



Oberdeck im Wagen erster Klasse mit der neuen 2+1-Bestuhlung. Im Unterdeck sind weiterhin 2+2-Sitze angeordnet (Foto: P. Seelmann).



Oberdeck zweiter Klasse mit dem Lounge-Bereich (vorne) und den Sitzgruppen mit Tischen (Foto: P. Seelmann).

gen bis September. Die neuen Fahrzeuge sollen auch in Deutschland zugelassen werden.

Angebotsausbau

Ab dem 1. Juni 2017 sollten pro Tag sechs Zubringerfahrten zwischen Wien Hauptbahnhof und Wien Westbahnhof mit bahnsteigegleichem Anschluss nach Salzburg angeboten werden. Das Unternehmen musste aber die Betriebsaufnahme auf den 14. Juni verschieben, weil die Zulassung der Schweizer Behörden für die neuen Türen noch nicht vorlag; offenbar hatte deren Hersteller die nötigen Unterlagen nicht rechtzeitig eingereicht. In den Shuttlezügen sind als „Kennenlernangebot“ besonders günstige Tickets vorgesehen, beispielsweise Wien – Linz um 8 Euro. Die neuen Garnituren sollen auch dazu dienen, bestehende Zugleistungen zu verstärken.

Zum Fahrplanwechsel am 10. Dezember 2017 wird der Halbstundentakt zwischen Salzburg und Wien eingeführt, wobei die Züge dort abwechselnd zum Hauptbahnhof und zum Westbahnhof fahren. Die Fahrzeit beträgt knapp zweieinhalb Stunden; es werden die gleichen Halte bedient wie bisher. Die

Züge zum Hauptbahnhof fahren in Tullnerfeld durch, halten jedoch in Wien Meidling.

Weiters hat das EVU Westbahn Trassen für die Verlängerung der Züge von Wien Hbf über die S-Bahn-Stammstrecke nach Wien Praterstern beantragt, mit Zwischenhalten in Wien Rennweg und in Wien Mitte, sowie für eine Verbindung Wiener Neustadt – Linz mit Stürzen in Meidling. Ob diese Trassen tatsächlich zugeteilt werden, ist offen. Weiterhin nicht zustande kommt die angestrebte Verlängerung einzelner Züge in Tagesrandlage nach Innsbruck, offenbar mangels Trassen auf der DB-Korridorstrecke.

Das Angebot des EVU Westbahn wächst mit dem Fahrplan 2018 auf sieben Millionen Zugkilometer. Um das zu bewältigen, stockt das Unternehmen seinen Personalstand von rund 250 auf 400 Mitarbeiter auf, darunter 50 zusätzliche Triebfahrzeugführer, die auf der Bahnakademie der Logserv in Linz ausgebildet werden. Mit den zehn neuen Garnituren kann das Unternehmen auch flexibler auf Nachfrageänderungen reagieren: Grundsätzlich können in Zukunft vier-, sechs-, acht-, zehner- oder zwölfteilige Züge eingesetzt werden.

Zum Abstellen der zusätzlichen Garnituren wurde in Wien Westbahnhof bereits die nötige Gleiskapazität gesichert. Das Joint-Venture mit ÖBB Technische Services wird ab Frühjahr 2018 die Wartung in Wien West übernehmen.

Umbau der ersten Zuggeneration

Nach der Lieferung der neuen Garnituren beginnt Mitte August ein Umbauprogramm für die sieben Triebzüge der ersten Generation. Dabei wird jeweils eine Einheit für zwei Wochen aus dem Verkehr gezogen, erneuert und wo nötig angepasst. Dazu gehören der Einbau der kleineren Frontscheibe, die Erneuerung der Sitzbezüge und Teppiche, die Aufrüstung des WLAN, der Umbau der Raucherlounges in normale Sitzbereiche, Anpassungen beim Aussendesign sowie die Installation einer einheitlichen Fahrzeugsoftware auf beiden Flotten, um die Mehrfachsteuerung zwischen den Fahrzeuggenerationen sicherzustellen.

Die Probefahrten zur Erteilung der diesbezüglichen Zulassung sollen im Herbst 2017 beginnen. (6082)

Die Transport Logistic 2017 in München

An der alle zwei Jahre stattfindenden Fachmesse „Transport Logistic“ vom 9. bis 12. Mai 2017 zeigten 215 Aussteller aus dem Bahnsektor, die zusammen ein Fünftel der Messefläche belegten, ihre Neuigkeiten. Die „digitale

Der stapel- und kranbare 20-Fuss-Container „Kippco“ von ACTS (Foto: J. Lüthard).



Revolution“ war wie überall das zentrale Thema; wie sie im Bereich der Güterbahnen konkret stattfinden soll, bleibt schwer fassbar.

Wie schon bei früheren Messen zeigten verschiedene Hersteller – Astra Rail, Greenbrier und Waggonbau Niesky – ihre neuesten, mit innovativen Komponenten versehenen Drehgestelle. Da sie wesentlich teurer sind als die Y25-Standarddrehgestelle, sind die verkauften Stückzahlen sehr bescheiden.

ACTS

Das Schweizer Unternehmen ACTS präsentierte einen Zwischenrahmen für Containertragwagen, auf dem eine Drehvorrichtung für den Verlad der ACTS-Wechselbehälter ab Lkw montiert ist. Unter der Bezeichnung „Kippco“ ist zudem ein stapel- und kranbarer 20-Fuss-Container mit integrierter Kippvorrichtung für 22 m³ Schüttgut erhältlich. Die Mulde lässt sich elektrohydraulisch auf beide

Seiten um 55° kippen. Die Energieversorgung erfolgt über ein Kabel mit 3 x 32 A / 400 V.

BASF/Wascosa

Wascosa zeigte ein Chemietanksystem, das auf Initiative und unter Mitwirkung des Kunden BASF entwickelt wurde. Der Tank ist als umschlagbarer Container gestaltet und somit nicht mehr fest mit dem Wagen verbunden. Somit werden die Wagen während des Be- und Entladens nicht mehr blockiert, was höhere Laufleistungen erlauben soll; zudem müssen für die verschiedenen Chemieprodukte mit unterschiedlichen Transportanforderungen nicht mehr komplette Wagen, sondern nur noch die Behälter vorgehalten werden. Als Tragwagen beschafft Wascosa scheinbremsste Sgmmns(s) in den Längen 45 oder 52 Fuss von Tatravagónka.

Die von der BASF mitentwickelten und patentierten, als B-TC bezeichneten Tankcontainer sind vom 40-Fuss-Container abgeleitet, erhal-

52-Fuss-Tragwagen der Bauart Sgmmns von Tatravagonka für Wascosa mit aufgesetztem BASF-Tankcontainer (Foto: J. Lüthard).

ten aber Längen von 45 oder 51 Fuss und sind gefüllt bis zu 75 t schwer. Drei Unternehmen (Hoyer, Magyar, Van Hool) liefern die für verschiedene Flüssigkeiten optimierten Container mit 60 000 bis 75 000 Liter Volumen. Bis Ende 2018 beschafft die BASF 640 solche Tanks; dazu kommen noch 150 kleinere Tanks als 20-Fuss-Container. Diese Flotte soll 1000 herkömmliche Kesselwagen ablösen und die Transportkosten um ein Viertel reduzieren. In Ludwigshafen entsteht für die stapelbaren Behälter ein Lager mit einer Kapazität von 2000 TEU.

In den betriebseigenen Terminals werden die Container mittels Kran vom Güterwagen auf einen Zwischenrahmen gesetzt. Diese werden von batteriebetriebenen Fahrzeugen des niederländischen Herstellers VDL auf der Strasse transportiert. Die 18 m langen, 2,2 m breiten Fahrzeuge mit 32 Rädern (verteilt auf acht Achsen) verfügen über Sensoren für den vollautomatischen Betrieb innerhalb des Werkgeländes. Eine Zulassung für das öffentliche Strassennetz wird angestrebt, um auf kurzen Strecken auch Fahrten ausserhalb des Werkgeländes zu erlauben.

Nur in leerem Zustand lassen sich die Container mit herkömmlichen Lkw transportieren. Das ist nützlich, um für Lkw ausgelegte Reinigungsanlagen anzufahren. Bislang ist die Reinigung der Bahnwagen sehr zeitaufwendig. Als Nachteil des neuen Systems ist zu erwähnen, dass die Krananlagen in den meisten Terminals derzeit nur eine Traglast von 40 t aufweisen. Abzuwarten bleibt, welche Folgen die Umstellung für das sehr umfangreiche Anschlussgleisnetz im BASF-Werk in Ludwigshafen haben wird.

SBB Cargo

Der Ausstellungsschwerpunkt von SBB Cargo lag auf dem in der Schweiz schon mehrfach vorgestellten 5L-Zug, mit dem ein Sammelurium von Neuheiten getestet wird (siehe Heft 3/2017, S. 122 – 123). 16 Lieferanten sind am Projekt beteiligt. Erstmals waren nun die automatischen Kupplungen montiert zu sehen; die entsprechenden Wagen weisen keine Puffer mehr auf. Das Bundesamt für Umwelt beteiligte sich an dem auf vier Jahre angelegten Versuch mit 3 Millionen Franken. Grundsätzlich kann man sich bei SBB Cargo offenbar vorstellen, nur im Binnenverkehr eingesetzte Wagen mit automatischen Kupplungen zu versehen. Bis Ende 2018 sollen zunächst 130 im Kombinierten Binnenverkehr verwendete Wagen umgerüstet werden.



Links: Voith-Kupplung der Bauart Scharfenberg, wie sie am 5L-Versuchszug der SBB verwendet wird. Sie basiert auf dem Typ 10 und hält einer Zug- und Druckkraft von 1000 respektive 2000 kN stand. Das Gesamtgewicht beträgt 495 kg (Foto: J. Lüthard).

Rechts: Die von Stadler angebotene vierachsige Rangierlokomotive (Zeichnung: Stadler, Slg. Lüthard).



Bombardier

Seit einiger Zeit bietet Bombardier die Lokomotivplattform Traxx für AC in der dritten Generation an, von der inzwischen über 280 Stück verkauft worden sind. Nun ist auch die Gleichstromvariante in der dritten Generation verfügbar. Ohne konkreten Termin angekündigt ist zudem die Mehrsystemvariante Traxx MS3 mit Last-Mile-Dieselmotul.

Auf dem Freigelände war die erste von drei Traxx F140 MS2 mit Länderausrüstung für Belgien, die Niederlande, Deutschland, Österreich, Tschechien, die Slowakei und Ungarn auf einem Tieflader zu sehen. Bombardier wird den Typ Traxx MS2 nach eigenen Angaben mindestens bis Ende 2018 weiterhin anbieten.

Future Trailer

Das Logistik-Kompetenz-Zentrum (LKZ) Prien ist in der Branche durch die Mitentwicklung des Systems „Nikrasa“ bekanntgeworden, das die freizügige Beförderung von Sattelaufliegern im Kombinierten Verkehr erleichtert. Nun ist es gelungen, im Rahmen des Projekts „Future Trailer“ mit drei der grössten Hersteller von Sattelaufliegern – Krone, Schmitz Cargobull und Schwarzmüller – einheitliche Aussenmasse für Auflieger festzulegen. Der erste dieser Vereinbarung entsprechende Trailer war an der Messe zu sehen. An weiteren Verbesserungen wird gearbeitet.

Stadler

Stadler – konkret die neue Division Spanien – nahm erstmals mit einem eigenen Stand an der Messe teil. Als Modelle zu sehen waren

die Zweikraftlokomotiven Euro-Dual UK (für Direct Rail Services) und Euro-Dual (für die HVLE). Die erstgebaute Euro-Dual war während der Messe mit Testfahrten auf dem Versuchsring im rumänischen Făurei beschäftigt. Bei den Diesellokomotiven wird laut aufliegenden Prospekten die neue Variante Euro 4001 als Nachfolgetyp der Euro 4000 angeboten. Sie soll sich durch eine höhere Zugkraft von 500 kN (statt 400 kN) und eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h (statt 120 km/h) auszeichnen.

Beworben wurde auch die in Valencia entwickelte „NG Shunting Locomotive“, eine neue Generation von vierachsigen Rangierlokomotiven, die grundsätzlich unter allen vier Stromsystemen einsetzbar und mit Zweikraft-, Hybrid- oder rein dieselelektrischem Antrieb verfügbar sein sollen. Die Leistung wird mit 2000 kW (elektrisch) beziehungsweise 1200 kW (Dieselbetrieb) angegeben. Beide Neuentwicklungen sind im Internetauftritt von Stadler bislang nicht zu finden.

Waggonbau Niesky

Als Modell war bei Waggonbau Niesky ein besonders leichter und lärmarmere Containertragwagen ausgestellt, der sich durch ein Baukastensystem mit auswechselbarem Mittelteil als 45-, 60- oder 80-Fuss-Wagen einsetzen lässt. Gegenüber herkömmlichen Tragwagen soll er um ein Fünftel leichter sein, dies bei einer Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h. Eine integrierte Energieversorgung für temperaturgeführte Container ist vorgesehen. Erstkunde ist wohl Wascosa, wobei WBN sich zu dieser Frage nicht äussern wollte. (lüt)

