



Alexander Ochs, Bayernhafen GmbH & Co. KG, Steffen Rudkowsky, Siemens AG, Robert Ziegler, DHL Freight, Martin Burkert, MdB, Vorsitzender des Verkehrsausschusses des Bundestages, Peter Lüttjohann, BMVI, Christoph Schiess, Bundesamt für Verkehr der Schweiz, Prof. Dr. Christoph Tripp (Moderation), TH Nürnberg

2. Terminaltag der Studiengesellschaft für den Kombinierten Verkehr am 10. November

KV braucht Effizienz und Innovation

Effizienz zu sichern und gleichzeitig Innovation zu fördern, ist der Spagat, den die Akteure des Kombinierten Verkehrs (KV) zu leisten haben. Kooperation und Standardisierung sind die Schlüssel für die Zukunftsfähigkeit des KV. Dabei ist die Digitalisierung der unverzichtbare Weg der gegangen werden muss, aber nur, wenn ständig hinterfragt wird, was wirklich voran bringt. Das war im Wesentlichen die Quintessenz des 2. Terminaltages der Studiengesellschaft für den Kombinierten Verkehr e. V. am 10. November in Berlin.

Ein interessanter Benchmark lieferten die beiden einführenden ministeriellen Vorträge zur Förderung des KV in Deutschland und in der Schweiz. Die neue deutsche KV-Richtlinie soll am 1. Januar 2017 in Kraft treten. Vor dem Hintergrund, dass das Aufkommen im KV in Deutschland bis 2030 um über 79 % wachsen soll, hob Peter Lüttjohann vom Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur (BMVI) die Verbesserungen gegenüber der bisherigen Richtlinie hervor. Sie trägt u.a. den Makel, dass die bereitgestellten Fördermittel nicht in vollem Maße in Anspruch genommen wurden. Zu den positiven Veränderungen gehört, dass nicht mehr wie bisher eine teure und damit den Mittelstand belastende, selbstschuldnerische Bankbürgschaft oder eine Bürgschaft eines Dritten nötig ist, um Rückzahlungsverpflichtungen gegenüber dem Bund abzusichern, sondern eine Grundschild für Grundstücke, auf denen die geförderte KV-Umschlaganlage errichtet wird. Weiterhin können nach der neuen Richtlinie auch Einrichtungen für den Horizontalumschlag gefördert werden. Die maximale Förderquote von 80 % bleibt erhalten. Die Ziele der in Vorbereitung befindlichen KV-Richtlinie in der Schweiz erläuterte Christoph Schiess vom schweizerischen Bundesamt für Verkehr. Im Fokus der Weiterentwicklung der bisher sehr zersplitterten schweizerischen Terminallandschaft steht die Bündelung und effizientere Verteilung der KV-Standorte. Die Planung und Koordination erfolgen über ein Gesamtkonzept zur Förderung des Schienengüterverkehrs in der Schweiz. Der neue Förderprozess sieht Investitionsbeiträge für Bau, Erweiterung und Erneuerung der KV-Anlagen mit Obergrenzen der Förderung von 60 % für Neubau und Erweiterung, 80% bei Anlagen von nationaler verkehrspolitischer Bedeutung und 40 % bei Erneuerung vor. Maßgebend für die Förderung sind eine hohe Subventionseffizienz und Verlagerungswirkung. Aktuell wird im Rahmen des Güterverkehrskonzeptes für die Schiene das Zielbild für den KV der Schweiz entwickelt.

Der Grundtenor der Podiumsdiskussion war die Forderung nach Verstärkung der Zusammenarbeit durch besseren Informationsaus-

SGKV-Geschäftsführer Clemens Bochynek zog ein positives Resümee des 2. Terminaltages

Bilder: Teßmann



tausch, wofür die Digitalisierung unabdingbar ist. „Wir brauchen für Deutschland und Europa eine Mobilitätsstrategie“, hob Martin Burkert, Vorsitzender des Verkehrsausschusses im Deutschen Bundestag, hervor. Zwei Tendenzen sind hier entscheidend. Erstens werden kognitive Systeme mit erweiterter Sensorik eine verbesserte Prozessintegration ermöglichen und zweitens wird Digitalisierung neuen Playern in traditionellen Märkten ermöglichen Fuß zu fassen, wie Ingo Winkler von IBM Deutschland GmbH vorhersagt.

Anhand von Praxisbeispielen wurden Erfolge und Hemmnisse der Digitalisierung im KV präsentiert. Den Nachweis, dass es möglich ist, den konventionellen Bahnverkehr mit Digitalisierung wettbewerbsfähiger zu machen, trat Holger Schmiere von BASF SE an. Dazu gehören die Ausrüstung der Fahrzeuge mit CPS, die Trennung von Tank und Fahrzeug bei dem neu entwickelten 45 Fuß Tankcontainer, die Teilautomatisierung der Prozesse auf der ersten und letzten Meile sowie die Entwicklung von Automated Guided Vehicles (AGV). Ein Beispiel erfolgreicher digitaler Transformation wurde anhand einer Lösung für eine Plattform unter Beteiligung von zehn Unternehmen für Aluminiumverkehre von Kai Burghardt, DB Cargo GmbH, und Christian Krüger, catkin GmbH, präsentiert. Den grundlegenden Wandel, den die Digitalisierung in der Industrie herbeiführt, offerierte Bernd Volkmer von Kalmar Global mit dem „Kalmar Insight“-Echtzeit-Modell.

Insgesamt war der Terminaltag für viele der rund 100 Teilnehmer aus Praxis, Politik und Wissenschaft eine Chance der eigenen Standortbestimmung im Entwicklungstrend des KV. Die Effizienz ist letztlich das entscheidende Thema für die KV-Macher. Das darf jedoch auf keinen Fall den Weg für neue Lösungen verstellen. Die Veranstaltung bot viele Inhalte mit unterschiedlichen Sichtweisen unter hervorhebenswerten Rahmenbedingungen. Einen wesentlichen Beitrag zu dem gelungenen Terminaltag hat auch die fachlich und wissenschaftlich fundierte Insider-Moderation der Veranstaltung durch Professor Dr. Günter Teßmann geleistet.

Dr. Günter Teßmann