

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 Verkehrsmarkstudie 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.
