

Bericht

des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

zur Gemeinsamen Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleiter der Länder (GKVS) am 16./17. Oktober 2013 in Berlin und zur Verkehrsministerkonferenz (VMK) am 6./7. November 2013 in Suhl

TOP 5.1 Einrichtung von europäischen Güterverkehrskorridoren – Beteiligung der Länder

Deutschland ist an drei der nach der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 neu einzurichtenden grenzübergreifenden Güterverkehrskorridore beteiligt: Der Korridor 1 (Zeebrugge/Antwerpen/Rotterdam-Duisburg-Basel-Mailand-Genua) ist bis 10. November 2013 in Betrieb zu nehmen, Korridor 3 (Stockholm-Malmö-Kopenhagen-Hamburg-Innsbruck-Verona- Palermo) und Korridor 8 (Bremerhaven/Rotterdam/Antwerpen-Aachen/Berlin Warschau-Terespol/Kaunas) bis zum 10. November 2015.

Deutschland beteiligt sich intensiv und konstruktiv an den Arbeiten zur Schaffung der Korridore mit dem Ziel, die deutschen Interessen angemessen und erfolgreich einzubringen, auf ministerieller Ebene im Rahmen der gebildeten Exekutivräte der Korridore und auf Ebene der Infrastrukturbetreiber in den Verwaltungsräten. Das BMVBS sieht den am weitesten fortgeschrittenen Korridor 1 als Muster für die Errichtung der beiden anderen Korridore 3 und 8.

Die drei durch Deutschland verlaufenden Korridore befinden sich in unterschiedlichen Errichtungs-Phasen:

Korridor 1

Für den Korridor 1 wurden die Gremien (Exekutivrat und Verwaltungsrat) sowie die beratenden Gruppen für Eisenbahnunternehmen und Terminalbetreiber eingerichtet. Der Exekutivrat hat zudem eine einheitliche Rahmenregelung gemäß Artikel 14 Absatz 1 der VO 913/2010 für die Trassenzuweisung durch die einzige Anlaufstelle (One-stop-shop \ OSS) erarbeitet (Anlage 1). Die formelle Zustimmung zu dieser Rahmenregelung erfolgte durch die Minister am Rande des Verkehrsministerrates am 20.12.2012. Die durch die beteiligten Infrastrukturbetreiber zu erstellende Verkehrsmarktstudie gemäß Artikel 9 Absatz 3 der VO 913/2010 ist ebenfalls abgeschlossen (Anlage 2). Auf der Basis der Verkehrsmarktstudie wurden die Streckenführung (Linien) des Korridors

und die Terminals näher bestimmt. Die Einzelheiten hierzu, die Organisation des OSS sowie ein indikativer Investitionsplan (u.a. zu ETCS) sind in dem gemäß Artikel 9 Absatz 1 der VO 913/2010 von den Infrastrukturbetreibern zu erstellenden Entwurf des Durchführungsplans eingeflossen. „Im Voraus vereinbarte grenzüberschreitenden Zugtrassen“ werden demnach erstmals für den Fahrplan 2015 zur Verfügung stehen. Der Durchführungsplan soll in der Sitzung des Exekutivrates im November 2013 verabschiedet werden.

Korridore 3 und 8

Auch bei den Korridoren 3 und 8 wurden die Korridorstrukturen eingerichtet. Hier laufen derzeit die Prozesse zur wettbewerblichen Vergabe der Verkehrsmarktstudien an externe Auftraggeber, das BMVBS wird über die Ergebnisse nach deren Vorliegen informieren.

TEN - CFF

Im Rahmen der laufenden Revision der TEN-Leitlinien (TEN-Verordnung) haben sich Europäische Kommission, Europäisches Parlament und Rat verständigt, die Haupttrassen der Güterverkehrskorridore mit den TEN-T-Kernnetz-Korridoren zu harmonisieren. Erreicht werden soll dies mit einer Änderung des Anhangs der VO 913/2010 über die CEF-Verordnung (Finanzierungseinrichtung für TEN-Projekte), deren Anhang V den Anhang der VO 913/2010 ersetzen wird. Nach der noch in diesen Herbst erwarteten Verabschiedung der TEN-VO und CEF-VO wird Deutschland dann unmittelbar an drei weiteren Korridoren beteiligt sein. Grundsätzlich wird eine mittel- bis langfristigen Vereinheitlichung der Korridorstruktur im Eisenbahnbereich begrüßt. Deutschland hat sich jedoch aus formalen Gründen gegen dieses Vorgehen ausgesprochen, da dabei die bestehenden Regularien der VO 913/2010 zur Änderung und Erweiterung von Korridoren missachtet werden und zudem noch keine operative Erfahrung aus dem Korridor 1 oder anderen Korridoren vorliegen, solchen Erweiterungen zu Grunde gelegt werden können.

INFORMATIONEN DER MITGLIEDSTAATEN

Entscheidung der Exekutivräte der Schienengüterverkehrskorridore Nr. 1 und Nr. 2 über die Festlegung der Rahmenregelung für die Zuweisung von Fahrwegkapazität in den Schienengüterverkehrskorridoren Nr. 1 und Nr. 2

(2013/C 65/04)

DIE MINISTER FÜR VERKEHR DES KÖNIGREICHS BELGIEN, DER BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND, DER FRANZÖSISCHEN REPUBLIK, DER ITALIENISCHEN REPUBLIK, DES GROSSHERZOGTUMS LUXEMBURG UND DES KÖNIGREICHS DER NIEDERLANDE,

IN ANWESENHEIT DES VIZE-PRÄSIDENTEN DER EUROPÄISCHEN KOMMISSION —

In Anbetracht

- der Richtlinie Nr. 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums ⁽¹⁾, und insbesondere der Artikel 39, 43, 45, 46, 48, 56.1 sowie des Anhangs VII der Richtlinie;
- 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 ⁽²⁾ und insbesondere der Artikel 8, 13, 14, 15, 18, 19 und 20 der Verordnung;

In der Erwägung, dass

- die Exekutivräte der Schienengüterverkehrskorridore Nr. 1 und Nr. 2 gemäß Artikel 8 der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 anlässlich der Konferenz am 27. Juni 2011 in Antwerpen eingerichtet wurden und ihre Aufgabenbeschreibung dort angenommen worden ist;
- die Vorsitzenden der Exekutivräte der Schienengüterverkehrskorridore Nr. 1 und Nr. 2 die Europäische Kommission mit den Schreiben vom 29. Juni 2011 beziehungsweise vom 11. Juli 2011 über die Einrichtung ihrer Räte unterrichtet haben;
- die Europäische Kommission diesen Vorsitzenden mit den Schreiben vom 19. Oktober 2011 geantwortet und darin die Einrichtung der Exekutivräte der Schienengüterverkehrskorridore Nr. 1 und Nr. 2 begrüßt hat;
- die Exekutivräte die Rahmenregelung für die Zuweisung von Fahrwegkapazität im Güterverkehrskorridor gemäß Artikel 14 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 festlegen müssen;
- die Schweiz die Umsetzung der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 mit der Europäischen Kommission verhandelt;
- die Schienengüterverkehrskorridore Nr. 1 und Nr. 2 in Rotterdam, Antwerpen und Basel, die Schienengüterverkehrskorridore Nr. 1 und Nr. 8 in Rotterdam, Antwerpen und Duisburg, die Korridore Nr. 1 und Nr. 6 in Mailand, die Korridore Nr. 2 und Nr. 6 in Lyon und die Korridore Nr. 2 und Nr. 4 in Metz miteinander verknüpft sind;
- gemeinsame, verbindliche Regeln auf der Ebene der Korridore benötigt werden, die es den einzigen Anlaufstellen (C-OSS) des jeweiligen Korridors gestatten, bei nicht miteinander zu vereinbarenden Anträgen eine gerechte Zuweisung vorzunehmen;
- eine harmonisierte Rahmenregelung für die Zuweisung von Fahrwegkapazität in allen Güterverkehrskorridoren wünschenswert ist;

⁽¹⁾ ABl. L 343 vom 14.12.2012, S. 32.

⁽²⁾ ABl. L 276 vom 20.10.2010, S. 22.

- die Verwaltungsräte der Schienengüterverkehrskorridore Nr. 1 und Nr. 2 sich auf die vorliegende Rahmenregelung für die Zuweisung von Fahrwegkapazität geeinigt haben;
- die Betreiber der Infrastruktur/Zuweisungsstellen auf diese Regelung in ihren jeweiligen nationalen Schienennetz-Nutzungsbedingungen im Hinblick auf ihre Umsetzung Bezug nehmen werden;
- die Regulierungsstellen zu der Rahmenregelung für die Zuweisung von Fahrwegkapazität Stellung genommen haben;
- die dieses Dokument unterzeichnenden Minister bestrebt sind, dieses Dokument anzuwenden und die Ausweitung seiner Anwendung auf andere Korridore, die in ihre Zuständigkeit fallen, prüfen werden;
- eine englische Fassung dieser Rahmenregelung verfügbar ist —

BESCHLIESSEN die Annahme der folgenden Rahmenregelung für die Zuweisung von Fahrwegkapazität in den Schienengüterverkehrskorridoren Nr. 1 und Nr. 2;

BESCHLIESSEN die Umsetzung dieser Regelung;

VERLEIHEN der Zustimmung ihrer Staaten Ausdruck, durch diese Entscheidung gebunden zu sein;

BITTEN die Europäische Kommission, die vorliegende Entscheidung sowie die Rahmenregelung für die Zuweisung von Fahrwegkapazität in den Schienengüterverkehrskorridoren Nr. 1 und Nr. 2 im *Amtsblatt der Europäischen Union* zu veröffentlichen.

KORRIDOR-RAHMENREGELUNG

für die Zuweisung von Fahrwegkapazität in Güterverkehrskorridoren gemäß Verordnung (EU) Nr. 913/2010

I. ZWECK, ANWENDUNGSBEREICH UND CHARAKTER DER RAHMENREGELUNG

1. In Artikel 14 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 („die Verordnung“) wird der Exekutivrat aufgefordert, eine Rahmenregelung für die Zuweisung von Fahrwegkapazität festzulegen. Die Rahmenregelung für die Zuweisung von Fahrwegkapazität im Korridor betrifft die verbindlichen Aspekte der Verordnung betreffend die Zuweisung von Fahrwegkapazität.

Diese Rahmenregelung für die Zuweisung von Fahrwegkapazität im Korridor („Korridor-Rahmenregelung“) betrifft nur die Zuweisung in Verbindung mit den der einzigen Anlaufstelle („C-OSS“) zur Verfügung gestellten vorab vereinbarten Zugtrassen und Kapazitätsreserven für Güterzüge, die gemäß Artikel 14 Absatz 4 der Verordnung mindestens eine Grenze entlang des Korridors überqueren, nämlich wenn gemäß Artikel 13 der Verordnung die Zuweisung von Fahrwegkapazität durch die einzige Anlaufstelle vorgeschrieben ist.

Der Exekutivrat wird das Funktionieren der Korridor-Rahmenregelung unter Berücksichtigung der in Anlage 1 festgelegten Kontrolle bewerten. Die Regulierungsstellen teilen dem Exekutivrat ihre eigenen Anmerkungen mit.

2. Die Rahmenregelung gilt für die Betreiber der Infrastruktur und die Zuweisungsstellen (IMs/ABs), um klare und transparente Grundsätze für den Prozess der Zuweisung vorab vereinbarter Zugtrassen und Kapazitätsreserven durch die einzige Anlaufstelle einzuführen. Den Betreibern der Infrastruktur und den Zuweisungsstellen obliegt die Durchsetzung dieser Rahmenregelung, indem sie die entsprechenden Bestimmungen in ihre Schienennetz-Nutzungsbedingungen aufnehmen.

Der Anwendungsbereich der Rahmenregelung wird im Durchführungsplan für den Korridor festgelegt, in dem Routen und Verbindungsstrecken aufgeführt sind.

II. GRUNDSÄTZE FÜR DIE BEREITSTELLUNG VORAB FESTGELEGTER TRASSEN

Die von den nationalen Betreibern der Infrastruktur und den Zuweisungsstellen („IMs/ABs“) der einzigen Anlaufstelle bereitgestellte Kapazität für die vorab vereinbarten Zugtrassen und die Kapazitätsreserven

entstammt der nationalen Fahrwegkapazität für den Güterverkehr. Die Konstruktion von vorab vereinbarten Trassen und die Festlegung von Kapazitätsreserven erfolgt durch die Betreiber der Infrastruktur/Zuweisungsstellen gemäß Artikel 14 der Verordnung unter Berücksichtigung

- der Verkehrsmarktstudie, in der die Nachfrage nach internationalen Güterverkehrsleistungen im Korridor analysiert und die verschiedenen Verkehrsarten, insbesondere der Personenverkehr, erfasst werden,
- der zu den früheren und aktuellen Netzfahrplänen gestellten Anträge auf Zuweisung von Fahrwegkapazität,
- der nationalen Rahmenverträge.

Das Korridorinformationsdokument enthält nähere Angaben zur Bereitstellung der vorab vereinbarten Trassen.

Diese vorab vereinbarten Trassen werden der einzigen Anlaufstelle zur ausschließlichen Verwaltung bis spätestens X-11 und als Kapazitätsreserve zwischen spätestens X-2 Monate vor dem Fahrplanwechsel und bis mindestens 60 Tage oder weniger vor Fahrt des Zuges übergeben.

Die Betreiber der Infrastruktur/Zuweisungsstellen sind bestrebt, bei der Bereitstellung von vorab vereinbarten Trassen — soweit durchführbar — dafür zu sorgen, dass der Zugang zu den Terminals sowie die Verbindung der Terminals einbezogen werden.

Die von der einzigen Anlaufstelle im Hinblick auf die Zuweisung im jährlichen Fahrplan verwalteten Trassen und die Kapazitätsreserven werden dem Korridor zugerechnet. Aus diesem Grund ist es von wesentlicher Bedeutung, dass die ausgewiesene Kapazität vor späteren Anpassungen durch die Betreiber der Infrastruktur/Zuweisungsstellen, die für die Antragsteller kritisch sind, geschützt wird.

Der Verwaltungsrat befindet darüber, ob und wenn ja, bis zu welchem Umfang ungenutzte Kapazitäten von der einzigen Anlaufstelle an die zuständigen Betreiber der Infrastruktur/Zuweisungsstellen bis X-7,5 zurückgegeben werden nach einem in dem Korridorinformationsdokument veröffentlichten Grundsatz und unter Berücksichtigung des Bedarfs an ausreichenden Kapazitätsreserven in guter Qualität.

III. GRUNDSÄTZE FÜR DIE ZUWEISUNG VON VORAB VEREINBARTEN ZUGTRASSEN UND KAPAZITÄTSRESERVEN DURCH DIE EINZIGE ANLAUFSTELLE

Die einzige Anlaufstelle fasst einen Beschluss über die Zuweisung von vorab vereinbarten Zugtrassen und Kapazitätsreserven im Güterverkehrskorridor gemäß Artikel 13 der Verordnung.

Wie die Betreiber der Infrastruktur/Zuweisungsstellen muss die einzige Anlaufstelle die Bestimmungen der Richtlinie 2012/34/EU, insbesondere deren Artikel 29 beachten.

Die Vorgänge bei der Fahrplanerstellung betreffend vorab vereinbarte Zugtrassen und Kapazitätsreserven sind in Anlage 2 beschrieben.

1. Allgemeine Grundsätze im Zusammenhang mit der Einrichtung der einzigen Anlaufstelle

Die einzige Anlaufstelle muss nach transparenten, nicht diskriminierenden, unabhängigen, ausgewogenen und gerechten Grundsätzen eingerichtet und geleitet werden.

Der Verwaltungsrat ist für die Benennung oder Gründung der einzigen Anlaufstelle, einschließlich ihrer Betriebsmodalitäten, zuständig. Im Durchführungsplan, der Teil des Korridorinformationsdokuments ist, das vom Verwaltungsrat gemäß Artikel 18 der Verordnung veröffentlicht wird, sind die Zuständigkeiten, die Form der Organisation, die Zugangsrechte, die Haftung gegenüber Antragstellern und die Funktionsweise der einzigen Anlaufstelle und ihre Nutzungsbedingungen näher ausgeführt.

2. Grundsätze der Transparenz und der Nichtdiskriminierung

Zusätzlich zu dem Korridorinformationsdokument veröffentlichen die Betreiber der Infrastruktur/Zuweisungsstellen nach dessen Annahme die Arbeitsweise und Zusammensetzung der einzigen Anlaufstelle in ihren Schienennetz-Nutzungsbedingungen. Ebenso erwähnen sie das Korridorinformationsdokument in ihren eigenen Schienennetz-Nutzungsbedingungen.

Gemäß Artikel 13 der Verordnung bearbeitet die einzige Anlaufstelle jeden Antrag eines Eisenbahnunternehmens oder eines zugelassenen Antragstellers auf vorab vereinbarte Trassen und Kapazitätsreserven auf der Infrastruktur des Güterverkehrskorridors, die mindestens eine Grenze entlang des Korridors überqueren (Bearbeitung der Anträge, Koordinierung mit den Betreibern der Infrastruktur/Zuweisungsstellen, Kontrolle, Beschluss und Antwort). Jeder Antrag soll von der einzigen Anlaufstelle registriert und entsprechend beantwortet werden.

Nach Eingang aller Anträge auf vorab vereinbarte Trassen bis X-8 (reguläre Frist für die Einreichung von Trassenanträgen für den jährlichen Fahrplan) entscheidet die einzige Anlaufstelle unverzüglich bis X-7,5 über die Zuweisung von vorab vereinbarten Trassen und vermerkt die Zuweisung entsprechend im Trassenregister.

Nach Artikel 13 Absätze 3 und 4 der Verordnung ist in derselben Weise vorgesehen, dass die einzige Anlaufstelle die zuständigen Betreiber der Infrastruktur/Zuweisungsstellen umgehend über die eingegangenen Anträge und die gefassten Beschlüsse unterrichtet. Ebenso ist vorgesehen, dass bei jedem Antrag, der nicht bewilligt werden kann, die einzige Anlaufstelle den Antrag auf Infrastrukturkapazität unverzüglich an die zuständigen Betreiber der Infrastruktur/Zuweisungsstellen weiterleitet, die über den Antrag befinden und diesen Beschluss der einzigen Anlaufstelle zur weiteren Bearbeitung mitteilen. Dieses Verfahren ermöglicht eine Weiterbehandlung von Anträgen auf grenzüberschreitende Schienengüterverkehrstrassen im Korridor, die bei der einzigen Anlaufstelle eingehen könnten.

3. Grundsätze der Fairness und Unabhängigkeit

Die einzige Anlaufstelle beachtet die Wahrung des Geschäftsgeheimnisses hinsichtlich der eingegangenen Anträge.

Im Rahmen des Korridors und folglich aus Sicht einer grenzüberschreitenden Zusammenarbeit sollen die Mitarbeiter der einzigen Anlaufstelle im Rahmen ihres Auftrags unabhängig von ihren Aufgaben als Betreiber der Infrastruktur und Zuweisungsstellen arbeiten und Beschlüsse über die Zuweisung von vorab vereinbarten Trassen und Kapazitätsreserven auf Korridorebene sicherstellen. Jedoch kann das Personal der einzigen Anlaufstelle mit den Betreibern der Infrastruktur und den Zuweisungsstellen bei der Koordinierung der Zuteilung von Korridortrassen mit der Zuteilung von nationalen Zu- und Ablauftrassen zusammenarbeiten.

4. Grundsätze der Zusammenarbeit und Ausgewogenheit

Die Betreiber der Infrastruktur/Zuweisungsstellen koordinieren und bündeln ihre vorab vereinbarten Zugtrassen im Korridor im vorab vereinbarten Trassenkatalog der einzigen Anlaufstelle, um auf diese Weise die Bedürfnisse des Marktes, die unter anderem auch in der Verkehrsmarktstudie zum Ausdruck kommen, zu berücksichtigen. Gemäß Artikel 19 Absatz 2 der Verordnung (siehe Anlage 1 betreffend ein Minimum an Indikatoren) unterrichtet der Verwaltungsrat den Exekutivrat jährlich über die quantitative und qualitative Entwicklung der Zugtrassen im Korridor.

5. Prioritäten der einzigen Anlaufstelle im Fall von nicht miteinander zu vereinbarenden Anträgen

Nach Eingang aller Anträge auf vorab vereinbarte Zugtrassen bis X-8 entscheidet die einzige Anlaufstelle über die Zuweisung der vorab vereinbarten Trassen.

Im Falle von nicht miteinander zu vereinbarenden Anträgen wendet die einzige Anlaufstelle die allgemeinen Vorrangregeln für die Koordinierung an, die darauf abzielen, Antragsteller mit einem größeren Handelswert aus Sicht der Betreiber der Infrastruktur/Zuweisungsstellen zu belohnen und die Nutzung der Kapazitäten zu maximieren (längere vorab vereinbarte Trassenabschnitte und häufiger). Die Formel ist in Anlage 3 definiert.

Änderungen dieser Anlage können nur in gegenseitigem Einvernehmen des Exekutivrates und des Verwaltungsrates vorgenommen werden.

Diese Vorrangregel für Fragen der Koordinierung betrifft nur die vorab vereinbarten Zugtrassen des Korridors und kommt nur zwischen X-8 und X-7,5 bei nicht miteinander zu vereinbarenden Anträgen zur Anwendung.

Sobald der Beschluss über die Zuteilung für Anträge bis X-8 erfolgt ist, schlägt die einzige Anlaufstelle dem unterlegenen Antragsteller alternative, vorab vereinbarte Zugtrassen vor. Wenn der Antragsteller diese alternativen Lösungen für unzureichend hält, leitet die einzige Anlaufstelle gemäß Artikel 13 Absatz 4 der Verordnung die Anträge an die zuständigen Betreiber der Infrastruktur/Zuweisungsstellen weiter. Diese Anträge auf Zuteilung von Zugtrassen sind von den Betreibern der Infrastruktur/Zuweisungsstellen als vor Ablauf der X-8-Frist eingegangen anzusehen.

Bei Anträgen, die nach X-8 eingehen, kommt die Vorrangregel für die Koordinierung (*first come/first served*) zur Anwendung.

Diese Regeln werden zusammen mit einer Beschreibung des Korridors in die nationalen Schienennetz-Nutzungsbedingungen jedes Mitglieds des Verwaltungsrates des Korridors aufgenommen und danach in dem Korridorinformationsdokument veröffentlicht.

IV. REGULATORISCHE KONTROLLE

Die Auswirkungen der Rahmenregelung für die Zuweisung von Kapazitäten auf die jährliche Zuteilung unterliegen im Fall von Beschwerden der (*Ex-post*-) Kontrolle der Regulierungsstellen. Die Regulierungsstellen können auch aus eigener Initiative Untersuchungen einleiten.

Nach Artikel 20 der Verordnung arbeiten die Regulierungsstellen jedes Korridors zusammen. Die Minister fordern die Regulierungsstellen auf, ihre Art der Zusammenarbeit bei der regulatorischen Kontrolle der einzigen Anlaufstelle zu beschreiben und insbesondere im Rahmen einer Kooperationsvereinbarung festzulegen, wie Beschwerden zum Zuteilungsprozess der einzigen Anlaufstelle einzureichen sind und wie eine Entscheidung nach einer Beschwerde getroffen wird. Diese Vereinbarung soll veröffentlicht werden.

Nach den nationalen Bestimmungen in einigen Ländern müssen die Regulierungsstellen in den Zuteilungsprozess eingebunden werden (z. B. wenn ein Antrag nicht bewilligt werden kann). In diesem Fall ist die Regulierungsstelle für die Überwachung der Betreiber der Infrastruktur/Zuweisungsstellen in ihrem eigenen Hoheitsgebiet im Sinne von Artikel 56 Absatz 1 der Richtlinie 2012/34/EU zuständig.

V. ZUGELASSENE ANTRAGSTELLER

Nach Artikel 15 der Verordnung kann ein zugelassener Antragsteller sich direkt an die einzige Anlaufstelle für die Zuweisung von vorab vereinbarten Zugtrassen/Kapazitätsreserven wenden. Wenn die vorab vereinbarte Zugtrasse/Kapazitätsreserve von der einzigen Anlaufstelle zugewiesen wurde, soll der zugelassene Antragsteller der einzigen Anlaufstelle innerhalb der von dem Verwaltungsrat beschlossenen Zeit das (die) bezeichnete(n) Eisenbahnunternehmen nennen, das (die) die Zugtrasse/Kapazitätsreserve für den zugelassenen Antragsteller nutzen wird (werden). Gestützt auf die entsprechenden nationalen Netzzugangsbedingungen muss das bezeichnete Eisenbahnunternehmen dann die erforderlichen Einzelverträge mit den betroffenen Betreibern der Infrastruktur oder Zuweisungsstellen schließen.

In dem Korridorinformationsdokument sind die Rechte und Pflichten der Antragsteller gegenüber der einzigen Anlaufstelle beschrieben, insbesondere dort, wo noch kein Eisenbahnunternehmen benannt wurde. Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen sollen Reservierungsentgelte vorsehen, um einen Anreiz für eine effiziente Nutzung der zugewiesenen Zugtrasse zu schaffen.

DURCHFÜHRUNG

Mit der Unterzeichnung der vorliegenden Vereinbarung bekunden die Unterzeichnerstaaten ihre Zustimmung, durch die Vereinbarung gebunden zu sein. Die Korridor-Rahmenregelung tritt mit dieser Entscheidung der Exekutivräte in Kraft. Eine erste Bewertung der Korridor-Rahmenregelung durch die Exekutivräte findet zwei Monate nach Erhalt des nach Artikel 19 Absatz 2 vorgesehenen Kontrollberichts für das Jahr 2014 statt. Diese Fassung der Rahmenregelung muss in dem Korridorinformationsdokument veröffentlicht werden.

ANLAGEN

1. Kontrolle des Zuweisungsprozesses.
2. Vorgänge innerhalb der Fahrplanerstellung betreffend die vorab vereinbarten Zugtrassen und Kapazitätsreserven.

3. Beschreibung der Vorrangregel für die Koordinierung bis X-8 bei nicht miteinander zu vereinbarenden Anträgen auf vorab vereinbarte Trassen.

Unterzeichnet am 20. Dezember 2012 in Brüssel, in einer Urschrift in französischer, deutscher, italienischer und niederländischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Melchior WATHELET

Staatssecretaris voor Mobiliteit van België

Secrétaire d'État à la mobilité de Belgique

Staatssekretär für Mobilität von Belgien

Voor het Federal Overheid Dienst Mobiliteit and Vervoer

Pour le service publique fédéral mobilité et transports

Für den Föderalen Öffentlichen Dienst Mobilität und Transportwesen

Peter RAMSAUER

Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung der Bundesrepublik Deutschland

Für das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Frédéric CUVILLIER

Ministre délégué auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, en charge des transports, de la mer et de la pêche de la République française

Pour le ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie

Mario CIACCIA

Vice Ministro delle infrastrutture e dei trasporti de la Repubblica italiana

Per il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Claude WISELER

Ministre du développement durable et des infrastructures du Grand-Duché de Luxembourg

Melanie SCHULTZ VAN HAEGEN

Minister van Infrastructuur en Milieu van het Koninkrijk der Nederlanden

Voor het Ministerie van Infrastructuur en Milieu

In Anwesenheit von Siim KALLAS, Vizepräsident der Europäischen Kommission

ANHANG 1

Kontrolle des Zuweisungsprozesses

Der Vorgang der Kapazitätszuweisung soll jährlich im Korridor im Hinblick auf eine kontinuierliche Verbesserung dieses Prozesses bewertet werden. Die Bewertung erfolgt nach der Zuweisung des jährlichen Fahrplans, d. h. von Mitte August bis Oktober jeden Jahres.

Sie wird durch den Verwaltungsrat vorgenommen, die Beratergruppe des Eisenbahnunternehmens und die Beratergruppe der Terminals werden im Anschluss daran konsultiert.

Ein Entwurf des Bewertungsberichts mit Empfehlungen wird im Exekutivrat im 4. Quartal jeden Jahres diskutiert.

Die Ergebnisse der Kontrolle werden durch den Verwaltungsrat gemäß Artikel 19 der Verordnung veröffentlicht.

Der erste Bewertungsbericht wird für das Jahr 2014 erstellt.

Indikatoren, die halbjährlich kontrolliert werden (Zeitraum 1: Mitte Dezember bis Mitte Juni, Zeitraum 2: Mitte Juni bis Mitte Dezember (Fahrplanwechsel)):

- vorab vereinbarte Zugtrasse:
 - Anzahl der angebotenen vorab vereinbarten Zugtrassen X-11 pro Abschnitt
 - Anzahl der Anträge Zeitraum X-11 bis X-8 und X-8 (- 1 Tag) bis X-2 (ohne Zu-/Ablaufabschnitte)
 - Anzahl der Zugtrassen, die von der einzigen Anlaufstelle zugewiesen werden
 - Anzahl der Zugtrassen, die eine aktive Fahrplanphase erreichten
 - Anzahl der nicht miteinander zu vereinbarenden Anträge (Doppelbuchung bei X-8)
 - Indikator für die von der einzigen Anlaufstelle bei X-2 zuzuweisende Kapazitätsreserve:
 - angebotene Zugtrassen;
 - zugewiesene Zugtrassen;
 - Zugtrassen, die den Status des aktiven Fahrplans erreichen.
-

ANLAGE 2

Vorgänge innerhalb der Fahrplanerstellung betreffend vorab vereinbarte Zugtrassen und Kapazitätsreserven

Datum/Zeitraum	Vorgang
X-11	Veröffentlichung der von den Betreibern der Infrastruktur/Zuweisungsstellen bereitgestellten vorab vereinbarten Trassen
X-8	Frist für die Einreichung von Anträgen auf Zuweisung von Trassen
X-7,5	Übersendung von Anträgen mit „flexiblen Ansätzen“ (z.B. erste/letzte Meile) oder auf „besondere Behandlung“ an die Betreiber der Infrastruktur/Zuweisungsstellen
X-7,5	Mögliche Rückgabe einiger verbliebener (nicht genutzter) Trassen an die zuständigen Betreiber der Infrastruktur/Zuweisungsstellen auf der Grundlage des Beschlusses des Verwaltungsrates für den Korridor zur Nutzung während der Erarbeitung des jährlichen Fahrplans durch die Betreiber der Infrastruktur/Zuweisungsstellen
X-5,5	Abschluss der Trassenkonstruktion für beantragte „flexible Ansätze“ durch die Betreiber der Infrastruktur/Zuweisungsstellen und Weitergabe der Ergebnisse an die einzige Anlaufstelle des Korridors zur Unterrichtung und Erstellung des Fahrplans.
X-5	Veröffentlichung des vorläufigen Netzfahrplanentwurfs — einschließlich Abschnitten, die von den Betreibern der Infrastruktur/Zuweisungsstellen für beantragte „flexible Ansätze“ durch die einzige Anlaufstelle bereitgestellt werden.
X-5 — X-4	Anmerkungen der Antragsteller
X-4 — X-3,5	Nachbearbeitung und endgültige Zuweisung
X-4 — X-2	Planung (Erstellung) der Kapazitätsreserve für Ad-hoc-Verkehr
X-2	Veröffentlichung der Kapazitätsreserve für Ad-hoc-Verkehr

ANLAGE 3

Beschreibung der Vorrangregel für die Koordinierung bis X-8 bei nicht miteinander zu vereinbarenden Anträgen auf vorab vereinbarte Trassen

L^{PAP} = Beantragte Gesamtlänge der vorab vereinbarten Trasse

L^{TP} = Beantragte Gesamtlänge der vollständigen Trasse

Y^{RD} = Anzahl der beantragten Betriebstage für den Fahrplanzeitraum.

K = Prioritätsgrad

Alle Längen werden in Kilometern angegeben.

Der Vorrang wird nach der folgenden Gleichung berechnet:

$$(L^{PAP} + L^{TP}) \times Y^{RD} = K$$

Diese Formel kann so verwendet werden, dass in einem ersten Schritt der Vorrangwert (K) nur unter Verwendung der beantragten Gesamtlänge der vorab vereinbarten Trasse (L^{PAP}) multipliziert mit der Anzahl der beantragten Betriebstage (Y^{RD}) berechnet wird.

Wenn die Anträge auf diese Weise nicht voneinander getrennt werden können, wird die beantragte Gesamtlänge der vollständigen Trasse (L^{TP}) in der Berechnung hinzuaddiert, um die Anträge zu trennen.

Essential Elements of the

Transport Market Study – Rail Freight Corridor 1

22nd April 2013



Co-financed by the European Union

Trans-European Transport Network (TEN-T)

Version management

Version	Author (Last changes by)	date of change	main changes and changed chapter / printed page	date of acceptance	remarks
TMS C1_consolidated_final_HC- KC_2013_02_22_final_low_size_mail	HaCon Consortium	22.02.2013	- Adding newest version of graph "Important infrastructure investments in Freight Corridor 1 until 2025" on printed page 25	(ordered on) 21.02.2013	sent to PMO/MC in same doc as main part
TMS C1_consolidated_final_HC- KC_2013_02_22_final_low_size_mail - spelling check	v.d. Heede, Infrabel	05.03.2013	spelling check and some proposals for clarification purposes concerning essential elements		
TMS C1 20130222 pre PMO MC - low size - with spelling check DT	Thelen, DB N	07.03.2013	comments and corrections after spelling concerning essential elements	11.03.2013	
TMS C1_Management_summary_20130313_final	Riebe, HaCon	13.03.2013	clean version after including comments / corrections above	(ordered on) 07/11.3.2013	
TMS C1_Management_summary_2013_03_21_final	HaCon Consortium	21.03.2013	Version mangement added		
TMS C1_Management_summary_2013_04_22_final	HaCon Consortium	22.04.2013	- change requests by MC concerning 45% issue, ITCP issue, (for details, see Mail by Daniel Thelen on 18 April) - change requests by RFI		

Table of abbreviations

AB	allocation body
DB	German railway company (Deutsche Bahn AG)
GDP	gross domestic product
ITCP	international through-going catalogue path (trial version of PaP)
IM	infrastructure manager
IWW	inland waterway
km	kilometre
NSTR	Standard Goods Classification for Transport Statistics/Revised (Nomenclature uniforme des marchandises pour les Statistiques de Transport, Révisée)
NSTR 0	agricultural products and live animals
NSTR 1	foodstuffs and animal fodder
NSTR 2	solid mineral fuels
NSTR 3	petroleum products
NSTR 4	ores and metal waste
NSTR 5	metal products
NSTR 6	crude and manufactured minerals, building materials
NSTR 7	fertilisers
NSTR 8	chemicals
NSTR 9	machinery, transport equipment, manufactured articles and miscellaneous articles
NUTS	nomenclature of territorial units for statistics (Nomenclature des Unités Territoriales Statistiques)
NUTS 2	NUTS level 2: basic regions
PaP	pre-arranged train paths (to be distinguished from ITCP)
PESTL	political, economic, social, technological, logistics
SBB	Swiss railway company (Schweizerische Bundesbahnen AG)
SWOT	strengths, weaknesses, opportunities and threats
t	tonne
TEN-T	Trans-European Network-Transport
TEU	Twenty-foot Equivalent Unit
TMS	Transport Market Study
TNO	Netherlands Organisation for Applied Scientific Research (Nederlandse Organisatie voor Toegepast Natuurwetenschappelijk Onderzoek)

UIC	International Union of Railways
UVEK	Swiss Federal Department of the Environment, Transport, Energy and Communications (Eidgenössisches Department für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation)
ZARA	Zeebrugge, Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam

Glossary

additional trains	Trains entering and/or exiting the corridor NUTS zones and crossing at least one corridor-relevant border.
allocation body	Authority designated by an EU Member State for the allocation of infrastructure capacity.
corridor-related trains	Trains on international trade lanes connecting origins and destinations in the NUTS zones of the corridor and crossing at least one corridor-relevant border.
corridor-relevant border	Border on the corridor analysed in this study (mainly short-term part).
EcotransIT	Web based software tool for assessing the environmental impact of freight transport by various transport modes on basis of transport distances (www.ecotransit.org). EcoTransIT has been initiated by DB Schenker Rail, SBB, Green Cargo AB, Trenitalia and SNCF in 2000.
ITCP	International through-going catalogue train paths: Current version of pre-constructed paths products which are constructed for the complete corridor from the one end to the other (applicants can however apply for sections of them as long as they cross a corridor-relevant border). Their construction is done in coordination among the neighboring IMs on the corridor.
NSTR	Goods classification for transport statistics
NUTS	Geocode standard for referencing the subdivisions of countries for statistical purposes.
PaP	Pre-arranged (train) paths: Future version of pre-constructed path products that are based on an enhanced definition taking into account market needs as described in the (interim) results of this study. Based on this definition, PaP will be an assembly of sections of the corridor, so that the offer can be either a path along the whole corridor or only on sections of the corridor, as long as one or more corridor-relevant borders are crossed. The amount and (additional) product features of these new pre-arranged paths is still to be defined.
PESTL	Analysis used to examine the impact of political, economic, socio-cultural and techno-logical factors. Within the scope of this report the PEST analysis is extended by logistical factors taking into account the core subject of the transport market study.
Pre-constructed path products	The general term for both, international through-going catalogue paths and pre-arranged paths.
SWOT	Structured planning method used to evaluate the strengths, weaknesses, opportunities and threats.
X-8	An applicant's firm order for an international path has to be placed before X-8 (8 months before starting date of new timetable in December of each year).

Essential elements of the Transport Market Study

Preamble

According to the Regulation (EU) 913/2010 concerning a European rail network for competitive freight, the Rail Freight Corridor “Zeebrugge-Antwerp/Rotterdam-Duisburg-Basel-Milan-Genoa” (Rail Freight Corridor 1) has to carry out a Transport Market Study (TMS).

This TMS consists of three parts:

- A short-term part considering the current situation and the period up to 2016;
- A long-term outlook with a perspective up to 2020/2025;
- First proposals for routing and terminals (including train formation yards).

The short-term and long-term parts of the Transport Market Study (TMS) for Rail Freight Corridor 1 cannot directly be compared. This is due to differences in the methodology applied and the scope of work, which are a consequence of the different objectives of both parts. The short-term part assesses the quantitative and qualitative evolution of the corridor-related rail freight market and the respective effects on the demand for international train paths based on the foreseen macro-economic and micro-economic development until 2016. The long-term part focuses on the identification of capacity requirements for rail freight related infrastructure on the corridor until 2025 as a basis for an infrastructure bottleneck analysis. Despite their different aims and time horizons, the key results of both studies with regard to the evolution of demand for rail freight services on the corridor are consistent with each other.

Short-term study

(1) The **general scope** of the short-term TMS is the international freight transport market on Rail Freight Corridor 1. The study's forecast horizon is 2016.

The short-term TMS has two **general aims**: The first is to enable the Infrastructure Managers (IMs) and Allocation Body (AB) along the corridor to offer pre-arranged train paths (PaP) in accordance with market needs. This includes providing the necessary information to determine the routing, terminals, and amount of PaP. The second aim is to enable the IMs/ABs to implement measures to increase the competitiveness of rail freight.

To achieve these aims the following **key tasks** have been defined:

- Analysis and evaluation of the current situation of the international freight transport market and, in particular, of rail freight services on the corridor regarding the size and structure of transport volumes, the modal split and the competitive situation.
- Elaboration of a forecast on the evolution of the demand for international rail freight services on the corridor by the year 2016.
- Assessment of the market needs for pre-constructed path products¹.

¹ By „pre-constructed path products“ the general term for both, international through-going catalogue paths (ITCP) and pre-arranged paths (PaP) are meant

- Highlighting the key success factors for corridor-related rail freight services based on a SWOT analysis of the existing and future rail freight transport.

(2) For carrying out the short-term TMS a **general methodology** has been designed in order to analyse both the current state and the evolution of the freight transport market on the corridor from two different angles. Thus delivering a comprehensive picture of the market. It combines a macro-economic and a micro-economic approach.

The **macro-economic approach** uses formalised tools. They mainly include the analysis of statistical sources and a forecasting exercise based on the TRANS-TOOLS transport model. The key component of the **micro-economic approach** is a survey among a representative sample of almost 50 key stakeholders involved in the freight transport on the corridor. The interviews have assessed the experts' existing business and their expectations on the future development and the competitiveness of rail freight services on the corridor. In a bottom-up approach the findings have been cross-checked, verified and transferred into a market-based forecast of the volumes of corridor-related rail freight transport by 2016.

The results of both approaches have been compared, evaluated and transformed into final conclusions on the most likely development of rail freight services on Rail Freight Corridor 1 in the period up to 2016.

(3) Prior to the actual execution of the TMS, the **definition of Rail Freight Corridor 1** has been specified, since the Regulation only provides a rough indication. Based on the NUTS 2 classification system, 33 zones in the Netherlands, Belgium, Germany, France, Switzerland and Italy were allocated to the corridor.

Then, the corridor-related transport flows, which are the subject of the short-term TMS, have been determined. A clear focus is set on international trade lanes connecting origins and destinations in these zones and crossing at least one corridor-relevant border (corridor-related trains). Trains entering/exiting the corridor are analysed separately, but not in detail (additional trains)². Other trains such as passenger trains, national freight trains, purely operational trains between two border stations and trains entering/exiting the Basel border to/from France (trains on Rail Freight Corridor 2) have only been counted in total and in relation to the corridor-related trains.

(4) The analysis of the current situation is to describe the size and structure of the entire international freight transport market on the corridor and more specifically the rail freight market, the modal split, the modal choice criteria and the competitive situation of rail freight transport. The work consists of three steps :

- Analysis of statistical data for the reference year 2010 by applying the TRANS-TOOLS transport model.
- Analysis of data on the actual freight train operations in 2010.
- Analysis of the terms of competition between rail and other corridor-relevant modes of transport, based on the survey among key stakeholders.

(5) The **analysis of official transport statistics for the year 2010** has taken into account the modes of land transport on the corridor, which are road, rail and inland waterways. Based on the

² Trains with origin and destination on the corridor, but crossing the Belgian-Dutch border (not corridor-relevant border) are counted as additional trains.

above corridor definition, a total international freight transport volume of about 232 million tonnes has been identified. A detailed investigation has delivered the following main findings on the structure of the transport market:

- The countries that are most affected by cross-border freight traffic on the corridor are Germany with 84.5% of the total volume (196 million tonnes), the Netherlands with 61.6% (143 million tonnes) and Belgium with 24.6% (57 million tonnes).
- The largest single axis, accounting for an aggregated export and import volume of some 129 million tonnes, is between the Netherlands and Germany. The largest single trade lane is also on this axis: 47 million tonnes of goods were transported between the NUTS 2 zones of Rotterdam and Düsseldorf, mainly ores and metal waste (NSTR 4) and coal products (NSTR 2).
- In 2010, the most important commodity group transported on the corridor was NSTR 9 (machinery, transport equipment, manufactured articles) with a volume of 44 million tonnes. Yet, the overwhelming majority of the international corridor-related volume of 154 million tonnes are accounted for by bulk goods such as minerals, building materials (NSTR 6), chemicals (NSTR 8), coal (NSTR 2), petroleum products (NSTR 3), ores and metal waste (NSTR 4).
- The analysis of the modal split shows, that in 2010, rail only held a market share of 14%. 54% of the total international freight volume was transported by barge and 32% by road. The small share of rail freight services must be considered against the background of a market featuring overwhelmingly short- and medium-distance transports of bulk goods on trade lanes along the Rhine valley. Here particularly barge has a competitive edge (see (7) and (9)).

(6) **International rail freight services on Rail Freight Corridor 1** accounted for a total of about 32 million tonnes in the year 2010. The market structure can be characterised as follows:

- Rail achieves the largest volumes tonnages on trade lanes from/to with Northern Italy. The volumes from/to the Belgian and Dutch seaports totalled 19.9 million tonnes and from/to the Rhine-Ruhr area 31.1 million tonnes. The largest single flow was recorded on the Rotterdam-Düsseldorf link with 2 million tonnes.
- On virtually every trade lane where fierce competition reigns from inland waterways, the market share of rail freight services lies below average.
- However, rail freight transport, shows more than proportionate market shares, especially on routes, where competition of inland waterways is lacking, such as on transalpine trade lanes. So rail freight reaches top values of more than 70% on links between Belgium/the Netherlands and Italy.
- All country-country links where rail reaches high or predominant market shares, only represent small volumes compared to the total freight market under consideration.
- It should be noted, that the commodity group with the highest volume tonnage in international rail freight on the corridor is not a “typical” bulk product, but NSTR 9 (machinery, transport equipment, manufactured articles and miscellaneous articles). The latter contributed 19% to the total volume in 2010. Petroleum products, chemicals and coal accounted for about 14%, 10% and 10% of the total, respectively.
- Rail has no leading market position in any commodity group. It reaches its highest market share of about 21% for NSTR 9. For NSTR 5 (metal products), NSTR 2 (solid mineral fuels)

and NSTR 3 (petroleum products) it reaches market shares of 19%, 18% and 17% respectively. Inland waterway transport is dominating NSTR 2, NSTR 3, NSTR 4 (ores and metal waste), NSTR 5, NSTR 6 (crude and manufactures minerals, building materials) and NSTR 7 (fertilisers). Road transport is market leader in the commodity groups NSTR 0 (agricultural products and live animals), NSTR 1 (foodstuffs and animal fodder), NSTR 8 (chemicals) and NSTR 9.

(7) In addition to official statistics, data sets on **actual freight train operations**, supplied by the Infrastructure Managers belonging to the corridor, have been examined. It has been decided to use data of two representative weeks (week 7 and 30) in the year 2010. The analysis has provided the following key results:

- On average, 1,484 international freight trains per week are operated with origin and destination on the corridor and crossing at least one corridor-relevant border (corridor-related trains), corresponding to about 270 trains daily. Trains entering/exiting the corridor and crossing at least one corridor-relevant border (additional trains) amount to 843 trains per week (thus additional 57% to the 1,484 trains). Trains with origin and destination on the corridor, but crossing the Belgian-Dutch border (not corridor-relevant border) are counted as additional trains.
- Of the 1,484 corridor-related trains, the axis the Netherlands-Germany accounts for 25% of all trains, Germany-Italy for 20%, Belgium-Germany for 17%, and Germany-Switzerland for 13%. 96% of all international freight trains are operated via the German network and 58% through the Swiss network.
- With an average of 827 weekly trains, intermodal services clearly dominate international rail freight transport on the corridor in the reference year. Their share of the total rail freight market amounts to 56%. 354 trains or 24% account for single wagon traffic and 303 runs (20%) for block trains in "conventional" wagonload traffic.
- Just 17% (248 trains per week) of all international freight operations require a train path along the entire length of the corridor involving four countries between Belgium or the Netherlands and Italy. Every single one of them is destined for an intermodal service. Nearly 25% (364 trains) of the total number operate over the network of three countries, 85% of which are intermodal services. A majority of 59% of all freight trains are limited to two neighbouring countries. These bilateral transport segments are dominated by wagonload services with a share of 68%.
- About 80% of all international freight trains on the corridor are operated on regular train paths, applied for in the framework of the annual scheduling process by –at the latest- the deadline of X-8, that is eight months prior to the timetable change in December. The share of trains operating on ad-hoc paths on the corridor is, with 20%, remarkably small.
- The share of corridor-related international freight trains in relation to the total volume of trains on the corridor (including passenger and national freight trains) varies between Switzerland (about 4,8%), Belgium (4.5%), the Netherlands (3.6%) and Germany (2.7%). These results can be explained on the one hand by a different general market relevance of rail freight and by the length of the corridor sections and their general importance in the respective national and European network on the other hand. The German section of the corridor has a length of about 600-630 km, compared to about 170 km in Belgium and some 160 km in the Netherlands. In Germany, the corridor lines are frequently used by numerous national and interna-

tional freight services and characterised by a high density of national passenger services along the cities in the Rhine valley.

(8) The investigation into the current situation has been concluded with an **evaluation of the key modal choice criteria and the competitive situation** for each of the main types of rail freight services. The findings are based on the survey among stakeholders, complemented by the market knowledge of the consultancy team.

Wagonload traffic is dominated by the movement of bulk commodities such as iron ore, coal, steel, agricultural products and chemicals. The key factor of modal choice is clearly the cost of transport. All other service level requirements such as reliability, flexibility or tracking and tracing should be taken seriously by rail service providers, but seem to remain secondary in comparison to cost. The survey has identified three distinctive markets:

- The largest segment is the “Rhine valley market” with origin and destination of the goods having a direct barge access. Shippers prefer barge since the unit cost per tonne transported lies up to 50% lower than rail freight, even in case of wagonload block trains. Despite this, about 10 to 30% of the entire volume is contracted to rail in order to prevent a monopolistic position of barge operators and to provide for a back-up solution in case of disruptions in inland navigation.
- The “off-Rhine valley market” relates to trade lanes where either the origin or the destination or both are not ideally located near the Rhine. Here the competitive situation is opposite to the one on the “Rhine valley market”. The use of barges has a strategic function, but rail services are more cost-efficient and particularly when full train loads are available. In case of less-than-trainload volumes, road can also offer competitive freight rates and thus has gained a high market share, for example, in the transport of bulk chemicals.
- The “transalpine market” comprises trade lanes from/to Northern Italy and Central and South Switzerland. In case of sufficient volumes and the availability of rail sidings, block trains can offer the lowest cost. In other cases, road usually is preferred over single wagon traffic.

Companies forwarding or receiving general cargo, such as finished and semi-finished products, usually do not provide for regular full train-load volumes. Therefore, if the goods are shipped by rail, they would have to be carried generally on single wagonload services. In most cases, their service level can neither match the performance of road transport nor meet shippers’ requirements regarding the key modal choice criteria transit time, transport cost and reliability. Due to this crucial weakness, the market share of wagonload services of general cargo is very small. Those commodities are either carried by road or intermodal services.

Maritime intermodal transport is the movement of marine containers between seaports and their hinterland. The most important seaports on the corridor for international intermodal services are - by order of rail-based volume - the ports of Rotterdam, Antwerpen and Zeebrugge. The competitive situation on trade lanes with inland locations is as follows:

- In general, the cost of a port-to-door transport is decisive for the modal choice.
- Barges clearly set the cost benchmark. Providing for a load capacity up to 800 TEU as opposed to 80 to 100 TEU for intermodal trains, barge is the most cost-efficient on trade lanes with inland ports in the Rhine valley.
- Rail can compete with barge and road in the area of Ludwigshafen/Mannheim and gain a leading position on destinations within the upper Rhine and Switzerland.

- On trade lanes with the Rhine-Ruhr area, existing rail services are not competitive but have a strategic function for certain stakeholders as a component of their overall container hinterland policy.
- Trucks are competitive on distances up to 250–300 km from the North Sea ports since they achieve efficient round trips in a single driver shift. But they have also captured high market shares on routes over 450 km or more, due to fast transit times and flexibility.
- A high percentage of import containers is getting urgent for various reasons. Only road operators are flexible enough to supply transport capacities on short notice and ensure a fast and on-time delivery. Here costs are not crucial anymore and freight rates are high.
- If rail is capable of offering transit times comparable to road, in cases where speed matters, it can outclass road due to its lower unit costs.

The catchment area of the North Sea ports generally ends in Switzerland. The volume of marine containers shipped from and to Italy is small. International container transport from/to Genoa or other Italian seaports are of marginal importance. Apart from sporadic flows from/to Switzerland, the catchment area is supposed to be limited to domestic routes.

Continental intermodal transport is the movement of goods, which are sourced in and bound for a location within Europe. The majority of the current volume is carried on transalpine trade lanes between Northern Italy, on the one side, and Belgium, the Netherlands and Germany, on the other. The scope of continental services on non-transalpine routes in the northern section of the corridor is limited. Customers of continental intermodal services are virtually only forwarders delivering door-to-door logistics for shippers. Their key modal choice criteria are transport cost, transit times and reliability. The weight of each factor depends on the category of goods and the required logistics service level. The existing competitive situation on Rail Freight Corridor 1 can be characterised as follows:

- The majority of intermodal services are geared to shipments, which require a cost-efficient but not time-critical transport and which do not necessarily have to match the high reliability standards of trucks, such as full-truckloads and commodities moved “in bulk”.
- Intermodal rail services are particularly competitive on transalpine routes due to efficient rail production systems such as shuttle trains.
- Additionally, intermodal rail transport benefits from a Swiss transport policy, which regulates road transport and promotes intermodal services.
- Chemical products are a key factor to continental services due to the huge market based on the clusters of the chemical industry. They often only need a basic train capacity which facilitates the start up of a new service.
- Consumer goods are increasingly transported, in particular on the Lötschberg corridor, since it allows moving 4m high semi-trailers, the standard equipment in this market segment.
- While continental intermodal services are competitive on transalpine trade lanes through Switzerland, only a few services in the triangle of Belgium, the Netherlands and Germany can compete with road in terms of cost and reliability.

(9) The second part of the short-term TMS has analysed the **evolution of the demand for international rail freight services on the corridor by 2016** and addressed, in particular, the following aspects:

- Forecast of the development of the size and structure of international rail freight transport in the period up to 2016 based on existent traffic.
- Identification of new business opportunities.
- Requirements of stakeholders towards train path planning particularly with respect to the demand for international through-going catalogue paths (ITCP), which are an early version of pre-constructed path products³.

As the analysis of the existing situation, the forecasting exercise has been carried out both with a macro- and a micro-economic approach. An important component of both forecasting exercises has been the analysis of the impact of political, economic, social, technological and logistic factors (PESTL) on the future demand for rail freight services on the corridor. Those factors assumed to have both a noticeable impact on rail freight demand and a high or very high occurrence probability in the period up to 2016, have been taken into account and were integrated in the forecasting exercises.

(10) The macro-economic approach is essentially a **model-based prognosis of international rail freight volumes** on the corridor by 2016. It includes the following :

- The main factors influencing the evolution of transport demand are socio-economic performance indicators. As the present TMS covered a comparatively short-term forecasting period it has been decided that factors that belong to structural changes in the long term can be neglected.
- As a consequence, the most important input for the prognosis are economic parameters. Since the economic situation in Europe, in general, and in the countries involved in the corridor, in particular, has been rather volatile since the global slump in 2008, and the vulnerability of some economies to financial and economic disruptions have not significantly decreased, the consultancy team has been challenged to identify the potential path of development of the countries affected. In order to get a broad picture of assessments, reports from different sources - public administrations as well as private think tanks - have been analysed and evaluated, and the most likely evolution of leading economic indicators for each country determined.
- The demand for international freight services on the corridor ultimately depends on the evolution of the external trade between the countries involved and the transport intensity of the underlying goods. Therefore the critical factors having an impact on the evolution of the export and import volume, have been identified for every NSTR commodity group.
- Based on this input a well-established transport model can be applied. It delivers total and mode-specific international freight transport volumes till 2016 for every origin /destination of the 33 NUTS 2 zones on Rail Freight Corridor 1.
- The transport model also includes modelling parameters allowing to predict the evolution of the individual types of rail freight services.

The key results of the model-based prognosis are as follows:

³ By „pre-constructed path products“ the general term for both, ITCP and PaP is meant (for more details, see below (13) and Glossary).

- The total international rail freight volume on the corridor will rise from 33 million tonnes by approximately 2.8 million tonnes in the period from 2010 to 2016. This means a growth of 8.5% which corresponds to an average linear increase of 1.4% per year.
- The commodity group NSTR 9 is estimated to account for almost 40% of this growth. A substantial increase of corridor-related volumes is also expected for chemicals, minerals/building materials, agricultural products and coal.
- In 2016, 1,586 international freight trains per week are predicted to run on the corridor, a plus of 102 trains (+6.8%) compared to 2010. This means an average linear growth of 1.1% per year.
- More than 70% of the additional train runs will be accounted for by intermodal services, raising their total number by 73 trains from 827 (2010) to 900 weekly trains (+9%) in 2016. Single wagon traffic (+15 weekly trains) and wagonload block trains (+13 weekly trains) are expected to increase by about 4%.

(11) The micro-economic approach consists of a **market-based prognosis of international rail freight volumes** by 2016, resulting from a survey among key stakeholders involved in freight transport on the corridor. It includes the following :

- The stakeholders have been asked to assess the evolution of their existent business with regard to the use of rail freight services. The statements have been examined, taking into account the main impact factors and drivers of anticipated trends. The results of the interviews have been analysed separately per main business sector involved: railway undertakings, shippers and logistics service providers.
- Based on these findings, the consultancy team has developed a consolidated forecast of the evolution of the corridor-related demand for international rail freight transport by 2016, based on existing business. Individual prognoses have been elaborated for every type of rail freight service. This work includes a thorough evaluation of the stakeholders' statements with respect to their plausibility and validity. The forecasting results have also been put in the context of the previous evolution of rail freight transport volumes on the corridor by examining historical statistical data. This exercise proves that the forecasted developments are far from being ambitious or exceptional, but rather conservative.
- The survey has also identified significant new business opportunities and additional market potential for international rail freight services. They relate to the sectors coal, chemicals and steel. All volumes have a strong affinity to wagonload traffic and would be suitable to be conveyed on block trains.
- The results of both steps have been merged and translated into a consolidated market-based forecast of rail freight transport by 2016.

The key results of the market-based prognosis for Rail Freight Corridor 1 are as follows:

- The total international wagonload traffic is expected to rise by an average linear growth rate of about 1.5% per year over the period 2010 to 2016. Most manufacturing industries will keep their demand at the current level or grow or reduce it at marginal rates. A noticeable growth is expected for chemicals, the railport system and for steel products.
- The growth of wagonload traffic shall only be accounted for by block trains, since single wagon traffic on the corridor is expected to decline by an average linear rate of about 0.5 % per year.

- As a result, the number of international wagonload block trains is forecasted to increase by 11% between 2010 and 2016 to 336 weekly trains (+1.8% p.a). The market share is to rise to 19%. Single wagon traffic, on the contrary, is expected to decline by 3% to 345 weekly trains.
- The expectations for maritime intermodal transport on the corridor are significantly more optimistic. The stakeholders expect an average linear growth rate of about 7% per year over the period under consideration. Rail-based container hinterland services from/to the port of Rotterdam are predicted to increase more than proportionately, whereas Antwerpen and Zeebrugge will follow a slower path of growth.
- The experts are somewhat less optimistic regarding continental intermodal transport. The volume is estimated to rise, on average, by an annual linear growth rate of 4% in the period up to 2016.
- The segment-specific assessments are aggregated into a forecast of the evolution of the total intermodal transport on the corridor. According to this, the number of intermodal trains is expected to soar by 29% and rise to 1,066 train runs in 2016 (+4.8% p.a.), which corresponds to an annual linear growth rate of nearly 5%. As a result, the market share of intermodal trains will improve by 5 percentage-points to 61%.
- The total number of international freight trains on Rail Freight Corridor 1 would increase by 17.7% from 1,484 weekly trains in 2010 to 1,747 weekly trains in 2016. This corresponds to an average linear growth rate of approximately 3% per year over this period.

(12) The **model- and market-based forecasting exercises** show two major differences. Firstly, the market-based prognosis results in a significantly stronger growth than the model-based forecast. Secondly, the latter forecasts a 4% plus of single wagon traffic between 2010 and 2016, while the market-based prognosis expects a decline of this segment. The differences are due to the following key impact factors:

- The model-based forecast is a kind of trend extrapolation. The market-based prognosis has additionally taken into account the modal shift expectations of the stakeholders involved in the survey.
- The transport model cannot recognise new business opportunities for rail revealed in the survey.
- The survey clearly shows, that even in a short-term perspective, a huge majority of logistics experts expects a further decline of single wagon traffic. This noticeable trend is not reflected in the parameters of the transport model.

Against this background, the two forecasting exercises may be considered as delivering a range of the potential evolution of demand for international rail freight transport on Rail Freight Corridor 1, with the model-based results as the “bottom line” and the market-based forecast as the “top line”.

(13) One of the key subjects of the short-term TMS is the analysis of the requirements as expressed by market actors on **train path planning and management** and if and to what extent they would be interested in applying for international through-going catalogue paths (ITCP). Pre-constructed path products can be defined in several ways depending on their product features:

- For the TMS, the concept of international through-going catalogue paths (ITCP) has been used as this is the one that has been valid and known to the relevant players in 2012 (as of-

ferred for the timetable 2013). A main feature of these paths is that they are constructed for the complete corridor from one end to the other.

- In January 2013, the “Working Group PaP” of the corridor has worked out an enhanced definition of pre-constructed path products taking into account market needs. Based on this definition, pre-constructed path products will be an assembly of sections of the corridor, so that the offer can be either a path along the whole corridor or only on sections of the corridor, as long as one or more corridor-relevant borders are crossed. These paths will be the pre-arranged paths on the corridor according to Regulation 913/2010 (PaP).

In a first step, the existing offer of ITCP has been analysed for the timetable 2013. The analysis shows that apart from the 168 weekly ITCP offered in Italy, which have all been applied for, the demand for ITCP has met between 0% and 41% of the supply.

In a second stage, the stakeholders, interviewed in the frame of the market survey, have been asked to provide their assessment of and interest in ITCP. The results are as follows:

- Most shippers and logistics service providers are not familiar with ITCP and consider them only relevant for railways.
- The majority of the railway undertakings interviewed, including the key players - representing about 80% of the current rail freight volume on the corridor - shows little interest in ITCP. However, some railway undertakings having smaller market shares on the corridor tend to see more benefits than disadvantages in the ITCP concept.
- The majority of railways and intermodal operators considers ITCP raising more problems than solving them for the following reasons: According to them, ITCP block capacity on rail sections and impede an efficient train path for long-distance services; they reduce the flexibility for customised train path planning and decrease the overall network capacity; their pre-determined stops for change of locomotives and/or drivers may not match individual operational schemes of railways.
- The main benefit of ITCP, an accelerated train path allocation, is shared by virtually all actors. On top of that, it is pointed out that ITCP may ensure that rail capacity is blocked for freight services and can be used if needed.

The key message that the stakeholders wished to convey, is that ITCP generally should not be constructed for the entire corridor. ITCP are regarded reasonable for “closed systems” or sections like the Betuwe line or Swiss transit routes but not for the entire Rail Freight Corridor 1, providing multiple links with other corridors. In order to guarantee flexibility and an efficient utilization of capacity, ITCP should be designed taking into account appropriate segments.

An important aspect of the update of the TMS will be, to analyse to what extent the offer of PaP will meet the needs of the international rail freight market on Rail Freight Corridor 1 in the next years.

(14) In a final step, the results of the current and expected future competitive situation for international rail freight services on Rail Freight Corridor 1, which had been deducted particularly from the survey among stakeholders, has been consolidated and processed in the form of a **SWOT analysis**. It displays the major strengths and weaknesses of existing rail freight services on the corridor and highlights the opportunities, which may emerge in the period up to 2016, and also some major threats, which may jeopardise current services or hinder the growth of rail freight volumes.

Based on these results and the expertise of the consultancy team the **key success factors** for rail freight services on the corridor have been identified. **Improvement actions** have been suggested,

which -if implemented by the stakeholders of the rail freight industry on the corridor - would lead to rail freight volumes even higher than forecasted. The main actions for corridor-related rail freight services in the period up to 2016 are as follows:

- Transport cost plays a crucial role in the competition with road and barge. Therefore, it is of paramount importance that rail freight services become more efficient in the coming years.
- It is equally important to raise the service level and the performance both for wagonload and intermodal services. In this respect a road-competitive reliability has top priority and ranks higher than faster lead times.
- The reliability improvement of services would also have a major cost effect. The productive resources such as locomotives, wagons, terminal handling facilities and personnel could be more efficiently employed and thus reduce the unit cost of rail freight services.
- An increase of the frequency of service on high-volume trade lanes can improve the competitiveness, particularly of maritime and continental intermodal services. Such industrialized production schemes can also contribute to increased cost-efficiency of intermodal services on medium transport distances, for example, between the North Sea ports and the Rhine-Ruhr area.
- The harmonisation of train parameters (length, weight, speed) throughout the corridor would contribute to a more efficient use of standardised train sets and train paths.
- The intermodal terminal infrastructure in the hinterland of the North Sea ports should be enlarged regarding handling and storage capacity in order to accommodate for the predicted growth of rail-based maritime intermodal services.
- The composition of the road vehicle fleet has substantially changed over the past 20 years. Semi-trailers now dominate international road transport. Many forwarders using craneable semi-trailers are keen to shift volumes to continental intermodal services. In order to catch a greater share of this market the current shortage of pocket wagons should be eliminated through additional investments.

Long-term study

(1) The time horizon for the forecast in the long-term Transport Market Study (TMS) is 2025 whereas the short-term prognosis covers the period up to 2016. The objective of the long-term study, which was carried out by the infrastructure managers belonging to Rail Freight Corridor 1, is to identify the long-term capacity requirements for rail freight services on the corridor-related rail network. The results are due to enter into an infrastructure bottleneck analysis at a later stage.

(2) The basic **methodological approach** of the prognosis on the long-term demand for freight trains on the corridor differs fundamentally from the short-term forecasting exercise:

- The long-term forecast is built on separate national studies at country level and the national infrastructure managers involved in the corridor. The individual results are then merged to a corridor-wide assessment.
- The short-term TMS is designed to investigate only international freight transport on trade lanes whose origin and destination are or will be on the corridor defined by 33 geographical

zones according to the NUTS 2 classification system. The long-term TMS, additionally, takes into account the corridor-related domestic trains as well as international trains, which – by the prognosis horizon in question - would use sections of the corridor but whose origin or destination or both would not be on the corridor. Such an approach is consistent with respect to the underlying objective of this study, which is to analyse the overall capacity need for freight trains on every section of the corridor.

(3) The **structure of the long-term TMS** results from the above objective and the methodology selected and comprises three parts:

- The first part explains the national forecasting methodology of the countries involved in the corridor.
- The second part specifies the most important infrastructure investments planned on the corridor over the period up to 2025.
- The final part presents the forecasting results regarding the volume of freight trains on defined sections of the corridor expected by the time horizons 2020 and 2025, respectively.

(4) The characteristics of the **national forecasting methodology** are as follows:

- **The Netherlands:** Based on previous studies Infrastructure Manager ProRail and TNO have elaborated various scenarios. The TRANS-TOOLS model 2 is applied to forecast the future demand for transport volumes. Depending on the scenario it ranges between 49 and 87 million tonnes in 2020 and between 54 and 112 million tonnes in 2030.
- **Belgium:** The long-term forecast of Infrastructure Manager Infrabel was prepared by Roland Berger in 2009. It includes four scenarios that are differentiated by assumptions such as GDP growth expectations and the impact or the lack of impact of structural changes in manufacturing industries. The prognoses cover the period from 2008 to 2030. The “slow growth” scenario forecasts an increase of rail freight tonnage of 52%, the “freight competitiveness” scenario of 129% and the “sustainable growth” scenario of 182% over the given period of time.
- **Germany:** The Infrastructure Manager DB Netz uses the forecast of the German Federal Transport Infrastructure Plan commissioned by the Federal Ministry for Transport, Building, and Urban Development. Based on a 2004 data set the demand for all modes of freight transport is estimated for the year 2025. According to this prognosis the transport performance of rail freight would increase by an average annual rate of 2.4%, while road should achieve a 2.8% growth rate. Against this trend, intermodal transport is expected to raise its volume more than proportionately by, on average, 4% per year.
- **Switzerland:** The national forecasts on transport demand are prepared by the Department for Environment, Transport, Energy and Communication. The basic work was fulfilled with the 2004 study “Prospects of Swiss freight transport by 2030”. It includes a base scenario, which essentially is a trend extrapolation, and two alternative scenarios with either a more positive or negative impact for rail. A 2008 update of the study integrating more recent actual data just maintained the base scenario. According to this prognosis the volume of rail freight transport in Switzerland is expected to double from about 50 to 100 million tonnes over the period 1998 to 2030.
- **Italy:** The prognosis for rail freight transport is developed in the Working Group 1 (Infrastructure Monitoring) and validated by the Management Committee Italy-Switzerland, composed

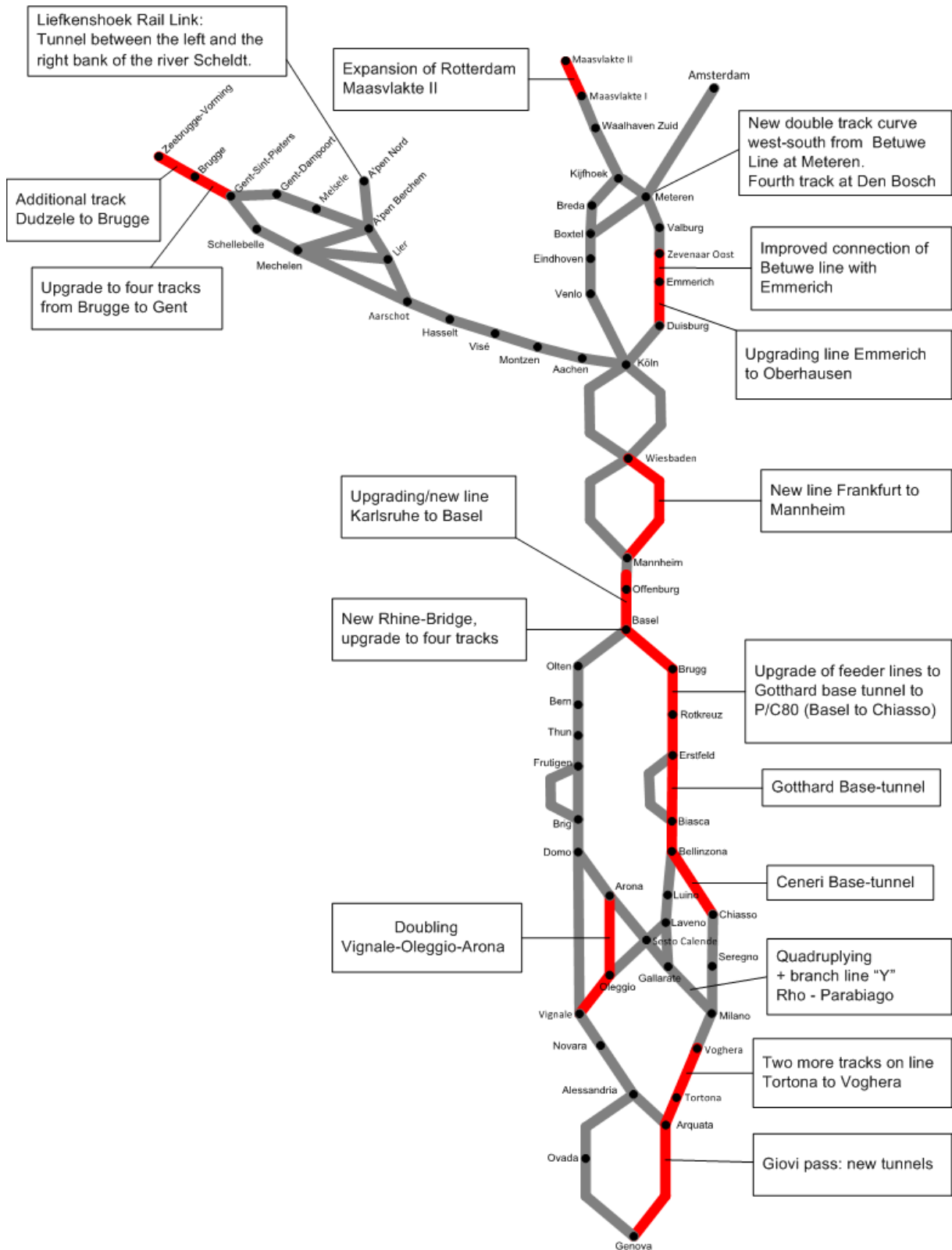
of representatives from the Italian Ministry for Infrastructure and Transport, the Swiss UVEK and the IMs of these countries.

(5) The long-term TMS contains a comprehensive list of infrastructure investments planned by the Infrastructure Managers over the period up to 2025. An overview of the most important measures is presented in the following Figure. These investment projects will be gradually put into service over the years. Yet, for the purpose of the TMS the IMs have chosen the time horizons 2020 and 2025 to present the expected rail infrastructure improvements in question. It is emphasised that the impact of these investments in respect to an increased attractiveness of rail freight services are taken into account in the long-term transport prognoses.

(6) The IMs have translated the country-related forecasts on the evolution of rail freight transport volumes into **freight trains affecting Rail Freight Corridor 1** or sections of the corridor by the time horizons 2020 and 2025. As mentioned above the following results include “corridor trains” as defined for the short-term TMS as well as domestic and other international trains supposed to use sections of the corridor in the course of their entire journey:

- In the period 2015 to 2020 the number of freight trains is estimated to increase on nearly all sections of the corridor-related rail network. In most cases the growth rates range between 3% and 30%, while the volume of freight trains is expected to soar on the Betuwe line. There are just a few sections, where freight train journeys will remain stable or decrease slightly, which is likely to be connected with an infrastructure improvement and a steep growth of the freight train volume on a parallel railway line.
- The results are very similar for the period 2020 to 2025. Apart from a few sections, the entire corridor is expected to see a further increase of freight train journeys between 3% and 30%. Stronger growth rates of more than 60% are forecasted for the link between Maasvlakte I and II and the feeder line between the Simplon tunnel and Gallarate.

Important investments in the Rail Freight Corridor 1 until 2025 (based on the preliminary routing of 2012)



First proposals on routing and terminals

On the basis of the results of the short-term and long-term parts of the TMS, first proposals for routing and terminals (including train formation yards) have been worked out serving as a starting point for further decisions on the corridor. Apart from the results of the TMS; other aspects relevant for defining corridor terminals and routing have also been taken into consideration. Due to their preliminary nature, the proposals are only made visible for decision makers within the Rail Freight Corridor 1.