

Wirtschaft forciert Kombinierten Verkehr



So werden nicht kranbare Sattelaufleger im Kombi-Verkehr umschlagen. (Fotos: Trostmann; Vario)

11. März 2013 | von **Wilfried Schneider und Markus Trostmann**

Die Wirtschaft würde gern verstärkt den Kombinierten Verkehr nutzen, aber es fehlt an politischer Unterstützung und der Finanzierung. Dabei versucht die Technik, mit Innovationen den Umstieg von der Straße auf die Schiene zu erleichtern. Branchenvertreter fordern zudem mehr private Terminals.

Neue Güterterminals können und sollen verstärkt von privaten Betreibern realisiert werden.

Alexander Klacska, Wirtschaftskammer Österreich (WKO), Wien

Wir brauchen eine übergreifende, verschränkte Raumordnung, Förder- und Verkehrspolitik in Österreich." Das fordert Alexander Klacska, Bundesspartenobmann Transport und Verkehr der Wirtschaftskammer Österreich (WKO). Der Kombinierte Verkehr benötige vor allem effiziente, multimodale Terminals, um den Umschlag zwischen den Verkehrsträgern kostengünstig abzuwickeln. Eine wesentliche Rolle spielten dabei nicht nur zentrale Bahnverladeknoten, sondern auch Donauhäfen.

"Neue Güterterminals können und sollen verstärkt von privaten Betreibern realisiert werden," betont Klacska. "Das Cargo Center Graz ist dafür ein Erfolgsbeispiel und könnte Muster für weitere Projekte sein." Private Terminalbetreiber schonten nicht nur das Staatsbudget, sondern es geht bei ihnen auch "mehr weiter" als bei Staatsbetrieben.

In welchem Ausmaß die verkehrsträgerneutralen Spediteure den Kombinierten Verkehr einsetzen, hängt primär von den Terminals ab. Dauert der Umschlag zu lange, dann ist der Bonus kurzer Laufzeiten vom Seehafen zum Zielterminal schnell verspielt.

Ein klares Bekenntnis zum Kombinierten Verkehr legt Kühne+ Nagel ab. Der Schweizer Logistikkonzern eröffnete im März vergangenen Jahres in Wien ein zentrales Osteuropa-Hub für Stückgutverkehre. Diese Drehscheibe verbindet rund 38 ost- und südosteuropäische Städte intermodal mit den westeuropäischen Industriezentren. Über den KN-Eurohub Bad Hersfeld können - von Wien aus - 78 Städte innerhalb 24 bis 73 Stunden erreicht werden.

Den Umschlag auf den Terminals zu beschleunigen, sind Ziele der Projekte "Innovativer Sattelaufleger-Umschlag" der Rail Cargo Austria (RCA) oder SwapBodyPort-Technologien (SWAB). Mit SWABPort sollen die Vorzüge von Wechselaufbauten, wie sie im Straßentransport genutzt werden, künftig auch für die Schiene umgesetzt werden. SWAB soll den Umschlag der Wechselaufbauten von LKW auf LKW ohne zusätzliche Einrichtungen ermöglichen. Der Umschlag von Wechselaufbauten auf die Schiene erfolgt durch Kranvorrichtungen an Terminals. Die Anzahl von Terminals, die über eine entsprechende Einrichtung verfügen, ist in Österreich beschränkt.

Dass sich das lohnt, wurde auf der Kombi-Verkehr-Tagung der Österreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft (ÖVG), Wien, deutlich. Unter dem Thema "Innovationskraft der Verkehrsträger" wurden neue technische und organisatorische Entwicklungen vorgestellt. So überwacht Rail Cargo Austria (RCA) jetzt internationale Ganzzüge von und nach Österreich lückenlos rund um die Uhr. Weitere Innovationen bei RCA sind GPS in den Begleitwagen der Rollenden Landstraße und GPS auf den Containerstaplern in den Terminals. Bei der Rollenden Landstraße (RoLa) profitieren von der GPS-Aufrüstung sowohl die an Bord befindlichen LKW-Fahrer als auch die Produktionsabteilung der RoLa. Denn jetzt können jederzeit der technische Zustand der Begleitwagen gecheckt werden und die LKW-Dispositionen mit Informationen über den Reiseverlauf versorgt werden.

44 RoLa-Begleitwagen wurden mit GPS ausgestattet, in denen die Fahrer Ankunftszeiten in den Terminals sowie andere die Reise betreffende Informationen direkt in den Waggon gespielt bekommen. Das Handling in den Kombi-Terminals optimiert die GPS-Ausstattung der Containerumschlaggeräte. Damit ist jederzeit jede Ladeinheit auf dem Kombi-Terminal sofort auf dem Waggon auffindbar.

Sattelaufleger "kranen"

Mit dem System "Innovativer Sattelaufleger Umschlag (ISU)" sollen nicht kranbare Sattelaufleger im Kombinierten Verkehr umgeschlagen werden. Genutzt wird das ISU-System derzeit nicht, nachdem der ISU-Zug zwischen Wels und Arad in Rumänien aus Wirtschaftlichkeitsgründen eingestellt worden ist. Als Zielgruppe sieht RCA kleine Frächter mit bis zu fünf Sattelauflegern, für die ein unbegleiteter Verkehr aufgrund der Betriebsgröße nicht in Frage kommt. Deren Sattelaufleger mit ISU von der Straße auf die Schiene zu bringen, hat sich RCA vorgenommen.

Mit Innovationen mehr Verkehr auf die Schiene

Mit ISU auf die Schiene umzusteigen, lohnt sich wirtschaftlich erst ab einer Entfernung von 800 km, räumte Erich Possegger, Leiter des Bereichs Terminal Service Austria bei Rail Cargo Austria (RCA), auf der ÖVG-Tagung ein. Auch bei SWABPort geht es um die Optimierung der intermodalen Transportketten für Wechselaufbauten.

Von der Wiener Verkehrsplanung Käfer betreut wird ein anderes Projekt, das unter Intelligente Cargo-Infrastruktur für internationale Transportketten (ICIIT) läuft. Dabei geht es um Komponenten für künftige Logistiksysteme, erklärte Herbert Peherstorfer, Obmann des Vereins Combinet. Das Projekt läuft noch bis Ende dieses Jahres und soll Ansätze liefern, wie mit Hilfe der IT Logistikketten am besten gebildet werden können. Die im Rahmen von ICIIT entwickelten Formierungs- und Optimierungsalgorithmen werden an praktischen Anwendungsfällen getestet, um einen möglichst hohen Praxisbezug herzustellen.

Im österreichischen Verkehrsministerium BMVIT läuft derzeit das Forschungsförderungsprogramm "Mobilität der Zukunft - Innovationsfeld Gütermobilität". Mit fast 20 Mio. EUR sollen bis 2020 für die Praxis taugliche Innovationen für Gütermobilität, Verkehrsinfrastruktur und Fahrzeugtechnologien entstehen, betonte Sarah Krautsack, die im BMVIT für dieses Programm zuständige Fachreferentin. Ein Teil des Geldes steht auch für die SWAB-Entwicklung zur Verfügung.

Markus Trostmann und Wilfried Schneider, Fachjournalisten, Wien