

Hoffnung für Einzelwagen

Viele Ansätze zur Steigerung der Wirtschaftlichkeit - Abschluss des EU-Projekts ViWas

Von Jürg Lüthard

Einzelwagen und Wagengruppen können vielleicht doch Bestandteil des Bahnangebots bleiben: mit neuen Lösungen, die typische Probleme wie langsamen Wagonumlauf und Be- und Entladung abstellen. Eisenbahnunternehmen, Wagonvermieter, Telematikhersteller und Bahningenieure präsentierten solche Lösungen jetzt auf der Abschlussveranstaltung des EU-Projekts ViWas (Viable Wagonload Production Schemes - wirtschaftlicher Einzelwagenbetrieb) in Luzern vor.

Container auf Tragwagen lassen sich direkt an der Laderampe entladen, wenn sie clever ausgerichtet mit „Luft“ zwischen den Behältern auf Waggons positioniert werden. Dies zeigte Patrik Dober, SBB Cargo. Dazu werden auf einen 60-Fuß-Wagen entweder zwei 20-Fuß-Container an den Enden mit den Türen zur Wagenmitte oder ein einzelner 40-Fuß-Container mit der Tür zum freien 20-Fuß-Platz gestellt. Das geht zwar zu Lasten der Kapazität, erlaubt aber den Umschlag aus dem Container, der dazu nicht vom Wagen abgenommen werden muss. Zusammen mit Wascosa kam es zur Entwicklung

eines Containertragwaggon mit befahrbarem Gitterboden. Die Behälter können per Gabelstapler be- und entladen werden. Zusätzlich wurde ein 20-Fuß-Container-Loading-Adapter entwickelt, der in den Terminals so auf den Tragwaggon gesetzt wird, dass die Be- oder Entladung per Stapler auch von nicht befahrbaren Tragwaggons aus erfolgen kann. SBB Cargo beschaffte zudem 30 zweischsige Hybridloks Eem 923 zur Bedienung von Gleisanschlüssen. Damit konnten die Kosten gegenüber mit reinen Dieselloks um 34 Prozent gesenkt werden.

Durch leistungsfähige Stapler lässt sich ebenfalls Geld sparen, berichtete Joachim Berends von der Bentheimer Eisenbahn. Die Kosten für Be- und Entladung eines Schiebewagens ließen sich um 60 EUR senken.

Auch ein Loktraktor - also ein Zwei-Wege-Fahrzeug, das sowohl auf der Schiene als auch auf der Straße fahren kann - trägt zur Kostenreduktion bei, berichtete Denis Lévy von Pret SNCF aus Versuchen in den Anschlussgleisanlagen von Le Boulou, Vitry und Saint Priest. Der Traktor holt und bringt die Waggons aus dem oder in den SNCF-Bahnhof. Alle Fahrten ohne Waggons macht der Trak-

tor auf der Straße. Die Gleisanlagen könnten dadurch vereinfacht und die Manöver beschleunigt werden. Bei einer einmaligen Waggonübergabe pro Tag scheint eine Kostenreduktion von 10 Prozent möglich, bei einer zweimaligen von 20 Prozent. In Saint Priest wären gar 35 Prozent erreichbar. Noch ungeklärt ist die

20 %

der Kosten für automatische Kupplung würde die EU tragen

Gerhard Troche: EU-Kommission

allgemeine Zulassung der Traktoren auf den SNCF-Gleisanlagen.

Eine Lösung für den kostengünstigen Rückversand leerer Ladungsträger präsentierte Irmhild Saabel vom Wagonvermieter Wascosa: Die neue Flex-freight-Timber-Cassette lässt sich für den Rücklauf zusammenlegen und stapeln. Die Rungen sind umklappbar, so dass so dass fünf 20-Fuß-Timber-Cassetten aufeinander gestapelt nur die Abmessungen eines 20-Fuß-Containers haben.

Eine einfache Gewichtskontrolle der Ladung ermöglichen Telematiklösungen, erklärte Victor Berends von der Firma Eureka Navigation Solutions. Gewichtssensoren erreichen bereits eine Genauigkeit von mehr als 99 Prozent. Bei der Holzverladung kann der Bediener auf seinem Smartphone das genaue Gewicht des zu beladenden Waggons in Echtzeit ablesen. Entscheidend für die Ausrüstung der Waggons ist die einfache Montage der Komponenten ohne Werkstattaufenthalt, z. B. in einem Terminal. Realistisch erscheint, dass sich die Gesamtkosten für die Ausrüstungen innerhalb von sechs Jahren amortisieren.

Hilfe kommt eventuell auch von der EU. Gerhard Troche aus der Abteilung Gemeinsamer Eisenbahnmärkte signalisierte, dass eine automatische Kupplung mit bis zu 20 Prozent förderfähig sein könnte, wenn es europaweit eine Einigung gäbe. Armand Toubol vom Forschungsprojekt New Opera erinnerte an die Vorteile einer elektrisch gesteuerten Bremse. Sassan Rabet, Vertreter des Gemeinschaftsunternehmens für den internationalen Einzelwagenverkehr Xrail, hielt fest, dass bis 2016 die gemeinsame Buchungsorganisation stehen soll. (ci)

ANZEIGE

Wir lieben Ziele

ALPENSPED
Intensives Logistik

+49 (0)921 84408-33 www.alpensped.de

SyA avisiert per Internet

STÜCKGUT Die Partner der Kooperation System Alliance (SyA) können avispflichtige Sendungen seit kurzem elektronisch beim Empfänger ankündigen. Bisher wurde der Zustelltermin erst nach dem Eintreffen der Güter im Empfangsbetrieb telefonisch vereinbart. Jetzt erhalten die Empfänger bereits bei der Abfertigung im Versandbetrieb eine Nachricht per SMS oder E-Mail über die bevorstehende Anlieferung. Sie können dann über die zentrale Auftragsmanagement-Lösung (zAML) des Verbunds per Internet ihren Wunschzustelltermin auswählen. Wer das nicht innerhalb von zwei Arbeitstagen tut, wird wie bisher vom Eingangsbetrieb angerufen. Zudem können die SyA-Partner ihren Ausgangskunden über die Plattform eine automatische Kommunikation des Sendungsverlaufs bieten. Weiterer Vorteil: Bei idealem Sendungsverlauf kann die Ware bereits direkt am Ankunftsstag vom Empfangsbetrieb zugestellt werden - eine Zwischenlagerung im Umschlaglager ist nicht mehr erforderlich (la)



Effizienz trifft Performance.
MAN TGX mit D38 Motoren bis 640 PS. MAN kann.

Der MAN TGX bringt mit D38 Motoren eine perfekte Synthese von Kraft und Effizienz auf die Straße - und verleiht so Ihrem Erfolg entscheidend mehr Schubkraft. Mit Leistungen von 382 kW (520 PS) bis 471 kW (640 PS) im Schwarzbereich und Drehmomenten von 2.500 bis 3.000 Nm setzen die Triebwerke Bestmarken bei Leistung, Zuverlässigkeit und Wirtschaftlichkeit. Ein leichter Druck aufs Gaspedal und die geriaten Fahrdynamik putz. Vor allem aber fahren Sie wirtschaftlich voraus. Erleben Sie den Antriebsstrang der Extraklasse: www.man.de/D38

MAN kann.

100 Jahre
MAN Truck and Bus

