

Die Transport Logistic 2013 in München

Die alle zwei Jahre stattfindende „Transport Logistic“ in München gilt als weltgrösste Logistikfachmesse. Die jüngste Ausgabe vom 4. bis 7. Juni 2013 verzeichnete laut Messeleitung 53 000 Besucher und somit einen Rekord. Neben Maritimverkehr, Strassen-transport und Luftfracht waren auch dem Güterverkehr auf der Schiene zwei Messehallen sowie ein grosser Teil des Freigeländes gewidmet. Der vorliegende Bericht zeigt eine Auswahl des Gebotenen.

Alstom legte einen Schwerpunkt auf das Servicegeschäft. Mit 70 Standorten, davon 24 in Deutschland, hat der Jahresumsatz die Grenze von 1 Milliarde Euro überschritten. Seit dem Güterzugunfall in Viareggio gelten für die Wartung von Güterwagen deutlich strengere Vorschriften; insbesondere muss jede Handlung dokumentiert werden. So sind alleine für einen Radsatz mindestens 105 Datensätze zu verwalten, was nur mit adäquaten Informatik-Hilfsmitteln möglich ist.

Im Freigelände war eine auf Hybridantrieb umgerüstete ehemalige V 100 des Magdeburger Hafens zu sehen. Die rund sieben Tonnen schweren Nickel-Cadmium-Batterien werden nachts mit Windenergie aufgeladen; der Hersteller spricht deshalb von einer „Plug-in-Lokomotive“. Um Leistungsspitzen abzudecken oder die Batterien tagsüber aufzuladen, wird ein Dieselaggregat zugeschaltet. Laut Alstom verbieten immer mehr Betreiber den Einsatz von Die-

selokomotiven auf Hallengleisen, weshalb man sich diesbezüglich im Vorteil sieht.

Bombardier zeigte die 187 003, eine der drei ersten Traxx 3 AC mit Diesel-Hilfsantrieb, auf dem Tieflader, der sie aus dem tschechischen Velim nach München gebracht hatte. Dorthin kehrte sie nach der Messe auch umgehend zurück. (Den laufenden Testfahrten in Tschechien und in der Schweiz ist ein separater Bericht in dieser Ausgabe gewidmet.) Während Bombardier damit rechnet, dass längerfristig ein Drittel bis die Hälfte aller neuen Streckenlokomotiven einen Diesel-Hilfsantrieb aufweisen wird, geben sich potentielle Kunden bislang eher zurückhaltend. Bei SBB Cargo spricht man gar von einem „Nischenprodukt“.

Der Hersteller Siemens war mit je einem Vectron für die konkurrierenden Vermieter MRCE (siehe Meldung in Berichte international) und Railpool vertreten. Bislang konnten 46 Lokomotiven dieses neuen Typs verkauft werden. Eine Variante mit Diesel-Hilfsantrieb, analog zur „Last Mile“-Traxx von Bombardier, wird angeboten, wurde aber noch nicht bestellt. Mit der Schweiz-Zulassung des Vectron will man zuwarten, bis die beiden Nord – Süd-Korridore mit ETCS Level 1 LS befahrbar sind, was Ende 2015 der Fall sein wird.

Der im schweizerischen Baar beheimatete Güterwagenvermieter AAE zeigte als Modell

den neuen Doppeltaschenwagen „Twin II“, der sich unter anderem für den Transport von Megatrailern eignet. Zur Aufnahme von Containern verschiedener Längen können zwei Rolltraversen mit geringem Aufwand in die passenden Positionen verschoben werden. Vorerst 100 der mit Scheibenbremsen versehenen und deshalb als leise und wartungsarm geltenden Wagen lässt AAE in Osteuropa fertigen; es bestehen Optionen für mehrere hundert weitere Fahrzeuge. Ein erster Mietvertrag über 50 Wagen wurde in München mit der niederländischen ERS Railways vereinbart.

Innovatrain, ebenfalls aus der Schweiz, demonstrierte den Horizontalumschlag von Wechselbehältern und 20-Fuss-Containern mittels „Container Mover 3000“. Die nötige Infrastruktur ist Lkw-seitig eingebaut und wird vom Lkw-Fahrer bedient. Bahnseitig ist nur ein Adapter nötig, ein Metallgestell, das auf den Tragwagen aufgelegt und über die Zapfen gesichert wird. Das EVU Railcare, das dem Detailhändler Coop gehört, setzt das System bereits im grossen Stil ein. Neu ist die „Container Station 3000“ für die Zwischenlagerung der Behälter (siehe Bild unten rechts), von der Coop 130 Stück beschafft.

„Cargo Beamer“ heisst ein neues System zum Transport von Sattelauflegern mittels Horizontalumschlag, das von der EU über das Programm „Marco Polo II“ stark gefördert wird. Die Serienfertigung von 20 Wagen ist im Gang; 150 weitere sollen bald folgen. Laut Cargo-Beamer-Chef Hans-Jürgen Weidemann liegt die EBA-Zulassung vor, womit einem europaweiten Einsatz nichts im Weg stehe. Bereits im Dezember 2012 habe man bei Testfahrten den Nachweis erbracht, dass sich die Wagen auch für den Transport von Vier-Meter-Sattelauflegern über die Gotthardstrecke eignen. Man habe die in Zusammenarbeit mit der BLS durchgeführten Fahrten bewusst nicht kommuniziert.

Grundsätzlich ist Cargo Beamer, ähnlich wie Modalohr, für seitliches Be- und Entladen in speziellen Terminals ausgelegt. Somit lassen sich, anders als beim klassischen Kombinierten Verkehr, auch nicht kranbare Sattelaufleger befördern. Eine Pilotanlage besteht im VW-Werk Wolfsburg und soll demnächst für Transporte von und nach



Links: Hybridlokomotive MHG 2 des Magdeburger Hafens von Alstom (Foto: M. Rellstab).

Unten: Umschlag eines Coop-Wechselbehälters vom Güterwagen auf das Terminalfahrzeug (links; Foto: M. Rellstab) und Zwischenlagerung in der „Container Station“ (rechts; Foto: J. Lüthard).





Oben links: DB Schenker Rail hat kürzlich 110 elektrische Traxx-Lokomotiven der neuesten Generation bei Bombardier bestellt (siehe Meldung im letzten Heft). An der Münchner Messe wurde deshalb eine DB-rote Traxx 3 als Modell gezeigt (Foto: M. Rellstab).

Oben rechts: Akiem präsentierte mit der 37 042 eine mit Funkfernsteuerung ausgerüstete Prima-Lokomotive, die sich als Zwischenlokomotive für die Bildung von 1500 Meter langen Güterzügen eignen soll (Foto: Ch. Grimm).

Mitte: Mit dem Sdkmss 37 80 4793 006 war einer der ersten in Serie gebauten Cargo-Beamer-Wagen zu sehen (Foto: M. Rellstab).

Bettembourg genutzt werden. Als zweite Relation ist Rostock – Wien vorgesehen. Für das kommende Jahr kündigte Weidemann die Aufnahme von Transporten über die Gotthardstrecke an. Vorgesehen ist auch eine Route Calais – Berlin – Polen – Baltikum. Die Wanne, in der die Auflieger transportiert werden, kann auch mit einem Kran gehoben werden, wenn keine Einrichtungen für den Horizontalumschlag vorhanden sind. Somit lassen sich auch nicht kranbare Sattelaufleger mit einem Kran anheben.

Der französische Hersteller Lohr arbeitet weiterhin an seinem Modalohr-UIC-Wagen. Dieser soll ebenfalls Transporte von Megatrailern über den Gotthard ermöglichen, lange bevor dort der Vier-Meter-Korridor – der politisch auf gutem Weg ist – Realität wird. Der Bau des Prototypwagens zieht sich allerdings in die Länge, obwohl er sich nur in wenigen Punkten vom herkömmlichen, bewährten Modalohr-Wagen unterscheiden soll. Mit der Präsentation ist nicht vor Oktober zu rechnen.

Die ungünstige Wirtschaftsentwicklung und der Wandel der Industrielandschaft gehen an den Güterbahnen nicht spurlos vorbei. Alexander Hedderich, Vorstandsvorsitzender der DB Schenker Rail Deutschland, beklagte im deutschen Wagenladungsverkehr für die ersten Monate des laufenden Jahres Verluste im zweistelligen Prozentbereich. Hält diese Tendenz an, könnte für einen Teil der Beschäftigten Kurzarbeit drohen. Mit dem Projekt „Netzwerkbahn“ will DB Schenker Rail den Betrieb effizienter gestalten, indem Wagenladungs- und Ganzzugverkehr wo immer möglich kombiniert werden. Das soll eine bessere Auslastung bei geringerem Aufwand bringen.

SBB Cargo ist mit der unerfreulichen Tatsache konfrontiert, dass mit dem Rückzug der traditionell bahnaffinen Industriezweige aus der Schweiz jedes Jahr ein bis zwei Grosskunden, wie Papierfabriken oder Stahlwerke, verloren gehen. Gegensteuer geben will CEO Nicolas Perrin mit schnellen Linienzügen des Kombinierten Verkehrs, die für den Einzelhandel attraktiv sind. Zwar verliefen Versuche mit solchen Angeboten in der Vergangenheit wenig erfolgreich, doch könnte nun, da die Autobahnen zunehmend verstopft und der Begriff „Nachhaltigkeit“ in aller Munde ist, die Zeit reif sein. (mr/lüt)



Oben: Re 482 018 mit dem Schweizer Rollmaterial für die Transport Logistic in München Ost (Foto: H. Schantz, 21. Mai 2013).

Unten: SBB Cargo setzt vermehrt auf Innofreight-Wechselbehälter; hier wird die Drehentladung gezeigt. Links steht die für die Nahzustellung im Wagenladungsverkehr beschaffte Zweikraftlokomotive Eem 923 010 (Foto: M. Rellstab).

