



Fünf Schritte, um Fahrt aufzunehmen

Eine neue Bundesregierung muss jetzt handeln. Für die Herausforderungen der Zukunft braucht Deutschland dringend einen leistungsfähigen Schienengüterverkehr.

1. Faire Wettbewerbsbedingungen

Unsere Forderungen, damit die Schiene im fairen Wettbewerb mit der Straße konkurriert:

- Trassenpreise halbieren;
- Stromsteuer für Bahnstrom und EEG-Umlage senken;
- Entlastung von Kosten durch externe Vorgaben.

2. Moderne Schieneninfrastruktur

Unsere Forderungen, um mehr Güter auf die Schiene zu bringen:

- Schienennetz für 740-Meter-Züge ertüchtigen;
- Deutschland-Takt entwickeln, Netzengpässe beseitigen;
- bestehendes Netz ausbauen und neue Trassen umsetzen.

3. Trennung von Netz und Betrieb

Unsere Forderungen zur Trennung von Netz und Betrieb:

- Ausbau, Pflege und Betreiben des Schienennetzes ausgerichtet an verkehrspolitischen Zielsetzungen;
- Verzicht auf Renditeforderungen an den Netzbetreiber, stattdessen Effizienz des Miteinsatzes sicherstellen;
- Herauslösen der DB Netz AG aus dem DB AG Konzern.

4. Nachhaltige Innovationsförderung

Unsere Forderung für eine Innovationsoffensive, die die Zukunft aufs Gleis bringt:

- Neuzulassung neuer Wagentechnik vereinfachen;
- Nationale Forschungs- und Förderprogramme auflegen;
- Cluster „Digitalisierung des Schienengüterverkehrs“ einrichten.

5. Leise Güterbahn 2020

Unsere Forderungen für einen leisen und leistungsfähigen Schienengüterverkehr:

- 30 Prozent Trassenpreisspreizung ab 2020 flankierend zum Schienenlärmschutzgesetz festsetzen;
- handhabbare Innovationsprämie für neue Güterwagen unter TSI-Noise-Standard;
- europäische Lösung forcieren statt Tempolimits oder Nachfahrverbote.

Digitalisierung von Eisenbahngüterwagen

Endlich aus den Babypuschen!

Wenn man die Entwicklung in den letzten drei Jahren ansieht, fällt auf, dass Digitalisierung mittlerweile in hohem Maße bei Eisenbahngüterwagen vorangetrieben wird. Bereits 2001 wurden erste Tests unternommen. Jedoch dauerte es noch über 15 Jahre, um Geräte praktikabel und robust zu konstruieren.

Bereits 2001 installierte die DB Cargo zur Überwachung von Position und Laufweg erste, noch sehr große und schwere Satellitennavigationsgeräte und verbaute sie an einem Teil ihrer Güterwagenflotte. Andere Halter testeten ebenfalls verschiedene Geräte, unter anderem mit Solarzellen zur Energieversorgung oder in explosions-sicherer Ausführung an Kesselwagen. Doch die Zeit war noch nicht reif dafür, da Zuverlässigkeit, Größe und Stromversorgung nicht für die harten und rauen Einsatzbedingungen im europaweit stattfindenden Schienengüterverkehr geeignet waren.

„Intelligente“ Güterwagen

Jetzt, über 15 Jahre später, ist der Güterwagen mit Telematikausstattung endlich aus den Babypuschen. Die Geräte verfügen über leistungsfähige zuverlässige Stromversorgungen, übertragen ihre Daten über GSM und GPRS an Server und eine damit verbundene Auswertepattform und können Daten von Sensoren kabellos über WLAN oder Bluetooth oder kabelgebunden empfangen sowie an mobile Endgeräte weiterleiten.

Es gibt heute für Güterwagen eine Vielzahl verfügbarer Lösungen. Messbeobachtung – zum Beispiel bei der InnoTrans oder transport logistic – machen Mut. Dort werden viele gute und bahntaugliche Lösungen angeboten, um auch Güterwagen „intelligent“ zu machen. Die genannten Defizite bezüglich Zuverlässigkeit, Größe und Stromversorgung sind mittlerweile durch den allgemeinen technischen Fortschritt und den Transfer in die Bahntauglichkeit beseitigt. Große Wagenhalter, wie VTG, Transwaggon

und DB Cargo, haben alle ein Programm aufgelegt, um ihre Flotten mit Telematikanwendungen auszustatten.

Für maximalen Nutzen

Jetzt wird es wichtig, die Digitalisierung und den damit verbundenen hohen finanziellen Aufwand in einen maximalen Nutzen zu überführen. Telematiklösungen eröffnen insbesondere durch die Digitalisierung von Unternehmensprozessen und die damit einhergehende Automatisierung ein großes Optimierungspotenzial. Dazu sind zahlreiche Schnittstellen zu anderen Systemen der Unternehmens-IT nötig. Die Telematiklösung entfaltet ihren Vorteil nur durch eine leistungsfähige Integration in die Anwendungslandschaft. Das Spannende daran ist die Möglichkeit, Daten in Echtzeit vernetzt, automatisiert und unbeschränkt zu nutzen und dadurch althergebrachte Geschäftsabläufe aufzubrechen.

Diese Anwendungslandschaft ist allerdings nicht auf eine Unternehmenswelt beschränkt. Gerade im Schienengüterverkehr ist die Anzahl

der Akteure, die eingebunden werden müssen, sehr hoch. Die Integration der gewonnenen Daten in die Unternehmensprozesse muss deshalb bei allen beteiligten Unternehmen erfolgen. Eine Insellösung, die nur für ein Unternehmen gilt, wird sich letztlich nicht durchsetzen.

Daten uneingeschränkt austauschen

Es ist deshalb wichtig, dass zwar ein Wettbewerb bei den verschiedenen angebotenen Lösungen entsteht, es aber trotzdem möglich ist, Daten uneingeschränkt zu nutzen.

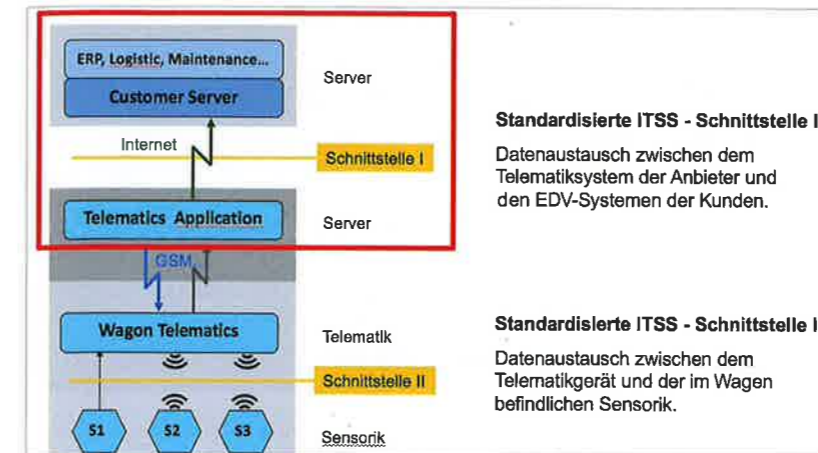
Die Realität im Schienengüterverkehr zeigt, dass kein Einzelunternehmen so marktbeherrschend ist, dass es einen Standard durchdrücken kann. Gemeinsame Standardschnittstellen sind deshalb notwendig, auch um das vorhandene Marktvolumen für Telematik im Schienengüterverkehr optimal nutzen zu können. Die Industriepattform Telematik und Sensorik im Schienengüterverkehr (ITSS), die auf Initiative des Technischen Innovationskreises Schienengüterverkehr (TIS) entstanden ist und in der sich große Telematikanbieter gefunden haben, will diese Schnittstellen festlegen.

Die Tabelle 1 benennt die Ziele der ITSS. Es sollen insgesamt vier

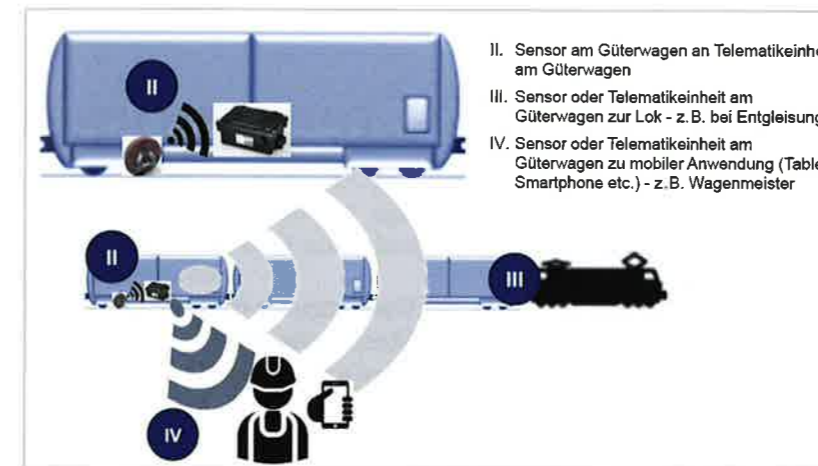
Erstellung eines einheitlichen, offenen und kostenlosen Standards für den Austausch von Daten im Schienengüterverkehr mit folgenden Eigenschaften:
▪ Anbieterneutral, zukunftsfähig, modular, flexibel erweiterbar
▪ Europa-/ weltweit einsetzbar
▪ Geringer Implementierungsaufwand auf Anbieter-/Nutzerseite
▪ Keine Vorschriften zu übergreifenden Prozessen
▪ Nicht wettbewerbsbeschränkend; Möglichkeit für kunden- oder anbieterseitige Erweiterungen zur Differenzierung vom Wettbewerb

Tabelle 1: Ziele der Industriepattform Telematik und Sensorik im SGV (ITSS).

GRAFIKEN: VPI



Grafik 1: Die ersten beiden Schnittstellen.



Grafik 2: Schnittstellen 2, 3 und 4.

Schnittstellen entwickelt und bereitgestellt werden (Grafik 1 und 2).

Schnittstelle I liegt schon vor: Die Spezifikation kann unter <http://www.innovative-freight-wagon.de> heruntergeladen werden.

Schnittstelle II wird zurzeit umgesetzt und soll bis Ende 2018 vorliegen. Zur Festlegung der Schnittstellen III und IV ist es notwendig, dass alle an der Produktionskette des Schienengüterverkehrs Beteiligten zusammenarbeiten.

Nur wenn es gelingt, hier einen Standard branchenweit und in ganz Europa gültig zu implementieren, wird die Digitalisierung der Eisenbahngüterwagen das volle Potenzial entfalten können.

Ebenso sind die Kunden im Schienengüterverkehr, nämlich Verlager und Spediteure, einzubeziehen. Kundennutzen zu generieren ist hier das

Ziel, und nur, wenn dieser eintritt, werden sich die Investitionen am Ende lohnen.

Wem gehören die Daten?

Ein wichtiger Punkt in diesem Zusammenhang ist die Klärung der Frage, wem die Daten gehören. Das deutsche und auch das EU-Recht sind hier nicht sehr präzise und weisen Regelungslücken auf, die bisher bilateral geschlossen werden. In anderen Ländern, in denen der Schienengüterverkehr schon seit Jahren einen deutlich höheren Anteil am Modal Split hat, ist das klar geregelt, so zum Beispiel in den USA. Hier sind diese Daten frei zugänglich.

Es gilt hier, auch mit Unterstützung des Gesetzgebers, eine den europäischen Verhältnissen und unserem Verständnis entsprechende Lösung zu finden. Jürgen Tuscher