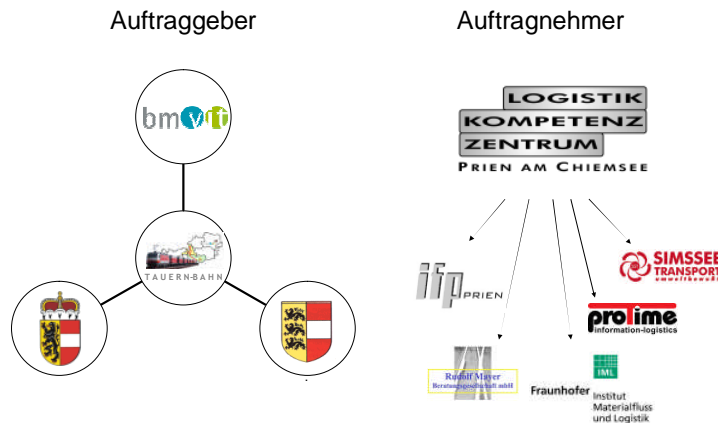


Aktionsplan Tauern-Bahn

zur Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene

Kurzfassung



Situationsanalyse:

- Derzeit werden alpenquerend auf der Tauernautobahn (A10) ca. 11 Mio. Nettotonnen mit stark steigender Tendenz transportiert; auf der Tauernbahn ca. 7,5 Mio. Nettotonnen mit stagnierender Tendenz
- Der Transportbedarf zwischen den wichtigen Wirtschaftszentren Süddeutschland-Österreich-Italien-Südosteuropa steigt stetig
- Die Abwicklung des steigenden Transportaufkommens auf der Straße ist ökologisch nicht tragbar
- Das derzeitige Angebot des Schienengüterverkehrs ist gegenüber der Straße nicht im erforderlichen Ausmaß wettbewerbsfähig
- Die in vielen Industriezweigen praktizierten Just-in-Time Konzepte erfordern schnelle und vor allem wettbewerbsfähige, hochqualitative Transport- und Logistikketten

➔ **Der stetig steigende Straßengüterverkehr erfordert eine Steigerung und Optimierung des schienengebundenen Transports. Benchmark ist der Lkw!**

Schwachstellenanalyse:

- Die Nichteinhaltung von Fahrplänen führt zu einer schlechteren Ausnutzung der vorhandenen Schieneninfrastruktur (z.B. stehen Güterzüge im Durchschnitt etwa 20% länger als im Fahrplan ursprünglich vorgesehen), verhindert eine optimale Ausnutzung der möglichen Durchschnittsgeschwindigkeiten und senkt hierdurch die möglichen Kapazitäten
- Schnittstellenproblematik zwischen den Bahngesellschaften (z.B. doppelte Wagenkontrolle; unterschiedliche Stromsysteme)
- Kapazitätsengpässe in den Umschlagterminals z.B. infolge aufwendiger Lokdisposition sowie begrenzter Containerstellplatz- und Gleiskapazitäten (Lieferung, Villach-Süd)
- Inkompatible Datensysteme der Bahnen
- Keine durchgängigen Informationsketten zwischen Bahnen und Kunden

⇒ **Bestehende Schwachstellen sind maßgeblich für mangelnde Akzeptanz und Attraktivität der Schiene**

Aktionsplan Tauern-Bahn:

Kurzfristige Einführung dreier marktgerechter Produkte des Kombinierten Verkehrs:

1. UKV Shuttle Salzburg – Villach
 - Getaktete Verbindung im unbegleiteten kombinierten Verkehr (UKV) mit vier täglichen Zugpaaren
 - Optimierte Terminalaufenthalte
2. „RO-RO Brücke“ Triest – Raum Salzburg/Bayern
 - Getaktete Verbindung mit vier täglichen Zugpaaren
 - Verlängerung der RO-RO (Roll on - Roll off) Schiffsverbindung aus der Türkei über Österreich nach Deutschland
3. UKV Direktverbindung München - Villach/Triest/Koper
 - Verbindung der Südhäfen zu den bayerischen Wirtschaftszentren
 - Reduzierung der Laufzeiten des Verkehrs nach Osteuropa und Asien um 3-4 Tage

Die Wettbewerbsfähigkeit dieser Produkte soll durch die in der Anlage aufgelisteten Maßnahmen weiter verbessert werden.

⇒ **Diese neuen Produkte sind kurzfristig realisierbar. Die Umsetzung des Aktionsplans, der vorgesehenen Ausbaumaßnahmen (GVP-Ö, 1a) sowie eine Systemoptimierung ermöglichen zusätzliche Güterzüge auf der Tauern-Bahn und eine Verlagerung auf die Schiene.**

Erzielbare Verlagerungseffekte:

- Kurzfristig ist durch die Realisierung der drei Produkte eine Verlagerung von ca. 5.000 Lkw pro Monat von der Straße auf die Schiene erreichbar (das entspricht 18 zusätzlichen Zügen pro Tag)
- Nach Abschluss der im Generalverkehrsplan 1a beschlossenen Ausbaumaßnahmen für die Tauern-Bahn können spätestens ab 2006 zusätzlich bis zu 30% mehr Güterzüge gegenüber 2003 eingeplant werden. Gleichzeitig können damit die Fahrzeiten um fast 20% reduziert werden (das entspräche weiteren zusätzlichen 15 Zügen pro Tag oder ca. 6.000 Lkw pro Monat)
- Bei einem realisierten durchgehend zweigleisigem Ausbau wäre sogar eine Kapazitätssteigerung von +89% (das entspricht in etwa zusätzlichen 96 Zügen/Tag) gegenüber 2002 erzielbar