

# Ohne Kran auf die Bahn

## Kombinierter Verkehr Neuer Ansatz mit Standard-Sattelauflegern

Um nicht kranbare Standard-Sattelaufleger im unbegleiteten kombinierten Verkehr auf der Schiene befördern zu können, hat die Cargobeamer AG aus Bautzen ein neues Konzept entwickelt. Der erste Waggon befindet sich jetzt in der Endmontage.

Das gab Cargobeamer-Vorstand Hans-Jürgen Weidemann auf einer Veranstaltung des Informationszentrums Bahntechnik Europa bekannt. Die Umschlagtechnik soll anschließend in einer Versuchsanlage in Leipzig stationär erprobt werden. Für Oktober ist der Beginn des Eisenbahn-Zulassungsprozesses vorgesehen. Für 2010 plant das Unternehmen die Aufnahme des Probebetriebs mit zwei täglichen Zugpaaren zwischen Leipzig und einem noch zu bestimmenden Zielort im Ruhrgebiet.

Durch die Möglichkeit, auch nicht kranbare Aufleger auf der Schiene zu befördern, erweitere sich der Markt für den Kombinierten Verkehr beträchtlich, rechnete Weidemann vor: Rund 60 Prozent der Verkehrsleistung im deutschen Straßengüterfernverkehr werde derzeit mit Auflegern erbracht. Davon sei aber nur ein geringer Teil kranbar.



Über die Balken quer zum Gleis werden die Waggonaufsätze verschoben.

Das Cargobeamer-Konzept sieht vor, dass die Aufleger zunächst von der Zugmaschine in stählernen Mulden abgesetzt werden. Um in diese sogenannten Waggonaufsätze einzufahren, ist lediglich eine Rampe mit 30 cm Höhe erforderlich. Die Aufsätze werden dann von einer fest im Terminal installierten horizontalen Verschiebeeinrichtung oder per Kran in die Waggonen eingesetzt. Mit der horizontalen Verschiebeeinrichtung kann zum einen unter dem Fahrdrabt verladen werden, was Rangieren überflüssig macht. Zum anderen verkürzt sich der Ent- und Beladezyklus für einen ganzen Zug nach Angaben von Weidemann auf weniger als 20 Minuten. Nach dem gleichen Prinzip könnten die Waggonaufsätze von Normalspur- auf Breitspurwaggon verschoben werden. Damit werden schnelle Shuttle-Züge möglich und die Produk-

tivität des rollenden Equipments deutlich erhöht. Die gesamte Verweildauer eines Zuges im Terminal veranschlagt er mit ein bis zwei Stunden statt heute vier bis sechs Stunden.

Wie Weidemann weiter erläuterte, sind die Waggonen bewusst einfach gehalten und beruhen auf Standardkomponenten. Damit werde das Risiko von Störungen verringert beziehungsweise die Störungsbeseitigung erleichtert. Alle technisch anspruchsvollen Komponenten seien in den Terminals installiert.

DB-Produktionschef Eckart Fricke ergänzte, das Cargobeamer-Konzept verfüge im Gegensatz zu anderen Ansätzen über beträchtliche Vorteile. Modalohr zum Beispiel benötige spezielle eigene Terminals und erfordere einen hohen Personal- sowie Equipment-Aufwand. Die Länge des Auflegers sei auf 13,60 m begrenzt. DVZ 12.5.2009 (roe)