

■ Report

RoBA 2010 - Teil 4

aus SIGNAL 03/2009 (Juli 2009), Seite 30 (Artikel-Nr: 10000435)
FALB e. V. im DBV

Zeithorizont für die Umsetzung

In den ersten drei Beiträgen zur Rollenden Bundesautobahn 2010 (RoBA 2010) haben wir die Funktionsweise und die Vorteile gegenüber dem alten System der Rollenden Landstraße aus den 1970er Jahren beleuchtet sowie Einzelaspekte vorgestellt. Im vierten Teil soll nun der Zeithorizont zur Umsetzung des innovativen Systems RoBA 2010 bis zu einer Teststrecke aufgezeigt werden.

Nachdem die theoretischen Voraussetzungen für RoBA 2010 in der Dissertation von Dr. Norbert Krichler erarbeitet wurden, gilt es nun, die Basis für eine computergestützte virtuelle Simulation des Systems mittels eines Demonstrators zu schaffen. Die Projektmittel dafür sollen beim Bundesministerium für Bildung und Forschung beantragt werden. Der Demonstrator ist ein an der Technischen Universität Berlin laufendes Computerprogramm, welches den Betrieb mit allen möglichen Modalitäten durchexerziert und mögliche Schwachstellen aufdecken soll. Das Ergebnis stellt dann der Arbeitskreis Intermodaler Verkehr an der TU Berlin am Institut für Logistik unter Leitung von Prof. Dr. Helmut Baumgarten fest und teilt es in einem Gutachten zum Systementscheid mit.

Sofern der Nachweis der Wirtschaftlichkeit bis Ende 2010 erbracht ist, geht es ab 2011 in einer zu beantragenden Machbarkeitsstudie um den Nachweis der Stabilität und Verlässlichkeit des Systems bei Automatisierung des Transport- Fahrweg-Wechsels an der Schnittstelle Straße/Schiene mit Blockzug-Fahrplänen im 30-Minuten-Takt. Diese Machbarkeitsstudie soll im Verlauf des Jahres 2011 eventuell noch vorhandene Fehler im System identifizieren sowie zu einer Planfeststellung und einem Raumordnungsgutachten führen. Die Machbarkeitsstudie wird ebenfalls der AK Intermodaler Verkehr der TU Berlin durchführen.

2012 soll dann die Machbarkeitsstudie zu einer Pilotstudie mit Raumordnungsverfahren und Planfeststellungsverfahren erweitert werden, um den Nachweis zu erbringen, dass das System ohne Subventionsleistungen der öffentlichen Hand am Markt lebensfähig ist.

2013 soll das Projekt schließlich in die konkrete Phase des Aufbaus einer Teststrecke und die Durchführung eines Testbetriebs übergehen. Dafür sind die Anschaffung von Wagenmaterial und Triebfahrzeugen sowie zwei Autobahn- Zufahrten notwendig. Ebenso müssen zwei Terminals für die Lkw-Abfertigung gebaut und die Computersysteme installiert werden. Der Investitionsbedarf liegt hierfür bei ca. 100 Millionen Euro.

Die nächsten Schritte im Projektablauf sind nun die Überzeugung relevanter Marktteilnehmer und die Gewinnung ihrer Unterstützung zur Beantragung der notwendigen Fördermittel beim Bundesministerium für Bildung und Forschung. Dafür wird es beim TÜV Rheinland ein Treffen mit Verkehrsexperten geben, deren Projektgutachten dann die Basis des Fördermittelbescheids des

Forschungsministeriums ist.

In Teil 5 folgt ein Vergleich des Systems RoBa 2010 mit den vorhandenen Modellen des Kombinierten Verkehrs.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10000435>.

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