

Hamburg schwebte was vor

Containertransporte per Magnetschwebetechnik: Max Bögl hat gezeigt, wie das System TSB Cargo funktioniert. Jetzt ist die Hamburg Port Authority am Zug.



FOTO: LIZ FRIEN

Verkehrt nur im Demonstrationsaufbau in Hamburg so niedrig, ansonsten in etwa 5 Meter Höhe: das Magnetschwebe-System TSB Cargo von Max Bögl.

Von Heinrich Klotz

Bert Zamzow blickt ein wenig schwermütig auf die wuchtigen Betonelemente vor seinem Büro. Im Oktober waren auf der etwa 150 Meter langen Demonstrationsstrecke im Hamburger Hafen einige vollautomatische Transporteinheiten unterwegs, die Container mit Magnetschwebetechnik transportieren können. Weichtechnik, Umschlagsituation - all das konnten die über 900 Besucher bestaunen, die den ITS World Congress bis zum 15. Oktober nutzten, um eine Alternative zu Gummireifen und Rad/Schiene-Technik im praktischen Betrieb zu sehen. Nun packt Projektleiter Zamzow alles wieder ein - bis zum Jahresende muss er fertig sein. Aber damit ist noch lange nicht alles vorbei.

Ein zweites Leben bekommt beispielsweise die aufwendige Demonstrationsstrecke: Sie wird beim Systementwickler Max Bögl in Neumarkt/Oberpfalz wieder aufgebaut. Aber die Magnetschwebetechnik selbst hat vielleicht auch eine Zukunft im Hamburger Hafen. Denn Bögl hat die Hamburg Port Authority (HPA) zumindest so weit überzeugt, dass sie nun den operativ und wirtschaftlich sinnvollen Betrieb einer

40 Mio.

Euro kostet 1 Kilometer zweispurige Strecke - inklusive der Transporteinheiten.

180

Container kann das System pro Stunde und Richtung bewegen - mit bis zu 150 Stundenkilometern.

Quelle: TSB Cargo

Fracht-Schwebbahn im Hafen per Gutachten prüfen lässt. Im Frühjahr 2022 soll es vorliegen.

TSB ist eine Eigenentwicklung der Firmengruppe Max Bögl und wurde bisher ausschließlich aus Eigenmitteln finanziert. Mit einem Förderprojekt des Bundesverkehrsministeriums wurde nun die Adaption vom Personennahverkehr auf den vollautomatisierten Containertransport realisiert: TSB Cargo.

Das TSB verwendet ein elektromagnetisches Schwebesystem, das den Verschleiß an Fahrzeugen und Infrastruktur reduziert. Das soll die Betriebskosten erheblich senken - Bögl spricht von bis zu 50 Prozent der derzeit anfallenden Kosten für den Containertransport. Bei einer Taktfolgezeit von 20 Sekunden könnten bis zu 180 Container pro Stunde und Richtung einzeln bei Geschwindigkeiten von bis zu 150 Kilometern pro Stunde vollelektrisch transportiert werden.

Aufgeständerter Fahrweg

Allerdings muss eine eigene Infrastruktur dafür errichtet werden. TSB Cargo würde auf einem aufgeständerten Fahrweg in einer Höhe von etwa 5 Metern verkehren, so dass darunter Platz für querende Fahrzeuge bliebe. Zamzow rechnet mit Kosten von etwa 40 Millionen Euro

pro Kilometer Strecke - im zweispurigen Umlaufbetrieb. Eingerechnet sind auch die Transporteinheiten, die dafür gebraucht werden. Zum Vergleich: 1 Kilometer Autobahn kostet durchschnittlich etwa 10 Millionen Euro; die Niederländer haben auch schon mal 1 Milliarde für 7 Kilometer ausgegeben.

Interesse auch in Italien

In Italien, deutet Zamzow an, habe man ebenfalls schon einen Hafen für die Technik interessieren können. Das Projekt sei „in der Realisierung“ - mehr will sich der Bögl-Manager noch nicht entlocken lassen. Ob es sich dabei um eine Umfuhre zwischen Terminals oder gar eine Strecke bis ins Umland zur Entlastung der Hafengebiete handelt, bleibt offen - ebenso wie der Standort.

Und in Hamburg? Wirtschaft und Politik diskutieren gerade intensiv über die richtigen Zukunftskonzepte für den Hafen. Da könnte man sich die Technik auch gut neben dem „Hyperport“-Projekt der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) vorstellen, das Container mit Hochgeschwindigkeit in einer weitgehend luftleeren Röhre transportieren soll. Interessant ist das allemal. Aber zunächst einmal heißt es für TSB-Cargo-Manager Zamzow: einpacken. Auch wenn's schwerfällt.

Bessere Daten für grüne Logistik

An der KLU blickten Branchenakteure auf die COP26 zurück

NACHHALTIGKEIT Für Jakob Muus, CEO des Start-ups Tracks, sind Daten der Schlüssel für eine nachhaltige Logistik. Es sollte eine einfache Aufgabe sein, die nahtlose Übertragung von Daten zwischen den Marktteilnehmern zu gewährleisten. Heute ist der Datentransfer aber noch kostspielig und schwierig. „Es ist eine komplett neue Welt für alle“, erklärte Muus vergangene Woche bei der Veranstaltung „Climate-Neutral Logistics after COP26“ auf dem Campus der Kühne Logistics University (KLU). Selbst die Daten der First Mover

seien noch nicht gut genug. Noch immer würden viele Emissionsangaben falsch kalkuliert.

Nach dem Ende der COP26-Konferenz in Glasgow hatte das Center for Sustainable Logistics and Supply Chains (CSLS) der KLU zum Gespräch darüber eingeladen, wie die Logistik in Richtung Klimaneutralität verändert werden kann. Alle Teilnehmer waren sich einig, dass mehr Kollaboration nötig ist, um Transportemissionen zu reduzieren.

Suzanne Greene, Global Procurement Sustainability and Advocacy

Leader beim Chemiekonzern Dow, präsentierte einen neuen Ansatz: „carbon inset statt carbon offset“. Bisher kompensieren Logistikunternehmen meist ihre Emissionen, indem sie Maßnahmen außerhalb ihres Tätigkeitsbereichs, wie etwa Aufforstung, finanzieren. Künftig sollten laut Greene die Kompensationsmaßnahmen im selben Sektor oder derselben Lieferkette vorgenommen werden. Hierfür seien klare Regeln nötig, die den Rahmen für „carbon insets“ und „carbon offsets“ definieren. (fw)

ANZEIGE

SAMEDAYLOGISTICS
 The Experts in Logistics Solutions

Air Charter?

OBC | FLEX | AIR CHARTER

Verspätete Schnäppchen

LIEFERENGÄPSE In diesen Tagen liegen die Schnäppchenjäger auf der Lauer. Aktionstage wie der Cyber Monday oder Black Friday sorgen jedes Jahr für Umsatzspitzen im Handel. Derzeit sind allerdings manche Artikel knapp oder gar nicht verfügbar. So gibt es bei Elektrowaren teils lange Lieferzeiten. Gleiches gilt für Textilien sowie Spielzeug- und Freizeitwaren. Über Probleme in der Lieferkette klagen viele Unternehmen in allen Branchen. Laut Ifo Institut haben bereits im September drei Viertel der Einzelhändler Schwierigkeiten in der Beschaffung gehabt. Prof. Christian Kille, Handelsexperte von der Hochschule Würzburg-Schweinfurt, rechnet mit einer Entspannung zu Beginn des kommenden Jahres. (rok)

www.dvz.de/blackfriday

ANZEIGE

SAMEDAYLOGISTICS
 The Experts in Logistics Solutions

Kontaktieren Sie uns!

Emergency Hotline: +49 (0)6107 5051-25
 Emergency eMail: helpnow@samedaylogistics.de

Contargo geht nach Polen

CONTAINERLOGISTIK Von Warschau aus will der Container-Hinterlandlogistiker den polnischen Markt erschließen. Die Contargo Intermodal Poland Sp.z o.o. wird von Marcin Czachorowski und Jürgen Albersmann geleitet. „Die Gründung einer eigenen Landesgesellschaft in Polen ist für uns der nächste Schritt, um unser Netzwerk dort weiter auszubauen“, sagt Albersmann. „Die Präsenz vor Ort erleichtert uns die Vernetzung und ermöglicht es uns, auf den Markt zugeschnittene Lösungen anzubieten.“ Contargo Intermodal Polen bietet unter anderem die Repositionierung von Leercontainern, regelmäßige oder einmalige Containertransporte per Bahn von Polen ins europäische Ausland sowie Container-Trucking. (jpn)

ANZEIGE

Logistische Software
 soloplan.de

LOGISTIK PORTAL?

WIR HABEN DIE SOFTWARE.

www.soloplan.de/CarLo-exCHANGE

Multimodale Verkehre

DB Cargo und Schenker zu entflechten macht Sinn



Von Sebastian Reimann

Auf dem Papier las es sich immer so schön: ein integrierter Bahn-Konzern mit eigener Güterbahn DB Cargo und eigenem Logistikkonzern Schenker. Synergien! Cross-Selling! Ganzheitliche Transportkonzepte! Was hätte nicht alles sein können. Aufgegangen ist der kühne Plan nie so recht. Entsprechend sinnhaft ist die Entflechtung der Tätigkeitsfelder der Tochtergesellschaften durch den Verkauf der Schenker-Sparte Full Load Solutions für multimodale Verkehre an DB Cargo.

Die Trennung gibt beiden Unternehmen die Möglichkeit, sich in ihren sehr unterschiedlichen Geschäftsmodellen weiterzuent-

wickeln: DB Cargo als europäischer Bahnlogistiker, Schenker als interkontinentaler Logistikdienstleister. DB Cargo gewinnt durch den Deal Kapazitäten und Know-how bei der Organisation multimodaler Angebote rund um den Schienentransport. Schenker bekommt das so dringend notwendige Expansionskapital. Win-win!

Zugleich wird durch den Schritt die Tür für eine viel weitreichendere Entflechtung – nämlich einen Verkauf von Schenker – ein weiteres Stück geöffnet. Am Kapitalmarkt wird man die neue Klarheit gerne sehen. Und im Koalitionsvertrag ist zwar weiter die Rede von einem „integrierten (DB-) Konzern“. Dies bezieht sich aber auf Netz und Betrieb. Schenker wird nicht genannt.

TRANSPORT & LOGISTIK SEITE 7

Ihre Meinung zum Kommentar [reimann@dvz.de](#)

Verkehrsinfrastruktur in der EU

Hinter dem nationalen Horizont geht es noch weiter



Von Frank Hütten

Bei der Planung großer Verkehrsinfrastrukturprojekte endet der Blick der EU-Mitgliedsstaaten immer noch an der Landesgrenze. Diese Schlussfolgerung kann man aus der neuesten Analyse des EU-Rechnungshofes ziehen. Die USA, Kanada, Australien oder die Schweiz setzen Großprojekte demnach deutlich schneller um, obwohl es auch dort gewisse föderalistische Strukturen gibt mit verschiedenen Planungsebenen.

Der Rechnungshof sieht in Interessenkonflikten zwischen nationalen und europäischen

Planern den Grund für die langen Verspätungen in der EU. Eine zentrale EU-Steuerung solcher Projekte wird sich in absehbarer Zeit nicht durchsetzen lassen; aber dort, wo die EU fehlende grenzüberschreitende Verbindungen erheblich mitfinanziert, müssen die Mitgliedsstaaten zumindest bereit sein, ihre Planungen besser miteinander abzustimmen.

Grundsätzlich würden wohl alle EU-Staaten die Aussage unterschreiben, dass Verkehrsnetze international sein müssen, mindestens europäisch. Das sollte auch die neue Bundesregierung im Blick behalten, wenn sie über nationale Wege zur Planungsbeschleunigung nachdenkt.

POLITIK SEITE 5

Ihre Meinung zum Kommentar [huetten@dvz.de](#)

Meistgeklickt

Jede Woche finden Sie an dieser Stelle die am meisten gelesenen Artikel - ist Ihnen vielleicht etwas Wichtiges entgangen? Dann schauen Sie doch noch mal rein:

MENSCHEN

Kühne + Nagel: Stefan Paul löst Trefzger ab

Nach neun Jahren wird CEO Detlef Trefzger seine Tätigkeit im kommenden Jahr aus privaten Gründen beenden.

POLITIK

Koalitionsvertrag steht - Wissing wird Verkehrsminister

SPD, Grüne und FDP haben den Koalitionsvertrag und die Verteilung der Ministerien auf die Parteien vorgestellt.

HUMAN RESOURCES

Transportbranche im Würgegriff des Fachkräftemangels

Fast zwei Drittel der Transportunternehmen melden mitunter massive Schwierigkeiten bei der Besetzung freier Stellen.

www.facebook.com/DVZLogistik



Das bewegt Berlin

Fortschritt heißt, alte Postulate abzulegen

SPD, Grüne und FDP ordnen dem Klimaschutz ihr gesamtes künftiges Handeln unter. Das war zu erwarten. Überraschend sind die Ideen zur Planungsbeschleunigung und Verwaltungsreform.



Von Susanne Landwehr

Wenig Neues, kein Aufbruch, da ist kaum was drin - das sind nur einige Reaktionen auf den Koalitionsvertrag aus der nun größten Oppositionsfraktion der CDU/CSU im Bundestag. In der vergangenen Woche haben SPD, Grüne und FDP ihr knapp 180 Seiten langes Papier nach rund einem Monat präsentiert. Darin enthalten ist vieles, was zu erwarten war. Es birgt aber auch so manche Überraschung, die hoffen lässt, dass die neuen Koalitionäre dem Titel des Vertrages folgen: „Mehr Fortschritt wagen“.

Zunächst zum Erwartbaren: Klimaschutz ist das beherrschende Thema. Alternative Antriebe, Ladeinfrastruktur, CO₂-Bepreisung. Die Pariser Klimaziele und die deutsche Klimaschutzgesetzgebung geben die Richtung vor. Zudem müssen die Ministerien nun alle Gesetze daraufhin prüfen, ob sie auch den Nachhaltigkeitszielen der Koalitionsvereinbarung entsprechen.

Die Schiene ist für die neue Koalition zentral für den Klimaerfolg im Verkehrssektor. Sie soll mehr Geld bekommen. Der Schienen-güterverkehr soll 2030 einen Anteil am Modal Split von 25 Prozent erreichen. Streckenreaktivierungen sind angedacht. Für die Bundesfernstraßen sieht das Dreier-Bündnis vor allem Erhalt und Sanierung vor.

Ebenso zu erwarten war und dennoch enttäuschend ist, dass der Abschnitt speziell zum Güterverkehr nur sehr kurz ausgefallen ist

- gerade mal knapp sechs Zeilen. Was die Koalitionäre damit wollen, wird nicht klar. Er wirkt wie ein Sammelsurium von Themen, die sonst nirgendwo hineinpassten. Da stehen die Genehmigungszeiten von Schwerlast- und Großraumtransporten neben besseren Kontrollen und Sozialstandards sowie Logistikhubs und Ladezonen. Für den künftigen Verkehrsminister lässt das viel Gestaltungsspielraum.

Neben dem Bekannten birgt der Koalitionsvertrag der Ampel aber auch viel Überraschendes, angefangen mit Volker Wissing (FDP), der nach vielen Spekulationen über ein

Für den künftigen Bundesverkehrsminister von der FDP lässt das Kapitel zum Güterverkehr viel Gestaltungsspielraum.

grünes Verkehrsministerium nun Bundesverkehrsminister werden soll.

Die Planungsbeschleunigung zieht sich konsequent durch das gesamte Papier. Es liest sich wie: „Da wollen welche wirklich was.“ Das ist gut, denn schnellere Planung ist wichtig für alle Infrastrukturen, sei es nun der Verkehr, das Digitale oder die Energie mit Windrädern und Stromleitungen von Nord nach Süd. „Unser Ziel ist es, die Verfahrensdauer mindestens zu halbieren“, heißt es. Wäre schön, wenn es gelänge. Die Verkehrsbranche wartet darauf schon seit Jahren. Sogar die sogenannte materielle Präklusion oder Stichtagsregelung will die Ampel wieder einführen. Das heißt, dass nach einem be-

stimmten Zeitpunkt Kläger keine Einwände mehr erheben dürfen. Nur wenn ein Projekt umgeplant werden muss, dürfen sich bisher nicht Beteiligte wieder in den Prozess einklinken. Ob das wirklich kommt, hängt nicht nur von der deutschen, sondern auch von der europäischen Politik ab.

Wer schneller planen will, braucht auch eine bessere Verwaltung und folglich eine Reform. Innerhalb der Verwaltungen soll mehr Tempo, mehr Effizienz, mehr Mut zu Entscheidungen möglich sein. Wer anpackt, bringt Projekte und damit Klimaschutz, Energie- und Verkehrswende voran. Dieses wird mit Sicherheit das dickste Brett sein, das die Ampel zu bohren hat.

Überraschend ist zuletzt auch, dass offenbar die Daseinsvorsorge in Teilen über dem Artenschutz stehen soll. „Bei der Schutzgüterabwägung setzen wir uns dafür ein, dass es einen zeitlich bis zum Erreichen der Klimaneutralität befristeten Vorrang für erneuerbare Energien gibt.“ Lässt sich daraus etwa herauslesen, dass Biotope künftig Windkraftträgern weichen müssen? Oder das Not-in-my-backyard-Prinzip ein Ende findet?

Eine ähnliche Frage stellt sich beim Gas. Die Koalition will Gaskraftwerke bauen, die übergangsweise den Energiebedarf decken und später auf Wasserstoff umgestellt werden können. Wird Gas damit salonfähig und die Mautbefreiung über 2023 hinaus doch noch verlängert? Lkw fahren heute mit Erdgas und morgen mit Bio-LNG? Mehr Fortschritt wagen heißt auch, sich von alten Postulaten zu lösen.

IM FOKUS SEITEN 8-10

Ihre Meinung zum Leitartikel [landwehr@dvz.de](#)

Leserbrief

Barge statt HighFly und HighSpeed

DVZ 47/2021, Hamburg schwebte was vor

Zuerst wollte die HHLA den Container ernsthaft das Fliegen beibringen. Als man sich dann endlich einmal ein Physikbuch vorgeknüpft hatte, wurden die Pläne still beerdigt. Dann sollten Container mit 600 km/h in einem HyperLoop ins Umland geschossen werden. Trassen waren schon projektiert, eine echte Verladestation sollte zum ITS-Kongress fertig sein. Daraus wurde nur eine Videoanimation. Nun also eine Magnetschwebbahn für den Containertransport innerhalb des Hafens. Auch das wird nicht funktionieren. Hamburgs Pläne können stets nicht hochfliegend genug sein, und am Ende bleibt

es doch immer beim Stillstand. Anstatt HighFly und HighSpeed: Warum nicht Container mit einer hochmodernen Kranbarge außerster Kleinmaschinen mit 7 Knoten durch den Hafen schippern? Für 1 Kilometer Magnetbahnstrecke könnte man schon drei „Port Feeder Barges“ bauen. Die Pläne liegen seit 15 Jahren fertig in der Schublade. Wer bremst? Ausgerechnet die Ombudsleute und verkappten Container-Piloten. Ulrich Malchow, 22767 Hamburg

Auch Sie wollen Ihre Meinung äußern? Dann schicken Sie eine Mail an leserbrief@dvz.de

Veröffentlichungen in dieser Rubrik sind keine redaktionellen Meinungsäußerungen. Die Redaktion behält sich das Recht auf Kürzungen vor. Voraussetzung für die Berücksichtigung ist die Unterschrift des Autors mit Angabe des Vor- und Zunamens. Bei Zusendung per E-Mail bitte Anschrift und Telefonnummer angeben.