



Foto: Volker Emersleben

Schienengüterverkehr im Kontext des Deutschlandtakts

- wie nutzen wir die Chancen zur Kapazitätssteigerung

DB Cargo AG | Thorsten Dieter | Service Design | Darmstadt | 27.06.2019

Agenda

1. Warum sprechen wir über Kapazitäten im Schienengüterverkehr?
2. Begriffsdefinition „Kapazität im Schienengüterverkehr“
3. Mögliche Maßnahmen zur Steigerung der Trassenkapazität im SGV
4. Auswirkungen des Deutschlandtakts auf dem SGV
5. Notwendige Anforderungen des SGV an den Deutschlandtakt
6. Fazit

Kapazitätsengpässe prägen viele Diskussionen mit Kunden und EVUs im SGV

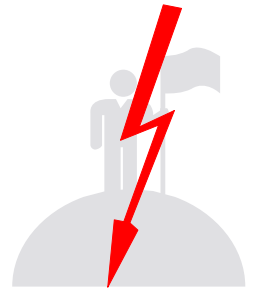
Wachstum im SGV vor allen aus stark belasteten Achsen (Nord-Süd, Rheinschiene), Italien, Korridore, Seehafen-Hinterlandverkehr)

Baustellen zur Erhaltung des Bestandsnetzes verknappen die Kapazität deutlich

Störungen bringen das System in **Instabilität** und führen zur Verschwendung von Ressourcen (insb. T_{fz} und T_f) und letztendlich zum Ausfall von Zügen



Kapazität im Schienengüterverkehr knapp

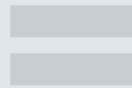
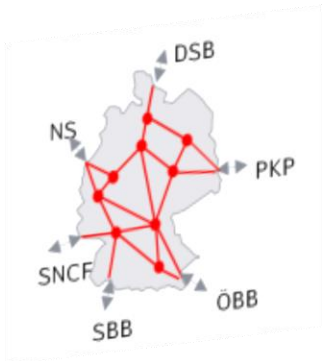


Agenda

1. Warum sprechen wir über Kapazitäten im Schienengüterverkehr?
2. Begriffsdefinition „Kapazität im Schienengüterverkehr“
3. Mögliche Maßnahmen zur Steigerung der Trassenkapazität im SGV
4. Auswirkungen des Deutschlandtakts auf dem SGV
5. Notwendige Anforderungen des SGV an den Deutschlandtakt
6. Fazit

Kapazität im Schienengüterverkehr kann in unterschiedliche Richtungen definiert werden

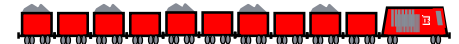
**Gesamt-
Kapazität
SGV**



**Trassenangebot
Infrastruktur
zum
Nachfragezeitpunkt**



**Gefäßgröße
Zug
=
Tonnage,
Zuglänge,
Laderaum**



Fokus heute



Viele Maßnahmen eingeleitet
(740m Netz, Netzwerkbahn,
stärkere Tfz,...)

Agenda

1. Warum sprechen wir über Kapazitäten im Schienengüterverkehr?
2. Begriffsdefinition „Kapazität im Schienengüterverkehr“
3. Mögliche Maßnahmen zur Steigerung der Trassenkapazität im SGV
4. Auswirkungen des Deutschlandtakts auf dem SGV
5. Notwendige Anforderungen des SGV an den Deutschlandtakt
6. Fazit

Mögliche Maßnahmen zur Steigerung der Trassenkapazität sollen u.a. im „Runden Tisch Kapazität“ diskutiert werden

Infrastrukturaus- / Neubau

- Umsetzung / Priorisierung von Maßnahmen, die der Engpassbeseitigung dienen
- Fokussierung auf schnell umsetzbare Maßnahmen und Entwicklung nutzenbasierter Hochlaufplan
- Kapazitätsausbau ist in Anlagen, Terminals, Häfen und Gleisanschlüssen genauso wichtig wie auf der Strecke

Kapazitäts- schonendes Bauen

- Zusammenführung von unterschiedlichen Gewerken, um in einer Sperrpause Maßnahmen mehrerer Jahre zu bündeln
- Definition „idealer“ Bauverfahren für alle Korridore in Deutschland bzw. in Europa
- Schaffung von erhöhter Kapazität durch Finanzierung erhöhter Baukosten durch den Bund

Optimale Ausnutzung der vorhandenen Kapazität

- Konsequente Auslastungssteuerung durch Einführung neuer, marktnaher Planungsansätze (z.B. rollierende Planung)
- Nutzung kommerzieller Regelungen zur besseren Ausnutzung der vorhandenen Infrastruktur

Agenda

1. Warum sprechen wir über Kapazitäten im Schienengüterverkehr?
2. Begriffsdefinition „Kapazität im Schienengüterverkehr“
3. Mögliche Maßnahmen zur Steigerung der Trassenkapazität im SGV
4. Auswirkungen des Deutschlandtakts auf dem SGV
5. Notwendige Anforderungen des SGV an den Deutschlandtakt
6. Fazit

Der Deutschlandtakt bringt deutliche Chancen für den SGV aber birgt auch erhebliche Risiken

Definition Zielfahrplan 2030+

- Taktsystem Fernverkehr
- Korrespondierendes Taktsystem Nahverkehr
- Definition von benötigten Kapazitäten für den Schienengüterverkehr

- Basis Mengenprognose 2030
- Berücksichtigung von Qualitätspuffern



Ausrichtung des Infrastrukturausbaus am Zielfahrplan 2030+

- Berücksichtigung aller Maßnahmen aus der Bundesverkehrswegeplanung 2030
- Ermittlung von Engpässen
- Definition von zusätzlichen Aus-/Um- und Neubaumaßnahmen

- **Erst wird gebaut, dann kann das Angebot ausgebaut werden**



Im Ergebnis:

Steigerung der Nachfrage durch ein attraktiveres Angebot auf der Schiene für den Reisenden und mehr Kapazitäten für den Güterverkehr!

Der Deutschlandtakt ist ein Langfristprojekt und wird über die nächsten Jahrzehnte stufenweise umgesetzt

Agenda

1. Warum sprechen wir über Kapazitäten im Schienengüterverkehr?
2. Begriffsdefinition „Kapazität im Schienengüterverkehr“
3. Mögliche Maßnahmen zur Steigerung der Trassenkapazität im SGV
4. Auswirkungen des Deutschlandtakts auf dem SGV
5. Notwendige Anforderungen des SGV an den Deutschlandtakt
6. Fazit

Der Deutschlandtakt ist kein Projekt des Personenverkehrs – dennoch muss der SGV für seine Belange kämpfen!



Der Deutschlandtakt ist ein wichtiger Baustein für die Verkehrswende – richtig angepackt wird das ein voller Erfolg!

Der Deutschlandtakt ist ein wesentlicher Baustein für die Verkehrswende auch im SGV:

- Fahrplangerechter Ausbau Infrastruktur
- Schaffung ausreichender Kapazität für Mehrverkehr auf der Schiene
- Marktgerechte und wirtschaftlich effizient produzierbare Trassen für den SGV

Aber:

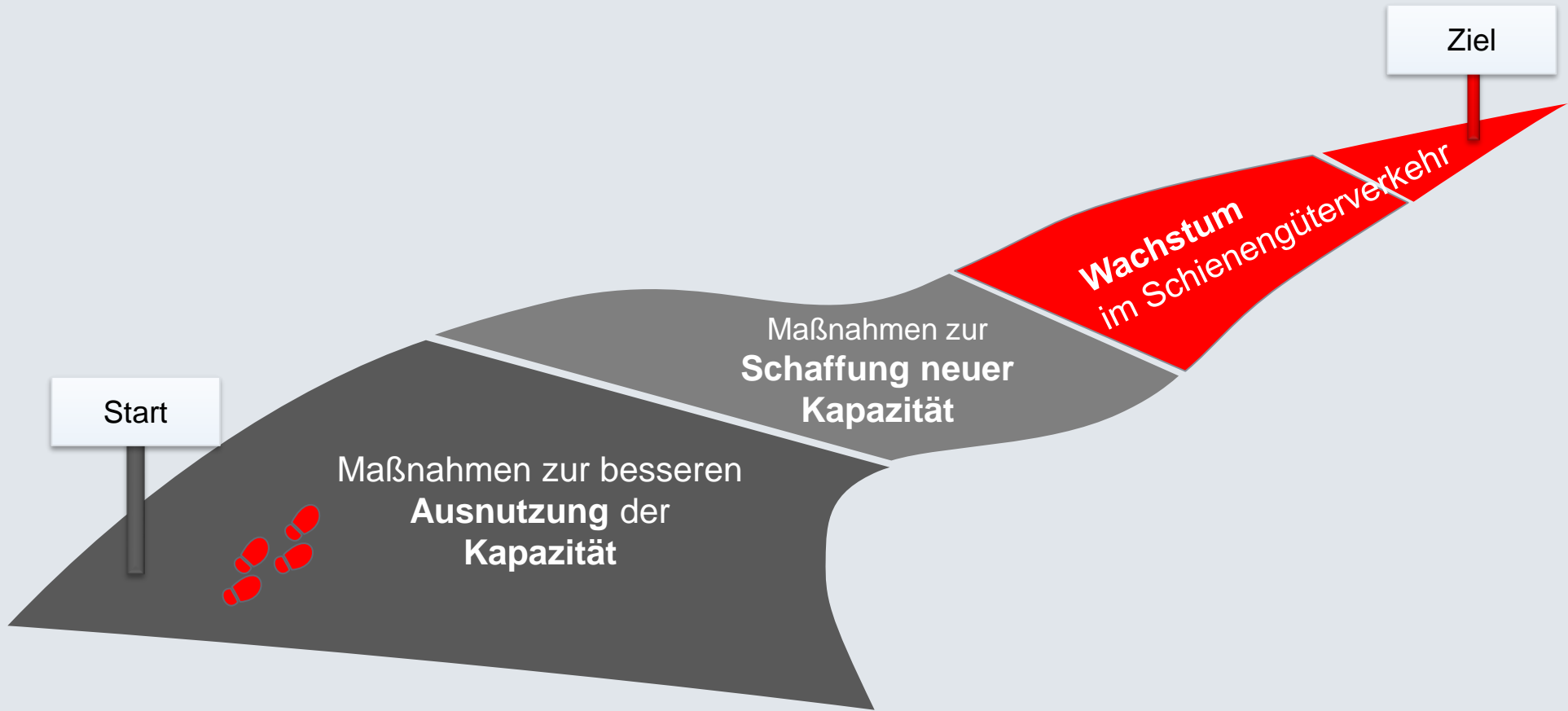
- Taktverdichtungen (insb. Halbstundentakt im Fernverkehr auf Hauptmagistralen erst nach Abschluss Infrastrukturausbau
- Reserven für Wachstum, Qualität und Abwicklung von Baumaßnahmen müssen zwingend vorgesehen und finanziert werden

**Bei sinnvoller Umsetzung des Deutschlandtaktes gelingt die Verkehrswende –
und Reisende und die Industriekunden profitieren gleichermaßen!**

Agenda

1. Warum sprechen wir über Kapazitäten im Schienengüterverkehr?
2. Begriffsdefinition „Kapazität im Schienengüterverkehr“
3. Mögliche Maßnahmen zur Steigerung der Trassenkapazität im SGV
4. Auswirkungen des Deutschlandtakts auf dem SGV
5. Notwendige Anforderungen des SGV an den Deutschlandtakt
6. Fazit

Die Schaffung von Kapazitäten im Netz für den SGV ist essentiell für weiteres Wachstum



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit