

# Ferngesteuerte LKWs auf Schienen

## Der Cargo Mover lernt telefonieren

Ansätze, den Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern, gibt es seit Jahren. So gelang es zwar nach der Einführung der LKW-Maut den Güterverkehr auf deutschen Autobahnen einzudämmen, allerdings nicht mit gewünschtem Erfolg. Statt den Gütertransport auf die Schienen zu verlagern, lassen Spediteure schwere LKWs derzeit sogar über Landstraßen fahren.

„Der Schienenverkehr muss für den Gütertransport attraktiver werden“, meint Professor Torsten Dellmann, Leiter des Instituts für Schienenfahrzeuge und Fördertechnik (IFS) der RWTH Aachen. Dellmanns Patentlösung gegen verstopfte Autobahnen heißt „Cargo Mover“ und könnte den Schienenverkehr revolutionieren. Der Cargo Mover ist ein vollautomatisch operierender Güterwagen, der ohne Lok und ohne Fahrer ferngesteuert eine Ladung von 60 Tonnen transportieren kann und dabei rund 30 Prozent weniger Kraftstoff als ein normaler Lastkraftwagen verbraucht.

Mit 90 Stundenkilometern transportiert er Waren, denn häufige Zwischenstopps, Entkuppeln, Ankuppeln und Rangieren entfallen beim Cargo Mover. Vergleichsweise bewegt sich derzeit ein Güterwaggon aufgrund längerer Aufenthalte an Zwischenstationen mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von nur sechs Stundenkilometern über die Gleise.

„Die Zukunft des Güterverkehrs gehört kleinen Transporteinheiten, die ihren Weg automatisch durchs Gleisnetz finden“, beleuchtet Professor Dellmann den Hintergrund der Entwicklung. Auf der internationalen Schienenverkehrsmesse Inno Trans 2002 wurde der Cargo Mover zum ersten Mal der Weltöffentlichkeit präsentiert, ein Jahr später wurde er mit dem Innovationspreis „Intelligenz für Verkehr und Logistik“ ausgezeichnet. Derzeit wartet der gemeinsam vom IFS und Siemens entwickelte Cargo Mover auf seinen Einsatz im deutschen Schienennetz.

Der Transporter ist mit zwei Dieselmotoren, Radar, Laser und Video ausgestattet. Über eine Tastatur kann ein Versender dem Cargo Mover den gewünschten Zielort und Termin mitteilen. Die Leitstelle oder ein gespeichertes Abbild des Streckenverlaufs führt diesen dann zu seinem Ziel. Sensoren und Signale informieren den kompakten High-Tech-Transporter frühzeitig über Hindernisse auf seiner Strecke und verhindern Auffahrunfälle zuverlässig. Bevor der Cargo Mover auf öffentlichen Strecken fährt, soll er sich als Werksbahn auf Betriebsgelände beweisen. Dort erwarten den fahrerlosen Wagen zunächst Strecken von bis zu 20 Kilometern.

Während der Cargo Mover im Testbetrieb auf seine Touren vorbereitet wird, lernt er an der RWTH Aachen telefonieren. „Wir haben dem Cargo Mover ein Mobiltelefon eingebaut“, schildert Diplom-Ingenieur Arne Berger die fortschreitende technische Entwicklung des fahrerlosen LKW auf Schienen. „Wenn er angerufen wird, nimmt er über die Tastatur Befehle entgegen.“ Vor dem Einbau des Mobiltelefons konnte der Transporter nur vor Ort programmiert und auf seine Reise geschickt werden. Mit dem Mobiltelefon seien jetzt auch schnelle Routenänderungen kein Problem mehr.

Die RWTH Aachen präsentiert vom 7. bis 9. November auf der Bahn-Messe „railtec“ in Dortmund neben anderen technischen Neuerungen aus dem Bereich der Eisenbahnforschung das „automatische Fahren“ am Beispiel des Cargo Mover.

**Weitere Informationen zum Projekt „Cargo Mover“ erhalten Sie bei Prof. Dr.-Ing. Torsten Dellmann, Institut für Schienenfahrzeuge und Fördertechnik an der RWTH Aachen, Telefon 0241/80-80 25563, Fax 0241/80-80 22145, E-Mail [sekretariat@ifs.rwth-aachen.de](mailto:sekretariat@ifs.rwth-aachen.de)**

Bildunterschrift:

Ohne Lok und ohne Fahrer: Der Cargo Mover macht den Gütertransport auf Schienen attraktiv. Foto: Siemens

i. A. Sonja Heinen