



Bei Kögel ist neben dem Standard- auch der lange 14,9-m-Sattel bahnverladbar

Kögel

Im Flug auf den Zug

Momentan bleibt das Thema Trailer für den Kombinierten Verkehr vor allem für die Großserienhersteller eine Nische, die tendenziell mit abwartender Haltung bedient wird.

Fragt man die Branchengrößen nach Trailern für den Kombinierten Verkehr, herrscht ausnahmsweise einmal Einigkeit: Ja, der Kombinierte Verkehr sei extrem wichtig und werde wohl tendenziell zunehmen. Aber wann und in welchem Umfang das geschehen wird, wagt dann doch keiner zu prognostizieren. Bei Schmitz Cargobull liegt der Anteil der bahnverladbaren Sattel laut Pressechef Gerd Rohrsen momentan bei rund acht Prozent, die Tendenz sei leicht steigend. Üppige 20 Prozent macht Marketing-Mitarbeiter Hermann Beusing von Krone bei den Sattelpritschen aus, vier bei den Koffern und fünf bei den Kühlern – Tendenz

durch die Bank steigend. Fünf Prozent nennt Patrick Wanner, Pressereferent bei Kögel für alle bahnverladbaren Sattel und bei den Burtenbachern steigt dieser Prozentsatz seit 2010 auch nicht mehr an. Ähnlich beurteilt Simone Straif, Marketingleiterin bei Schwarzmüller die Situation: Die Österreicher verkaufen ebenfalls rund fünf Prozent ihrer Sattel in kranbarer Ausführung und dieser Anteil bliebe konstant, da „die Straße für die meisten Verkehre immer noch billiger sei als die Schiene“. Auch bei Fliegl bewegt sich der Anteil im einstelligen Prozentbereich, aber langsam nach oben.

Mittlerweile arbeitet auch CIMC Silvergreen an einer bahnverladbaren Version. Pressesprecher Andreas Lubitz trifft dazu eine klare Aussage: „Da Bahnverkehre in Europa nach wie vor politisch gewollt sind

und massiv unterstützt werden, gehen wir langfristig von einem stetig steigenden Bedarf an Fahrzeugen für den Kombinierten Verkehr aus.“

Ein weiterer Punkt ist die Normung der Sattelanhänger und Waggonen. Immerhin hat die Waggonindustrie die Megatrailer jetzt besser berücksichtigt und auch Kögels 1,3 Meter verlängerter Auflieger passt laut Wanner auf die gängigsten Taschenwagen der Bauart c/e/f/g und h.

Das Equipment hält immer länger

Trotzdem ist laut Rohrsen eine Normung der kranbaren Sattelaufleger beim VDA Normenausschuss in Arbeit. Beusing erklärt, dass Krone deshalb mittlerweile auch bei den Waggonherstellern mit in die Entwicklung einbezogen ist und bei den Prototypentests mit im Boot sei.

Da die Waggonen aber noch viel längere Zyklen haben als die Sattelaufleger, die laut Rohrsen in Deutschland mittlerweile Durchschnittsalter zwischen sieben und elf Jahren erreichen, sind hier auf absehbare Zeit keine Revolutionen zu erwarten.

Sollten die Fernverbindungen gegen Asien und China bedeutsamer werden, will jeder bereit sein

Zuletzt wurden die Aufbauten für die Bahnverkehre bis 140 km/h fit gemacht. Größte Problemstellen waren der Übergang Dach-Plane, wo es vor allem im Begegnungsverkehr und dort speziell im Tunnel Feuchtigkeit in den Trailer drückt. Entsprechend wurden die Planen und Dachbäume an diesen Stellen verstärkt. Weitere kritische Punkte sind bei den kranbaren Trailern laut Beusing und Rohrsen außerdem der seitliche Anfahr- und der hintere Unterfahrschutz, die beide klappbar sind, sowie die Planen samt ihren Spannern, der Greifkantenschutz und die Kotflügel. Ein weiteres Dauerthema ist der **Flugrostabrieb der Schienen**, der die oft im Kombinierten Verkehr laufenden Trailer im unteren Bereich gern bräunlich verfärbt. Dagegen soll nach Aussagen von Kögel die Beschichtung der Rahmen mit Nano-Ceramic und KTL helfen. Ähnlich äußert sich Krone. Außerdem soll natürlich eine häufige Reinigung der Trailer helfen, dass sich nicht allzu viel Roststaub in die Oberflächen fressen kann. Laut Gerd Rohrsen von Schmitz Cargobull soll sich das Thema ein Stockwerk weiter oben auch etwas entspannt haben und das im Wortsinn: Durch eine veränderte Planenkonsistenz mit verbesserten Kautschuken hätten sich die Feinstrisse reduziert. Dadurch kann auch weniger Wasser und Schmutz ins Gewebe dringen, was die dau-

WICHTIGE ANBIETER	
Chereau	Tel: +33-(0)2 33-5 80 60-0 www.chereau.com
Faymonville	Tel.: 01 62-2 53 70 81 od. 83 www.faymonville.com
Fliegl	Tel.: 03 64 82-83 00 www.fliegl-fahrzeugbau.de
Kögel	Tel.: 0 82 85- 8 80 www.koegel.com
Krone	Tel.: 0 59 51-2 09-0 www.krone-trailer.com
Langendorf	Tel.: 0 23 09-938-0 www.langendorf.de
Schmitz Cargobull	Tel.: 0 25 58-81-0 www.cargobull.com
Schwarz Müller	Tel.: +43-(0)77 13-8 00-0 www.schwarzmueller.com

erhafte Dehnbarkeit der Planen besser erhält. Versuche, die Gewebe durch noch unempfindlichere Gelege wie in der Kohlefaserverarbeitung zu ersetzen, erwiesen sich jedoch bislang als nicht zielführend. Das Thema Kombiniertes Verkehr bleibt also auf der Agenda. Das beweisen nicht zuletzt die Einführungen der kranbaren Glasinnenlader Floatmax von Faymonville und der „Railliner“ genannten Version von

Langendorfs „Floatliner“-Glasinnenlader. Deren Problem war neben der prinzipbedingt breiten Spur die fehlenden Querverstrebungen beim Anheben. Denn gerade Glas legt gern weite Strecken mit großen Gewichten zurück. Seit dem 7. Oktober auch in den asiatischen Teil der Türkei via Triest: Mit den Partnerunternehmen Cemmat und Adria Kombi startete Kombiverkehr eine Verbindung dorthin, dazu kam eine weitere nach Griechenland.

Immer weiter Richtung Asien

Dreimal wöchentlich pendeln Shuttlezüge zwischen Frankfurt/Main, Ludwigshafen. Von Triest können Sattelanhänger, Container und Wechselbehälter per Fähre ins griechische Patras oder in die türkischen Häfen Tekirdag und Pendik weiterfahren. Durch die Nutzung der Fähre und des Hafens Pendik vermeiden Kombiverkehr-Kunden für asiatische Sendungen die belastete Istanbul Infrastruktur über den Bosphorus und sparen damit erheblich Zeit. Die Laufzeiten betragen vier (nach Griechenland) respektive sechs Tage in die Türkei. Dazu kommt eine steigende Bedeutung der Landwege Richtung China, die ein gut getakteter Zug „wie im Flug“ bewältigen kann. Bis es so weit ist, ist gespanntes Abwarten angesagt. ■■■

Gregor Soller



Bei Fliegl „fliegt“ der überarbeitete Roadrunner optional auf die Bahn



In Österreich ist Kombiniertes Verkehr wichtig – Schwarz Müller Huckepack



Krone wirbt für eine Verbindung von Eurocombi und Kombiniertem Verkehr



Klassiker: Schmitz Cargobull S.CS mit dem Railpaket