

## KONZEPT

# Mit „Transhelvetica“ mehr Güter auf die Schiene verlagern

Mit dem Projekt „Rollende Autobahn“ will man in der Schweiz dem unbegleiteten Kombi-Verkehr neue Impulse geben. Die SNCF-Geodis-Tochter VIA und Modalohr wollen das Projekt realisieren.

Güter von der Straße auf die Schiene zu bringen ist auch in der Schweiz ein großes Thema. Neben der geläufigen Rollenden Landstraße im begleiteten Kombi-Verkehr und dem unbegleiteten Verkehr für Container, Wechselaufbauten und Trailer wollen die privaten Initiatoren VIA und Modalohr ein weiteres Projekt namens „Rollende Autobahn Transhelvetica“ auf die Beine stellen und noch ein Angebot für den unbegleiteten Kombi-Verkehr – und nicht, wie der Name vermuten lässt, für den begleiteten Verkehr – durch die Schweiz auf den Markt bringen.

## Mit angepasstem Tragwagen über den Gotthard

Mit einem tiefer gelegten Tragwagen des Typs Modalohr UIC könnten Sattelaufleger mit einer Eckhöhe von 4 Metern über die nur für 3,8 Meter zugelassene Gotthardstrecke von der Straße auf die Schiene verlagert werden. Dieser Tragwagen spielt eine zentrale Rolle bei dem im Vorjahr von Modalohr und VIA bei der Schweizer Regierung vorgelegten Verlagerungsprojekt. Das Konzept klingt einfach: Bis zur Eröffnung der neuen Alpenbahn-Transversale durch den Gotthard und Ceneri in den Jahren 2016 und 2019 will man mit der Transhelvetica helfen, mehr Sattelaufleger auf die Schiene zu bringen. Von 100.000 potenziell verlagerungsfähigen Auflegern pro Jahr ist im Projektentwurf die Rede. Vorgelegt wurde das Projekt dem Bundesamt für Verkehr (BAV) in Bern, wo es derzeit auf dem Prüftisch liegt, weil VIA von der Schweiz eine Finanzierungshilfe für Terminals in Deutschland und Italien erreichen will, um das Projekt auf eine wirtschaftlich vertretbare Ebene zu heben.

## Großes Interesse

Aus der Sicht des BAV wird das Konzept als „von großem Interesse bewertet, da es sich dabei um die wichtigste Route für die Güterverlagerung in der Schweiz handelt“, wie BAV-Sprecher Andreas Windlinger gegenüber *Verkehr* anmerkt. Die Frage, ob Transhelvetica eine Chance auf Realisierung hat, werde derzeit gerade im Rahmen des Finanzierungsgesuchs unter die Lupe genommen. Bei VIA gibt man sich zuversichtlich, dank der tiefer liegenden Tragwagen von Modalohr ab 2015 mehr Trailer durch die Schweizer Alpen zu schleusen. Die von VIA und Modalohr vorgeschlagenen Relationen zwischen Deutschland und Italien über die Gotthard-Route sollen die bestehenden und bewährten Angebote des unbegleiteten kombinierten Verkehrs (UKV) für Container, Wechselbrücken und kranbare Sattelaufleger sowie

die Rollenden Landstraßen (RoLa) im begleiteten Verkehr des Anbieters RALpin ergänzen. Modalohr befördert eigenen Angaben zufolge als einziges System unbegleitete, nicht kranbare Sattelaufleger, deren Anteil von VIA mit derzeit rund 90 Prozent beziffert wird. RALpin ist der einzige Akteur für die Abwicklung von RoLa in der Schweiz und traktioniert beispielsweise für den schweizerischen Kombi-Operator Hupac eine RoLa zwischen Basel und Lugano. Bis 2018 fördert das BAV den RoLa-Verkehr in der Schweiz. Danach will die Regierung in Bern diese Form des Kombi-Verkehrs nicht länger mit öffentlichem Geld unterstützen, weil die neue Trasse durch den Gotthard neue Dimensionen eröffnet.

Der Transport der Aufleger mit einer Eckhöhe von 4 Metern ist mit dem neu entwickelten Modalohr-Tragwagen des Typs UIC ohne Anpassungen der Bahninfrastruktur durch den Gotthard möglich. Eine Profilerweiterung in Tunnels, auf Brücken, bei Perondächern und Signalanlagen entfällt. Die geschätzten Kosten für einen von Basel bis an die Südgrenze der Schweiz durchgängigen 4-Meter-Schienenkorridor über den Gotthard belaufen sich auf knapp eine Milliarde Franken. Wie lange ein derartiger Ausbau unter Betrieb dauern wird und mit welchen Kapazi-

tätseinschränkungen zu rechnen ist, sei momentan noch nicht klar, verlautet seitens VIA. Angepasst werden müssten einzig noch die bestehenden und von Modalohr vorgesehenen Terminals im Norden im Ruhrgebiet und bei Lahr im Schwarzwald und im Süden unweit von Chiasso auf italienischem Territorium. Freilich müssten noch ausreichend Wagen beschafft werden, um den Betrieb zu starten.

## Möglicher Start 2015

Sollte tatsächlich schon 2015 der Startschuss für Transhelvetica fallen, dann wollen VIA und Modalohr mit folgenden Rundläufen starten: Vier Züge je Richtung und Tag mit 42 Sattelauflegern zwischen Lahr/Schwarzwald und einem Terminal südlich von Chiasso (Distanz 400 km). Zwei Züge je Richtung und Tag mit gleicher Kapazität zwischen dem Ruhrgebiet und dem gleichen Terminal südlich von Chiasso (Distanz 840 km). Bei einer durchschnittlichen Auslastung der Züge mit 75 Prozent – was in



Das System Modalohr ist seit fast zehn Jahren durch die französisch-italienischen Alpen im Einsatz

etwa so viel wäre wie auf der RoLa – käme man auf einen Marktanteil von rund einem Viertel. Das System Modalohr ist seit fast zehn Jahren durch die französisch-italienischen Alpen auf der Verbindung Aiton-Tunnel du Fréjus-Orbassano im Einsatz. Seit 2007 wird es auf der Langstrecke Bettembourg-Le Boulou über tausend Kilometer ebenso als Transportmittel verwendet. Die Auslastung auf der Strecke Luxemburg-Südwestfrankreich liegt eigenen Angaben zufolge bei über 80 Prozent der täglich angebotenen Stellplätze auf vier Zugpaaren mit 850 Metern Länge und einem Gewicht von 2.400 Tonnen.

## AKTUELL

## Wie Sattelaufleger am besten stapeln?

Die deutsche Studiengesellschaft für den Kombinierten Verkehr (SGKV) hat in diesem Monat gemeinsam mit dfl (duisport facility logistic GmbH) das Verbundprojekt „VertiModal“ gestartet. Hintergrund des vom deutschen Wirtschaftsministerium geförderten Forschungsprojekts ist die seit Jahren stark ansteigende Zahl der auf der Schiene transportierten Sattelaufleger, deren Abstellung Platzprobleme in einigen Kombi-Terminals verursacht. Da häufig keine Erweiterungsflächen für die Abstellung der Sattelaufleger zur Verfügung stehen oder neu geschaffene Flächen schnell wieder ausgelastet sind, will man mit diesem Forschungsprojekt nach Möglichkeiten suchen, wie Sattelaufleger am besten gestapelt werden können.

## Verlagerung forcieren

Das Projekt läuft unter dem Titel „Untersuchung und Erprobung einer technischen Lösung zur vertikalen Stapelung (Stacking) von Sattelanhängern in Umschlaganlagen des intermodalen Verkehrs (VertiModal)“. Gemanagt wird das Projekt bei der SGKV von Matthias Plehm. Vertiefende Informationen zum Projekt werden ab Ende des Jahres auf der Homepage [www.vertimodal.de](http://www.vertimodal.de) zur Verfügung stehen. Die SGKV ist ein gemeinnütziger Verein mit dem Ziel, den Kombinierten Verkehr als rationelle Transportart in Deutschland und Europa zu erforschen und in der Praxis zu fördern. Durch die Kombination der Stärken aller Verkehrsträger soll die Verlagerung auf die Schiene bewirkt werden.

## Einen Schritt voraus für Ihre Transporte



Hupac ist Ihr kompetenter, zuverlässiger und unabhängiger Partner für massgeschneiderte Logistiklösungen: Wir transportieren Ihre Strassensendungen auf der Schiene, in ganz Europa, und kombinieren dadurch die Vorteile beider Systeme. Hupac ist Pionier für innovative Produktionssysteme und investiert in eigene Ressourcen wie Bahnwagen, Terminals und IT-Lösungen. Der kombinierte Verkehr ist die Zukunft des Gütertransports: Hupac ist an Ihrer Seite und geht gemeinsam mit Ihnen voran.

[www.hupac.ch](http://www.hupac.ch) [info@hupac.ch](mailto:info@hupac.ch) Tel. +41 91 6952800

**HUPAC**  
moving together