

Workshop der ASE aus Bruchsal am
2. und 3. Juli in Mannheim

Trimodal wird smart



Martin Rosenberger und Joerg Grote stellten Sicherungs-/Fahrzeugerkennungs- und -steuerungskonzepte für Rangierverkehre in den Häfen vor
| Bilder: Schumacher

Kein Bereich der Logistik hat sich in den letzten zwei Jahrzehnten so verändert wie der Schienenverkehr. Die ursprünglich von Staatsbahnen dominierten Märkte wurden liberalisiert, neue, private Marktteilnehmer entstanden, der Wettbewerb veränderte Angebots- und Nachfragestrukturen sowohl national als auch in ganz Europa.

Dies hatte nicht nur gravierende Auswirkungen auf die Versorgung des Marktes mit Fahrzeugen, Lokomotiven und Wagen, sondern auch auf die Informationstechnologie, die Ermittlung, Verarbeitung, Auswertung und Weitergabe von Informationen, sei es in der operativen Abwicklung der Leistungsprozesse oder bei technischen oder baulichen Fragestellungen. Dabei wurde einerseits durch den steigenden Wettbewerb der Zwang geschaffen, dies alles möglichst kostengünstig zu bewirken. Andererseits sind viele Systemzusammenhänge derart komplex, dass sie auch Kooperationen einzelner technischer Systempartner erfordern.

Dies hat die ASE, ein ursprünglich aus der Bild-Informationsverarbeitung stammendes Systemhaus in Bruchsal, aufgegriffen und im Juli rund 40 Partner, Freunde und Interessierte aus der Szene nach Mannheim eingeladen, um zukünftige Entwicklungstrends, Lösungsmöglichkeiten und Best Practise zu diskutieren. So entstand ein Workshop mit unterschiedlichen Themen und Inhalten: „Intelligente Transportmittelverfolgung im trimodalen Logistikprozess“.

Wie sieht der Markt heute aus und wie haben die Marktteilnehmer auf die neuen Möglichkeiten reagiert? Georg Lennarz vom VDV (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen) gab eine Bestandsaufnahme:

Nach der Liberalisierung im Jahr 1994 dauerte es bis etwa 2000, bis der Wettbewerb der privaten Wettbewerber der DB in Deutschland in Gang kam. Inzwischen hat es sich verstetigt. Die privaten Traktionäre haben im Schienengüterverkehr in der Bundesrepublik inzwischen einen Marktanteil von mehr als 30 %, wobei vier große Wettbewerber fast 15 % des Marktes auf sich vereinen und die rest-

lichen knapp 15 % sich auf viele Unternehmen verteilen, die oft nur in lokalen oder regionalen Verkehren tätig sind. Wenn man aber die Einzelwagenverkehre eliminiert, da sich die Wettbewerber im Fernverkehr in der Regel nur in Ganzzugverkehren engagieren, haben die ehemals „NE-Bahnen“ genannten Wettbewerber sogar einen Marktanteil zwischen 45 und 50 %!

Und die Verkehrsleistung der deutschen Schienengüterverkehrsunternehmen entspricht im Vergleich mit mehr als 30 Mrd. tkm in etwa dem Gesamtaufkommen von Frankreich! Denn Deutschland ist mit Abstand der größte Eisenbahnmarkt in Europa. Und auch die Zahl der zugelassenen EVU (Eisenbahn-Verkehrsunternehmen) ist in Deutschland mit mehr als 300 Unternehmen weit größer als in allen anderen europäischen Ländern. In Polen, der Nummer 2, sind schon weniger als 70 EVU im Markt zugelassen.

Für die Bahnen bestehen aber nach wie vor schwierige Rahmenbedingungen im Spannungsfeld zwischen niedrigen Margen, hohe Kosten durch staatliche Auflagen und Vorschriften, speziell im europäischen Rahmen und der permanenten Verteuerung von Energie und Infrastrukturnutzung. Wie können die Geschäftsprozesse effizienter gestaltet werden? Dr. Thomas Landwehr vom ISL (Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik) berichtete über ein Forschungsprojekt zur effizienten und intelligenten Gestaltung des Containertransportes von und zu den deutschen Seehäfen, SMART Supply Chain, und Timo Köhler von dbh Logistics IT AG über die optimierte Zulaufsteuerung Truck/Bahn in den Häfen. Durch eine verbesserte Engpassplanung und Verbesserung der überbetrieb-

IHR RHEINHAFEN

Andernach

KOMPETENZ IN LOGISTIK

- Trimodale Dienstleistung an einem modernen Logistikstandort
- Umschlag von 3 Millionen Tonnen Güter über Wasser, Schiene und Straße pro Jahr
- Führender Logistikanbieter am Mittelrhein

WIR KÜMMERN UNS
STADTWERKE-ANDERNACH.DE

Stadtwerke Andernach GmbH | Läuferstraße 4 | 56626 Andernach
Telefon 02632 298-300 | haf@stadtwerke-andernach.de

IHR STADTWERK HAFEN
ENERGIE
UND MEHR

Andernach

lichen Kommunikationsstrukturen sollen die containerbezogene Supply Chain im Straßengüterverkehr optimiert, Warte- und Auftragsausfallzeiten reduziert sowie Park- und Abstellplätze besser genutzt werden. Was natürlich Offenheit und Vertrauen in der Zusammenarbeit der verschiedenen Glieder der Transportkette erfordert. Und eine hochautomatisierte Lkw-Abfertigung wie am JadeWeserPort Wilhelmshaven, bei der sich der Fahrer während des gesamten Gate-Durchlaufes mit einer TruckerCard selbstständig an Touchscreen-Konsolen (TSK) abfertigen kann, optimiert Yardplanung und Personalaufwand am InGate. Und in der Bahnbedienung steuert das System CODIS den gesamten Zulauf und zukünftig erfolgen alle Erfassungen und Erkennungen der Daten wie Zugnummer, Zeitpunkt, Waggonreihenfolge Containerposition, Schäden, Ausfahrtzeitpunkt und Standzeit automatisch.

Gerade die Terminalbedienung und Rangierverkehre sind ein entscheidender Kosten- und Effizienzfaktor für den Schienenverkehr. Joerg Grote von Hanning & Kahl GmbH & Co. KG stellte Sicherungs-/Fahrzeugerkennungs- und -steuerungskonzepte für Rangierverkehre speziell bezogen auf Sicherungssysteme bei EOW (Elektrisch Ortsgestellten Weichen) und BÜ (Bahn-Übergangs-Sicherungen) in den Häfen vor. Hierbei kooperiert sein Unternehmen eng mit der Frauscher GmbH, deren Lösungen Martin Rosenberger vorstellte, Beispiele unterschiedlicher Kundenprojekte veranschaulichen das breite Einsatz- und Lösungsspektrum.

Der Bau von Anlagen ist ein Thema, der Betrieb von Zügen ein anderes. Und diese hat auch die Herausforderung, nicht an einem Ort zu erfolgen. Michael Heißenberg von der Aprixon Information Services GmbH legte das Einsatzspektrum mobiler Geräte und ihrer Verzahnung mit der Unternehmens – IT speziell im Bereich der mobilen Systeme für Wagenmeister und mobile Instandhaltung, das Erstellen von Bremszetteln, Wagenlisten, Befunden und Repa-Berichten dar. Björn Heerdegen von der DB Mobility Logistics AG erläuterte wiederum eine ganz andere Problemstellung, die Anforderungen und Konsequenzen, die aus der langen Lebensdauer von Schienenfahrzeugen von meist über 30 Jahre bei deren Planung und Beschaffung resultieren. Ein schönes Beispiel ist dafür der Lebenszyklus der Lokbaureihen BR290/BR294. 1964 gebaut und 1995 bzw. 1999 geupdatet und remotorisiert, ist ihr Leben auch nach 50 Jahren noch nicht beendet. Die Planung derartiger Systeme muss dem technologischen Fortschritt Rechnung tragen und insofern upgradingfähig sein. Dies wird noch verschärft durch die „IT-Elektronisierung“ der Fahrzeuge. Die Herausforderung für den Sektor ist der Erhalt der intermodalen Wettbewerbsfähigkeit der Schienenfahrzeuge trotz der Langlebigkeit der Bahn-System-Komponenten

– und dies wird noch verschärft durch die Verkürzung der Produktlebenszyklen von Straßenzugfahrzeugen.

Auch auf die Steuerungssysteme der Terminals treffen diese Herausforderungen zu, wie Thomas Wallstein von der Berghof Automation GmbH am Beispiel des BLU Betriebsleitsystems für Umschlagbahnhöfe darlegte. BLU ist ein einheitliches Programmsystem für den Umschlag unterschiedlichster Ladeeinheiten und unterstützt und dokumentiert alle Prozesse in einem Umschlagbahnhof. Daten werden aus den Vorläufersystemen der Operateure übernommen, abgeglichen und weiterverarbeitet. Der konsequent modulare Aufbau des Systems erleichtert die Weiterentwicklung, aber auch die Einsatzmöglichkeit sowohl in kleinen als auch in großen Umschlagbahnhöfen. Über Schnittstellen ist BLU in die DV-Landschaft im Kombinierten Verkehr eingebunden.

Und zum Abschluss der Veranstaltung gab es sogar eine Kombination von Vortrag und praktischer Vorführung: Steffen Schreiner von der HGM, der Staatlichen Rhein-Neckar-Hafengesellschaft Mannheim, stellte das von der ASE entwickelte Transportmittelerkennungs- und Abrechnungssystem TrAbSy zur automatisierten Erfassung von Waggondaten, -zuständen und -standorten vor. In der Vergangenheit meldeten die EVU ihre Wagenlisten an die Hafengesellschaft, die auf dieser Basis die Abrechnung der zu zahlenden Entgelte vornahm. Inzwischen wurden drei Wagenzählanlagen an den Hafeneinfahrten aufgestellt, die eine optische Erkennung der Triebfahrzeuge und Eisenbahnwagen, der Waggennummern und -länge vornehmen und eine automatische Rechnungsstellung an die EVU ermöglichen. Zusätzlich werden Standorte und -zeiten von im Hafengebiet abgestellten Wagen von der Hafengesellschaft erfasst und abgerechnet.

■ Wilfried Schumacher

INPLAN

KONZENTRIEREN SIE SICH AUF DAS WESENTLICHE!

INPLAN Software für Maritime Logistik:

- Häfen (Binnenhäfen und Seehäfen)
- Terminalbetreiber, Umschlagsbetriebe
- Reedereien, Verloader
- Intermodale Verkehre

www.INPLAN.de

✓ einfache Abläufe
 ✓ sicher
 ✓ hoch automatisiert
 ✓ weitgehend papierlos
 ✓ wirtschaftlich
 ✓ zeitsparend
 ✓ mobil
 ✓ erweiterbar



» LEISTUNGSTRÄGER «

TRIMODALE LOGISTIK IST UNSERE STÄRKE Clever kombinieren mit RheinCargo: Mit sieben Häfen in Köln, Neuss und Düsseldorf, langjähriger Erfahrung im internationalen Eisenbahngüterverkehr und vielseitigem Know-how bieten wir maßgeschneiderte Logistiklösungen – zu Wasser, auf der Schiene und kombiniert. » www.rheincargo.com

Der trimodale Profil! <<

