

NETZWERK NACH SPANIEN

**Clevere Lösung für
Industriekunden: Megatrailer
fahren auf Taschenwagen
durch Frankreich.**

Die Stärke des europaweiten Netzwerks, gepaart mit innovativen Lösungen – so überzeugt DB Cargo Kunden aus der Industrie mit einem neuen Produkt zwischen Deutschland und Frankreich. „Wir wollen ab dem kommenden Jahr große Satelaufleger mit Taschenwagen auf der Schiene transportieren“, erläutert Andreas Weiss vom Sales & Operations Center bei DB Cargo Logistics. „Weil immer weniger Neukunden einen Gleisanschluss haben, schaffen wir mit diesem Konzept die perfekte Lösung, um Straße und Schiene perfekt miteinander zu kombinieren.“

Knapp 1.000 Kilometer beträgt die Distanz zwischen Saarbrücken und dem französischen Perpignan am Fuße der Pyrenäen. Wo bisher nur Züge oder Lastwagen über Schienen und Straßen brausten, will DB Cargo Logistics nun beide Verkehrsträger kombiniert einsetzen. Am Terminal Perpignan Saint Charles werden die Trailer wieder hinter die Sattelschlepper gespannt und gelangen auf der Straße zum Ziel in Spanien.

FLEXIBILITÄT BEI INTERNATIONALEN VERKEHREN

Damit geht DB Cargo vor allem auf die Anforderungen der Autoindustrie ein. Diese setzt häufig auf die Schiene, um die westeuropäischen Werke und Zulieferstandorte mit denen der iberischen Halbinsel zu verbind-

den. Allerdings verlangen die Kunden aus der Autobranche mehr Flexibilität, um besser auf Marktschwankungen reagieren zu können. „Aus dem Grund haben wir uns in verschiedenen Teams zusammengesetzt und überlegt, welche Alternativen wir auf dem Korridor anbieten können“, erzählt Weiss. „Da es bisher noch keine Lösung für Megatrailer auf Taschenwagen seitens DB gab, haben wir beschlossen, diese zu entwickeln und so den potenziellen Kundenkreis zu erweitern.“

Dabei bringt DB Cargo Logistics seine ganze Expertise mit. Die Logistiker steuern zum Beispiel für Opel das gesamte Zwischenwerksnetz bis nach Spanien. Von Eisenach fahren Megacombis bis nach Saragossa, dabei arbeitet DB Cargo Logistics eng mit der spa-

nischen Tochter Transfesa zusammen. Problematisch sind die unterschiedlichen Vorschriften zur Nutzung der Megacombis auf der Straße in Spanien und Deutschland. In Deutschland ist der Straßenvorlauf bzw. -nachlauf verboten, sodass hierdurch zahlreiche Potenziale im Bestandsverkehr als auch zusätzliche Lieferantenverkehre nicht realisiert werden können. Hinzu kommen die oft aufwendigen Umachungen in Cerbère an der französisch-spanischen Grenze.

AUFWENDIGE GENEHMIGUNGEN

Beim Projekt nach Perpignan gilt es vor allem, die komplexen Genehmigungsverfahren in Frankreich zu durchlaufen. Die sind

notwendig, um die genauen Trassen festzulegen, die die Taschenwagen fahren dürfen. Trotz anfänglicher Herausforderungen ist man bei DB Cargo Logistics zuversichtlich, ab 2018 gemeinsam mit der französischen Tochter ECR ein leistungsfähiges und innovatives Zugsystem anbieten zu können.

„Wir mussten eine ganze Reihe von Tests planen und durchführen“, erläutert Weiss. Mitte März 2017 konnte der Testtransport starten – mit vielversprechendem Erfolg: 15 Stunden brauchen die Züge bis nach Perpignan.

Mit dem niederländischen Transportdienstleister Ewals Cargo Care – einem der europaweit führenden Lkw-Spediteure im Bereich Kombierter Verkehr – hat DB Cargo Logistics den idealen Partner für die-

ses Projekt gefunden. „Dank der großen Flotte an kranbaren Megatrailern sowie der starken Präsenz auf der iberischen Halbinsel ist Ewals der richtige Partner. Im Gegenzug profitieren sie von unserer Zuglösung, das ist eine Win-win-Situation“, hält Weiss fest. **an** ■

Kontakt | Andreas Weiss
Tel. : +49 6107 509-823
Andreas.Weiss@deutschebahn.com



PERPIGNAN:
Die südfranzö-
sische Stadt
wird für DB
Cargo zum Tor
nach Spanien.

UMSCHLAG:
Portalkrane
heben schwere
Megatrailer auf
die Waggon.



FOTOS: ADOBE STOCK; DEUTSCHE BAHN

