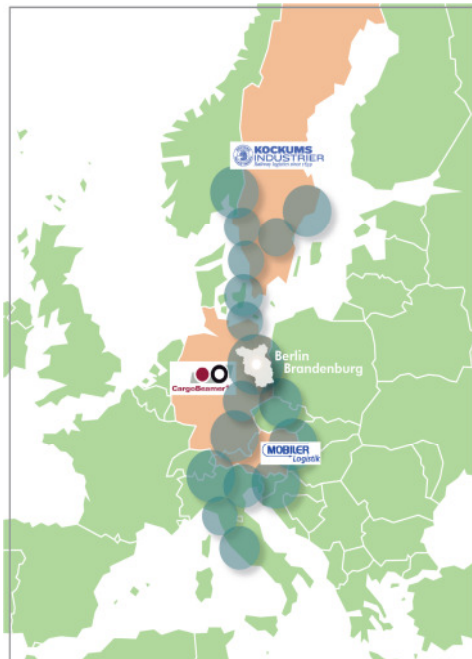


Kurzdarstellung SCANDRIA® Add-on Projekt Ilotech

Ein Ergebnis des Interreg IV B - Projektes SCANDRIA „Ostsee – Adria – Entwicklungskorridor SCANDRIA“ ist die Erkenntnis, dass es Potenziale zur Güterverkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene gibt, diese aber mitunter nicht groß genug sind um Blockzüge zu füllen. Im Rahmen der Globalisierung und der europäischen Integrationsstrategie wird das Güterverkehrsaufkommen entlang des SCANDRIA®-Korridors weiter zunehmen. Die Öffnung des Brenner-Basistunnels wird diese Entwicklung voraussichtlich noch begünstigen. Das SCANDRIA Projekt zielt darauf ab, den Korridor und die Potenziale einer intensiveren, nachhaltigen Nutzung verladenden Unternehmen und Logistikdienstleistern näher zu bringen. Hierzu wurden öffentlichkeitswirksame Marketing- und Blockzugkonzepte entwickelt.



Das SCANDRIA® Add-on Projekt Ilotech hat das Ziel, mit Hilfe innovativer technologischer und operativer Konzeptionen, eine Verlagerung des Straßengüterverkehrs auf die Schiene zu erleichtern und wirtschaftlich attraktiv zu machen¹. Hierbei geht es vornehmlich darum, zusätzliche Ansatzpunkte und Potenziale zur Erreichung raumplanerischer, verkehrs-, und umweltpolitischer Ziele durch den Einsatz innovativer Technologien und Organisationsformen zu erkunden. Das Ergebnis hierbei ist die Identifikation ökonomisch und ökologisch effizienter sowie raum- und stadtverträglicher Technologiekonzepte, deren Anwendung zudem förderlich für die Entwicklung im gemeinsamen Wirtschaftsraum Berlin-Brandenburg ist. Auf Basis vorhandener Studien sowie eigener Recherchen wurden bereits entwickelte Technologiekonzepte analysiert und 12 aktuell auf dem Markt vorhandene, anwendungsreife Technologien für den Transport nicht kranbarer

Straßengüterverkehrseinheiten auf der Schiene ermittelt, zusammengefasst und bewertet.

Anlässlich eines Workshops im Dezember 2011 in Berlin wurden vier Technologien, welche anhand von Kriterien voridentifiziert und im Ostsee – Adria – Entwicklungskorridor SCANDRIA entwickelt wurden, wirtschaftlichen Akteuren sowie Verbänden, der Politik und der Administration vorgestellt und diskutiert. Anhand einer Multikriterienanalyse und im Rahmen von Experteninterviews mit potenziellen Nutzern und Praxispartnern wurden die ökonomisch und ökologisch effizientesten und raum- bzw. stadtverträglichsten Technologiekonzepte ausgewählt und weiterverfolgt. Die Bewertung der Multikriterienanalyse hat ergeben, dass alle Konzepte mit ihren unterschiedlichen Techniken und Technologien jeweils unterschiedlichen Nutzeranforderungen entsprechen bzw. im Hinblick auf spezifische Nutzeranforderungen entwickelt wurden. Das „MegaSwing“ - Konzept wurde in der Multikriterienanalyse mehrheitlich favorisiert. Das „CargoBeamer“ - Konzept rangiert auf Platz 2. Die Konzepte -„Mobiler“ und „ISU“ belegten die Ränge 3 und 4.



MegaSwing

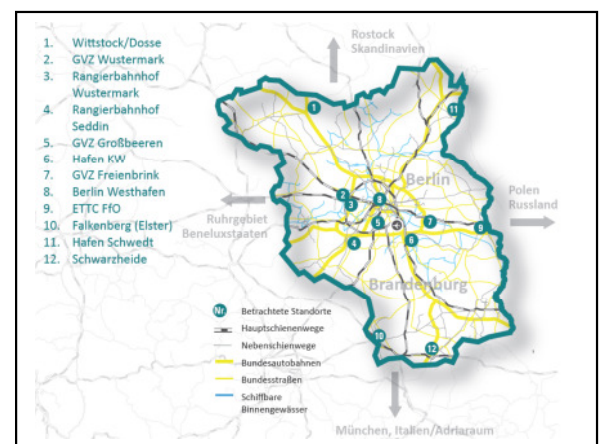
CargoBeamer

Mobiler

„MegaSwing“ kann Unternehmen, die keinen Gleisanschluss (mehr) haben, wieder an den Schienenverkehr anbinden, so dass die Nutzung des Schienenverkehrs für diese Unternehmen, bei entsprechender Konzeption und ggf. individueller Überzeugungsarbeit, (wieder) wirtschaftlich interessant werden kann. Das „CargoBeamer“ - System ist in Bezug auf Umschlagsknoten und dem damit verbundenen Schnellumschlag für die massenhafte Abfertigung in der Region Berlin-Brandenburg von Ladeeinheiten, unabhängig von deren Kranbarkeit, das am besten geeignete Konzept. Das „Mobiler“ - System zielt auf definierte Lieferketten ab und steht für einen flexiblen und reibungslosen Ablauf des Materialflusses im Zwischenwerksverkehr. Für die weitere Projektbearbeitung wurde daher entschieden, dass für die Technologiekonzepte „MegaSwing“ und „CargoBeamer“ geeignete Standorte in der Region Berlin-Brandenburg evaluiert werden sollen. Das „Mobiler“ - Konzept, als Werkverkehrslösung, ist ebenfalls nicht außer Acht zu lassen, sondern fallweise eine konzeptionelle Ergänzungslösung.

Im Folgenden wurden Standorte für die drei Technologien im Verkehrsnetz der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg ausgewählt. Die Standortbewertung wurde auf Grundlage eines entwickelten Kriterienkatalogs durchgeführt, der verkehrliche und logistische Aspekte und Gesichtspunkte der Raumplanung berücksichtigt. Bei der Bewertung wurde ein mehrstufiges Auswahlverfahren angewandt. Nach einer Vorauswahl aller in Betracht zu ziehenden Standorte in der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg wurde in einer weiteren Auswahlstufe eine Eingrenzung der Standortvorauswahl anhand definierter Ausschlusskriterien vorgenommen. Diese Bewertung hat ergeben, dass unabhängig vom Einsatz einer bestimmten innovativen Umschlagtechnologie die Standorte GVZ Berlin-West (Wustermark), GVZ Berlin-Süd (Großbeeren), City GVZ Berlin-Westhafen, ETTC Frankfurt/Oder und GVZ Berlin-Ost (Freienbrink) für deren Anwendung geeignet sind.

In einer 2. Auswahlphase erfolgte die Verdichtung der Auswahlkriterien im Rahmen der Detailprüfung für die eingegrenzten Standorte. Sowohl das GVZ Berlin - West als auch das GVZ Berlin - Süd konnten, aufgrund der intermodalen verkehrlichen Anbindung und des hinreichenden Flächenangebots, als geeignete Standorte für den „CargoBeamer“ und den „MegaSwing“ ermittelt werden. Zudem bestehen dort Möglichkeiten und somit auch die Chance, bedarfsorientiert alle drei Systeme einzusetzen, da das „Mobiler“ - Konzept aufgrund der geringen Anforderungen an die Infrastruktur ebenfalls an beiden Standorten ergänzend möglich ist.



Bei Bedarf können die GVZ Berlin - West und Berlin - Süd mit einem Shuttlezug verbunden werden. Für die Umsetzung dieses technologischen Ansatzes kann die Zugbildungsanlage des RLC Wustermark einen aktiven Beitrag zur Planbarkeit und zur Frequenzerhöhung von Zugverbindungen leisten. Für die ausgewählten Standorte wurden Standortkonzepte für die jeweilige Umschlagtechnologie entwickelt. Es ist beabsichtigt, in weiteren Schritten, die Konzepte und Standortlayouts den Betreibern, den betroffenen Gemeinden, weiteren Kooperationspartnern im Korridor und den Eisenbahninfrastrukturunternehmen vorzustellen sowie die Bildung von Pilotzügen zu unterstützen, damit eine möglichst zeitnahe Umsetzung der geeigneten innovativen Technologien erfolgen kann.

¹ Das Vorhaben SCANDRIA - ILOTECH wurde durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung aus Mitteln des Bundesprogramms Transnationale Zusammenarbeit gefördert.