

ViWas-Abschlusskonferenz zeigt Wege zu wirtschaftlicherem Einzelwagen auf

Forschung Einzelwagen und Wagengruppen können vielleicht doch Bestandteil des Bahnangebots bleiben – mit neuen Lösungen, die typische Probleme wie langsamen Waggonumlauf und Be- und Entladung abstellen. Eisenbahnen, Waggonvermieter, Telematikhersteller und Bahningenieure präsentierten solche Lösungen am 23.10.2015 auf der Abschlussveranstaltung des EU-Projekts ViWas (Viable Wagonload Production Schemes – wirtschaftlicher Einzelwagenbetrieb) in Luzern.

Befahrbarer Containertragwagen erlaubt Beladung auf dem Waggon

Container auf Tragwagen lassen sich direkt an der Laderampe entladen, wenn sie clever ausgerichtet mit „Luft“ zwischen den Behältern auf dem Waggon positioniert werden und der Wagen über einen per Hubwagen oder Gabelstapler befahrbaren Gitterboden verfügt. Dies zeigte Patrik Dober, Projektmanager Innovationsprodukte bei SBB Cargo. Ein solcher Wagen wurde in Zusammenarbeit mit dem Waggonvermieter Wascosa entwickelt. Auf einem 60-Fuß-Wagen werden zwei 20-Fuß-Container jeweils an den Enden des Wagens mit den Türen zur Wagenmitte positioniert, so dass der mittlere 20-Fuß-Stellplatz frei bleibt. Das Gleiche funktioniert auch mit einem einzelnen 40-Fuß-Container, der mit der Tür zum freien 20-Fuß-Platz positioniert wird. Dabei bleibt zwar Kapazität ungenutzt, doch entfällt eine Kranung zur Be- oder Entladung. Über eine kleine Brücke können Hubwagen von der Rampe auf den Waggon und wieder zurückgefahren werden.

Für nicht zur Aufnahme von Containern konstruierte Flachwagen wurde eine 20 Fuß große Aufsetzplatte mit Container-Aufnahmezapfen entwickelt. Der sogenannte Container Loading Adapter wiegt 1,8 t und wird in den Terminals beispielsweise mit einem Reachstacker auf den Tragwagen gesetzt. Damit können auch diese normalen Flachwagen für den kombinierten Verkehr genutzt werden. Das hilft, die Waggonvielfalt zu reduzieren.

Durch große Stapler lässt sich ebenfalls Geld sparen, berichtete Joa-

chim Berends, CEO der Bentheimer Eisenbahn. Sie kommen dort bei der Beladung von Schiebewandwagen zum Einsatz. Die Kosten für den Be- oder Entladevorgang ließen sich um 60 EUR senken.

SBB Cargo hat 30 zweiachsige Hybridloks der Gattung Eem 923 zur Bedienung von Gleisanschlüssen beschafft. Damit lassen sich die Kosten gegenüber reinen Dieselloks um 34 % 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, Innovationsdirektor bei Fret SNCF, aus Versuchen in den Anschlussgleisanlagen von Le Boulou, Vitry und Saint-Priest. Der Traktor holt die Waggons aus dem oder bringt sie in den SNCF-Bahnhof auf der Schiene. Alle Fahrten ohne Waggons macht der Traktor auf der Straße. Dies beschleunigt nicht nur die Abläufe, sondern macht theoretisch auch einen Teil der Gleisanlagen überflüssig. Bei einer einmaligen Waggonübergabe pro Tag scheint eine Kostenreduktion von 10% möglich, bei häufigeren Bedienungsfahrten steigt die Einsparung.

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

Überprüfung der Beladung durch Sensoren und Smartphone

Eine einfache Gewichtskontrolle der Ladung ermöglichen Telematiklösungen, erklärte Victor Behrends von der Firma Eureka Navigation Solutions. Gewichtssensoren erreichen bereits eine Genauigkeit von mehr als 99%. Bei der Holzverladung kann der Bediener auf seinem Smartphone das genaue Gewicht des zu beladenden Waggons in Echtzeit ablesen. RB 2.11.15 [jdl/ici]

Fyra-Ausschuss: Keiner ist frei von Schuld

Niederlande Dass der Fyra-Schnellverkehr zwischen Amsterdam und Brüssel nie in Gang kam, hat viele Ursachen. In erster Linie lag es daran, dass alle Beteiligten ihre eigenen Interessen durchsetzen wollten – die sich aber oft widersprachen. Dies ist das Ergebnis des parlamentarischen Untersuchungsausschusses des niederländischen Parlaments, der am 28.10.2015 veröffentlicht wurde. Der niederländische Staat wollte ein hohes finanzielles Ergebnis aus Trassenerlösen erzielen, die Staatsbahn NS wollte eine Direktvergabe, um ihre Monopolstellung zu behalten, und auch die belgische Staatsbahn SNCB war nicht wirklich an einem lukrativen Schnellverkehr interessiert und konzentrierte sich auf nationale Verkehre. Statt eines offenen Wettbewerbs gab es dann die Direktvergabe an die neu gegründete niederländische High Speed Alliance HSA, einem Joint Venture der NS mit der Airline KLM. Diese musste letztlich sogar vom Staat vor der Insolvenz gerettet werden, was rund 1 Mrd. EUR kostete.

An allem beteiligt waren die Entscheider und Verantwortlichen im Verkehrsministerium in Den Haag, so der Ausschuss.

Fahrzeugbeschaffung lief schief

Auch an der Fahrzeugausschreibung übte der Ausschuss deutliche Kritik. Die von AnsaldoBreda gelieferten V250, die 2007 hätten in Betrieb sein sollen, hätten nie richtig funktioniert. Schon der Termin 2007 sei von Anfang an nicht realistisch gewesen, so die Untersuchung. Zudem seien die Spezifikationen so speziell gewesen, dass neue Züge hätten entwickelt werden müssen. Außerdem hätte AnsaldoBreda noch Änderungen am Angebot vornehmen dürfen, als dieses schon längst eingereicht gewesen sei. Kritisiert wurde auch der Zulassungsprozess durch die Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), der nationalen Sicherheitsbehörde. Die ILT hätte die Kontrolle nur auf dem Papier gehabt und die Arbeiten des Notified Body Lloyd, der zudem von AnsaldoBreda bezahlt wurde, nicht kontrolliert. Es sei zu sehr auf die Prozesse und zu wenig auf die Fahrzeuge geschaut worden, so der Bericht abschließend. RB 2.11.15 [qv/cm]