

Studiengesellschaft für den
kombinierten Verkehr e.V.



Mindestanforderungen an das Layout von Terminals

Umschlaganlagen für den unbegleiteten Kombinierten Verkehr sind Anlagen mit dem Zweck des Verkehrsträgerwechsels einer geschlossenen Ladeinheit zwischen mindestens zwei Verkehrsträgern. Die Anlage selbst besteht, grob gesagt, aus Flächen für Transport, Umschlag, Zwischenabstellung sowie weitere Nutzungen. Eigentlich, so scheint es, sind KV-Terminals hinreichend definiert. Dennoch gibt es immer wieder Diskussionsbedarf, wie ein „Standard“-Terminal aussehen sollte und welche Funktionen es erfüllen muss.

Bisher wurden Umschlaganlagen bedarfsgerecht entwickelt, d.h. die Art und Menge der zu erwartenden Ladeeinheiten, die Richtung

Thore Arendt

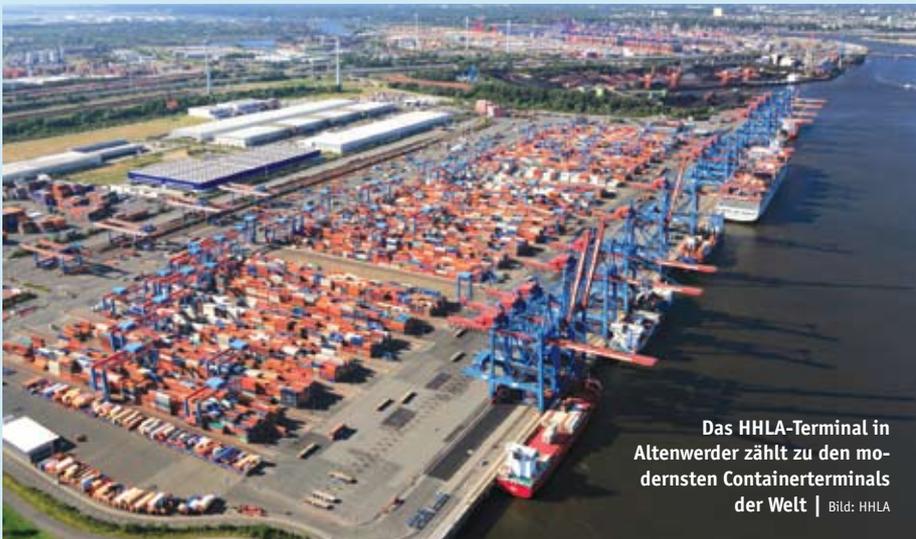
Bild: SGKV



Durch Einführung einer Mindestanforderung an das Layout, die Dimensionen und die

interoperable Standräume für strategische, multimodale Logistikkonzepte geschaffen werden. Dabei sollte NICHT versucht werden, von der spezifischen Ausrichtung eines Terminals bei Errichtung abzuweichen, denn die so genannte Grundlast des Terminalbetriebs mit der ihr eigenen Anforderungen an die logistischen Prozesse und damit an die baulichen Gegebenheiten, wird auch weiterhin die Spezifika eines Umschlagstandortes bestimmen. Die Normung eines Grundmoduls, welches einerseits für spezifische Bedarfe vorgesehen ist, andererseits für spätere Anpassungen ausreichend flexibel gestaltet ist, um auf eine Veränderung der Nachfragesituation reagieren zu können, wäre jedoch eine Überlegung wert. Ein solcher Schritt sollte jedoch über die Normung gemeinsam mit der gesamten Branche unternommen werden.

Die Erstellung einer Norm zur Bestimmung von Grundanforderungen an die Umschlaganlage und die infrastrukturelle Anbindung eines Terminals für den unbegleiteten Kombinierten Verkehr könnte erheblich zur Interoperabilität nationaler und internationaler UKV-Standorte beitragen und den grenzüberschreitenden, kontinentalen Kombinierten Verkehr nachhaltig fördern. Um einen notwendigen Konsens für die Grundbeschaffenheit eines KV-Terminals zu erzielen, bedarf es einer interessensunabhängigen Stelle, die die betroffenen Zielgruppen zusammenführt und die verschiedenen Belange moderiert und ergebnisneutral bewertet. ■ Thore Arendt



Das HHLA-Terminal in Altenwerder zählt zu den modernsten Containerterminals der Welt | Bild: HHLA

der Verkehre, die räumlichen Beschränkungen, aber auch Art und Wertigkeit der umgeschlagenen Güter sind entscheidende Faktoren für die bauliche Ausgestaltung von Terminals. Auch die Geschäftsmodelle der Betreiber spielen hier eine entscheidende Rolle. Die Problematik bei der „gewachsenen“ Struktur der Terminals in Deutschland und Europa wird dann deutlich, wenn sich die Nachfrage ändert und z.B. Umschlagleistungen für Ladeeinheiten angefragt werden, die nicht auf das bisherige Portfolio des Terminals abgestimmt sind. Terminals, die auf 20-Fuß-Container im Seehafenhinterland-Verkehr ausgelegt sind, können evtl. nur schwer auf eine Kundenanfrage für kranbare Sattelaufleger reagieren, da bereits der grundsätzliche Flächenzuschnitt nicht kompatibel zur Anfrage sein könnte. Insbesondere auf Seiten der Kunden wird jedoch vermehrt ein Bedarf an mehr Flexibilität innerhalb der Transportkette des Kombinierten Verkehrs gefordert.

technische Ausstattung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs könnten

**PRODUKTIVITÄT
IM FOCUS**
ZUHÖREN UND VERSTEHEN
SIND UNSERE STÄRKEN

CeMAT

19. -23. Mai 2014
Halle 27/Stand D22
www.kalmarind.de

KALMAR