



Sattelaufleger ohne Umrüstung auf die Schiene verlagern. Aus dem Kombinierten Verkehr ist der Logistikdienstleister CargoBeamer damit heute nicht mehr wegzudenken.

CargoBeamer

Starker Partner im KV

Nicht kranbare Sattelaufleger von der Straße auf die Schiene zu verlagern war in der Vergangenheit vielfach noch nicht möglich. Durch das eigens entwickelte System von CargoBeamer lässt sich diese Problematik leicht beheben – und schafft Anreize für den Kombinierten Verkehr.

Der Leipziger Logistikdienstleister CargoBeamer hat große Pläne für das Jahr 2023 und setzt diese auch konsequent um. Mit dem eigens entwickelten Verladesystem bringen Vorstandsvorsitzender Nicolas Albrecht und sein Team jegliche Arten von Sattelauflegern ohne Umrüstung von der Straße auf die Schiene. Der Umschlag findet dabei entweder in speziellen CargoBeamer-Terminals, wie zum Beispiel in Calais, oder mit einem Reachstacker statt. Auf zwei parallelen Verladespuren können am nordfranzösischen Standort 36 Sattelaufleger in einem Durchgang ent- und wieder beladen werden. Insgesamt bewegt CargoBeamer damit 72 Sattelaufleger innerhalb von rund 20 Minuten. Mit dem dafür eigens angepassten System und der hohen Umschlaggeschwindigkeit beweist sich das international aufgestellte Unternehmen als starker Partner im Kombinierten Verkehr (KV) und Vorreiter der Transportwende in Europa.

Eigene Waggonproduktion in Betrieb

CargoBeamer-CEO Nicolas Albrecht und seine Mitarbeiter erreichten auch im Jahr 2022 neue Meilensteine. Trotz der Auswirkungen des Ukraine-Kriegs auf das Straßen- und Schienennetz

ist das Unternehmen stark gewachsen – ein gutes Zeichen dafür, dass neue KV-Systeme gut von Logistikern, Großverladern und Speditionen angenommen werden. „Sowohl bei uns als auch in der Branche allgemein wird wahrgenommen, dass unbegleitete Verkehre von nicht kranbaren Sattelauflegern eine Nische mit unfassbarem Wachstumspotenzial darstellen“, hebt Albrecht hervor. „Da viele Straßenspediteure merken, dass der Fahrermangel schon heute ihr Geschäft gefährdet, gewinnt die Verlagerung auf die Schiene immer mehr an Relevanz.“ Die hohe Nachfrage ging bei CargoBeamer innerhalb der letzten zwei Jahre mit einer merklichen Vergrößerung des Teams und vielen neuen Projekten einher.

Die in Betrieb gegangene Waggonproduktion ist dabei nur ein Projekt von vielen. „Neben dem klassischen Betrieb von Routen und Terminals“, merkt Albrecht an, „haben wir uns dazu entschieden, zusätzlich selbst Waggons zu fertigen.“ Die Produktion findet seit Oktober 2022 auf einem umgerüsteten Werksgelände in Erfurt statt, das vormals zur Herstellung von Lokomotiven genutzt wurde. Während CargoBeamer die Endmontage in Erfurt vornimmt, werden die einzelnen Komponenten



Ein Einblick in die Produktionsstätte in Erfurt. Hier nimmt das Team von CargoBeamer die Endmontage der Waggon vor.



Nicolas Albrecht, CEO bei CargoBeamer, hat für dieses Jahr noch große Pläne, die er gemeinsam mit seinem Team umsetzen möchte.

ten momentan größtenteils in Mittel- und Osteuropa gefertigt. Ein ausgewähltes Team nimmt sich derzeit der ersten Testcharge im Umfang von 24 Wagen, also einem knappen Ganzzug-Set, an. Die eigene Waggonproduktion habe laut Albrecht den Vorteil, dass die Fertigung schneller umgesetzt werden kann, denn für die Lieferung von Waggon müsse man teilweise mit einer Wartezeit von mehreren Jahren rechnen. „Wenn die aktuelle Testphase der 24 Waggon beendet ist“, führt Albrecht weiter aus, „wird die Produktion noch einmal gestoppt.“

Mit Blick auf die neuen Produktionsbedarfe soll die 300 Quadratmeter große Produktionsstätte dann für die Serienfertigung umgerüstet werden. Hierfür ist unter anderem eine zweite Montagelinie geplant, mit der an mehreren Waggon parallel gearbeitet werden kann. Nach Umbau des Geländes rechnet man bei CargoBeamer mit einer Fertigung von mehreren 100 Waggonheiten im Jahr.

Alle Optionen offenhalten

In den letzten Monaten legten Nicolas Albrecht und sein Team ihren Fokus zudem darauf, bestehende Routen hochzuskalieren, indem die Frequenzen bereits etablierter Linien in Deutschland, Italien und Frankreich erhöht wurden. „Von Kaldenkirchen in Nordrhein-Westfalen bis nach Domodossola in Italien zählen wir aktuell 17 Abfahrten die Woche in jede Richtung, also 34 Züge insgesamt“, so Albrecht. Auch von Kaldenkirchen nach Perpignan in Südfrankreich wurden die Rundläufe erhöht. „Neben dem etablierten Alpinverkehr“, fährt Albrecht fort, „schauen wir uns parallel an, in welchen Märkten wir uns zukünftig sehen. Unseren Kernmarkt sehen wir zunächst in Mittel- und Südeuropa, wollen uns jedoch mittelfristig auch in Richtung Osteuropa entwickeln.“

Neben den erhöhten Frequenzen stehen auch in den Terminals Veränderungen an, wie zum Beispiel der Ausbau am Standort Kaldenkirchen. Dass der Baustart noch dieses Jahr stattfindet, sieht

Anzeige

HOYER

Dein Partner für Bunker-Service

Betriebs- und Schmierstoffe für den sicheren Betrieb Deiner Flotte.

Infos unter:

Tel. +49 40 53798470
hoyer-marine.de



**Kurze Strecken mit dem Lkw, lange mit dem Zug.
Bei CargoBeamer wird Nachhaltigkeit schon heute
gelebt.**



CargoBeamer

CargoBeamer-CEO Albrecht als sehr realistisch. „Parallel widmen wir uns diesem Jahr dem Terminal in Domodossola, in dem wir die Sattelaufleger bereits mit Reachstackern auf die Schiene verladen“, fügt er hinzu. Auch hier werde der Baustart im Laufe dieses Jahres erwartet.

Auch wenn Albrecht und sein Team Stand heute noch keine Umrüstungen in bestehenden Terminals durchführen, hält man sich diesen Schritt für die Zukunft offen. Da die von CargoBeamer verwendete Verladetechnik unterirdisch und modular verbaut wird, gestaltet sie sich im Vergleich zum Portalkran als äußerst platzsparend. „Grundsätzlich ist ein Szenario, in dem ein herkömmliches Kranterminal um- oder aufgerüstet wird, daher absolut denkbar“, so Albrecht. „Da die Technik darüber hinaus nahezu geräuschlos ist, wird eine Lärmbelastung auf umliegende Gebiete de facto ausgeschlossen.“ Letztendlich benötigt die Technik zudem weniger Mitarbeiter, da der Anteil manueller Prozesse reduziert wird. „Mit diesen Möglichkeiten“, führt Albrecht aus, „sind wir deutlich flexibler in der Auswahl neuer Terminalstandorte. So können wir uns beispielsweise auch Areale ansehen, in die ein Kranterminal nicht passen würde, für uns jedoch spannend sind, da sie so gut gelegen sind, zum Beispiel nah an der Autobahn und Güterverkehrszentren. Ob man mit einem bereits bestehenden Terminal eine Partnerschaft eingeht und dieses umrüstet, will CargoBeamer für die Zukunft ebenfalls nicht ausschließen.“

Emissionen reduzieren

Seit dem Jahr 2022 ist sowohl das Unternehmen als auch der Service, den CargoBeamer anbietet, zertifiziert klimaneutral. Damit sendet der KV-Spezialist ein starkes Signal an die Logistikbranche. Mit den Goldstandard-Zertifikaten, die bei CargoBeamer seit

Anfang 2022 über den TÜV Nord Cert eingekauft werden, investiert der Logistikdienstleister in weltweite Klimaschutzprojekte im Einklang mit den Sustainable Development Goals (SDG) der Vereinten Nationen. „Für uns ist das Thema Nachhaltigkeit der zentrale Teil der Unternehmens-DNA“, so Albrecht. Die Ausgleichsprojekte erachtet der Geschäftsführer dabei als die beste Art, CO₂ zu kompensieren. „Wichtig ist uns jedoch auch, dass wir unseren CO₂-Ausstoß bestenfalls von vornherein unterbinden, statt ihn zu kompensieren.“ Neben den bereits 85 Prozent, die über die Schiene eingespart werden, betrifft die Kompensation daher nur die letzten 15 Prozent an Emissionen, die unter anderem im Terminalbetrieb anfallen.

Sarah Kuhn

So funktioniert CargoBeamer

- » Der Lkw kommt mit Sattelaufleger zum Terminal und stellt ihn auf einer der Parkflächen ab
- » Fahrer und Zugmaschine können Terminal umgehend verlassen oder direkt einen neuen Sattelaufleger mitnehmen
- » Sattelaufleger wird von Terminalfahrzeug auf bereitstehende Transportwanne neben dem Umschlaggleis gefahren und abgekoppelt
- » Wenn der Zug eingefahren ist, erfolgt die automatisierte Beladung mit Sattelauflegern; parallel werden die ankommenden Auflieger auf die gleiche Weise abgeladen (für einen gesamten Zug dauert dieser Prozess rund 20 Minuten)
- » Abfahrt: CargoBeamer übernimmt den Langstreckenteil des Transports auf der Schiene