Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Fachworkshop im Rahmen der Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie der Bundesregierung (MKS)

„Wachstumschancen des Verkehrsträgers Schiene – Wege für eine stärkere Verlagerung von Güterverkehr“

Fokus Multimodale Knoten

am 16. September 2015

22. Oktober 2015

Die Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie für Deutschland (MKS)

Im Rahmen der Energiewende steht auch der Verkehrssektor vor der Aufgabe, seine Energiebasis zu verändern und Treibhausgasemissionen einzusparen. Heute hat der Verkehrssektor einen Anteil von rund 30 Prozent am Endenergieverbrauch und ist für etwa 18 Prozent der CO_2-Emissionen in Deutschland verantwortlich. Zudem ist der Verkehr zu 95 Prozent von fossilen Energieträgern abhängig. In ihrem Energiekonzept hat sich die Bundesregierung deshalb das ambitionierte Ziel gesetzt, 40 Prozent des Endenergieverbrauchs im Verkehr bis 2050 gegenüber 2005 einzusparen.

Die Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie (MKS) ist der konkrete Beitrag zur Gestaltung der Energiewende im Verkehrssektor und damit zur Erreichung der übergeordneten umwelt- und energiepolitischen Ziele der Bundesregierung (Klimaschutz, Sicherung der Energieversorgung und der internationalen Wettbewerbsfähigkeit). Damit besteht eine verkehrsträgerübergreifende Informations- und Orientierungsgrundlage über Technologien sowie Energie- und Kraftstoffoptionen. Sie bildet zudem den Ausgangspunkt, die Wissensbasis über Energie- und Technologiefragen zu verbreitern, um Rahmenbedingungen zu analysieren und darauf aufbauend Ziele und Maßnahmen zu priorisieren.

Da sich die Rahmenbedingungen (neue Technologien und Erkenntnisse zur Verfügbarkeit von Rohstoffen) in den Bereichen Verkehr und Energie ständig verändern und auch die Akteurskonstellationen einem stetigen Wandel unterliegen, hat die Bundesregierung beschlossen, die MKS stetig fortzuschreiben und konkrete Maßnahmen (z.B. Pilotprojekte und Markthochlaufprogramme) zu geeigneten Themen voranzutreiben. Für diese Weiterentwicklung wurde das wissenschaftliche Konsortium der MKS mit Untersuchungen zu zentralen Aspekten der MKS beauftragt. Um in den Untersuchungen auch die Perspektiven der Praktiker mit einzubeziehen und relevante Entwicklungen frühzeitig berücksichtigen zu können, werden zu geeigneten Zeitpunkten Fachworkshops mit zentralen Akteuren der Themenfelder umgesetzt.

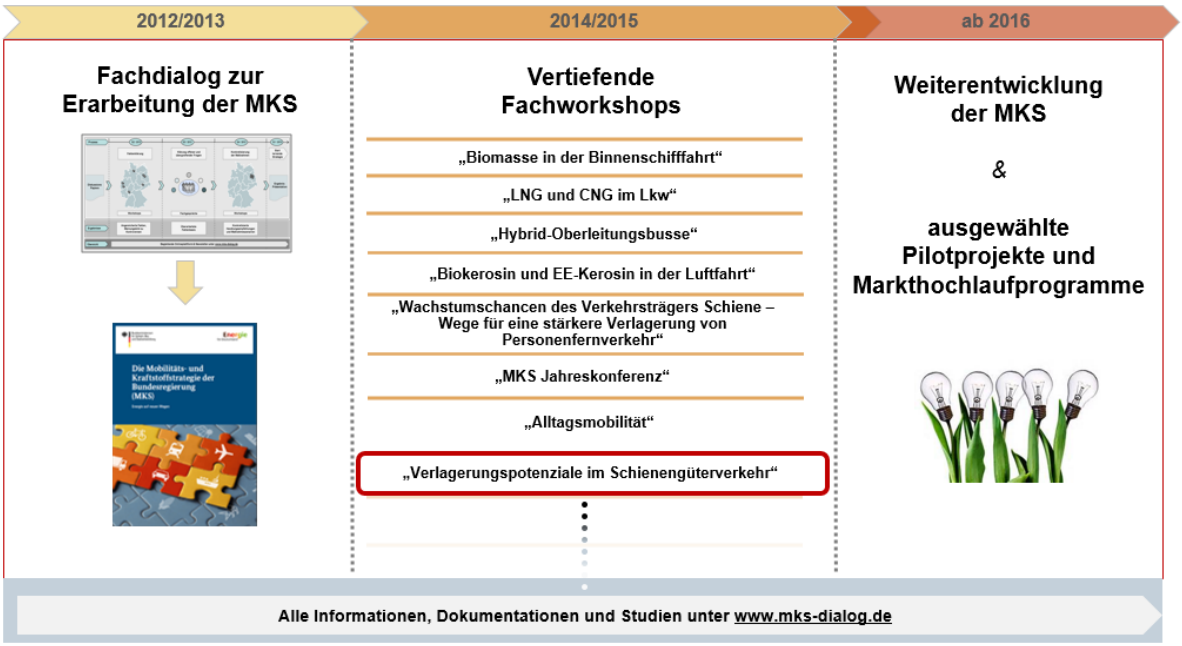

Abbildung: Der Prozess zur Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie der Bundesregierung

Der Fachworkshop am 16. September 2015

In Deutschland wird der überwiegende Anteil der Güter auf der Straße transportiert. Damit ist der Güterverkehr für einen Großteil der verkehrsbedingten CO_2-Emissionen verantwortlich. Bis zum Jahr 2030 wird ein Zuwachs des Güterverkehrsaufkommens von 38 Prozent gegenüber 2010 prognostiziert. Für das Gelingen der Energiewende im Verkehr sind daher konkrete energie- und emissionssparende Lösungen im Güterverkehr von besonderer Bedeutung. Eine stärkere Nutzung des Verkehrsträgers Schiene besitzt dabei großes Potenzial: Ein Großteil der Züge fährt bereits elektrisch und weist damit eine beachtliche Energieeffizienz auf. Auch wächst der Anteil erneuerbarer Energien am Bahnstrommix kontinuierlich. Jedoch ist der Schienengüterverkehr (SGV) einem intensiven Wettbewerb mit dem Lkw, sowie in geringerem Maße mit dem Luftverkehr und der Binnenschifffahrt ausgesetzt. In diesem Spannungsfeld obliegt es den Akteuren des Schienensystems, durch Innovation und Marktorientierung ihre Position auszubauen. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat daher Untersuchungen beauftragt, in der die Potenziale, Chancen und Hemmnisse einer stärkeren Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene analysiert werden.

Der Fachworkshop **„Wachstumschancen des Verkehrsträgers Schiene – Wege für eine stärkere Verlagerung von Güterverkehr: Fokus Multimodale Knoten“** am 16. September 2015 beschäftigte sich mit der Fragestellung, welchen Anforderungen die Terminalstruktur und insbesondere multimodale Knoten in Deutschland genügen müssen und welche Rahmenbedingungen benötigt werden, um den Anteil des kombinierten Verkehrs (KV) im Gesamtgüterverkehrsaufkommen zu erhöhen.

Dieser Workshop steht in einer Reihe mit zwei weiteren durchgeführten Fachworkshops mit den Themenschwerpunkten „Infrastruktur“ und „Innovative Güterwagen“.

Ablauf des Fachworkshops

Uhrzeit	Programmpunkt
14.00 Uhr	**Begrüßung und inhaltliche Einführung** • *Dr. Joachim Hugo, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)*
14.05 Uhr	**Einordnung der Veranstaltung in die MKS und Vorstellung des Tagesablaufs sowie der Referenten** • *Christian Klasen, IFOK GmbH*
14.10 Uhr	**Thematische Einführung durch die wissenschaftliche Begleitung und Vorstellung der Untersuchungsziele** • *Prof. Dr. Gernot Liedtke, Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V.*
14.30 Uhr	**Diskussionsrunde I: Anforderungen an multimodale Knoten und die Terminalstruktur in Deutschland** • *Wolfgang Müller, Deutsche Umschlagsgesellschaft Schiene-Straße mbH (DUSS)* • *Heiko Krebs, Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG* Anschließend gemeinsame Diskussion mit allen Teilnehmenden
16.30 Uhr	**Diskussionsrunde II: Förderung und Rahmenbedingungen von Terminals** • *Martin Heiland, IPG Infrastruktur- und Projektentwicklungsgesellschaft mbH* Anschließend gemeinsame Diskussion mit allen Teilnehmenden
17.50 Uhr	**Ausblick und Verabschiedung** • *Dr. Joachim Hugo, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)*

Moderation: Christian Klasen, IFOK GmbH

Thematische Einführung durch die wissenschaftliche Begleitung und Vorstellung der Untersuchungsziele

Prof. Dr. Gernot Liedtke, Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V.

- Der prognostiziert auch zukünftig stark zunehmende Güterverkehr macht die Erreichung der energiepolitischen Ziele im Verkehr zu einer großen Herausforderung.
- Technische Verbesserungen beim Lkw werden zukünftig nur noch verhältnismäßig geringe Energieeinsparpotenziale aufweisen. Um die Energieverbräuche im Güterverkehr senken zu können ist daher die (Teil-)Verlagerung von Gütern auf die Schiene unumgänglich. Notwendig für diese Verlagerung von der Straße auf die Schiene sind gut ausgebaute multimodale Knoten.
- Aktuelle Trends im Schienengüterverkehr zeigen, dass der Anteil der Massengüter stagniert, während die Anzahl an immer kleineren Stückgütern zunimmt. Ein großer Teil der nur kleine Ladungspartien belegenden Stückgüter soll weiterhin in einer „just-in-time"-Lieferung zugestellt werden. Gleichzeitig ist der Güterverkehr internationaler geworden. Die Güter legen dabei immer längere Strecken zurück.
- Der überwiegende Anteil des Schienengütertransports in Deutschland findet auf wenigen großen Korridoren statt, weshalb viele potentielle Sender und Empfänger in der Fläche per Schiene nicht erreicht werden. Multimodalität ist daher ein wesentlicher Faktor, um Teil-Transportstrecken auf die Schiene zu verlagern und so den Anteil der Schiene am Modalsplit zu halten beziehungsweise sogar auszubauen.
- Viele Verlader wünschen sich eine Reduktion ihrer CO_2-Emissionen beim Transport. Der kombinierte Verkehr ist für sie daher sehr interessiert, darf allerdings keine großen Mehrkosten verursachen.
- Heutzutage gibt es verschiedene Umschlagskonzepte für den kombinierte Verkehr: Der Markt ist generell von klassischen großen Containerterminals durchdrungen. Hinzu kommen Kleinumschlagsgeräte und Reach-Stacker. Für den KV geeignete Stückgutzentren sind zurzeit noch nicht konkurrenzfähig. Sie sollten jedoch bedacht werden, um den KV zu fördern.

Die Präsentation von Prof. Dr. Liedtke ist unter dem folgenden Link verfügbar.

Diskussionsrunde I: Anforderungen an multimodale Knoten und die Terminalstruktur in Deutschland

Wolfgang Müller, Deutsche Umschlagsgesellschaft Schiene-Straße mbH (DUSS)

- Der KV ist der Güterverkehr des 21. Jahrhunderts. Fast jedes Gut kann heute problemlos in genormte Behälter verpackt werden.
- Die Stapelbarkeit der Ladeeinheiten ist enorm wichtig. Stapelbare Einheiten sind zumeist 20 oder 40 Fuß Container im Durchschnitt 1,6 TEU (Twenty-foot Equivalent Unit).Nicht stapelbare Behälter waren früher überwiegend Wechselbehälter (WB). Heute hat der Sattelauflieger diese Position eingenommen. Problematisch ist zurzeit die Bemessung der Abstellspuren. Es wird zwar noch in Ladeeinheiten gerechnet, aber diese sind größer geworden.
- Kostenvorteile ermöglicht der KV vor allem dann, wenn Ganzzüge eingesetzt werden können. Dies ist jedoch in vielen Relationen nicht einfach, da die Menge ggfs. über mehrere Tage gesammelt werden muss, bis ein Ganzzug vollständig ist.
- Durch Verspätungen werden häufig weitere Abstellflächen im Terminal benötigt. Daher sollte bei multimodalen Knoten am besten pro Umschlaggleis eine Abstellspur vorhanden sein. Zudem werden mehr Stellflächen für Sattelauflieger und den Umschlag mit mobilen Geräten benötigt.
- Zur Nutzung weiterer Effizienzpotenziale könnte das Terminal auch Rangierloks selbst einsetzen, die auch 1.000 oder 1.500m-Züge in eine 750m Kranbahn in zwei Schritten rangieren könnten.

- Um die Wartezeiten von Lkw zu reduzieren – und damit auch die Kosten sowie den Platzbedarf zu reduzieren – bestehen auch bei der Anwendung von modernen Informationstechnologien noch Verbesserungsmöglichkeiten.
- Viele Spediteure verfügen bereits über die richtigen Behälter für den KV, doch ist die Straße im Vergleich noch immer kostengünstiger. Aus diesem Grund erhöht sich auch der Anteil des Schienengüterverkehrs im Modalsplit nicht. So fahren beispielsweise kranbare Sattelauflieger eben auch auf der Straße.

Die Präsentation von Herrn Müller steht unter diesem Link zum Download zur Verfügung.

Heiko Krebs, Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG

- Kombiverkehr betreibt das dichteste Netzwerke für den kombinierten Verkehr (KV) Schiene – Straße in Europa mit leistungsfähigen Terminal-Terminal Verbindungen (täglich 170 Zugabfahrten in 28 Länder, ca. 15.000 Verbindungen im Gatewayverkehr).
- Die erfolgreiche Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene mit den aufgezeigten Effekten für den Umweltschutz ist von mehreren Faktoren abhängig.
- Die KV-Terminals übernehmen an den Nahtstellen Straße/Schiene und Schiene/Schiene eine herausragende Position. Eine leistungsfähige Terminalinfrastruktur mit günstigen Umschlagkosten und effizienten Ablaufprozessen sind wesentliche Erfolgsfaktoren für den KV.
- Auch die Erreichbarkeit der KV-Terminals und die dafür anfallenden Infrastrukturkosten („letzte Meile“) spielen eine nicht zu unterschätzende Rolle. Insofern ist die leistungsfähige, schnelle und kostengünstige Anbindung der KV-Terminals an die DB-Netz Hauptstrecken wichtig.
- KV-Terminals steigern den Durchsatz durch die Erhöhung des Gleisbelegungsfaktors, d.h. die Abfertigung mehrerer Züge pro Tag auf einem Umschlaggleis. Zwischenabstellungen von Ladeeinheiten sind nötig. Die Folge: viele KV-Terminals insbesondere im Süden der Republik erreichen ihre Kapazitätsgrenzen und attraktive Zeitfenster sind nicht mehr verfügbar. Die bisherige Förderpolitik hat diesem Umstand nicht ausreichend Rechnung getragen.
- Bei stabilen Rahmenbedingungen sind Wachstumsraten von 5-6% p.a. im kombinierten Verkehr möglich. Dazu sind jedoch ein bedarfsgerechter Infrastrukturausbau, eine verlässliche und nachhaltige Leistungsqualität der EVU, marktgerechte Trassenpreise und stabile Rahmenbedingungen bei Maßen und Gewichten (Stichwort: Lang-LKW) notwendig.
- Im Komplettladungsbereich steigt der Anteil zu befördernder Trailer kontinuierlich. Dies hat Auswirkungen auf das künftige Layout von KV-Terminals zur Folge (Abstellflächen außerhalb der Kranbereiche).
- Der „maritime“ KV hat andere Anforderungen an die Terminalinfrastruktur als der „kontinentale“ Verkehr. Dies gilt es ebenfalls in künftigen Planungen zu berücksichtigen.
- Als Netzwerkoperateur sieht Kombiverkehr Chancen, den KV über sog. „Megahubs“ wieder in die Fläche zu bringen. Dabei erreichen „bunt“ beladene Züge aus Regional- und Unterzentren die Megahubs. Über Schnellumschlaganlagen steigen die Ladeeinheiten auf zielreine Züge um.
- Um kleine und mittelständische Unternehmen als Nutzer zu gewinnen, ist es erforderlich, den KV attraktiver zu gestalten. Dazu muss das Vertrauen in die Zuverlässigkeit des KV gesteigert werden (nachhaltig pünktliche Züge, akzeptable Preise etc.).

Die Präsentation von Herrn Krebs steht unter diesem Link zum Download zur Verfügung.

Zentrale Ergebnisse der Diskussion

- Der KV hat nur einen kleinen Teil des Rückgangs im Einzelwagenverkehr abfangen können, denn der reine Lkw-Transport wird im Vergleich zum Schienentransport immer günstiger. Die Schiene steht unter starken staatlich induzierten Belastungen (z.B. EEG-Umlage), die aus Sicht der Teilnehmer in den nächsten Jahren weiter ansteigen werden.

- Der Stückgutverkehr muss deutlich schneller und pünktlicher werden, um mit dem Lkw konkurrieren zu können. Auch müssen Vor- und Nachlaufzeit mit einberechnet werden, wodurch die Schiene vor allem auf kurzen Strecken im Inland nicht schneller ist als der Lkw oder Kleintransporter.
- Der gesamte Verladevorgang am Terminal kann durch ILO-Codes und die damit mögliche Maschinenlesbarkeit und schnelle Identifikation von Ladeeinheiten beschleunigt werden.
- Als wesentlicher Störfaktor für die Pünktlichkeit des Schienengüterverkehrs wird der Vorrang des Personenverkehrs benannt. Doch auch Engpässe und Baustellen sowie nicht optimal besetzte Stellwerke sind problematisch.
- Verspätungen haben auch kapazitive Auswirkungen, denn häufig ist die geplante Entladungszeit durch Verspätungen bereits vergangen. Daher werden im Terminal nicht alle Zeiten verkauft um Platz für Störungen und Verspätungen zu haben. Dies reduziert entsprechend die Kapazität sowie die Wirtschaftlichkeit der Terminals.
- Um die Wirtschaftlichkeit zu erhöhen werden verlängerte Zuglängen vorgeschlagen. Die ebenfalls diskutierten Doppelstockzüge können hingegen auf vielen Korridoren nicht gefahren werden, da die Trassen nicht für die größere Achslast sowie die höheren Wagen (Lichtraumprofil) ausgelegt sind.
- Terminals müssen in Zukunft viele Güter (z.B. auch Gefahrentransporte) bedienen können. Es werden tragfähigere Kräne benötigt sowie Abstellflächen mit Pufferfunktion. Da in Zukunft der größte Teil der Transporte in nicht-stapelbaren Sattelaufliegern gefahren wird, benötigen Terminals große Lagerkapazitäten. Es ist jedoch schwierig Flächen zu finden, an denen 1.500m lange Züge abgestellt und umgeladen werden können.
- Eine Trennung von kontinentalem und maritimem Containerverkehr wird von einigen Teilnehmern als sinnvoll angesehen. Andererseits sei dies auch innerhalb der Terminals, die beides bedienen, heute bereits der Fall, sodass eine räumliche Trennung keine weitere Produktivitätssteigerung bringen würde.
- Uneinigkeit besteht bezüglich der Dezentralisierung von Terminals. Dezentrale Terminals sind näher beim Kunden und können auch direkt an Hot-Spots errichtet werden (Innenstadtterminals, Industriecluster). Zentrale Terminals können hingegen größere Mengen erschließen und im Direktverkehr an die Zielorte (weitere zentrale Terminals) bringen.
- Dezentrale Terminals erfordern jedoch sogenannte „Hub&Spoke“-Systeme mit zentralen Hubs (z.B. Gateways, Megabubs etc.) und zuverlässige Transportzeiten auf der Schiene zwischen den Terminals. Zusätzlich sind neue Betreiberkonzepte notwendig (integriertes Umschlag-, Transport und Logistikunternehmen mit Tür-zu-Tür-Angeboten, Kooperationen).
- Auch die sehr langen Realisierungszeiträume von geplanten Terminals stellen eine Herausforderung in der Verknüpfung dar. Wichtig sei, dass die großen Knoten restriktionsfrei zugänglich sind. Der direkte Weg vom Start- zum Zielterminal ist gleichzeitig der schnellste und günstigste.
- Die Erhöhung der Zuglänge besitzt großes Potenzial zur Steigerung der Produktivität im Schienengüterverkehr. Bevor jedoch über Züge von über 1.000m diskutiert wird, sollte zunächst flächendeckend der Einsatz von 740m-Zügen ermöglicht werden. Dennoch könnten „Langzüge“ zunächst auf einigen Strecken eingesetzt werden, die dann Stück für Stück erweitert werden. Dadurch könnte bereits jetzt mit der Umsetzung begonnen werden.
- Um die Auslastung der Terminals im Tagesverlauf gleichmäßig zu gestalten, sind Preisdifferenzierungen zwischen Tages- und Nachtzeiten wenig geeignet. Ein hoher Peak-Preis macht den Güterverkehr noch weniger konkurrenzfähig im Vergleich zur Straße. Nachts günstigere Preise anzubieten ist hingegen ohne Unterstützung ebenfalls schwierig, da dann die Kosten des Terminals nicht gedeckt werden können.
- Schlussendlich entscheidet die Spedition darüber, ob intermodal gefahren wird. Neben der Preisfrage muss also auch Überzeugungsarbeit in den Speditionen geleistet werden. Nicht nur die Sattelauflieger müssen dementsprechend angepasst werden, sondern auch die Prozesse.

Diskussionsrunde II – Förderung und Rahmenbedingungen von Terminals

Prof. Dr. Gernot Liedtke erläutert zum Einstieg in die zweite Diskussionsrunde die Förderstruktur für Terminals in Deutschland: Das Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchwAG) fördert Unternehmen des Bundes wenn deren Projekte in den Bedarfsplan des Bundes aufgenommen wurden. Die KV-Richtlinie fördert hingegen private Unternehmen beim Aufbau von KV-Terminals. Die dazugehörigen Folien sind in der Präsentation von Herrn Prof. Liedtke integriert.

Birgit Faßbender (Referat G 22 – Güterverkehr und Logistik – BMVI) erläuterte daraufhin den aktuellen Stand der KV-Förderrichtlinie. Die derzeit geltende Richtlinie läuft Ende 2015 aus. Die Überarbeitung der Richtlinie wurde bereits durchgeführt einschließlich einer Verbändebeteiligung. Die weitere Abstimmung wurde jedoch gestoppt, da das Bundeskabinett am 01. Juli 2015 eine Haushaltsanalyse (sogenannte Spending Revue) beschlossen hat, wonach das KV-Förderprogramm zunächst daraufhin untersucht wird, ob die Ziele noch angemessen sind, ob diese erreicht werden und ob die Förderung wirtschaftlich erfolgt. Die Spending Review wird im März 2016 abgeschlossen und die Ergebnisse werden in die Überarbeitung der Förderrichtlinie einfließen. Um auch während der Spending Review eine Fördergrundlage zu gewährleisten, wurde ein Antrag an die EU-Kommission zur einjährigen Verlängerung (bis 31.12.2016) der bestehenden Richtlinie gestellt.

Martin Heiland, IPG Infrastruktur- und Projektentwicklungsgesellschaft mbH

- Für den Erhalt von Mitteln aus der KV-Förderrichtlinie herrschen sehr konkrete rechtliche Bestimmungen, die für einige Antragsteller schwierig zu erfüllen sind. Auch sind Informationen für KV-Teilnehmer, die zwar förderberechtigt, jedoch nicht direkt an der Schiene sind oder ein Terminal haben, schwer zu finden. So ist die Straße zwar ein wesentliches Element, aber nicht Teil der Diskussion zum KV oder Adressat der KV-Richtlinie.
- Bezüglich der Kommunen besteht eine Definitionslücke, denn nicht nur Unternehmen, sondern auch Kommunen müssen sich mit Häfen und Terminals intensiv auseinandersetzen.
- Der Bund sollte die KV-Infrastruktur in ihrer Gesamtheit fördern, also sowohl die Terminals der DB-AG als auch jene Dritter. Dies sollte diskriminierungsfrei geschehen um den Informationsstand zu erhöhen.

Die Präsentation von Herrn Heiland können Sie unter folgendem Link herunterladen.

Zentrale Ergebnisse der Diskussion

- Problematisch ist die mangelnde Kooperation der verschiedenen Partner an den KV-Terminals. Die Abgrenzung zwischen ihnen, sowie weite Umfahrungen von den Lagerhallen zum Terminal verkomplizieren den KV unnötig. Dies ist dadurch bedingt, dass vor allem im Bereich der DB diverse Rechtsformen vorliegen, was die Komplexität der Zusammenarbeit erhöht.
- Laut ISPS-Sicherheitsbestimmungen müssen Terminals für den Übersee- und Hafenhinterlandverkehr bestimmte Anforderungen erfüllen. Daher verfügen sie auch nicht über weitere Zugänge, über die eventuell anliegende Depotbetreiber ihre Container direkt anliefern könnten. Auch unter Berücksichtigung des Wertes der Containerladungen ist der Sicherheitsaspekt wichtig. Kein Terminalbetreiber würde Garantien für seitliche offene Wege und dementsprechende Zugänge zum Gelände übernehmen.
- Viele attraktive Zeitfenster sind an den Terminals belegt. In den großen Terminalanlagen herrscht bereits 3-Schicht-Betrieb von Montag bis Samstag. Dies spricht dafür, dass diese Anlagen für den Kunden attraktiv sind. Auch einige kleine Anlagen arbeiten bereits rund um die Uhr. An kleinen Terminals hingegen gibt es nur zwei Schichten. Die Verlader haben nur tagsüber geöffnet und geben so den Lkws die Liefer- und Abholzeiten vor.
- Ein positives Beispiel, wie das Problem der Terminalzeiten gelöst werden kann, zeigt das DUSS-Terminal Köln Eifeltor auf. Dort wurde ein Dialog mit der Chemieindustrie initiiert, die im Gegensatz zu vielen Verladern rund um die Uhr be- und entlädt. So kann das gesamte Zeitspektrum, also auch die Nacht, voll ausgelastet werden.

- Um die Produktivität des eingesetzten Wagenmaterials zu erhöhen, fahren die Züge so schnell wie möglich wieder aus dem Terminal aus. Auch finden keine Leertransporte mehr statt, diese werden zur Kostenersparnis vermieden. Die Knappheit an Zeitfenstern führt dazu, dass die Anlieferung für Güter, die erst nachmittags versendet werden, teilweise bereits vormittags erfolgt. Sollen Züge in die Nacht verschoben werden, so müssen diese vorgepuffert werden, d.h. der Lkw kommt tagsüber, der Zug wird beladen, steht dann den ganzen Tag und fährt erst nachts. Dies belastet die Abstellkapazitäten und ist wenig effizient.
- Die zu beschließenden Maßnahmen sollten sich wie in der Richtlinie beschrieben darauf konzentrieren, die geförderte Infrastruktur optimal auszulasten. Die Ausnutzung ist jedoch nicht abhängig von der Förderung. Letztlich ist die Wirtschaftlichkeit entscheidend. Dafür könnte die Richtlinie dahingehend geöffnet werden, Terminals im Nachhinein zu ergänzen, um weitere Dienstleistungen anbieten zu können.
- Um den KV zu fördern, könnte eine leistungsabhängige Förderstruktur geschaffen werden, wie sie beispielsweise in der Schweiz existiert. Dort wird jede Sendung leistungsabhängig gefördert und so die beste Technologie unterstützt.
    - Hinweis von Seiten des BMVI: Die Förderrichtlinie fördert bewusst nur Infrastruktur. Es wurde geprüft, ob auch Verkehre zu fördern sind, man entschied sich jedoch dagegen. Grund ist, dass bei einer späteren Einstellung oder Reduzierung der Förderung voraussichtlich auch die Verkehre eingestellt oder reduziert würden. Über die Förderung der Infrastruktur soll erreicht werden, dass geringe Umschlagspreise angeboten werden können und somit auch die Verkehre beeinflusst werden. Es handelt sich daher um eine investive Förderung und nicht um eine Förderung pro Umschlag.
- Problematisch bezüglich der Förderung über das BSchwAG ist, dass diese im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) abgebildet sein müssen, welcher eine gewisse Vorlaufzeit benötigt. Bereits jetzt haben die DUSS-Terminals Kapazitätsprobleme, ohne den beschlossenen BVWP kann die Förderung jedoch nicht beginnen. Obwohl die Kunden da wären, kann nicht erweitert werden. Eine Eigenfinanzierung ist nicht möglich, da dies die Kosten zu stark erhöhen würde, wodurch die Wettbewerbsposition des Schienengüterverkehrs geschwächt würde.
- Für einige Produkte wären neue Wagenmaße interessant. Man sollte die Standardisierungen jedoch nicht zu leichtfertig aufgeben. Vor allem sollten die Wagen kompatibel sein und als ein Zug zusammengestellt werden können.

Impressionen des Fachworkshops

Kontakt und weitere Informationen

Für Rückfragen stehen Ihnen zur Verfügung:

Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR)

Prof. Dr. Gernot Liedtke
Institut für Verkehrsforschung
Rutherfordstraße 2, 12489 Berlin
Gernot.Liedtke@dlr.de

Anika Lobig
Institut für Verkehrsforschung
Rutherfordstraße 2, 12489 Berlin
Anika.Lobig@dlr.de

IFOK GmbH

Christian Klasen
Projektbüro zum Fachworkshop
Reinhardtstraße 58, 10117 Berlin
Christian.Klasen@ifok.de

Begleitende Webseite zur Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie: www.mks-dialog.de