

SNCF und CFL setzen auf „Autoroutes Ferroviaires“

Für den Bahntransport von nicht kranbaren Sattelauflegern mit bis zu vier Metern Eckhöhe haben sich in den vergangenen Jahren Tragwagen der Typen Modalohr und Lohr UIC [1] des französischen Herstellers Lohr etabliert. Mit der für September 2018 geplanten Inbetriebnahme der Verbindung Calais – Orbassano steht ein weiterer Meilenstein an.

Ein Blick zurück

2003 war mit der nur 175 Kilometer langen Relation Aiton – Orbassano auf der Mont-Cenis-Strecke die erste mit Modalohr-Wagen betriebene Verbindung in Betrieb gegangen [2]. Auf der „Autoroute Ferroviaire Alpine“ (AFA) verkehren heute täglich fünf Zugpaare mit je zwölf Doppelwagen und 24 Stellplätzen für Sattelaufleger. Insgesamt stehen hier 35 Modalohr-Wagen zur Verfügung.

2007 folgte die 1045 Kilometer lange Verbindung von Bettembourg nach Le Boulou bei Perpignan [3]; sie wird mit 150 Wagen eines weiterentwickelten Typs betrieben. Inzwischen fahren drei Zugpaare pro Tag, die in der Regel 40 Stellplätze bieten; möglich sind bei Bedarf bis zu 24 Doppelwagen mit 48 Stellplätzen, was eine Zuglänge von 850 Meter ergibt.

Seit Ende 2014 ist der neue Wagentyp Lohr UIC zugelassen, von dem bislang etwa 240 Stück abgeliefert und zahlreiche weitere bestellt sind. Zu den ersten Einsatzstrecken gehörte die im Oktober 2015 lancierte, ausschließlich für das türkische Transportunternehmen Ecol betriebene Verbindung vom Mittelmeerhafen Sète (FR) nach Noisy-le-Sec bei Paris [4]. Der Umschlag der Aufleger erfolgt in Sète mittels Reachstackern, in Noisy mittels Terminalkran. Der Grund für den Einsatz von Lohr-Wagen ist hier das begrenzte Lichtprofil auf dem Abschnitt Dijon – Montbard. Seit Mitte März 2018 gibt es auch zwei wöchentliche Zugpaare Sète – Zeebrugge (Belgien).

Ende 2015 entstand schliesslich mit der Inbetriebnahme eines Terminals im nordfranzösi-

schen Calais erstmals ein kleines Netzwerk. Es werden zwei tägliche Zugpaare mit Kapazität für je 40 Aufleger auf der 1470 Kilometer langen Verbindung nach Le Boulou in Südfrankreich angeboten.

SNCF und CFL als Treiber

Betrieben werden die meisten dieser Verbindungen durch die SNCF-Tochtergesellschaft Via. Diese stellt die Lokomotiven, das Personal und einen Grossteil der Wagen. Der Produktname „Autoroute Ferroviaire“ (Rollende Autobahn) ist etwas irreführend, denn es handelt sich grundsätzlich um unbegleiteten Verkehr. Nur auf der Verbindung Aiton – Orbassano werden auf Wunsch auch die Zugfahrzeuge transportiert; die Fahrer reisen dann in einem Minibus auf der Strasse.

Neben der SNCF beschaffen zunehmend auch die Luxemburgischen Eisenbahnen (CFL) eigene Lohr-UIC-Wagen und investieren in den Ausbau der Infrastruktur. Seit 2007 war auf dem Gelände des Rangierbahnhofs Bettembourg eine Lohr-Verladeanlage für zehn Doppelwagen installiert. Sie ist im Juli 2017 durch eine zweigleisige Anlage mit Umschlagstationen für je 21 Doppelwagen im neu eröffneten Terminal Dudelange, direkt neben dem Rangierbahnhof, abgelöst worden. Dort können bis zu 32 Züge (16 Zugpaare) pro Tag behandelt werden. Zudem sind Abstellplätze für 840 Sattelaufleger vorhanden. 220 Millionen Euro kostete der Bau des Terminals, zu dem auch zwei Portalkräne mit vier Ladegleisen gehören. Auf dem Areal des alten Lohr-Terminals entsteht in nächster Zeit ein gesicherter Lkw-Abstellplatz für bis zu 400 Fahrzeuge.

Neue Verbindungen nach Italien und Spanien

Im September 2018 soll nach derzeitigem Stand die 1050 Kilometer lange Verbindung von Calais nach Orbassano in Betrieb gehen. Es sind zwei tägliche Zugpaare mit bis zu

21 Wagen und folglich 42 Stellplätzen vorgesehen. Für diese Achse werden insgesamt 110 Lohr-UIC-Wagen beschafft.

Ebenfalls in der zweiten Jahreshälfte 2018 soll im Rhonehafen Lyon ein kleines Lohr-Terminal in Betrieb gehen, so dass die im Dezember 2017 angekündigte, von CFL Intermodal zu betreibende Verbindung Bettembourg – Lyon auch von nicht kranbaren Auflegern genutzt werden kann.

Ein grosser Schritt steht 2021 mit der Inbetriebnahme der 1230 Kilometer langen Strecke von Rungis nach Barcelona an. Die Planung der beiden Terminals ist weit fortgeschritten. Zunächst sind drei Zugpaare pro Tag vorgesehen; es werden 120 Wagen beschafft. Rungis liegt südlich von Paris und nördlich des Flughafens Orly; hier befindet sich einer der europaweit grössten Lebensmittel- und Blumen-Grosshandelsmärkte. In einer ersten Phase werden beide Terminals für bis zu fünf Zugpaare pro Tag angelegt; in einer zweiten Phase sollen in Barcelona, bei einer Gesamtfläche von dann 117 400 Quadratmetern, acht Zugpaare möglich sein.

Lohr plant auch Breitspurwagen herzustellen, weshalb das Terminal in Barcelona sowohl mit der iberischen Breit- als auch der europäischen Normalspur erschlossen wird; das Ladegleis selbst wird als Vierschienengleis erstellt. Die Verwendung von Spurwechsellagergestellen wäre wegen ihrer Bauweise mit den tief liegenden Aufnahmewannen schwierig.

Das Terminal in Barcelona erschliesst ein gewaltiges Potential, rollen doch täglich Tausende von Lastwagen mit Früchten und Gemüse von der Iberischen Halbinsel nach ganz Europa. Somit könnten in absehbarer Zeit auch Züge nach Calais oder Bettembourg folgen.

Terminal-Standorte gesucht

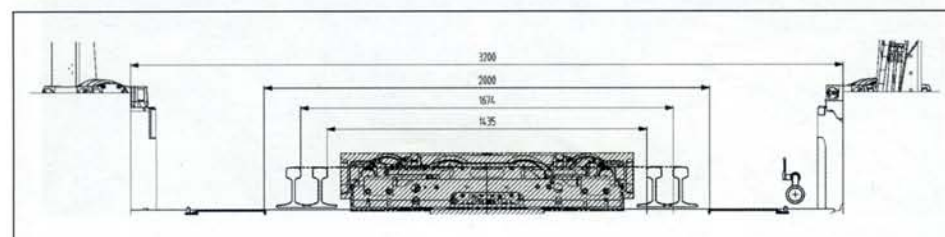
Lohr und Via suchen seit Jahren Standorte für weitere Terminals, insbesondere in Italien und Deutschland, um Verbindungen durch den Gotthard-Basistunnel anzubieten [5]. Bereits seit 2011 besitzt der Wagentyp Lohr UIC alle erforderlichen Zulassungen für den Kanaltunnel, doch fehlt ein Terminal im Raum London.

Lohr produziert nicht nur Bahnwagen, sondern ist vor allem auch einer der bedeutendsten Hersteller von Auflegern für Pkw-Strassen Transporte. Neuerdings hat das Unternehmen einen Lkw-Aufleger im Lieferprogramm, der mit sechs Pkw auch auf den Lohr-UIC-Wagen passt. Bereits haben Tests für den Autohersteller Seat stattgefunden. Neuwagen ab dem Werk Martorell bei Barcelona könnten so einen Grossteil der Strecke zu den Händlern per Bahn zurücklegen. (lüt/meil/mr)



Links: Der neu entwickelte Lkw-Aufleger für Autotransporte auf einem Lohr-UIC-Wagen (Foto: Lohr).

Unten: Querschnitt der geplanten Umschlaganlage in Barcelona mit Vierschienengleis (Zeichnung: Lohr).



[1] Neuer Lohr-Wagen zugelassen. Schweizer Eisenbahn-Revue, Eisenbahn-Revue International und Eisenbahn Österreich 1/2015, S. 30

[2] Die Autoroute Ferroviaire Alpine am Mont-Cenis vor dem Start. SER, ERI und EÖ 6/2003, S. 264

[3] RoLa nach Südfrankreich startet im Juni. SER, ERI und EÖ 4/2007, S. 172

[4] Ecol-Transporte Sète – Paris mit Lohr-Wagen. Kurzmeldung in SER, ERI und EÖ 12/2015, S. 623

[5] Lohr und Cargo Beamer buhlen um Gunst. SER, ERI und EÖ 3/2014, S. 118 – 121