






Binnenhäfen Land   Hafen	Jahr	Lkw TEU	Bahn TEU	Schiff TEU	Gesamt TEU
 Stuttgart <small><sup>1</sup>Daten wurden nicht erfasst</small>	2000	1	0	23.318	23.318
	2005	1	19.316	29.533	48.849
	2009	1	40.661	25.807	66.468
	2010	1	57.794	27.380	85.174
	2011	1	59.934	22.207	82.141
	2012	1	59.427	19.927	79.354
	2013	1	57.352	25.674	83.026
	1-9 2014	1	38.785	24.574	63.359
 Trier	2000	–	–	6.408	6.408
	2005	–	–	3.383	3.383
	2009	–	–	6.400	6.400
	2010	–	–	5.922	5.922
	2011	–	–	3.121	3.121
	2012	–	–	6.304	6.304
	2013	–	–	5.817	5.817
	1-9 2014	–	–	4.437	4.437
 Weil am Rhein <small><sup>1</sup>Regulärer Terminalbetrieb seit 1999</small>	1990	–	–	12.911	12.911
	2000	3.212	55	19.593	22.860
	2005	3.866	180	20.463	24.509
	2009	3.033	55	16.811	19.899
	2010	2.103	1.293	21.515	24.911
	2011	5.058	1.494	25.143	31.695
	2012	4.361	1.317	25.835	31.513
	2013	4.783	1.187	32.866	38.836
	2014	3.507	934	27.182	31.623

Binnenhäfen Land   Hafen	Jahr	Lkw TEU	Bahn TEU	Schiff TEU	Gesamt TEU
 Wien <small><sup>1</sup> Lkw und Bahn werden gemeinsam erfasst</small>	2000	130.094	130.094	586	130.680
	2005	223.963	223.963	788	224.751
	2009	289.846	289.846	620	290.466
	2010	318.870	318.870	120	318.990
	2011	–	–	–	441.615
	2012	424.271	424.271	552	424.823
	2013	–	–	–	480.000
	1-9 2014	481.897	481.897	1.218	483.115
 Würth <small><sup>1</sup> Lkw-Verkehr wird nicht erfasst</small>	2000	1	14.340	112.118	126.458
	2005	1	3.466	179.787	183.253
	2009	1	–	105.567	105.567
	2010	1	–	120.511	120.511
	2011	1	25.374	97.162	122.536
	2012	1	22.129	112.427	134.556
	2013	1	–	–	145.306

© SCHIFFFAHRT UND TECHNIK VERLAGS GmbH,  
Sankt-Augustin | Zusammenstellung: Michael Nutsch



## Historisches vom Strom

Bestellen Sie jetzt Ihr Wunschexemplar in unserem Bücher-Shop unter [www.schiffahrtundtechnik.de](http://www.schiffahrtundtechnik.de)

Studiengesellschaft für den kombinierten Verkehr e.V.



## Der Wachstumsmarkt der nicht-kranbaren Sattelaufleger

Auf kaum eine Innovation musste die KV-Branche länger warten als auf die Präsentation des Systems NIKRASA. Zum ersten Mal wurde das Projekt auf der transport in München im Jahr 2011 präsentiert, die technischen Details blieben damals weitgehend im Dunkeln. Ende September 2014 präsentierte das Projektteam, bestehend aus der bayernhafen Gruppe, TX Logistik, dem LKZ Prien sowie der Firma Uhly Maschinenteknik, die Ergebnisse von mehreren Jahren praxisorientierter Forschung.

Die Abkürzung NIKRASA steht für nicht-kranbare Sattelaufleger, welche in Europa über 85 % des Bestands an Sattelauflegern ausmachen. Im Umkehrschluss heißt das: weniger als 15 % sind im KV einsetzbar. Für den Spediteur ist der Aufleger im kontinentalen Verkehrsmarkt die Ladeinheit der Wahl, für den Kombinierten Verkehr ist er allerdings eine Herausforderung, denn bisher war eine Verlagerung auf die Schiene nur durch spezielle technische Systeme abseits der Standard-KV-Terminals oder über die begrenzt effiziente „Rollende Landstraße“ möglich, die eigentlich nur im alpenquerenden Verkehr wirtschaftlich eingesetzt werden kann. NIKRASA ist einen neuen Weg gegangen als andere horizontale Umschlagssysteme, indem keine Veränderungen des Taschenwagens, des Auflegers oder der Umschlaggeräte erlaubt waren. Die entwickelte Lösung passt sich in bestehende Strukturen ein, ohne diese zu verändern.

Technisch besteht das System aus zwei Teilen: einer befahrbaren Terminal-Plattform und der Transport-Plattform, welche in der Terminal-Plattform exakt platziert wird. Mit einer Terminalzugmaschine wird der Trai-



Thore Arendt

Bild: SGKV

ler auf der Plattform positioniert und kann dann über seitliche Greifkanten durch Kran oder Reachstacker auf den Taschenwagen (T3000 oder TWIN) verladen werden.

Die Präsentation im bayernhafen Nürnberg hat gezeigt: Technisch funktioniert das System NIKRASA einwandfrei, der Mehraufwand der Verladung ist – bei ausreichendem Volumen und paarigen Verkehren – minimal. Was zu der Frage führt, ob in Zukunft große Mengen an nicht-kranbaren Ladeeinheiten dem Kombinierten Verkehr nutzen werden. Befragt man Spediteure zu diesem Thema wird klar, dass noch einiges an Überzeu-

gungsarbeit geleistet werden muss. Die Verladbarkeit ist bei den potenziellen Kunden zwar auch ein Thema, vielmehr bemängeln sie fehlende Relationen der Bahn oder unzureichende Pünktlichkeit bzw. Service. Mit dem Projektpartner TX Logistik versucht NIKRASA auch diese Fragen zu beantworten und kundenspezifische Lösungen auf der Schiene mit der neuen Umschlagtechnologie zu verbinden. Wieweit NIKRASA den KV-Markt für das Gros der nicht-kranbaren Aufleger öffnen wird, bleibt also abzuwarten. Interesse besteht allerdings schon jetzt, die ersten Verbindungen wurden gemeinsam mit den Kunden eingerichtet.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass dem Projekte NIKRASA eine funktionale, im Terminal problemlos einsetzbare und wirtschaftliche Lösung für die Verlagerung von nicht-kranbaren Sattelauflegern gelungen ist. Die strikte Marktorientierung bietet jenen Spediteuren, die sich auf den Kombinierten Verkehr einlassen, neue und flexible Möglichkeiten bei der Transportorganisation. Alle verbleibenden Zweifler müssen einfach auch weiter von den Vorteilen des KV überzeugt werden.

■ Thore Arendt



Erfolgreiche Präsentation von NIKRASA

Bild: bayernhafen