trans aktuell
Die Digitalausgabe für Transport, Logistik und Management
Content Web-PDF aus trans aktuell digital Nr. 21/2025 www.eurotransport.de

Horizontal bringt keinen Erfolg

Die Logistikberatung TransCare fordert kranbare Trailer anstatt horizontaler Systeme für den Kombinierten Verkehr – Helrom-Insolvenz als Beispiel

Diese Nachricht überraschte im Sommer 2025 viele: Das Eisenbahnunternehmen Helrom mit Sitz in Frankfurt am Main hat Insolvenz angemeldet. Dabei schien die Technologie simpel und gut. Mithilfe seitlich aufklappender Taschenwagen können alle Arten von Lkw-Sattelaufliegern ohne Spezial-Terminals und Kräne auf einen Zug verladen werden. Größtenteils elektrisch betriebene Terberg-Zugmaschinen dienen als Bindeglied zwischen den Lkw und dem Zug. Sie schieben die von der Lkw-Zugmaschine abgekoppelten Trailer in die seitlich ausklappbaren Taschen. Ein Königszapfen sichert den Trailer auf dem Wagen.

Für Ralf Jahncke, geschäftsführender Gesellschafter der Logistikberatung TransCare mit Sitz in Wiesbaden, kam die Insolvenz von Helrom nicht überraschend. Seit Jahren beobachtet er horizontale Systeme für den Kombinierten Verkehr (KV). Konkret: Trailerzug-Konstrukte und Seitenverladungskonzepte wie das von Helrom. „Die Kosten liegen bei horizontalen Systemen immer rund 20 Prozent höher als bei vertikalen", lautet sein Fazit.

Das liege an den höheren Waggon- und damit Zuggewichten, die für höhere Energiekosten und gleichzeitig eine geringere Kapazität auf den Zügen sorgen. Die Terminals seien weder schneller im Umschlag noch im Investment günstiger – und deswegen am Ende alle „hochgradig subventioniert".

„Die Waggons sind unbeladen schon zu schwer. Da summieren sich Massen", sagt Dr. Andreas Deutsch, Senior Consultant bei TransCare, gegenüber trans aktuell. Er bezeichnet horizontale Systeme als ineffizient. Neben Helrom nennt Deutsch das horizontale Verladungssystem Modalohr der elsässischen Lohr-Gruppe als Beispiel. Es nutzt schwenkbare Taschenwagen, der Trailer fährt seitlich auf und ab. Mit 350.000 Euro liegen die Kosten laut Deutsch für einen Waggon dreimal höher als bei herkömmlichen. Ohne spezielle Terminals funktioniert das System nicht. „Ein Subventionsloch sondergleichen", so Deutsch.

Auch das Cargobeamer-System mit patentierten Waggons, Umschlagterminals und Software erfährt Kritik. Die Kosten liegen laut Ralf Jahncke rund 20 Prozent über den herkömmlichen KV-Systemen. Zudem seien die Trailer des Unternehmens mit Sitz in Leipzig nicht stapelbar und die Terminal-Kosten zu hoch. Acht horizontale KV-Systeme listet TransCare seit 1995 auf. Helrom, Modalohr

und Cargobeamer sind die einzigen, die noch am Markt sind. Weil sie nach wie vor auf Kapitalerhöhungen und Subventionen angewiesen sind, laufen die Relationen dieser Anbieter wegen der höheren Subventionen fast ausschließlich über die Alpenländer Österreich, Schweiz und Frankreich – so der Vorwurf.

Jahncke habe Anfang der 1990er Jahre – in seiner Funktion als Geschäftsführer des KV-Operateurs Kombiverkehr – bereits den Landesverband Bayerischer Transport- und Logistikunternehmen (LBT) vor der Investition in BTZ – Roadrailer der Bayerischen Trailerzug Gesellschaft gewarnt. Kombiverkehr sollte damals als Gesellschafter gewonnen werden, er habe aber abgelehnt. Das Ergebnis sei einige Jahre später eine teure Insolvenz gewesen.

Das TransCare-Team fordert daher den Stopp aller Subventionen für horizontale KV-Systeme. „Anstatt solche Systeme zu subventionieren, die ohnehin wieder aus dem Markt ausscheiden, sollte die Industrie sich dazu verpflichten, Trailer grundsätzlich kranbar zu machen", sagt Jahncke im Gespräch mit trans aktuell. „Das kostet den Steuerzahler kein Geld, wäre aber eine echte Förderung des KV." Am besten sollte der Trailer nicht nur kranbar, sondern auch abkoppelbar sein – und zwar europaweit. Hybridlösungen für den Transport nicht-kranbarer Trailer wie Trailerkorb, R2L und Nikrasa könnten zwar kurzfristig gegensteuern, sollten aber nur eine Übergangslösung sein.

Helrom hilft das im aktuell laufenden Insolvenzverfahren wenig. „Wir stehen am Beginn einer Umstrukturierungsphase, nicht am Ende unserer Reise. Unser Ziel ist klar: Wir fokussieren uns auf unsere Stärken, sichern unsere Leistung für unsere Kunden und stellen unser Geschäftsmodell zukunftsfest auf. Diese Phase verlangt schwierige Entscheidungen, aber auch klare Richtung – und genau die geben wir jetzt vor", sagte Helrom-CEO Roman Noack im Sommer. Vier von fünf Verbindungen laufen weiterhin. Lediglich eine Verbindung wurde pausiert. Ob das Ende von horizontalen KV-Systemen damit naht, bleibt abzuwarten.

Text: Franziska Nieß | Fotos: TransCare, Nieß

„Die Kosten liegen bei horizontalen Systemen immer rund 20 Prozent höher als bei vertikalen"

RALF JAHNCKE, GESCHÄFTSFÜHRENDER GESELLSCHAFTER TRANSCARE

DAS UNTERNEHMEN

- TransCare ist ein weltweit tätiges Beratungsunternehmen mit Schwerpunkt Transport und Logistik, insbesondere dem Schienengüterverkehr, und eine M&A-Boutique für den Mittelstand.
- 1993 von Ralf Jahncke in Wiesbaden gegründet.
- Geschäftsführung: Ralf Jahncke, Partner: Marius Neininger, Prof. Axel Salzmann.
- 15 Mitarbeitende.
- TransCare hat die folgenden horizontalen KV-Systeme untersucht: BTZ – Roadrailer der Bayerischen Trailerzug Gesellschaft, Railrunner, Cargospeed, Flexiwaggon, Megaswing, Modalohr, Cargobeamer und Helrom.

Impressum: Content des ETM Verlags aus trans aktuell digital 21/2025. Verantwortlich: Doris Lorch, Telefon (07 11) 7 84 98-92 · www.etm.de