

## Modalohr-Testfahrten am Gotthard

Jährlich 100 000 Sattelaufleger mit vier Metern Eckhöhe auf der bestehenden Bahninfrastruktur auf der Gotthardachse durch die Schweiz transportieren – das ist das Ziel des Projekts „Transhelvetica“ des französischen Fahrzeugbauers Lohr und der SNCF-Tochter „Viia“. Möglich machen sollen dies weiterentwickelte Modalohr-Wagen, die dank einer sich im unteren Bereich stärker verjüngenden Tasche und einem System zur lastabhängigen Höhenkompensation das in Mitteleuropa verbreitete Umgrenzungsprofil UIC 505-1 einhalten [1]. Der von Lohr Industrie angekündigte Prototyp des „Modalohr UIC“-Wagens lässt allerdings auf sich warten. Bei den beiden Doppelwagen, die am 24. Oktober 2012 für zwei Testfahrten von Arth-Goldau nach Airolo und zurück verwendet wurden, handelte es sich deshalb um Wagen, wie sie auf den Verbindungen Bettembourg (L) – Le Boulou (F) und Aiton (F) – Orbassano (I) eingesetzt werden. Auch mit diesen ist es offensichtlich möglich, ohne jeglichen Ausbau der Infrastruktur einen Vier-Meter-Sattelaufleger über die Gotthardstrecke zu transportieren. Die Fahrten, denen umfangreiche Abklärungen mit SBB Infrastruktur vorangegangen waren, unterlagen nur wenigen Einschränkungen: In Arth-Goldau, Brunnen und Wassen durften einzelne Gleise nicht befahren werden.

Viia möchte mit den weiterentwickelten Modalohr-Wagen ab 2015 zwei Verbindungen Deutschland – Schweiz – Norditalien anbieten und hat beim Bundesamt für Verkehr (BAV) ein Gesuch um Mitfinanzierung der Umschlagterminals eingereicht. In der Schweiz ist man skeptisch. Das System könnte allenfalls als „Übergangslösung bis zur Realisierung des Vier-Meter-Korridors“ und später als Ergänzung desselben dienen, so das BAV. Der Vier-Meter-Korridor ist auch eine unabdingbare Voraussetzung für den Einsatz von Doppelstockzügen durch den Gotthard-Basistunnel. Die Initianten hatten anfänglich das Modalohr-System als Alternative zum Vier-Meter-Ausbau am Gotthard dargestellt, weshalb einige Akteure in der Schweiz die Avancen aus Frankreich nun als potentielle Gefahr für den Vier-Meter-Ausbau sehen, der auf politischer Ebene endlich aufgegleist ist. Inzwischen haben Lohr und Viia ihre Kommunikation angepasst; auch der Begriff „RoLa“ wird nicht mehr verwendet, um nicht als Konkurrenz zur RAlpin-RoLa Freiburg – Novara zu erscheinen. Tatsächlich handelt es sich beim vorgeschlagenen Projekt um Unbegleiteten Kombinierten Verkehr, mit dem Vorteil, dass dank des Horizontalumschlags auch nicht kranbare Sattelaufleger transportiert werden können.

Sowohl die SBB als auch die BLS legten grössten Wert darauf, bei den Testfahrten nicht in Erscheinung zu treten – offenbar aus Angst, dies könnte als Präjudiz für das Modalohr-System und gegen den geplanten Vier-Meter-Korridor gewertet werden. Ursprünglich arbeitete Lohr im Vorfeld der Probefahrten mit den SBB zusammen, und eine Lokomotive von SBB Cargo sollte die Züge ziehen. Nachdem die Zusammenarbeit gemäss Lohr unbefriedigend verlief, betraute man die Bahn-Support GmbH mit der Organisation der Fahrten. Diese bestell-

te die benötigten Traktionsleistungen bei BLS Cargo. Nachdem eine Re 465 der BLS die Modalohr-Wagen wie vereinbart von Basel nach Arth-Goldau gebracht hatte, zog sich BLS Cargo wenige Stunden vor Beginn der Testfahrten überraschend zurück. Schliesslich sprang die SNCF-Tochter Captrain ein und stellte kurzfristig eine ES 64 F4 zur Ver-

Der Modalohr-Testzug verlässt bei der Bergfahrt Richtung Airolo den Wattinger Kehrtunnel bei Wassen. Wie die Fahrt bewiesen hat, ist es bereits jetzt möglich, einen Vier-Meter-Sattelaufleger über den Gotthard zu transportieren. Nach Realisierung des Vier-Meter-Korridors könnte die Modalohr-Technik bei Bedarf genutzt werden, um noch höhere Auflieger zu befördern (Foto: C. Waldis).

fügung. BLS Cargo begründete den kurzfristigen Rückzieher auf Nachfrage damit, man habe erst im letzten Moment erfahren, dass es sich um einen Anlass handle, zu dem auch Pressevertreter eingeladen seien. (mr)

[1] Modalohr-RoLa durch die Schweiz? SER, ERI und EÖ 7/2012, S. 336 – 337



Rechts: Die Begegnung mit einem Neigezug ETR 470 illustriert die Dimensionen des Vier-Meter-Sattelauflegers (Foto: J. Lüthard).



Unten: Die ES 64 F4-088 hat mit ihren beiden Modalohr-Doppelwagen auf der Fahrt von Airolo nach Arth-Goldau gerade den Wattinger Tunnel verlassen (Foto: A. Schmutz).

