

Politisches Maßnahmenblatt Nr. 1

## Upgrade der Schieneninfrastruktur zur Verbindung in den Hauptkorridoren sowie für die Zubringerstrecken



### Allgemeine Empfehlung

Gemäß dem Weißbuch 2011 („Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum“) sollten 30% des Straßengüterverkehrs über 300 km bis zum Jahr 2030 auf die Schiene oder auf Wasserwege verlagert werden. Bis zum Jahr 2050 mehr als 50%. Daher müssen lineare Infrastrukturen entwickelt werden, einschließlich der Hauptkorridore und der Zubringerlinien (d.h. all jene Streckenteile, welche die Knotenpunkte des Kombinierten Verkehrs mit den Hauptkorridoren verbinden)<sup>1</sup>. Ein Schwerpunkt sollte auf der Schließung der verbleibenden Lücken im Netz der EU-Schienengüterverkehrskorridore liegen.

Die Zubringerlinien und deren Terminals müssen hinsichtlich folgender Faktoren aufgerüstet werden:

- A** kontinuierliche Elektrifizierung
- B** Lichtraumprofil von 4 Metern (P400)
- C** Abwicklung von Zuglängen bis zu 740 Metern
- D** Überholmöglichkeiten (durch z.B. Parkplätze)

Ein weiterer Schwerpunkt sollte auf der peripheren Eisenbahninfrastruktur liegen. Es fehlt oft an elektronischen Stellwerken, elektrifizierten Gleisen oder der Nutzung des Europäischen Zugbeeinflussungssystems (ETCS). Darüber hinaus besteht weiterhin ein Mangel an Überholgleisen weshalb die Reaktivierung und der Bau neuer Anschlussgleise von großer Bedeutung sind. Eine allgemeine Infrastrukturharmonisierung (einschließlich Tunnel, Gleise und Terminals) mit Fokus auf relevante Zubringerlinien gewährleistet einen reibungslosen Betrieb. Daher muss es eine internationale Zusammenarbeit für nachhaltige Infrastrukturprojekte (insbesondere deren Finanzierung) geben.



### Adressierte Akteure

Mitglieder der EU-Alpenstaaten mit ihren zuständigen Ministerien für Transport/Infrastruktur, Infrastrukturbetreiber, öffentlich sowie auch private Eisenbahn- und Hafenbetreiber.



### Barrieren/Herausforderungen

Sensibilisierung und Finanzierung von Entscheidungsträgern und Investoren für mehr Schieneninfrastruktur. Zubringerlinien sind (in der Regel) nicht Teil der Korridorprojekte des Trans-europäischen Transportnetzes (TEN-V). Es besteht das Risiko, dass ohne Ausbau der peripheren Eisenbahninfrastruktur das Verlagerungspotential eingeschränkt wird.



### Kurzfristige Ziele

- ➔ Sensibilisierung der Entscheidungsträger für die Notwendigkeit eines Eisenbahnmanagements aus einer Hand (insbesondere bei Netzausfällen) mit Schwerpunkt auf Erhöhung der Kapazität im Schienengüterverkehr.
- ➔ Identifizierung der vielversprechendsten Zubringerlinien.



### Mittelfristige Ziele

- ➔ Regionale Infrastrukturprojekte für Zubringerlinien umsetzen (auch von allen Akteuren akzeptiert).
- ➔ Die maximalen Zuglängen und Zulassungsgewichte erhöhen.
- ➔ Bahnparkplätze einrichten (z.B. in einem zweiten Bahngleis), um mit Güterzügen parken oder überholen zu können.



### Langfristige Ziele

- ➔ Bestehende Infrastrukturen modernisieren (z.B. durch Elektrifizierung und Beseitigung von Engpässen).
- ➔ Neue Zubringerlinien bauen.



### Kurzfristige Maßnahmen

- ➔ Nutzung von Synergien mit der EUSALP-Aktionsgruppe 4 (Gruppe zur Förderung von Intermodalität und Interoperabilität im Personen- und Güterverkehr).
- ➔ Auflistung der vielversprechendsten Zubringerlinien und der fehlenden Verbindungen von Backup-Routen.
- ➔ Erstellung von internationalen Eisenbahnmanagementplänen mit Schwerpunkt auf: Infrastruktur, Kapazitätserweiterung, Notfallplänen mit Backup-Routen, klare Aufgabenbeschreibung der Infrastrukturmanager.



### Mittelfristige Maßnahmen

- ➔ Planung von regionalen Infrastrukturprojekten für Zubringerlinien (einschließlich Überholgleisen, erweiterten Zuglängen und Bahnparkplätzen).
- ➔ Vorbereitungen für die infrastrukturelle Umsetzung treffen.



### Langfristige Maßnahmen

- ➔ Erneuerung der bestehenden Infrastruktur.
- ➔ Umsetzung der Zubringerlinien-Projekte an den wichtigsten Eisenbahnkorridoren.



### Gute Praxisbeispiele

**Deutschland:** Im Juni 2017 unterzeichneten die Infrastruktur-Manager des Rhein-Alpen-Korridors eine Absichtserklärung (Memorandum of Understanding) zur Zusammenarbeit. Zusätzlich haben auch die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) und die Deutsche Bahn (DB Netz AG) eine Vereinbarung über den Rhein-Alpen-Korridor über Kapazitätserweiterung, Fahrpläne, Baustellenkoordination, Betrieb und Krisenmanagement unterzeichnet.<sup>2</sup>

**Italy:** Am 10. Juni 2019 wurde eine Vereinbarung zwischen der Hafennetzbehörde der Ost-Adria (Triest), den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB INFRA) und der italienischen Staatsgesellschaft Rete Ferroviaria Italiana - Abteilung Triest (RFI AG) unterzeichnet, welche die Bahnkapazität des Hafens Triest deutlich erhöhen kann.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Main corridors are already under construction or planned and are not part of this action sheet

<sup>2</sup> [www.corridor-rhine-alpine.eu/](http://www.corridor-rhine-alpine.eu/)

<sup>3</sup> [https://portofrieste300.com/wp-content/uploads/2019/03/201901\\_THE-PORT-OF-TRIESTE-SIGNS-TWO-MEMORANDUMS-OF-UNDERSTANDING-FOR-DEVELOPING-RAIL-LINKS-TO-EAST-CENTRAL-EUROPE.pdf](https://portofrieste300.com/wp-content/uploads/2019/03/201901_THE-PORT-OF-TRIESTE-SIGNS-TWO-MEMORANDUMS-OF-UNDERSTANDING-FOR-DEVELOPING-RAIL-LINKS-TO-EAST-CENTRAL-EUROPE.pdf)

# Verbesserung und Erweiterung der Terminalinfrastruktur durch neue Terminals, Kooperation und Vernetzung



## Allgemeine Empfehlung

Eine erfolgreiche Zusammenarbeit und Vernetzung der Terminals im Alpenraum und darüber hinaus ist für die Verkehrsverlagerung entscheidend. Viele bestehende Güterterminals sind nicht an die aktuellen Anforderungen oder die neuen EU-Normen für den Kombinierten Verkehr (KV) angepasst, wie z.B. an Zuglängen von 740m, an PC80/P400 Lademaße oder an Axialgewichte von 22,5 Tonnen. Die Terminals brauchen auch ein hohes Maß an Flexibilität, für das Management von Bahnverspätungen oder für die garantierte pünktliche Abfahrt der Züge. Sie müssen kontinuierlich an die jeweiligen Bedürfnisse angepasst werden (z.B. mehr Lagerflächen für Transporteinheiten schaffen und Infrastrukturausrüstung für das Be- und Entladen von Zügen anbieten). Um die Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene zu schaffen, müssen darüber hinaus neue Terminals nach Nachhaltigkeitskriterien gebaut werden. Dazu gehört auch die Erweiterung oder Schaffung von Rangieranlagen vor Terminals.



## Adressierte Akteure

Die 100 intermodalen Terminals im Alpenraum (Ö/18, CH/11, DE/37, FR/9, IT/21 SLO/4), die Alpenstaaten und ihre Ministerien, Infrastrukturbetreiber, Verkehrsbetriebe, Rail Net Europe (RNE), Interessenvertreter des TEN-V-Korridors, sowie die politischen Organe der EU.



## Barrieren/Herausforderungen

Bereits bei den TEN-V-Korridoren fehlt es an gemeinsamen alpenweiten oder europaweiten Betriebsstandards. Die räumlich begrenzten Flächen im Alpenraum behindern die Entwicklung, den Ausbau und die Schaffung neuer Terminals. Darüber hinaus ist der fehlende Austausch zwischen den Betreibern aufgrund von Geschäftsgeheimnissen eine Herausforderung, ebenso eine fehlende gemeinsame Leitstelle für Terminals und Terminalgleise, insbesondere auf Korridorebene.



## Kurzfristige Ziele

Verbesserung des Terminalmanagement durch kurzfristige Innovationen in logistischen Abläufen durch: **1.** Bessere Nutzung von Informations- und Kommunikations-Technologien (IKT) und Automatisierungsprozessen zur Verbesserung der Effizienz des Umschlags und zur Verkürzung der Wartezeiten (z.B. Online-Formulare, automatische Registrierung durch ein Foto an der Terminaleinfahrt, etc.). **2.** Einsatz von Plattformlösungen und Frachtabgleich z.B. durch Wagenteilung und Leercontainerumschlag. **3.** Erstellung eines Plans für die Terminalentwicklung. Dieser sollte eine Karte mit den bestehenden Terminals, eine Marktanalyse zur Überprüfung von Infrastrukturmängeln und eine Untersuchung neuer Verkehrspotenziale beinhalten.



## Mittelfristige Ziele

- Reduzierung der Lagerzeiten in den Lagerbereichen der Terminals.
- Entwicklung von umsetzungsreifen Plänen für neue Terminals, die von allen Akteuren aus Wirtschaft, Politik und Zivilgesellschaft akzeptiert werden.
- Umsetzung einer erfolgreichen Zusammenarbeit von Terminals durch Nutzung von Netzwerksynergien regionaler Knotenpunkte (z.B. durch den Aufbau von integrierten Informationsplattformen).



### Langfristige Ziele

- ➔ Aufbau eines effizienten Terminal-Netzwerks im Alpenraum und darüber hinaus.
- ➔ Einführung einer Terminaladministration, die nach dem aktuellen Stand der Technik arbeitet.
- ➔ Bau von neuen Terminals unter Nachhaltigkeitsaspekten, die von allen Akteuren aus Wirtschaft, Politik und Zivilgesellschaft akzeptiert werden.



### Kurzfristige Maßnahmen

- ➔ Nutzung von Synergien mit der EUSALP-Aktionsgruppe 4, der Projektliste der TEN-V-Korridore sowie anderer Korridor-Aktionspläne.
- ➔ Entwicklung einer Blaupause für kurzfristige Innovationen in logistischen Prozessen (z.B. bessere Nutzung der Informations- und Kommunikationstechnologien, Automatisierung, Frachtabgleich)
- ➔ Entwicklung einer Blaupause für die Entwicklung von neuen Terminals im Alpenraum (und darüber hinaus).
- ➔ Realisierung eines Terminal-Masterplans im Alpenraum.



### Mittelfristige Maßnahmen

- ➔ Entwicklung innovativer Lösungen für Lagerzeitverkürzungen wie z.B. Bonus-Malus-Systeme<sup>1</sup>.
- ➔ Abschluss einer Kooperationsvereinbarung zwischen den Terminalbetreibern (z.B. Aufbau von integrierten Informationsplattformen).
- ➔ Abschluss einer Partnerschaftvereinbarung zwischen den Hafenbehörden und den Betreibern von Binnenhäfen zur Ermächtigung einer koordinierten Raum- und Infrastrukturplanung auf regionaler, nationaler und transnationaler Ebene (z.B. zur Beteiligung am Grundkapital).
- ➔ Durchführung von Machbarkeitsstudien (wie Kosten-Nutzen-Analysen, etc.) für neue Terminals.



### Langfristige Maßnahmen

- ➔ Schaffung eines effizienten Terminalnetzes durch konstante Überprüfung der Maßnahmen, die kurz- und mittelfristig umgesetzt wurden.
- ➔ Erstellung von Plänen für den Neubau von Terminals einschließlich der Rangieranlagen.



### Gute Praxisbeispiele

**Deutschland:** In Nürnberg nutzt der TriCon Container Terminal das Kundenportal LogOn. Dieses ist die zentrale Schnittstelle zwischen Betreibern, Bahninfrastrukturunternehmen, Logistikdienstleistern und Spediteuren. Auf diesem Portal finden Sie aktuelle Informationen über Züge und Ladeeinheiten<sup>2</sup>.

**Italien:** Das Waggon-Sharing-Konzept wurde am „InterTerminal“ in Verona im Fall 1 des AlpinnoCT-Projekts bearbeitet<sup>3</sup>; Das Projekt ‚Verona 750‘ zielt auf die Verbesserung des Güterverkehrszentrums Interporto Quadrante Europa mit einem 740m Modul im Terminal ab<sup>4</sup>.

**Österreich:** Der Wiener Hafen hat ein Video-Gate zur schnelleren Abfertigung von LKWs eingerichtet<sup>5</sup>; Das Projekt ‚Terminal 4.0‘ zielt darauf ab, automatisierte Prozesse und die Kommunikation zwischen Terminalbetreibern zu verbessern<sup>6</sup>.

1 Ein Beispiel dafür ist das Waggon-Sharing-Konzept zur gemeinsamen Waggonnutzung wie in Maßnahme 1 des AlpinnoCT-Projekts.

2 [www.tricon-terminal.de/](http://www.tricon-terminal.de/)

3 [www.quadranteuropa.it/en/news-qe/384-premio-logistico-dell-anno-2018.html](http://www.quadranteuropa.it/en/news-qe/384-premio-logistico-dell-anno-2018.html)

4 [www.ship2shore.it/en/logistics/new-investments-to-upgrade-infrastructures-at-interporto-verona\\_63973.htm](http://www.ship2shore.it/en/logistics/new-investments-to-upgrade-infrastructures-at-interporto-verona_63973.htm)

5 [www.hafen-wien.com/de/home/aktuell/news/142/Hafen-Wien-Tochter-WienCont-staerkt-sich-in-der-LKW-Abfertigung](http://www.hafen-wien.com/de/home/aktuell/news/142/Hafen-Wien-Tochter-WienCont-staerkt-sich-in-der-LKW-Abfertigung)

6 <https://projekte.fgg.at/projekt/1828239>

Politisches Maßnahmenblatt Nr. 3

## Höhere Priorisierung des Schienengüterverkehrs



### Allgemeine Empfehlung

Die Priorisierung des Schienengüterverkehrs außerhalb der Hauptverkehrszeiten und auf transnationaler Ebene kann zu Kapazitätssteigerungen führen und das mit geringen Auswirkungen auf den Personenverkehr (z.B. durch den Bau von Überholgleisen).



### Adressierte Akteure

Europäische Union, Alpenstaaten und ihre Ministerien, Eisenbahn- und Infrastrukturbetreiber.



### Barrieren/Herausforderungen

Aufgrund der begrenzten Anzahl von verfügbaren und attraktiven Zeitfenstern auf alpenquerenden Güterverkehrskorridoren besteht ein natürlicher Konflikt zwischen Personen- und Schienengüterverkehr bei der Reservierung dieser Zeitfenster. Obwohl für internationale Güterzüge auf den Hauptkorridoren ein Anspruch auf priorisierte Zeitnischen besteht, ist diese Ausführung tatsächlich nicht zufriedenstellend. Darüber hinaus muss eine gemeinsame Definition des Begriffs Spitzenzeiten in allen Alpenländern (oder in allen europäischen Ländern) vereinbart werden.



### Kurzfristige Ziele

- Ein gemeinsames Verständnis der Kapazitätsgrenzen im Personen- und Schienengüterverkehr etablieren.
- Eine einheitliche Definition der Spitzenzeiten in der EU, die von allen Beteiligten akzeptiert wird, schaffen.



### Mittelfristige Ziele

- Den Schienengüterverkehr auf den Hauptkorridoren zu bestimmten Zeiten priorisieren (z.B. außerhalb der Hauptverkehrszeiten des Personenverkehrs).



### Langfristige Ziele

- Reibungsloser Betrieb des Güter- und Personenverkehrs auf der Schiene.

**Kurzfristige Maßnahmen**

- Verknüpfung aller relevanten Akteure wie Eisenbahnbetreiber, Infrastrukturbetreiber und nationale Ministerien, damit diese sich zu den Möglichkeiten und Grenzen der Schieneninfrastruktur austauschen können.
- Durchführung von virtuellen Tests zu Kapazitätsgrenzen entlang der Hauptkorridore.
- Festlegung einer gemeinsamen Definition für die Spitzenzeiten in Zusammenarbeit mit allen Akteuren.

**Mittelfristige Maßnahmen**

- Lobbying für priorisierte Zeitfenster für den Schienengüterverkehr auf europäischer und alpiner Ebene.
- Festlegung priorisierter Zeitfenster für den Schienengüterverkehr außerhalb der Hauptverkehrszeiten im Personenverkehr.
- Harmonisierung der Intervallpläne der europäischen Eisenbahnbetreiber im Güterverkehr.
- Monitoring und Bewertung von Betriebsprozessen im Güter- und Personenverkehr..

**Langfristige Maßnahmen**

- Anpassung der Zeitpläne im Güter- und Personenverkehr auf Grundlage von kontinuierlichem Monitoring und Evaluierung.

**Gute Praxisbeispiele**

EU: Verordnung (EU) Nr. 913/2010 zum europäischen Schienennetz für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr. Dieser verpflichtet die Mitgliedstaaten zur Einrichtung internationaler marktorientierter Schienengüterverkehrskorridore (RFCs)<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2010:276:0022:0032:EN:PDF>

Politisches Maßnahmenblatt Nr. 4

## Finanzielle Unterstützung des Kombinierten Verkehrs



### Allgemeine Empfehlung

Die bestehenden Fördermechanismen für den Kombinierten Verkehr (KV) sind derzeit im gesamten Alpenraum unterschiedlich!. Durch eine Überprüfung der Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen an Eisenbahnunternehmen (2008/C 184/07) würde es einen flexibleren Rahmen für die Verkehrsverlagerung im Alpenraum geben. Der neue Ansatz sollte Folgendes umfassen:

- A** Kurz- und mittelfristige Vorschläge, welche die Anpassungen der EU-Rahmenbedingungen inklusive Lobbyarbeit festlegen, um deren Umsetzung zu ermöglichen (z.B. bzgl. vollem Potenzial an externen Kosten, Mitteilungsverfahren).
- B** Verweise auf Begleitmaßnahmen, die einen kohärenten Mix an Richtlinien ermöglichen sollen (z.B. bei der Durchsetzung von Technologie- und Arbeitsstandards des Straßengüterverkehrs).
- C** Finanzielle Unterstützung auf nationaler und EU-Ebene zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des KVs. Um eine optimale Entwicklung im Alpenraum zu gewährleisten, sollten integrierte Lösungen gefördert werden, die die Innovation von Verkehrsinfrastrukturen (wie Schienen- und Terminalinfrastrukturen), Fahrzeugen, technologischen Systemen, Ausrüstungen und KV-Betrieb und -Angeboten umfassen.



### Adressierte Akteure

Europäische Union, Alpenstaaten und ihre Ministerien, regionale Behörden, Initiativen des KVs, EUSALP AG4, iMONITRAF! Netzwerk und die Arbeitsgruppe Verkehr der Alpenkonvention.



### Barrieren/Herausforderungen

In den Alpenländern und -regionen wird der KV unterschiedlich priorisiert, da es kein gemeinsames Verständnis für die Rolle des begleiteten und unbegleiteten KVs gibt. Mehrere Alpenländer schöpfen derzeit nicht das volle Potenzial der EU-Richtlinien aus. Dementsprechend besteht noch erhebliches Potenzial, technologische Innovationen des KVs zu fördern, zu erforschen oder weiterzuentwickeln. Dies muss wiederum vernetzt organisiert werden.

Das Fehlen transparenter, leicht zugänglicher Anreize und die nicht ausreichend oder gar nicht vorhandenen Subventionen in manchen Ländern bzw. Regionen hält den Anteil des Schienengüterverkehrs gering, der bereits durch die fehlende Internalisierung der externen Kosten des Straßengüterverkehrs geschwächt wird.



### Kurzfristige Ziele

- Entwicklung neuer Unterstützungsmechanismen im KV für den Alpenraum.
- Schaffung eines gemeinsamen Verständnisses über notwendige Elemente zur Förderung des KV, z.B. Terminalinfrastrukturen, Betrieb, Angebote, technologische Innovation, Forschungs- und Entwicklungsprojekte.
- Förderung der Diskussion über notwendige Begleitmaßnahmen, welche für die Unterstützung einer effektiven Verkehrsverlagerung von entscheidender Bedeutung sind, z.B. durch die Durchsetzung von Technologie- und Arbeitsnormen für den Straßengüterverkehr.



### Mittelfristige Ziele

Entwicklung und Harmonisierung von Mechanismen zur Unterstützung der Zusammenarbeit mit allen Alpenländern:

- Vorschlag für Maßnahmen, die sich u.a. auf die derzeitigen Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen an Eisenbahnunternehmen stützt (z.B. durch die Einigung über ein gemeinsames Konzept zur Berechnung der finanziellen Unterstützung für Infrastrukturen und –Angebote im KV unter Berücksichtigung der finanziellen Unterstützung von technologischen Innovationen, Forschung und Entwicklung).
- Vorschlag für künftige Maßnahmen, einschließlich der Anpassung des relevanten EU-Rahmens aus alpiner Sicht (z.B. Höhe der staatlichen Beihilfen für Betrieb/Angebote/Investitionen auf Grundlage externer Kostenberechnungen und bezüglich Meldeverfahren).
- Vorschlag für notwendige Begleitmaßnahmen unter Berücksichtigung der spezifischen nationalen Gegebenheiten.



### Langfristige Ziele

- Die gesammelten Vorschläge zur Anpassung des EU-Rahmens werden den Entscheidungsträgern auf EU-Ebene durch gemeinsames Lobbying zur Kenntnis gebracht.



### Kurzfristige Maßnahmen

- Konsensfindung zu Unterstützungsmechanismen, die in den KV einbezogen werden sollten (Infrastruktur, Betrieb/Angebote, Einführung neuer Technologien, Unterstützung von Forschung und Entwicklung).
- Einigung über notwendige Begleitmaßnahmen zur Unterstützung wirksamer Pull-Maßnahmen (z.B. strengere Durchsetzungsmechanismen für den Straßenverkehr).



### Mittelfristige Maßnahmen

Lobbyarbeit für einen gemeinsamen Vorschlag zur Überprüfung des EU-Rahmens und für den Flexibilitätsbedarf im Alpenraum.





### Langfristige Maßnahmen

- Kontinuierliche Überprüfung der Wirksamkeit der Unterstützungsmechanismen für den KV.
- Ermittlung weiterer Anpassungsbedürfnisse des EU-Rahmens.
- Ermittlung des Rationalisierungsbedarfs im Einklang mit anderen EU-Richtlinien (z.B. Maut/Eurovignette).
- Überprüfung von technologischen Innovationen, um das Potenzial der neuen Technologien im Betrieb des KVs im Alpenraum voll auszuschöpfen.



### Gute Praxisbeispiele

#### Deutschland:

- Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) unterstützt den Bau der nationalen Schieneninfrastruktur mit 114 Milliarden € bis 2030. Dazu gehören wichtige Bahn- und Terminalprojekte, die den alpenquerenden KV beeinflussen<sup>2</sup>. Die deutsche Förderrichtlinie unterstützt den KV und das intermodale Verkehrssystem, indem sie bis zu 80% der förderfähigen Investitionen für den Bau und Ausbau von privaten Umschlaganlagen finanziert<sup>3</sup>.
- In Bayern gibt es Fördermöglichkeiten für Pilot- und Demonstrationsprojekte zur Förderung innovativer Logistikkonzepte für neue Antriebstechnologien und den Schienengüterverkehr. Darüber hinaus stehen den Kommunen und Verwaltungseinheiten für den Bau von Binnenhäfen, Fördermittel in Höhe von 0,54 Mio. €/Jahr zur Verfügung.

#### Österreich:

The Austrian Ministry for Transport, Innovation and Technology (bmvit) grants a yearly investment for the financial support of CT of some €80 million. The financial support for the operation of unaccompanied CT, the implementation of innovative technologies and for CT equipment, as well as the financial support of transshipment facilities for CT (road/rail/ship) are part of the support<sup>4</sup>.

#### Schweiz:

Das Bundesamt für Verkehr der Schweizerischen Eidgenossenschaft unterstützte den KV im Jahr 2018 mit 140 Mio. CHF (entspricht rund 128,7 Mio. €) durch Investitionen in Terminals, eine rollende Landstraße (RoLa) und einen KV Betrieb in der gesamten Schweiz<sup>5</sup>.

**Italien:**

Das nationale Gesetz Nr. 208/2015 unterstützt intermodale Dienste finanziell, um die höheren externen Straßenverkehrskosten von und zu den italienischen Verkehrsknotenpunkten auszugleichen (durch den sogenannten Ferro-Bonus<sup>6</sup> in Höhe von maximal 2,5 € pro Zugkilometer). Dies gilt nur so lange, bis die finanzielle Unterstützung nach EU-Recht 30% der Bahnkosten nicht überschreitet. Im Zeitraum 2016–2019 stand ein Budget von 20 Mio. € zur Verfügung.

- ➔ Unterstützungssysteme für den KV in der Autonomen Provinz Trient<sup>6</sup> und der Autonomen Provinz Bozen<sup>7</sup> wurde eingerichtet: Beide stellten für den Zeitraum 2016–2019 jeweils 9 Mio. € zur Verfügung.
- ➔ Die Regionalgesetze 1/2003 und 7/2004 der Autonomen Region Friuli-Venezia-Giulia umfassen die finanzielle Unterstützung intermodaler Verkehrsdienste von/nach regionalen Verkehrsknotenpunkten (Maßeinheit: 33 €/Lasteinheit) und die Entwicklung intermodaler Knotenpunkte für Infrastruktur und Investitionen in technische Ausrüstung (im Jahr 2017 wurden rund 2 Mio. € finanziert).

1 [www.alpine-space.eu/projects/alpinnoct/outputs/alpinnoct\\_dt1.1.1.pdf](http://www.alpine-space.eu/projects/alpinnoct/outputs/alpinnoct_dt1.1.1.pdf)

2 [www.bmvi.de/SharedDocs/EN/Documents/G/ftip-2030.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](http://www.bmvi.de/SharedDocs/EN/Documents/G/ftip-2030.pdf?__blob=publicationFile)

3 [www.bmvi.de/SharedDocs/EN/Documents/G/guidelines-combined-transport.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](http://www.bmvi.de/SharedDocs/EN/Documents/G/guidelines-combined-transport.pdf?__blob=publicationFile)

4 [www.bmvi.gv.at/verkehr/eisenbahn/foerderung/sgv2018/index.html](http://www.bmvi.gv.at/verkehr/eisenbahn/foerderung/sgv2018/index.html)

5 [https://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-16-4461\\_en.htm](https://europa.eu/rapid/press-release_IP-16-4461_en.htm)

6 [http://ec.europa.eu/competition/state\\_aid/cases/266882/266882\\_1931637\\_96\\_2.pdf](http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/266882/266882_1931637_96_2.pdf)

7 [https://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-17-5145\\_en.htm](https://europa.eu/rapid/press-release_IP-17-5145_en.htm)

## Förderung der Harmonisierung von Daten und Datenaustausch



### Allgemeine Empfehlung

Die bestehenden Normen für den Datenaustausch im Kombinierten Verkehr (KV) in der Europäischen Union und darüber hinaus müssen umgehend harmonisiert werden. Dafür bedarf es der Mitarbeit aller involvierten Interessensgruppen, die derzeit nicht in der Lage sind, effizient und grenzüberschreitend zusammenzuarbeiten. Es ist völlig klar, dass Vernetzungsplattformen und intelligente Technologien zur Beschleunigung des Schienengüterverkehrs erforderlich sind. Dies kann gelingen durch die Einführung neuester Technologie für den Datenaustausch aller beteiligten Akteure durch die Bereitstellung von finanziellen Mitteln für die Entwicklung und internationale Harmonisierung.



### Adressierte Akteure

Europäische Union, Alpenstaaten und ihre Ministerien, Eisenbahngesellschaften, Wagenbetreiber, Infrastrukturbetreiber, Universitäten (als Forschungs-, Beratungs-, und Bildungseinrichtungen) sowie andere Forschungseinrichtungen.



### Barrieren/Herausforderungen

Der Datenaustausch zwischen EU und Nicht-EU Ländern ist noch nicht harmonisiert. Die unterschiedlichen technischen Standards entlang der Transportkette behindern den freien Datenaustausch zwischen den Akteuren (Terminals, Spediteure usw.). Erschwerend kommt hinzu, dass die meisten Unterlagen, insbesondere im Schienengüterverkehr, nach wie vor papierbasiert sind. Außerdem ist die Bereitschaft, Daten zwischen verschiedenen Akteuren auszutauschen gering. Derzeit gibt es keine alpenweite Plattform, welche Wissenschaft und Wirtschaft in einem offenen Informations- und Wissensaustausch zusammenbringt.



### Kurzfristige Ziele

- Einführung von Standards für einen harmonisierten Datenaustausch und standardisierte Kommunikationsflüsse im alpinen Schienengüterverkehr.
- Bereitstellung von finanziellen Mitteln der öffentlichen Hand zur Definition und Harmonisierung von Standards.
- Einberufung mehrerer Abstimmungstreffen mit allen relevanten Akteuren zu Datenaustausch und Standards.



### Mittelfristige Ziele

- Test von IT-Lösungen für den Datenaustausch und den Kommunikationsfluss entlang der Transportkette testen.
- Entwicklung eines gemeinschaftlichen Werkzeugs für den Datenaustausch, das von allen Akteuren akzeptiert wird.
- Verbesserter Zugang zu diesen Werkzeugen für kleinere und mittlere Unternehmen (KMUs)<sup>1</sup>.



### Langfristige Ziele

- ➔ Einführung von Standards für IT-Lösungen und Kommunikationsflüsse entlang der Transportkette inkl. Schnittstellen, die bereits im Einsatz sind oder die im gesamten Alpenraum erfolgreich eingesetzt werden könnten.
- ➔ Installation einer One-Market-Plattform mit einer soliden Basis und der Fähigkeit, sich an individuelle Bedürfnisse anzupassen.
- ➔ Kontinuierliche Fortentwicklung technischer Lösungen für eine reibungslosere Abwicklung von Prozessen im KV.



### Kurzfristige Maßnahmen

- ➔ Definition von Standards für den Datenaustausch mittels IT-Lösungen auf Grundlage bestehender Lösungen.
- ➔ Öffentliche Behörden stellen Mittel für die Entwicklung logistischer Prozesse (harmonisierte Normen, Digitalisierung usw.) für den KV zur Verfügung.
- ➔ Erarbeitung von Lösungen zur Standardisierung von Prozessen im KV.
- ➔ Einberufung einer Konferenz zur Vernetzung und zum Informationsaustausch (z.B. im Rahmen von EUSALP).



### Mittelfristige Maßnahmen

- ➔ Auswahl erprobter effektiver IT-Lösungen und Kommunikationsflüsse.
- ➔ Test und Sammlung von Erfahrungen und Daten für die Erstellung eines Pilot-Tools für den Datenaustausch.
- ➔ Berücksichtigung der Schwierigkeiten für KMUs, um Zugang zu Datenaustausch und IT-Lösungen zu bekommen.



### Langfristige Maßnahmen

- ➔ Finanzielle Unterstützung bei der Umsetzung von IT-Lösungen.
- ➔ Einrichtung einer Plattform mit Vertretern der Industrie und Politik.
- ➔ Einsatz technischer Lösungen, um z.B. das Rangieren von Waggons zu minimieren oder gar zu eliminieren.



### Gute Praxisbeispiele

#### EU:

- ➔ Auf EU-Ebene gibt es die Webplattform „Neptun“ von Geodis.<sup>2</sup>
- ➔ Die Sammlung von Empfehlungen im Bericht der EU-Eisenbahnagentur „Facilitation of Combined Transport“ (FCT) (2018)<sup>3</sup> ist ebenfalls eine gute Grundlage.
- ➔ AlpinnoCT Forschungsdatenbank „Analyse von Initiativen und Studien“<sup>4</sup>

#### Italien:

- ➔ Die Stadt Verona führt im Rahmen des CEF-Projektes (Connecting Europe Facility) Ursa Major Neo das Projekt „Datex II Node“ durch. Dieses zielt auf einen besseren Informationsaustausch zwischen Schiene und Straße in ihrem Güterverkehrszentrum in Verbindung mit zwei Autobahnen (A4 und A22) ab.<sup>5</sup>

1 Spezifische Ziele für KMUs finden Sie im technischen Maßnahmenblatt „Restriktionen für KMUs im Kombinierten Verkehr“

2 <https://geodis.com/fr/en/activity/overland-transport/transport-flow-management/digitized-services>

3 [www.era.europa.eu/sites/default/files/events-news/docs/fct\\_overall\\_final\\_report\\_en.pdf](http://www.era.europa.eu/sites/default/files/events-news/docs/fct_overall_final_report_en.pdf)

4 [www.alpine-space.eu/projects/alpinnoct/outputs/output\\_ot2.1\\_21052019.pdf](http://www.alpine-space.eu/projects/alpinnoct/outputs/output_ot2.1_21052019.pdf)

5 [https://datex2.eu/implementations/nodes\\_directory](https://datex2.eu/implementations/nodes_directory)

# Unterstützung der Kommunikation zur Sensibilisierung für den Kombinierten Verkehr und Stärkung der lokalen Fähigkeiten zur Problemlösung im Kombinierten Verkehr



## Allgemeine Empfehlung

Es bedarf der Einrichtung einer so genannten „Kommunikationsdrehscheibe“ auf alpenweiter Ebene, um die Entscheidungsträger in Politik, Wirtschaft und Zivilgesellschaft für die Potenziale des Kombinierten Verkehrs (KV) zu sensibilisieren. Zusätzlich sollten Multi-Akteurs-Partnerschaften auf regionaler Ebene aufgebaut werden. Sie analysieren spezifische technische, betriebliche und organisatorische Probleme und tragen zu möglichen Lösungen durch einen Bottom-Up-Ansatz bei. Diese Partnerschaften sollen auch einen Überblick über die Finanzierungsmöglichkeiten auf regionaler, nationaler und transnationaler Ebene geben.



## Adressierte Akteure

Öffentliche und private Forschungseinrichtungen, Industrievertreter, operative Akteure im KV, lokale und regionale öffentliche Verwaltungen, Universitäten, politische Vertreter und NGOs auf lokaler Ebene.



## Barrieren/Herausforderungen

Es fehlt an Sensibilisierung und Finanzierung für die Kommunikation und Bewusstseinsbildung zu den Vorteilen von KV-Lösungen auf regionaler, nationaler und transnationaler Ebene. Es gibt derzeit keine Institution oder Einzelperson (z.B. einen „Caretaker“), welche die Kommunikation und Sensibilisierung für den KV fördert, eine Kommunikationsdrehscheibe einrichten kann und die Akzeptanz aller Akteure besitzt.



## Kurzfristige Ziele

- ➔ Einrichtung einer Pilot-Kommunikationszentrale auf alpenweiter Ebene mit Basisinstrumenten wie einem Webportal, einer Lobbying-Strategie. Diese soll als Dachorganisation für die Multi-Akteurs-Partnerschaften auf regionaler Ebene funktionieren.
- ➔ Durchführung einer Analyse über bestehende Fördermöglichkeiten und Förderlücken auf regionaler, nationaler und transnationaler Ebene.



## Mittelfristige Ziele

- ➔ Kampagnen in sozialen Medien initiieren, die allen Akteuren und der Öffentlichkeit die Vorteile des KVs aufzeigen.
- ➔ Mehrere Multi-Akteurs-Partnerschaften auf regionaler Ebene etablieren, welche aus Vertretern der Transportbranche, lokalen Behörden und Vertretern der Zivilgesellschaft zusammengesetzt sind.
- ➔ Inhalte des KVs in Lehrpläne auf allgemeiner Ebene (z.B. in Schulen und in logistischen Programmen an Universitäten) integrieren.



### Langfristige Ziele

- Einführung eines harmonisierten Studiengangs zum KV an Universitäten im Alpenraum.



### Kurzfristige Maßnahmen

- Identifizierung relevanter Akteure für die Gründung einer Pilot-Kommunikationszentrale (z.B. im Rahmen von EUSALP).
- Gründung einer Pilot-Kommunikationszentrale im Alpenraum.
- Erstellung grundlegender Kommunikationskampagnen (on- und offline).
- Erstellung eines Überblicks zu Fördermöglichkeiten im KV auf Grundlage vorhandener Dokumente (wie z.B. die Ergebnisse des AlpInnoCT-Projekts).



### Mittelfristige Maßnahmen

- Initiierung von Kommunikations-Kampagnen, welche die Vorteile des KVs aufzeigen.
- Förderung der Gründung von Multi-Akteurs-Partnerschaften auf regionaler Ebene, basierend auf bereits bestehenden Strukturen und Netzwerken.
- Kooperation mit Universitäten und Schulen zur Etablierung eines KV-Studienprogramms.



### Langfristige Maßnahmen

- Entwicklung eines Lehrplans für einen neuen Studiengang.
- Umsetzung des neuen Studiengangs.



### Gute Praxisbeispiele

#### Österreich:

- Hochschulprogramm „Logistikum“ an der Fachhochschule Oberösterreich in Steyr: Konzentration auf den KV mit dem Ziel, das Bewusstsein für nachhaltige Verkehrssysteme zu schärfen.<sup>1</sup>

#### Italien:

Der Interporto Verona Quadrante Europa (Güterverkehrszentrum in Verona) hat sich in zwei Lehrgängen auf Güterverkehrs-Logistik spezialisiert:

- Der erste Kurs richtet sich an SchülerInnen nach der Sekundarschule mit praktischen Inhalten mit dem Schwerpunkt Intermodalität.
- Der zweite Lehrgang heißt „Logimaster“ und richtet sich an graduierte Studenten<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> [www.logistikum.at/en/areas-of-expertise/transport-logistics-mobility-en/sustainable-transport-systems-en/overview-sustainable-transport-systems-en.html](http://www.logistikum.at/en/areas-of-expertise/transport-logistics-mobility-en/sustainable-transport-systems-en/overview-sustainable-transport-systems-en.html)

<sup>2</sup> [www.logimaster.it](http://www.logimaster.it)