kompatibilität der für den Korridor geltenden leistungsabhängigen Entgeltregelungen gemäß Artikel 11 der Richtlinie 2001/14/EG.

**▼B**

(2) Der Verwaltungsrat kontrolliert die Leistungsfähigkeit der Schienengüterverkehrsdienste im Güterverkehrskorridor und veröffentlicht die Ergebnisse dieser Kontrolle einmal jährlich.

(3) Der Verwaltungsrat führt eine Erhebung über die Zufriedenheit der Nutzer des Güterverkehrskorridors durch und veröffentlicht die Ergebnisse der Erhebung einmal jährlich.

*Artikel 20***Regulierungsstellen**

(1) Die in Artikel 30 der Richtlinie 2001/14/EG genannten Regulierungsstellen arbeiten bei der Überwachung des Wettbewerbs im Güterverkehrskorridor zusammen. Sie gewährleisten insbesondere den diskriminierungsfreien Zugang zum Korridor und fungieren als Beschwerdestellen gemäß Artikel 30 Absatz 2 der genannten Richtlinie. Sie tauschen untereinander erforderliche Informationen aus, die sie von den Betreibern der Infrastruktur und anderen einschlägigen Beteiligten erhalten haben.

(2) Um einen freien und fairen Wettbewerb in den Güterverkehrskorridoren zu gewährleisten, bemühen sich die Mitgliedstaaten um die Einführung eines vergleichbaren Regulierungsniveaus. Die Regulierungsstellen müssen für die Marktteilnehmer leicht erreichbar sowie in der Lage sein, ihre Entscheidungen unabhängig und effektiv zu treffen.

(3) Im Falle einer von einem Antragsteller an eine Regulierungsstelle gerichteten Beschwerde in Bezug auf grenzüberschreitende Schienengüterverkehrsdienste oder im Rahmen von Untersuchungen aus eigener Initiative durch eine Regulierungsstelle konsultiert diese Regulierungsstelle die Regulierungsstellen aller anderen Mitgliedstaaten, durch die die betreffende internationale Zugtrasse für Güterzüge verläuft, und ersucht sie vor ihrer Entscheidung um alle notwendigen Informationen.

(4) Die nach Absatz 3 konsultierten Regulierungsstellen erteilen der betreffenden Regulierungsstelle sämtliche Informationen, die sie selbst aufgrund ihrer nationalen Rechtsvorschriften anfordern können. Diese Informationen dürfen nur zur Bearbeitung der Beschwerde oder zur Durchführung der Untersuchung gemäß Absatz 3 verwendet werden.

(5) Die Regulierungsstelle, die die Beschwerde erhalten oder die Untersuchung aus eigener Initiative eingeleitet hat, übermittelt der zuständigen Regulierungsstelle relevante Informationen, damit diese gegenüber den jeweiligen Beteiligten die notwendigen Maßnahmen ergreifen kann.

(6) Etwaige beteiligte Vertreter der Betreiber der Infrastruktur im Sinne von Artikel 15 Absatz 1 der Richtlinie 2001/14/EG stellen unverzüglich alle Informationen bereit, die zur Bearbeitung der Beschwerde oder zur Durchführung der Untersuchung gemäß Absatz 3 dieses Artikels erforderlich sind und von der Regulierungsstelle des Mitgliedstaats, in dem der beteiligte Vertreter ansässig ist, angefordert werden. Diese Regulierungsstelle ist befugt, derartige Informationen im Zusammenhang mit der betreffenden internationalen Zugtrasse an die in Absatz 3 dieses Artikels genannten Regulierungsstellen weiterzuleiten.



KAPITEL V  
SCHLUSSBESTIMMUNGEN

*Artikel 21*

**Ausschussverfahren**

(1) Die Kommission wird von dem in Artikel 11a der Richtlinie 91/440/EWG genannten 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.

Der Zeitraum nach Artikel 5 Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG wird auf drei Monate festgesetzt.

*Artikel 22*

**Kontrolle der Umsetzung**

Der in Artikel 8 Absatz 1 genannte Exekutivrat legt der Kommission ab dem Zeitpunkt der Einrichtung eines Güterverkehrskorridors alle zwei Jahre die Ergebnisse des Durchführungsplans für diesen Korridor vor. Die Kommission prüft diese Ergebnisse und unterrichtet den in Artikel 21 genannten Ausschuss über ihre Prüfung.

*Artikel 23*

**Berichterstattung**

Die Anwendung dieser Verordnung wird von der Kommission in regelmäßigen Abständen überprüft. Sie übermittelt dem Europäischen Parlament und dem Rat erstmals bis zum 10. November 2015 und danach alle drei Jahre einen Bericht.

*Artikel 24*

**Übergangsbestimmungen**

Diese Verordnung gilt nicht für die Republik Zypern und Malta, solange in ihrem Staatsgebiet kein Eisenbahnsystem besteht.

*Artikel 25*

**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.



## ANHANG

## LISTE ERSTER GÜTERVERKEHRSKORRIDORE

	Mitgliedstaaten	Haupttrouten <sup>(1)</sup>	Einrichtung von Güterverkehrskorridoren:
„Rhein – Alpen“	NL, BE, DE, IT	Zeebrugge-Antwerpen/Amsterdam/Vlissingen (+)/Rotterdam-Duisburg-[Basel]-Milano- Genova	bis 10. November 2013
„Nordsee – Mittelmeer“	NL, BE, LU, FR, UK (+)	Glasgow (*)/Edinburgh (*)/Southampton (*)/Felixstowe (*)-London (+)/Dunkerque (+)/Lille (+)/Liège (+)/Paris (+)/Amsterdam (+)-Rotterdam-Zeebrugge (+)/Antwerpen-Luxembourg-Metz-Dijon-Lyon/[Basel]-Marseille (+)	bis 10. November 2013
„Skandinavien – Mittelmeer“	SE, DK, DE, AT, IT	Stockholm/[Oslo] (+)/Trelleborg (+)-Malmö-København-Hamburg-Innsbruck-Verona-La Spezia (+)/ Livorno (+)/Ancona (+)/Taranto (+)/Augusta (+)/ Palermo	bis 10. November 2015
„Atlantik“	PT, ES, FR, DE (+)	Sines-Lisboa/Leixões — Madrid-Medina del Campo/ Bilbao/San Sebastian-Irun-Bordeaux-Paris/Le Havre/Metz – Strasbourg (+)/ Mannheim (+) Sines-Elvas/Algeciras	bis 10. November 2013
„Ostsee - Adria“	PL, CZ, SK, AT, IT, SI	Swinoujście (+)/Gdynia-Katowice-Ostrava/Žilina-Bratislava/Wien/Klagenfurt-Udine-Venezia/ Trieste/ /Bologna/Ravenna Graz-Maribor-Ljubljana-Koper/Trieste	bis 10. November 2015
„Mittelmeer“	ES, FR, IT, SI, HU, HR (+)	Almería-Valencia/Algeciras/Madrid-Zaragoza/Barcelona-Marseille-Lyon-Turin-Milano-Verona-Padova/Venezia-Trieste/Koper- Ljubljana-Budapest Ljubljana (+)/Rijeka (+)-Zagreb (+)-Budapest-Zahony (Grenze Ungarn-Ukraine)	bis 10. November 2013
„Orient/Östliches Mittelmeer“	CZ, AT, SK, HU, RO, BG, EL, DE (*)	— București-Constanța Bremerhaven (*)/Wilhelmshaven (*)/Rostock (*)/Hamburg (*)-Praha-Wien/Bratislava-Budapest — Vidin-Sofia-Burgas (*)/Svilengrad (*) (Grenze Bulgarien-Türkei)/ Promachonas-Thessaloniki-Athina-Patras (*)	bis 10. November 2013

## ▼ M1

	Mitgliedstaaten	Haupttrouten <sup>(1)</sup>	Einrichtung von Güterverkehrskorridoren:
„Nordsee – Ostsee“ <sup>(°)</sup>	DE, NL, BE, PL, LT, LV <sup>(*)</sup> , EE <sup>(*)</sup>	Wilhelmshaven <sup>(+)</sup> /Bremerhaven/Hamburg <sup>(+)</sup> / Amsterdam/ <sup>(+)</sup> Rotterdam/Antwerpen-Aachen/Berlin-Warszawa-Terespol (Grenze Polen-Belarus)/Kaunas-Riga <sup>(*)</sup> -Tallinn <sup>(*)</sup>	bis 10. November 2015
„Rhein-Donau“ <sup>(‡)</sup>	FR, DE, AT, SK, HU, RO	Strasbourg-Mannheim-Frankfurt-Nürnberg-Wels  Strasbourg-Stuttgart-München-Salzburg-Wels-Wien-Bratislava-Budapest-Arad-Braşov/Craiova-Bucureşti-Constanţa  Čierna und Tisou (Grenze Slowakei/Ukraine)-Košice-Žilina-Horní Lideč-Praha-München/Nürnberg	bis 10. November 2020

<sup>(1)</sup> „/“ kennzeichnet Alternativrouten. Im Einklang mit den TEN-V-Leitlinien müssen die Korridore Atlantik und Mittelmeer künftig durch die Schienengüterverkehrsverbindung Sines/Algeciras-Madrid-Paris ergänzt werden, die die Zentralpyrenäen mit einem Basistunnel durchquert.

<sup>(+)</sup> Mit + gekennzeichnete Routen werden spätestens drei Jahre nach dem in dieser Tabelle genannten Datum für die Einrichtung in die jeweiligen Korridore einbezogen. Bestehende Strukturen gemäß Artikel 8 und Artikel 13 Absatz 1 der vorliegenden Verordnung werden angepasst, wenn weitere Mitgliedstaaten und Infrastrukturbetreiber an den jeweiligen Korridoren teilnehmen. Diese Einbeziehung stützt sich auf Marktstudien und berücksichtigt den Aspekt des bestehenden Personen- und Güterverkehrs im Einklang mit Artikel 14 Absatz 3 der vorliegenden Verordnung.

<sup>(\*)</sup> Mit \* gekennzeichnete Routen werden spätestens fünf Jahre nach dem in dieser Tabellen genannten Datum für die Einrichtung in die jeweiligen Korridore einbezogen. Bestehende Strukturen gemäß Artikel 8 und Artikel 13 Absatz 1 der vorliegenden Verordnung werden angepasst, wenn weitere Mitgliedstaaten und Infrastrukturbetreiber an den jeweiligen Korridoren teilnehmen. Diese Einbeziehung stützt sich auf Marktstudien und berücksichtigt den Aspekt des bestehenden Personen- und Güterverkehrs im Einklang mit Artikel 14 Absatz 3 der vorliegenden Verordnung.

<sup>(°)</sup> Bis zur Verwirklichung der „Rail Baltica“-Eisenbahnlinie mit der Regelspurweite 1435 mm werden die Besonderheiten der verschiedenen Spurweitensysteme bei der Einrichtung und beim Betrieb dieses Korridors berücksichtigt.

<sup>(‡)</sup> Die Einrichtung dieses Korridors stützt sich auf Marktstudien und berücksichtigt den Aspekt des bestehenden Personen- und Güterverkehrs im Einklang mit Artikel 14 Absatz 3 der vorliegenden Verordnung. Der Abschnitt „Čierna und Tisou (Grenze Slowakei/Ukraine)-Košice-Žilina-Horní Lideč-Praha“ wird bis 10. November 2013 eingerichtet.