



Fotos: Railrunner

Railrunner-Fahrzeuge, vorne das Transfer-Drehgestell

Railrunner: Zweite Auflage

Intermodaler Verkehr Nach Roadrailer mit der BTZ (Bayerischen Trailerzug Gesellschaft) soll nun Railrunner das bimodale Prinzip im Kombinierten Verkehr zum Erfolg führen. Gerhard Oswald, Geschäftsführer der RailRunner Europe GmbH i.G., Hamburg, und Wolfgang Graaff als Entwickler wollen das in den USA genutzte System in Europa etablieren. Beide sind aus der Branche, Oswald hat als langjähriger Mitarbeiter der TFG Transfracht u.a. das Albatros-Netzwerk aufgebaut, Graaff gehörte bis 1995 die gleichnamige Wagenfabrik in Elze.

Trailer und Chassis wiegen mehr

Beim Railrunner können Containerchassis und Trailer befördert werden (in den USA werden nur Chassis genutzt). Dabei ist die gesamte Kuppeltechnik in den Drehgestellen integriert, die Straßenfahrzeuge haben nur Führungsschienen, die Luftleitungen sowie einen stabileren Rahmen zur Aufnahme der Längskräfte im Zugverband. Trotzdem wiegen der Trailer rund 1,5 t mehr als

ein reines Straßenfahrzeug, das Containerchassis rund 800 kg. Laut Graaff sei das aber kein Problem, da im Vor- und Nachlauf 44 t erlaubt sind. Die Trailer sollen eine Lebensdauer von zehn bis zwölf Jahren aufweisen, rund zwei Jahre mehr als konventionelle Fahrzeuge.

Die Drehgestelle sind das Kernstück von Railrunner. Sie bestehen aus zwei gelenkig verbundenen Unterrahmen für die beiden Radsätze, die radial einstellbar sind, sowie einem Oberrahmen. Dieser stützt sich über die Luftfedern und Elastomerelemente auf dem Unterrahmen ab und lässt eine Ausdrehung der Radsätze um rund 3,5 Grad zu. Vorbild bei der Radsatzführung ist das südafrikanische Sheffel-Drehgestell, das dort im Schwerverkehr eingesetzt wird. Die Drehgestelle verfügen über Scheibenbremsen sowie über zwei Luftkreisläufe für Luftfeder und Bremse. Daher müssen die Railrunner-Einheiten, sollten sie in konventionellen Zügen mitlaufen, immer hinter der Lok laufen. Das Mittelbogie wiegt rund 7 t, das Transferbogie mit der konventionellen Zug-/Druckeinrichtung knapp 8 t.

Die Wartung der Drehgestelle einschließlich möglicher Radsatzwechsel erfolgt komplett vor Ort am Terminal. Die Drehgestelle haben Aufnahmen für Gabelstapler, die die Drehgestelle so bei Bedarf aus dem Gleis heben können.



Das Mitteldrehgestell, mittig vor dem Luftbehälter ist die Führungsnase mit dem Bolzen für das Straßenfahrzeug zu erkennen.

Die mechanische Verbindung zwischen Drehgestell und Trailer/Chassis erfolgt auf zwei Wegen: Quer- und Vertikalkräfte übernehmen die Zungen am Drehgestell, die in die Taschen am Straßenfahrzeug eingreifen, Längskräfte ein Bolzen, installiert im Drehgestell. Dieser ist unter Luftdruck versenkt und fährt bei (gewolltem oder ungewolltem) Luftabfall nach oben aus in die sichere Position. Das Transferdrehgestell kann bei den Trailer/Chassis nur an den Enden mit dem Königszapfen angedockt werden.

Die Trailer können nicht nur bimodal genutzt werden, sie sind auch Huckepack fähig.

US-Version nicht 1:1 für Europa

Gegenüber der US-Version werden für Europa Änderungen notwendig sein: Auslegung für höhere Bremskräfte sowie höherer Luftdruck. Weiter liegt die Trailer-/Chassis-Aufnahme beim Drehgestell wegen des Lichtraumprofils der Bahnstrecken niedriger, was zu Folge hat, dass Liftachsen beim Straßenfahrzeug notwendig werden. Nur so lassen sich auf der Schiene Trailer mit 3 m Eckhöhe befördern, auf der Straße fehlen dafür wenige Zentimeter. Daher sollen die Trailer ein Hubdach bekommen.

Railrunner Europe will noch in diesem Jahr erste Prototypen für den Zulassungsprozess herstellen lassen. Ziel sei es, so Graaff, die Zulassung Ende 2016 zu erreichen. Das Zertifizierungsmanagement erfolgt dabei durch Dekra Rail, die Zulassung soll zunächst in Zusammenarbeit mit der Europäischen Eisenbahngesellschaft ERA in Dänemark und den Niederlanden erfolgen.

EU-Fördergelder beantragt

Für die Adaption von Railrunner für das europäische Bahnsystem wurden Fördergelder des EU-Programms CEF (Connecting Europe Facility) beantragt. Dort war am 15.01.2015 Annahmeschluss für Anträge betreffend die nationale Akzeptanz, was über das Bundeswirtschaftsministerium lief, das den Antrag empfangen hat. Mitte 2015 fallen die Entscheidungen im CEF-Programm.

Am 26.02.2015 ist der Termin für Anträge betreffend die europäische Akzeptanz, was über die EU-Kommission läuft. Mitte 2015 fallen die Entscheidungen im CEF-Programm. Der Zuschuss beträgt

50 % der Kosten, die bis zum Bau der Prototypen entstehen.

Für CEF, das u.a. Innovationen der Bahntechnik unterstützt, stehen für den Zeitraum 2015 bis 2020 insgesamt 33,242 Mrd. EUR zur Verfügung, davon 26,250 Mrd. EUR für den Verkehrssektor.



Das Chassis mit der mittigen Aufnahme für die Führungsnase des Drehgestells sowie den Luftanschlüssen

Zunächst geschlossenes System

Die Vermarktung von Railrunner erfolgt nach den Worten von Oswald zunächst als geschlossenes System für einzelne Kunden/Kundengruppen. Dabei organisiert Railrunner die Verkehre. Die Beschaffung und Finanzierung erfolgt in Absprache mit den Kunden. Railrunner Europe besitzt die Lizenzrechte von der US-Mutter für den Bau der Fahrzeuge und Drehgestelle. Dabei bestehen bereits intensive Kontakte sowohl zu europäischen Herstellern der Straßenfahrzeuge wie der Drehgestelle.

Geringe Nutzung in den USA

In den USA akzeptieren fünf Bahngesellschaften das dort seit 1996 bestehende System Railrunner. In 2014 existierte eine regelmäßige Verbindung zwischen Chicago und Fort Wayne (160 Meilen), die jedoch aus externen Gründen beendet wurde. Für Mitte 2015 ist die Aufnahme neuer Regelverkehre zwischen dem Port of New York & New Jersey zu einem ca. 230 Meilen entfernten Standort in Vorbereitung. Aber auch das in Europa erfolgreiche System Roadrailer ist dort noch immer im Einsatz.

RB 9.2.15 (cm)

www.railrunner.com

Herrmann-Hesse-Bahn oder verlängerte S 6?

Calw Kontrovers verläuft derzeit die Diskussion um die Reaktivierung der Strecke 4810 zwischen Calw und Weil der Stadt. Gerade hat die Stadt Calw die „Begleitung der Planung und Vertretung der Bauherreninteressen“ europaweit ausgeschrieben. Die Stadt ist Eigentümer der Strecke und will die Zulassung als EIU (Eisenbahninfrastrukturunternehmen) nach dem Eisenbahngesetz AEG erreichen. Dabei betont die Stadt explizit, dass sich das geplante Verkehrsangebot der „Herrmann-Hesse-Bahn“ über den Streckenabschnitt Weil der Stadt – Calw hinaus bis zum Bahnhof Renningen erstreckt. Nur so lässt sich der Nutzen-Kosten-Faktor von 1,37 erreichen. Dies trifft in der Region auf große Skepsis: Es werden Rückwirkungen auf die Pünktlichkeit der Linie S 6 (Stuttgart – Weil der Stadt) befürchtet, zudem wollen Anwohner keine Dieselfahrzeuge unter der Oberleitung sehen. Die Stadt Calw drückt aber wegen des 2019 auslaufenden Bundesförderprogramms auf die Zeitschiene.

Nun hat jedoch der regionale Verkehrsausschuss beim Verband der Region Stuttgart (VRS) am 04.01.2015 einstimmig beschlossen, die S 6 von Weil der Stadt nach Calw zu verlängern. Dazu sollen Gespräche mit den Landkreisen Böblingen und Calw sowie mit dem Landkreis Ludwigsburg geführt werden. Die Pläne von Calw stellen aus Sicht des VRS „weder verkehrlich noch eisenbahnbetrieblich eine zukunftsfähige Lösung“ dar. RB 9.2.15 (cm)



Foto: A. Vörös

Die ungarische Güterbahn CER hat ihre erste Transmontana erhalten.

Transmontana für und aus Ungarn

Güterverkehr Die LAC Holding, zu der u.a. die Güterbahn CER Hungary gehört, und der rumänische Hersteller Softronic unterzeichneten am 27.01.2015 einen Letter of Intent zur Gründung einer Produktionsstätte in Ungarn (s.a. *Rail Business* 01-03/15). Anlass war die Übergabe einer Transmontana-Lok im Budapester Eisenbahn-Museum an die CER. Die Maschine mit einer Leistung von 6 MW kann unter 15 und 25 kV AC eingesetzt werden. Die Montage von Transmon-

tana-Lokomotiven soll noch in diesem Jahr beginnen, die Standortfrage will LAC bis Mitte-Ende März entschieden haben. Die Favoriten bei den Verhandlungen seien bestehende Werke, hieß es. Das neue ungarische LAC/Softronic-Werk soll auch eine Entwicklungsabteilung bekommen. Softronic will sich in Rumänien mehr auf die Entwicklung und Produktion von Wagen konzentrieren.

RB 9.2.15 (in/cm)

www.cercargo.eu

Traxx Last Mile mit Schweiz-Zulassung

Bombardier Die Traxx AC Last Mile-Lokomotive hat jetzt die Zulassung für den uneingeschränkten kommerziellen Betrieb in der Schweiz erhalten. Die Zulassung erfolgte nach umfangreicher Erprobung mit acht von Railpool bestellten und drei davon durch BLS in der Schweiz eingesetzten Loks. Weitere vier Lokomotiven gehen an Akiem. Zudem wurde eine Lokomotive mit dem Last Mile-Feature an die Schweizer Swiss Rail Traffic (SRT) übergeben (siehe auch S. 14). SRT wird mit der Lokomotive mit dem Last Mile-Feature u.a. eine 5 km lange nicht-elektrifizierte Strecke überbrücken. RB 9.2.15 (cm)