DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS (EU) 2020/2168 DER KOMMISSION

vom 17. Dezember 2020

über die Vereinbarkeit des von den beteiligten Mitgliedstaaten vorgelegten gemeinsamen Vorschlags zur Verlängerung des Nord-Ostsee-Schienengüterverkehrskorridors mit Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2020) 8919)

(Nur der deutsche, estnische, französische, lettische, litauische, niederländische, polnische und tschechische Text sind verbindlich)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EU) Nr. 913/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. September 2010 zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr ([1]), insbesondere auf Artikel 5 Absatz 6,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Gemäß Artikel 5 Absatz 5 der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 übermittelten die in Belgien, Deutschland, Estland, Lettland, Litauen, den Niederlanden, Polen und Tschechien für den Schienenverkehr zuständigen Ministerien der Kommission zwei auf den 6. Dezember 2019 datierte Absichtserklärungen. Sie enthielten Vorschläge zur Verlängerung des Nord-Ostsee-Schienengüterverkehrskorridors bis an die polnisch-ukrainische Grenze in Medyka auf der einen Seite und zu den Häfen Zeebrugge und Gent/Terneuzen auf der anderen.

(2) Die genannten Mitgliedstaaten hatten der Kommission bereits zuvor vorgeschlagen, den Nord-Ostsee-Schienengüterverkehrskorridor bis an die polnisch-ukrainische Grenze in Medyka zu verlängern. Die Kommission bestätigte die Vereinbarkeit des Vorschlags mit Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 und erließ den Durchführungsbeschluss (EU) 2015/1111 ([2]). Dieser wurde allerdings durch den Durchführungsbeschluss (EU) 2017/178 der Kommission ([3]) geändert, in dem die Bezugnahme auf die Verlängerung des Nord-Ostsee-Schienengüterverkehrskorridors nach Medyka gestrichen wurde. Die Änderung war darauf zurückzuführen, dass die Bahninfrastruktur zwischen Katowice und Medyka nicht vor 2020 hätte in Betrieb genommen werden können. Da die Infrastruktur inzwischen betriebsfähig ist, sollte die Verlängerung des Nord-Ostsee-Schienengüterverkehrskorridors bis Medyka erneut ins Auge gefasst werden.

(3) Die Kommission hat die Vorschläge zur Verlängerung des Nord-Ostsee-Schienengüterverkehrskorridors bis Medyka und zu den Häfen Gent/Terneuzen und Zeebrugge gemäß Artikel 5 Absatz 6 der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 geprüft und ist der Auffassung, dass sie mit Artikel 5 der genannten Verordnung vereinbar sind.

(4) In Bezug auf die Verlängerung des Schienengüterverkehrskorridors bis Medyka sind die Erwägungen des Durchführungsbeschlusses (EU) 2015/1111 weiterhin gültig.

(5) Was die Verlängerung zu den Häfen Zeebrugge und Gent/Terneuzen angeht, so sind die entsprechenden Strecken bereits Teil des Nordsee-Mittelmeer-Schienengüterverkehrskorridors. Sie sind Bestandteil des Kernnetzes (Antwerpen-Gent-Zeebrugge) bzw. des Gesamtnetzes (Gent-Terneuzen) des transeuropäischen Verkehrsnetzes, wobei wesentliche Infrastrukturanforderungen wie Elektrifizierung, eine zulässige Radsatzlast von 22,5 t, eine Streckengeschwindigkeit von 100 km/h und 740 m Zuglänge bereits teilweise oder vollständig von der bestehenden Infrastruktur erfüllt werden.

([1]) ABl. L 276 vom 20.10.2010, S. 22.

([2]) Durchführungsbeschluss (EU) 2015/1111 der Kommission vom 7. Juli 2015 über die Vereinbarkeit des von den beteiligten Mitgliedstaaten vorgelegten gemeinsamen Vorschlags zur Verlängerung des Nord-Ostsee-Schienengüterverkehrskorridors mit Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr (ABl. L 181 vom 9.7.2015, S. 82).

([3]) Durchführungsbeschluss (EU) 2017/178 der Kommission vom 31. Januar 2017 zur Änderung des Durchführungsbeschlusses (EU) 2015/1111 über die Vereinbarkeit des von den beteiligten Mitgliedstaaten vorgelegten gemeinsamen Vorschlags zur Verlängerung des Nord-Ostsee-Schienengüterverkehrskorridors mit Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr (ABl. L 28 vom 2.2.2017, S. 71).

(6) Die Häfen Zeebrugge, Gent und Terneuzen sind Ausgangs- oder Zielpunkt mehrerer bestehender regelmäßiger Schienengüterverkehrsdienste auf dem Nord-Ostsee-Schienengüterverkehrskorridor, u. a. von oder nach Deutschland, Tschechien und Skandinavien (auch über den Schienengüterverkehrskorridor Skandinavien-Mittelmeer). Nach Angaben des Hafens Zeebrugge bestehen Güterzugverbindungen zu zahlreichen Zielen in der Union, was auch der Umstand belegt, dass Neufahrzeuge eines der wichtigsten Umschlaggüter des Hafens sind. Zudem haben die Hafenbehörden von Gent und Terneuzen festgestellt, dass ein Potenzial für neue Schienengüterverkehrsdienste nach Schkopau (Deutschland) und Outokumpu (Finnland) besteht sowie über Šeštokai (Litauen) auch nach Drittländern, insbesondere China.

(7) Darüber hinaus bietet die vorgeschlagene Verlängerung den Vorteil, dass die Dienstleistungen, die die bestehende einzige Anlaufstelle des Nord-Ostsee-Schienengüterverkehrskorridors nach Artikel 13 der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 anbietet, einschließlich vorab vereinbarter Zugtrassen, auch den Unternehmen anderer Schienengüterverkehrskorridore, in die die Häfen Zeebrugge und Gent/Terneuzen eingebunden sind, in Anspruch genommen werden können. Dies wird mehr Transparenz für die Antragsteller schaffen und könnte das Kapazitätszuweisungsverfahren vereinfachen, da einige Zugtrassen nicht mehr mit den Anlaufstellen anderer Schienengüterverkehrskorridore koordiniert werden müssten. Durch die Verlängerung bis Zeebrugge wird ein direkter Zugang zum Hafen geschaffen, der ein wichtiger Umschlagplatz für die Automobilindustrie aller Mitgliedstaaten ist, durch die der Korridor verläuft, insbesondere Tschechien, Deutschland und Polen.

(8) Die Verlängerung wird zur Verbesserung des Schienengüterverkehrs auf dem Nord-Ostsee-Schienengüterverkehrskorridor mit Verbindungen zum Seeverkehr beitragen.

(9) Gemäß Artikel 5 Absätze 5 und 6 der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 hat die Kommission bei ihrer Prüfung die relevanten, in Artikel 4 der Verordnung genannten Kriterien für die Verlängerung von Schienengüterverkehrskorridoren berücksichtigt.

(10) Die in diesem Beschluss vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des nach Artikel 62 der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates ([4]) eingerichteten Ausschusses —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Die Absichtserklärungen vom 6. Dezember 2019 zur Verlängerung des Nord-Ostsee-Schienengüterverkehrskorridors von Antwerpen zu den Häfen Zeebrugge und Gent/Terneuzen und von Katowice bis an die polnisch-ukrainische Grenze in Medyka, die die in Belgien, Deutschland, Estland, Lettland, Litauen, den Niederlanden, Polen und Tschechien für den Schienenverkehr zuständigen Ministerien der Kommission übermittelt haben und in denen die Streckenführung

Wilhelmshaven/Bremerhaven/Hamburg/Amsterdam/Rotterdam/Zeebrugge–Gent (Terneuzen)–Antwerpen–Aachen–Hannover/Berlin–Warschau–Terespol (Grenze Polen-Belarus)/Kaunas–Riga–Tallinn/Falkenberg–Prag/Wrocław–Katowice–Medyka (Grenze Polen-Ukraine)

als Hauptstreckenführung für den Nord-Ostsee-Schienengüterverkehrskorridor vorgeschlagen wird, sind mit Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 vereinbar.

Artikel 2

Dieser Beschluss ist an das Königreich Belgien, die Bundesrepublik Deutschland, die Republik Estland, die Republik Lettland, die Republik Litauen, das Königreich der Niederlande, die Republik Polen und die Tschechische Republik gerichtet.

([4]) Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (ABl. L 343 vom 14.12.2012, S. 32).

Brüssel, den 17. Dezember 2020

Für die Kommission
Adina VĂLEAN
Mitglied der Kommission