Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. in der Helmholtz-Gemeinschaft

ifeu

ludwig bölkow systemtechnik

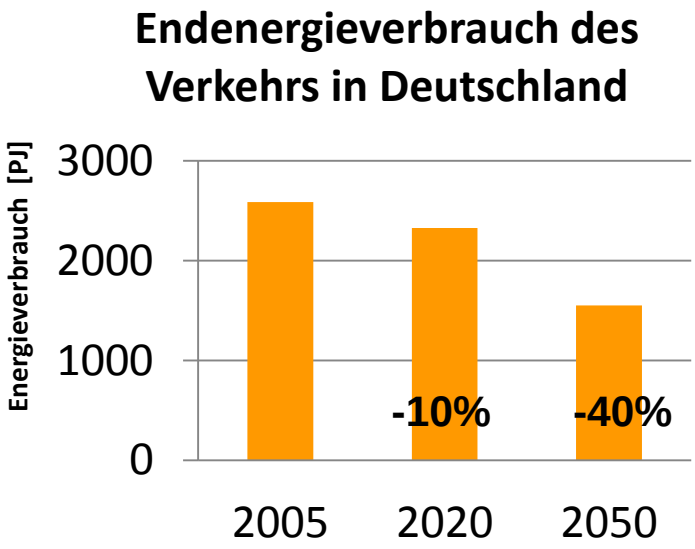
DBFZ

Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie (MKS) Wissenschaftliche Begleitforschung

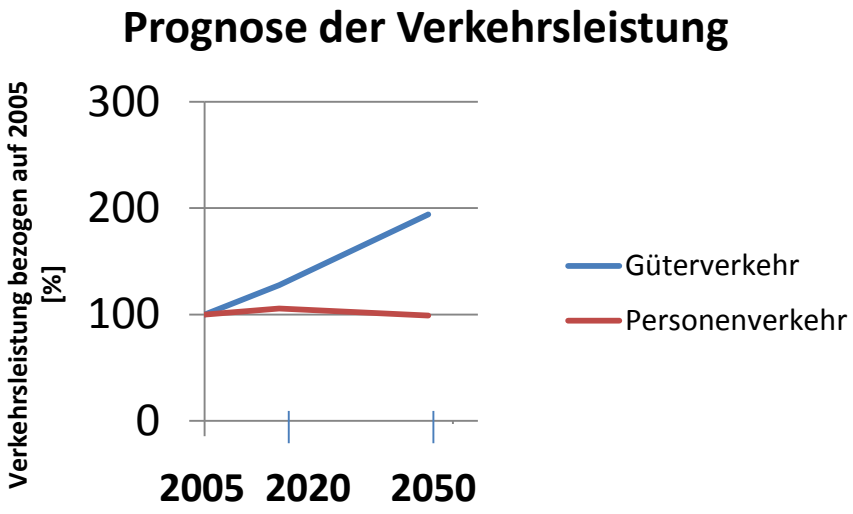
Workshop zum Thema:
Wachstumschancen des Verkehrsträgers Schiene – Wege für eine stärkere Verlagerung von Güterverkehr: Fokus Infrastruktur

Berlin, 07.07.2015 Prof. Dr. Gernot Liedtke

Hintergrund des Workshops



Quelle: Arbeitsgemeinschaft Energiebilanzen: Auswertungstabellen zur Energiebilanz Deutschland, 2014; Energiekonzept 2010



Quellen: Verkehr in Zahlen, Verkehrsverflechtungsprognose 2030, Rothengatter et al. (2009), eigene Berechnung

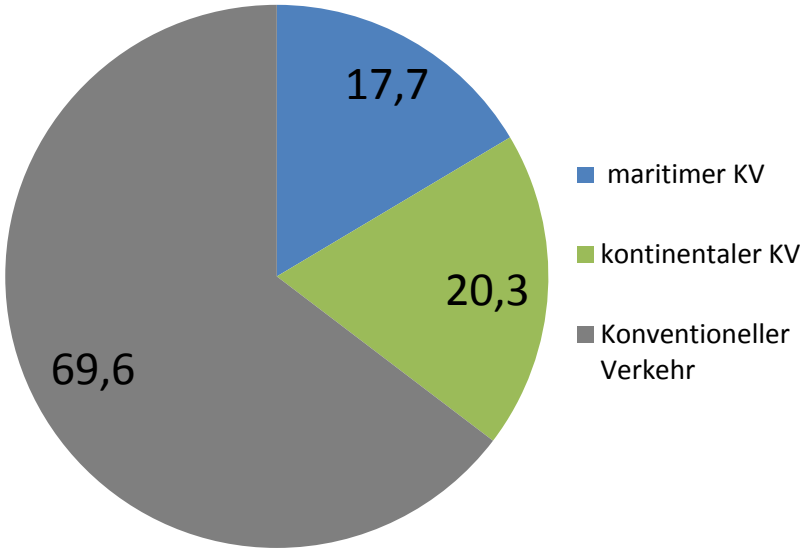
Quelle: Siemens.com

Quelle: Volvotrucks.com

Quelle: proton-motor.com

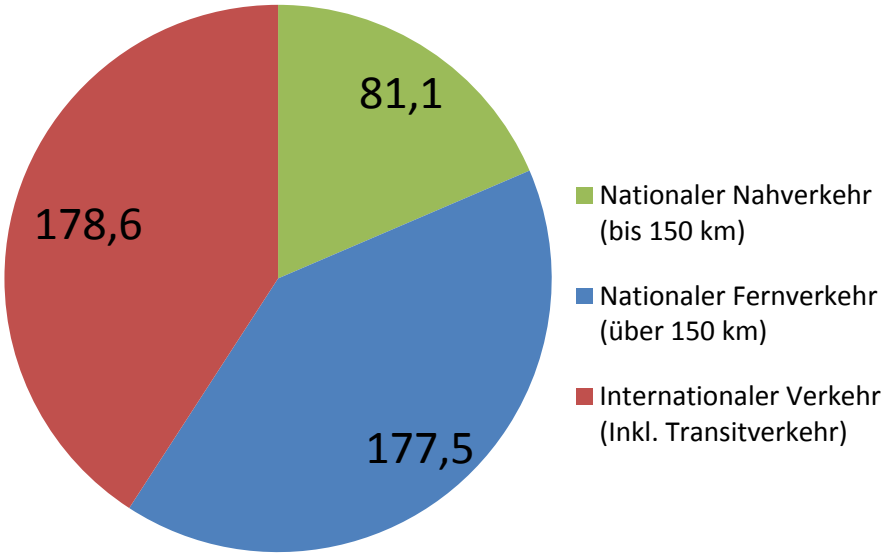
Struktur der Schienen- und Straßenmärkte

Schienengüterverkehrsmärkte 2010 (Mrd tkm)



Quelle: Verkehrsverflechtungsprognose 2030

Straßengüterverkehrsmärkte 2010 (Mrd. tkm)

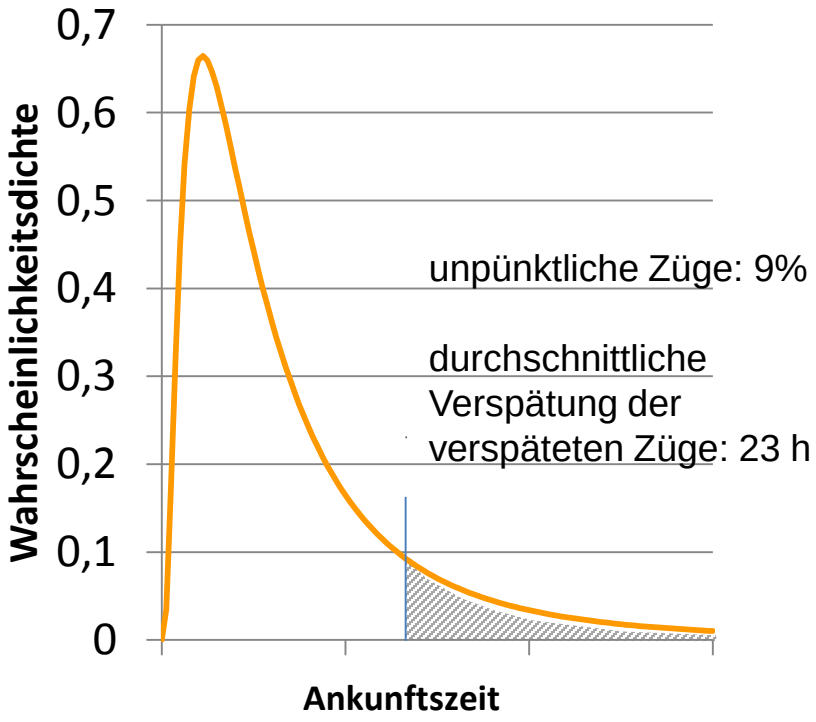


Quelle: Verkehrsverflechtungsprognose 2030, Verkehr in Zahlen 2014/2015

- Der Schienengüterverkehr ist international geprägt
- Die größten Straßenverkehrsmärkte sind Fern- und internationale Verkehre => dort liegen die großen Verlagerungspotenziale

Zuverlässigkeit als Voraussetzung

Ankunftszeitverteilung im konventionellen Eisenbahngüterverkehr



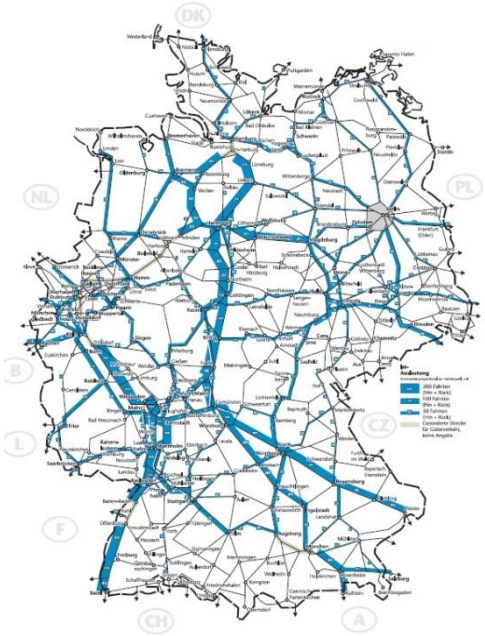
Quelle: Angelehnt an BVWP FE5

- Hohe Unzuverlässigkeit für logistisch anspruchsvolle Endkunden inakzeptabel
- Bildung komplexer Transportketten und -netze erschwert

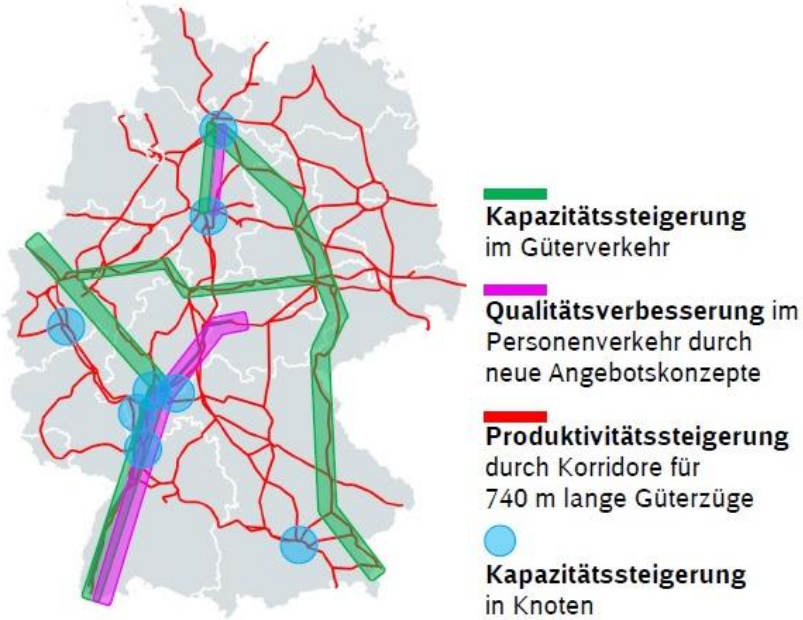
- Konflikt zum Verlagerungsziel des EU Weißbuchs:
  - Verlagerung von 30% über 300 km bis 2030
  - Verlagerung von 50% über 300 km bis 2050

Zielnetz 2030

Güterverkehrsbelastungen Schiene 2006



Kernprojekte der DB Netze zur Kapazitätssteigerung



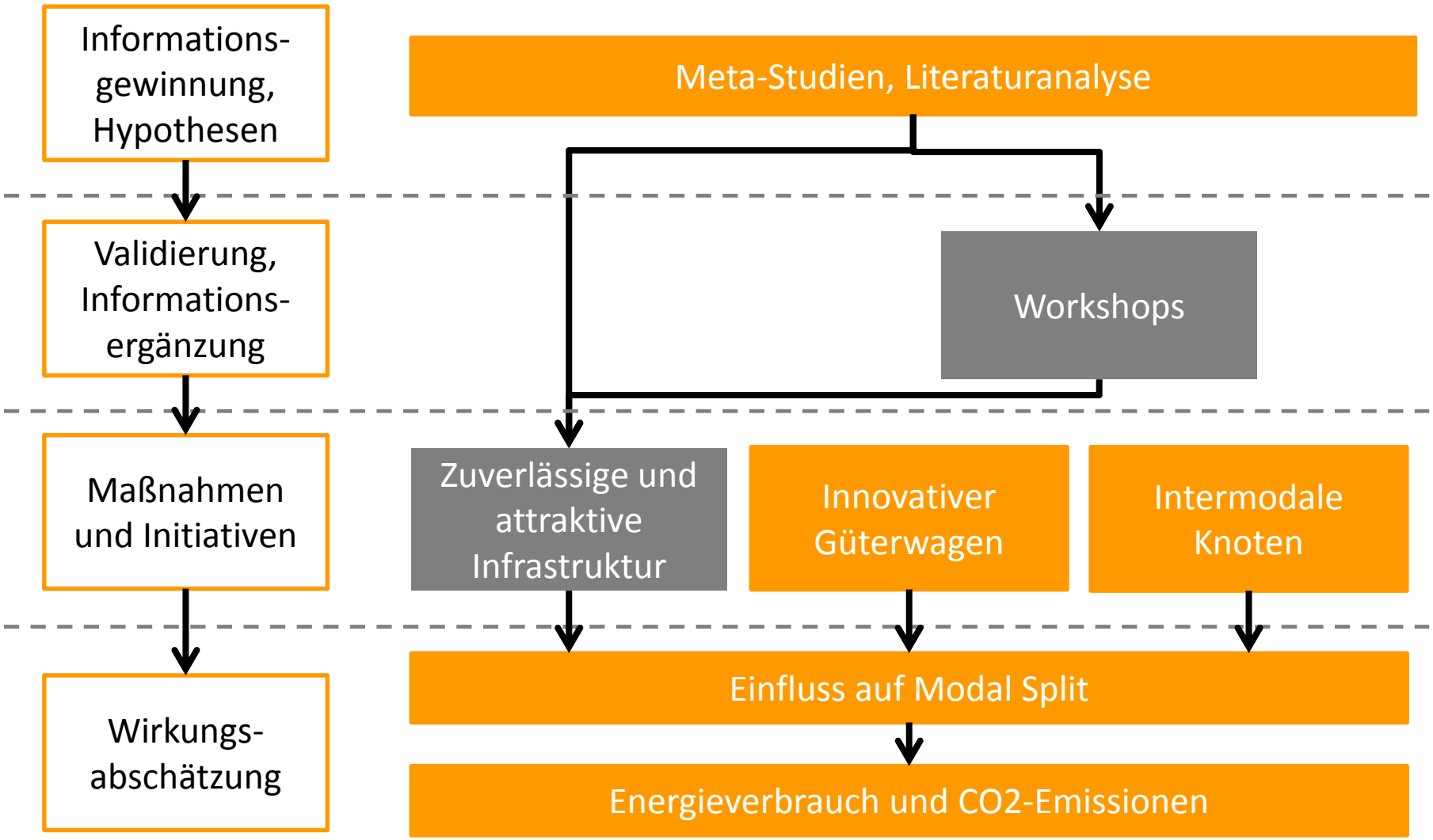
- Der Güterverkehr ist räumlich hochkonzentriert
- Bestehende Engpässe in 2030 nach Umsetzung bisheriger geplanter Maßnahmen absehbar
- Weitere Kapazitätssteigerung notwendig

Quelle links: Umweltbundesamt (Hrsg.): Schienennetz 2025/ 2030, S. 51
Quelle rechts: Netzkonzeption 2030. DB Netz AG

Untersuchungsfragen für den Workshop

- Gründe für die Unzuverlässigkeit im Schienengüterverkehr
  - Kapazität
  - Betriebsführung
  - Verlader und EVU
- Beitrag von infrastrukturellen Verbesserungen
  - Korridorausbau
  - Ausweichgleise
  - Knotenerweiterung in Ballungsräumen
- Zugangsbedingungen
  - Trassenvergabe
  - Trassenpreise

Fortsetzung der wissenschaftlichen Studie



- Ansprechpartner:

Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR)
Institut für Verkehrsforschung
Wirtschaftsverkehr
Rutherfordstraße 2
12489 Berlin

Gernot Liedtke

E-Mail: Gernot.Liedtke@dlr.de

Telefon: +49 30 67055-246