

Rheinische Post - Düsseldorf  
vom 13.01.2022

# Lkw-Anhänger fahren jetzt öfter Zug

Die Trailer können einfach auf den neuartigen Waggons geparkt werden. Transporte lassen sich so leichter von der Straße auf die Schiene verlegen. Henkel und IDR sprechen von einer Weltneuheit mit Startpunkt Düsseldorf.

VON ALEXANDER ESCH

**REISHOLZ** Rückwärts einparken ist hier was für Spezialisten. Dem Lkw-Fahrer bleiben links und rechts nur wenige Zentimeter Platz, um seinen Anhänger an die richtige Stelle zu manövrieren. Selbst der Experte braucht ein bis zwei Minuten. Der erste Anlauf klappt nicht, noch mal vorfahren, etwas mehr einlenken, Rückwärtsgang, dann passt es. Der 14 Meter lange Trailer ist in Position – und zwar auf einem Güterzug. Der Lkw-Fahrer fährt derweil in seiner Zugmaschine weiter.

Was auf dem Gelände der IDR Bahn an der Oerschbachstraße in Sichtweite des Henkel-Werks passiert, ist eine Weltneuheit, wie die Beteiligten betonen. Sicher, dass Lkw-Anhänger per Zug transportiert werden, ist nicht neu. Nur eignete sich dafür bislang lediglich ein kleiner Teil der Trailer, der meist aufwendig per Kran verladen werden muss. Auf den neuen Spezial-Waggons können nun rund 80 Prozent aller Lkw-Anhänger einfach geparkt werden. Die flachen Auflagen schwenken zum Verladen einfach zur Seite und senken sich zur Straße hin ab.

Hinter dem Konzept steht eine Reihe von Beteiligten. Die Patente für die schon vor mehr als zehn Jahren entwickelten Waggons liegen bei Helrom. Es fehlte lange so etwas wie der richtige Anwendungsfall. Den schufen in Düsseldorf vor allem Christian Wolf als Leiter der Henkel-Standortlogistik, und Joachim Kochsiek, Geschäftsführer der Stadttochter IDR Bahn und Betriebsleiter der Henkel-Werksbahn. Die beiden hatten ihre Aufgaben 2018 übernommen. Sie suchten nach neuen Lösungen für den Gütertransport über die Schiene und das Gleisnetz der IDR, das die Industrie im Düssel-

dorfer Süden mit dem öffentlichen Gleisnetz verbindet.

Kochsiek kannte die Entwicklung, die Helrom im Angebot hatte, so dass der Kontakt schnell geknüpft war. „Das Konzept stand in wenigen Monaten. Uns ging es vor allem darum, die Sache auch umzusetzen“, sagt Kochsiek. Wolf sagt für Henkel: „Wir wollen mehr Ware auf die Schiene bringen und den intermodalen Verkehr am Standort kontinuierlich ausweiten, um transportbedingte Emissionen zu reduzieren.“ Er nennt noch weitere Gründe. Die Verlässlichkeit des Transportes sei größer, in Bezug auf Pünktlichkeit,

aber auch Frachtkapazität. Und dem Fahrermangel könne man so auch besser begegnen. Der habe mittlerweile dazu geführt, dass das Projekt immerhin schon mal kostenneutral sei. Nun warte man auf noch mehr Kapazitäten und neue Ziele, wie möglicherweise Budapest.

Bislang fährt der Zug drei Mal pro Woche nach Wien und zurück. 15 Waggons bilden einen Zug, auf dem 30 Trailer Platz haben. In Kürze soll es sechs Fahrten pro Woche geben, der Zug auf 20 Waggons mit 40 Anhängern und damit eine Länge von rund 700 Metern wachsen. Hatte Henkel im vergangenen Jahr rund

400 Lkw-Ladungen mit Wasch- und Reinigungsmittel aus einem Werk in Serbien auf die Schiene verlagern können, sollen es in diesem Jahr 750 Ladungen werden. Bislang sind laut Henkel durch den neuen Ansatz 266 Tonnen CO<sub>2</sub> eingespart worden.

Doch längst nicht nur Henkel nutzt das neue Angebot. „Jeder kann mitfahren“, sagt Kochsiek. Allerdings müssten viele Speditionen erstmal vom neuen Ansatz überzeugt werden. „Wir müssen Klinken putzen“, sagt Wolf. Und Henkel könne dabei gut als Türöffner funktionieren. Das Unternehmen fungiert

übrigens auch als Dienstleister auf

dem Gleisgelände der IDR. „Unser Lkw-Fahrer haben aufgrund der Erfahrung auf dem Werksgelände die besten Voraussetzungen, auch dort müssen sie tausende Kilometer rückwärts rangieren“, sagt Wolf.

Ursula Kammelter-Reihls, bei Henkel Leiterin des Bereiches für Infrastruktur-Lösungen am Standort Holthausen, betont, welche Signalwirkung von dem Projekt ausgehen könne. „Wir haben als großer Konzern Start-up-Mentalität bewiesen und ein innovatives Projekt innerhalb weniger Monate umgesetzt.“ So werde langfristig die Wettbewerbsfähigkeit des Industrie-Standortes gestärkt. Wolf ergänzt, dass man gezeigt habe, das Innovation auf der Schiene möglich sei. „Es ist ein großes Pfund, dass Düsseldorf den Startpunkt dafür darstellt.“

Während Henkel heute unter dem Claim „Future Mobility“ abteilungsübergreifend nach Lösungen sucht, war das Thema Mobilität übrigens schon immer von großer Bedeutung für das Unternehmen. So siedelte es sich vor mehr als 120 Jahren in Holthausen an, da die 1898 gegründete IDR dort das Gewerbegebiet über einen Gleisanschluss erschlossen hatte.

## INFO

### Was ist und macht eigentlich die IDR Bahn?

**Unternehmen** Die Industrietrains Düsseldorf Reisholz (IDR) wurde 1898 gegründet. Sie ist heute eine hundertprozentige Tochter der Stadt, die IDR Bahn ist eine hundertprozentige Tochter der IDR. Die IDR Bahn ist ein lokaler Rangierdienstleister mit eigenem Gleisnetz und drei Lokomotiven für die „letzte Meile“.

