

■ Report

Konzept »Rollende Bundesautobahn RoBA 2010« wird konkret

aus SIGNAL 05/2008 (November 2008), Seite 31 (Artikel-Nr: 10000255)
FALB e. V. im DBV

Die Konzeptphase des neuen Ansatzes zur Verlagerung von kompletten Schwerlastzügen auf Blockzüge der Bahn, wie vor 30 Jahren bereits im Projekt »Rollende Landstraße« betrieben und wieder verworfen, ist jetzt abgeschlossen. Konkret werden nun für die schrittweise Erprobung bereits Fördermittel akquiriert, um auf einer Probestrecke die Umsetzbarkeit des Konzeptes zu testen. Maßgeblich wurde das Konzept von Dr. Norbert Krichler in seiner Dissertation an der TU Berlin erarbeitet.

Die Idee ist nicht neu, Schwerlastzüge auf spezielle Niederflurwagen der Bahn »über Kopf« aufzufahren und den Fahrer in einem Begleitwagen Platz nehmen zu lassen oder die Lkws ohne Fahrer zu verladen. Die Vorteile dieses Verfahrens liegen auf der Hand: Verkürzung der Staulängen, Verminderung des Schadstoffausstoßes, geringere Investitionen in den Erhalt von Autobahndecken, weniger Unfälle, die neben menschlichem Leid volkswirtschaftlich betrachtet auch einen zweistelligen Milliardenbetrag an Schäden verursachen.

Eine Verbesserung dieser Situation ist also dringend angeraten. Norbert Krichler erarbeitete im Rahmen seiner Dissertation an der TU Berlin ein vom Förderverein Technologie Stiftung Berlin e. V. mit dem TransferPreis »WissensWerte« ausgezeichnetes Konzept, mit dem nunmehr ein neuer Anlauf zur Verlagerung des Schwerlastverkehrs auf die Schiene unternommen wird. Wirtschaftlicher Kernpunkt ist dabei die in Krichlers Dissertation nachgewiesene Tatsache, dass der Betrieb auf einer mittleren Distanz von 200 bis 250 Kilometern subventionsfrei betrieben werden kann. Dies ist auch die durchschnittliche Distanz zwischen den deutschen Industriezentren. Das Marktpotenzial für dieses System ist also enorm.

Auch Vertreter der Speditionsbranche zeigten sich von dem Konzept »RoBA 2010« überzeugt. So sehen die Transporteure die Vorteile in der Einsparung von - auf dem Arbeitsmarkt ohnehin schwer zu findenden - Fernfahrern, wenn diese nicht mit dem Zug mitfahren, sondern mit dem auf der Gegenstrecke ankommenden Lkw gleich wieder zurückfahren. Als Faustregel gilt hier: Ein Triebfahrzeugführer ersetzt 30 Fernfahrer. Ebenso verzeichnet die Spedition eine deutliche Kostenreduktion durch eingesparten Diesel, weniger Verschleiß am Fahrzeug und eingesparte Mautzahlungen. Gewinner sind ebenfalls die Fernfahrer selbst, die sich lange Fahrzeiten auf überfüllten Autobahnen, oft ohne die Möglichkeit, wegen völlig überfüllter Rasthöfe die Pausenzeiten einzuhalten, sparen können.

Im Demonstrator-Betrieb auf einer noch zu realisierenden Teststrecke soll sich die Praxistauglichkeit des Systems erweisen.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
<http://signalarchiv.de/Meldungen/10000255>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten



Gibt es auf Deutschlands Autobahnen bald weniger Lkw durch »RoBA 2010«? (Foto: Christian Schultz)