

# VertiModal „containerisiert“ Trailer

**KOMBINIERTER VERKEHR:** Deutsche Studiengesellschaft für Kombinierten Verkehr und duisport facility logistics stellten den Prototypen für das platzsparende Trailer-Handling vor.

Seit Jahren steigen die Transporte von Sattelaufiegern auf der Schiene stark an. Allein von 2005 bis 2015 erhöhte sich die Zahl von 150.000 auf 832.000 Einheiten. So erfreulich diese Verlagerungstendenz auf den ersten Blick ist, so kompliziert gestaltet sie mitunter den Betrieb in den fast ausschließlich auf Containerumschlag ausgelegten Intermodal-Terminals des Kombinierten Verkehrs.

## Es wird eng auf den Terminals

Weil er nicht stapelfähig ist und aufgrund der benötigten Rangierflächen für die Zugmaschinen braucht ein einzelner Sattelaufieger ungefähr die Abstellfläche von neun 20-Fuß-Containern. Da die Verlagerer aber häufiger den Umschlag von Trailern wünschen, wird es auf den Terminals eng und es besteht Bedarf nach neuen Lösungen. Vor diesem Hintergrund haben vor knapp drei Jahren die duisport facility logistics GmbH und die deutsche Studiengesellschaft für den Kombinierten Verkehr (SGKV) das Projekt VertiModal gestartet, das vom deutschen Ministerium für Wirtschaft und Energie finanziell unterstützt wird.

Ziel von VertiModal ist die Erhöhung der Lager- und somit auch Umschlagkapazitäten für

Sattelanhängern in den Kombi-Terminals, wobei weder die Stellfläche noch das vorhandene Umschlagequipment modifiziert werden.

## Prototyp für das Stapeln von Trailern vorgestellt

Auf diese Weise werden Engpässe abgebaut sowie vorhandene und zukünftige Potenziale zur Verlagerung von Lkw-Verkehren von der Straße auf die Schiene effizient nutzbar gemacht, erklären die Initiatoren des Projekts, die kürzlich der Öffentlichkeit den Prototypen für das Stapeln von Trailern vorstellten. Das Stapeln erfolgt durch eine Rahmenlösung, die den Trailer umgibt und ihn so de facto „containerisiert“ und stapelbar macht. Das Ergebnis der Lösung ist eine deutlich effizientere Nutzung vorhandener Stellplatzressourcen, da bedingt durch die Stapelung der Trailer die Grundfläche, die diese im Terminal verbrauchen, deutlich reduziert wird. Dies führt zum einem zu einer Kostensenkung für den Umschlag von Trailern und zum anderen dazu, dass Terminals der Umschlag von Trailern erlaubt wird, die aufgrund von zu geringer Stellflächen diesen bisher trotz Nachfrage nicht angeboten werden konnten. In einer frühen Phase des Projekts wird auch ge-



VertiModal bietet einen praxisnahen Ansatz zur Erhöhung von Lager- und Umschlagkapazitäten

prüft, ob Potenziale für den Transport der Rahmenlösung inklusive Trailer auf der Schiene bestehen. Sollte das klappen, könnten zusätzliche Zeit- und Kostensenkungspotenziale ausgeschöpft und ein dementsprechendes Lösungskonzept erstellt werden.

## Offene Rahmenlösung

Der Projektansatz von Verti-

Modal konzentriert sich auf die Entwicklung einer offenen Rahmenlösung, ähnlich dem Tragrahmen eines im globalen Warenhandel bewährten ISO-Containers, welche den Trailer aufnehmen kann und in die Abstellvorgänge des Terminals integriert. Grundvoraussetzung für die Umsetzung ist die Kombinationsfähigkeit mit vorhandenem

Umschlaggerät (Kran, Reachstacker, Mafi etc.) und die Beachtung der systemischen Rahmenbedingungen (Machbarkeit, finanzieller Aufwand, technische Anforderungen) in Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs. Durch die Auswahl einer geeigneten Lösung bietet VertiModal einen praxisnahen Ansatz, um das System Kombinierten Verkehr deutlich effizienter zu gestalten und die Flexibilität und Nutzbarkeit im Handling von steigenden Trailertransporten marktgerecht zu entwickeln. Was mit dem Projekt erreicht werden soll: Verbesserung der Flexibilität im Terminal im Umgang mit Sattelaufiegern durch Bereitstellung einer technischen Lösung zur „Containerisierung“ von kranbaren Sattelaufiegern; Verbesserung der Angebotsstruktur von Terminals durch erweiterte Lagerkapazitäten und verbessertes Handling von Trailern bei gleichbleibendem Flächenverbrauch; Verbesserung der Auslastung und wirtschaftlichen Nutzung von Terminals durch die erweiterte Angebotsstruktur und sinkende Kosten für Trailerumschläge durch reduzierte Fixkosten aufgrund von Mehrkapazitäten. Desto mehr Trailer auf die Schiene kommen, desto weniger sind davon auf der Straße unterwegs. Die zusätzliche Verlagerung von Sattelaufiegern, die sonst auf der Straße fahren würden und keine Konkurrenz zum Übersee-Containertransport darstellen, entlasten die Straßen und die Umwelt nachhaltig, argumentierten die Initiatoren.

www.ecoplus.at

plus  
eco

## Der logische Logistik-Standort: Niederösterreich



Wirtschaftspark  
Bruck a. d. Leitha

Wirtschaftspark  
Wolkersdorf

Wirtschaftspark  
Ennsdorf

Wirtschaftspark  
IZ NO-Süd

Standort  
Niederösterreich

Niederösterreich ist die ideale Logistik-Drehkreuz: Die Märkte Mittel- und Osteuropas liegen direkt vor der Tür. Dazu stehen mit dem Flughafen Wien-Schwechat, den guten Autobahn- und Bahnverbindungen sowie den Donauhäfen in Ennsdorf und Krems exzellente Verbindungen zur Verfügung. ecoplus bietet außerdem perfekte Serviceleistungen aus einer Hand. Darauf vertrauen viele internationale Logistik-Unternehmen: Volvo Parts, Kotányi, LKW Walter, Gebrüder Weiss und viele mehr.

ecoplus. Die Wirtschaftsagentur des Landes Niederösterreich.

Nähere Informationen:

DI Peter Wondra

Tel.: +43 2742 9000 9001

E-Mail: businessparks@ecoplus.at

