

Ennshafen setzt bei Rangieren und Winterdienst auf ein 2-Wege-Fahrzeug:

Unimog – universaler Einsatz auf Schiene und Straße

Wer das Bild zum ersten Mal sieht, reibt sich die Augen: Wie von Geisterhand werden Waggonen auf der Schiene rangiert. Nicht bewegt durch eine Lok, sondern durch einen 2-Wege-Unimog – noch dazu ohne Fahrer. Der steht abseits und dirigiert das Schienenfahrzeug per Funkfernsteuerung. Eine überzeugende Lösung. Auch für das Containerterminal im österreichischen Ennshafen, wo der Unimog U400 seit Herbst 2005 im Einsatz ist.

Das Fahrzeug ist ausgelegt auf den Verschub von Waggonen mit Anhängelasten bis zu 800 Tonnen. Der Wechsel zwischen Straße und Schiene geht verblüffend schnell. Der Unimog wird richtig positioniert – auf einem niveaugleichen Gleisbereich von nur rund 5 Meter Länge – die Schienenführung hydraulisch abgesenkt und nach nicht einmal 3 Minuten ist das Fahrzeug bereit zum Rangieren. Ein deutlicher Mehrwert gegenüber einer Lok. Noch dazu da der Unimog im Mehrfacheinsatz ist. Auf der Schiene, aber auch auf der Straße bzw. dem Hafengelände.

Gerhard Oberbichler, Leiter des Container-Terminals im Ennshafen, schwärmt vom „tollen 2-Wege-Unimog“, weil er „flexibel als Verschubfahrzeug und im Winterdienst einsetzbar ist und das in beiden Anwendungen absolut zuverlässig mit überzeugenden Ergebnissen“. Dafür sorgen das Fahrwerkskonzept des Unimog, das wie geschaffen ist für den Einsatz auf der Schiene sowie die einzigartigen Geräteträgereigenschaften, die Anbau und Antrieb verschiedenster Geräte ermöglichen.

Basis für die Leistungsfähigkeit des Unimog auf der Schiene sind die kompakten Achs-

maße in Verbindung mit Spezialfelgen und Spezialbereifung ab Werk. Somit kann der Antrieb auf der Schiene über die Fahrzeugräder erfolgen, d.h. es ist kein eigener Schienenfahrtrieb sondern lediglich eine Schienenführungseinrichtung notwendig. Der hohe Reibwert zwischen Gummirad und Stahlschiene sorgt für beste Traktion und ermöglicht Rangierarbeiten mit bis zu 800



Schneeräumung im Ennshafen mit dem 2-Wege Unimog

Tonnen. Ein hydrodynamischer Drehmomentwandler im Unimog erhöht das Anfahr-drehmoment um das 2,5-fache. So lässt sich der Unimog auch mit schweren Anhängelasten ruckfrei anfahren. Bei wenigen Schaltvorgängen und ohne kuppeln zu müssen. Das schont Transportgut und Fahrzeug und verhindert jeglichen Kupplungsverschleiß. Das fein abgestufte Getriebe mit 8 Vorwärts- und 8 Rückwärtsgängen, der permanente Allradantrieb und Differenzialsperren sorgen für die optimale Umsetzung der Motorleistung des Mercedes-Benz 6-Zylinder-Dieselmotors in maximale Zugkraft auf der Schiene.

Die auf Kundenanforderungen und Bahnvorschriften zugeschnittene Umrüstung des Unimog-Fahrgestells in ein 2-Wege-Fahrzeug

Die präzise arbeitende Funkfernsteuerung für den wirtschaftlichen Ein-Mann-Betrieb

erfolgt durch international führende Aufbauhersteller – in enger Abstimmung mit DaimlerChrysler. Dies beinhaltet z.B. eine entgleisungssichere Schienenführungseinrichtung, Waggon-Bremsanlage, Kupplungssysteme und weitere bahntechnische Ausstattungen je nach Vorschrift.

In den Wintermonaten kann der 2-Wege-Unimog eine weitere Stärke voll ausspielen. Hafengelände und Gleisnetz versinken im Schnee? Kein Problem. Mit wenigen Handgriffen wird aus dem Unimog ein leistungsfähiges Winterdienstfahrzeug, das mit Schneepflug und Salzstreuer für freie Schienen und Wege sorgt. „Im Winterdienst“,



Hoher Reibwert: Gummirad auf Stahlschiene sorgt für maximale Traktion – auch bei schweren Lasten und winterlichen Verhältnissen

bestätigt Gerhard Oberbichler, „ist es für uns wichtig, unabhängig mit eigener Ausrüstung agieren zu können“. Im Containerterminal müssen rund 25.000 qm Fläche von Schnee und Eis frei gehalten werden, oft mehrmals täglich. Nur so können die Abläufe im Hafengebiet gewährleistet werden. Im harten

Fahrzeugdaten Unimog im Ennshafen

- Unimog U400 mit Gesamtgewicht 11,9 t
- 6-Zylinder Diesel Motor mit 231 PS
- Wandlerschaltkupplung
- Arbeitshydraulik für Steuerung des Schneepflugs und zur hydraulischen Absenkung der Schienenführungseinrichtung
- Zwihehoff/Zagro Schienenführung, Waggon-Bremsanlage 800 t, Kuppelstange
- Funkfernsteuerung für den Schienenbetrieb
- Schmidt Schneepflug und Streuanhänger 1,7 m³





Kraftvolles Rangieren von Anhängelasten bis zu 800 t

Winter 2005/2006 hat der 2-Wege-Unimog seine Zuverlässigkeit unter Beweis gestellt und auch bei extremen Wetterbedingungen für fortlaufenden Betrieb im Hafen gesorgt. Ein wichtiger Garant für eine gut funktionierende Infrastruktur im Wirtschaftsmotor Ennschafen, der rapide wachsenden Top-Logistikdrehscheibe Nieder- und Oberösterreichs

Der 2-Wege Unimog besticht allerdings nicht nur durch Technik, sondern auch durch Fahr- und Bedienkomfort sowie Sicherheit im



Auch Abseits der Gleise macht der Unimog die Wege im Ennschafen frei und sorgt gleichzeitig mit dem angehängten Salzstreuer für eisfreie Fahrbahnen

Rangier- und Gerätebetrieb. Mit voll klimatisiertem Fahrerhaus, exzellenter Sicht auf die Arbeitsgeräte sowie einem ergonomisch gestalteten Arbeitsplatz für komfortables Arbeiten. Wirtschaftlicher Rangierer und universales Fahrzeug für die Unterhaltung der Infrastruktur in einem: für den Ennschafen hat sich der Einstieg in die Unimog 2-Wege Technik gelohnt. e.B. □

Anzeige

**Die ganze Welt der Trimodalität:
planen, wachsen, optimieren**



Modalistics GmbH, Vinckeweg 20-22, 47119 – Duisburg
☎ +49 203 4 67 06 05 – E-Mail dulsburg@modalistics.com

Intermodal Academy besetzt Aufsichtsrat

Nach erfolgreichem Anlauf der Geschäftsaktivitäten in 2005 besetzte die Intermodal Academy (IA) Ende des Jahres ihren Aufsichtsrat. Mit der Berufung namhafter Persönlichkeiten stellt die IA eine breite Präsenz der Interessen im intermodalen Verkehr für ihre weitere Arbeit sicher. Für den Aufsichtsratsvorsitz konnte Manfred Michel (m.), Geschäftsführer der Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene – Straße (DUSS) mbH, Mainz, gewonnen werden, der über 20 Jahre Erfahrung im Kombinierten Verkehr Schiene/Straße und aus verschiedensten nationalen und internationalen Gremien mitbringt. Für die binnenschiffahrts-



bezogenen Themen wurde Dr. Kurt Schrömgens (r.), Geschäftsführer der Bonamare Binnenschiffahrtsgesellschaft mbH, Köln, in den Aufsichtsrat berufen. Den 3. Sitz im Aufsichtsrat übernimmt Dr. Christoph Seidelmann (l.), geschäftsführendes Vorstandsmitglied der Studiengesellschaft für den Kombinierten Verkehr e.V. (SGKV) Frankfurt. Mit seinen Erfahrungen bei der Normierung und Standardisierung von Containern und Ladeeinheiten und seiner Tätigkeit als Vizepräsident im ‚Bureau International des Containers et du Transport Intermodal (BIC)‘ ist Dr. Seidelmann ein exzellenter Kenner theoretischer und praktischer Aspekte des Intermodalen Verkehrs. Der Aufsichtsrat wird die Arbeit der Geschäftsführung aktiv begleiten und die praxisnah orientierte Schulungs- und Informationsarbeit der IA im Intermodalen Verkehr weiter voranbringen helfen. Dü □

Wiener Hafen startet Ausbau Kombiterminal II zur Jahresmitte

Mitte dieses Jahres sollen im Wiener Hafen die Ausbauarbeiten für das neue Kombi-Terminal beginnen. Vorgesehen ist außerdem der Bau einer Rohstoffhalle. Der Bedarf dafür ist vorhanden: Der Hafen Wien verbuchte 2005 zweistellige Zuwachsraten, sowohl insgesamt (+ 18%) als auch beim Boxenumschlag (+ 13%). Das Projekt Kombi-Terminal zählt zu den großen des Wiener Hafens bis 2008. „Wir werden 12 bis 13 Mio. EUR dafür aufwenden und hoffen, dass schon Mitte des Jahres die Bagger auffahren“, sagt Walter Edinger, Geschäftsführer des Wiener Hafens. Durch den Ausbau verfügt der Hafen dann über 100 000 m² Kombi-Umschlagfläche und eine Container-

umschlagkapazität für 400 000 TEU pro Jahr. Auf dem erweiterten Areal, das sich künftig vom jetzigen Wiencont-Terminal bis direkt an die Donau erstrecken wird, können bis zu 6000 TEU gelagert und Ganzzüge auf sechs Ladegleisen gleichzeitig abgefertigt



werden. In Zusammenarbeit mit namhaften Speditionen wird seit Frühjahr 2005 das Strippen und Staffen von Containern angeboten. 2006 wird mit der Übernahme von Halbfertigprodukten in Containern und Direktzustellung bis zum Montageband des Kunden begonnen. Dü □

Kombinierter Verkehr im Hafen Straubing-Sand

Unter Kombiniertem Verkehr versteht man den Transport von Gütern unter Einsatz und enger Verzahnung verschiedener Verkehrsträger. Häfen, als Schnittstelle zwischen Straße, Schiene und Schifffahrt, sind Kristallisationspunkte für den Kombinierten Verkehr. Am 12. Januar wurde einmal mehr



die Schnittstellenfunktion des Hafens Straubing verdeutlicht – diesmal jedoch durch einen überaus kuriosen Umschlag: 16 Eisenbahnwaggons wurden in ein Binnenschiff mit Ziel Rumänien verladen. Insgesamt werden etwa 130 Waggons auf diesem Wege nach Rumänien verschifft. HSS □