

Trailer wird zum Waggon

INTERVIEW: Das amerikanische bimodale System Railrunner entert Europa und will ab 2017 erste Kombi-Züge in Europa fahren lassen. *Verkehr* sprach mit Gerhard Oswald, Geschäftsführer von Railrunner Europe.

VON JOSEF MÜLLER

Die jüngste amerikanische Form der bimodalen Technologie im Kombinierten Verkehr Schiene-Straße kommt nach Europa. Kürzlich wurde in Hamburg die Railrunner Europe gegründet, ein Unternehmen, das mit der in den USA entwickelten Technik die Verlagerung von Trailern, Containern und Wechselaufbauten von der Straße auf die Schiene und v. v. neue Akzente im europäischen Kombi-Verkehr setzen will. Railrunner ist ein geschlossenes bimodales Transportsystem, bestehend aus einem speziell konstruiertem Drehgestell und einem dazu passenden Trailer oder Containerchassis. Aus der Kombination von beiden wird in wenigen Minuten ein Waggon, ohne dass weiteres Equipment notwendig ist, erklärt Gerhard Oswald, Geschäftsführer von Railrunner Europe, gegenüber *Verkehr*. Der gestandene Kombi-Experte, der viele Jahre für den deutschen Kombi-Operator Transfracht tätig war und mit seinem Unternehmen Gokommodal Firmen in Sachen Kombi-Verkehr berät, will das US-System auf dem europäischen Transportmarkt salonfähig machen.

Erschließen neuer Märkte

Railrunner ist ein System, mit dem sich ideal neue Märkte erschließen lassen in Regionen, die mit dem herkömmlichen Kombi-Verkehr kaum erreichbar seien, so Oswald. Um Railrunner zu nutzen, braucht es ein Gleis, das für den Umschlag der Trailer geeignet sein muss. Rund eine Mio. Euro kostet die Aufbereitung eines Gleisanschlusses, und schon können Trailer und

Drehstelle harmonisch miteinander kombiniert werden. Railrunner benötigt keinen Portalcrane oder Reachstacker, sondern lediglich ein Gleis, und schon ist der Terminal fertig. Ab 12.000 Umschlägen pro Jahr amortisiert sich die Einrichtung eines Gleises. Und das ohne jegliche öffentliche Förderung, betont Oswald. Überhaupt ist ein Railrunner ein System, das ohne staatliche Förderung auskommt, weil das Modell simpel ist: Wer sich für dieses System entscheidet, investiert in das notwendige Equipment. Eine öffentliche Förderung ist dann ein Thema, wenn ein bestehender Kombi-Terminal für Railrunner adaptiert werden sollte.

Pilotverkehre starten 2017

Doch davon ist man in Europa noch entfernt. Derzeit läuft für das System die europaweite

» DAS SYSTEM SOLL SICH SCHON AUF KURZEN ENTFERNUNGEN RECHNEN.

Zertifizierung nach TSI-Standards. Das soll bis 2016 abgeschlossen sein. Danach wird es ernst, und ab 2017 startet in Deutschland der Pilotbetrieb und will man der potenziellen Zielgruppe zeigen, was das System auf dem Kasten hat, spricht welchen Nutzen es den Anwendern gegenüber dem herkömmlichen Kombi-System in Europa bietet. Wer 6.000 bis 10.000 Euro mehr in die Beschaffung eines Railrunner-Trai-



Railrunner bringt in wenigen Minuten einen dazu passenden Container oder Trailer auf Schiene



Das System benötigt lediglich ein Gleis, und schon ist der Terminal fertig

lers und 30.000 bis 35.000 Euro für das dazugehörige Drehgestell investiert, kann auf der Habenseite einige Vorteile gegenüber dem bislang bekannten Kombi-Verkehr in Europa verbuchen. Da wäre zum Beispiel die Tatsache, dass sich das System Railrunner schon auf kurzen Entfernungen von 200 Kilometer Entfernung betriebswirtschaftlich rechnet. „Mit Railrunner eröffnen sich für den Nutzer viel mehr Andockstellen entlang der Supply Chain als im bekannten Kombi-Verkehr“, betont Oswald. Dazu kommt eine um 20 Prozent höhere Aufnahmefähigkeit von Trailern pro Zug. Oder in absoluten Zahlen benannt: Mindestens 100 Tonnen mehr Netto-Frachtgewicht lassen sich mit einem Railrunner-Shuttle-Zug en bloc abfahren. Mindestens 48 Trailer werden in einem 700 Meter langen Railrunner-Shuttle huckepack genommen – gegenüber einem herkömmlichen Kombi-Zug in dieser Länge um acht Trailer mehr. Da es dank Luftfederung beim Fahren der Züge keine Stöße gibt, sind selbst fragile Güter per Railrunner transportierbar. Oswald weist auch explizit auf den energetischen Vorteil des Systems hin: Weil

der Abstand zwischen den Trailern nur 70 cm ausmacht, sind die Luftlöcher am Zug kleiner und es wird deshalb für die Fahrt weniger Energie verbraucht. „Dieser Faktor ist bei

» DIE ZERTIFIZIERUNG FÜR DEN EU-RAUM SOLL 2016 ABGESCHLOSSEN SEIN.

unserem System nicht unerheblich“, weiß der Manager. Die Innovation beim Railrunner liegt in den Drehgestellen. Gemeinsam mit dem Trailer sind sie ein innovatives Produkt, das den Containertragwagen oder Taschenwagen für den Trailer ersetzen, jedoch bedingt durch die ebenfalls vorhandenen Greifkanten auch in Taschenwagen verladen werden kann.

Komplett-Angebot für die Nutzer

Als Zielgruppe auf dem Radar hat Railrunner Europe Industrie- und Handelsunternehmen, Spediteure oder auch Häfen, die

ihre Rolle als Hubs erweitern wollen. Die Pilotverkehre im Jahr 2017 werden mit einem Partner aus der Automobilindustrie starten. Oswald: „Im Idealfall können wir dem potenziellen Nutzer ein Komplettangebot unterbreiten.“ Vom Drehgestell über den Auflieger, die bahnseitige Konzeption der Verkehre, das Hereinholen des passenden Eisenbahnverkehrsunternehmens sowie die operative Abwicklung der Verkehre bis zur Organisation des Vor- und Nachlaufs der Container oder Auflieger erstreckt sich dieses Komplettangebot.

DIE VORTEILE

- Einsatz auf kurzen und langen Strecken
- zahlreiche Andockstellen entlang der Supply Chain
- 20 Prozent mehr Trailer in einem Zug gegenüber herkömmlichem Kombi-Verkehr
- Eignung für Transport fragiler Waren
- höhere Energieeffizienz dank geringerer Abstände (70 cm) zwischen den Transporteinheiten im Zug
- zeiteffizienter Umschlag in wenigen Minuten

WIE RAILRUNNER FUNKTIONIERT

Das System Railrunner ist eine amerikanische Entwicklung und seit über 30 Jahren im Güterverkehr in den USA im Einsatz. Railrunner steht für ein geschlossenes bimodales Transportsystem Schiene-Straße, bei dem Drehgestell und Sattelaufleger zusammengekuppelt werden und so den Eisenbahnwagen ersetzen. Die eigentliche Innovation steckt im Drehgestell: Es gibt zwei untere Rahmen, die mit einem Gelenk verbunden sind. Die Achsen sind selbstlenkend und stellen sich auch selbständig ein. Der obere Rahmen absorbiert die Stoß- und Zugkräfte. Eine Luftfederung sorgt für einen geräuschärmeren Lauf um zwei bis drei Dezibel gegenüber einem Waggon in Standardausführung. Weitere technische Features sind Scheibenbremsen, Stoßdämpfer und der Kupplungs-Mechanismus. Eine Auffahrtrampe fokussiert den Auflieger beim Ankuppeln und hebt ihn gleichzeitig an. Bei Nichtgebrauch wird das Drehgestell unkompliziert dank Gabelstaplertaschen vom Gleis gehoben. Das Drehgestell hat ein Gewicht von rund 7,6 Tonnen. Die Auflieger werden mit einem herkömmlichen Zugfahrzeug zusammengestellt. Die Beladung dauert drei Minuten, die Entladung 1,5 Minuten.