



Im ContainerTerminal Herne hängt am Spreader in den Greifzangen eine NiKRASA Transportplattform, auf der ein nicht kranbarer Trailer abgestellt ist. Darunter befindet sich eine Terminalplattform, in die passgenau die Transportplattform hineingestellt werden kann. Rechts (grün) die Auffahrt und links (rot) die Abfahrt von der Plattform. Die Terminalplattform selbst lässt sich wiederum an den roten Greifkanten mit dem Spreader anheben. Die vorderen zwei Greifkanten sind nach unten umgeklappt.

© Foto: TX Logistik

Logistik Innovativ 2016

Jürg D. Lüthard, RS-Redakteur

Das Logistik-Kompetenz-Zentrum (LKZ) im bayrischen Prien am Chiemsee veranstaltete am 3./4.5.2016 sein 9. Symposium Logistik Innovativ. Hauptthema war, wie der Erfolg des Containers im Kombinierten Verkehr (KV) wiederholt werden kann.

Das Einführungsreferat hielt Karl Fischer, Geschäftsführer des LKZ. Er berichtete über im LKZ entwickelte Lösungen. Im alpenüberquerenden Güterverkehr werden in der Schweiz 63% der Tonnagen auf der Schiene transportiert, in Österreich nur 27%. Fischer legte all die Schwierigkeiten für den KV dar. So ist das deutsche Transportgewerbe von vielen kleineren Transporteuren geprägt. Durch die zahlreichen Partner steigert sich die Komplexität des KV. Um den Modal Split des KV maßgeblich steigern zu können, sind entweder neue Spezialwaggons und darauf abgestimmte Terminals notwendig oder neue kranbare Trailer. Beides erfordert massive Investitionen.

NiKRASA

Als Alternative dazu entwickelte die Bayernhafen zusammen mit der TX Logistik und dem LKZ eine einfachere Lösung, die den Transport und Umschlag von nicht kranbaren Aufliegern auf Standardtaschenwagen mit normalen Kran-Anlagen in jedem bestehenden Terminal ermöglicht. Die Lösung dazu ist unter Beibehaltung aller Standards die Transportplattform NiKRASA (Nicht kranbare Sattelaufleger) – ein loser Zwischenrahmen zwischen Trailer und Waggon.

www.nikrasa.eu/de

ERFA-Gleisanschluss

Ein weiterer Schwerpunkt des LKZ liegt in der 2013 gegründeten Erfahrungsaustauschgruppe „Gleisanschluss“. Das Ziel ist, das Wissen der Mitglieder zu vertiefen, die Kosten und Risiken zu senken und mehr Güter auf die Schiene zu bringen. www.erfa-gleisanschluss.de/

SusFreight

Mit dem Projekt „Sustainable Freight Transport“ verfolgt man das Ziel, den Bahngüterverkehr generell zu stärken. Eines der Ziele ist, den Fernost-Überseetransport von den Nordseehäfen auf die adriatischen Häfen umzuleiten. Damit ließen sich 2.300 Seemeilen und fünf Tage Transportzeit einsparen. Erstellt werden müssten marktgerechte Angebote durch die Zusammenarbeit von Reedereien, Häfen, Terminals, EVU und Speditionen.

Ähnlich wie das in Italien im Zusammenhang mit den ligurischen Häfen versucht wird, wird Villach-Fürnitz zu einem „Trockenhafen“ entwickelt. Dabei werden seehafenspezifische Leistungen aus den Häfen in die Hinterland-Terminals verschoben. Die Container werden erst in Villach nach den Hinterland-Destinationen sortiert, und umgekehrt rollen die Züge ab Villach schiffsgenau in die Häfen. Zusammen mit der Verlagerung der Verzollung entstehen Synergieeffekte und eine Entlastung der Hafenanlagen. Von Villach aus könnten Hafenverkehre nach ganz Österreich, Süddeutschland und Osteuropa entstehen.

Bayernhafen

Der Referent Alexander Ochs von der Bayernhafen wünschte sich, dass alle in Terminals einfahrenden Züge zur Datenerfassung automatisch gescannt werden. Dadurch ließen sich pro Zug 20 bis 25 Minuten einsparen.

Krone

Gero Schulze Isfort, Direktor der Krone Nutzfahrzeug Gruppe, hielt ein mit Verve vorgetragenes Referat. Krone stellt in seinen fünf deutschen Werken und einem türkischen Betrieb jährlich 35.000 Auflieger her. In der Türkei ist der Straßentransport wesentlich teurer als in Deutschland, und darum hält die Bahn einen höheren Anteil am Modal Split. Schulze Isfort sagte, dass der KV im Modal Split die smarteste Transportlösung sei.

In Europa gibt es etwa 252.000 Flach-, Container- oder Taschenwaggons, darunter tausende jahrzehntealte Taschenwaggons. Im KV gibt es aber in Europa nur ca. 14.000 Stellplätze zum Transport von Huckepack-fähigen Trailern. Denen stehen in Europa inklusive Russland und der Türkei etwa 2,2 Millionen Sattelaufleger gegenüber, davon ist ein Anteil von ca. 5 % auch KV-fähig.

Durch die Heterogenität der Waggon Typen mit ihren unterschiedlichen Kompatibilitätscodes und den engen Platzverhältnissen ist eine Disposition erschwert. Je nach Waggon Typ müssen an den Trailern die Unterfahrtschütze, Beleuchtungsträger und Seitenanfahrtschütze wegklappbar sein. Neue Waggon können Mega-Sattel mit 3 m Innenhöhe

aufnehmen. Je niedriger die Waggonbauart, desto mehr Auflieger können auf dem Schienennetz transportiert werden.

Fazit

Um den KV zu stärken, ist es wirklich nicht sinnvoll, die bestehenden und etablierten Standards der Sattelaufleger zu ändern. Da sich die Tunnelprofile nur sehr langfristig erweitern lassen, ist die Beschaffung moderner Taschenwaggons viel schneller umzusetzen.

Schulze Isfort appellierte an die Politik mit folgenden Wünschen. Fiskalisch: keine weiteren Investitionen in die Rollende Landstraße, Abwrackprämien für alte Taschenwaggons und von der Kreditanstalt für Wiederaufbau Darlehen mit 0 % Zinsen für die Waggonvermieter, um neue Waggon neuester Technologie zu ordern. Technisch: Taschenwaggons mit Einheitshüllraum und standardmäßiger Stromversorgung für Kühlmaschinen und neuer Generatorachse. Politisch: nur ein europäischer Standard der Achsabstände von Aufliegern.

Deutlich wurde Schulze Isfort zur Deutschen Bahn. Diese will weitere 215 unrentable Güterverladestellen schließen. Das gilt es zu verhindern! Was wir brauchen, ist eine schnellere Modernisierung der Waggonflotte und schnellere Innovationszyklen bei der Bahn. Zur Digitalisierung sind gemeinsame Standards für Straße und Schiene zu schaffen.

Aus der anschließenden Diskussion ging hervor, dass europaweit nur etwa 15 % aller neu gefertigten Trailer optional kranbar sind.



Das System NIKRASA, präsentiert auf der Transportlogistic 2015 in München. Von oben: der Trailer, in Schwarz der eigentliche Zwischenrahmen mit den gelben Greifkanten, hier zur besseren Übersicht auf Holzblöcken abgestützt. In Grau die auf den Boden liegende kranbare Terminalplattform mit den roten Greifkanten für eine allfällige Verlegung innerhalb des Terminals.

© Foto: Jürg D. Lüthard