

# Trailer im KV: Ja, aber ...

Standardisiert, wechselfähig und stapelbar kann der Trailer als Wechselbehälter den Kombinierten Verkehr bereichern



Von Ralf Jahncke, Geschäftsführer, Transcare, Wiesbaden

Der Anteil an Sattelzügen gegenüber dem Gliederzug steigt in Europa unaufhörlich. Warum ist das so? Und muss sich deshalb der intermodale Verkehr künftig auf die Verladung von Sattelanhängern inklusive ihrer Achsen fokussieren? Zunächst ist es wichtig zu verstehen, wer warum welche Technik einsetzt und was die Motivation für die jeweilige Technologie ist.

## Systemdienstleister stellen LKW

In etablierten Systemverkehren werden ausschließlich normierte Transportbehälter ohne Rad eingesetzt. Das ist vor allem im Überseetransport der Fall, der zunehmend mit Containern stattfindet, und im Seehafenhinterlandverkehr, wo zumeist der Spediteur „sein geeignetes Rad“ sucht. Im Kurzstreckenlandverkehr ist das häufig ein Trailerchassis für Container nach Iso-Standard. Sie werden überwiegend von gecharterten TrUCKern gezogen, die teils auch die Chassis stellen. Bei längeren Entfernungen ist es zunehmend der Flachwaggon für den Schienengüterverkehr.

Im europäischen Landverkehr werden Systemverkehre, im Wesentlichen sind das Stückgut und Pakete, mit Gliederzügen organisiert. Also Zugmaschine und Anhänger, die zwei je gleich lange Wechselbehälter (7,15 m, 7,45 m oder 7,82 m) nach Din-Standard befördern. Hier werden die LKW häufig von Systemdienstleistern gestellt oder sehr langfristig gechartert. In den genannten Märkten ist die Paarigkeit von überragender Bedeutung für die Wirtschaftlichkeit der Transportsysteme. Es wird von den Verantwortlichen ein hohes Maß an komplexem Netzdenken erwartet.

Ganz anders im europäischen Komplett- und Teilladungsmarkt. In



Trailer werden immer beliebter im KV. Sie haben aber operative Nachteile im Terminal.

diesem sogenannten Trampverkehr wird in eine Richtung gedacht. LKW werden am Spotmarkt gechartert, manche mit Trailer - manche chartern nur die Zugmaschine und stellen den Trailer selbst. Paarigkeiten spielen keine Rolle, Landesfürsten der großen Speditionshäuser haben das Ergebnis ihrer Organisation und nicht das eines Netzwerks im Auge.

**Mittelständler zeigen, wie es geht**  
Sattel-LKW haben im einfachen Door-to-door-Denken gegenüber Gliederzügen im Landverkehr auf der Straße einige Vorteile, denn sie sind wesentlich leichter zu fahren und an die Rampe zu manövrieren. Die Partikuliere der Straße haben eine geringere Investition als bei Gliederzügen. Zudem müssen LKW, Chassis und Transportbehälter nicht getrennt disponiert werden. Das führt dazu, dass der Sattelzug zunehmend Verkehrsanteile gewinnt - und dass der Schienenanteil im intermodalen Verkehr bei großen Dienstleistern verschwindend gering ist.

Dass es auch anders geht, zeigen Mittelständler wie Ambrogio oder Bertschi, die mit hohem Engagement und Intelligenz auf Wechselbehälter (WB) und Container setzen und als Folge oder als Motivation intensiv den Kombinierten Verkehr (KV) nutzen. Die Argumente der Nichtnutzer des KV, dass die Schiene nicht leistungsfähig sei, gelten nur im Systemverkehr auf Entfernungen unter 600 km. Ansonsten sind sie vorgeschoben und falsch.

Betrachtet man die Einzelkosten im KV und vergleicht zusammenfassend die Vollkosten, so wird deutlich, dass nach der Rollenden Landstraße - dem Transport von kompletten LKW mit Fahrer auf der Schiene im sogenannten begleiteten Verkehr - der Sattelanhänger, egal ob vertikal oder horizontal umgeschlagen, im unbegleiteten KV die höchsten Kosten verursacht. Dazu hat Transcare 2014 eine detaillierte Studie erstellt. Kostentreiber sind vor allem der aufwendigere Umschlag Straße-Schiene-Straße, der Flächenbedarf für Abstellungen im Terminal, die deutlich höheren Waggonkosten, die höhere Totlast auf der Schiene und damit höhere Energie- und Kapitalkosten.

Im dargestellten Kostenvergleich schneidet der Trimoder am besten ab. Es handelt sich dabei um einen 13,60 m langen stapelbaren Wechselbehälter, der Din- und Iso-Standard vereinigt. Er verursacht 10 bis 20 Prozent geringere Systemkosten im Vergleich zu den untersuchten Horizontaltechniken. Die seit 40 Jahren immer wiederkehrenden angeblich nun besten und revolutionären Horizontaltechniken für Sattelanhänger, die allesamt umgekehrt proportional leise wieder von der Bildfläche verschwinden, haben eines gemeinsam: Sie berechnen immer nur einen Teil der Kosten. Auswirkungen auf Terminal-, Abstell-, Waggon- oder Energiekosten werden in der Regel nicht oder in deutlich zu geringem Maße berücksichtigt.

## Lang-LKW als mögliche Lösung

Es werden immer und überall Maße und Gewichte für LKW in Europa diskutiert. Der Lang-LKW sei hier als Beispiel genannt. Nachdem uns die USA vor genau 60 Jahren vorgemacht haben, wie man Behältertechnologie und Standards für Straße, Schiene und Schiff harmonisiert, wird es auch in Europa - zwei Generationen später - Zeit. Der nicht kranbare Sattelanhänger kostet kaum weniger als ein Chassis mit genormtem WB.

Der Sattelanhänger sollte deswegen als wechselfähig, also Trennung von Transportbehälter und Chassis, leer fünfmal und voll zweifach stapelbar, europaweit genormt werden. Der Lang-LKW könnte so den wichtigsten Kostentreiber des KV, den Vor- und Nachlauf zu den Verladeterminals auf der Straße, um 30 Prozent günstiger machen, weil nun statt zweimal 7,15 m WB ein 7,15 m und ein 13,60 m WB transportiert werden könnten.

Der zunehmende Flottenanteil von Sattelzügen lässt sich wohl nicht verhindern, schon weil Fahrer mit geringem Ausbildungsstand für diese Fahrzeuge leichter zu finden und Partikuliere der Straße günstiger zu chartern sind. Verhindert werden muss aber, dass daraus eine tendenzielle Verteuerung des KV resultiert. Sattelzüge auf der Straße ja, Sattelanhänger in zig Technologievarianten im KV nein! Standardisiert, wechselfähig und stapelbar kann der Trailer als WB jedoch auch den KV bereichern.

ANZEIGE

**Ihre Komplett-Ladungstransporte**

**in EINER Hand**

www.lkw-walter.com  
Tel.: +43 5 7777

INTERNATIONALE **LKW WALTER** TRANSPORTORGANISATION AG  
Ihr Europa-Transporteur

Cargo Manager™ AirCargo Manager™  
Assekuranz Manager™ SeaCargo Manager™

**Leistungsfähige Software mit exzellentem Service zum besten Preis!**

Für alle Transportbeteiligten.

**Unser Messeangebot für Sie:**  
Während der „transport logistic 2015“ erhalten Sie **10 % Messerabatt**. Gerne zeigen wir Ihnen die Vorteile der HHD Software während einer ausführlichen und unverbindlichen Internetpräsentation.

**HHD Software GmbH**  
Hallgarten 34  
56132 Dausenau  
Tel.: +049 2603-505670  
Fax: +049 2603-505671  
www.hhd.de

www.quick-cargo-service.com

**Warum warten! Rufen Sie uns an ...**

**QCS-Quick Cargo Service**

**Besuchen Sie uns!** 5. - 8. Mai 2015  
**transport logistic München** Halle B1, Stand 432

**QCS-Quick Cargo Service**  
Luft- und Seefrachtlogistik

Kurhessenstr. 3 | 64546 Mörfelden-Walldorf | T. +49 (0) 61 05-91 13-0 | info@quick-cargo-service.com

Frankfurt Düsseldorf Köln München Nürnberg Stuttgart Hamburg Hannover Berlin Amsterdam Rotterdam Basel Zürich Warschau Kopenhagen London

## Umschlag verursacht hohe Kosten

Kostenvergleich der Ladeeinheiten im intermodalen Verkehr in Tsd. EUR

