

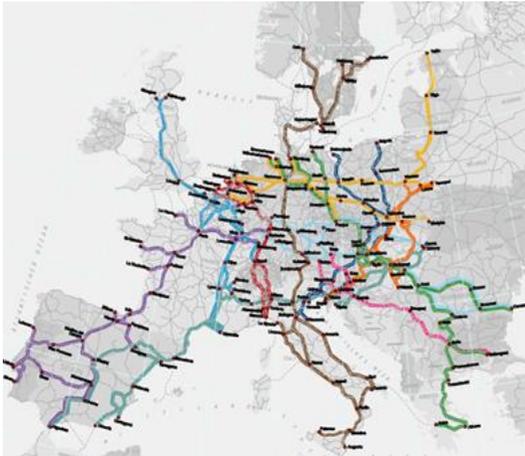
Weitere Informationen

Korridornetzwerk

Neben dem RFC North Sea-Baltic ist die DB Netz AG Mitbetreiberin in fünf weiteren RFCs in Europa (in fett).

RFCs

- **Rhine-Alpine**
- North Sea -
Mediterranean
- **Scandinavian-
Mediterranean**
- **Atlantic**
- Baltic-Adriatic
- Mediterranean
- **Orient/East-
Med**
- **North Sea-
Baltic**
- Rhine-Danube
- Alpine -
Western Balkan
- Amber



Weitere Informationen zu den RFCs bei der DB Netz AG auf:
https://fahrweg.dbnetze.com/fahrweg-de/kunden/international/europ_korridore

Kontakt

Wenden Sie sich bei Interesse gerne direkt an uns:



Zuhal Nalbant

Programm Management Office
Vertretung DB Netz AG

- Telefon: +49 69 265-48234
- E-Mail: zuhal.nalbant@deutschebahn.com



Felicia Riedl

C-OSS Manager:
Kundenansprechpartnerin

- Telefon: +49 69 265-26778
- E-Mail: coss@rfc8.eu

Weitere Informationen zum RFC North Sea-Baltic auf:
www.rfc8.eu

Routing des RFC North Sea-Baltic

Zahlen, Daten, Fakten

Der RFC North Sea-Baltic verläuft entlang einer der wichtigsten Ost-West-Achsen des europäischen Güterverkehrs.

- Distanz Luftlinie: Antwerpen - Kaunas 1.400 km
- Gesamtstreckenführung: 6.100 km (davon ca. 1.600 km in Deutschland)
- Grenzübergänge in D: Bad Bentheim, Emmerich, Aachen West, Frankfurt/Oder, Horka, Bad Schandau
- Anschluss an 6 Seehäfen, ca. 170 Terminals, Rail Baltica
- Am RFC North Sea-Baltic sind sechs Länder und deren Infrastrukturbetreiber/Zuweisungsstellen beteiligt:
 - **Niederlande:** ProRail
 - **Belgien:** Infrabel
 - **Deutschland:** DB Netz AG
 - **Tschechien:** SŽDC
 - **Polen:** PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
 - **Litauen:** LitRail, sowie die Zuweisungsstelle VGI
- Geplante Erweiterung bis 2020 nach Estland, Lettland und an die polnisch-ukrainische Grenze:



Impressum:

DB Netz AG
Europäisches
Korridormanagement
Theodor-Heuss-Allee 5-7
60486 Frankfurt am Main

Stand: Januar 2020
Titelfoto: Bartolomiej Banaszak



Europäischer Schienengüterverkehrs- korridor North Sea-Baltic

DB Netz AG
Europäisches
Korridormanagement

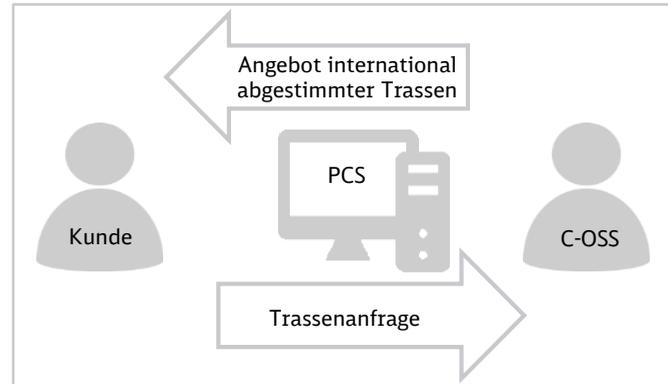
Schienengüterverkehrskorridor North Sea-Baltic Entwicklung und Fortschritt

Der Schienengüterverkehrskorridor **North Sea-Baltic** (RFC North Sea-Baltic) wurde nach den Vorgaben der Europäischen Union (VO 913/2010) geschaffen, um den Gütertransport auf der Schiene wettbewerbsfähiger zu machen. Dabei liegt der Fokus der **DB Netz AG** auf der **Vereinfachung des grenzüberschreitenden Güterverkehrs für die Kunden**.

Seit der Inbetriebnahme des RFC North Sea-Baltic am 10. November 2015 wurden neben der stetigen Weiterentwicklung von marktorientierten Produkten mit der Zeit auch innovative Pilotprojekte zur Verbesserung der Kundenfreundlichkeit und des internationalen Trassenangebots gestartet:

- **Kooperation mit RFC Orient/East-Med:** Kooperationsmodell für ein effizienteres Kapazitätsangebot durch die Corridor-One Stop Shops (C-OSS) auf dem gemeinsamen Streckenabschnitt der beiden Korridore in Deutschland.
- **Transport Market Study:** Eine bis Ende 2019 durchgeführte Verkehrsmarktstudie zur Untersuchung des momentanen und zukünftig erwarteten Verkehrsaufkommens auf dem RFC North Sea-Baltic für ein marktgerechtes Kapazitätsangebot, insbesondere auf zukünftigen Streckenabschnitten in Estland und Lettland.
- **User Satisfaction Surveys:** Jährliche Befragung zur Kundenzufriedenheit auf dem RFC North Sea-Baltic. Insbesondere die Arbeit des C-OSS wird dabei äußerst positiv bewertet.
- **Grenzkoordinator an der Oderbrücke:** Einsetzung eines Grenzkoordinators zur Verbesserung der Kommunikation zwischen Lokführern, Fahrdienstleistern und Disponenten an der Oderbrücke (Grenze Deutschland – Polen).
- **Operational Workshop:** Initiative zur Harmonisierung und Verbesserung der grenzüberschreitenden Interoperabilität zwischen den Niederlanden und Deutschland.
- **Capacity Improvement Study:** Studie über mögliche Kapazitätsverbesserungen auf dem RFC North Sea-Baltic durch die Realisierung von 740m Zuglänge.
- **Customer Information Plattform (CIP):** Interaktives Online-Tool für Kunden mit Informationen über Korridorrouten und deren Parameter. Der RFC North Sea - Baltic ist mit anderen RFCs und in Kooperation mit RailNetEurope an dessen kontinuierlicher Weiterentwicklung beteiligt. So konnten zuletzt z.B. die International Contingency Management (ICM) Lines und Re-Routing Options realisiert werden.

Produkte zur Nachfragebearbeitung Trassenangebot



Auf dem RFC North Sea-Baltic werden grenzüberschreitende Trassen angeboten, die zwischen den verschiedenen nationalen Infrastrukturbetreibern & Zuweisungsstellen im Voraus abgestimmt wurden. Diese werden den Kunden über einen zentralen Vertriebskanal, dem sogenannten **Corridor-One Stop Shop (C-OSS)**, angeboten.

Dabei kommt das Buchungstool **Path Coordination System (PCS)** zum Einsatz. In PCS kann das gesamte Angebot eingesehen, Trassen (inkl. Zu- und Ablaufstrecken) angefragt und das vom C-OSS erstellte Angebot bestätigt werden. Aktuell werden zwei Produkte auf dem RFC North Sea-Baltic angeboten:

- **Pre-Arranged Paths (PAPs)** sind vorkonstruierte und an den Grenzen abgestimmte Trassen. Sie werden bereits 11 Monate vor Fahrplanwechsel im Jahresfahrplan angeboten und in einem Trassenkatalog veröffentlicht.
- **Reserve Capacity (RC)** sind internationale ad-hoc Trassen im Gelegenheitsfahrplan, die bis 30 Tage vor Zugfahrt nachgefragt werden können.

Neben dem RFC North Sea-Baltic gibt es zehn weitere RFCs, die gemeinsam ein Netzwerk bilden. Der C-OSS bearbeitet auch RFC-übergreifende Trassenanfragen.

Die 11 Prioritäten des Schienengüterverkehrs „Boosting International Rail Freight“¹



Im Mai 2016 startete eine internationale Kooperation zwischen den mitwirkenden Akteuren der RFCs, um die Wettbewerbsfähigkeit der Korridore zu steigern und die Qualität, Zuverlässigkeit und Effektivität des transeuropäischen Gütertransportes zu verbessern. Dafür wurden folgende 11 Prioritäten für den internationalen Schienengüterverkehr festgelegt:

1. Projekt Time Table Redesign (TTR) zur **Vereinheitlichung der europaweiten Fahrplanprozesse unter Berücksichtigung der verschiedenen Verkehrsarten**
2. Neue Konzepte für ein **verbessertes Kapazitätsangebot** auf den Güterverkehrskorridoren
3. Verbesserung der Koordination von Temporary Capacity Restriction (TCR) durch **prozessuale Einbindung der Eisenbahnverkehrsunternehmen**
4. Vermehrter Einsatz des Path Coordination System (PCS) zur **Harmonisierung der internationalen Trassenangebote und Trassennachfrage**
5. Harmonisierung von Grenzprozessen für die **effizientere Abwicklung von Grenzüberschreitungen** im SGV
6. Train Tracking und **Estimated Time of Arrival (ETA)** zur genaueren Kundeninformation und Planbarkeit.
7. Überwachung der TEN-T Parameter auf den RFCs mit Fokus auf **740m Zuglänge**
8. Implementierung des **europaweit standardisierten Zugbeeinflussungssystems ETCS**
9. Qualitätsüberwachung der Güterdienstleistungen mit implementierten und geteilten **Key Performance Indicators (KPI)**
10. Harmonisierung des **Corridor Information Document (CID)**
11. Ausarbeitung eines internationalen **Störfallmanagements**

¹ Sector Associations (2016): Sector Statement - Boosting International Rail Freight