



Mehr Trailer auf die Schiene: Die Branche ist zuversichtlich

Die Beförderung kranbarer Sattelaufleger (Trailer) auf der Schiene hat in den letzten zehn Jahren deutlich zugenommen. Laut destatis stieg die transportierte Tonnage – gemessen am gesamten Kombinierten Verkehr (KV) in Deutschland – von ca. 7 % im Jahr 2004 auf ca. 12 % im Jahr 2013. Die tonnenkilometrische Leistung wuchs sogar von ca. 8 % auf ca. 18 % im selben Zeitraum an. erinnert man sich an die Diskussionen in der jüngsten Vergangenheit über die ausreichende Verfügbarkeit des rollenden Materials oder Engpässen in Terminals – Sattelaufleger sind nun einmal nicht stapelbar, der Platz in den Umschlaganlagen aber knapp und kostbar – dann ist die Frage mehr als berechtigt, ob Terminalbetreiber und Operateure für die Herausforderungen des Trailertransports auf der Schiene ausreichend vorbereitet sind. Eben diese Frage wurde auf dem 8. Forum Schienengüterverkehr von VDV und BME am 21. Januar 2015 in Bonn diskutiert. Die SGKV hatte das Vergnügen, die Expertenrunde zu diesem Thema zu moderieren.

Um es gleich vorweg zu nehmen, die Bewertung sowohl von Speditionen und Kunden, Operateuren als auch Terminalbetreibern fiel deutlich positiver aus als zunächst vermutet. Fast alle Experten sehen zwar noch einiges an Arbeit vor sich, sind aber der Meinung, dass die Herausforderungen bewältigt werden können und das Angebot für den Trailertransport unter den gegebenen Umständen noch deutlich verbessert und ausgebaut werden kann. Schlüsselkriterium



Thore Arendt | Bild: SGKV

für ein erfolgreiches Angebot ist und bleibt dabei der verfügbare Platz in Terminals, hier sind vor allem die Betreiber und die KV-Förderbedingungen gefordert. Aber auch die Speditionen sehen ein, dass eine zügige Abholung und flexible Nutzung von Anlieferungs- und Abholzeiten jenseits der Hauptzeiten oder „Peaks“ nötig und auch machbar sind. Die Beteiligten der Kette haben längst erkannt, dass alle etwas flexibler agieren müssen, um die Ladeinheit „Trailer“ erfolgreich umzuschlagen und zeigen hier prinzipiell Bereitschaft. Nur die verladende Industrie muss hier noch effektiv eingebunden werden. Hinsichtlich des rollenden Materials und der Slotverfügbarkeiten auf den Strecken zeigten sich alle Teilnehmer der Expertenrunde optimistisch. Es gebe derzeit genug Taschenwagen, zusätzliche Züge ließen sich durch Sonderzuglösungen etc. realisieren. Als Wachstumsmarkt für Trai-

lerverkehre sehen die Teilnehmer vor allem den südosteuropäischen Raum, die Lösung ist aber für ganz Europa interessant.

Auch neue horizontale Umschlagsysteme wurden diskutiert, um den Markt jener Sattelaufleger zu erreichen, die bisher nicht kranbar sind. Hier gibt es verschiedene technische Ansätze, die überwiegend durch die Teilnehmer als technisch ausgereift erachtet wurden. Da es zur Wirtschaftlichkeit bisher zu wenige Erkenntnisse gibt, sollte der Markt entscheiden, welches System am meisten geeignet ist, mehr Trailer auf die Schiene zu bekommen. Letztendlich gilt auch hier: das flexibelste System mit dem geringsten Flächenverbrauch wird sich aller Voraussicht nach durchsetzen, denn Trailerverkehre beginnen oder enden nicht auf der grünen Wiese, sie zielen auf Ballungsräume ab. Und hier ist Fläche immer ein knappes Gut.

Thore Arendt



FLURFÖRDERFAHRZEUGE
Service & Handels GmbH

Ernst-Telling-Str. 32A | 40764 Langenfeld | Tel: +49 2173 89562-0
Fax: +49 2173 89562-99 | info@fsh.eu | www.fsh.eu



IHR SPEZIALIST FÜR LOGISTIK, TECHNIK UND SERVICE