



## Übersicht der bayerischen Maßnahmen zur Stärkung des Schienengüterverkehrs

### Maßnahmen zur Verlagerung von Transporten auf die Schiene:

Die Transportleistung im Güterverkehr soll laut der aktuellen bayerischen Verkehrsprognose in Bayern bis 2030 im Vergleich zu 2010 um 41 Prozent ansteigen. Mit 77 Prozent entfällt der größte Teil des Güterverkehrs auf die Straße, die dann noch häufiger an ihre Leistungs- und Kapazitätsgrenzen kommen wird. Angesichts dieses prognostizierten Verkehrszuwachses ist die bestmögliche Vernetzung der Verkehrsträger und ihre möglichst optimale Auslastung ein zentrales Anliegen der bayerischen Verkehrspolitik. Wesentliches Ziel ist dabei, mehr Güterverkehr von der Straße auf die umweltfreundlicheren Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße zu verlagern.

Grundvoraussetzung für die Verlagerung von der Straße auf die Schiene ist die deutliche Steigerung der Attraktivität und Leistungsfähigkeit des Schienengüterverkehrs. Nur so kann der Schienengüterverkehr im Wettbewerb mit dem Straßengüterverkehr, der sich durch hohe Flexibilität bei zumeist geringeren Kosten im Vergleich zur Schiene auszeichnet, mithalten.

Der Schienengüterverkehr kann die geforderte Leistungsfähigkeit und Flexibilität nur mit neuen, innovativen Konzepten und einer geeigneten Infrastruktur gewährleisten. Damit direkt verbunden ist auch eine notwendige Kostensenkung im Schienengüterverkehr. Bayern fördert daher technische und betriebliche Innovationen in Bezug auf den Schienengüterverkehr. Weiterhin setzt sich Bayern dafür ein, dass die Rahmenbedingungen für den Schienentransport günstiger werden. Daher werden z.B. der Ausbau der Infrastruktur und der Masterplan Güterverkehr und Logistik des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) unterstützt.

Bayern arbeitet seit Jahren an einer **Stärkung der Leistungsfähigkeit des Schienengüterverkehrs**. Es wurden bereits zahlreiche Projekte gefördert, die der

Verlagerung von Transporten auf die Schiene dienen und auch die Wettbewerbsfähigkeit des Kombinierten Verkehrs steigern (siehe unten).

Zudem wird an einem **Intermodaltransport-Konzept Bayern** als Angebot für die Transportwirtschaft mit den Schwerpunkten Standardisierung, Automatisierung, Vernetzung und Digitalisierung gearbeitet mit folgenden geförderten Projekten zur Stärkung der Schiene bzw. des Kombinierten Verkehrs:

- NIKRASA
- Future Trailer
- Future Terminal
- AlplInnoCT (Alpine Innovation for Combined Transport)
- (Internet-)Informationsplattform Güterverkehr und Logistik in Bayern.

Bayern setzt auf die an Standards orientierte und damit flexible sowie einfache und robuste **NIKRASA-Umschlagplatte**, die in bestehenden Terminals kranbar und in gemischten Zügen einsetzbar ist. Der Freistaat hat die Entwicklung der Umschlagplatte NIKRASA seit 2012 gefördert. Die Initiative kam im Übrigen von der BayernhafenGruppe, einer hundertprozentigen Tochter des Freistaats Bayern. Sie ermöglicht einen flexiblen, einfachen und kostengünstigen Umschlag auf die Schiene für bislang nicht-kranbare Sattelanhänger im unbegleiteten Kombinierten Verkehr. Im Gegensatz zum begleiteten Kombinierten Verkehr (Rollende Landstraße auf der Schiene, RoLa) wird dabei nur die Ladungseinheit, d.h. ohne Zugfahrzeug (und dessen Fahrer), auf die Schiene verladen. Dadurch ergibt sich u.a. ein Gewichtsvorteil gegenüber der RoLa, d.h. mehrere und schwerere Ladungseinheiten können bei gleicher Zuglänge transportiert werden. Mit dem NIKRASA-System könnten nahezu alle Sattelanhänger auf die Schiene verlagert werden und nicht nur wie bisher die lediglich fünf Prozent kranbaren Sattelanhänger.

Das ebenfalls vom Freistaat geförderte Projekt **Future Trailer** befasst sich mit der Optimierung der bestehenden technischen Standards von Sattelanhängern, um diese flexibel auf der Straße und der Schiene einsetzen zu können. Der Bund hat an diesem Projekt großes Interesse. Die Abschlussveranstaltung fand am 5. Juli 2018 in Berlin statt.

Im Projekt „Kombinierter Verkehr -**Terminal der Zukunft**“ erfolgt eine digitale Prozessoptimierung und Terminalsteuerung zur Beschleunigung der Abläufe. Die

Fraunhofer Gesellschaft untersucht, inwieweit neue digitale Technologien die Effektivität eines Terminals steigern können.

Ziel der 15 Partner im internationalen Projekt **AlpInnoCT (Alpine Innovation für Combined Transport)** aus Deutschland, Italien, Österreich, Slowenien und der Schweiz (Förderung der EU mit insgesamt drei Millionen Euro, Bayern ist Lead Partner) ist es, zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit des Kombinierten Verkehrs durch eine ganzheitliche und transnationale Optimierung der Prozesse zwischen allen an der Transportkette Beteiligten, beizutragen. Hauptaugenmerk dabei ist, Industrie-Produktions-Know-How auf den Kombinierten Verkehr zu übertragen. Neben der Analyse und Konzeption eines idealen Kombinierten Verkehrssystems, werden im Projekt konkrete Maßnahmen auf Pilotstrecken getestet.

Die Ergebnisse der Studien und Projekte zur Verlagerung von Transporten von der Straße auf die Schiene werden für die Allgemeinheit und zur Nachahmung durch interessierte Unternehmen und Kommunen auf der **Internet-Informationsplattform Güterverkehr und Logistik in Bayern** noch im Sommer 2018 veröffentlicht. Auftragnehmer ist die Logistikinitiative Bayern. Die Plattform wurde im Rahmen der Initiative „Vernetzte Mobilität“ der ehemaligen Obersten Baubehörde entwickelt.

Als weiteres Projekt ist kürzlich der **Future Intermodal Wagon** gestartet. Hier soll ein für den Kombinierten Verkehr optimierter Schienengüterwaggon entwickelt werden, der u.a. eine bessere Ladungsdämpfung hat und durch eine niedrigere Bauweise weitere Strecken für den Kombinierten Verkehr erschließen soll, die bislang aufgrund des Lichtraumprofils für den Kombinierten Verkehr nicht benutzbar sind. Weitere Projekte zur Verbesserung des Kombinierten Verkehrs sind in Planung. Wir prüfen auch bei diesen ein Engagement durch den Freistaat. Dabei handelt es sich um **Future Heavy Goods Vehicle** (optimierte Sattelzugmaschine im Hinblick auf spezifische Anforderungen des Kombinierten Verkehrs) und **Future Tarp** (Lkw-Plane zum Einsatz im Schienenverkehr).

Als weitere Schritte für die nächsten Jahre ist z.B. angestrebt, auch in der Organisation von Umschlagterminals im Rahmen eines Förderprojekts Optimierungsmaßnahmen umzusetzen. Dabei geht es um die Entwicklung von **Systemen zur Stapelbarkeit von Sattelanhängern in den Terminals**. Vorstellbar ist eine Art

Hochregalsystem zum Abstellen und Lagern von Sattelanhängern. Ziel ist, vor allem Umschlagvorgänge effizienter zu gestalten, aber auch die oft beschränkten Platzverhältnisse im Terminal optimal auszunutzen. Dies ist auch notwendig, solange es für Unternehmen günstiger ist, die Straße, also den Transport an sich, oder Terminals als just in time-Lager zu nutzen, anstelle eigene Lagerkapazitäten vorzuhalten.

Neben der Förderung des unbegleiteten Kombinierten Verkehrs werden auch kleine und mittlere Speditionen und Transportunternehmer berücksichtigt, die bisher auf die RoLa (Rollende Landstraße) festgelegt sind. Sie verfügen zumeist nicht über die Ressourcen, neben dem Vorlauf zum Bahntransport zugleich den Nachlauf am Zielort des Bahntransports durchzuführen bzw. zu organisieren. Hier soll die **Entwicklung neuer Geschäftsmodelle für kleine und mittlere Speditionen und Transportunternehmer** gefördert werden. Es müssen neue Formen der Zusammenarbeit geschaffen werden, wie sie z. B. im Stückgutbereich und bei den Paketdiensten schon erfolgreich laufen. Hier gibt es ein großes Potenzial, den Kombinierten Verkehr zu stärken, da ca. 80 Prozent aller Transportunternehmen einen Fuhrpark von zehn oder weniger Lkw haben und bisher nicht bzw. nur zu einem sehr geringen Teil im Kombinierten Verkehr tätig sind.

#### Weitere **Einzelmaßnahmen für den Schienengüterverkehr in Bayern:**

Für prozessoptimierte und umweltfreundliche Transporte sind darüber hinaus die vorhandenen Infrastrukturen effektiv und intelligent zu nutzen, die Verkehrsträger optimal zu vernetzen und der Einsatz neuer Technologien voranzutreiben, die dazu dienen, den Güterverkehr von der Straße auf die Schiene bzw. die Wasserstraße zu verlagern und Hemmnisse bei der Güterverlagerung auf die Schiene abzubauen. Außerhalb des strategischen Konzepts fördert Bayern daher zahlreiche weitere Einzelmaßnahmen für den Schienengüterverkehr. Beispiele sind u.a. Optimierung der Verbindungen Bayern – Hamburg oder Ostkorridor, Maßnahmen zur Gleisanschlussoptimierung und zur Einzelwagenbündelung. Zu den geförderten innovativen Logistikprojekten zählen u.a. eine Studie zur Verlagerung von Großraum- und Schwertransporten auf Schiene und Binnenschifffahrt und eine Anschubfinanzierung für ein Binnenschiffsshuttle von den Westhäfen nach Aschaffenburg zur Vermeidung von Straßentransporten.

### **Bedarfsgerechter Ausbau eines landesweiten Netzes an Umschlaganlagen und Güterverkehrszentren:**

Besonders wichtig zur Verlagerung von Güterverkehr auf umweltfreundliche Verkehrsträger ist schließlich der bedarfsgerechte Ausbau eines landesweiten Netzes an Umschlaganlagen und Güterverkehrszentren. Nur mit einem möglichst reibungslosen Übergang zwischen Straße, Schiene und Wasserstraße können Bahn und Binnenschifffahrt noch stärker in die Transportkette einbezogen werden. Hierzu werden Gemeinden bzw. Gemeindeverbände im Vorfeld der Bundesförderung regelmäßig bei Projektstudien für die Planung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs bzw. von Güterverkehrszentren unterstützt. Bayern verfügt derzeit im deutschlandweiten Vergleich mit etwas über 20 Standorten über eines der leistungsfähigsten Netze im Bereich der Umschlagbahnhöfe und Güterverkehrszentren. In den nächsten Jahren werden die Kapazitäten mit dem Aus- und Neubau z.B. an den Standorten Augsburg, Hof, Burghausen, Wiesau, Weiherhammer und Regensburg weiter gesteigert.

Für Einzelmaßnahmen für den Schienengüterverkehr und Umschlaganlagen bzw. Güterverkehrszentren stehen insgesamt ca. 2 Millionen Euro pro Jahr zur Verfügung.

### **Beitrag Bayerns zum Brennertransit (Brenner-Gipfel):**

Bayern engagiert sich stark im von der EU initiierten Brenner-Gipfel und nimmt auch in den Arbeitsgruppen der Brenner Corridor Plattform teil, unter anderem auch in der Task Force RoLa, die eine kurzfristige Reaktivierung einer Rollenden Landstraße (RoLa) zwischen Regensburg und Italien geprüft hat. Nach dem Ergebnis der Task Force kann das Terminal in Regensburg zügig reaktiviert werden und verfügt das Terminal in Trient über ausreichende Kapazitäten. Auch stehen zusätzliche Zugtrassen zur Verfügung. Allerdings kann aufgrund der derzeit nicht ausreichend verfügbaren speziellen RoLa-Niederflurwaggons kurzfristig nur ein geringer Verlagerungseffekt erreicht werden. Zudem kann die neue RoLa-Verbindung nicht wirtschaftlich betrieben werden. Auch unter Berücksichtigung der möglichen Förderung der einzelnen Länder verbleibt eine Kostenlücke von mehr als 200 Euro pro Lkw-Stellplatz.

Auf dem 2. Brenner-Gipfel am 12. Juni 2018 in Bozen hat Frau Staatsministerin Aigner als Lösung für den Brennertransit mehr Züge des unbegleiteten Kombinierten

ten Verkehrs, insbesondere gemischte Züge aus Containern und Wechselbrücken sowie Sattelanhängern vorgeschlagen. Dabei sollen nicht-kranbare Sattelanhänger mit Hilfe der von Bayern und Österreich geförderten, kurzfristig verfügbaren, einfachen Umschlagplatte NiKRASA von der Straße auf die Schiene verladen werden. Bayern arbeitet bereits an einem Konzept „BRECO.Train – An innovative train for the Brenner Corridor“ zur Umsetzung eines marktfähigen, gemischten Intermodalzuges für den Brenner-Korridor. Alle ermittelten Rahmenbedingungen, wie Terminals, Waggons, Trassen und Potentiale, sollen in Angebotskonzepte mit interessierten Eisenbahnverkehrsunternehmen einfließen. Im Herbst 2018 soll der erste Intermodalzug von München aus über den Brenner starten. Hierzu werden alle Akteure an einen Tisch geholt und eingeladen, ihre Themen und Interessen in das Projekt einzubringen.