

Neues Shuttlenetz soll Lkw Konkurrenz machen

Kombinierter Verkehr Qualität würde deutlich steigen / Möglicher Start 2012

Von Jens Kohagen

Ein hochfrequentes Shuttlenetz im Kombinierten Verkehr in Deutschland könnte bald Wirklichkeit werden. Rainer Mertel, Geschäftsführer der KombiConsult GmbH in Frankfurt, stellte das Konzept kürzlich auf einem Chemie-Logistikforum in Leverkusen vor.

Das Konzept für eine solche Industrialisierung des kombinierten Verkehrs Schiene/Straße hat KombiConsult gemeinsam mit Logistikexperten der BASF und dem Operateur Kombiverkehr entwickelt. Bestehende Knoten wie Hamburg, Leipzig, Ludwigshafen

und München sowie der Raum Duisburg sollen dabei einbezogen werden. Berlin und Nürnberg könnten hinzukommen. Die Standorte sollen nicht nur untereinander verbunden werden, sondern auch eine Hub- und Gatewayfunktion für internationale Shuttle Relationen in angrenzende Länder übernehmen.

Feste Fahrpläne. Geplant werden täglich mindestens zwei bis drei Abfahr-

ten auf allen Relationen. Dabei denkt Mertel an eine Kombination aus Nachsprung- und Über-Tag-Verkehren. Feste Fahrpläne sollen den Verladern die Planung erleichtern. Gleichzeitig ermöglicht die dichte Zugfolge einen Transport praktisch noch am selben Tag, wenn die Ladung den ursprünglich geplanten Zug nicht pünktlich erreicht. So sollen Zuverlässigkeit und Termintreue erreicht werden, die dem Lkw vergleichbar sind.

Die Break-even-Entfernung für den Schienentransport im Vergleich zum Lkw sinke ständig, stellt Mertel fest. Gründe seien steigende Frachtraten auf der Straße und der Rückgang der effektiven Lenkzeit beim Einsatz eines Fahrers.

Einige Voraussetzungen sind allerdings noch zu schaffen, räumt Mertel ein:

- Ressourcen- und Qualitätsoptimierung durch zug- und systemgebundene Loks, Wagen und Lokführer
- Standardisierung auf möglichst wenige lärmarme und sichere Waggontypen mit Stromversorgung
- eine kontinuierliche Zuglaufverfolgung. Dabei sollen Unregelmäßigkeiten

und wahrscheinliche Ankunftszeiten gemeldet werden.

Wenn alles klappt, könnte das Netz laut Mertel Ende des Jahres 2012 in Betrieb gehen.

Zurzeit steht das Grundkonzept, und die Marktanforderungen werden erhoben. 2011 sollen die Trassenstudien abgearbeitet, der Geschäftsplan aufgestellt und Traktionsverhandlungen geführt werden. Dann müssen die Shuttleverkehre zwischen den Relationen synchronisiert werden. Spätestens im März 2012 sollen die Bahnen, die die Shuttles betreiben, die Trassen bei den Infrastrukturbetreibern bestellen.

BASF mit dabei. BASF setzt schon seit langem auf den Kombinierten Verkehr. Das Terminal am Standort Ludwigshafen, 2001 eingeweiht und seither kontinuierlich ausgebaut, ist fest in das europäische Kombinetz eingebunden. Intercontainer, Hupac, Kombiverkehr und Rail Link laufen die Anlage als Operateure an. Naviland Cargo für Frankreich-Verkehre soll demnächst hinzukommen, kündigt Dieter Rogge, Senior Manager für Global Procurement und Logistik- und Transportlösungen, an. DVZ 23.11.2010



Foto: privat

»Zuverlässigkeit und Termintreue vergleichbar mit dem Lkw«

Rainer Mertel, Geschäftsführer KombiConsult

Jens Kohagen, Fachjournalist, Frankfurt/Main.
Kontakt über klotz@dvz.de