

Prognose Verkehrsaufkommen SGV Von der Verkehrsmarktstudie zum Korridorverlauf



Foto: ddp images GmbH

Gemäß der VO 913/2010 beauftragte der Verwaltungsrat vor Einrichtung des Korridors eine Verkehrsmarktstudie („Transport Market Study“ - TMS). Dabei wurden der Güter- und Personenverkehr innerhalb des Schienengüterverkehrskorridors analysiert. Die Studie soll regelmäßig aktualisiert werden und gliedert sich in drei Teilbereiche:

- 1. „Short Term“ (Kurzfristprognose bis 2017) zur Prognose der Nachfrageentwicklung**
 - Ziel: Ableitung eines marktgerechten Angebots an „Pre-Arranged Paths“ (PAPs) und von Maßnahmen zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs
 - Ergebnisse:
 - a. Binationale Verkehre: 48%, Anteil Transitverkehre mit Beteiligung 3 EIU: 47% / 4 EIU: 5%
 - b. Hauptverkehrsströme sind: DE-I, DE-AT, AT-I
 - c. Anteil Modal Split auf Korridor Scandinavian - Mediterranean: Schiene 25% / Straße 38,5% / Binnenschifffahrt 36,5%
- 2. „Long Term“ (Langfristprognose bis 2030) zur Identifizierung des Kapazitätsbedarfs des SGV und von Engpässen im Schienennetz**
 - Durchgeführt von der Untergruppe „Transport Market Study Long Term“
- 3. „First Proposals on Routing and Terminals“ mit Vorschlägen für exaktes Routing des Korridors und zur Terminalanbindung**
 - Durchgeführt von den beteiligten EIU
 - Endgültige Entscheidung obliegt den Verkehrsministerien der beteiligten Staaten

SGV-Korridor 3 – Scandinavian - Mediterranean Daten und Fakten



- Inbetriebnahme: 10. November 2015
- 6 Länder und deren Infrastrukturbetreiber:
Norwegen: Jernbaneverket
Schweden: Trafikverket, Øresundsbron Konsortiet
Dänemark: Banedanmark, Øresundsbron Konsortiet
Deutschland: DB Netz AG
Österreich: ÖBB Infrastruktur AG
Italien: RFI S.p.A.
- Distanz Luftlinie: Oslo – Palermo 2.400 km
- Gesamtstreckenführung: ca. 7.600 km
- Davon in Deutschland: Flensburg – Kufstein ca. 2.000 km
- Anschluss von 14 bedeutenden Seehäfen, dem Fehmarnbelt-Tunnel-Projekt und ca. 100 intermodalen Terminals
- Bedeutender sozio-ökonomischer Korridor, umfasst 16% des EU Territoriums, auf dem 27% des europäischen BIP generiert werden

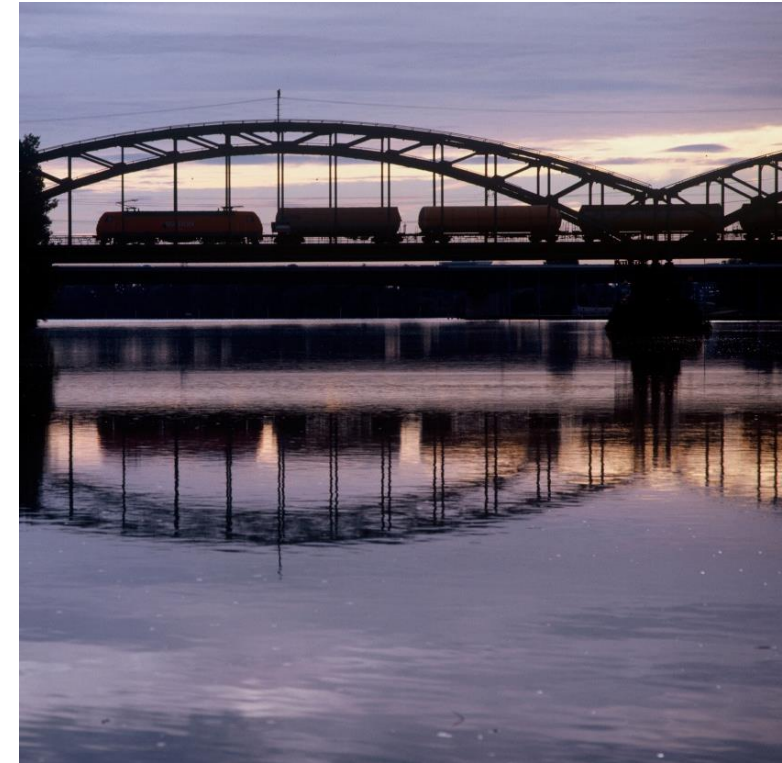
Impressum:

DB Netz AG
I.NMC
Theodor-Heuss-Allee 5 - 7
60486 Frankfurt am Main

Titelfoto:
Joachim Seyferth

Stand: August 2016

<http://www.scanmedfreight.eu>



Europäischer Schienengüterverkehrs- korridor 3 – Scandinavian - Mediterranean

DB Netz AG

Zahlen, Daten, Fakten

SGV-Korridore

Frankfurt am Main



Einrichtung europäischer SGV-Korridore Einleitung und Zeitstrahl

Mit der Verordnung (VO) 913/2010 strebt die EU-Kommission die Errichtung eines „europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr“ an. Die VO besitzt Gesetzescharakter.

Ziel ist, durch stärkere grenzüberschreitende Koordinierung die Qualität des internationalen SGV zu verbessern und damit eine Erhöhung des SGV am Modal Split zu erreichen. Die Einrichtung eines Korridors bedarf folgender Aspekte:

- **Prognose Verkehrsaufkommen SGV:** Von der Verkehrsmarktstudie zum Korridorverlauf
- **Koordinierung** der Zusammenarbeit: Permanente Arbeitsorganisation des Korridors
- **Kooperation** der europäischen EIUs: Struktur der Korridorregionen
- **Exklusiver Vertriebskanal** für den Kunden: „Corridor-One Stop Shop“ (C-OSS)

Zeitstrahl

- **1996** Grundlage für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V): Entscheidung Nr. 1692/96/EG des EU-Parlaments und des Rates über gemeinschaftliche Leitlinien
- **2005** Übereinkunft zur Implementierung von ERTMS (European Rail Traffic Management System) auf 6 Korridoren (A bis F). Diese bildet die Grundlage für die europaweite Implementierung der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI)
- **2009** Absichtserklärung der Verkehrsministerien zur Gründung des ERTMS-Korridor B
- **2009** Beschluss zur Revision der TEN-V-Politik: Weißbuch für wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssektor
- **2010** EU-VO 913/2010 wird verabschiedet mit dem Ziel, 9 SGV-Korridore zu etablieren
- **2012** Gründung des Exekutivrates und Eingliederung des bisherigen Korridors B in SGV Korridor 3
- **2012** Etablierung des Verwaltungsrates auf dem SGV Korridor 3
- **2013** Inkrafttreten der neuen TEN-V-Verordnung (Leitlinien). Danach folgt der Streckenverlauf des SGV-Korridors 3 fast vollständig dem intermodalen TEN-V-Korridor Skandinavien - Mittelmeer
- **2015** Zum 10.11. nimmt der C-OSS die Arbeit auf

Koordinierung der Zusammenarbeit Permanente Arbeitsorganisation

Für den Betrieb des SGV-Korridors Scandinavian – Mediterran wurde in Einklang mit der VO 913/2010 vom Verwaltungsrat ein virtuelles Büro als Arbeitsorganisation der beteiligten Infrastrukturbetreiber eingerichtet. Das Büro ist das ausführende Organ des Verwaltungsrates und wird von einem Direktor geleitet. Es besteht aus drei permanenten Mitarbeitern sowie je einem Vertreter der beteiligten Partner, den „**Programme Implementation Managern**“ (PIM). Sie sind erster Ansprechpartner des EIU für den jeweiligen Korridor. Die Rechtsform des Korridors ist ein Verein nach österreichischem Recht mit Sitz in Wien. Das Büro koordiniert die von der Verordnung vorgegebenen Maßnahmen zur Förderung des internationalen Schienengüterverkehrs.

Ansprechpartner des SGV-Korridors Scandinavian – Mediterran sind:

DB Netz AG:



Martin Cygon

- „Programme Implementation Manager“ (PIM)
- Vertretung Interessen DB Netz AG
- Fachliche Ausrichtung Korridor

Verwaltungsrat (General Assembly):



Bjørn Kristiansen

- Vorsitzender des Verwaltungsrates (Management Board / General Assembly)

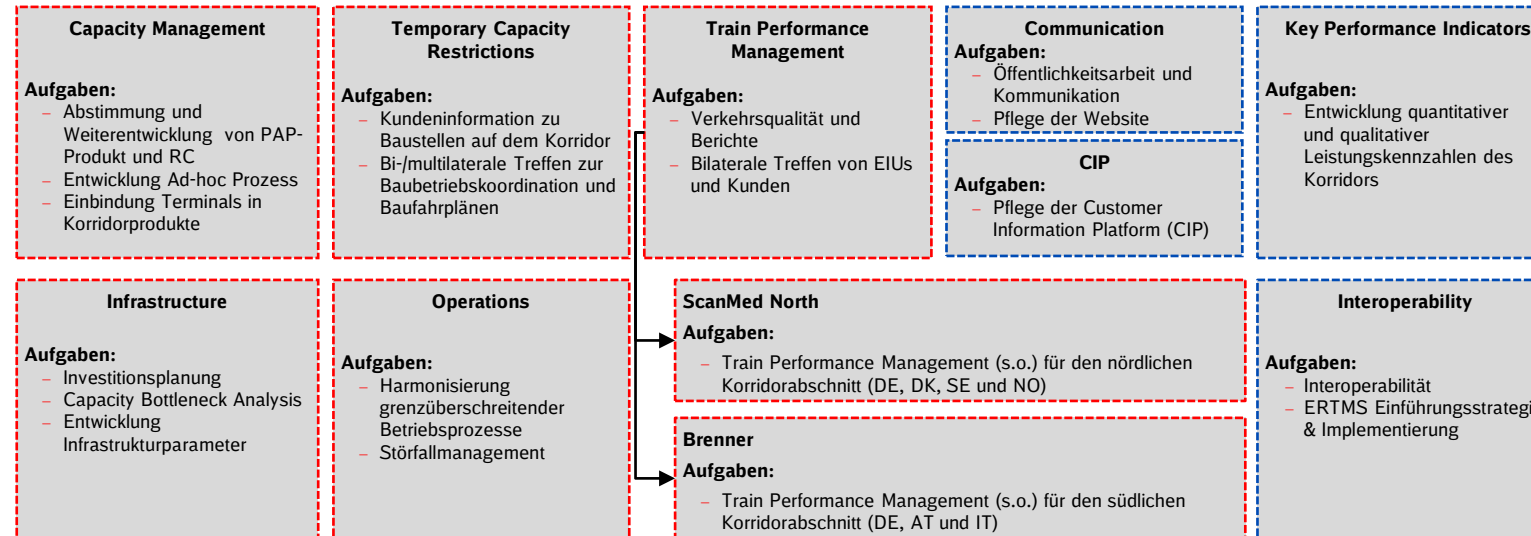
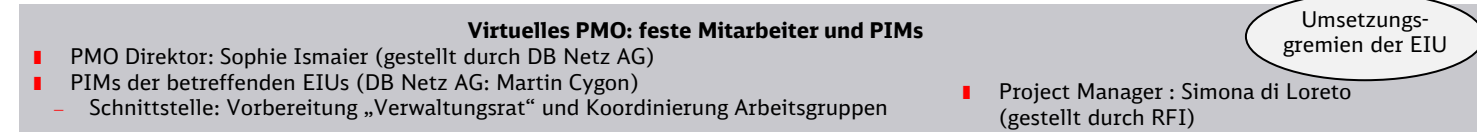
Büro:



Sophie Ismaier

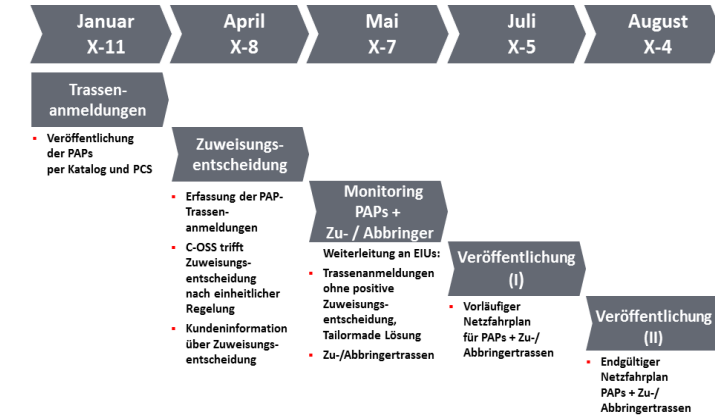
- „Managing Director“
- Leiterin des virtuellen Büros
- Koordination, Umsetzung und Berichterstattung des Korridor Programms mit beteiligten EIU

Kooperation der europäischen Infrastrukturmanager auf dem SGV-Korridor Scandinavian - Mediterran Struktur der Korridorremien



Permanent Groups Project Groups

Exklusiver Vertriebskanal für den Kunden „Corridor-One Stop Shop“ (C-OSS)



Der C-OSS ist der zentrale Anlaufpunkt für SGV-Kunden auf dem Korridor. Stellvertretend für die beteiligten Infrastrukturbetreiber eines Korridors vermarktet er vorab vereinbarte (11 Monate vor Fahrplanwechsel), durchgebundene Zugtrassen („Pre-Arranged Paths“ - PAPs) für den internationalen Schienengüterverkehr.

Vorteile für international operierende Güterverkehrsunternehmen:

- gebündeltes internationales Fahrplanangebot, kann auch Zu- und Ablaufstrecken beinhalten
- vorab vereinbarte, durchgebundene Trassen (PAPs) werden frühzeitig im Januar in PCS und in einem internationalen Katalog online publiziert (<http://www.scanmedfreight.eu>)
- „Reserve Capacity“ (RC) für internationale Ad-Hoc-Verkehre bis 30 Tage vor Trassennutzung (Flexibler Ansatz) buchbar
- Exklusivbestellung über ein Onlinetool – das „Path Coordination System“ (PCS)
- einheitliche Trassenzuweisung erfolgt nach Prioritätsregeln, die gemeinsam von den Anliegerstaaten festgelegt wurden
- selbst bei Nicht-Zuteilung der PAPs gelten die Trassenanmeldungen als reguläre Anmeldung zum Netzfahrplan

Ansprechpartnerin ist:



Mihaela Vetter

- Leitung C-OSS
- Erreichbarkeit:
Telefon: +49 69 265-26773
Fax: +49 69 265-30503
E-Mail: mihaela.vetter@deutschebahn.com