

Akteure vernetzen

Synergien aus der Digitalisierung im KV sind nur gemeinsam zu heben.



Prof. Dr. Sebastian Jürgens, Geschäftsführer der Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH
Foto: LHG

Wie kann die Digitalisierung dem Kombinierten Verkehr und seinen Kunden dienen? Die Redaktion hat bei Prof. Dr. Sebastian Jürgens, Geschäftsführer der Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH, nachgefragt.

Herr Professor Jürgens, der Schienengüterverkehr hat erhebliche Probleme im Wettbewerb der Verkehrsträger, dem Kombinierten Verkehr (KV) dagegen wird ein großes Wachstum in den nächsten Jahren vorhergesagt. Warum?

Das prognostizierte Wachstum des Kombinierten Verkehrs speist sich aus drei Quellen: Erstens ist damit zu rechnen, dass der innereuropäische Handel mittelfristig steigt, dass also die zu bewegende Gesamtmenge an Gütern zunimmt. Zweitens profitieren von einem Mengenwachstum in der heutigen Zeit, in der nachhaltige Transportkonzepte gefordert werden, die umweltfreundlichen Lösungen; hier sehe ich vor allem die Kombination Schiene/Schiff. Drittens wird es auch weiterhin einen Schub für standardisierte Transportbehälter geben, also Trailer und Container.

Zudem gibt es politische Unterstützung für den Intermodalverkehr. Es gibt vielfältige Förderprogramme auf Bundes- und Europaebene. Hier muss nur darauf geachtet werden, dass nicht nach dem Gießkannenprinzip gefördert wird, sondern dass die Hauptachsen des europäischen Warenaustauschs begünstigt werden.

Wie steht es um die Voraussetzungen für dieses KV-Wachstum bei Infrastruktur und Fahrzeugen? Flaschenhalse im Bestandsnetz, die seit vielen Jahren ein stärkeres Wachstum des Schienengüterverkehrs verhindern, müssen beseitigt werden. Dabei sind die Hauptschwerpunkte im europäischen Raum zu identifizieren, etwa das Terminal in München, das vollkommen überlastet ist. Es nützt nichts, immer wieder neue Umschlagterminals zu errichten, die abseits der Knotenpunkte liegen. Bei den Schienenfahrzeugen sehen wir die Gefahr, dass etwa der neu zugelassene Euro-Trailer, der 1,30 m länger ist als der Standardtrailer, nicht mehr kompatibel mit den meisten gängigen Taschenwagen ist – wenn er überhaupt KV-fähig gebaut werden kann. Wünschenswert wäre es, wenn generell alle neuen Trailer schienentauglich auf den Markt kämen.

Welche wirtschaftlichen und technischen Faktoren können das Transportsystem zum „KV 4.0“ weiterentwickeln?

4.0 ist für mich eine aktive und intelligente Nutzung von Daten. Das Management von Daten, die aus verschiedenen Systemen kommen, ist sehr wichtig. Das haben wir schon vor Jahren erkannt und deshalb innerhalb der LHG-Gruppe ein Konzept entwickelt, das genau dieses Datenmanagement effektiv in operativen Systemen einsetzt. Unsere Tochtergesellschaft ECL versteht sich in diesem Sinne als „Control Tower“. Sie bietet Zugverkehre an und vernetzt dabei die einzelnen Akteure miteinander. Diese Vernetzung der Transportträger entlang der Transportkette ist notwendig, um den Nutzern die nötigen Informationen bereitzustellen und somit Warenströme optimieren zu können.

Das Konzept „Control Tower“ lebt natürlich von der Weiterentwicklung. Wichtig hierbei ist eine unternehmensübergreifende Zusammenarbeit. Nur so können vielfältige Synergien entstehen. Deshalb haben wir gemeinsam mit Partnern ein Projekt gestartet, mit dem wir eine stärkere Vernetzung von maritimen Supply Chains untersuchen.

Welche Formen der Digitalisierung im KV bieten welche Vorteile für die Kunden?

Ein „Control Tower“ wie ECL, also ein Anbieter von Intermodalösungen, kann relevante Daten liefern, die individuell vom Kunden definiert werden können: Track & Trace, aktive Kontrolle etwa der Temperatur, aktive Meldung von voraussichtlichen Verspätungen und Lösungen, um die Auswirkungen so gering wie möglich zu halten. Einen Vorteil des KV, nämlich die vergleichsweise hohe Auslastung in beiden Richtungen, haben Kunden schon heute. Eine weitere Digitalisierung kann für den so genannten „balanced traffic“ auch als Treiber wirken.

Liegen im Thema Digitalisierung auch Risiken für die Betreiber des KV?

Durch die Digitalisierung können Transporte eingespart werden. Betrachten wir die Auswirkungen lediglich im kleinen Fenster Intermodalverkehr, so sind diese noch gering, aber schauen Sie sich die immer konkreteren Ideen zum so genannten autonomen Fahren an – hier fällt mittel- bis langfristig eine große Zahl Arbeitsplätze weg. Risiken ergeben sich natürlich andererseits auch für die Unternehmen, die die Digitalisierung nicht als zwingenden Schritt sehen, der unbedingt gemacht werden muss. Natürlich ist das erst mal Aufwand. Aber wer diesen Aufwand scheut, wird am Ende nicht mehr mithalten können. (zp) ■