

ken gibt, dass der Preis dafür im Vergleich zum Straßentransport stimmen muss. Zu den Kunden, die bereits „Ja“ zu Nikrasa gesagt haben, zählt die Nagel-Group. Zehn Plattformen setzt das Unternehmen bislang unter anderem auf der Strecke Padborg-Verona ein. „Alle Kühlaufleger sind vorher per Lkw auf diese Strecke gegangen“, sagt Monika Kasten, Leiterin Business Development bei Nagel Danmark in Padborg. Doch die Nagel-Group hat sich nicht nur zur Nutzung von Nikrasa verpflichtet. Die Spedition hat seit 2012 auch bei der Entwicklung mitgewirkt und immer wieder Trailer zur Anpassung der Technik bereitgestellt. „Wir haben Nikrasa von Anfang an als ein visionäres Projekt eingeschätzt, von dem auch wir gemeinsam mit unseren Kunden profitieren können“, begründet Kasten das Engagement. Der Verzicht auf den Kauf von kranbaren Kühltrailern und deutlich mehr Flexibilität bei der Disposition der Auflieger sind aus ihrer Sicht zwei zentrale Vorteile. Wie sich diese finanziell bemerkbar machen, dazu sagt Kasten nichts. „Das ist noch zu früh“, so die Nagel-Managerin. Doch es scheint sich zu lohnen. Denn die Nagel-Group hat bereits beschlossen, in weitere Plattformen zu investieren.

Die Chancen von Nikrasa & Co.

Ein positiver Schub also für den KV, wenn die Speditionen in die Verlagerung von Transporten von der Straße auf die Schiene investieren. Doch ist das wirklich so? Es gibt nicht wenige Stimmen im Markt, die den Aufbau paralleler Systeme zur herkömmlichen KV-Umschlagetechnik für kontraproduktiv halten. Es werde dann nicht mehr in kranbare Trailer investiert, befürchten die Kritiker. Und die bisherige Technik habe sich etabliert und bewährt, lautet ein weiteres Gegenargument. Nach Ansicht von SGKV-Geschäftsführer Arendt ist nicht auszuschließen, dass ein „Wildwuchs“ verschiedener Systeme nebeneinander dazu führt, dass sich die Systeme gegenseitig die Mengen wegnehmen, die sie brauchen, um rentabel zu arbeiten. Auf nationaler Ebene gibt er den Systemen die größten Chancen, die sie am besten in die herkömmliche Umschlagetechnik mit Kran und Reachstacker integrieren. „Anders sieht es auf internationalen Routen aus, wo die Terminaldichte nicht so hoch ist wie in Deutschland“, sagt Arendt. Und wer in der Lage sei, dem Spediteur beim Überspringen einer der größten Hürden im KV behilflich zu sein, nämlich der Organisation des Vor- und Nachlaufes, dem könne es



VR/Michael Cordes

Und es ist doch möglich. Die Macher von Nikrasa (von links): Karsten Kessel (Bayernhafen-Gruppe) Norbert Rekers (TX Logistik) und Karl Fischer (LKZ Prien)

gelingen, die Mengen zu akquirieren, die notwendig sind, um die Gewinnschwelle zu erreichen. Eine Vorgabe der Politik, eine bestimmte Technik vorzuschreiben, hält er politisch für kaum durchsetzbar und auch für nicht zielführend. „Denn der limitierende Faktor sind gar nicht mal immer die Trailer, sondern häufig auch die dafür notwendigen Tischenwagen oder die Terminalkapazitäten.“ Eine finanzielle Förderung beim Kauf von kranbaren Trailern erachtet er jedoch für sinnvoll. Und das Bemühen der KV-Akteure um den Sattelaufleger begrüßt er, da dies ein stark wachsendes Segment sei (siehe Grafik Seite 27).

Auch van Doorn kann sich vorstellen, zusammen mit seinem Partner Kamps stärker in den KV einzusteigen. „Nikrasa hat sicher Zukunft“, sagt er, nicht zuletzt angesichts des sich abzeichnenden Fahrermangels. Doch müsse es auch wettbewerbsfähig sein, wendet er ein. Der skeptische Blick, den er dabei aufsetzt, verrät, dass das derzeitige Angebot seinen Erwartungen noch nicht ganz entspricht. Und vielleicht schwingt dabei die Hoffnung mit: Wer sich bei der Technik bewegt, der tut dies womöglich auch beim Preis und bei der Leistung. ■■■

Michael Cordes

RAILRUNNER HAT DEN EUROPÄISCHEN MARKT IM BLICK

Erste Pilotverkehre 2017

Die RailRunner-Technik kommt aus den USA. Dabei bilden Container oder Megatrailer mit dem eigens konstruierten Chassis eine Einheit. Dieses Chassis bildet dann zusammen mit einem Drehgestell vorne und hinten, auf dem das Chassis aufliegt, den Waggon. Durch den Wegfall der herkömmlichen Waggons und eine Reduzierung der dort üblichen Abstände können – je nach Bauart – laut RailRunner 20 Prozent mehr Sattelaufleger transportiert werden (bei 700 Metern Zuglänge 48 Auflieger statt 40). Außerdem ist damit eine Gewichtsersparnis verbunden. Die Chassis können auch mit herkömmlicher KV-Technik umgeschlagen werden. „Mit der Unternehmensgründung von RailRunner Europe Anfang des Jahres ist ein wich-



RailRunner-Drehgestell mit Chassis

tiger Meilenstein gelegt worden“, sagt Gerhard Oswald. „Unsere Planungen sehen vor, dass wir 2017 erste Pilotverkehre aufnehmen“, sagt der Gründungsgesellschafter von RailRunner Europe gegenüber der VerkehrsRundschau. Im Blick hat das neue Unternehmen dabei vor allem den Transport von Megatrailern für die Automobilindustrie. cd