

Logistik Innovativ 2016

Entwurf Mai 2016

Im bayrischen Prien am Chiemsee veranstaltete das Logistik-Kompetenz-Zentrum (LKZ) im Mai 2016 sein 9. Symposium Logistik Innovativ. Das Thema war: 60 Jahre Erfolgsgeschichte ISO-Standardcontainer im Kombinierten Verkehr (KV).

Das bemerkenswerteste Referat hielt Gero Schulze Isfort, geschäftsführender Direktor der Krone Nutzfahrzeug Gruppe welche jährlich 35'000 Auflieger herstellt. Schulze Isfort bekannte sich, dass der KV im Modal Split die smarteste Transportlösung ist.

Die Dimensionen von Trailern sind seit 1996 in der EU Richtlinie 96/53 festgelegt. Seitdem gab es nur marginale Änderungen. In Europa gibt es für den KV nur 14.000 Stellplätze auf Waggonen. Denen stehen in Europa inklusive Russland und der Türkei etwa 2,2 Mio. Sattelaufleger mit einem Durchschnittsalter von lediglich 8,4 Jahren gegenüber. 5 % davon sind auch KV fähig.

Je nach Waggontyp müssen an den Trailern die Unterfahrschütze, Beleuchtungsträger und Seitenanfahrschütze wegklappbar sein. Neue Waggonen können Megasattel mit 3 m Innenhöhe aufnehmen. Die Radreifenaufstandsfläche ist auch deutlich niedriger.

Fazit, um den KV zu stärken, ist es wirklich nicht sinnvoll die bestehenden und etablierten Standards der Sattelaufleger zu ändern.

Die Auflieger weisen fast durchgehend einen Achsabstand von 2 x 1310 mm auf, ausser in Deutschland! Durch die Abschaffung dieser Varianz wird der Transport von Aufliegern auf Taschenwaggonen vereinfacht.

Schulze Isfort appellierte an die Politik. Fiskalisch: keine Investitionen in die Rollende Landstrasse, Abwrackprämien für alte Taschenwaggonen und Darlehen mit 0 % Zinsen für Waggonen neuester Technologie an die Waggonvermieter. Technisch: Taschenwaggonen mit Einheitshüllraum (prEN 70015) und standardmässiger Stromversorgung. Politisch: Druck zur schnelleren Umsetzung der prEN 70015 und nur ein europäischer Standard der Achsabstände.

Die Innovationsschwerpunkte am Waggon sind 5 x L: **Leiser, Leichter, Laufleistungsstark, Logistikfähig und Life Cycle Cost**. Damit werden in Deutschland Arbeitsplätze und deren Wertschöpfung erhalten.

Deutlich wurde Schulze Isfort zur DB. Der notleidende Güterverkehr wird seit Jahren saniert. Im Zentrum steht stets die Schliessung von unrentablen Güterverladestellen. Nun stehen weitere 215 der noch 1500 Verladestellen mit 2100 Mitarbeitern zur Disposition. Das gilt es zu verhindern! Wir brauchen ist eine schnellere Modernisierung der Waggonflotte und schnellere Innovationszyklen bei der Bahn. Insbesondere müssen die Auflieger nicht von 13,62 m auf sich im Gespräch befindende 14,90 m verlängert werden! Zur Digitalisierung sind gemeinsame Standards für Strasse und Schiene zu schaffen.

Aus der anschliessenden Diskussion ging hervor, dass europaweit nur etwa 15 % aller neu gefertigten Trailer kranbar sind. Nicht ohne Stolz zeigte Schulze Isfort seinen Führerschein. Er hat alle Führerscheinklassen des Schwerverkehrs inne, inklusive der notwendigen Ladungssicherungsnachweise. Welcher Bahnmanager kann schon vergleichbares vorweisen?

Strassentrailer sind für 80 km/h ausgelegt und für maximal 100 km/h geeignet. Verkehren Trailer auf Zügen schneller als mit 100 km/h sind hauptsächlich die Dachsysteme zu verstärken. Die Trailer sind nicht für die Rückwärtsfahrt, wie im KV möglich, ausgelegt.

Der Altersdurchschnitt der Fahrer liegt deutlich über 50 Jahre und der Job unterliegt einem stetigen Imageschwund. Dadurch zeichnen sich rapid zunehmende Personalmängel ab. Das ist der grösste Wachstumstreiber für den KV! Es gibt zahlreiche Chauffeure, die mit einem Touristenvisum für drei Monate nach Deutschland kommen. Da die Chauffeure die abendländischen Ziffern nicht erkennen, mussten in Terminals teilweise die Nummern der Fahrspuren durch Farbmarkierungen ersetzt werden! Ein Referent erwähnte beiläufig, dass in Deutschland die LKW im KV bis 44 t Gesamtgewicht aufweisen dürfen, jedoch in Italien nur 40 t. Es irritierte ihn, dass die italienische Polizei bei über 40 t die LKW aus dem Verkehr zieht!