

Kombinierte Ladungsverkehre

Anforderungen und Herausforderungen

Prof. Dr.-Ing. Wolfgang Echelmeyer

EMRS-Mobilitätskongress Stuttgart, 22. Januar 2019



muss

Wo steht die Güterbahn heute und wo ~~will~~ sie hin?

- Pünktlichkeit ↑
- Lärmpegel ↓
- (THG/NOx)-Emissionen ↓
- Zugangspunkte ↑
- Kosten ↓

zukünftig

Heute

- Pünktlichkeit nicht genügend und instabil
- Lärmpegel und NOX zu hoch
- Zugangspunkte kompliziert (Zeiten und Strecken)
- Kosten zu hoch

Herausforderungen für ein Digitales Logistik Terminal DLT

*Herausforderung für den Güterverkehr und neue Terminalstandorte:
Reutlingen intermodal Terminal (RiT) als Beispiel*

Innovationen und Technologien (auch 5G) und nach neuartigen logistischen Betriebsabläufen, Puffern und mit Automatisierung arbeiten

Umfangreiche konzeptionelle Angebote für einen emissionsfreien City- und Regionaltransport

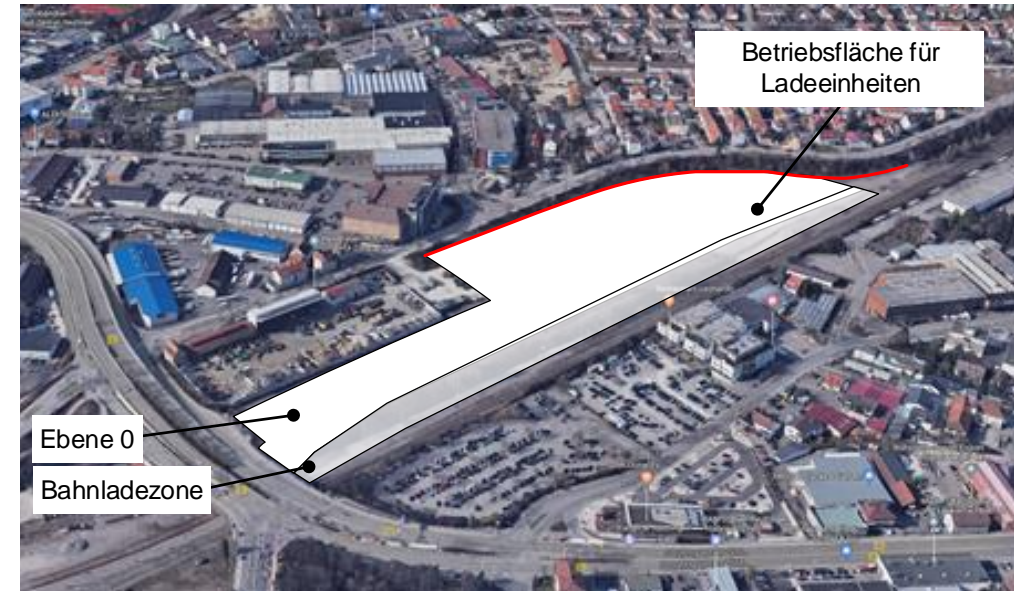
Innovationen, geräuscharme Gleise & Wagenbremsen, **bauliche Maßnahmen** und keine Verbrennungsantriebe

- Pünktlichkeit
- Lärmpegel
- Co₂+Nox Emissionen
- Zugangspunkte
- Kosten

Reutlingen als Prototyp für weitere radikal neue Zugangspunkte in Baden-Württemberg

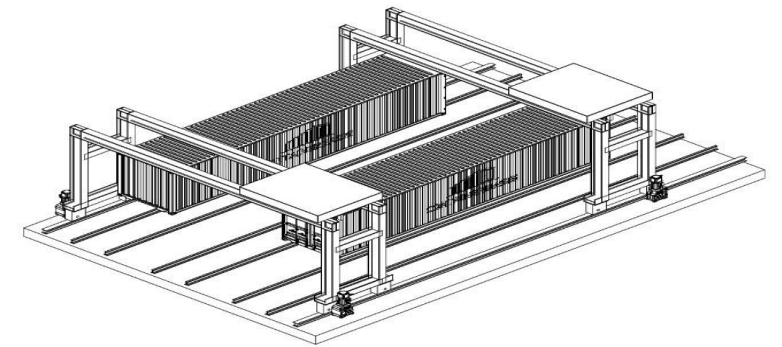
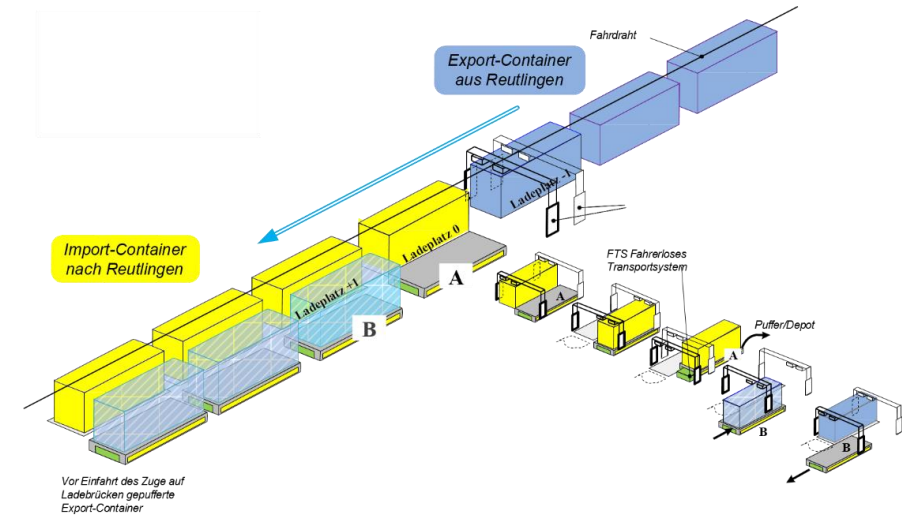
Wird durch Markt und polit. Rahmen bestimmt

*Reutlingen intermodal Terminal (RiT) als Prototyp:
Digitales Logistik Terminal DLT*



Anforderungen an den Schienengüterverkehr der Zukunft

- Emissionsfreiheit
- Dezentralere Verteilung der Seehafenhinterlandverkehre (Feederterminals)
- Vollautomatisierung des Materialflusses und der Steuerung (incl. Zulauf)
- Kluge Einbindung in eine Citylogistik
- Schnelle Be- und Entladung (<1h für Halbzüge) -> neue Hebegeräte und Puffer
- Emissionsfreier Zulauf -> Elektro-LKW
- automatisierter Betrieb-> Fahrerlose Transportsysteme



Warum ist ein DLT so leistungsfähig?

Ab 2023

Zukünftig Vertrauen gewinnen mit Leistung

Zugfahrt KV-Terminal+RT-Ladung+KV-Terminal \leq
Wendezeit im KV-Terminal (nach Fahrplan)*.
Integration des RiT in digitale Prozesse aller Terminals.

Nachtleiser Betrieb wg. durchgehender Elektrifizierung.

Energieeffizienter Betrieb mit neuen Technologien.
Linienverkehrskonzept geeignet für ASI-Verfahren als
wichtiges Leistungsmerkmal für Bahntransport per se.

Weitere Zugangspunkte in Ba-Wü und D vor.

Sind eine Frage des Marktes und der politischen
Rahmenbedingungen. Mit DLT's wird es einfacher...

- Pünktlichkeit
- Lärmpegel
- CO₂-Emissionen
- Zugangspunkte
- Kosten

*Feederverkehre für KV-Terminals Kornwestheim, S, UL, KA, MA, GER, Singen für ihre Seehafenterminals in HH, HB, HL, ROT, ANW, UK/Brexit-Häfen, F-Häfen, IT-Häfen und SL-Häfen

Welchen Handlungsrahmen haben wir von 2018 nach 2050 bez. kombinierten Ladungsverkehrs

Planungsthemen

- Standorte und Flächenverbrauch
 - BIM-Planung und 5G
 - Vorgaben aus COP21*
- Raumplanung & Umweltkriterien
 - BVWP und Verkehrsplanung
 - Enge Zusammenarbeit der Kommunen/Land/RP/RV

Wirtschaft

- Zugangspunkte zu Bahnverkehr
- Digitales und Automatisierung
- Art und Verbrauch an Energie
- Invest und Wirtschaftlichkeit
- Langfristige Handlungsoptionen
- Entwicklung/Verbreitung eines Modellterminals als innovativen Bahnzugangspunkt

->Ziel 2050: Multimodaler Netzverkehr

* COP21: 21st Conference of the Parties, UN-Klimakonferenz in Paris 2015



Vielen Dank für die Aufmerksamkeit!

