Kombinierter Verkehr – Motor der Entwicklung im Güterverkehr

Quelle: DUSS

DUSS mbH

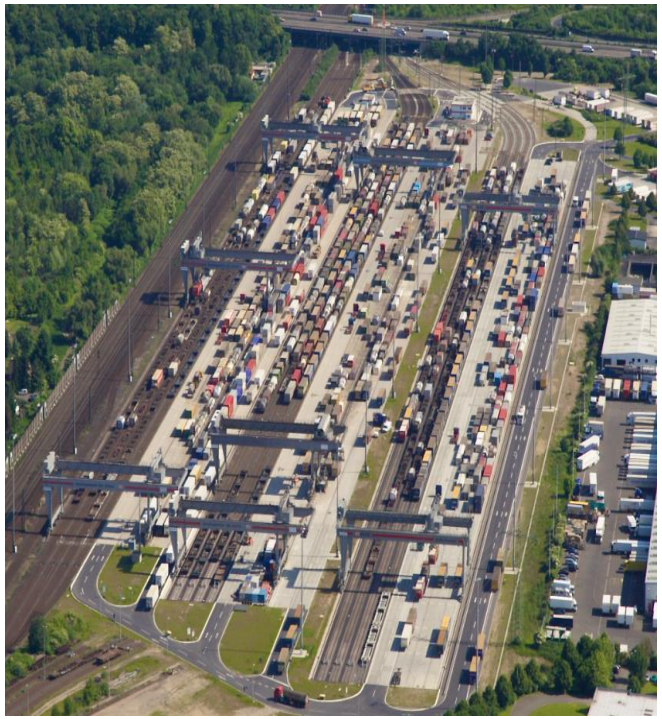
Dipl.-Ing. Wolfgang Müller

Vorsitzender der Geschäftsführung

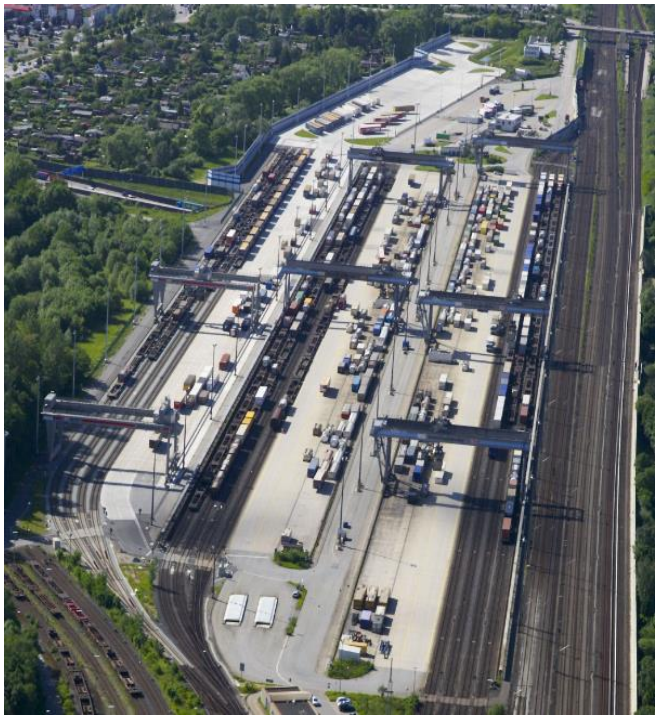
16.09.2015

Die größten von DUSS betriebenen Terminalstandorte

DUSS-Terminal München-Riem



DUSS-Terminal Köln Eifeltor



DUSS-Terminal Hamburg-Billwerder

Quelle: DUSS

These:
Güterverkehr des 21. Jahrhunderts ist Kombinierter Verkehr

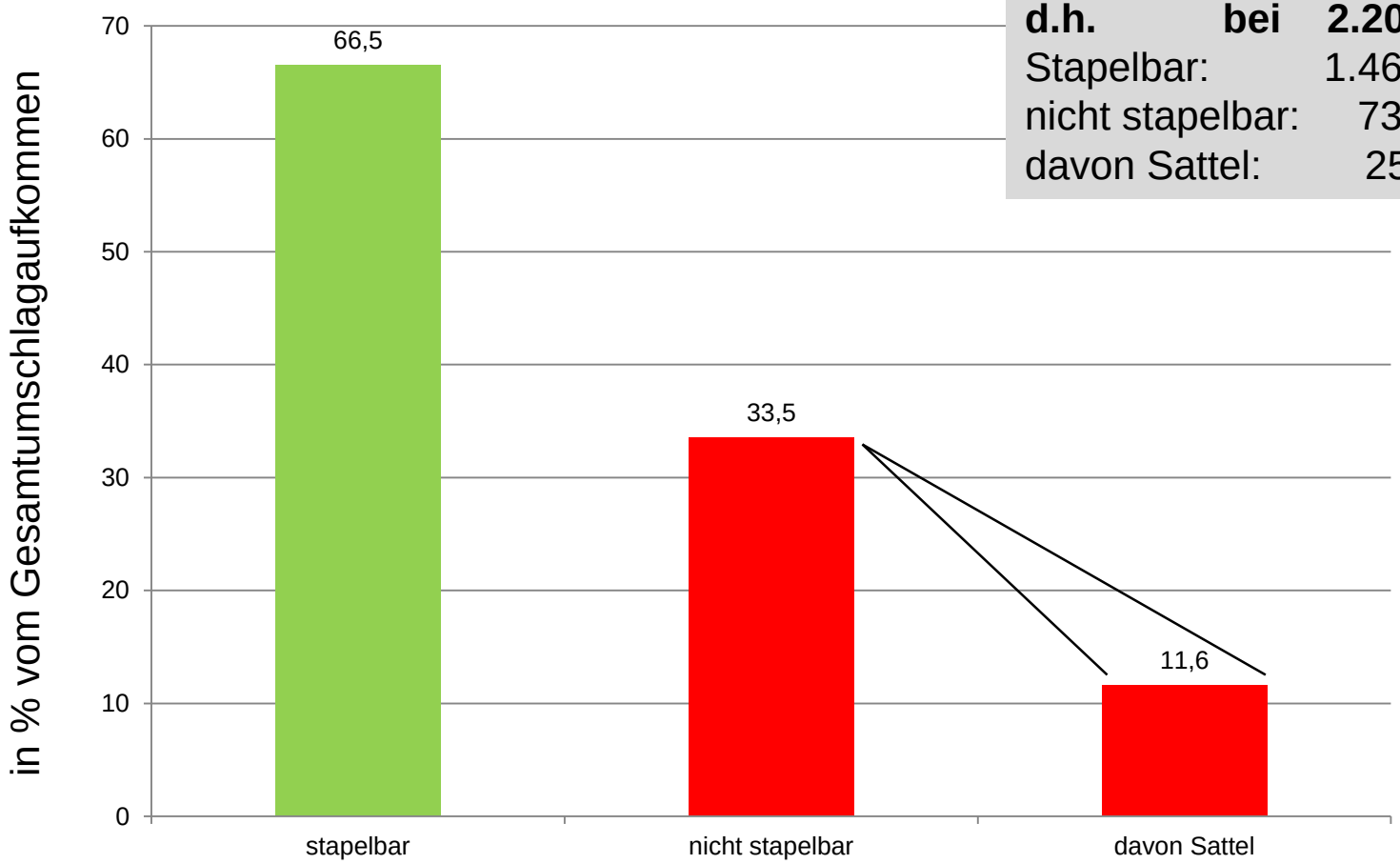
Größenbereich	20 - 45 Fuß	22 - 45 Fuß	ab 13,60 m
Typ	Container	Wechselbehälter	Sattelanhänger
Box	x		
Open Top	x	x	
Flat	x	x	
Silo	x	x	
Bulk	x	x	
Tank	x	x	x
Thermal	x	x	x
Plane/Spriegel		x	x
Koffer		x	x
Curtainsider		x	x

Abb.: Ladeeinheiten-Typen, die heute bereits weit verbreitet in den Terminals zu finden sind, Quelle: DUSS

- Für jedes Gut ist ein **geeigneter und genormter** Transportbehälter und Tragwaggon verfügbar
- Normung und Standardisierung sind daher zentrale Zukunftsfelder für den KV,
  Problem: Grenze Container/Wechselbehälter fließend – **wichtiger: stapelbar, nicht stapelbar, Größe**
- Seit 1.7.2014 EU-einheitlicher **Identifikationsstandard** ILU-Code (EN 13044) für WB und Sanh

Aufteilung der Ladeeinheiten bei der DUSS nach stapelbar, nicht stapelbar und Sattelanhängern im Jahr 2014

d.h. bei	**2.200.000**	**LE p.a.**
Stapelbar:	1.463.000	LE p.a.
nicht stapelbar:	737.000	LE p.a.
davon Sattel:	256.000	LE p.a.



rd. 35% der nicht stapelbaren LE sind Sattelanhänger

Durchschnittlicher: Platzverbrauch	1,6 TEU/LE	1,5 TEU/LE	3 TEU/LE

Quelle: DUSS

Ausgewählte Terminals mit wachsender Bedeutung und Jahresumschlagaufkommen > 100.000 Ladeeinheiten

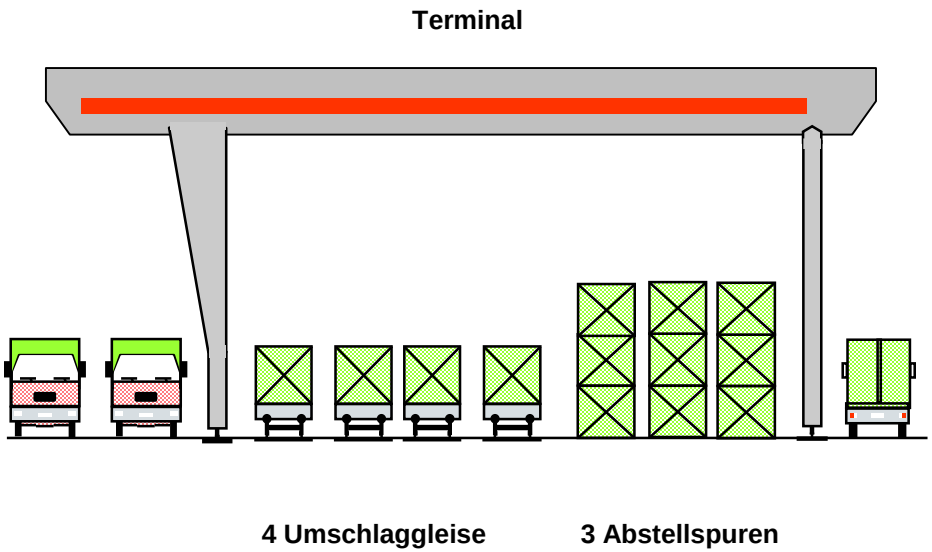
- Zusätzlich zu ihrer lokalen Bedeutung fordert die zunehmenden Vernetzung der intermodalen Verkehren durch die Operateure von vielen Terminals Hub-Funktionen für den Umstieg Schiene - Schiene

- 1 regelmäßiger Ganzzug (700 m) generiert im Rundlauf pro Terminal rd. 15.000 – 20.000 Ladeeinheiten p.a.

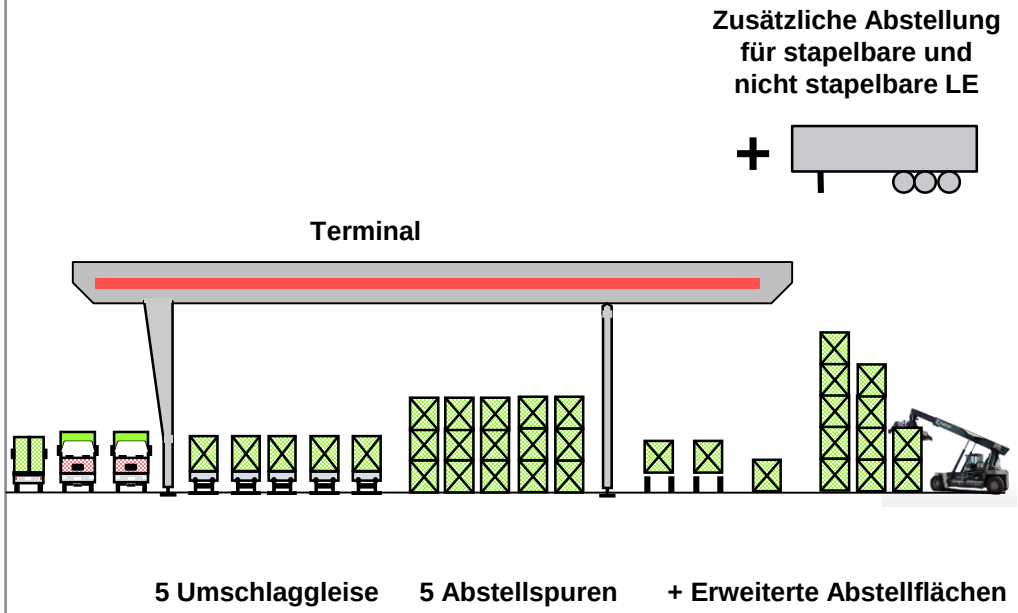
- Zu den Bestandsterminals mit hohem Wachstumspotenzial kommen in der Zukunft weitere Hub-Terminals mit Kapazitäten von mehr als 100.000 Ladeeinheiten
  – KV-Drehscheibe Rhein-Ruhr (Duisburg)
  – MegaHub Lehrte (Hannover)

These: Das klassische Terminallayout bedarf der Erweiterung im Fokus künftiger Anforderungen

Standard Terminallayout heute

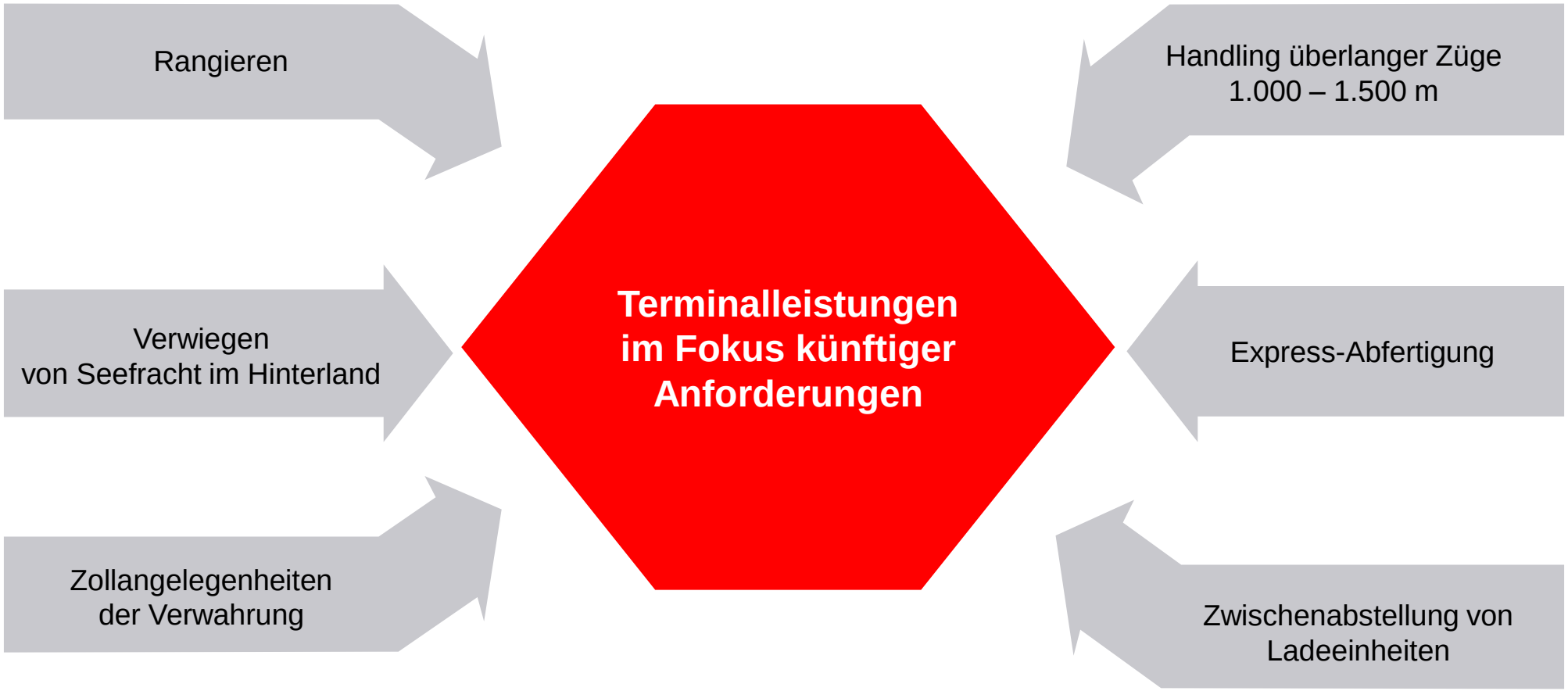


Terminallayout für Zukunftsbedarf



- Der kritische Engpass im Terminal ist in der Regel die Abstellkapazität, da die Ladeeinheiten in der Tendenz immer größer werden und bei zunehmender Verlagerung von Sattelaufliegern von der Straße auf die Schiene der Anteil der nicht stapelbaren LE zunimmt.

Vision: Zukunftsfelder der Terminals im Bereich ergänzender Leistungen



Strategien im Rahmen von Infrastruktur 4.0
Auswahl zur Verbesserung der Kapazitätsauslastung

DB NETZE

Transparente Information über Betriebszustände ggü. Marktteilnehmern

Vernetzte Dispositionssysteme von Terminals, EVU, Operateuren

Kosteneffiziente Automatisierung in der Terminal-Instandhaltung

Terminals im Rahmen von Infrastruktur 4.0

Intelligente Videogates im Straßen- und Schienenbereich

IT-unterstütztes Slotmanagement im Terminal und im Nahbereich

App zur Minderung von Lkw-Wartezeiten im Terminal