

Die Produktionsstraße München-Verona – Probleme und Wünsche

Probleme

Infrastruktur

- Rosenheim ist ein integraler Taktknoten zur halben Stunde im SPNV. Es gibt für SPV und SGV keine getrennte Trassenführung durch den Bahnhof Rosenheim und die Verkehrsarten teilen sich bei der Durchfahrt die Gleise. Durch Fahrstraßenausschlüsse (z.B. keine gleichzeitige Fahrmöglichkeit aus Richtung Kufstein durch Gl. 3 und aus Gl. 4 in Richtung Salzburg) sowie aufgrund zu geringer und zu kurzer Überholgleise ist die Durchfahrt durch und die Pufferung von Zügen im Bahnhof Rosenheim zeitweise nur sehr eingeschränkt möglich
- Geplante Verdichtung des Personenverkehrs um zwei Zugpaare zwischen Rosenheim und Kufstein morgens und in den Nachtstunden ab Fahrplan 2020 verschärft das o.g. Problem weiter
- Es entstehen teils zusätzliche Wartezeiten beim Einscheren des SGV aus München Ost und Nord in Trudering und beim Passieren des Personenverkehrsknoten Rosenheim
- Auf der Neubaustrecke Unterinntal sind nur wenig bzw. erschwerte dispositive Maßnahmen wie Vorfahren und Kreuzungen möglich (keine bzw. wenig Überleitstellen)
- Profileinschränkungen im GV (außergewöhnliche Sendungen mit langsam-fahren und Gleisgeboten zw. Kufstein und Brenner) haben behinderte Folgezüge zur Folge. Umleitungsverkehr ist im Bedarfsfall nicht möglich
- Viele dieser Probleme bedingen eine unkoordinierte Gleisbelegung vor allem am Brenner und in Kufstein und daraus resultierend Abrufstellungen des Güterverkehrs schon bei normaler Frequenz. Das trifft auch bei Störungen im Bereich der DB zu, sodass in Kufstein und Wörgl relativ schnell Züge zurückgehalten werden müssen, und dann dort die Ressourcen verknappt sowie Wenden bei Personal und Triebfahrzeug beeinflusst werden

Technik

Es kommt bei größeren Störungen schnell zu entsprechendem Rückstau. Auch der Rückstau ist problembehaftet, da die Gleiskapazitäten (vor allem Abstellgleise im Knoten München) hierfür sehr begrenzt bzw. nicht lang genug sind

Wünsche

Infrastruktur

Erweiterung vom Betriebswechselfeld auf Betriebswechselfeldbereich (Ausdehnung von Kufstein bis Wörgl): am Bsp. Verkehre durchgehend von Deutschland bis Wörgl um die zusätzliche Behandlung (Triebfahrzeug, Personal, Wagenuntersuchung und Daten) in Kufstein einzusparen.

Technik

Rechtzeitige und durchgehende Zugvorbereitung (inkl. der Befehle) und Datenübermittlung, verpflichtend in elektronischer Form (WEB Eingabemaske kommt voraussichtlich. mit Fahrplanwechsel Dezember 2019). Eventuell eine Cloudlösung für internationale Zugdaten als Optimum. So einheitlich und einfach wie möglich, auch was die Zugänge betrifft (diskriminierungsfrei)

Die Produktionsstraße München-Verona, Stellschraube Zulieferer – Transporteur/Spediteur/Verlader

Forderung Workshop	Maßnahme Katalog	Maßnahme Workshop
Schienengüterverkehr immer zuverlässig verfügbar (Tag und Nacht)	Mautbefreiung für LKWs im Vor- und Nachlauf	Flexible Anpassung der Verlader /Empfänger an die Terminalzeitfenster
Einfaches Buchungssystem	Standardisierung von Frachtpapieren und Dokumentation in einer Sprache	Informations- und Kommunikationsfluss zwischen EVU und Transportunternehmen vereinheitlichen (z. B. Tricon: Plattform für TU, Spediteur kann sich anmelden und sieht seine Ladeinheit).
Vor- und Nachlauf transnational regeln (Bsp. RoLa Vor- und Nachlauf 44t gilt nicht in Italien)	Erarbeitung eines Mittelstandskonzeptes für Transportunternehmen und Spediteuren	Marktseitig Nutzung freier Kapazitäten stimulieren/forcieren
Mehr Transparenz (Tracking and Tracing der Güterzüge)	TAF-TSI Standard	
Freischalten der bayerischen Internet-Plattform zur Übersicht der vorhandenen Buchungssysteme		
Bewusstsein schaffen für den Schienengüterverkehr (auch in der Ausbildung der Transporteure und Spediteure mehr Gewicht auf die Option Schiene bringen)		
Einheitliche EU- Regelung was als Ruhezeit gilt (Busmitfahrt, Zugmitfahrt, wichtig beim begleiteten kombinierten Verkehr)		

Die Produktionsstraße München-Verona, Stellschraube Umschlag – Terminal

Forderung Workshop	Maßnahme Katalog	Maßnahme Workshop
<p>Terminalleistung</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Digitalisierung ▪ Wagenlisten direkt im Terminal generieren und digitalisieren 	<p>Terminalleistung</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbesserungen der Zu- und Abfahrten am RoLa-Terminal Wörgl ▪ Sicherstellung, dass alle RoLa-Züge unabhängig von der Auslastung fahren ▪ Überprüfen und aktualisieren von RoLa-Angebot ▪ Elektrifizierung des Ladegleises im Interporto Trient (Fertigstellung 2019) ▪ Elektrifizierung der „last mile“ im Quadrante Europa 	<p>Terminalleistung</p> <ul style="list-style-type: none"> • Digitalisierung der Wagenlisten • Teilautomatisierte Überprüfung der Züge (z. B. durch Drohnen) • Rangierbetrieb als integrierte Terminaldienstleistung in den Umschlagbetrieb integrieren • offen sein für NIKRASA Lösung am Terminal, um eine bessere Auslastung der Züge zu erreichen und neue Marktsegmente zu erschließen • Pilotprojekt mit VEGA und NIKRASA als Ergänzung zur ROLA prüfen
<p>Terminaldesign</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Terminaldimensionierung groß genug um auch Unregelmäßigkeiten kompensieren zu können ▪ Terminaldesign mit modularen Bausteinen (Modulkonzept) ▪ Standardisierung von Terminaldesign ▪ Stapelbarkeit von Trailern 	<p>Terminalkapazität</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Kapazitätsanalyse bestehender Terminals ▪ Potenzielle Terminal- und Umschlagflächen identifizieren und vorhalten ▪ Bereithaltung geeigneter Flächen in Branzoll (Bozen) für eine eventuell notwendige Verladestation in Südtirol ▪ Modernisierung/Erweiterung bestehender Terminals ▪ Bau eines neuen modernen und für 750-Meter-Züge konzipierten Umladebahnhofes in der Region Verona ▪ Bau eines Terminals im Bereich Langkampfen/Schaftenau mit Anbindung an den Scan-Med-Korridor ▪ Ausbau des Verladebahnhofes in Trient ▪ Einführung von innovativen Terminals 	<p>Terminalkapazitäten</p> <ul style="list-style-type: none"> • Terminalanalyse, (Terminalinfrastruktur, Organisation, werden die bestehenden Terminal-Kapazitäten zu 100 % genutzt?) • Schaffung von mehr Terminalkapazitäten, vor allem in Bayern • Zulaufsteuerung um 50 km zum Terminal verbessern • Einheitlicher und transparenter Informationsfluss zwischen allen Beteiligten → Spitzen im Vorstaubereich vermeiden
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ diskriminierungsfreier Zugang zu den Terminals für alle EVU´s 	<p>Terminalzeiten</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pufferzeiten für die Entladung planen • längere Öffnungszeiten der Terminals • Verladekonzepte an die Trassenverfügbarkeit anpassen • Terminal Verona: Arbeitszeiten in Terminals öffnen (24/7) und an die Verladestrukturen anpassen.

Die Produktionsstraße München-Verona, Stellschraube Fördersystem – Eisenbahnverkehrsunternehmer

Forderung Workshop	Maßnahme Katalog	Maßnahme Workshop
Wagenlisten einheitlich und transnational	<p>Züge</p> <p>Umstellung auf interoperable Triebfahrzeuge, Einführung eines Lok-Pools für alle EVU's (v. a. an Grenzbahnhöfen), Ausreizung des höchstzulässigen Ladegewichtes, Erhöhung der Anzahl von „Mischzügen“ (Züge mit unterschiedlichen Beladungen), Genehmigung des Einsatzes einer Schiebelok am Zugende für schwere für Süd-Nord-laufende Züge mit mehr als 1.500t (Änderung der entsprechenden Verbotsregeln der RFI) ETCS Level2.0 auf der gesamten Strecke, ERTMS auf dem gesamten Korridor</p>	„Estimated time of arrival (ETA)“ für den Terminalbetreiber früher zugänglich machen
Digitalisierung	<p>Angebotskonzept</p> <p>Einführung einer rechtzeitigen und durchgehenden Zugvorbereitung durch webbasierte Echtzeitdaten, Etablierung einer Frachtenbörse (ähnlich dem Straßengüterverkehr) zur besseren Auslastung der Züge</p> <p>Digitalisierung</p> <p>Entwicklung einer einheitlichen IT-Plattform zur Erfassung sämtlicher Zug Daten (Fahrplan, Statusbericht, technische und ladungsrelevante Daten) auf Basis des TAF-TSI-Standards, Zustandsdaten von Triebfahrzeugen und Güterwagen im Betrieb erheben und in Echtzeit auswerten, aufwendige manuelle Prozesse/Arbeitsschritte durch digitale Lösungen ersetzen, Kundeninformation digitalisieren, Automatisierung, automatisierte Erstellung der Beförderungsdokumente</p>	Kommunikation zwischen Lokführer und Einsatzleitung des Infrastrukturbetreibers verbessern
Lärmschutzmaßnahmen am Wagon	<p>Prozeßoptimierung</p> <p>Reduktion Aufenthaltszeit, Vertrauensübergabe der Züge, effizientere Abwicklung von notwendigen Rangiervorgängen am Bahnhof Brenner, Lok und Personalwechsel flexibel planbar machen, klare und einheitliche Prozessstruktur („vom Wareneingang bis zum Warenausgang“ -> vom Startterminal bis zum Endterminal“), Übertragung von Produktions-Know-How auf die Bestandsstrecke (u. a. Lean-Management-Ansätze), geeignete Prozesse implementieren, um eine effektive mittel- und kurzfristige Planung zu ermöglichen, verbesserte Organisation der getakteten intermodalen Shuttleverkehren zwischen großen Wirtschaftszentren, Zentrale Disposition</p>	Zentralen „Kümmerer“ einführen für außerplanmäßige Situationen im Schienengüterverkehr (z. B. Verspätungen, Streckensperrungen, Baustellen etc.)
	<p>Sprache</p> <p>Einheitliche Betriebssprache, Standardisierung von Frachtpapieren und Dokumentation in einer Sprache, Verwendung der englischen Sprache als internationales Kommunikationsmittel im Schienengüterverkehr</p> <p>Kommunikation</p> <p>Korridor Kapazität länderübergreifend transparent und zentral planen, Einheitliches Verständnis über die Bedeutung der Kommunikation schaffen, Zentrale Disposition in Innsbruck</p>	Kooperation/ Allianz von EVU's bei der Benutzung von Neben- und Puffergleisen
	<p>Personal</p> <p>Europaweit standardisierte Aus- und Weiterbildung von Bahnpersonal /Lokführer, Berufsbild Lokführer attraktiver gestalten, optimierte Fahrerausbildung anhand der Betriebsregeln für den gesamten Brenner-Korridor als Grundlage für mehrsprachige grenzüberschreitende Operationen ohne Wechsel des Zugpersonals, Beseitigung des derzeit herrschenden Mangels an Lokführern durch Abschaffung der Regel in Italien, dass zwei Lokführer pro Lok besetzt sein müssen, Einzelfahrereinsatz auf dem gesamten Korridor</p>	Auf einheitliche internationale Vorschriften einigen

Die Produktionsstraße München-Verona, Stellschraube Produktionssteuerung – Infrastrukturbetreiber - Infrastruktur

Forderung Workshop	Maßnahme Katalog	Maßnahme Workshop
	Digitalisierung ETCS Level2.0 auf der gesamten Strecke, ERTMS auf dem gesamten Korridor, Einsatz von modernen Kontrollgeräten (z. B. Wärmebildkameras) bei der Kontrolle unerlaubter Grenzübertritte, TAF-TSI Standard, Automatisierung	Abstellgleise <ul style="list-style-type: none"> • zusätzliche Abstellgleise und Nebengleise bis zu 740 m auf der Strecke
	Baustellen Fernüberwachung der technischen Systeme	Baustellen <ul style="list-style-type: none"> • Baustellensicherung vereinheitlichen • Baumaßnahmen nach Möglichkeit im eingleisigen Betrieb
	Landesebene Deutschland / national Viergleisiger Ausbau München-Johanneskirchen - München-Daglfing; Zweigleisiger Ausbau München-Daglfing - München-Trudering einschl. Ausbau Bf München-Trudering; Neubau Verbindungskurve München-Trudering - München-Riem Ubf; Herstellung Höhenfreiheit München-Daglfing Süd; Rbf München-Nord: Bau von Güterzuganlagen Stau-/Puffergleisen in Ein-/Ausfahrgruppe; Bf Kirchseeon: Verlängerung Überholgleis auf 740 m, Knoten München: zweigleisige Anbindung Nordring, Trennung Mischbetrieb S-Bahn-SGV; Veränderung Weiche Rosenheim Süd zur Nutzung als Überholbahnhof; Überholgleise in Trudering, Assling, Ostermünchen, Rosenheim, Raubling; Ausbau einer leistungsfähigen Umleitungsstrecke über Holzkirchen; Ausbau von Weichen v. a. in Großkarolinenfeld; Überholgleise in Fischbach; Verbesserung der Stellwerkstechnik in Rosenheim und allgemein	Gemeinsame Gleisnutzung <ul style="list-style-type: none"> • Nutzung der S-Bahn Gleise für Güterverkehr zwischen Grafing und München prüfen • Nachrüstung von Lärmschutzmaßnahmen auf S-Bahn-Strecken bei gemeinsamer Gleisnutzung von Güterverkehr und Personennahverkehr
	Länderübergreifend / transnational Einheitliche Geschwindigkeit, Beseitigung von Langsamfahrstellen an der Bestandsstrecke über den Brenner, maximale Längsneigung 12,5%, Einheitliche zulässige Achslast, Ausbau der Bestandsstrecke zur Führung von Güterzügen mit 750 Metern Länge, Auslegung der Planung auf ein einheitliches Streckenprofil „KV-Kodifizierung P 400“, Verbesserung der Sicherheit von höhengleichen Bahnübergängen, Beseitigung von Außenbahnsteigen, die von den Fahrgästen nur durch Überquerung der Gleise zu erreichen sind, Beseitigung von Fahrstraßenausschlüssen, Stopp des Rückbaus vorhandener, für den effizienten Schienengütertransport relevanter Infrastruktur, Harmonisierung Zugschlussignale, Elektrifizierung der „last mile“ zwischen dem Terminal und Rangierbahnhof	Überholgeschwindigkeit <ul style="list-style-type: none"> • höhere Geschwindigkeit beim Gleiswechselbetrieb • Überleitgeschwindigkeiten für Gleiswechselbetrieb etc. standardisieren (auch im Hinblick auf Neubaustrecken) • Lokabstellung: Beleuchtungen und Gehwege in den Bahnhöfen, allgemeine Sicherheitsvorkehrungen verbessern
		Gleiswechselbetrieb <ul style="list-style-type: none"> • Infrastrukturausbau (Signale, Gleiswechselbetrieb, Überholgleis, Zwischenabstellen) • Gleiswechselverkehr verstärken. • Bei Platzmangel ein Überholgleis mittig planen • Elektrifizierung und Anbindung mit Weiche prüfen, um kurzfristig mehr Kapazität zu schaffen
	Umstiegsmöglichkeiten/Rastmöglichkeiten für das Zugpersonal entlang des Korridors	Sozialräume für wartende Lokführer

Die Produktionsstraße München-Verona, Stellschraube Produktionssteuerung – Infrastrukturbetreiber - Betriebsorganisation

Forderung Workshop	Maßnahme Katalog	Maßnahme Workshop
einheitliche Netzregeln	<p>Netzdisposition</p> <p>Schnellere Trassenbereitstellung von Seiten der Infrastruktur / Netz-Betreibern, zusätzliche Slots für den Schienengüterverkehr über den Brenner, effizientere Nutzung der Trassen durch Produktionsstrategien, Bündelung von Güterzugverkehr, durchgehende Zugnummern einführen, „Produktionsvorbereiter Brenner“ regelt Trassenanfrage, Vergabe und Planung mit Katalogtrassen und exakten Zeiten, Trassenbuchung online, Trassenplanung digitalisieren</p>	<p>Netzdisposition</p> <ul style="list-style-type: none"> Optimierung der Priorisierung im Schienenverkehr für den Güterverkehr Vermeiden von Zugausfall im Schienengüterverkehr bei Verspätung Länderübergreifende Baustelleninformation Baufenster in Italien miteinbeziehen
einheitlicher Arbeitsschutz	<p>Baustellenmanagement</p> <ul style="list-style-type: none"> Optimierung des Baustellenmanagements Frühzeitige Information der betroffenen Marktteilnehmer, die diese Gütertrasse nutzen Bessere und grenzüberschreitende Koordinierung von Baustellen 	<p>Baustellenmanagement</p> <ul style="list-style-type: none"> Planmäßige Disposition auch bei Baustelle ermöglichen Baustellenmanagement national/ international, und Länder übergreifend Baustellenplanung verbessern - auch im Hinblick auf die Trassenkapazitäten
einheitliche Sicherheitsbehörden	<p>Prozeßoptimierung</p> <ul style="list-style-type: none"> Einheitliche Betriebssprache Korridor Kapazität länderübergreifend transparent und zentral planen Zentrale Disposition in Innsbruck/ länderübergreifende Disposition mit einheitlichen Dispositionsregeln Veröffentlichung von gültigen Basisinformationen zur Unterstützung des Planungsprozesses von Eisenbahnunternehmen (EVU) von den Infrastrukturbetreibern (IB): Topographie, Funktionen in Stationen (z. B. Anzahl und Länge der Nebengleise), Höchst- / Mindestgeschwindigkeiten, Kapazitäten von Streckenabschnitten usw., Einheitliches Verständnis über die Bedeutung der Kommunikation schaffen Vereinheitlichung von Definitionen und Vorschriften Harmonisierung der Sicherheitsstandards und der Betriebsführungsregeln Einheitliche Regeln beim Abfalltransport im Bereich des Schienenverkehrs Optimierung des Personaleinsatzes Differenzierung der Eisenbahnnutzungsgebühren (Anreiz schaffen für weniger Lärm, Schadstoffe) Überarbeitung der Tarife für den Netzzugang durch marktkonforme Preisstruktur diskriminierungsfreier Zugang zur Schieneninfrastruktur für alle EVU's aufwendige manuelle Prozesse/Arbeitsschritte durch digitale Lösungen ersetzen Kundeninformation digitalisieren Automatisierung Reduktion Aufenthaltszeit Einführung eines verlässlichen Winterdienstes am Brenner, effizientere Abwicklung von notwendigen Rangiervorgängen am Bahnhof Brenner, Lok und Personalwechsel flexibel planbar machen Klare, einheitliche Prozessstruktur vom Startterminal bis zum Endterminal 	<p>Prozeßoptimierung</p> <ul style="list-style-type: none"> Wagentechnische Untersuchungen klären (ist eine Vertrauensübergabe möglich? Gemeinsames Zertifikat? etc.) Verlässlichen Winterdienst entlang des Brenner-Korridors (v. a. am Brenner) einführen einheitliche Betriebsführungsgrundsätze bzw. Vereinbarung für Brennerkorridor schaffen Flexibilisierung im Betrieb, flexiblere Gleisnutzung, Lokführer, Bereitschaften Zentrale Disposition
einheitliche Fahrdienstregeln	<p>Monitoring</p> <p>Berechnung der maximalen und erforderlichen Kapazitäten, auch im Hinblick auf absehbare Ausbauzustände und zukünftige Zugleitsysteme, Monitoring von Verkehrsentwicklung und Prognosen, um flexibler und schneller auf Entwicklungen zu reagieren, Organisation bilden, die die Entwicklung im Intermodal Verkehr beobachtet, Prognosen auswertet und steuernd eingreifen kann</p>	

Die Produktionsstraße München-Verona, Stellschraube Produktionsleiter – Politik

Forderung Workshop	Maßnahme Katalog	Maßnahme Workshop
Fördermittel oder den Zugang zu Fördermitteln verteilen	<p>Förderung</p> <ul style="list-style-type: none"> Verbesserte Rahmenbedingungen für Förderung der Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene schaffen Gezielte Maßnahmen zur Produktivitätssteigerung der Schiene fördern Förderprogramm Mehrsystemloks Förderung von innovativen Umschlagtechnologien auf der Strecke zwischen München und Verona 	Beteiligte des Intermodaltransportes wenden sich mit detaillierten Angaben über den Bedarf und den Effekt der Maßnahme an die Politik
Information zusammentragen und weitergeben	Einsprachigen Betrieb unterstützen	
	<p>Harmonisierung</p> <ul style="list-style-type: none"> Einheitliches, standardisiertes europäisches Eisenbahnrecht (keine nationalen Auflagen oder Sonderregelungen) den Erfordernissen eines grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrs angepasst Einheitliches Sicherheitszertifikat A mit einheitlicher Sicherheitsbescheinigung B und gegenseitiger Anerkennung der Zertifikate der Länderbehörden 	
	<p>Maut</p> <ul style="list-style-type: none"> Mautbefreiung für Lkws im Vor- und Nachlauf Keine unterschiedliche Schienenmaut in Österreich 	
	Querfinanzierung über Besteuerung Kraftstoff/CO2	