

Es muss nicht immer der Trailer sein

Wer Engpässen entgehen will, sollte sich rechtzeitig über Wechselbehälter und Container informieren.

Von Heinrich Klotz

Trailer, Trailer, Trailer – ich kann gar nicht so viele Taschenwagen beschaffen, wie die Kunden sie verlangen.“ Dieser Stoßseufzer eines etablierten Operators passt prima zur Kritik eines Terminalbetreibers: „In der Anlage stehen immer mehr von den Dingen rum und nehmen mir wertvollen Platz weg – noch nicht mal stapeln kann ich die.“ Trailer sind „in“ im Kombinierten Verkehr, immer mehr Kunden wollen statt Wechselbehältern oder Containern lieber die lange Variante mit straßentauglichem Unterbau auf die Reise mit der Bahn schicken. Und bringen ihre Systempartner in der Kombikette damit ganz schön ins Schwitzen.

Dabei ist das grundsätzlich eine gute Tendenz. Zeigt es doch, dass immer mehr Unternehmer auch im internationalen Verkehr ihren Fuhrpark flexibel halten für den Einsatz im Kombinierten Verkehr (KV) – da dominiert klar der Trailer, und der wird offenbar zunehmend gleich kranbar bestellt. Dem Unternehmer stehen damit Straße und Schiene offen.

Alternativen sind gefragt. Allerdings wurden Operateure und Terminalbetreiber gleichermaßen von der Dimension der Nachfrage überrascht. Und zwar so stark, dass Kunden einen Wagenmangel und damit wiederum um ihren ungehinderten Zugang zur Schiene fürchten. Die Wecon GmbH, mittelständischer Fahrzeugbauer aus Ascheberg, registriert bereits eine stärkere Nachfrage nach Alternativen zu kranbaren Trailern – beispielsweise Volumen-Wechselpritschen oder 45-Fuß-Container



Made by Wecon: Schwerlast-Wechselbrücke mit Mobiler-Technik.

mit beidseitiger Schiebeplane. Wecon-Chef Franz-Josef Hemker: „Für deren Transport sind genügend Containertragwagen vorhanden.“

Zu den Vorteilen der 45-Fuß-Wechselbehälter für den KV gehört, dass lediglich der Behälter mit der Bahn transportiert wird, also ohne Chassis. Bei den kranbaren Trailern hingegen müssen auch Chassis mitsamt Achsen und Rädern transportiert und so-

mit auch bezahlt werden. Ein Nachteil der 45-Fuß-Wechselbrücke als Pendant zum Megatrailer ist die maximale Innenhöhe von etwa 2850 mm anstatt 3000 mm. Das mag einigen Speditoren und Logistikern genügen, doch fragen vor allem Automobillogistiker häufig nach einer Innenhöhe von 3000 mm.

Diese Anforderung erfüllen die Volumen-Wechselpritschen mit 7820 mm

Länge. Im Einsatz auf der Straße bieten zwei Wechselpritschen im Gliederzug zusätzlichen Laderaum (2 mal 19 = 38 Palettenstellplätze bei 2 mal 7700 mm = 15400 mm Innenlänge) im Vergleich zum Trailer (34 Palettenstellplätze bei zirka 13 600 mm Innenlänge). Zwar müssen beim Gliederzug zur Verladung zwei Kranvorgänge für die Wechselbrücken absolviert werden, der zusätzlich verfügbare Laderaum kann diese Zusatzkosten im Vergleich zum einfachen Kranvorgang des Trailers jedoch je nach Einsatzfall kompensieren.

Wecon rät den Kunden, den Bedarf je nach Einsatzzweck genau zu analysieren. Noch einmal Hemker: „Eine allgemeingültige optimale Produktlösung kann es aufgrund der Vielzahl unterschiedlicher Einsatzzwecke nicht geben.“

Maßanzug Marke Kombi. Im Dialog mit dem Kunden schneidert der Fahrzeugspezialist dann bei Bedarf sogar einen Maßanzug Marke Kombi. Ein Beispiel dafür ist die Entwicklung einer neuen Schwerlast-Wechselbrücke mit Mobiler-Tunnel: Die Einheit kann ohne Kranhilfe zwischen Schiene und Straße umsteigen.

Das zulässige Gesamtgewicht liegt bei rund 25 t. Die Einheit ist 7450 mm lang und innen etwa 2800 mm hoch. Sie hat ein Hubdach und beidseitig Schiebegardinen, ist für den Bahntransport kodifiziert und bietet eine Ladungssicherung nach DIN EN 12642 Code XL. Mit dem sogenannten Mobiler als Umschlagetechnik wird der horizontale Umschlag von Lkw auf Bahnwaggon ermöglicht. Dazu muss der Lkw mit Mobiler-Umschlaggerät ausgestattet werden und die Wech-

31
JAHRE

**QUALITÄT
AUF HÖCHSTEM
NIVEAU**

ACOS
GROUP

CONTAINER - TRANSPORTE - LOGISTIK

www.acos-group.com

selbrücke den passenden Mobiler-Tunnel oder -Kanal vorweisen. Beim kranfreien Umschlag stehen Lkw und Waggon parallel zueinander. Der etwa fünfminütige Umschlag selbst kann durch den Lkw-Fahrer erfolgen (es wird kein Zusatzpersonal benötigt), und es muss nicht auf freie Krankapazitäten gewartet werden. Das System ist insbesondere für dezentrale Transportnetze oder geschlossene Transportketten geeignet. Die Möglichkeit des normalen Kranvorgangs bleibt nach wie vor erhalten.

Nun ist sicher dieser Kunde nicht typisch für die allgemeine Nachfrage nach kombifähigem Equipment. Die Masse – zunehmend übrigens auch aus dem Ausland, wie Wecon betont – ist mit Standard-Wechselbehältern oder Trailern besser bedient; je nach Schwerpunkt und Flexibilitätsbedürfnis. Das Angebot, aus dem die Kombikunden heute wählen können, ist jedenfalls riesig – letztlich muss es ja nicht unbedingt der Trailer sein. DVZ 25.10.2011