

Pakete sollen aufs Tramgleis kommen

Der Technik-Chef der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft über Güterverkehr mit der Stadtbahn

Karlsruhe. Das Verbundprojekt „regio-Kargo“ nimmt Fahrt auf: Auf der Suche nach neuen Formen des Warenladungs- und Lieferverkehrs in Karlsruhe und der Region wollen die Karlsruher Verkehrsbetriebe und die Albtal-Verkehrs-Gesellschaft eine Güter-Tram entwickeln. Warenverkehr soll von der Straße aufs Gleis. Spezialisten aus Forschung, Wirtschaft, Logistik und dem Karlsruher Stadtplanungsamt arbeiten an dem ambitionierten Projekt mit. So konzipiert eine Arbeitsgruppe bereits den Prototyp einer Güter-Tram, die in 2022 als Pilot getestet werden soll. Unsere Mitarbeiterin Marianne Paschkewitz-Kloß nahm im Gespräch mit dem Technischen Geschäftsführer der AVG, Ascan Egerer, das Zukunftsprojekt unter die Lupe.

BNN-Interview

AVG und VBK streben eine neuartige Güter-Tram an. Was ist neu? In Städten wie Frankfurt, Dresden, Berlin und Zürich sind so genannte Cargo-Trams bereits im Einsatz oder werden getestet. Und auch Bremen prüft. Egerer: Tatsächlich gibt es an vielen Orten Ideen und Untersuchungen wie eine Straßenbahn für den Gütertransport genutzt werden kann. Uns interessiert jedoch der gesamte Prozessablauf. Wir wollen, dass die gesamte Prozesskette im Zielzustand wirtschaftlich funktioniert. Das heißt: Wir brauchen den Bereich, der vor dem Thema Schiene kommt und wir brauchen den Bereich danach. Die Bündelung dazwischen soll dann auf der Schiene stattfinden. Deshalb sind hier die Partner aus allen Bereichen am Tisch. Nur ein Verkehrsunternehmen allein löst dieses Thema nicht. Und wir gehen über die Stadtgrenze hinaus in die Region.

Heißt das Motto künftig Päckchen statt Pendler?

Egerer: Ich würde eher sagen Pendler und Päckchen, denn es ist eine Option, dass man bestehende Verbindungen im Personenverkehr auch nutzt, um Päckchen mitzunehmen – allerdings nicht morgens zwischen sechs und neun, denn da haben die Pendler den Vorrang. Aber der Tag hat 24 Stunden und da gibt es noch viele Kapazitäten, die es erlauben, neben den Fahrgästen auch andere Dinge mitzunehmen.

Ist es also denkbar, dass Studenten ihr Billy-Regal mit der Straßenbahn von Ikea nach Hause transportieren oder, wie in Zürich, Sperrmüll mit der Straßenbahn abtransportiert wird?

Egerer: Vielleicht, ich schließe beides nicht aus. Für den Kunden ist es natürlich wünschenswert, dass ihm seine Einkäufe im Möbelhaus anschließend gelie-



Ab die Post: Karlsruher Stadtbahnen könnten in Zukunft auch Waren transportieren. Es ist eine neue Form des Warenladungs- und Lieferverkehrs in der Fächerstadt. Fotos: Paul Gärtner/KVV (1), Uli Deck/Artis (1)

fert werden. Das wäre ein echter Service-Gedanke. Und Sperrmüll oder der Abtransport von Kartonagen gehören in das Anwendungsspektrum mit rein.

Wird die Güteranlieferung mit allem, was dazu gehört – vom Beladen und Entladen der Stadtbahn bis zur Feinverteilung an den Endkunden und entsprechendem Personal – letztlich eine neue Dienstleistung der Verkehrsbetriebe?

Egerer: Wir haben hier heute schon Dienstleister wie Speditionen und Paketdienstleister, die bereits mit Lastenrädern und kleinen Elektrofahrzeugen diese Feinverteilung ausführen. Es können sich aber auch neue Geschäftsmodelle ergeben, die für die VBK und AVG und weitere Akteure interessant sind. Wir müssen auch betrachten, welche Rahmenbedingungen zukünftig durch die Kommunen und Politik vorgegeben werden. Deshalb ist es wichtig, dass die kommunale Seite beteiligt ist.

Welche Städte im Rahmen des Karlsruher Modells und dessen Stadtbahnnetz wollen Sie in das neue Konzept einbinden? Auf welchen Strecken werden dann Güter transportiert?



Ascan Egerer
Technischer Geschäftsführer AVG

Egerer: Karlsruhe ist in der Region das Oberzentrum, wo auch das größte Potenzial da ist. In der Region haben wir mal die Achse Karlsruhe – Rastatt – Achern unter die Lupe genommen, aber alle Schienenverbindungen sind denkbar.

Wie muss man sich den Gütertransport mit der Stadtbahn in der Region vorstellen, den logistischen Ablauf?

Egerer: Außerhalb der Städte gibt es Punkte, so genannte Konsolidierungscenter, an denen das Transportgut gesammelt, gegebenenfalls sortiert und vorkonfektioniert wird. Gebündelt kommt es dann in die Bahn. Zielpunkt des Transports ist innerstädtisch ein so genannter City-Hub, von dem aus die Feinverteilung erfolgt. Das können Hal-

testellen sein oder Speditionsstandorte, die entsprechende Infrastruktur haben. Eine Aufgabe im Projekt ist, zu prüfen, wo geeignete Übergabestellen zwischen Straße und Schiene sowie innerstädtische Standorte sind.

Ist die Vernetzung allgemein auch ein Thema?

Egerer: Sicher. Es muss idealerweise eine App zur Kundenanwendung geben. Hier bringen wir unser Know-how zur Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger, dem Projekt Regiomove, ein.

Ist schon etwas über die Höhe der Investitionen zu sagen und wie soll sich das Modell finanzieren?

Egerer: Im Moment erarbeiten wir den Finanzbedarf. Wir gehen den Weg, dass wir zunächst Fördermittel akquirieren. Das große Ziel ist, über das Regio-Win-Projekt der Technologieregion Karlsruhe einen Förderantrag zu stellen. Dabei geht es um Landesmittel. Im Zielzustand läuft die Finanzierung über den Nutzer, der für seine Lieferung ein Entgelt bezahlen muss – wie heute auch. Aus einer Studie der Hochschule Offenburg geht hervor, dass er dazu bereit ist – wenn Nachhaltigkeit, Klima- und Umweltschutz beim Transport gegeben sind.