

Auf Europas Schienen unterwegs



Je länger der Laufweg, desto wirtschaftlicher ist ein Güterzug. Vor allem internationale Verbindungen im Kombinierten Verkehr (KV) erfreuen sich wachsender Beliebtheit. Aber auch der Umweltgedanke spielt hier eine wesentliche Rolle.



In der ersten Zughälfte des TEC 40551 von Padborg nach Verona reisten ausschließlich Trailer der Spedition DSV. Aufgenommen wurde der Zug bei Jossa an der Nord-Süd-Strecke.



Der TEC 42144 von Verona nach Rostock Seehafen, ein Ganzzug der Spedition Walter, ausschließlich beladen mit Lkw-Trailern.

Die Botschaft hör ich wohl, doch allein es fehlt der Glaube. So könnte man den hinlänglich bekannten Slogan „Güter gehören auf die Schiene“ treffend überschreiben. Noch nie war in den letzten Jahren die Möglichkeit, aus Lippenbekenntnissen harte Fakten zu schaffen, größer als heute. Denn kräftig weht der politische Rückenwind für die Schiene. Zwar ist die Straße einfach zu billig, doch der Faktor Klima scheint zu punkten. Schon heute verursacht die Bahn den geringsten Kohlendioxid-Ausstoß pro Tonnenkilometer: 20 Gramm. Beim Lkw sind es 103 Gramm. Die Europäische Union verfolgt mit dem Europäischen Jahr der Schiene 2021 ein Ziel: Umweltfreundliche Verkehrsmittel sollen mithilfe des

„Green Deal“ gefördert werden, um damit die Klimaziele zu erreichen. Eine rasche Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene ist eine der wichtigsten Herausforderungen im Kampf für die Reduktion der hohen Verkehrsemissionen. Eine Ausgangslage, wie sie für den europäischen Frachtverkehr auf der Schiene nicht besser sein könnte. Ja, es ist schon fast zum Prestige geworden, die Straßen zu meiden und die Schiene zu nützen. Es gibt bereits Speditionen, die ihre Auflieger in sehr hohem Maße auf der Schiene transportieren. Dazu zählt die Spedition LkwWalter aus Österreich, die über die stolze Zahl von 11.000 kranbaren Aufliegern verfügt. Ihre Züge sind unter anderem auf den Relationen Rostock Seehafen – Verona



Im Terminal Beimerstetten bei Ulm. Hier wird gerade ein kranbarer Sattelanhängen umgeschlagen.



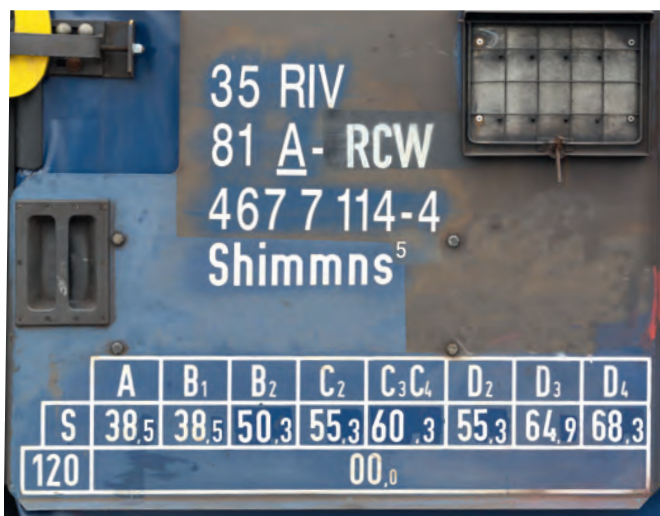
Ablaufberg in Maschen. Der dortige Rangierbahnhof, unweit von Hamburg gelegen, ist der größte seiner Art in Europa.



Ein Güterzug des Wagenladungsverkehrs ist von Nürnberg Rbf nach Linz unterwegs, der ÖBB-Vectron zieht auf dem gesamten Laufweg.

oder Wien – Wanne-Eickel zu sehen. So ehrgeizige Ziele, es sollen bis zum Jahr 2030 mehr als 25 Prozent der Güter nicht mehr auf der Straße rollen, sind Ansporn. Dazu braucht es eine optimierte Infrastruktur, damit das Netz in der Lage ist, die steigenden Verkehre aufzunehmen. Die Entwicklung einer Digitalen Automatischen Kupplung (DAK) ist eine weitere Voraussetzung. Mehr denn je bedarf es aber eines europäischen Gleichklanges. Selbst die EU-Kommission ist bestrebt, einen einheitlichen europäischen Eisenbahnraum zu forcieren. Zudem ist ein europäisches Kern-Schienennetz zu entwickeln. Den Kombinierten Verkehr (KV) noch attraktiver zu machen, gilt als eine der wichtigsten Maßnahmen schlechthin. Es sollte

gelingen, die Flexibilität und Geschwindigkeit eines direkten Transportes auf der Straße auch auf die Schiene zu übertragen. Dazu könnte die Schaffung eines auf Deutschland bezogenen Netzes von gut 50 Straße-Schiene-Umschlagterminals reichen. Heute sind es knapp 200, oft schwach frequentiert. Es gibt große Lücken einerseits und andererseits, zum Beispiel im Rhein-Neckar-Gebiet, fast ein Überangebot. Wichtig ist dabei, dass der Vor- und Nachlauf auf der Straße maximal 50 Kilometer beträgt. Das ermöglicht auch eine kleinteilige Abholung und Verteilung beim Endkunden. Die Transportdauer, inklusive der Wartezeiten, sollte in der KV-Transportkette unerheblich länger sein als der reine Straßentransport. Wichtige KV-Relationen müssen →



Coiltransporter des Wagenvermieters ERR (European Rail Rent GmbH). Das Anschriftenfeld verrät, welches maximale Ladungsgewicht je nach Streckenklasse, also A bis D4, in den Planenwagen verladen werden darf. Die Aufnahmen entstanden im Bahnhof Buchs SG.



Ein Ganzzug mit Shimms verschiedener Wagenhalter, gezogen von einer Re 6/6 und einer Re 4/4 in Vielfachsteuerung. Der Zug kommt aus Basel, Rangierbahnhof Gruppe D, und wird in Chiasso an die italienische Staatsbahn übergeben. Gleich ist Bellinzona im Tessin erreicht.

→ mehrfach täglich bedient werden, nicht nur im Nachtsprung. Damit können Probleme, die oft zu stundenlangen Verspätungen führen, abgemildert werden. Eine Zustellung der Sendung darf nicht erst am nächsten Tag erfolgen.

Eine wichtige Schnittstelle zwischen Schiene und Straße ist die Kranbarkeit von Sattelaufliegern. Leider sind über 90 Prozent von diesen in der EU nicht für die gängigen Verladensysteme mit Kränen gemacht. Das Bundesverkehrsministerium (BMVI) will in einer Studie die nationalen Auswirkungen einer EU-weiten Verpflichtung zur KV-Fähigkeit für neu zugelassene Standard-Sattelaufleger in Deutschland prüfen. So könnte eine Pflicht zu deren Kranbarkeit für neue Aufleger dazu beitragen, mehr in den intermodalen Transport zu bringen. Ziel der Studie ist es, die verkehrs- und umweltpolitischen Folgen hinsichtlich der Kosten, der Nutzlast und der Auswirkungen auf die CO₂-Gesamtbilanz abzuschätzen. Dabei sollen auch Potenziale von Umschlagsystemen betrachtet werden, die die Ladeeinheiten mit mobilen Vorrichtungen KV-fähig machen. Kranbare Sattelaufleger unterscheiden sich von „normalen“ Sattelaufliegern vor allem durch die gut sichtbaren Greifkanten unterhalb der Ladefläche und eine verstärkte Struktur. Die Mehrkosten in der Anschaffung werden mit rund 2.500 Euro angegeben, das Mehrgewicht mit gut 300 Kilogramm. Der Nutzlasteinbuße

im reinen Straßenverkehr steht gegenüber, dass ein Lkw im Vor- und Nachlauf zum KV 44 Tonnen statt 40 Tonnen wiegen darf. Aber auch nicht kranbare Aufleger sind nicht mehr vom KV ausgeschlossen. Hier gibt es inzwischen Systeme, die für Abhilfe sorgen können. Cargobeamer hat im Verkehr von Kaldenkirchen (Deutschland) nach Domodossola (Italien) via Lötschberg bereits gezeigt, dass auch nicht kranbare Aufleger in speziellen Wagen verladen werden können. Demnächst soll ein Terminal in Calais hinzukommen. Aber auch VTG, Helrom und TX Logistik, die ihr Nikrasa-System entwickelt haben, bieten verladewilligen Kunden Lösungen an.

Hupac: Wachstum im ersten Halbjahr 2021

Zu den bedeutenden Anbietern von KV-Zügen gehören die schweizerische Hupac mit Sitz in Chiasso und Kombiverkehr in Deutschland. Beide bieten ein ausgeklügeltes Netz an, das sogar Transporte bis nach Asien ermöglicht. Herzstück bei Hupac ist der alpenquerende Verkehr, vor allem durch die Schweiz, aber auch via Brenner. Wie wichtig der KV auch in den harten Monaten der Pandemie war, zeigte sich an der durchgehenden Versorgungssicherheit aller notwendigen Güter. Natürlich gingen auch hier die Verkehre zurück, konnten sich aber bereits im ersten Halbjahr 2021 wieder auf ein erfreulich hohes Niveau bewegen. So erzielte die Hupac Gruppe ein hübsches

Wachstum gegenüber dem Vorjahr. Nach der pandemiebedingten Pause setzt man die eingeschlagene Investitionsstrategie in Rollmaterial und Terminals fort. Der KV wächst dynamisch und verlagert den Güterverkehr von der Straße auf die Schiene – ganz im Sinne der europäischen Klimastrategie. Im ersten Halbjahr 2021 stieg das Verkehrsvolumen im Netzwerk der Hupac Gruppe um 14,5 Prozent gegenüber dem Vorjahreszeitraum auf 568.622 Straßensendungen (1. Halbjahr 2020: 496.490 Straßensendungen). Der erfreuliche Trend bestätigt sich in allen Marktsegmenten.

Die notwendigen Bautätigkeiten auf dem Rhein-Alpen-Korridor im Sommer 2021 mit langen Voll- oder Teilsperren zeigten, wie wichtig ein koordiniertes Vorgehen aller Partner ist. Gleichzeitiges Bauen an mehreren Streckenabschnitten, wie beispielsweise im deutschen Rheintal oder auf der Simplonlinie in Italien, bei ungenügenden Umleitungsmöglichkeiten reduzierte die Kapazität. Die Folgen waren Zugausfälle, Verspätungen, Überlastung der Terminals, eine Zunahme der Produktionskosten und die Gefahr einer drohenden Rückverlagerung auf die Straße. Um dem entgegenzuwirken, also auch mehr Volumen im KV zu haben, ist eine Kapazitätssteigerung unerlässlich. Im wichtigen Terminalbereich gedeihen die Planungs- beziehungsweise Bauarbeiten an den Standorten Piacenza, Milano Smistamento und Novara in Italien sowie Brwinów in Polen. Im September hat Hupac die Agenturtätigkeit im Terminal Brescia/Montirone mit eigenem Personal gestartet, um neue Verlademöglichkeiten im Wirtschaftsgebiet östlich von Mailand zu erschließen. Dies wird weitere Verlagerungspotenziale auf die Schiene ergeben. Neben den langen und bunten KV-Zügen, die meist europaweit unterwegs sind, ist der →



Zwei der wichtigsten Terminals der Hupac finden sich in Antwerpen (oben) und in Busto Arsizio-Gallarate unweit von Mailand (Mitte). Beide erfreuen sich einer steigenden Auslastung.



Das Zugpaar 40558/9 verbindet das Terminal Verona Quadrante Europa mit Rotterdam Waalhaven. EVU der Züge ist Hupac, traktioniert wird der Zug von der DB Cargo, die hier auf den Vectron in der MS-Ausführung zurückgreift. An der Zugspitze ist die 193 310 zu sehen.




Gemischter Güterzug Nürnberg–München Nord, gesehen im Altmühltal, mit Hector-Rail-Taurus, ein Modell ist bei Märklin erschienen.

➔ Wagenladungsverkehr die klassische und bis heute unentbehrliche Variante des Schienengüterverkehrs. Doch ehe wir diesen näher betrachten wollen, lohnt noch ein Blick auf den Anteil der Güterbahnen im Jahr 2019. In Deutschland betrug dieser 19, in Österreich 25 und in der Schweiz 40 Prozent. Während in Osteuropa bis heute recht viel auf der Schiene transportiert wird, ist in Italien und Frankreich das Segment Wagenladungsverkehr nahezu verschwunden. Nur Tochtergesellschaften von DB Cargo sind hier unterwegs. Der Wagenladungsverkehr wird im Ganzzug- oder Einzelwagenverkehr abgewickelt. Oft auch grenzüberschreitend, so von und nach Österreich, der Schweiz oder Tschechien. Für die Transportgüter stehen spezialisierte Güterwagen zur Verfügung. Deren Ausstattungen sind auf die zu transportierenden Güter zugeschnitten. Ein weiterer Vorteil des Wagenladungsverkehrs ist die Verfügbarkeit der Güterwagen an der Ladestelle. Dort können sie in ausreichender Anzahl über einen vereinbarten Zeitraum ohne Fahrpersonal stehen. Die Kunden können dadurch die Be- und Entladung in diesem Zeitfenster flexibel gestalten. Der Wagenladungsverkehr ist für Güter interessant, deren Transport weniger zeitkritisch ist, weil ein hoher Grad der Bevorratung gegeben ist. Typische Güter sind Stahlprodukte, chemische Güter, Papierrollen/Zellulose, Holz, Schütt- und Flüssiggüter aller Art, Schrott oder Mineralölzeugnisse. Aber auch Konsumgüter wie Fahrzeuge, Elektroartikel, Lebensmittel und Hygieneartikel werden im Wagenladungsverkehr

transportiert, meist über Logistikstandorte mit Gleisanschlüssen. Apropos Gleisanschlüsse in Deutschland: 1994 gab es noch 12.000 davon! Im Jahr 2018 waren es nur noch gut 2.000. Nun sollen Förderprogramme helfen, wieder mehr Anschließter zu gewinnen.

Viele europäische Bahnen verfügen heute nicht mehr ausschließlich über eigene Güterwagen. Da die Anforderungen wachsen, spezielle Ladegüter nach neuen Lösungen verlangen, bedient man sich bei Vermietern. So haben DB Cargo und Wascosa im Januar 2020 einen Rahmenvertrag unterzeichnet, der vor allem der Güterbahn mehr Flexibilität ermöglicht. Es wurden zahlreiche Wagen der Gattung Shimmms zum Transport von Coils angemietet, die teils aus Neuproduktionen stammen.

Güterzüge sind in Vorbild und Modell eine spannende Angelegenheit und erfreuen sich wachsender Beliebtheit. Dies gilt sowohl für die gemischten Frachtzüge als auch die KV-Züge mit ihren Aufliegern oder Containern aller Art. 

Text: Klaus Eckert; Fotos: Klaus Eckert, Hupac (1)



Weitere Informationen zu den verschiedenen Modellen rund um den nationalen wie internationalen Güterverkehr finden Sie unter www.maerklin.de und www.trix.de

Aktuelle Modelle für den grenzüberschreitenden Güterverkehr

„Mehr Güter auf die Schiene“ heißt das Motto, um den Verkehrsstaus zu begegnen und der Umwelt zu helfen. Modellbahner können auf ihren Anlagen schon Vorreiter sein. Märklin und Trix halten eine Vielzahl

aktueller Modelle bereit, die den internationalen Güterverkehr eindrucksvoll nachbilden. Mit dem Gleichstromratsatz E700580 können alle Märklin H0-Modelle ebenfalls problemlos auf Trix H0 umgerüstet werden.

47224 Schiebepflanwagen-Set

H0

Drei kurze, vierachsige Wagen der Bauart Shimmns im Design der Firma NACCO, registriert in den Niederlanden im aktuellen Betriebszustand.

Alle Wagen mit geschlossener Plane und Drehgestellen der modernen Bauform Y25 mit Doppelbremsklötzen. Wagen jeweils einzeln verpackt.



47111 Taschenwagen-Set DSV

H0

Bauart Sdgmns der AAE Cargo AG zum Transport von Containern, Lkw-Wechselaufbauten oder Sattelanhängern. Viele angesetzte Details, verstellbare Halterungen.

47813 Doppel-Containerwagen

H0

Sechssachsiger Doppel-Containertragwagen mit Gelenk der Bauart Sgrss 80, Privatwagen der MFD Rail GmbH, vorbildgerecht durchbrochene Tragwagen-Böden aus Metall. Betriebszustand 2020.



47807 Doppel-Containertragwagen

H0

Privatwagen der RailRelease B.V., NL-Rotterdam, im Einsatz für Raillogix, beladen mit zwei 40-ft-Boxcontainern im Betriebszustand von 2016.

48102 Selbstentladewagen

H0

Vierachsiger Wagen der Bauart Facns 133 der Deutschen Bahn AG, sehr filigrane Ausführung mit zahlreichen angesetzten Details, geätzte Bremserbühne.



15511 Seitenentladewagen-Set

N

Drei Rundschieberwagen Tds der Firma Armita Wagons, eingestellt bei den Niederländischen Staatsbahnen (NS), mit Kinematik für Kurzkupplung und Ladegut.

15491 Containertragwagen

N

Vierachsiger Tragwagen der Bauart Sgns der Schweizerischen Bundesbahnen, Geschäftsbereich Cargo; Fahrgestell aus Metalldruckguss, zwei Kühlcontainer als Ladung.



18801 Schiebepflanwagen-Set

Zwei Wagen der Bauart Rils 652 der Deutschen Bahn AG in unterschiedlicher Beschriftung, ein Schiebepflanwagen der Bauart Rilns der AEE/VTG, beleuchtetes Zugschluss-Signal.

N

18427 Großraumwagen

N

Schiebewandwagen der Bauart Habbiillns der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB), Geschäftsbereich Cargo, mit Kinematik für Kurzkupplung.



82418 Schiebewandwagen-Set

Z

Je ein aktueller Großraumwagen der Bauart Habbiillns der SBB Cargo, Habbiillns 17 der Transwaggon Zug/Schweiz und ein Wagen Habbiillns der Rail Cargo Austria.

86356 Schiebepflanwagen

Z

Zwei Güterwagen der Bauart Shimmns-tu 718 der DB Cargo zum Transport von Walzstahl, ein Wagen mit Werbebeschriftung, feine und aufwendige Farbgebung.



82665 Containertragwagen-Set

Z

Sechs Tragwagen der Deutschen Bahn AG für den Kombinierten Ladungsverkehr (KLV), alle Container mit individueller Nummer, fein bedruckt,

Tankcontainer in detaillierter Rahmenkonstruktion, Container abnehmbar und stapelbar. Gesamtlänge des Sets über Puffer: 440 Millimeter.

