

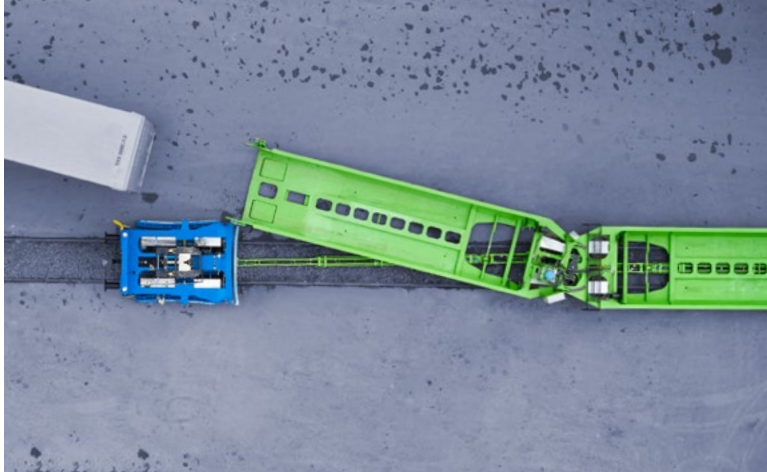
HELROM

Trailer Rail

**FÜR EINEN
KLIMANEUTRALEN
GÜTERVERKEHR
IN EUROPA**

PRESSEMAPPE

Januar 2023



© Helrom / Fotografie: Yunus Özkazanc

DIE TECHNOLOGIE: BARRIEREFREI

Der Helrom Trailer Rail beseitigt die Barrieren bisheriger Ansätze im kombinierten Güterverkehr. Ein Lkw-Trailer wird ohne Verladeterminal und Kran einfach in den Helrom Waggon geschoben. Es genügt eine asphaltierte Fläche neben dem Gleis. Mit dieser weltweit patentierten Technologie kann Helrom 100 % aller Lkw-Trailer ohne großen Aufwand auf die Schiene setzen – mit nur 2 Minuten Verladezeit pro Trailer.

Aktuell betreibt Helrom eine sehr erfolgreiche Verbindung zwischen Düsseldorf und Wien, mit einem logistischen Einzugsbereich von Ungarn, Rumänien und Serbien bis nach Benelux und UK – mit einer im Schienengüterverkehr einmaligen Zuverlässigkeit.

DAS ZIEL: NET ZERO TRANSPORT

Ohne Verkehrswende im Güterverkehr werden wir die Klimaziele nicht erreichen. Dieser Transport findet bisher hauptsächlich auf der Straße statt, dabei verursacht der Straßenverkehr 20 % aller CO₂-Emissionen. 74 % des Straßengüterverkehrs entfallen auf Lkw-Sattelaufleger, sogenannte Trailer. Doch bisher fahren nur 2 % aller Trailer mit der Bahn. Der Grund sind technologische und infrastrukturelle Barrieren.

Um mehr Lkw-Trailer auf die Schiene zu setzen, brauchen wir deshalb einfache und schnelle Lösungen für die Kombination von Straße und Schiene. Angebote, die auch für kleine und mittlere Unternehmen umsetzbar und wirtschaftlich rentabel sind.



© Helrom / Fotografie oben: Norbert Miguletz

DIE FAKTEN:

- Keine Investitionen in teure Verladeterminals. Eine asphaltierte Fläche neben dem Gleis genügt.
- 100 % aller Lkw-Trailer können barrierefrei und schnell verladen werden.
- Ein Güterzug benötigt etwa 20 % der Energie eines Lkw und verursacht lediglich rund 25 % von dessen klimaschädlichen Emissionen.
- Bisher fahren nur 2 % aller Trailer mit der Bahn.
- Für einen Helrom-Zug ergibt sich je Sattelaufleger eine Einsparung von bis zu 778 Kilogramm CO₂ pro Fahrt. (Beispiel Wien – Düsseldorf)
- Seit 2020 wurden mit dem Helrom Trailer Rail schon mindestens 14.000 Lkw Trailer von der Straße auf die Schiene gebracht.

HELROM

Trailer Rail

Deutsche Verkehrszeitung
Juni 2022
von Heinrich Klotz

INTERVIEW MIT HELROM DIRECTOR OF SALES BRUNO WEISSMANN

Die Umschlagtechnik sitzt bei Helrom im Waggon. Die Ladeinheit wechselt durch Rangieren zwischen Straße und Schiene.

Was Helrom treibt

Horizontalumschlag ohne Terminal: Mit spezieller Waggon-technik besetzt der Anbieter diese Nische. Verkaufschef Bruno Weissmann beantwortet die Fragen der DVZ.



FOTOS: HELROM/NORBERT MIDLITT; WWW.STEFANJOHAM.COM

Von Heinrich Klotz

DVZ: Wo liegen die Vorteile des Helrom-Umschlagssystems gegenüber dem konventionellen kombinierten Verkehr, der ja vertikal umschlägt?

Bruno Weissmann: Unser System ermöglicht barrierefreien Zugang zum Intermodalen Verkehr für Frachtführer mit nicht kranbaren Trailern. Da wir nicht nur den Umschlag organisieren, sondern auch den Eisenbahntransport durchführen, haben wir die Kontrolle über die gesamte Wertschöpfungskette, die nicht auf der Straße geleistet wird. Dadurch können wir unseren Kunden eine sehr hohe Servicequalität anbieten. Die Umschlagzeiten sind kurz. Mit unseren Expresszügen schaffen wir Transitzeiten im Intermodalen Transport, die in die Nähe der Laufzeiten im Straßentransport kommen. Und wir sind flexibel in der Wahl unseres Start- und Endpunktes, da wir dafür lediglich eine lange Schiene und parallel dazu eine befestigte Straße sowie einen gesicherten Parkplatz für Trailer benötigen.

Auch bimodale Verkehre werben damit, dass sie kein Terminal für das Umsteigen auf die Schiene brauchen - aber sie kommen ohne teuren Waggon aus. Warum ist Helrom aus Ihrer Sicht dennoch besser?

Existieren bimodale Verkehre in einem signifikanten Umfang am europäischen Transportmarkt? Über 90 Prozent der Trailer in Europa sind nicht kranbar, wir ermöglichen ihnen den Zugang zur Schiene.

Warum braucht es ein spezielles Horizontal-Umschlagssystem wie das von Helrom, wenn es doch ausgereifte Umschlaghilfen gibt, die nicht kranbaren Trailern den Zugang zum konventionellen Umschlagterminal ermöglichen?

Die Klimaziele 2030 sind mit dem Bau neuer Terminals nicht erreichbar. Unser System ist leicht skalierbar. Daher können wir einen Beitrag zur Verkehrswende leisten.

Für den Umschlag Schiene/Straße gelten in Deutschland hohe Sicherheitsanforderungen, zum

Beispiel mit Blick auf den Watterschutz. Wie werden diese Anforderungen bei Helrom erfüllt?

Ein Vorteil der Helrom-Technologie ist, dass die Trailer beziehungsweise die Ladeeinheiten nicht angehoben werden müssen. Damit wird das Risiko für einen Austritt einer größeren Menge Flüssigkeit bei einem Unfall deutlich reduziert.

Das Rangieren auf die Helrom-Waggons und wieder herunter ist Maßarbeit - dafür müssen beim Umschlag Fachleute und spezielles Equipment vorgehalten werden. Verteuert das nicht das vermeintlich simple Umsteigen?

Nein. Der Umschlag ist ein Teilprozess unserer Dienstleistung. Diesen Teilprozess führen wir selbst mit eigenen Mitarbeitern durch und kaufen ihn nicht extern ein. Dadurch sind wir in der Lage, die Durchlaufzeiten zu optimieren und sie an die Gesamttransitzeit des „externen Teils“ des intermodalen Produktionsprozesses anzupassen. Die Kosten für den Umschlag sind im Gesamtpreis abgebildet, daher ist eine isolierte Betrachtung nicht zielführend. Im Übrigen entfallen ja die enormen Investitionskosten konventioneller Umschlagssysteme bei unserer Lösung.



Bruno Weissmann

Der Vertriebsspezialist arbeitet seit April 2021 für Helrom. Zuvor war er über 20 Jahre beim europäischen Marktführer im FTL-Bereich, dem österreichischen Logistiker Lkw Walter, aktiv, und bringt so viel Expertise in Sachen Straßentransporte und Aufbau von Intermodal-Lösungen mit. Bei Lkw Walter war Weissmann zuletzt als Senior Sales Manager für die Region Europa-Rumänien verantwortlich.

Wie fällt ein Vergleich der Investitionskosten für einen Helrom-Waggon und einen klassischen Taschenwaggon aus, und wie sieht das bei den Betriebskosten aus?

In unserem System nutzen wir die Assets sehr intensiv nach dem Modell erfolgreicher Transportunternehmen (Airlines oder Straßentransportunternehmen). Bei intensiver Nutzung spielt der Stückpreis der Wagen keine große Rolle.

Wenn er seinen Trailer im konventionellen KV-System oder mit dem Helrom-System befördern lassen könnte: Wo käme der Kunde günstiger weg?

Die Gesamtdienstleistung muss stimmen. Für Trailer-Volumen, die über Jahrzehnte auf der Straße unterwegs waren, ist eine sehr hohe Zuverlässigkeit ausschlaggebend. Der Preis ist nur eine Komponente des Gesamtproduktes.

Wo sehen Sie die idealen Umschlagstandorte für Ihr System - in volumenstarken Wirtschaftszentren oder eher in der Fläche, wo der Bau eines Kranterminals nicht lohnt?

Wenige Straßenkilometer für den Vor- und Nachlauf und so viele Schienenkilometer wie möglich: Das steht hinter dem Gedanken. Ideale Standorte für unsere Trailer-Hubs sehen wir deshalb in geografischer Nähe zur verladenden Wirtschaft. Der Trailer-Hub in Düsseldorf liegt beispielsweise direkt bei Henkel und BASF.

Sehen Sie Ihr System perspektivisch eher als Partner oder als Wettbewerber konventioneller Anbieter im kombinierten Verkehr? Unsere Mentalität ist auf Kooperation ausgerichtet. Damit die Verkehrswende gelingt, müssen alle mitarbeiten.

ANZEIGE

RheinCargo
NACHHALTIG UNTERWEGS.
 Transporte per Schiff und Bahn sind ökologisch und ökonomisch sinnvoll. Für die Industrie, für die Umwelt.
CLEVER KOMBINIERT
 WWW.RHEINCARGO.COM + + + + + 10 JAHRE RHEINCARGO +

HELROM

Trailer Rail

Österreichische Verkehrszeitung
April 2022

**SWISS LIFE
ASSET MANAGERS
WIRD HELROM-
ANKERAKTIONÄR**

22. April 2022



Bild: Helrom

HELROM: SWISS LIFE ASSET MANAGERS WIRD ANKERAKTIONÄR

AMAG - RUAG
VCM - HENKEL
HELROM TRAILER RAIL
STATISTIK AUSTRIA
ASSTRA GROUP
HAFEN ROSTOCK
AIR FRANCE-KLM CARGO



Bild: Helrom - Norbert Miguletz

Swiss Life Asset Managers wird Helrom-Ankeraktionär

Helrom Trailer Rail bietet zuverlässige umweltfreundliche Bahntransporte für Sattelanhänger auf europäischen Fernverkehrskorridoren.

Swiss Life Asset Manager hat die Akquisition einer wesentlichen Beteiligung am Frankfurter Eisenbahn- und Technologieunternehmen Helrom GmbH abgeschlossen. Diese Anlage unterstützt den Ausbau eines klimaneutralen Fernverkehrs in Europa, teilte das Unternehmen am 21. April mit.

Swiss Life Asset Managers wird zum Ankeraktionär und unterstützt die Wachstumsambitionen von Helrom Trailer Rail, mehrere europäische Güterverkehrskorridore zu bedienen. Das Unternehmen ist ein lizenziertes Eisenbahnbetreiber

mit Hauptsitz in Frankfurt, der über eine patentierte proprietäre Schienenwagentechnologie verfügt, die das effiziente Verladen von Sattelanhängern auf einen Schienenwagen ohne Kran oder umfangreiche Terminalinfrastruktur ermöglicht.

Aufgrund des nachgewiesenen Erfolgs der proprietären Technologie auf der Verbindung zwischen Düsseldorf und Wien ist Helrom bestrebt, sein Geschäft auf verschiedene Strecken in ganz Europa auszudehnen, um eine große ungedeckte Nachfrage für den Schienenverkehr von Sattelanhängern abzudecken. Das Transportsystem des Unternehmens verfügt über einen einfachen Fahrplan, der im Gegensatz zum konventionellen Schienengüterverkehr keine komplexen Zugrotationen beinhaltet. Dies führt zu einer auf dem Markt einzigartigen Pünktlichkeits- und Zuverlässigkeitsrate.



Für Swiss Life Asset Managers ist die Finanzierung dieser Wachstumspläne wegen ihres großen Marktpotenzials und ihrer Technologieführerschaft, untermauert durch globale Patente und ein erheblicher Entwicklungsvorsprung, besonders attraktiv. Auf Sattelanhänger entfallen 75 Prozent der europäischen Straßentransporte, die den europäischen Güterverkehr dominieren. Aber nur zwei Prozent aller Sattelanhänger nutzen derzeit die Schiene.

Helrom Trailer Rail stellt für Swiss Life Asset Managers eine marktreife Technologie für den klimaneutralen Net Zero-Transport in Europa dar. Im Vergleich zu einem Lkw benötigt ein Güterzug nur etwa 20 Prozent der Energie und produziert nur etwa 25 Prozent der klimaschädlichen Emissionen von Lastwagen. Heute seien bereits 92 Prozent des Schienenverkehrs elektrisch, wird argumentiert.

Christoph Manser, Head Infrastructure Equity International von Swiss Life Asset Managers, erklärt: „Einer der Grundpfeiler unserer Anlagestrategie besteht darin, einen Beitrag zur Dekarbonisierung der Gesellschaft zu leisten, indem Unternehmen mit positivem Einfluss auf die Umwelt unterstützt werden. Unsere langfristige Sicht auf die Anlage und die gesammelten Erfahrungen im Bahnsektor werden Helrom bei der Erreichung der Wachstums- und Entwicklungsziele beträchtlich unterstützen.“

Roman Noack, CEO von Helrom, freut sich sehr, „dass wir mit einem der großen Infrastrukturfonds in Europa als Ankerinvestor einen wichtigen Schritt in unserer Entwicklung nehmen können“. Das Engagement von Swiss Life Asset Managers unterstreiche das Ziel, Helrom Trailer Rail zur Infrastruktur für den klimaneutralen Fernverkehr in Europa zu machen.



Bild: Helrom GmbH

HELROM

Trailer Rail

Helrom Pressemeldung
April 2022

HAFEN WIEN UND HELROM ERHALTEN EL-MO AWARD 2022

HELROM

Trailer Rail

Pressemeldung

Hafen Wien und Helrom erhalten EL-MO Award 2022



Der Preis zeichnet innovative Unternehmen und Projekte aus, die Pionierarbeit bei der Umsetzung der Verkehrswende für einen CO₂-neutralen Wirtschaftskreislauf leisten. Als einer von sechs Preisträgern wurde auch der Trailer Rail Verladestandort am Hafen Wien prämiert, das Gemeinschaftsprojekt der Hafens Wien GmbH mit Helrom. Die Auszeichnung wurde durch den Generalsekretär der Wirtschaftskammer Österreich, Karlheinz Kopf, und durch die österreichische Klimaschutzministerin Leonora Gewessler überreicht.

Frankfurt, 11. April 2022 – Die Preisverleihung fand im Rahmen des Fachkongresses EL-MOTION 2022 am 4. April im Hotel Radisson Blu Park Royal Palace in Wien statt. Die Fachjury wählte aus den Einreichungen fünf Unternehmen und Projekte aus, die

einen besonders innovativen und nachhaltigen Beitrag zur CO₂-Reduktion und einer klimaneutralen Verkehrswende leisten. Der Verladehub am Hafen Wien für die Trailer Rail Verbindung Wien – Düsseldorf überzeugte die Jury durch seine weltweit einmalige Verladetechnologie, bei der herkömmliche, nicht kranbare Lkw Sattelaufleger schnell und ohne jedes Terminal auf der Schiene transportiert werden können. Die österreichische Klimaschutzministerin Leonora Gewessler äußerte sich zu Beginn der Verleihung dazu, wie wichtig eine Auszeichnung wie der EL-MO Award für die öffentliche Wahrnehmung der Verkehrswende ist: *»Es ist wichtig, Projekte vor den Vorhang zu holen, die Gelingen zeigen, die zeigen, wie es geht und wie wir den Verkehr so organisieren, dass er klimafreundlich und emissionsfrei funktioniert.«*

HELROM

Trailer Rail

Entgegengenommen wurde die Auszeichnung von Doris Pulker-Rohrhofer, der technischen Geschäftsführerin der Hafent Wien GmbH, die sich von Beginn an außerordentlich für die Realisierung der Trailer Rail Verbindung zwischen Wien und Düsseldorf eingesetzt hatte. *»Ich habe von Anfang an an dieses innovative Projekt für einen klimaneutralen Schienengüterverkehr geglaubt. Ich wollte Helrom unbedingt bei uns am Standort haben«,* sagte Frau Pulker-Rohrhofer auf der Preisverleihung. *»Dieser Preis gibt uns recht und bestätigt uns auf unserem dem Weg in einen klimaneutralen Güterverkehr.«*

Große CO2-Einsparungen durch barrierefreien intermodalen Güterverkehr

Seit Beginn des Betriebs 2020, zunächst noch in einer Probephase und ab 2021 im Regelbetrieb, fuhren bereits rund 500 HELROM Trailer Rail Züge auf der Verbindung Wien – Düsseldorf. Hierdurch wurden 14.000 Lkw Trailer von der Straße auf die Schiene gebracht. Dies entspricht einer Einsparung von 8.000 Tonnen CO2-Emissionen. In Kooperation mit dem Hafent Wien wird die Helrom GmbH die Kapazitäten auf dieser Verbindung in den nächsten Jahren deutlich ausbauen. Zukünftig werden 42 Trailer pro Zug transportiert werden, womit jährlich über 25.000 Sattelschlepperfahrten zwischen Wien und Düsseldorf eingespart werden – eine CO2-Reduktion von 15.000 Tonnen pro Jahr. *»Ökologie und Wirtschaftlichkeit unter einen Hut zu bringen, ist eine unserer wichtigsten Aufgaben«,* betont Doris Pulker-Rohrhofer. *»Und wenn wir die Herausforderung der Klimaziele schaffen wollen, ist die Verlagerung von der Straße auf die Schiene ein Muss. Gemeinsam mit der Helrom GmbH leisten wir mit dieser Stärkung des barrierefreien intermodalen Güterverkehrs einen spürbaren Beitrag für den Klimaschutz und die Verkehrswende.«*

Bestätigung der Unternehmensziele und des Wachstumskurses der Helrom GmbH

Auch Roman Noack, CEO der Helrom GmbH, sieht in dieser Auszeichnung eine wichtige Bestätigung des Unternehmenszieles eines Net Zero Transports: *»Ich freue mich sehr über diesen Preis. Viele Menschen in Wien und Düsseldorf haben sich mit großem Engagement für die Verwirklichung dieser innovativen Güterverkehrslösung eingesetzt. Politik und Wirtschaft haben das Potenzial erkannt und zum Gelingen beigetragen. Der große Erfolg der Verbindung Wien – Düsseldorf übertrifft alle unsere Erwartungen und bekräftigt unser Vorhaben, den HELROM Trailer Rail mit größeren Kapazitäten und auch auf anderen europäischen Verbindungen einzusetzen.«*

Über die Helrom GmbH

Die Helrom GmbH ist ein Schienengüterverkehrs- und Technologie-Unternehmen mit Sitz in Frankfurt. Mit unserer weltweit patentierten Güterwagentechnologie ermöglichen wir der europäischen Langstrecken-Logistik erstmals einen wirklich barrierefreien Wechsel zwischen Straße und Schiene – ohne große Investitionen in Verladeterminale und nah am Kunden.

Aktuell betreiben wir mit dem HELROM Trailer Rail für Lkw Sattelaufleger eine sehr erfolgreiche Verbindung zwischen Düsseldorf und Wien, mit einem logistischen Einzugsbereich von Ungarn, Rumänien und Serbien bis nach Benelux und UK. Wir arbeiten für einen CO2-neutralen Güterverkehr in Europa. Net Zero Transport ist unser Ziel.

HELROM GmbH
Bethmannstraße 8
60311 Frankfurt am Main
Germany
www.helrom.com

Für Nachfragen:
Bruno Weissmann
Director of Sales
Mobile: +49 151 4310 7352
E-mail: bruno.weissmann@helrom.com

HELROM

Trailer Rail

Deutsche Verkehrszeitung
Mai 2021
von Frederic Witt

**„ES IST EINE
JAHRHUNDERT-
AUFGABE“**



Helrom-CEO: „Es ist eine Jahrhundertaufgabe“

„Auch die Marktteilnehmer selbst sind gefordert, die Schiene im Rahmen ihrer Möglichkeiten attraktiver zu machen und stärker zu nutzen“, sagt Roman Noack im Interview. (Foto: Helrom)

18. Mai 2021

Roman Noack ist CEO des Technologie- und Transportunternehmens Helrom. Vorher war er lange in leitenden Tätigkeiten für die Deutsche Bahn tätig, unter anderem bei DB Cargo als Senior Vice President. Im Interview spricht er über seine Ziele mit Helrom und erklärt, warum der Schienengüterverkehr in den kommenden Jahren an Bedeutung gewinnen wird.

DVZ: Herr Noack, Sie haben Helrom 2018 in Frankfurt gegründet. Wie sind Sie mit ihrem jungen Unternehmen durch die vergangenen bewegten Monate gekommen?

Roman Noack: Nachdem es in den ersten Jahren darum ging unsere Technologie zur Marktreife zu bringen, haben wir ab 2020 intensiv daran gearbeitet, unser Produkt am Markt zu etablieren. Das ist uns bis jetzt sehr gut gelungen. Wir haben mit Düsseldorf-Wien unseren ersten Korridor erfolgreich in Betrieb genommen. Dabei nutzen wir unsere eigene Technologie - den barrierefreien

Güterwagen, wie ihn die DVZ genannt hat. Dieser Titel hat sich mittlerweile tatsächlich sehr im Sprachgebrauch etabliert. Wir sind ein Eisenbahnverkehrsunternehmen in Deutschland und Österreich geworden, haben nun die Möglichkeit mit weiteren EVU-Lizenzen in Europa zu wachsen.

Nun steht auch die Logistikbranche seit über einem Jahr unter dem Einfluss der Coronapandemie. Wie hat diese Situation die Lage Ihres jungen Unternehmens beeinflusst?

Die Coronakrise hat die Auslieferung unserer Wagen verzögert. Da haben wir unmittelbar die Lieferketten-Probleme gespürt. Operativ haben wir uns dann auf die Situation eingestellt. Der kontaktlose Lokführerwechsel findet auf dem Bahnsteig und nicht auf der Lok statt. Der Führerstand wird gelüftet und desinfiziert. Auf der anderen Seite haben auch die Kunden mit der Pandemie zu kämpfen. Umso mehr wollen wir als zuverlässiger Dienstleister bereitstehen.

Welche Reaktionen haben Sie in den vergangenen Jahren von Kunden auf Ihr neues Angebot erhalten?

Hier ist momentan ein großer Wandel im Gange. Das Thema Nachhaltigkeit spielt mittlerweile bei den Verladern und in Industrie und Handel eine sehr große Rolle. Der Fokus geht hier immer mehr von der Kernwertschöpfung auch zum Transport. Bei den Handelsunternehmen findet ein Umdenken statt, wodurch die Anforderungen an die Transportunternehmen wiederum wachsen. Da kommt unsere Lösung genau zur richtigen Zeit, da wir eine nachhaltige Alternative anbieten, für die keine Veränderung des Equipments bei den Transportunternehmen nötig ist. Sie können mit der bestehenden Flotte ihrer Auflieger unseren Service nutzen.

Welche Kundenkooperationen bestehen bereits?

Hier möchte ich einmal noch den Rahmen erklären. Was bedeuten ortsflexibler Start und Ende? Im intermodalen Verkehr ist Start und Ende in einem Terminal. Bei unserer Technologie wird kein Terminal mehr benötigt. Wir haben in Düsseldorf einen sehr interessanten Trailer-Hub. Es ist eine Anschlussstelle für Industrieunternehmen, wie unter anderem BASF und Henkel. Dort be- und entladen wir mit unserer Trailer-Rail. Während die Installation eines Terminals zweistellige Millionenbeträge erforderlich sind, waren hier bisher kaum Investitionen erforderlich. Das beschreibt auch die Radikalität unserer Lösung sehr gut. Wir können nicht nur alle Trailer mitnehmen, sondern sehr einfach passende Orte für unsere Hubs wählen.

Mit Helrom wollen Sie einen Beitrag dazu leisten, dass mehr Güter auf die Schiene verlagert werden. Die Europäische Union setzt 2021 mit dem Jahr der Schiene auch einen Fokus auf das Thema. Was ist Ihre Meinung zu dieser politischen Initiative?

Die EU hat mit dem Green Deal das Ziel formuliert, bis 2050 zu einem klimagasneutralen Wirtschaften zu gelangen. Das ist ein wichtiger und visionärer Überbau. Das gilt es nun auf der Ebene der Staaten mit entsprechenden Maßnahmen zu untermauern. In Deutschland fordert hierzu Verkehrsminister Andreas Scheuer unter anderem, dass der Wechsel von der Straße auf die Schiene deutlich einfacher werden muss. Der Masterplan Schienengüterverkehr sieht erhebliche Investitionen in die Infrastruktur vor. Das Jahr der Schiene ist wichtig, damit diese Pläne für die breite Bevölkerung sichtbar werden. Die Marktteilnehmer, wo ich Helrom natürlich dazuzähle, müssen sich diesem gesamtgesellschaftlichen Auftrag stellen.

Bekommt das Jahr der Schiene Ihrer Meinung nach die nötige Aufmerksamkeit?

Das wird sich noch im Laufe des Jahres zeigen. Gerade hat das Bundesverfassungsgericht beschlossen, dass die Klimapolitik nicht ausreicht und dass es ambitioniertere und konkretere Ziele braucht, die auch die Transformation im Transportsektor betreffen. Das stimmt mich optimistisch.

Sie sind nun seit vielen Jahren in der Logistik und insbesondere im Schienengüterverkehr tätig und haben so auch die politischen Entwicklungen mitverfolgen können. Sehen Sie die deutsche Politik nun mit Blick auf die Verlagerung des Güterverkehrs auf dem richtigen Weg?

Die Schiene war schon immer auch politisch gewollt. Wenn man zurückschaut, war mit Blick auf die Marktanteile die Straße in den vergangenen fünfundzwanzig Jahren aber der klare Gewinner. Die Straße ist Stand heute der führende Dienstleister für unseren Lebensstandard und unsere Art des Wirtschaftens. Das ist ein ganz klarer Fakt. Auf der anderen Seite sehe ich aber ein großes Commitment auf vielen Ebenen, dass sich nun wirklich etwas ändert. Es ist aber meines Erachtens nicht allein die Aufgabe der Politik, dieses Problem zu lösen. Auch die Marktteilnehmer selbst sind gefordert, die Schiene im Rahmen ihrer Möglichkeiten attraktiver zu machen und stärker zu nutzen.

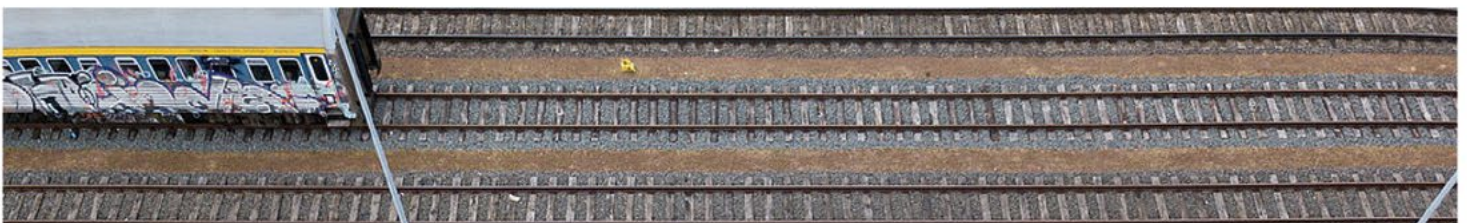
Demnach sollten Unternehmen nicht erst dann handeln, wenn sie von der Politik dazu gezwungen werden.

Das ist absolut richtig. Andererseits müssen die Unternehmen dazu auch in der Lage sein. Da ist die entscheidende Frage, was die Unternehmen benötigen, um entsprechend handeln zu können. Niemand kann gezwungen werden, die Schiene zu nutzen. Vielmehr muss die Schiene als Produkt eine Transportdienstleistung sein, die gleich gut oder besser ist als die Straßenleistung heute, damit sie gerne nachgefragt wird. Werfen wir noch einen Blick zurück: Warum gab es in den vergangenen Jahren keine stärkere Entwicklung hin zur Schiene? Der Trailer ist der Standard im kontinentalen Gütertransport. Dieser Standard kann bis jetzt jedoch nur in sehr begrenztem Maße Bahn fahren. Das können nur die wenigen kranbaren Auflieger. Und selbst wenn sie es könnten - die Volumen, die hinter der Zielstellung für 2030 stehen, lassen sich weder mit der bestehenden Terminalinfrastruktur noch mit einer bis dahin realisierbaren abwickeln.

Diese Hürden wollen Sie mit Helrom nun überwinden.

Ganz genau. Unsere neuartige Technologie ermöglicht einen einfachen Shift von der Straße zur Schiene. Für unser heutiges Wirtschaften, für Industrie und Handel ist die Zuverlässigkeit in der Logistik ein entscheidender Faktor. Hierauf fokussieren wir uns bei Helrom als Transportunternehmen und setzen auf Pendelverkehre, welche wir aus eigener Hand und damit höchst zuverlässig betreiben. Die Tatsache, dass wir auf jedem Zug auch Kühlaufleger befördern zeigt, dass wir damit auch die Anforderungen der Lebensmittelbranche erfüllen.

Die Politik kann und muss also, im besten Fall EU-weit, Rahmenbedingungen schaffen, wie etwa die Bereitstellung und das Betreiben der Schieneninfrastruktur. Zusätzlich bedarf es aber auch Marktlösungen.





„Was das Befördern von Trailern angeht, bieten wir ein einzigartiges Angebot“, sagt der Helrom-CEO. (Foto: Helrom)

Dabei wird der Trailer ihrer Meinung nach aber weiterhin der Standard bleiben?

Ein Blick auf den aktuellen Stand des Güterverkehrs in Europa zeigt, der überwiegende Anteil von Konsumprodukten, Industriebedarf und Waren wird in Trailern transportiert. Diese Trailer sind die Grundeinheit der Transportgesellschaft. Der europäische Warenstrom ist eine ungeheure Zirkulation dieser flexiblen und allgegenwärtigen Transportbehälter. Der Trailer ist ein wunderbarer Standard, er ist an unterschiedliche Zugmaschinen ankoppelbar, passt an alle Ladestellen. Über neue zuverlässige Schienenprodukte wird der Trailer aber auch zunehmend Bahn fahren. Somit wird die Logistik insgesamt neu gedacht werden und lange Strecken vermehrt auf der Schiene absolviert werden.

Nun bieten Sie mit Helrom eine technologische Lösung für die Schiene an. Gibt es Alternativen?

Ja, es gibt Alternativen für das Befördern nicht-kranbarer Auflieger, doch diese benötigen alle elaborierte und kapitalintensive Terminalinfrastrukturen. Aber selbst wenn eine größere Menge Trailer kranbar wäre, dann würde ihre schiere Menge die heute vorhandenen Umschlagplätze überfordern. Der Ausbau einer belastbareren Infrastruktur aus entsprechenden Verladeterminals bedeutet Milliardeninvestitionen und jahrzehntedauernde Großbauprojekte.

Somit kann allein mit herkömmlicher Technologie die für 2030 angestrebte Verkehrsverlagerung nicht realisiert werden. Was das Befördern von Trailern angeht, bieten wir ein einzigartiges Angebot. Nur die horizontale barrierefreie Helrom-Technologie kann ortsflexibel an einem Quellpunkt starten, der nicht über eine klassische Terminalinfrastruktur verfügt. Somit können die ehrgeizigen Ziele für 2030 nur mit einer breiten Einbeziehung der Helrom-Technologie realisiert werden.

Wie schnell wollen Sie mit Helrom nun am Markt wachsen? Wie skalierbar ist ihr Geschäftsmodell?

Grundsätzlich planen wir sehr langfristig. Wir reden beim Masterplan Schienengüterverkehr vom Jahr 2030. Bis dahin soll es zu einer Verlagerung der Transporte von heute 19 Prozent auf dann 25 Prozent auf der Schiene kommen. In den kommenden Jahren wollen wir mit immer mehr

Korridoren unseren Beitrag leisten.

Vor zwei Jahren haben Sie für Helrom als Ziel 50 Korridore bis 2026 ausgegeben. Halten Sie daran fest?

Das ist korrekt. Es ist nach wie vor unser Plan, dies in diesem Zeitraum zu realisieren.

Glauben Sie daran, dass das Ziel „25 Prozent bis 2030“ erreicht wird?

Schienentransport wird Teil einer ökologischen Marktwirtschaft werden, denn Umweltpolitik entscheidet über Wahlen und die Klimabilanz über das Konsumverhalten. Mit Blick auf das Ziel Klimaneutralität bis 2050 sind wir schon sehr spät dran. Daher denke ich, dass sich die Anstrengungen nun auch exponieren werden. Bei der Verlagerung auf die Schiene fehlten bislang die ganz konkreten Maßnahmen und Initiativen der Marktteilnehmer, aber hier sind wir nun auf einem guten Weg. Ich glaube, dass das Jahr der Schiene 2021 schon einen Impuls auslösen wird, aber in den kommenden Jahren noch viel stärkere Impulse hinzukommen werden.

Die Politik schafft Rahmenbedingungen. Die Unternehmen denken um. Das Projekt Schienengüterverkehr scheint also auf einem guten Weg zu sein.

Wenn man den gesellschaftlichen und politischen Konsens sowie die Agenda der Großunternehmen sieht, dann stand es zumindest noch nie so gut wie jetzt. Es ist und bleibt aber eine Jahrhundertaufgabe, die wir sehr ernst nehmen müssen. Denn in den vergangenen Jahren hat sich, wie bereits gesagt, leider nur wenig bewegt. Ein wichtiges Thema bleibt die Kapazität der Schieneninfrastruktur, das ist Aufgabe der Staaten. In Deutschland wird das Netz von der DB Netz AG im Auftrag des Staates betrieben. Hier muss analysiert werden, wo die Kapazität ausreicht, wo es heute schon Bottlenecks gibt und wo welche in Zukunft entstehen werden. Der Güterverkehr wird laut Prognosen um 30 Prozent wachsen. Da stehen wir vor einer Gesamtherausforderung. Das Gesamtziel kann nur zusammen mit allen bestehenden Marktteilnehmern sowie sicherlich auch ergänzend weiteren neuen Akteuren erreicht werden.

Zum Abschluss noch der Blick in die fernere Zukunft: Wo steht im Jahr 2050 der Schienengüterverkehr und welche Rolle nimmt Helrom dann ein?

2050 ist das Bahnfahren für Trailer eine Selbstverständlichkeit. Die Schnittstellen zwischen Straße und Schiene werden sehr einfach sein. 2050 werden klimaneutrale Lkws die Ladung abholen und diese an dezentralen Hubs auf einen Helrom-Trailerwagen stellen. Dadurch dass die längere Strecke per Bahn absolviert, wird der Primärenergiebedarf deutlich gesenkt. Da die Energie im Jahr 2050 auch klimaneutral hergestellt werden wird, wird der Gütertransport vollkommen klimaneutral sein.
(fw)

Artikel

von Frederic Witt

HELROM

Trailer Rail

Tagesspiegel
Mai 2021
von Roman Noack

DIE ZUKUNFT DES WARENSTROMS

Die Zukunft des Warenstroms



Roman Noack, CEO des Technologie- und Transportunternehmens Helrom FOTO: HELROM

Wie kommen endlich mehr Güter auf die Schiene? Die Kombination von Zug und Straße muss deutlich vereinfacht werden. Ein intermodaler Transport muss für kleinere Speditionen, kürzere Wege und geringere Stückzahlen logistisch möglich und rentabel werden, schreibt Roman Noack, CEO des Unternehmens Helrom. Die technologischen Lösungen hierfür existieren bereits. Mit neuen horizontalen Verladetechniken können nicht kranbare Trailer bequem umsteigen.

von Roman Noack

veröffentlicht am 28.05.2021

Würde man an jede Orange, jeden Fernseher, Kühlschrank oder Gartenstuhl einen Zettel mit den zurückgelegten Kilometern kleben, wäre mit einem Schlag sichtbar, was die meisten beim Einkaufen ausblenden: Wir sind eine **kilometerfressende Transportgesellschaft**. Insgesamt wurden 2019 mehr als **4,7 Milliarden Tonnen an Gütern und Waren** durch Deutschland transportiert, eine Zahl, die so hoch ist, dass sie nur wenig greifbar scheint. Dieser Transportstrom ist der **Pulsschlag unseres Lebensstandards**, er sichert die Wettbewerbsfähigkeit unserer Industrie und verbindet uns mit den Märkten der Welt.

Die negative Seite des endlosen Güterverkehrs kann jeder von uns täglich auf Deutschlands Straßen am eigenen Leib erfahren: **kilometerlange Lkw-Kolonnen**, Staus und ein überlastetes Straßennetz. Allein die dringend benötigte Bereitstellung fehlender Lkw-Stellplätze an den Autobahnen würde den Bund zwischen 1,35 und 2,32 Milliarden Euro kosten. Der Verkehrskollaps ist sichtbarer Ausdruck einer elementaren Herausforderung: der **massiv steigenden Umweltbelastung** durch unseren Güterverkehr.

Insgesamt wuchs der Güterverkehr von 1991 bis 2019 um 75 Prozent, doch nur ein geringer Teil davon entfiel auf Bahn und Binnenschiff. Der Straßengüterverkehr wuchs im genannten Zeitraum um erschreckende 103 Prozent – eine Verdopplung der Verkehrsleistung. Gleichzeitig **sank der Anteil der Bahn** sogar und liegt heute nur noch bei 18,9 Prozent.

Ein Güterzug verursacht 85 Prozent weniger CO₂ als ein Lkw

Das wachsende Ungleichgewicht zugunsten der Lkw auf Deutschlands Straßen ist besonders problematisch, da diese pro Kilometer deutlich höhere Luftschadstoffemissionen verursachen als Bahn oder Pkw. Bei den Emissionen von Treibhausgasen liegen **Lkw mit 111 Gramm pro Tonnenkilometer** deutlich vor dem **Schienengüterverkehr (17 g/tkm)** und den Binnenschiffen (30 g/tkm). Der Verkehrssektor war 2019 für 20 Prozent aller CO₂-Emissionen in Deutschland verantwortlich.

Seit Jahren ist es das Ziel der Bundesregierung, mehr Güterverkehr auf die Schiene zu verlegen. Aus gutem Grund: Ein Güterzug benötigt etwa 20 Prozent der Energie eines Lkw und verursacht lediglich rund 15 Prozent von dessen klimaschädlichen Emissionen. Kein Verkehrsmittel hat einen höheren Anteil an Elektromobilität. Der **Bahnverkehr** ist heute schon **zu 92 Prozent elektrisch**, und wenn dieser Strom aus regenerativen Energiequellen kommt, ist die Bahn wirklich klimaneutral.

Bis 2030 soll der Anteil der Schiene beim Güterverkehr von heute 19 Prozent auf 25 Prozent erhöht werden. Diese Steigerung des Schienengüterverkehrs wurde 2017 im **Masterplan Schienengüterverkehr** festgelegt und 2020 noch einmal bekräftigt. Im Rahmen eines Schienenpaktes des Zukunftsbündnisses Schiene sollen Eisenbahnunternehmen von 2020 bis 2025 vom Bund **mit 200 Millionen Euro unterstützt** werden. Diese Investitionen sind wichtig, doch sie alleine werden uns nicht ans Ziel bringen.

Der überwiegende Anteil an Konsumprodukten, Industriebedarf und Waren wird nicht in Güterwaggons transportiert, sondern in **Trailern**. Für den Alltagsblick ist ein Lastwagen ein Lastwagen, für den Transportunternehmer ist er eine Zugmaschine, die einen Trailer zieht. Diese Trailer sind die Grundeinheit der Transportgesellschaft. Der europäische Warenstrom ist eine **ungeheure Zirkulation** dieser flexiblen und allgegenwärtigen Transportbehälter.

Das Problem ist: Diese **Transportbehälter fahren nicht gerne Bahn**. Sie lassen sich nur unter großem technischem Aufwand auf einen Zug setzen. Bisher stehen hierfür große Verladestationen zur Verfügung, deren **Terminalsysteme** ursprünglich tatsächlich **für Seecontainer konzipiert** wurden. Häufig kommt es an diesen Knotenpunkten zu längeren Wartezeiten, und am Ende der Bahnfahrt fehlen oft Zugmaschine und Fahrer, um den Trailer die letzten Kilometer zum Zielort zu bringen. Um die Bahn zum tragenden Bestandteil einer ökologischen Verkehrswende zu machen, müssen diese Hürden überwunden werden.

Einen Begriff für diesen Transportweg gibt es bereits: **intermodal**. Dieser Begriff beschreibt den Wechsel eines Containers oder Trailers von der Straße auf die Schiene und zurück. Das Ziel dieser Idee ist die ökologisch sinnvolle und wirtschaftlich tragbare **Kombination von Straße und Schiene**. Doch noch sind die heute verbreiteten Transporttechnologien nicht in der Lage, dieses Konzept flächendeckend umzusetzen.

Mehr als 90 Prozent aller Sattelaufleger sind nicht kranbar

Immer noch fahren die meisten Trailer über alle Entfernungen auf der Straße, ohne auch nur in die Nähe eines Zuges zu kommen. Was sollten sie dort auch? Sie können nicht einsteigen, denn sie lassen sich mit den Kransystemen der großen Stationen nicht verladen. Mehr als 90 Prozent aller Sattelaufleger auf Europas Straßen sind nicht kranbar, denn dieses System hat **Nachteile bei Haltbarkeit, Ladevolumen und Wirtschaftlichkeit**. Eine paradoxe Situation: Der Realität des landgebundenen Güterverkehrs steht ein teures Schienenverladesystem gegenüber, das für Seecontainer entwickelt wurde.

Und selbst wenn eine größere Menge Trailer kranbar wäre, dann würde ihre **schiere Menge die heute vorhandenen Umschlagplätze überfordern**. Der Ausbau einer belastbareren Infrastruktur aus entsprechenden Verladeterminals bedeutet Milliardeninvestitionen in mehrjährige Großbauprojekte. Hinzu kommt, dass eine lückenlose Logistikkette mit Fahrern und Zugmaschinen am Ende der Zugfahrt bislang **nur von großen Transporteuren mit einem verteilten Netz an Standorten** abgewickelt werden kann. Kleine Unternehmen, Zulieferer und terminsensiblen Konsumgüter haben das Nachsehen. Diese Schwierigkeiten erklären, warum der intermodale Güterverkehr bis heute keine relevante Rolle spielt.

Die Kombination von Zug und Straße muss deutlich vereinfacht werden. Ein intermodaler Transport muss für kleinere Speditionen, kürzere Wege und geringere Stückzahlen logistisch möglich und wirtschaftlich rentabel werden. Die **technologischen Lösungen** hierfür **existieren bereits**. Mit neuen horizontalen Verladetechniken können nicht kranbare Trailer bequem und einfach umsteigen. Hierfür sind weder Krananlagen noch Terminals in der Größe von Kleinflughäfen notwendig.

Barrierefreien Güterverkehr ermöglichen

Notwendig hingegen ist der strukturpolitische Wille, einen technologischen Fortschritt der Transportbranche durch klare ökologische Rahmenbedingungen zu fordern und durch einen diskriminierungsfreien Wettbewerb zu fördern. Statt weniger großer Verladestationen sind heute **viele kleine Trailerbahnhöfe** möglich, auf denen neue Güterzüge die herkömmlichen Straßentrailer mit horizontalen Verladetechniken schnell und einfach übernehmen können.

In einem ersten Schritt können hierzu auch vorhandene Gleisanschlüsse verschiedener Industriestandorte flexibel genutzt werden, z. B. als **Trailer-Rail-Verladepunkte für mehrere Transportunternehmen**. Natürlich sind wir noch weit davon entfernt, den gesamten nationalen und europäischen Güterverkehr auf diese Weise bewältigen zu können. Aber wenn wir nur 20 Prozent bis 25 Prozent des momentanen Straßengüterverkehrs in eine neue barrierefreie Form der intermodalen Güterlogistik überführen, leisten wir einen großen Beitrag für eine ökologische Verkehrswende und für die **Weiterentwicklung der Transportgesellschaft** in den **nächsten 50 Jahren**.

HELROM

Trailer Rail

Österreichische Verkehrszeitung
von Joachim Horvath

**„UNSER SYSTEM
DEMOKRATISIERT
DEN TRAILER-
VERKEHR AUF DER
SCHIENE“**

Dreimal wöchentlich bedienen die Helrom-Züge das WienCont-Terminal im Hafen Wien.



„Unser System demokratisiert den Trailerverkehr auf der Schiene“

Wo die entsprechenden Flächen vorhanden sind, lässt sich der Lösungsansatz der Helrom GmbH für den Kombinierten Verkehr für nicht kranbare Sattelaufleger relativ einfach umsetzen. Das ist am WienCont-Terminal der Fall, das dadurch in den Genuss von drei Rundlauf-Verkehren pro Woche nach Düsseldorf kommt.

WIEN. Es hat verschiedene Gründe, warum der Straßengüterverkehr der Bahnlogistik in Europa noch immer um vieles voraus ist. An den Universitäten häufen sich die Seminar- und Diplomarbeiten zu diesem Thema. Auch Roman Noack, CEO der Helrom GmbH, könnte den Sachverhalt lang und breit erörtern. Doch seine Hauptaufgabe besteht darin, Fernverkehre von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Dafür hat das 2018 gegrün-

dete Unternehmen mit Firmensitz in Frankfurt am Main ein spezielles Konzept entwickelt. Es demokratisiert das System der Trailerverkehre auf der Schiene, indem es auch den kleinen bis mittelgroßen Frachtführern und Logistikdienstleistern den Zugang zum Kombinierten Verkehr eröffnet.

Bedarf dafür besteht allemal. Wenn der Güterverkehr in Europa bis 2030 um 25 Prozent wächst, wie das die unabhängigen Fachleute prognostizieren, stoßen auch die Kapazitäten der Straßentransporteure unwiderruflich an ihre Grenzen. Noch dazu wächst bei vielen Großverladern das Bewusstsein für den Klimaschutz. Namhafte Produzenten, Handels- und Dienstleistungsunternehmen wollen den Warenversand so umweltfreundlich wie möglich abwickeln. Dafür eignet sich der Lkw-Fernverkehr nur bedingt. Die Bahnlogistik erfordert nur 20 Prozent der Primärenergie der Straße. Wenn der Strom dafür aus regenerativen Quellen gewonnen wird – wie etwa bei

der ÖBB Infra der Fall – dann ist der Bahnverkehr nicht nur elektrisch, sondern auch klimaneutral.

Roman Noack besitzt über zwei Jahrzehnte Erfahrung in der Bahnlogistik. Er argumentiert nüchtern und sachlich. So bescheinigt er dem Straßengüterverkehr ein hohes Maß der Zuverlässigkeit. Das in Verbindung mit einer attraktiven Preisgestaltung schätzen die Verantwortlichen in der verladenden Wirtschaft. Fällt ein Anbieter aus dem Rahmen, wird er durch einen Mitbewerber ersetzt. Das funktioniert relativ einfach und lässt sich so auf der Schiene schwer nachahmen. Doch das ist für Helrom nicht Sinn und Zweck der Sache. Das Unternehmen will die Kundschaft langfristig an sich binden. Dafür wurde ein Konzept der hochstandardisierten Bahntransporte zwischen Düsseldorf und Wien entwickelt und umgesetzt.

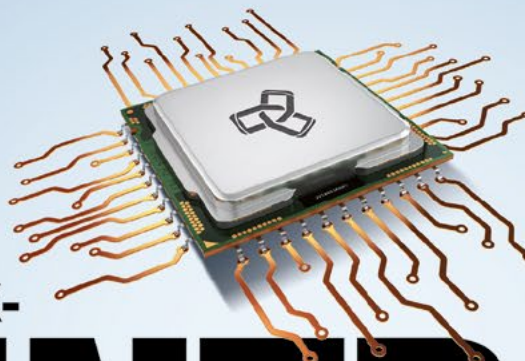
Ausgangspunkt war und ist die Erkenntnis, dass es in Europa viele überwiegend nicht-krane Sattelaufleger gibt. Dieser Fahrzeugtyp bewältigt den Großteil der Gütertransporte im Fernverkehr. Will man hier ein Umdenken zugunsten der Schiene herbeiführen, sind darauf ausgerichtete KV-Terminals erforderlich. Aber diese Anlagen können nicht schnell genug geplant und genehmigt werden, um einen vertikalen Trailerumschlag



Foto: Helrom

Roman Noack will als CEO der Helrom GmbH die Verkehrsverlagerung in Europa vorantreiben.

mehr wien zum leben.
wlenholding



IHR LOGISTIK-

ZENTRUM

MIT BESTEN VERBINDUNGEN



Der Standort Hafenterrasse – trimodale Leistungen aus einer Hand: Güterumschlag • Lager-Logistik • Auto-Logistik
WienCont/Containerterminal • Zoll • Transport • Immobilien

LOGISTIK IM FLUSS www.hafenwien.com



HAFENTERRASSE

ein unternehmen der **wlenholding**

zu ermöglichen und so die Verlagerungsziele für 2030 umzusetzen. Der Ausbau einer belastbareren Infrastruktur aus entsprechenden Verladeterminals würde Milliardeninvestitionen in mehrjährige Großbauprojekte bedeuten. Daher könne die Verkehrsverlagerung bis 2030 im geplanten Umfang nur mit der Technologie von Helrom realisiert werden, stellt Roman Noack fest. Doch die meisten Anlagen wurden für den Containerumschlag konzipiert. Zu den Ausnahmen zählt die WienCont im Hafen Wien. Ihr Standort hat sich in den letzten Jahren zur Drehscheibe für den kontinentalen intermodalen Verkehr Schiene-Straße entwickelt, was auch im Engagement eines namhaften FTL-Spezialisten begründet liegt.

Für die Helrom GmbH muss der Kombinierte Verkehr so einfach, zuverlässig und preislich attraktiv wie der Straßentransport funktionieren. „Von der Aufgabe der Sattelaufleger in Düsseldorf bis zu ihrer Abholung in Wien dauert es 23 Stunden. Das gilt auch in der umgekehrten Fahrtrichtung“, erläutert Roman Noack das Ablaufschema. Der im letzten Sommer eröffnete Bahnshuttle zwischen dem Ruhrgebiet und Ostösterreich funktioniert mittlerweile so einwandfrei, dass damit auch Frigo-Trailer befördert werden. Das war bis vor ein paar Jahren ein undenkbares Szenario. Es bestärkt

die Helrom-Verantwortlichen in der Überzeugung, vieles richtig zu tun.

Helrom bezeichnet sich selbst als Technologie- und Transportunternehmen. Tragende Säule des Geschäftsmodells ist das rollende Equipment. Die Helrom Trailer Wagen öffnen und schließen sich seitlich. Das ermöglicht die rasche Be- und Entladung auf der Grundlage einer horizontalen Technologie. Ein Zug mit 36 Trailerpositionen auf 18 Waggoneinheiten wird von drei Lkw für den Terminalbetrieb in einer Stunde abgefertigt. Für die Transportunternehmen fallen dabei keine Zusatzkosten in Form von Investitionen in neues Equipment, geschweige denn in KV-Systeme, an. Die Traktionsleistungen erbringt Helrom als zugelassenes Eisenbahnverkehrsunternehmen in Deutschland und Österreich mit eigenen Lokführern auf gemieteten Lokomotiven. Roman Noack: „Das macht uns sehr pünktlich und zuverlässig.“

Derzeit pendeln die Helrom-Züge dreimal pro Woche zwischen Düsseldorf und Wien. Für unabhängige Beobachter ist es nur eine Frage der Zeit, wann weitere Routen dazukommen. Für Roman Noack besteht die vordringlichste Aufgabe darin, „noch viele weitere Straßentransporteure von unserem Lösungsansatz zu überzeugen“. Er verhilft



**ES GIBT ANSPRÜCHE,
DIE MAN NICHT
ERFÜLLEN KANN.
UND MENSCHEN, DIE
SICH DAVON NICHT
AUFHALTEN LASSEN.**

Manche Ansprüche sind beinahe unmöglich zu erfüllen – und manche Menschen lassen sich davon nicht beeindrucken. Unsere Experten sind solche.

Für alle Ansprüche:
**Select Masterpiece Professional.
Die Transport-Versicherung für
Unternehmen, die etwas bewegen.**

Wir freuen uns auf ein Gespräch mit Ihnen!
+43 732 65 96-25651 | logistics@rvm.at

www.rvm.at

Select
Versicherungsberatung
Eine Marke der RVM

RVM
Versicherungsmakler





Foto: Helrom

den Unternehmen zu einer besseren Auslastung der Zugmaschinen, begleitet von einem Konzept zur Reduzierung der CO₂-Emissionen im Fernverkehr. Erforderlich ist lediglich die Entwicklung und Umsetzung einer Logistik für die Vor- und

Nachläufe im Kombinierten Verkehr. Dafür schweben Roman Noack E-Trucks vor Augen, was die Transportlogistik in der Gesamtbetrachtung noch klimafreundlicher gestalten würde.

JOACHIM HORVATH.

ATTRAKTIVETT
FORCES

LTE-group | your partner in logistics:

- your **unique point of contact** for Europe
- transporting **across all European borders**
- relying on **modern equipment**
- **ecologically** moving cars - whole and in parts

LTE
logistics & transport
www.LTE-group.eu

Pulling things in the right direction.

HELROM

Trailer Rail

KONTAKT

presse@helrom.com
www.helrom.com

HELROM GmbH
Westhafenplatz 1
60327 Frankfurt am Main
Germany