

Projekt München Verona MUCVR6

München Verona in 6 Stunden (MUCVR6)

Halbierung der
„Systemzeit“ im kombinierten
Verkehr
zwischen München und
Verona von derzeit
effektiven 12 Std. auf 6
Stunden

Partner:
Fraunhofer IML,
Deutsche Bahn AG
ÖBB
FS Ferrovie dello Stato
(Italienische Staatsbahn)
Kombiverkehr GmbH & Co.
KG
ÖKOMBI GmbH & Co. KG
Ro-Sped GmbH



Fraunhofer
Institut
Materialfluss
und Logistik

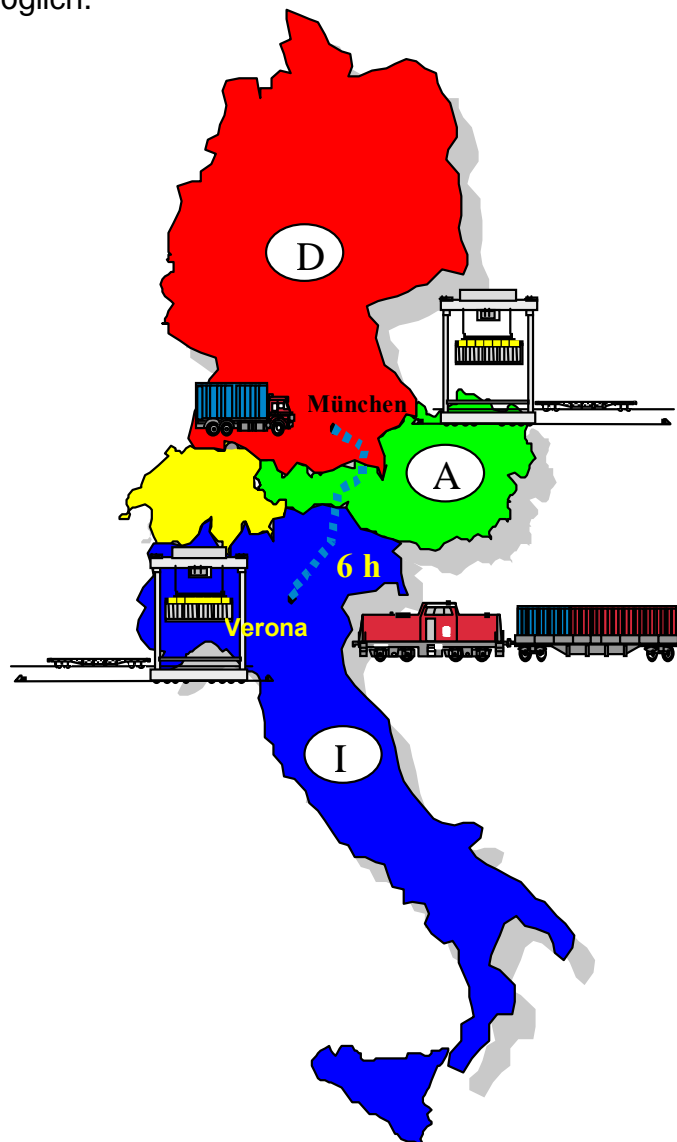


Logistik-Kompetenz-Zentrum
Joseph-von-Fraunhofer-Str.9
83209 Prien am Chiemsee

Karl Fischer
Geschäftsführer

Ausgangssituation

Der Verkehr über die Alpen wächst ständig. Dabei ist bereits heute erkennbar, dass sowohl auf der Straße als auch auf der Schiene die vorhandene Infrastruktur an ihre Kapazitätsgrenze gelangt ist. Einzelne Abschnitte auf diesem Korridor sind bereits heute überlastet und begrenzen als Engpass die Gesamtkapazität. Wann und ob die geplanten Neubaumaßnahmen von Straße und Schiene dem Verkehr zur Verfügung stehen, ist zur Zeit noch nicht absehbar. Eine Zunahme der Transitfahrten über die Brenner-Relation ist ohne Leistungseinbußen bzw. Veränderungen in der Verkehrsdurchführung nicht mehr möglich.



Projekt München Verona MUCVR6

Die Aufgabe

Verlagerung auf die Schiene der einzige Ansatz zur Problemlösung
Vielmehr soll der sich in den letzten Jahren gerade auf dieser Relation stark entwickelte Kombinierte Verkehr unter der Zielsetzung der Leistungssteigerung und der Bereitstellung von zusätzlichen Transportkapazitäten mit der bestehenden Infrastruktur weiter forciert werden.

Gegenwärtig wird die Transportkapazität auf der Brennerstrecke besonders durch die von den Eisenbahnen erzielten Systemzeiten begrenzt. Für die Entfernung von 460 km zwischen München und Verona benötigen die Kombi-Güterzüge derzeit eine Systemzeit von rund zwölf Stunden. Das entspricht einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von ca. 38 km/h.

Die Kapazität und Leistung des Schienenverkehrs lässt sich jedoch gerade auf der Brennerstrecke nicht ohne weiteres erhöhen, da beispielsweise Zuglängen und Zuggewichte begrenzt sind. Da aber mit dem System "Schiene" deutlich höhere durchschnittliche Geschwindigkeiten realisierbar sind, müssen neue Konzepte für den Betrieb gefunden werden. Dabei wird erwartet, dass sich mit dem vorhandenen Equipment große Potentiale durch organisatorische, technische und informationstechnische Maßnahmen erreichen lassen, die vermutlich gerade auf dieser Relation vom Markt benötigt und zukünftig auch ausgenutzt werden können. Durch die intelligente Nutzung von weniger belasteten Zeitfenstern wird auch die knappe Schieneninfrastruktur besser ausgenutzt.

Ziel und Ergebnisse

Reduzierung der Systemzeit zwischen München und Verona

Die hierfür notwendigen Maßnahmen wurden in einem Pilotversuch getestet. Hiermit sollte nicht nur der Beweis erbracht werden, dass die Reduzierung der Systemzeit möglich ist, sondern auch, dass dabei die Qualität des Betriebs noch verbessert und eine Art intermodales "Förderband" dauerhaft etabliert werden kann und somit ein permanenter und pünktlicher Zugumlauf entsteht. Damit wird das Angebot und die Qualität im Kombinierten Verkehr verbessert. Durch die gesteigerte Attraktivität ist es möglich, neue Nutzer zu gewinnen und langfristig Verkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Den Projektbeteiligten ist sehr wohl klar, dass das Ziel erreichbar, aber auch sehr hoch gesteckt wurde. Deshalb wurden die vorgeschlagenen Maßnahmen zur Reduzierung der Systemzeit in kurzfristige, mittelfristige und langfristige Vorhaben eingeteilt und somit möglich im Rahmen einer Pilotphase umgesetzt. Die daraus gewonnenen Erkenntnisse wurden als Handlungsempfehlungen, auch für andere Relationen