



Anforderungen der Schienengüterverkehrsunternehmen an die Europäischen Güterverkehrskorridore Am Beispiel des Korridors Rotterdam-Genua

Mit Unterstützung von



The Voice of European Railways

DB Schenker Rail, SBB Cargo,

BLS Cargo, TX Logistik

Berlin, 19.12.2011

Agenda



Dr. Johannes Ludewig, CER Executive Director

Korridoraktivitäten der Europäischen Kommission – Bewertung aus Sicht der CER



Dr. Dirk Stahl, CEO, BLS Cargo

Kapazitätsengpässe



Nicolas Perrin, CEO, SBB Cargo

Interoperabilität



Karl Michael Mohnsen, CEO, TX Logistik

Wettbewerbsfähigkeit der Infrastrukturkosten




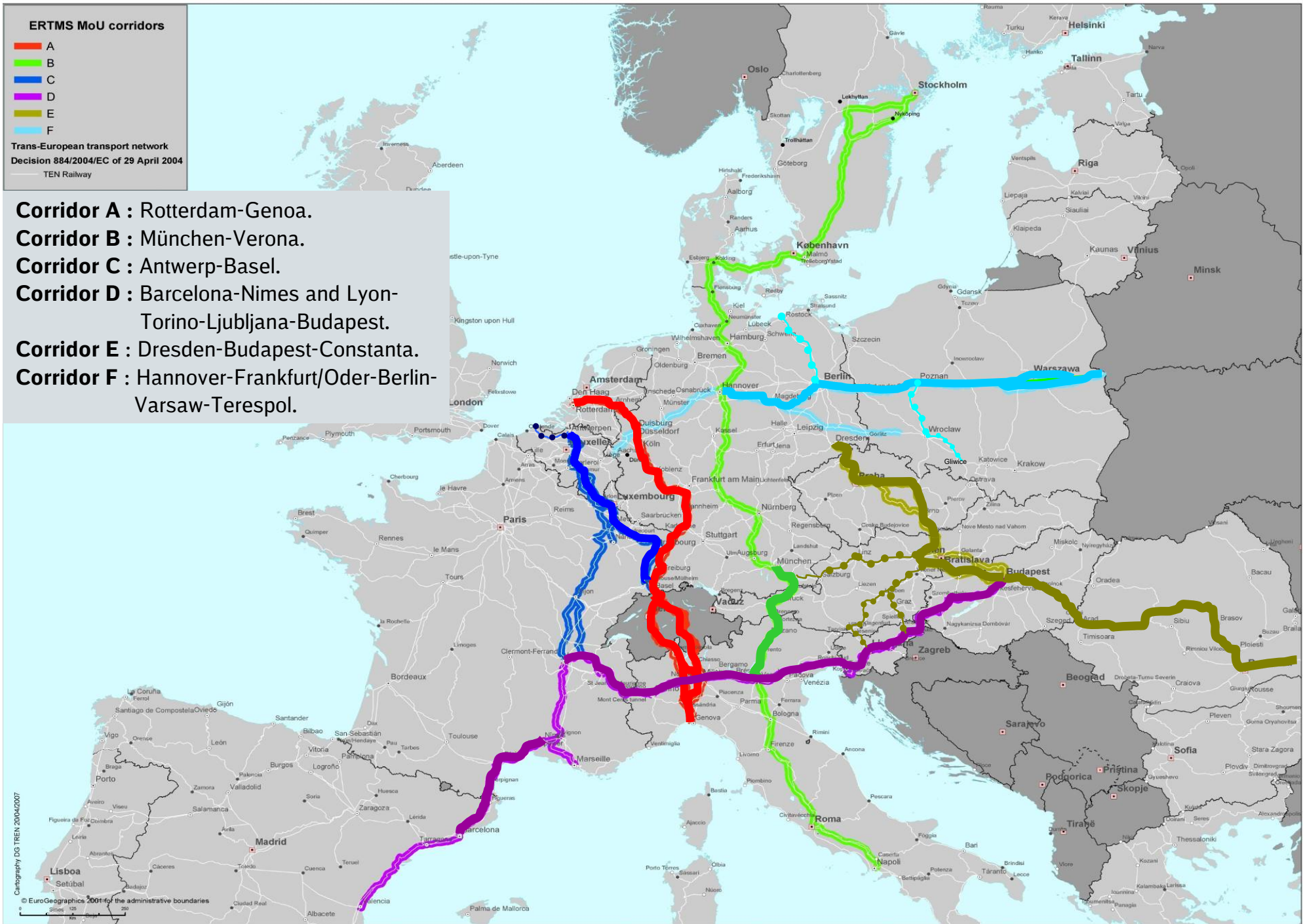
Dr. Alexander Hedderich, CEO, DB Schenker Rail

Baustellenabstimmung und -planung

Rotterdam-Genoa: Pioneering corridor developments in Europe (Dr. Johannes Ludewig, CER)



	Entwicklung	
2003	CER - Initiator der Korridor-Debatte mit Kommissarin Loyola de Palacio	
2003/2004	CER unterstützt die Errichtung der ERTMS Korridore und schlägt Karel Vinck als ERTMS Koordinator vor.	
2005/2007	CER und McKinsey publizieren Business Cases für Investitionen an allen 6 Korridoren.	
2010	Europäische Kommission verabschiedet Verordnung Nr. 913/2010 zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr.	
Mai 2011	CER High Level Freight Meeting - CEOs bestätigen: Korridor-Investitionen sollen marktgesteuert sein.	
19. Dez. 2011	CER begrüßt die heutige Initiative von BLS Cargo, DB Schenker, SBB Cargo und TX Logistik. Der Ball liegt nun bei den Infrastrukturgesellschaften und Transportministerien.	



ERTMS MoU corridors

- A
- B
- C
- D
- E
- F

Trans-European transport network
Decision 884/2004/EC of 29 April 2004

— TEN Railway

Corridor A : Rotterdam-Genoa.
Corridor B : München-Verona.
Corridor C : Antwerp-Basel.
Corridor D : Barcelona-Nimes and Lyon-Torino-Ljubljana-Budapest.
Corridor E : Dresden-Budapest-Constanta.
Corridor F : Hannover-Frankfurt/Oder-Berlin-Warsaw-Terespol.

Agenda



Dr. Johannes Ludewig, CER Executive Director

Korridoraktivitäten der Europäischen Kommission – Bewertung aus Sicht der CER



Dr. Dirk Stahl, CEO, BLS Cargo

Kapazitätsengpässe



Nicolas Perrin, CEO, SBB Cargo

Interoperabilität



Karl Michael Mohnsen, CEO, TX Logistik

Wettbewerbsfähigkeit der Infrastrukturkosten



Dr. Alexander Hedderich, CEO, DB Schenker Rail

Baustellenabstimmung und -planung

Capacity management is essential for rail freight to participate at the expected growth on the corridor A

Eliminierung großer
Infrastrukturengpässe (z.B. Emmerich
- Oberhausen, Offenburg - Basel)

Konzentration der
Infrastrukturbetreiber auch auf die
Aufhebung von lokalen Engpässen

Optimierung einheitlicher
Zugparameter, um Produktivität zu
optimieren und Marktbedürfnisse
abzudecken.
✓ 740m Zuglänge (später 1.5km)
✓ Achsengewicht
✓ Standardprofil



Erhöhung der Kapazitäten durch
Infrastrukturbetreiber.
➤ Marktbezogene Harmonisierung von
Trassen
➤ Erhöhte Priorität des Güterverkehr
gegenüber heute
➤ Situativ angepasste Disposition im
Störfall und bei Verspätungen
➤ Harmonisierte Betriebsregeln

Sicherung der langfristig geplanten
Kapazitäten für den Güterverkehr

Agenda



Dr. Johannes Ludewig, CER Executive Director

Korridoraktivitäten der Europäischen Kommission – Bewertung aus Sicht der CER



Dr. Dirk Stahl, CEO, BLS Cargo

Kapazitätsengpässe



Nicolas Perrin, CEO, SBB Cargo

Interoperabilität



Karl Michael Mohnsen, CEO, TX Logistik

Wettbewerbsfähigkeit der Infrastrukturkosten



Dr. Alexander Hedderich, CEO, DB Schenker Rail

Baustellenabstimmung und -planung

Interoperabilität als Voraussetzung für einen wettbewerbsfähigen Schienengüterverkehr

Güterverkehrskorridore sind nur dann effektiv, wenn betriebliche, technische und rechtliche Vorschriften grenzüberschreitend einheitlich sind.



- Grenzüberschreitend gültige Mindeststandards für den Betrieb
- Informationsaustausch über ein gemeinsames Informationssystem (TIS - Transport Information System) über Fahrplandaten, Zuglaufmeldungen, Störungsmeldungen etc.
- Einigung auf ein einziges, standardisiertes ETCS System für den gesamten Korridor.
- Keine Mehrkosten für die Bahnen durch teure und komplizierte Zertifizierungsprozesse.
- Automatisierter Datenaustausch unter den Infrastruktur-Betreibern.
- Einheitliches Zollverfahren im Transitverkehr durch die Schweiz.

Agenda



Dr. Johannes Ludewig, CER Executive Director

Korridoraktivitäten der Europäischen Kommission – Bewertung aus Sicht der CER



Dr. Dirk Stahl, CEO, BLS Cargo

Kapazitätsengpässe



Nicolas Perrin, CEO, SBB Cargo

Interoperabilität



Karl Michael Mohnsen, CEO, TX Logistik

Wettbewerbsfähigkeit der Infrastrukturkosten



Dr. Alexander Hedderich, CEO, DB Schenker Rail

Baustellenabstimmung und -planung

Infrastrukturgebühren = 20 - 25 % der Gesamtkosten

Energiekosten = 12 - 15 % der Gesamtkosten

- Diese Kosten sind praktisch nicht beeinflussbar durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen.
- Größter externer Kostenblock für die Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Agenda



Dr. Johannes Ludewig, CER Executive Director

Korridoraktivitäten der Europäischen Kommission – Bewertung aus Sicht der CER



Dr. Dirk Stahl, CEO, BLS Cargo

Kapazitätsengpässe



Nicolas Perrin, CEO, SBB Cargo

Interoperabilität



Karl Michael Mohnsen, CEO, TX Logistik

Wettbewerbsfähigkeit der Infrastrukturkosten

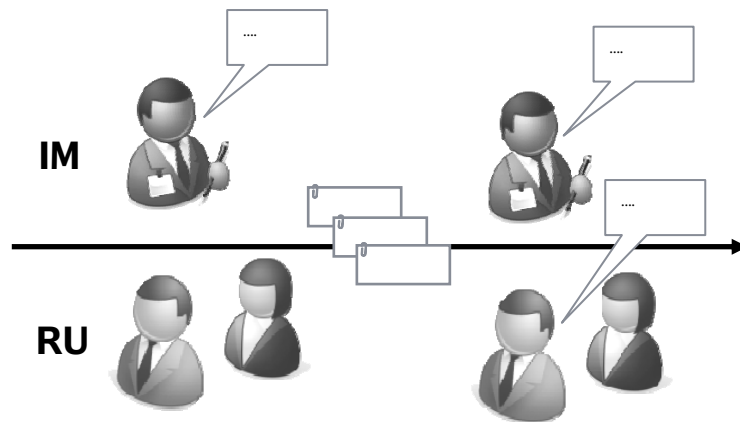


Dr. Alexander Hedderich, CEO, DB Schenker Rail

Baustellenabstimmung und -planung

Die internationale Koordination von Baumaßnahmen ist wesentlich für die Wettbewerbsfähigkeit der Bahnen

Ein grenzüberschreitender Informations- und Abstimmungsprozess für Bauarbeiten entlang des Korridors ist dringend erforderlich

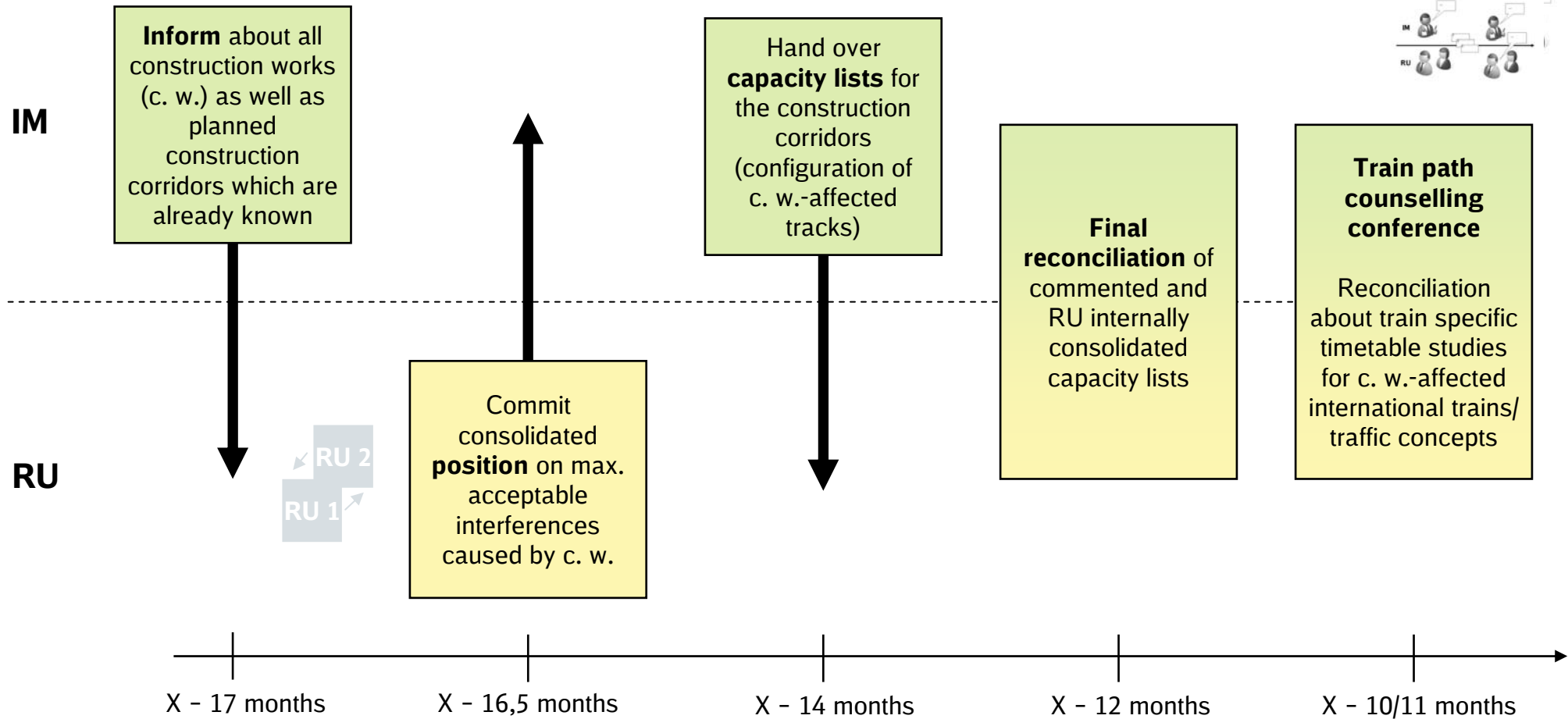


Anforderungen der Güterverkehrsunternehmen

- Die Infrastrukturbetreiber entlang des Korridors müssen ihre Baumaßnahmen untereinander aktiv und ausreichend frühzeitig abstimmen.
- Die Verkehrsunternehmen benötigen frühzeitige und verlässliche Informationen.
- Es sollten nicht gleichzeitig mehrere Engpässe auf Alternativrouten entstehen.
- Baumaßnahmen an mehreren Stellen des Korridors sollten "im Windschatten" gebaut werden, um Mehrfachbetroffenheiten von Zügen durch verschiedene Baumaßnahmen zu reduzieren.
- Es ist auf dem Korridor eine frühzeitige und durchgängige, zugscharfe Planung der betrieblichen Folgen von Baumaßnahmen mit internationalen Auswirkungen sicher zu stellen, bei der die EVU zu beteiligen sind.
- FTE und DB Netze haben bereits sinnvolle Prozesse vorgeschlagen, auf denen zukünftige Arbeiten aufbauen können.

Information and involvement of the RUs in the annual timetabling process

BACKUP



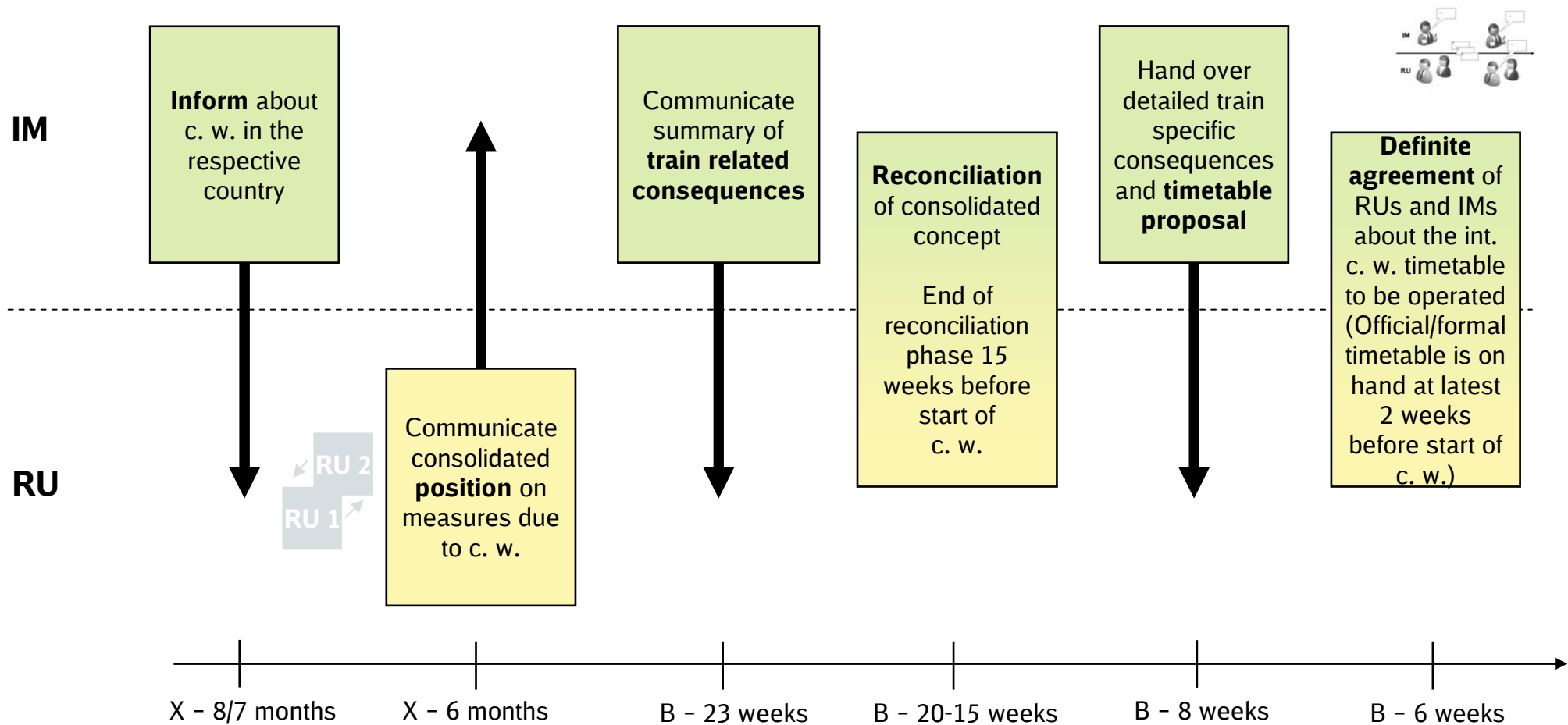
Legend:

X = Timetable change

X - 8 months: Path ordering

Information and involvement of the RUs during a running annual timetable = short-term

BACKUP



Legend:
 B = Start of construction work
 X = Timetable change
 X - 8 months: Path ordering