

# In zwei Tagen fit für die Schiene

Spedition Bruhn aus Lübeck lässt nicht kranbare Auflieger umrüsten – Werkstatt SSG montiert das System Tomlift



Bei der Spedition Bruhn steht grüne Logistik im Fokus. Das Unternehmen mit Sitz in Lübeck versucht daher, möglichst viele Verkehre vom Lkw auf das Seeschiff oder die Bahn zu verlagern. „Wir sind absolute Verfechter des Kombinierten Verkehrs. Unser ganzes System ist darauf ausgerichtet“, sagt Geschäftsführer Marco Lütz. Eigene Zugmaschinen und Fahrer hat Bruhn nicht, sondern kauft sie bei langjährigen Partnerfirmen ein. Die meisten Trailer sind kranbar. Die es nicht sind, wie Modelle aus den Jahren 2011 und 2013, lässt die Spedition gerade mit einem Nachrüst-Bausatz für die Schiene fit machen. „Damit können wir Bestandstrailer flexibler im Markt einsetzen und durch den verschleißärmeren Bahntransport auch länger betreiben“, erläutert Philipp Buschendorff, Flottenmanager bei Bruhn.

Der Komplett-Bausatz Tomlift stammt von dem Hersteller Transport Innovation aus Frankfurt. „Wir sind vergangenes Jahr bei der Messe Transport Logistic darauf aufmerksam geworden“, sagt Buschendorff. Angetan von der Lösung, ließ er zunächst einen Trailer von der freien Truck- und Trailerwerkstatt Skandic Service (SSG) im Skandinavienkai in Lübeck-Travemünde umrüsten. SSG, Tochtergesellschaft der Lübecker Hafengesellschaft (LHG), fungiert als Einbau- und Vertriebspartner für das Tomlift-System und hat das gesamte Prozedere für Bruhn erledigt. „Die Fahrzeuge müssen nach dem Umbau für den Waren-

verkehr zugelassen werden, sich also einer Kodifizierung unterziehen“, erläutert SSG-Betriebsleiter Marko Mahnke. Die SSG hat das gemeinsam mit DB Schenker Rail gemacht. Damit sei gewährleistet, dass auch andere Bahnunternehmen das System akzeptieren.

Als Ergebnis der Kodifizierung hat SSG einen Aufkleber mit einer eindeutigen Bezeichnung für den Trailer erhalten, der unter anderem die Fahrgestellnummer und Sattelhöhe enthält. Damit sehen Kranführer und Einweiser bei der Verladung auf die Bahn, für welche Taschenwagentypen sich der Auflieger eignet. SSG lässt auch die Fahrzeugpapiere bei der Zulassungsstelle anpassen und hat die technische Abnahme durch einen neutralen Gutachter erledigen lassen. „Wir haben den ersten Trailer acht Wochen lang im Echtbetrieb getestet“, sagt Buschendorff. Zudem wurde auf dem KV-Terminal Baltic Rail Gate am Skandinavienkai der umgerüstete Trailer vielen Tests unterzogen.

## Weitere Trailer folgen

Nachdem die Probeverladungen erfolgreich absolviert und alle erforderlichen Papiere erstellt waren, haben die SSG-Mechaniker kürzlich zwei weitere Kühlauflieger von Bruhn umgerüstet. Weitere fünf sollen im Juli im Rahmen der ohnehin anstehenden Sicherheitsprüfung folgen.

Den Bausatz inklusive aller Teile, Schrauben und einer Anleitung

bekommt die Werkstatt von Transport Innovation auf Paletten geliefert, Langteile werden gesondert mitgeschickt. Der Umbau selbst dauert zwei Tage. Das System wird komplett verschraubt und ist damit demontier- und wiederverwendbar. Die Monteure bringen an beiden Seiten je zwei Greifkanten sowie Schutzplatten unten und an der Dachkante an. Um Stabilität beim Kranen zu bekommen, werden sie unter dem Trailer mit Quertraversen verbunden.

## System wiegt 315 Kilo

Das System wiegt 315 Kilo. „Wir haben den Palettenstaukasten demontieren lassen und somit keinen Nutzlastverlust“, sagt Buschendorff. Auch wurde für die Zulassung das Fahrzeug mit 200 Liter Diesel betankt und mit dem Ladungssicherungsequipment verworfen. „Wir haben somit nicht das Leergewicht, sondern das Realgewicht in die Papiere eintragen lassen.“ Damit sei sichergestellt, dass es zu keiner Überladung kommt.

Mit der Umrüstung kann Bruhn die Trailer länger nutzen. Bislang hat die Firma ihre Auflieger nach rund acht Jahren wieder verkauft und neue angeschafft. „Mit Tomlift schaffen wir sicherlich zehn Jahre Laufzeit“, sagt der Flottenmanager. Zumal das Nachrüsten wesentlich günstiger sei, als neue kranbare Auflieger zu kaufen. Tomlift kostet in der Anschaffung ab Werk knapp 4.350 Euro, die Montagekosten betragen rund 1.400 Euro.

Der Bausatz eignet sich für Planen- und Kühlauflieger. „Wir können alle gängigen Modelle der bekannten Hersteller damit ausstatten“, sagt Manfred Heinsch, Geschäftsführer von Transport Innovation. Das Unternehmen ist vor rund einem Jahr gestartet, etwa 450 Trailer für verschiedene Kunden wurden seither umgerüstet.

Die Lieferzeit ist typ- und mengenabhängig, beträgt laut Heinsch in der Regel aber sechs bis acht Wochen. Die umgerüsteten Trailer benötigen für die Verladung in Häfen oder Umschlagbahnhöfen kein Sonderequipment, sondern lassen sich mit vorhandenen Portalkränen aufnehmen.

„Ein weiterer Vorteil ist mit 315 Kilogramm das niedrige Gewicht unseres Systems“, fügt er hinzu. Mit Tomlift sei der Auflieger rund 500 Kilo leichter als ein serienmäßig bahnverladbarer Trailer. Will jemand sein Fahrzeug verkaufen oder nicht mehr für den KV nutzen, kann er Tomlift wieder ausbauen und bei einem anderen Trailer der Flotte einbauen lassen. „Unser System ist das günstigste und einfachste, um nicht kranbare Auflieger für die Bahnverladung umzubauen“, betont er.

Kombiverkehr, Anbieter für intermodale Schienenverkehre, hat Transport Innovation bei der Produkteinführung unterstützt, insbesondere beim Thema Kodifizierung und Zulassung der Trailer. „Tomlift kann dem Spediteur auf Basis der bestehenden Trailerflotte den schnellen und flexiblen Einstieg in den Kombinierten Verkehr ermöglichen“, sagt Heiko Krebs, bei

## DAS SYSTEM

Spediteur Georgios Thomaidis hat Tomlift entwickelt – aus der Not heraus, denn der Fahrzeughersteller war nicht in der Lage, eine ausreichende Zahl kranfähige Kühltrailer zu liefern. Rund 200 eigene Auflieger hat Thomaidis mit dem System umgerüstet. Tomlift ist für alle gängigen Trailertypen geeignet, Dekra-geprüft sowie ISO- und CE-zertifiziert. Der Einbau erfolgt optional durch eine Vertragswerkstatt zum Festpreis.

Kombiverkehr Leiter der Produktion. Ein mit Tomlift umgebauter Trailer werde während des Umschlags nicht anders behandelt als ein konventioneller Sattelanhänger mit vorgerüsteten Greifkanten. „Er ist an jedem Terminal problemlos einsetzbar.“ Viele Spediteure zeigten sich an der Lösung interessiert. „Die bisher eingesetzten umgebauten Trailer liefen ohne Probleme in unseren Zügen mit“, sagt Krebs.

Text und Fotos: Nicole de Jong



„Wir haben den ersten Trailer acht Wochen lang getestet“

PHILIPP BUSCHENDORFF, BRUHN-FLOTTENMANAGER, ÜBER DIE ERSTEN ERFAHRUNGEN MIT DEM UMGERÜSTETEN TRAILER

## DIE UNTERNEHMEN

### Bruhn Spedition:

Das Unternehmen beschäftigt in der Gruppe 130 Mitarbeiter, die einen Umsatz von rund 135 Millionen Euro erwirtschaften. Bruhn unterhält Niederlassungen in Deutschland, Belgien, Finnland, Lettland, Norwegen und Russland. Die Spedition verfügt über mehr als 3.300 eigene Container, Trailer und Containerchassis mit Spezialequipment zum Be- und Entladen von Bulk- und Tankcontainern. Sie transportiert verpackte Güter aller Art, Pulver- und Granulatprodukte und flüssige Lebensmittel. Zu den Kunden zählen Verladere aus den Bereichen Industrie, Handel, Chemie, Lebensmittel und Papier. Das Unternehmen ist Mitglied in der Kooperation ILN.

### Skandic Service (SSG):

Die SSG ist ein Tochterunternehmen der Lübecker Hafengesellschaft (LHG). Die 2010 gegründete Werkstatt wartet und repariert Trucks und Trailer aller Fabrikate. Die Werkstatt liegt mitten im Lübecker Hafen Skandinavienkai, verfügt über einen 24-Stunden-Service, Hol- und Bringenservice, Ersatzteilservice, Ladungssicherung. SSG ist Werkstattspartner von Ad-Truckdrive, Schmitz Cargobull, Kässbohrer, TIP und Tomlift.