



Blick auf das Gesprächsforum im ersten Teil des TerminalTags (von rechts): Moderator Prof. Dr. Christoph Tripp (stehend), Peter Lüttjohann, Franz Schwammenhöfer, Dr. Arnold Berndt, Gerd Deimel, Wolfgang Thoma, Holger Bochow.

3. TerminalTag der SGKV

Sichtgrenzen erweitern

Der TerminalTag der Studiengesellschaft für den Kombinierten Verkehr e. V. (SGKV) hat sich zu einer guten Tradition entwickelt. Weit über 100 Akteure aus Politik, Wirtschaft und Forschung trafen sich am 9. November 2017 zum mittlerweile dritten Mal in der historischen Turbinenhalle des Heizkraftwerkes Moabit, um sich über Probleme und Entwicklungen im Kombinierten Verkehr auszutauschen.

Diesmal ging der Blick auch über die Ländergrenzen nach Süden. Unter dem Motto „Kombinierter Verkehr – gemeinsam weiter geDACHt“ hatten die Veranstalter Referenten aus Österreich und der Schweiz eingeladen. Nach der Eröffnung durch Clemens Bochynek, geschäftsführendes Vorstandsmitglied der SGKV, und Moderator Prof. Dr. Christoph Tripp von der TH Nürnberg legten Dr. Arnold Berndt vom Bundesamt für Verkehr der Schweiz und Franz Schwammenhöfer vom Verkehrsministerium Österreichs in kurzen Impulsvorträgen ihre unterschiedlichen Erfahrungen mit den Maßnahmen und der Umsetzung des Kombinierten Verkehrs (KV) dar.

Genau ausloten

Schwammenhöfer konnte darauf verweisen, dass in Österreich der KV

finanziell, steuerlich, ordnungspolitisch und auch infrastrukturell unterstützt wird. Nicht zuletzt durch eine Förderung von Terminals entlang der großen Trassen. Mittels eines Konzepts werden alle Terminals erfasst und bewertet. So sei sehr schnell festzustellen, wo ein Ausbau und unter Umständen ein Neubau notwendig wird. Zwei Drittel aller Verkehre haben in Österreich einen ausländischen Bezug, das heißt, sie kommen nach Österreich hinein beziehungsweise fahren hinaus oder queren das Land. Erhöhung der Pünktlichkeit und Sicherheit ist ein Schwerpunkt des Rahmenplans für die Zeit bis 2022.

Berndt räumte der Infrastrukturplanung in der Schweiz großen Raum ein. Erst werden Gegebenheiten studiert, dann Prognosen erstellt. Daraus folgen Anforderungen, die für den

zukünftigen Schienenverkehr formuliert werden. Und erst dann stellt sich die Frage: Welche Infrastruktur ist dafür notwendig? Dabei gehe es nicht nur um staatlichen Ausbau, auch private Anlagen müssen für den Schienengüterverkehr (SGV) finanziert und weiterentwickelt werden. In der Entwicklung von Wagenladungsverkehr und KV sah er Unterschiede in der Schweiz. Letzterer habe Wachstumspotenzial, ersterer werde stagnieren. Immer wieder müsse im Blick behalten werden, dass der SGV seine Position im Schweiz-Takt behalte. Die starke Lobby des Schienenpersonenvverkehrs im Land sei da ein Problem.

Verkehrsträger am Limit

In der anschließenden Diskussionsrunde hob Peter Lüttjohann vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur den Masterplan Schienengüterverkehr hervor. Er biete in Deutschland gute Voraussetzungen für die weitere Entwicklung des KV. Für ihn sei der Masterplan „Weihnachten im Juni“ gewesen. Gerd Deimel vom Verband der Chemischen Industrie in Deutschland

verwies auf die große Abhängigkeit seines Industriezweigs von der Bahn und forderte eine wirkliche Modernisierung der Eisenbahn. Wolfgang Thoma von der Spedition Ansorge & Co. KG zeigte sich skeptisch, was die Umsetzung des Masterplans angeht. Der Ansatz sei aber richtig: Die Straße stehe vor einem Kollaps und Schiene wie Binnenschifffahrt müssten so schnell wie möglich gestärkt werden. Holger Bochow von der Contargo GmbH & Co. KG verwies auf Kapazitätsengpässe überall. Rastatt habe bewiesen, dass „wir am Limit sind“. Modernisierung erfordere ein Umdenken auch in der Art der Modernisierung. Dabei seien die Terminals nicht außen vor zu lassen. Die Verknüpfung Lkw und Schiene müsse neu durchdacht werden.

Rastatt habe, so Lüttjohann, die Kleinstaaterei in Europa deutlich zum Ausdruck gebracht. Es gelte sich zusammenzusetzen, gemeinsam zu schauen, wo Verbesserungen auf den Trassen dringend nötig seien. Ein Plan B müsse immer machbar sein.

Auf Vordermann bringen

Der zweite Teil des TerminalTags beschäftigte sich mit Entwicklungen beim Lkw und gab der Diskussion den Titel „Innovation für oder gegen den KV“. Hasso Grünjes von der Siemens AG stellte den vom Konzern entwickelten Oberleitungs-Lkw vor, der bereits auf Versuchsstrecken in Schweden und den USA fährt – und demnächst auch in Deutschland. Er sah die Anwendung als Shuttle im KV, als Transporter in Minen und im „elektrifizierten Fernverkehr“. Letzteres führe, so ein Einwurf aus dem Publikum, zur Kannibalisierung des SGV, der ja schon zu einem hohen Grad elektrisch fahre. Grünjes verwies darauf, dass bis 2030 das Volumen des Gütertransportes laut Prognosen um 30 Prozent steigen soll, gleichzeitig aber eine massive „Decarbonisierung“ des Straßenverkehrs gefordert werde. Außerdem eigneten sich Oberleitungs-Lkw sehr gut für den Vor- und Nachlauf. Beide Verkehrsträger seien am Limit, beide

müssten auf „Vordermann“ gebracht werden, um steigendes Transportvolumen zu bewältigen.

Thoma, der bereits in der ersten Gesprächsrunde das Wort ergriffen hatte, stellte den Lang-Lkw vor und betonte, dass Typ 1 und Typ 3 mittlerweile KV-tauglich seien. Er warb dafür, den Vor- und Nachlauf mit Lang-Lkw zu realisieren. Die Hauptstrecke sollte der Schiene bleiben.

Walter Schwerberger von der MAN Truck & Bus AG erklärte dem etwas skeptischen Publikum die Vorteile des sogenannten Platooning. Derzeit befände man sich noch in der Erprobung, welche Anzahl von Lkw für das teilautonome Kolonnenfahren am günstigsten sei. Als dann 10 Meter für den Abstand von Fahrzeug zu Fahrzeug genannt wurden, ging ein Raunen durch den Saal. In der Diskussion wurde sehr schnell die Realität eingefordert: Autobahn, am Freitagnachmittag, rechte Spur, 10 Meter Abstand?

Von der Diskussion inspirieren ließ sich auch Michail Stahlhut, Chef der SBB Cargo International. Allerdings in eine ganz andere Richtung: Was wäre, wenn die Züge ähnlich hintereinander führen wie die Platooning-Lkw? Sozusagen ein Eisenbahnzug-Platooning. Natürlich nicht mit 10 Metern Abstand. Warum soll der Eisenbahn das verwehrt werden, was dem Lkw erlaubt ist? Weiterdenken erlaubt ...

Austausch fortsetzen

Dieser 3. TerminalTag hatte noch weitaus mehr zu bieten: Das E-Binnenschiff wurde vorgestellt und die Blockchain-Technologie für die Supply Chain erläutert. Der Cyberkriminalität widmete sich nicht nur ein Vortrag, sondern diese

Kehrseite der Digitalisierung wurde in Projektionen anschaulich vorgeführt.

„Ich fand die länderübergreifende Diskussion in diesem Jahr besonders bereichernd und freue mich schon darauf, den Austausch im Nachgang weiter fortzusetzen“, schätzte Clemens Bochynek die Veranstaltung ein. „Ich freue mich besonders darüber, dass die Themen Cross Innovation und unterschiedliche Gesichter der Digitalisierung mit Blockchain und Cyberkriminalität unter unseren Teilnehmern auf so reges Interesse gestoßen sind. Auch hier ging es uns darum, die Grenzen unserer eigenen Sichtweise zu erweitern und zu hinterfragen, welche Auswirkungen auf den KV zu erwarten sind.“

Aufgrund der hohen positiven Resonanz soll der TerminalTag auch im kommenden Jahr fortgesetzt werden – voraussichtlich wieder Anfang November.

ur

ANZEIGE

CN CONSULT

Information Logistics



DiLoc® | Sync

Dokumentenverteilung für mobiles Personal sowie Kollaboration mit Partnern

Erleben Sie auch live:

• **DiLoc® | Motion**
Software für Disposition und Fahrgastinformation

MESSENEUHEITEN

- Verteilung der Tages-La
- PDF-Reader mit Splitscreen

• **DiLoc® | OnBoard**
Fahrgastinformation in Fahrzeugen via 4G

• **InnoScreen®**
Anzeigesysteme mit LED- und TFT-Technologie

CN-Consult GmbH
Ober den Wiesen 9
35756 Mittenaar
Tel.: +49 2778 3720000
E-Mail: info@cn-consult.eu
www.cn-consult.eu

Besuchen Sie uns
auf der IT-TRANS!
06.-08. März 2018
Stand G10

