

LTW Green Logistics

RBG im Bahnterminal

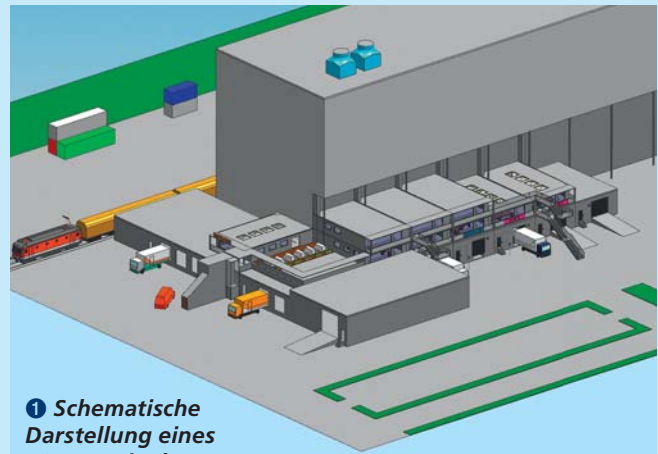
Gemeinsam mit den Partnern Rhomberg Bahntechnik, V-Research und anderen arbeitet LTW Intralogistics aus Wolfurt (Österreich) derzeit an der Umsetzung eines automatisierten intermodalen Transport- und Lagersystems für palettierte Waren. Entsprechend diesem umweltfreundlichen Konzept sollen leicht modifizierte Güterwagen mit Regalbediengeräten (RBG) automatisch geöffnet, beladen und danach wieder geschlossen werden können. Dies geschieht in sog. LGL-Terminals (LGL als Abkürzung für LTW Green Logistics), die aus folgenden wesentlichen Komponenten bestehen (Bilder 1 und 2):

- ▶ Hochregallager (Pufferlager, Lagerflächen zur Vermietung)
 - ▶ ein oder mehrere – rund um die Uhr zugängliche – SB-Übergabezonen („LTWareports“)
 - ▶ Gleisanschluss mit vollautomatischer Waggonbeladung
 - ▶ bedienter Bereich (optional)
 - ▶ LGL-Terminal-„Schließfächer“ (public storage, optional).
- Mit Güterzügen (Shuttlezüge, Ganzzüge) werden in einem Netzwerk aus Fernverkehrslinien und Regionallinien mehrere LGL-Terminals miteinander

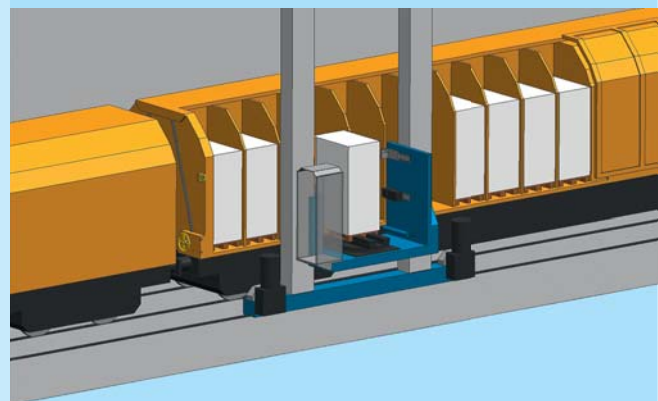
verbunden. Kommt ein LGL-Güterzug in ein Unterwegsterminal, so werden dort vollautomatisch sämtliche Waren entladen, die dieses Terminal als Ziel haben. Zudem werden diejenigen Waren ausgeladen, die umgeladen und dann mit einer anderen Linie (anderen LGL-Zügen) weiterbefördert werden müssen. Im gesamten LGL-System ist somit kein Verschub von Wagen oder Wagengruppen erforderlich, sondern die Warenpaletten werden in den Terminals automatisch in weiterführende Ganzzüge umgeladen.

Denkbar sind auch Werk-zubringerlinien, die mithilfe von Shuttlezügen die Waren vom LGL-Terminal direkt in das Hochregallager eines Großkunden befördern (und umkehrt).

LGL hat zum Ziel, einen Teil der palettierten Stückgutverkehre, die momentan zum Großteil mit Lkw realisiert werden, auf die umweltfreundlichere Bahn zu verlagern. Basis sind die automatische Bündelung der Warenströme unterschiedlicher Kunden sowie das automatisierte Umladen. Damit auch temperaturgeführte Transporte abgewickelt werden können, ist geplant, spezielle Thermobehälter zu entwickeln.



1 Schematische Darstellung eines LGL-Terminals



2 Automatische Beladung eines Bahnwaggon

(Bilder: LTW Intralogistics)

Über alledem steht die Vision, dass eine Software die gesamte Transportkette (Lkw-Vorlauf – Bahn-Hauptlauf – Lkw-Nachlauf) via Internet beauftragt oder diese optional sogar direkt vom ERP-System aus im Hintergrund automa-

tisch organisiert (Beauftragung der Transportdienstleister, Reservierung von Transportfächern in den Zügen usw.).

Mehr als 90 % der Ausrüstungskomponenten sind bereits in der Praxis erprobt. □