

Aktuelle Branchennews

Temperaturgeführte Transporte im Kombinierten Verkehr

(02.06.2008)

Seit April werden erstmals temperaturgeführte Transporte im Kombinierten Verkehr durchgeführt. Die Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr GmbH & Co KG setzt im internationalen Ganzzugnetz kranbare Thermo-Trailer ein. Bislang fehlten diese nicht nur, für den Schienentransport gab es bisher keine Energieversorgung der Kühlaggregate sowie keine Möglichkeit, die Temperatur zu kontrollieren und zu überwachen.

Für den Durchbruch sorgen kranbare, isolierte Sattelanhänger, die der Kombiverkehr-Gesellschafter Mainsped im Auftrag des Pharmakonzerns Sanofi-Aventis ein halbes Jahr lang erfolgreich getestet hat. Die neuen Trailer, die aus bewährten Einzelkomponenten entwickelt



Verladung des neuen isolierten Sattelanhängers

wurden, verfügen einerseits über eine autarke Energieversorgung ihres Kühlaggregats. Andererseits kann die Temperatur im Inneren des Thermokoffers fernüberwacht und -gesteuert werden. Das Thermoaggregat, das die Temperatur im Inneren des Trailers konstant in dem vom Versender geforderten Bereich zwischen zwei und acht Grad Celsius hält, wird von einem eigenen Kraftstofftank unter dem Anhänger gespeist. Ebenfalls ist in dem Aggregat ein Datenfunkmodem untergebracht, das die Temperaturdaten aus dem Fahrzeug regelmäßig an die Disposition des beauftragten Spediteurs übermittelt. Auf diese Weise kann nicht nur die Temperatur überwacht werden, sondern die Disponenten haben gleichzeitig die Möglichkeit, die Temperatur aus der Ferne zu steuern. Auch die Einstellung anderer Temperaturbereiche ist möglich.

Bei den Tests zwischen Oktober 2007 und März 2008 waren die Sendungen mit empfindlichen pharmazeutischen Gütern im Italienverkehr sehr unterschiedlichen klimatischen Bedingungen ausgesetzt, unter denen sich die Technik ausnahmslos bewährt hat. Nach den positiven Erfahrungen fahren deshalb seit April weitere Mainsped-Sattelanhänger mit temperaturgeführten Gütern desselben Kunden auch auf Zügen zwischen Ludwigshafen und Budapest. Die Kapazität der Kraftstofftanks ist so ausgelegt, dass die Trailer einen kompletten Rundlauf auf der Schiene ohne Betankung hinter sich bringen. Die Trailer, die Ludwigshafen montags verlassen, werden in Budapest in der Wochenmitte entladen, nehmen neue Ware auf und sind am Freitag wieder in Ludwigshafen, ohne die Tanks zwischendurch aufzufüllen.

Die innovative Lösung wurde im Rahmen des EU-Projektes „CREAM“ entwickelt. In dem Projekt sollen künftig noch weitere Möglichkeiten zum Transport temperaturgeführter Güter auf Basis kostengünstiger, standardisierter und bewährter Einzelkomponenten erarbeitet werden. Die Abkürzung CREAM steht für „Customer-driven Rail-freight services on a European mega-corridor based on Advanced business and operating Models“.