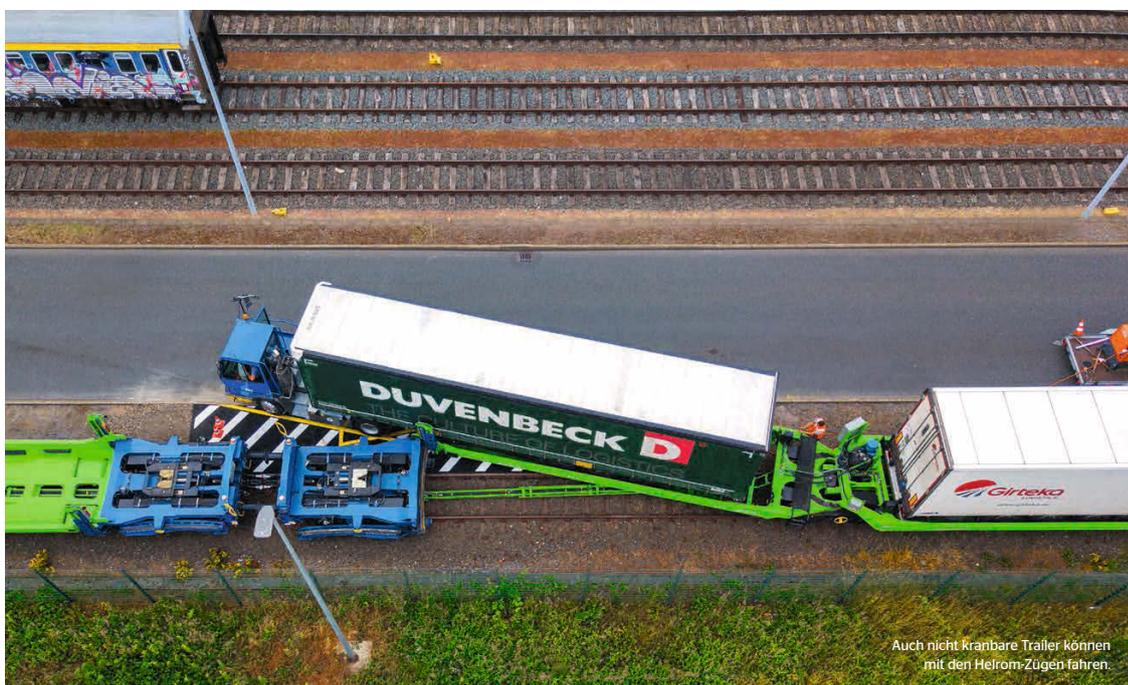


Klappe zu, Trailer drin

Unpünktliche, unzuverlässig fahrende Züge sind ein Dauerthema im KV und für viele Verloader der Grund, warum sie der Schiene fernbleiben. Das Bahnunternehmen **Helrom** will nicht nur hier neue Wege beschreiten.



Auch nicht kranbare Trailer können mit den Helrom-Zügen fahren.

FOTO: JULIA REISINGER

Von Michael Cordes

Neulinge werden immer kritisch beäugt. Egal, ob im Sport, in der Politik oder in der Wirtschaft. Was machen sie anders als die Platzhirsche? Können sie tatsächlich die Leistung erbringen, die die alten Hasen mit ihrer Erfahrung schon seit Jahrzehnten abliefern?

Helrom ist so ein Neuling im intermodalen Markt. 2018 fiel der Startschuss für das Unternehmen mit Sitz in Frankfurt. 2020 wurden die ersten Züge auf die Schiene gesetzt und 2021 begann der Regelbetrieb mit den

ersten KV-Zügen zwischen Düsseldorf und Wien. Seitdem ist die Zahl der Abfahrten auf drei pro Woche gestiegen: Montag-, Mittwoch- und Freitagabend verlässt der Zug Düsseldorf. Am nächsten Tag kommt er gegen Mittag in Wien an und macht sich am Abend wieder auf den Rückweg nach Düsseldorf.

Die Helrom-Züge sind anders als normale KV-Züge. Zum einen, was die Qualität anbelangt - dazu später mehr. Zum anderen, weil die Umschlagtechnik eine völlig andere ist. Verladen wird horizontal: Dabei wird der Trailerwagen seitlich geöffnet. Der Trailer wird auf eine Tasche

geschoben. Dann wird die Tasche mit dem Auflieger in den Waggon gezogen. Klappe zu, Trailer drin.

Geeignet für nicht kranbare Trailer

Damit sind verschiedene Vorteile verbunden. Ein wichtiger: Es können nicht kranbare Trailer verladen werden. Laut dem Verband „Die Güterbahnen“ sind 95 Prozent der Sattelaufleger in Deutschland nicht kranbar und damit nicht für den herkömmlichen Umschlag im KV geeignet.

Ein weiterer Vorteil: „Es werden keine Kräne benötigt“, sagt Wolfgang Maier, seit April 2023 Chief Operating

Officer. 42 Jahre lang war er bei DB Cargo in verschiedensten Positionen tätig, zuletzt in der operativen Leitung des europäischen Schienengüterverkehrs.

Maier weist auf einen weiteren Vorteil der Umschlagtechnik hin: Platz wird kaum benötigt - es reicht seitlich der Waggons ein befestigter Streifen von etwa 9 Meter Länge. Damit sind auch keine hohen Investitionen in eine Terminaltechnik erforderlich. „Wir sprechen deshalb bewusst von Hubs, nicht von Terminals“, sagt Maier. Diese Hubs könnten in deutlich kürzerer Zeit errichtet werden als großflächige Terminals. Wichtig sei ein Gleisanschluss und eine Abstellfläche für die Auflieger.

Aber auch hinsichtlich der Qualität hebt sich Helrom von herkömmlichen KV-Zügen ab. „Seitdem wir am Markt sind, ist kein Zug ausgefallen“, sagt Maier. Auch das Versprechen gegenüber dem Kunden, wann Helrom den Trailer übergibt, wird gehalten“, so Maier. Laut seiner Aussage ist die Pünktlichkeit eine andere als die, die man sonst aus dem System Bahn kennt.

Doch wie gelingt Helrom das? „Unser Garant ist, dass wir alles in einer Hand haben“, sagt Maier. Vom Lokführer über den Lade- oder Wagenmeister bis hin zum Disponenten ist alles Helrom-Personal. Die einzigen Schnittstellen zu einem anderen Unternehmen seien die zum Netzbetreiber.

Derzeit verfügt das Unternehmen über 18 Waggons und kann damit pro Zug 36 Trailer befördern. Die Auslastung gibt Matthias Herrmann, Chief Finance Officer, mit 95 Prozent an. „Damit liegen wir über unserem Plan von 85 Prozent“, sagt er.

Bei den 18 Waggons soll es nicht bleiben. „Spätestens zum ersten Quartal 2024 werden wir den Waggonpark auf 120 Einheiten ausdehnen“, kündigt Maier an. „Für die nächsten sieben Züge ist die Finanzierung bereits gesichert“, ergänzt Herrmann. Fünf eigene Lokomotiven besitzt Helrom aktuell. „Für den zusätzlichen Lokbedarf prüfen wir die Anmietung weiterer Loks, können uns aber auch einen Kauf vorstellen“, sagt Herrmann.

Laut Maier soll der erste neue Zug bereits zum Jahreswechsel 2023/2024 auf der Route Düsseldorf-Wien zum

Einsatz kommen. „Dann bedienen wir die Relation täglich und können unseren Kunden noch mehr Flexibilität anbieten“, so der COO. Über mögliche neue Routen führt Helrom Gespräche mit seinen Kunden. „Spätestens zu Beginn des kommenden Jahres werden wir in Europa ein drittes und viertes Land anbieten können“, kündigt Herrmann an.

Boxenstopp wie in der Formel 1

„Unser größtes Pfund ist die Zuverlässigkeit. Das spiegeln uns auch die Kunden wider“, so Maier. Daher seien auch Lebensmittel oder Kühltrailer auf den Zügen - Waren, die sonst eher per Lkw befördert werden. „Wir fahren gerne zeitkritische Güter“, ergänzt Herrmann. Um wenig Zeit zu verlieren, werden beispielsweise anfallende Reparaturen an den Waggons nach Möglichkeit direkt am Gleis gemacht. Die Mitarbeiter seien zudem sehr motiviert. „Es ist fast wie in der Formel 1: Unsere Kollegen warten

wie am Boxenstopp auf den Zug, um ihn möglichst schnell zu be- und entladen“, sagt Maier.

Zwar benötigt Helrom keine aufwendige Infrastruktur. Dafür sind die Wagen mit der Verladetechnik teurer als herkömmliche Taschenwagen. Die Mehrkosten gibt

Herrmann mit 40 Prozent an. Produziert werden die Wagen bei zwei unterschiedlichen Unternehmen, eines in Polen und das andere in Österreich. Herrmann sieht bei einer höheren Produktion noch Luft, dass die Kosten pro Stück deutlich sinken könnten.

Hinter Helrom steht als Investor Swiss Life Asset Managers als signifikanter Minderheitsgesellschafter. Der Kauf der neuen Waggons ist jedoch über eine Bankenfinanzierung gelungen. „Hilfreich war dabei die Förderung über 15 Millionen Euro durch das Zukunftsprogramm Schienengüterverkehr des Bundes“, sagt Herrmann.

Operativ schreibt das Unternehmen schwarze Zahlen, allerdings sind die Anlaufkosten bislang noch nicht gedeckt. „Ab dem dritten Zug sind wir komplett in der Gewinnzone“, so Herrmann. Wenn auch hier alles nach Plan läuft, wäre das im kommenden Jahr der Fall.

ANZEIGE

Auf die Schiffe & Schiene. Fertig. Los!



Raus aus dem Wasser und ab aufs Rad, runter vom Rad und rein in die Laufschuhe – was beim Triathlon die Wechselzone, ist beim Güterverkehr der Binnenhafen. Hier sind Ihre Güter nur kurz, aber jetzt kommt's drauf an. Denn wenn Bahn, Binnenschiff und Lkw verknüpft werden, zählt jeder Handgriff.

Die bayernhafen Standorte bieten optimale Bedingungen für den Wechselzonen-Moment. Rundum-Service für Ihren Umschlag – wir freuen uns auf den Dialog mit Ihnen.

www.bayernhafen.de

Beste Verbindungen.
 Best Connections.

bayernhafen
 Aschaffenburg – Bamberg – Nürnberg – Roth – Regensburg – Passau