

Aktionsplan

(beim 3. Workshop in Berlin am 28./29.10.02 endgültig abgestimmte Version)

Aktionsplan zur Steigerung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs, insbesondere des Kombinierten Verkehrs im Korridor Deutschland-Österreich-Italien bis 2005

Präambel

Die alpenquerenden Güterverkehre stehen seit Jahrzehnten in einem besonders starken Spannungsverhältnis zwischen wirtschaftlichen und ökologischen Belangen. Dieses Spannungsverhältnis wird sich noch verstärken, wenn - wie aktuelle Prognosen ergeben - der gesamte alpenquerende Güterverkehr im Zeitraum 2000 bis 2015 um weitere ca. 70 % zunehmen wird.

Etwa zwei Drittel des derzeitigen Verkehrsaufkommens werden im Transit durch Österreich abgewickelt. Die Brennerachse nimmt dabei die dominierende Stellung ein. Der Modal-Split weist aus, dass mehr als 70 % des gesamten Güterverkehrs über den Brenner auf den Straßenverkehr entfallen. Er hat sein Transportaufkommen zwischen 1989 und 2001 um über 60 % gesteigert.

Im gleichen Zeitraum ist das Volumen im Schienengüterverkehr über den Brenner um 170 % gewachsen. Diese positive Entwicklung ist ausschließlich auf die hohen Steigerungsraten im Kombinierten Verkehr Schiene-Straße zurückzuführen, der seinen Anteil am gesamten Schienengüterverkehr von 40 % (1989) auf über 75 % (2001) verbessert hat. Der konventionelle Schienengüterverkehr hingegen weist seit Beginn der 90er Jahre eine eher stagnierende Tendenz auf.

In den letzten Jahren hat jedoch die Wachstumsdynamik insbesondere des unbegleiteten Kombinierten Verkehrs nicht den Erwartungen entsprochen. Dies ist zum einen durch infrastrukturelle Hemmnisse, wie Kapazitätsengpässe auf der Schiene und an den Schwerpunkterminals des Kombinierten Verkehrs Deutschland-Italien, zum anderen durch Defizite in der grenzüberschreitenden Koordination bedingt.

Eine wesentliche Ursache ist die nicht immer zufriedenstellende Qualität in der betrieblichen Leistung der Eisenbahnen, die die Wettbewerbsfähigkeit des Kombinierten Verkehrs für logistisch anspruchsvolle Marktsegmente spürbar einschränkt. Darüber hinaus wirken sich die Leistungsdefizite auch negativ auf die Produktivität der eingesetzten Ressourcen (Lokomotiven, Waggonen, Umschlagterminals, Personal) aus.

Im Protokoll Nr. 9 zum österreichischen Beitrittsvertrag zur EU wurde vereinbart, dass das seit 1992 für den LKW-Transit durch Österreich eingeführte Ökopunktesystem in einer Übergangszeit gilt. Die Gemeinschaft und die betroffenen Mitgliedsstaaten verpflichten sich in diesem Zusammenhang, im Rahmen ihrer Zuständigkeiten Maßnahmen zur Förderung des Schienenverkehrs und des Kombinierten Verkehrs über die Alpen zu ergreifen.

Die Kommission hat im Auftrag des Laekener Gipfeltreffens die Einführung eines zeitweiligen Regelungssystems der Alpenquerung für einen weiteren beschränkten Zeitraum vorgeschlagen. Der Vorschlag wird derzeit vom Rat und vom Europäischen Parlament geprüft.

Vor dem Hintergrund der aktuellen Probleme im alpenquerenden Güterverkehr haben die Verkehrsminister von Deutschland, Österreich und Italien, Kurt Bodewig, Mathias Reichhold und Pietro Lunardi sowie der griechische Staatssekretär Ioannis Konstantinidis am 5. Juli 2002 in Berlin die Einsetzung von drei Arbeitsgruppen beschlossen. Unter deutschem Vorsitz wurden in einer Arbeitsgruppe die Möglichkeiten für kurz- und mittelfristige Maßnahmen zur Steigerung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs untersucht. Prioritär wurden insbesondere Maßnahmen für den Kombinierten Verkehr im Korridor Deutschland-Österreich-Italien auf der Brennerachse mit allen relevanten Beteiligten aus Verkehrswirtschaft und Verwaltung in mehreren Workshops erörtert und abgestimmt. Als Grundlage diente eine im Vorfeld erarbeitete Problemanalyse.

Die Ergebnisse wurden in einem Aktionsplan „Brenner 2005“ zusammengefasst, der die erforderlichen Maßnahmen zur Gestaltung und Sicherung des kurz- bis mittelfristigen Ausbaus des Angebots im Kombinierten Verkehr in diesem Korridor enthält. Dieser Aktionsplan ist aus Sicht aller Beteiligten die maßgebliche Voraussetzung, um das Ziel zu erreichen, das Aufkommen des Kombinierten Verkehrs auf der Brennerachse bis zum Jahr 2005 um mindestens 50 % gegenüber 2001 zu steigern. Dies würde es ermöglichen, die erwarteten Zuwächse des Straßengüterverkehrs weitgehend zu verlagern. Der Aktionsplan greift dabei auch schon begonnene bzw. geplante Maßnahmen und Projekte zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs auf der Brennerachse auf. Er bündelt und vertieft diese Ansätze, erweitert sie um zusätzliche Aktionen und hinterlegt sie in einem auf das Verlagerungsziel orientierten Umsetzungsplan.

Mit der Verabschiedung dieses Aktionsplans gehen alle Beteiligten konkrete Verpflichtungen für ein koordiniertes Vorgehen zum Ausbau der Kapazitäten und zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des alpenquerenden Schienengüterverkehrs ein. Dabei stehen Infrastrukturprojekte unter dem Vorbehalt der planerischen und finanziellen Realisierbarkeit.

Der Aktionsplan ist ein Signal für Verlader, Speditions- und Transportunternehmen, den

Kombinierten Verkehr auf der Brennerachse weiter verstärkt in ihre logistischen Konzeptionen einzubeziehen.

Aktionsplan „Brenner 2005“

Der Aktionsplan „Brenner 2005“ umfasst drei Maßnahmenpakete:

Maßnahmenpaket I

Maßnahmen mit höchster Priorität, mit deren Umsetzung sofort begonnen wird und die die Wettbewerbsfähigkeit des Kombinierten Verkehrs - insbesondere des unbegleiteten Kombinierten Verkehrs - konsolidieren: Dabei handelt es sich um pragmatische Aktionen zur Verbesserung und Stabilisierung der Leistungsqualität sowie zur Beseitigung gravierender Kapazitätsengpässe:

1. Verbesserung und Vertiefung der begonnenen Kooperation zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen unter Einbezug der Schienennetzbetreiber
2. Verbesserung der Kommunikation und des Datenaustausches zur Optimierung der Schnittstellen zwischen den Beteiligten und zur Optimierung der Ressourcensteuerung und der Kundeninformation
3. Einführung eines übergreifenden Qualitätsmanagementsystems
4. Beseitigung von Engpässen in der betrieblichen Abwicklung (Schiene, Terminal)

Maßnahmenpaket II

Maßnahmen, mit deren Umsetzung kurzfristig begonnen wird und die die Wettbewerbsfähigkeit des unbegleiteten Kombinierten Verkehrs verbessern, um damit die Grundlage zur Erschließung weiterer Transportmärkte zu schaffen. Dies beinhaltet vorrangig Aktionen zur Steigerung der Angebotsqualität (Transportzeit, Zeitfenster) und der Effizienz in der Produktion zur Verbesserung der Marktfähigkeit sowie eine kontinuierliche Erweiterung des KV-Angebotes.

1. Entwicklung und Umsetzung eines durchgängigen achsenbezogenen Traktionskonzepts (Interoperabilität)
2. Ausbau des Leistungsangebotes im unbegleiteten Kombinierten Verkehr und weitere Anpassung der Qualitätsmerkmale an die Marktanforderungen

3. Gemeinsame Bewertung der Perspektiven des Angebots im begleiteten Kombinierten Verkehr (Rollende Landstraße) und Abstimmung kurz- bis mittelfristiger Angebotserweiterungen

Maßnahmenpaket III

Maßnahmen, die überwiegend mittelfristig realisierbar sind und die die Grundlage für ein langfristig angelegtes Wachstum des gesamten Kombinierten Verkehrs bilden: Aktionen dieser Art zielen unter Berücksichtigung der Wechselbeziehungen zwischen begleitetem und unbegleitetem Kombinierten Verkehr auf den Ausbau und die Bereitstellung weiterer Kapazitäten im Bereich Trasse, Traktion und Umschlag.

1. Abstimmung und Bewertung der realen Trassenverfügbarkeit in allen betroffenen Netzabschnitten und Knoten für weitere Verkehrssteigerungen
2. Ausbau und Modernisierung der Schieneninfrastruktur (Strecken, Knoten)
3. Verbesserung der Schienenanbindung und Erweiterung der Umschlagkapazitäten der KV-Terminals in Italien und Deutschland

Monitoring Aktionsplan „Brenner 2005“

Die Verkehrsminister vereinbaren, dass sie die Umsetzung der im Aktionsplan zusammengefassten Maßnahmen in ihrem jeweiligen Verantwortungsbereich beobachten, begleiten und unterstützen sowie auf die jeweils verantwortlichen nationalen Organisationen in diesem Sinn einwirken.

Ein Folgetreffen, bei dem die Minister die bis dahin erzielten Fortschritte und weitere Maßnahmen erörtern werden, wird im Herbst 2003 in Berlin stattfinden. Deutschland wird hierzu als Koordinator einen gemeinsamen Bericht vorlegen.

Zur Vorbereitung dieses Berichts werden die Beteiligten den Koordinator bis zum 30. Juni 2003 über den Stand der getroffenen Maßnahmen und eingeleiteten Projekte informieren.

Anlage:

Detaillierte Darstellung der Maßnahmenpakete

Brenner 2005 – Maßnahmenpaket I

Maßnahmen zur Erreichung und Sicherstellung einer marktfähigen Leistungsqualität im Kombinierten Verkehr - insbesondere im unbegleiteten Kombinierten Verkehr - mit deren Umsetzung sofort begonnen wird (Umsetzungsbeginn noch in 2002)

1. Verbesserung und Vertiefung der begonnenen Kooperation zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen unter Einbezug der Schienennetzbetreiber

1.1 Umgehende Beseitigung bestehender Traktionsengpässe durch Bereitstellung ausreichender Ressourcen (Loks und Lokführer)

verantwortlich: BRC

1.2 Sicherstellung der für den Brennerverkehr notwendigen Ressourcen, d.h. Lokomotiven und Lokomotivführer, mittels Leistungsgarantien incl. Pönalevereinbarung

verantwortlich: BRC

1.3 Erweiterung der Aufgabenstellung der Brenner-Serviceestelle in den Bereich Ressourcensteuerung und Organisationsoptimierung

verantwortlich: BRC

1.4 Vereinfachung bzw. Vereinheitlichung administrativer Vorgänge und Beseitigung betriebstechnischer Hindernisse an den Grenzübergängen durch Vereinheitlichung der Vorschriften der Infrastrukturbetreiber und Verkehrsunternehmen

verantwortlich: Arbeitsgruppe Netz

beteiligt: BRC und Eisenbahnverkehrsunternehmen

2. Verbesserung der Kommunikation und des Datenaustausches zur Optimierung der Schnittstellen zwischen den Beteiligten und zur Optimierung der Ressourcensteuerung und der Kundeninformation

2.1 Bewertung und Priorisierung der bestehenden Schwachstellen in Kommunikation und

Datenaustausch sowie Erstellung eines Aktionsplanes

verantwortlich: BRC

2.2 Optimierung der Qualität/Validität in der Datenerfassung und Datenübermittlung zwischen KV-Operateuren und Eisenbahnverkehrsunternehmen sowohl untereinander wie auch zwischen den Akteuren

verantwortlich: BRC

2.3 Beseitigung bestehender manueller Schnittstellen beim Austausch operativer Daten

verantwortlich: BRC

2.4 Bereitstellung zuverlässiger Informationen über Zuglage und Fahrplanabweichungen seitens der Netzbetreiber

verantwortlich: Arbeitsgruppe Netz

2.5 Entwicklung eines DV-gestützten Systems, mit dem – im Falle von Verspätungen – den KV-Kunden die erwartete Zeit für die Bereitstellung der Ladeeinheiten im Ankunftsterminal frühzeitig mitgeteilt werden kann („Estimated Time of Availability“)

verantwortlich: RCA

beteiligt: Eisenbahnverkehrsunternehmen, Arbeitsgruppe Netz, Cemat, Ökombi und Kombiverkehr

3. Einführung eines übergreifenden Qualitätsmanagementsystems

3.1 Erarbeitung von durchgängigen Maßnahmen der Qualitätssicherung

verantwortlich: BRC

beteiligt: Arbeitsgruppe Netz

3.2 Abschluss von Qualitätsvereinbarungen (Festlegung von Leistungszusagen, Entwicklung von Regeln zur Messung und Bewertung der Leistungsqualität sowie eines Pönale-Systems)

verantwortlich: BRC
beteiligt: Arbeitsgruppe Netz

3.3 Entwicklung eines DV-gestützten Qualitätsmanagementsystems

verantwortlich: BRC
beteiligt: Arbeitsgruppe Netz

4. Beseitigung von Engpässen in der betrieblichen Abwicklung (Schiene, Terminal)

4.1 Verbesserte Koordination von Eisenbahn-, Rangier- und Terminalbetrieb in Verona Q.E.

verantwortlich: RFI
beteiligt: Trenitalia, RTC und Cemat

4.2 Ausrüstung aller in Deutschland und Italien in den Brennerverkehr einbezogenen Terminals mit Spitzenüberspannung

verantwortlich: Arbeitsgruppe DB Netz und RFI

4.3 Realisierung der Direkteinfahrt/-ausfahrt in den Vorbahnhof Verona Q.E. von/nach Norden (Inbetriebnahme 12.12.2002)

verantwortlich: RFI

4.4 Realisierung der Direkteinfahrt in den KV-Terminal Trento (Inbetriebnahme im ersten Halbjahr 2003)

verantwortlich: RFI

4.5 Bewertung der Möglichkeit, den Kombinierten Verkehr ausser auf Verona auch auf andere italienische Terminals zu erweitern, unter Berücksichtigung des existierenden Netzes der Güterverkehrszentren (Padua, Bologna und Turin für Norditalien, Nola und Marcianise für Süditalien), der Herkunft/des Endbestimmungsortes der Waren und der Möglichkeit, ganze Züge zu bilden.

verantwortlich: Cemat, Ökombi und Kombiverkehr
beteiligt: Trenitalia und RTC

Brenner 2005 – Maßnahmenpaket II

Kurzfristige Maßnahmen zur Verbesserung der Angebotsqualität und zur Effizienzsteigerung in der Produktion mit einer einhergehenden schrittweisen Erweiterung des KV-Angebots (Planung in 2002, Umsetzung bis Herbst 2004)

1. Entwicklung und Umsetzung eines durchgängigen achsenbezogenen Traktionskonzepts (Interoperabilität)

1.1 Effizienzsteigerung im Traktionsbereich durch Optimierung des Lokeinsatzes unter Berücksichtigung eines wirtschaftlich vertretbaren Einsatzes von Mehrsystemloks sowie durch gemeinsame Ausbildungskonzepte von Lokführern

verantwortlich: BRC unter Abstimmung der bestehenden Aktivitäten der Arbeitsgruppe Netz

1.2 Vereinheitlichung und Vereinfachung der Zulassungsverfahren von Lokomotiven unter Einbezug vorhandener Mehrsystemloks auf der Brennerachse

verantwortlich: RFI (Italien) in Zusammenarbeit mit EBA (Deutschland) und BMVIT (Österreich) unter Beteiligung von Bahnindustrie und Eisenbahnverkehrsunternehmen

2. Ausbau des Leistungsangebotes im unbegleiteten Kombinierten Verkehr und weitere Anpassung der Qualitätsmerkmale an die Marktanforderungen

2.1 Fahrplanverbesserungen zur Verkürzung der Beförderungszeit in bestehenden Relationen zur Erschließung neuer Marktsegmente im unbegleitetem KV

verantwortlich: Cemat, Ökombi und Kombiverkehr in Zusammenarbeit mit der Arbeitsgruppe Netz, BRC und den Eisenbahnverkehrsunternehmen

2.2 Verbesserung und Ausweitung des bestehenden Gateway-Konzeptes durch eine erweiterte Verknüpfung mit den jeweiligen nationalen Netzen in Deutschland und Italien

verantwortlich: Kombiverkehr und Cemat in Zusammenarbeit mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen

- 2.3 Schnellere Bearbeitung von Fahrplananträgen: One-stop-shopping der Netzbetreiber muss schneller sein als die Bearbeitung von Einzelanträgen

verantwortlich: Arbeitsgruppe Netz

3. Gemeinsame Bewertung der Perspektiven des Angebots im begleiteten Kombinierten Verkehr (Rollende Landstraße) und Abstimmung kurz- bis mittelfristiger Angebotserweiterungen

- 3.1 Überprüfung und Bewertung der Kapazitätsauslastung und Betriebsführung aller derzeitigen Rola-Terminals an der Brennerachse

verantwortlich: Arbeitsgruppe Netz in Zusammenarbeit mit Bertani, Cemat, Kombiverkehr und Ökombi

- 3.2 Untersuchung des bestehenden Rola-Angebots mit dem Ziel auf Weiterführung sowohl auf deutscher Seite in Richtung Norden als auch auf italienischer Seite in Richtung Verona zur Entlastung der Brennerautobahn auch auf der Südseite

verantwortlich: Ökombi in Zusammenarbeit mit Bertani, Cemat und Kombiverkehr

- 3.3 Überprüfung, Bewertung und Abstimmung der von Österreich entwickelten und im Bereich der ÖBB abgestimmten Planung zum Ausbau des begleiteten Verkehrs (RoLa) unter Einbezug der Verfügbarkeit von Ressourcen (Loks und Tragwagen) und Infrastruktur (Rola -Terminals sowie Trassenverfügbarkeit auf allen Netzabschnitten)

verantwortlich: RCA in Zusammenarbeit mit Bertani, Cemat, Kombiverkehr und Ökombi sowie den Eisenbahnverkehrsunternehmen und der Arbeitsgruppe Netz

4. Förderprogramme

Überprüfung und Bewertung der bestehenden und geplanten nationalen Förderprogramme für den Kombinierten Verkehr im Hinblick auf die Wirksamkeit zur Erreichung der mit dem Aktionsplan verbundenen Zielsetzungen zur Verlagerung von Güterverkehren von der Straße auf die Schiene

verantwortlich: BMVBW (Deutschland), BMVIT (Österreich) sowie Ministerium für Bau und Verkehr (Italien)

Brenner 2005 – Maßnahmenpaket III

Erforderliche Maßnahmen zum mittelfristigen Ausbau und Bereitstellung weiterer Kapazitäten im Bereich Trasse, Traktion und Umschlag zur Erzielung der angestrebten Verlagerungseffekte bis 2005 und darüber hinaus

1. Abstimmung und Bewertung der realen Trassenverfügbarkeit in allen betroffenen Netzabschnitten und Knoten für weitere Verkehrssteigerungen

1.1 Trassenverfügbarkeit für den Güterverkehr unter Berücksichtigung des derzeitigen Ausbauzustandes der Infrastruktur und Bewertung der Marktfähigkeit in Abstimmung mit den KV-Operateuren

verantwortlich: Arbeitsgruppe Netz

1.2 Gemeinsame Analyse und Bewertung von Engpässen in der Infrastruktur im Hinblick auf die erwartete Steigerung des KV-Aufkommens

verantwortlich: Arbeitsgruppe Netz

1.3 Überprüfung und Bewertung der Möglichkeit der mittelfristigen Einbeziehung anderer Achsen, insbesondere der Tauernachse in Verbindung mit der Strecke Tarvisio - Udine - Padova/Trieste, in das Ausbaukonzept des Schienengüterverkehrs Deutschland-Österreich-Italien

verantwortlich: Bertani, Cemat, Kombiverkehr und Ökombi in Zusammenarbeit mit der Arbeitsgruppe Netz und den Eisenbahnverkehrsunternehmen

2. Ausbau und Modernisierung der Schieneninfrastruktur (Strecken, Knoten)

2.1 Gemeinsame Überprüfung und Abstimmung des Ausbaubedarfs unter Berücksichtigung des erwarteten Wachstums im KV auf der Brennerachse (siehe Abschlusspapier der Sitzung der Arbeitsgruppe „Infrastruktur“ vom 25./26.09.2002 , z.B. Ausbau der Strecke Wörgl – Innsbruck)

verantwortlich: Arbeitsgruppe Infrastruktur (Leitung: Verkehrsminister der Bundesrepublik Österreich)

3. Verbesserung der Schienenanbindung und Erweiterung der Umschlagkapazitäten der KV-Terminals in Italien und Deutschland

3.1 Überprüfung des vorliegenden Ausbauplans für KV-Terminals in Deutschland unter Berücksichtigung der Auswirkungen der Erweiterungsplanungen für den KV auf der Brennerachse

- Ableitung erforderlicher Ausbaumaßnahmen und Beschleunigung des Planungs- und Umsetzungsprozess
- Abstimmung und Sicherstellung der Finanzierung

verantwortlich: DB Netz und DUSS sowie BMVBW

3.2 Flächendeckende Einführung eines DV-gestützten Terminal-Leitsystems an KV-Terminals in Deutschland

verantwortlich: DB Netz und DUSS

3.3 Bau der „Truderinger Kurve“ zur direkten Anbindung von München-Riem

verantwortlich: DB Netz

3.4 Realisierung des geplanten Ausbaukonzepts für den KV-Terminal Verona Q.E.

verantwortlich: RFI

3.5 Entwicklung eines Konzepts zur Erweiterung von Umschlagkapazitäten im Raum Milano im Rahmen der italienischen Planung zur Terminalstruktur und zum Terminalausbau

verantwortlich: RFI

3.6 Planung und Bau eines neuen öffentlichen Umschlagbahnhofes für intermodale Güterzüge im Gemeindegebiet von Isola della Scala/Verona durch die Gesellschaft STR AG.

verantwortlich: STR