



Mehr Trailer, weniger Lärm

Wie die Frankfurter Kombiverkehr KG mit modernen Taschenwagen eine große Herausforderungen der Branche lösen konnte und gleichzeitig Lärmemission reduziert

Zu den größten Herausforderungen, vor denen der Schienengüterverkehr im Allgemeinen und der Kombinierte Verkehr Straße-Schiene (KV) im Besonderen aktuell stehen, gehören die Senkung von Lärmmissionen und der stark wachsende Anteil von Sattelauflegern, die im KV befördert werden sollen. In beiden Bereichen hat die Frankfurter Kombiverkehr KG, der europäische Marktführer für die Verlagerung von Lkw-Transporten auf die Schiene, exemplarisch gezeigt, wie mit neuen technischen Lösungen derartigen Herausforderungen entgegengetreten werden kann.

Die Veränderungen bei den Transportbehältern für den Kombinierten Verkehr sind ein Trend, der

sich bereits seit mehr als zehn Jahren europaweit abzeichnet. Besonders stark und bedeutsam ist er in Deutschland. Denn Deutschland war anders als die meisten europäischen Nachbarn schon immer ein klassisches Gliederzug-Land. Die vielen Systemverkehre von Speditionen, bei denen es vor allem auf Lademeter und Volumen und weniger auf Gewicht ankommt, haben dazu geführt, dass hierzulande deutlich weniger



Sattelzüge als in anderen Ländern fahren. Stattdessen haben die Unternehmen ihre Transportketten mit Hilfe von 7,15-, 7,45- und 7,82-Meter langen Wechselbrücken optimiert.

Diese Entwicklung war deshalb besonders bedeutsam, weil Deutschland aufgrund seiner Wirtschaftsstärke, seiner Exportorientierung und seiner Millionen konsumfreudiger Bürger Quelle und Senke großer Transportströme war und ist. Tragwagen für den KV mussten also vornehmlich nur Wechselbrücken und Container aufnehmen können. Für die wenigen Sattelaufleger, die im KV transportiert werden sollten, reichten die seit Anfang der 1970er Jahre von UIRR und Bahnen entwickelten Taschenwagen der UIC-Bauart 1a und 1b.



Bis in die 1990er Jahre war die Vorherrschaft von Containern und Wechselbrücken im KV unangefochten. Doch dann kamen die Trailer mit Macht. Immer mehr Spediteure entdeckten die Vorteile der schnelleren Beladung, weil nur ein Behälter an die Rampe muss. Spätestens seit der Einführung von Volumentrailern mit rund 100 Kubikmeter Ladevolumen veränderte sich die Transportlandschaft zusehends. Hinzu kam in den letzten Jahren, dass mit neuen Trailer-Konstruktionen mit autarker Energieversorgung auch Kühlverkehre im KV möglich waren. Diese Spezialauflieger verfügen über einen eigenen Kraftstofftank für das Kühlaggregat, die Temperatur im Innern kann über GPS überwacht und gesteuert werden. Im Netz von Kombiverkehr werden solche Trailer beispielsweise für den Transport von hochwertigen Rohstoffen für die pharmazeutische Industrie eingesetzt oder auch für den Transport von Obst, Fleisch und Gemüse, tiefgekühltem Fleisch oder Pizzen.

Kombiverkehr hatte diesen Trend schon frühzeitig wahrgenommen und 1996 gemeinsam mit der Waggonfabrik Talbot den Taschenwagen T 2000 entwickelt und 1997 beschafft. Zehn Jahre lang war der T 2000 der gefragteste Wagen für den



Transport von Sattelanhängern und Wechselbehältern im KV, weil er für alle gängigen Transportbehälter geeignet war. Doch die Entwicklung des Megatrailers, der einen noch größeren Hüllraum im Taschenwagen benötigt, machte eine Weiterentwicklung erforderlich.

Die kam mit der heutigen Baureihe T 3000, von der bereits 2006 80 Waggons bestellt und ausgeliefert wurden. Dieser ebenfalls von Kombiverkehr maßgeblich mitentwickelte Megatrailer-Taschenwagen basierte auf den Ergebnissen des von der Europäischen Union geförderten Forschungsprojektes SAIL (Semitrailers in Advanced Intermodal Logistics). Er verband die Vorteile des Vorgängers – niedriges Eigengewicht von 35 Tonnen, geringe Waggonlänge von 34 Meter



und niedrige Kosten – mit zwei entscheidenden Weiterentwicklungen. Einerseits kann der T 3000 auch Megatrailer ohne klappbaren Unterfahrerschutz transportieren. Andererseits hat Kombiverkehr mit dem T 3000 bereits den Umstieg auf leise Bremssohlen begonnen. Das Unternehmen begegnet damit dem zunehmenden Akzeptanzproblem des Schienengüterverkehrs.

Die jüngste Bestellung von 100 Stück des Modells T 3000 war die größte Einzelinvestition in der mehr als 40-jährigen Geschichte von Kombiverkehr. Alle diese Wagen wurden bereits werksseitig mit K-Sohlen ausgestattet. Und auch die aktuell übrigen 55 Fahrzeuge des insgesamt 262 Güterwagen umfassenden Fuhrparks will Kombiverkehr im Laufe des Jahres 2018 auf lärmreduzierte Bremssohlen umgerüstet haben.

Zahlen, Daten, Fakten

Firmierung und Sitz:

Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG, Zum Laurenburger Hof 76, 60594 Frankfurt am Main

Gründung: 1969

Vorsitz Verwaltungsrat:

Gudrun Winner-Athens

Geschäftsführung:

Robert Breuhahn, Armin Riedl

Kommanditisten:

230 nationale und internationale Spediteure und DB Cargo AG

Eigenkapital:

17,8 Mio. Euro (2015)

Kapitalanteile: Spediteure 50%, Deutsche Bahn AG 50%

Umsatzerlöse:

446,6 Mio. Euro (2015)

Mitarbeiter:

147 Vollzeitkräfte (2015)

Begleitende Geschäftsfelder:

Terminals, Waggons, Tracking-Vermittlung, Eisenbahnverkehrsunternehmen, Consulting

Zielgruppe:

Spediteure und Transportunternehmen

Leistungsangebot:

Kombiverkehr bietet qualitativ hochwertige nationale und internationale Verbindungen im Kombinierten Verkehr Schiene-Straße in Europa.

Verkehrsfrequenz:

Täglich mehr als 170 Zugabfahrten europaweit.