

### Modalohr-Testfahrten am Gotthard

Seit einigen Jahren werden immer mehr Sattelaufleger mit einer Eckhöhe von 4 m eingesetzt. Der Bundesrat erarbeitet deshalb eine Vorlage für den Bau des 4 m-Korridors (4mK) auf der Gotthardachse (EA 11/12). SNCF Geodis und Modalohr bieten unter dem Projektnamen «Transhelvetica» eine rasch realisierbare Lösung mit Drehtaschenwagen Typ Modalohr an. Es sind dies 6-achsige Gelenkwagen mit 2 Taschen, die in Terminals um 30° gedreht werden, worauf die Sattelaufleger auf- oder abgeladen werden können. Der Terminal besteht aus einer asphaltierten Fläche, in welcher das Gleis eingelassen ist. Die eigentliche Umschlag-einrichtung wird durch 2 seitliche Auffahr-rampen sowie eine im Gleis integrierte Hub- und Drehvorrichtung zum Abdrehen der Wagentasche gebildet.

Der Wagen ermöglicht den Transport von Auflegern mit 4 m Eckhöhe im Lichtraumprofil UIC GB1. Er ist mit Standarddreh-geräten ausgerüstet. Es sind keinerlei Antriebe eingebaut, deshalb ist der Wagen wartungsarm. Die Aufleger müssen nicht kranbar sein.

Grösster Nachteil sind die Terminals, die für einen raschen Umschlag viel Land beanspruchen sowie zahlreiche Hub- und Drehvorrichtungen benötigen und damit vergleichsweise teuer sind.

Das Modalohr-System wird aktuell auf 2 Relationen kommerziell eingesetzt (von Geodis seit kurzem unter der Marke Viia – von Lateinisch «via» = Strasse – vermarktet): seit 2003 auf der Autoroute Ferroviaire Alpine (AFA) Aiton (F)–Orbassano (I) via Mont-Cenis und seit 2006 zwischen Bettembourg (L)–Le Boulou (bei Perpignan, F) über 1045 km, betrieben von Lorry Rail mit Zügen zu 24 Wagen (850 m inkl. Loks, maximal 2400 t).

Nach Angaben des Herstellers können durch verschiedene Anpassungen am bestehenden Modalohr-Wagen 4 m hohe Sattelaufleger im Schweizer Lichtraumprofil EBV 1/P60 (Mindestanforderung an Schweizer Strecken) transportiert werden. Die be-



Zug 97960 Airolo–Arth-Goldau mit der ES 64 F4-088 zwischen Steinen und Arth-Goldau am 24.10.2012.

Le train 97960 Airolo–Arth-Goldau, tracté par la ES 64 F4-088 entre Steinen et Arth-Goldau, le 24.10.2012.



Umschlag in Le Boulou am 2.9.2011. Transbordement au Boulou, le 2.9.2011.

stehenden Varianten des Modalohr-Wagens verletzen im unteren Seitenbereich das Lichtraumprofil EBV 1.

Aufgrund des oben erwähnten Angebots «Transhelvetica» verlangte das BAV Testfahrten am Gotthard, die am 24. Oktober mit 2 Wagen der Lorry-Rail-Variante ausgeführt wurden: Sdmrss 83 82 4977 xxx L-LORRY, Länge 33,87 m, Tara 42,2 t, maximale Zuladung Streckenklasse D 74,8 t (70,8 t unter Regime SS).

Um das Lichtraumprofil einzuhalten, wurden für die Überführung aus Bettembourg mittels Traversen die Taschen der Wagen

über den Drehgestellen höhergelegt, welche dann für die Testfahrten am Gotthard in Arth-Goldau mit einem Strassenkran entfernt wurden. Der 4 m-Aufleger wurde auf der Strasse zugeführt. Unter der Verantwortung der EVU SRTAG verkehrten zwei Zugpaare Arth-Goldau–Airolo. Nur wenige Gleise durften nicht befahren werden: in Arth-Goldau die Gleise 8 und 9 (wegen des Zwischenperrons), in Brunnen das Gleis 4 und in Wassen das Rampengleis 1. Zuglok war die ES 64 F4-088, Eigentum von MRCE, vermietet an Captrain Italia (CTI). Bei diesen Fahrten ergaben sich keinerlei Probleme hinsichtlich Eckhöhen.

Wichtigste Quellen: [www.viia.com](http://www.viia.com), <http://www.zukunft-mobilitaet.net/1276/konzepte/modalohr-umschlag-rollende-landstrasse-niederflur-doppelwagen/> Bau und Finanzierung eines 4 m-Korridors für den Schienengüterverkehr auf der Gotthardachse, Erläuternder Bericht für das Vernehmlassungsverfahren, BAV 2012. Besten Dank für die Unterstützung an Jürg D. Lüthard. fr



Der Testzug verlässt einen Tunnel auf der Gotthard-Nordrampe am 24.10.2012. Fotos: J.D. Lüthard



Der Testzug begegnet unterhalb Gurtellen am 24.10.2012 einem Zug mit herkömmlichen Tragwagen und Standard-Wechselbehältern. Le train d'essai croise au-dessous de Gurtellen un train avec des wagons porte-conteneurs et des caisses mobiles. 24.10.2012.