

Aktionen zur Revitalisierung der privaten Gleisanschlüsse

## Von der Straße auf die Schiene

Die sich zuspitzende Situation auf unseren Fernstraßen erfordert nicht nur den Ausbau des Kombinierten Verkehrs und zahlreiche weitere Maßnahmen, sondern auch eine Modernisierung und Revitalisierung des privaten Gleisanschlusses – meint unser Autor.

**A**usgehend von dem wachsenden Binnenmarkt Europa, verstärkt auch durch die Osterweiterung, wird nach veröffentlichten Verkehrsprognosen im Transitland Deutschland der Güterverkehr in den nächsten zehn bis 15 Jahren zweistellig wachsen. Dies werden unsere Schnellstraßen, die sich auch nicht beliebig vermehren lassen (Kosten, Flächenverbrauch), nicht alleine auffangen können. Die Konsequenz daraus ist, dass mehr Güterverkehr auf die Schiene und auf das Binnenschiff verlagert werden muss.

Bild 1 Eine Rangiermaschine „Teletrac“ arbeitet im Hafen Duisburg beim Massengutumschlag.



Die Verantwortlichen sind sich einig, dass dafür ein massiver Ausbau des Kombinierten Verkehrs erforderlich ist, auch unter Einbeziehung der privaten Gleisanschlüsse. Und dieser letzte Punkt steht im Mittelpunkt der folgenden Ausführungen.

### Starker Rückgang der Gleisanschlüsse

Nach Auskunft des Statistischen Landesamtes Wiesbaden waren 1992 bundesweit noch etwa 15.600 Privat-Gleisanschlüsse gemeldet. Diese sind bis 1996 durch Stilllegungen auf 8.200 Anschlüsse zurückgefahren worden. Heute hat die DB-Cargo als Güterverkehrstochter der Deutschen Bahn AG etwa 6.220 Anschlüsse unter Vertrag. Diese Tendenz erklärt sich zum Teil durch eine zu geringe Wirtschaftlichkeit beim Umschlag des Schienenverkehrs im Vergleich zum Straßenverkehr.

Um den Trend zum Kollaps auf den Autobahnen mit allen wirtschaft-

Bild 2 Der „Rangierrobot“, hier mit Kabeltrommelmaschine, im Einsatz bei Kali + Salz.

lichen und ökologischen Folgen umzukehren, sollten alle Rationalisierungsreserven im Schienenverkehr, insbesondere beim kostengünstigen Umschlag, mobilisiert werden.

### Vielfältige Rangiersysteme

Es folgt eine Auflistung aller Rangiersysteme für den privaten Gleisanschluss (Stand 2002), die sich auch zukünftig weiterentwickeln lassen – im Hinblick auf System, Zugkraft, Leistung und max. Zugmasse:

- Mit umlaufendem Seil (ortsgelbunden oder Pufferschubwagen. Diese vier Systeme wurden von der Vollert GmbH bis heute etwa 900fach realisiert.



Bild 4 Walter Vollert, Heiler, Verfasser

- Selbstfahrende Rangierwagen wie Windhoff „Teletrac“ (Bild 1) oder Vollert „Rangierrobot“ (Bild 2) mit unterschiedlichen Antriebskonzepten und Zugleistungen. Bei den Rangierwagen schöpfen die o.g. Hersteller aus bis heute 450 gebauten Lösungen ihre Erfahrung. Diese Maschinen werden in aller Regel per Funk oder Kabeltrommel ferngesteuert.

- Kleinlokomotiven bis 30 km/h mit unterschiedlichen Antriebskonzepten, hergestellt von Diemo, Gemeinder, Vollert und Windhoff.

- Zweifachfahrzeuge mit Schrägachseln im Rangierbereich.
- Sonderfahrzeuge von Verladern, z.B. „Cargo-Sprinter“ von Windhoff bis 120 km/h (Bild 3). Noch in der Erprobung befindet sich der „Cargo-Mover“ von Siemens, Erlangen, mit Fahrzeugmodulen für jeweils zwei Lkw-Auflieger.

- Industrielokomotiven bis 80 km/h von Vossloh, Gemeinder und US-Anbietern.

### Modernisierungschancen bei den Verladern

Um den wirtschaftlichen Einsatz dieser großen Systemvielfalt zu unterstützen, hat sich *Dipl.-Ing. Walter Vollert* (Bild 4), ehemaliger Minderheitsgesellschafter der vollert GmbH & Co. KG Anlagentechnik, als Dienstleister ausgegündet, um als unabhängiger Investitionsberater das in 28 Jahren gesammelte Branchenwissen über Rangiersysteme umfassend anzubieten. In Zusammenarbeit mit einem Architekten, einem Kran- und einem Eisenbahnsachverständigen sollen alle Modernisierungschancen bei den Verladern realisiert werden können. Die W. Vollert Ingenieurservice GmbH, Weinsberg, startete im Januar 2003 mit erfahrenen Systemisierern im Hintergrund und arbeitet dabei eng mit den Niederlassungen der DB-Cargo zusammen.

Die Modernisierungsanstrengungen der DB-Cargo mit dem Ankauf von „Europa-Loks“ und deren Kooperation mit anderen Bahnunternehmen soll diese Revitalisierung positiv unterstützen. Dazu zählt ferner die Modernisierung des Waggonwagenbestandes, um z.B. höhere Reisegeschwindigkeiten zu erzielen. Hinzu kommen die zunehmenden Gründungen von kleineren Privatbahnen in der Fläche (vorbereitet durch das allgemeine Eisenbahngesetz), was ebenfalls positiv zur Revitalisierung des privaten Gleisanschlusses beitragen soll.

W. Vollert



Bild 3 Containertransporte mit dem „Cargo-Sprinter“ in Australien.