

Studiengesellschaft für den  
kombinierten Verkehr e.V.



## Terminals der Zukunft: Flexibilität kontra Spezialisierung

Das Vorurteil, in den USA sei alles immer etwas größer und schneller, bestätigt sich gelegentlich. Zumindest, wenn man sich dort die Terminallayouts der neuesten Generation ansieht. Güterzüge mit Längen, die für das europäische Bahnsystem kaum vorstellbar sind, transportieren Ladeeinheiten doppelstöckig auf weiten Distanzen, ohne dass sie auf europäische Herausforderungen, z.B. unterschiedliche technische Ausstattungen der Eisenbahnnetze oder andere organisatorische Hürden stoßen. Die dortige Industrialisierung des Kombinierten Verkehrs (KV) lässt keinen Zweifel an seiner Wirtschaftlichkeit, wenn nur die Grundbedingungen stimmen. Dabei sind Zuglängen und maximale Ausmaße der Ladeeinheiten vielleicht nur eine Seite der Medaille. Wirft man einen genauen Blick auf die Terminals in den USA wird deutlich, dass ein – in Europa typischer – Ladeeinheiten-Mix von kontinentalen und maritimen Einheiten nicht anzutreffen ist. Da das Layout und die Technik des Terminals dort nicht auf die unterschiedlichen Anforderungen der Ladeeinheiten reagieren müssen, können die Prozesse besser ausgereizt werden, auch in Hinblick auf neue Bedienkonzepte. Beispielsweise ist es technisch bereits möglich, Kräne von einem zentralen Arbeitsplatz aus zu steuern, was den Weg zum Kran und den Aufstieg für das



Thore Arendt  
| Bild: SGKV

Bedienpersonal überflüssig machen. Die Technik dafür existiert, allerdings ist sie in Kombination mit kontinentalen Ladeeinheiten, die über Greifkanten gekrant werden, nicht realisierbar. Ist die Auslegung europäischer Terminals auf verschiedene Ladeeinheiten also ein Hemmnis für die Leistungsfähigkeit?

Hersteller von Kransystemen stellen sich die berechnete Frage, ob eine klare Trennung der Ladeeinheiten in den Layouts europäischer Terminals die Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit der Anlagen deutlich erhöhen könnte. Technisch lässt sich diese Frage sicherlich bejahen, führt man sich US-amerikanische Lösungen vor

Augen. Doch der Kombinierte Verkehr in Europa unterliegt anderen Bedingungen: Der Unterschied zwischen kontinentalen Ladeeinheiten und maritimen ist historisch gewachsen und wird durch die Palettenbreite bedingt, die bei maritimen Einheiten nicht gegeben ist. Daraus resultieren zwei divergente Märkte mit unterschiedlichen Anforderungen. Überhaupt konnte sich der kontinentale KV mit seinen Ladeeinheiten nur entwickeln, weil er in flexible Terminalstrukturen integriert werden konnte, die bis dahin maritime Container umschlugen. Terminals in Europa tendieren dazu, diese Flexibilität auf Kosten einer Spezialisierung zu bewahren und ihre Anlagen auf alle möglichen Ladeeinheiten auszurichten. Aufgrund der positiven Entwicklung des kontinentalen KV, den Bemühungen der EU und ihrer Mitgliedsstaaten, eine leistungsfähige Infrastruktur für den KV im Kernnetz zu entwickeln und den Mengen, die Prognosen in naher Zukunft auf das intermodale System zukommen sehen, muss aber die Frage gestellt werden, ob nicht auch eine klare Trennung der Funktionalität der Terminals und der Ladeeinheiten der Schlüssel zu mehr Kapazitäten sein kann. Oder ob das Terminallayout lieber weiter auf mehr Flexibilität setzen sollte. Hier besteht eindeutig Forschungs- und Diskussionsbedarf. ■ Thore Arendt



Bild: Zeeland Ports

### Zeeland Seaports baut Binnenschiffsanteil im Modal Split aus

Der niederländische Hafenbetreiber Zeeland Seaports setzt in seinen Hinterlandverbindungen erfolgreich auf Feeder, Binnenschiff und Bahn, so die aktuellen Modal-Split-Daten. 51 % Binnenschiffverkehrsanteil kommen nicht von ungefähr. Neue Liegestellen mit Landstromanschluss und W-LAN für Zwischenhalte vor den Terminals sind nur ein Teil der Maßnahmen. Seit Anfang 2014 informiert eine spezielle Internetplattform schnell und verbindlich

über die besten und umweltfreundlichsten Containerverbindungen Richtung Terneuzen und Vlissingen.

[www.intermodalplanner.eu](http://www.intermodalplanner.eu) ■ Nu

### SCHMIDT präsentiert Lösung für den Transport von Pulvermaterialien

Das Heilbronner Traditionsunternehmen Karl Schmidt Spedition bietet nun die Lösung zur staubfreien Be- und Entladung von feinstem Pulvermaterial in und aus dem Box-Container an. In Kooperation mit dem Hersteller Siloadmaxx aus Hilgert, an dessen Unternehmen SCHMIDT beteiligt ist, integriert Schmidt diese innovative Technik bereits seit Herbst 2013 in Transportkonzepte. Der Container, der mit einem Spezial-Inlett versehen ist, wird mit der mobilen Siloadmaxx®-Beladeeinheit gekoppelt und direkt an ein Hochsilo, an einen Silo-Lkw oder Container angeschlossen, um das Material aufzunehmen. Die

Beladung kann auch im Falle eines Schüttgutcontainers ganz traditionell über die verfügbaren Domdeckelöffnungen am Dach erfolgen. Beim Entladevorgang kommt das ContainerQuickFlow-System (CQF) zum Einsatz. Diese ebenfalls mobile Einheit wird über die Containerverriegelungen angehängt und das Material über eine Fluidisierung des Produkts im Zusammenspiel mit dem Ankippen des Fahrzeugs in Bewegung gesetzt. Das Pulver fließt aus dem Inlett über die angeschlossene Zellenradschleuse in den vom Kunden vorgesehenen Aufnahmebehälter. ■ Nu

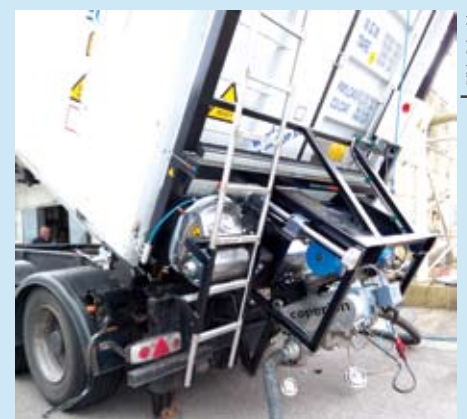


Bild: Schmidt