



INTERNATIONAL UNION
FOR ROAD-RAIL
COMBINED TRANSPORT

9. Symposium Logistik Innovativ 2016

ISO-CONTAINER UND SATTELAUFLIEGER ... AUS SICHT DER WAGGONBAUER UND -VERMIETER



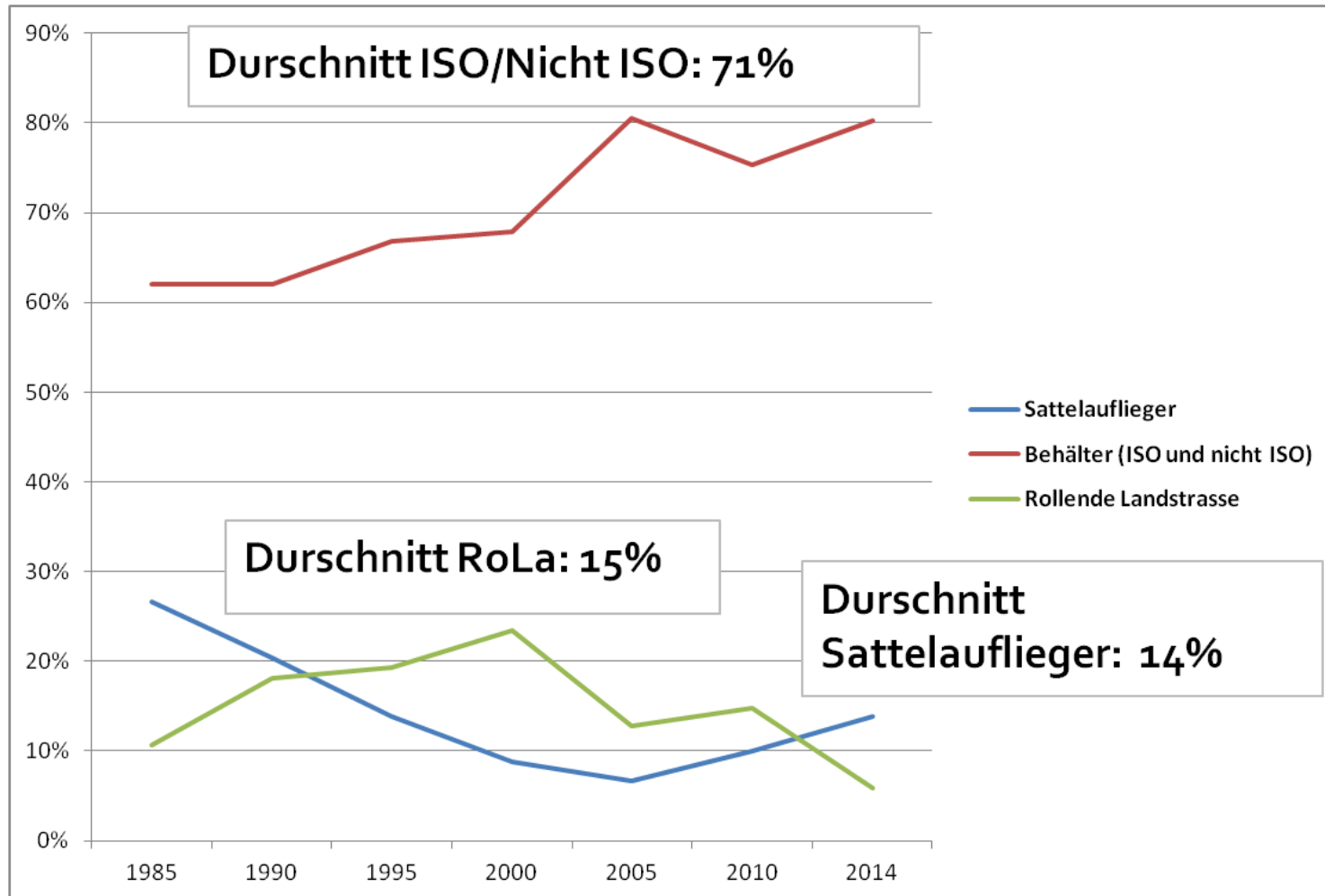
Eric Feyen
Technical Director



- **UIRR:** Gründung in 1970 - Sitz in Brüssel seit 1988
- **Mitglieder:** KV- und Terminaloperatoren (insgesamt 29)
- **Kunden (und auch Aktionäre):** Logistikunternehmen, Strassentransporteure, Verlader
- **Hauptaufgaben:**
 - FÖRDERN (PROMOTE)
 - VERBESSERN (ENHANCE)
 - UNTERSTÜTZEN (SUPPORT)
- **Leistungen:** ca. 50% des KV in Europa
- **UIRR:** lange Geschichte im Wagonbereich (vertikale und horizontale Umschlagstechniken)
 - 1973: Entwicklung des ersten Taschenwagens
 - 1981: Entwicklung des ersten RoLa Wagens
 - 1987: Entwicklung des ersten Gelenkwagens
 - 2016: mehr als 12,000 KV-Wagen (im Besitz / in langjährigem Leasing)



Die Grundphilosophie der UIRR Gesellschaften: möglichst alles, was auf der Straße befördert wird, muss auch im Kombinierten Verkehr befördert werden können.





- Richtlinie 96/53 über Maße und Gewichte wurde überarbeitet.
- Neue Richtlinie 719/2015:
 - Keine neuen Masse (Länge / Höhe / Breite)
 - Neue Gewichte für den KV (40t / 42t / 44t)
- Maße (oder Toleranzen) über 4m Höhe und 2,55m oder 2,60m Breite gefährden den KV.
- Wagons, Schiffe und Umschlagmaterial erfordern hohe Investitionskosten und haben eine lange Lebensdauer.
- Grenzen des Lichtraumprofils auf der Schiene

Stabile Rahmenbedingungen für Maße und Gewichte sind eine wichtige Voraussetzung für den kombinierten Verkehr



Verlängerung der intermodalen Ladeeinheiten bis zu 53 Fuß (Länge: 16.15 m – Breite: 2.60 m und Höhe: 2.90 m)?

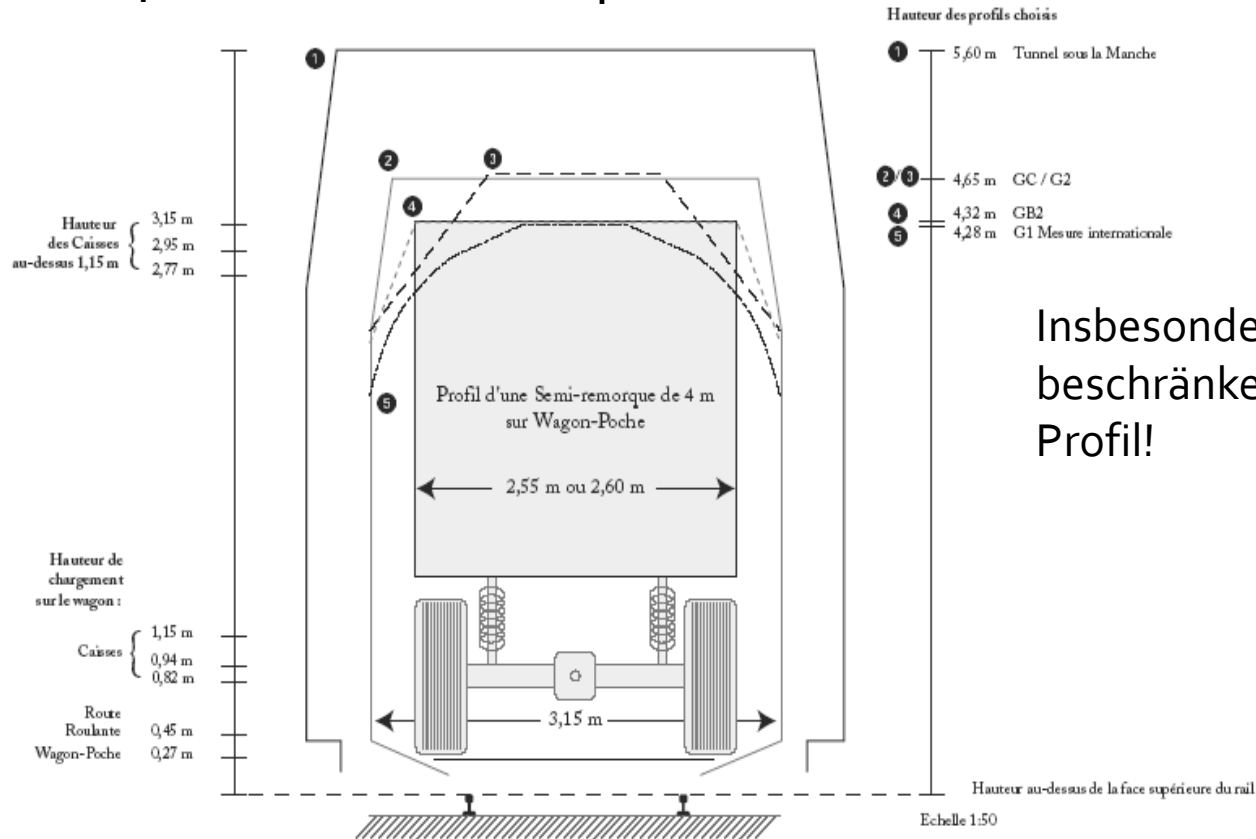
Verlängerung der Strassenfahrzeuge (z.B. nationale Testversuche in Deutschland – 14,92m – wirklich geeignet für den KV?)

Schiene und Strasse: Notwendigkeit der beiden Verkehrsträger zu einem akzeptabel Kompromiss aber...

ISO Container vs Sattelaufleger: beschränktes KV-Lichtraumprofil⁶

Problem besonders für Sattelaufleger und den Transport ganzer LKW (RoLa)

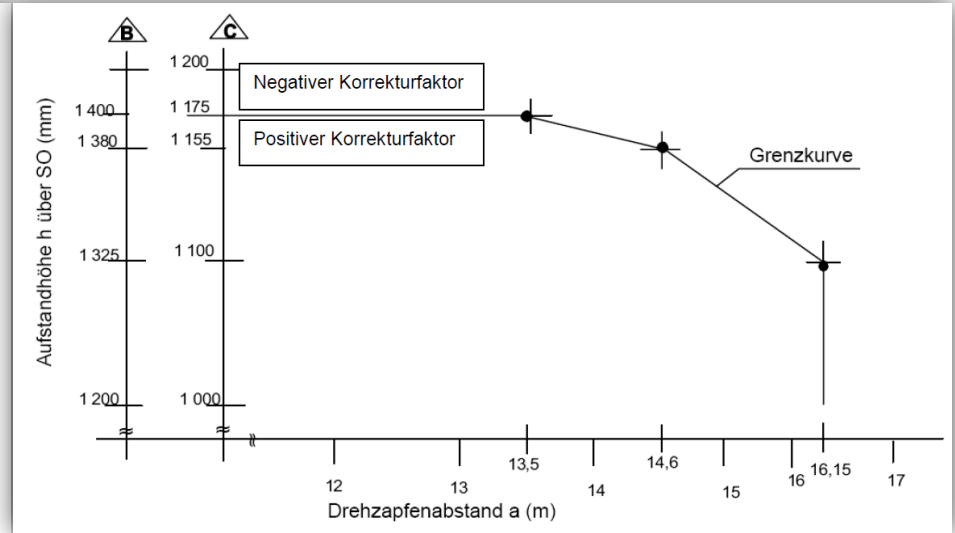
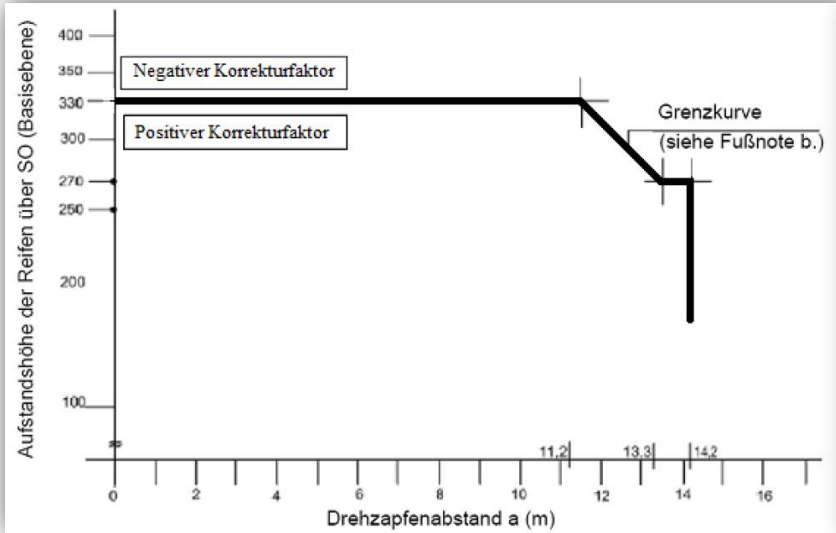
Wir benötigen das P₄₀₀ Profil auf alle KV-Hauptlinien



Insbesondere Tunnel beschränken das Profil!

Infrastruktur: es ist teuer, die Infrastruktur auszubauen aber wir sind der Meinung, dass die heutigen Berechnungsmethoden nicht mehr der Realität entsprechen (zu viele Sicherheitspuffer)

Problem besonders für (längere) Sattelaufleger und ISO container



Für P markierte Wagons (Sattelaufleger)
Für C markierte Wagons (Container)

=> Drehzapfenabstand von 14,20 m
=> Drehzapfenabstand von 16,15 m

Länge der KV-Wagen: einige Länder akzeptieren Drehzapfenabstände über diesen zwei festgestellten Werten nicht – Notwendigkeit, diese Werte neu zu definieren

- Von 'dummen' Wagen hin zu 'intelligenten' KV-Wagen



Intelligente Wagen ausgerüstet mit Sensoren und Kommunikationskomponenten

Verbesserte und schnellere Zugerstellung : Optimierung des Ladens und Kontrolle (Beladeschemen, Achslast, Gesamtgewicht des Zuges)

Bessere prädiktive Instandhaltung für den Wagenhalter (Hauptelement des Wagens)

Direkte Datenübertragung und Datenaustauschmöglichkeiten mit definierten KV-Akteuren (EVUs, Wagenhalter, Terminalbetreiber, usw.)

Intelligente KV-Wagen: Notwendigkeit ein allgemeines KV-Konzept zu definieren



- **Wie könnten wir noch das KV-Profil (P400) verbessern ?**
(Berechnungsmethoden, Investitionen, Forschungsbedarf für neue Wagen, insbesondere innerhalb Shift2Rail)
- **Was sind die maximalen möglichen Längen der Ladeeinheiten auf der Schiene und auf der Straße** (Kompromiss ist erforderlich!)
- **Wie werden die zukünftigen (Strassen-) Ladeeinheiten aussehen (Masse) ?**
- **Digitalisierung und KV-Wagen:** wie sieht das KV-Business Model aus ? Wie kann das **Geschäftsmodell für ein KV-Konzept entwickelt werden ?**



INTERNATIONAL UNION
FOR ROAD-RAIL
COMBINED TRANSPORT

DANKE UND BITTE UM FEEDBACK

