

Güter-Strassenbahnen sind wieder am kommen Einige Städte setzen auf Alternativen beim Gütertransport

Der Zulieferverkehr im innerstädtischen Raum stösst immer mehr an seine Grenzen. Nächtliche Sperrzeiten zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm sowie starker Verkehr tagsüber lassen kaum noch Möglichkeiten zum Ausweichen. Deshalb dienen in einigen Städten Strassenbahnen nicht nur dem Personenverkehr, sondern auch dem innerstädtischen Gütertransport. Neu ist die Idee jedoch nicht. In den meisten europäischen Grossstädten wurden vor allem in den frühen Anfängen des 20. Jahrhunderts noch viele Transporte mit schienengebundenem Fuhrwerk bewältigt. (Sprache: de)

Weitere Informationen:
GüterBim

<http://www.gueterbim.at>

Retour du transport de marchandises par le rail Des villes trouvent des alternatives au trafic routier commercial

Le transport de marchandises dans l'espace urbain atteint ses limites. Les fermetures nocturnes de certaines rues pour protéger les citadins du bruit tout comme l'augmentation du trafic de marchandises durant la journée, ne permettent plus d'éviter le problème. Certaines villes – autrichiennes notamment - ont résolu de faire circuler les marchandises, et non plus seulement les personnes, sur les lignes ferroviaires urbaines. L'idée n'a rien de nouveau. En effet, dans la plupart des grandes villes européennes, une bonne partie du transport des marchandises se faisait encore sur le rail, au début du 20^{ème} siècle. (langue : allemand)

Pour plus d'informations:
GüterBim

<http://www.gueterbim.at>

Gütertransport

Auf die richtige Schiene gesetzt

Bitte nicht einsteigen: In einigen Städten dienen Straßenbahnen nicht nur dem Personenverkehr, sondern auch dem innerstädtischen Gütertransport.

Von Klaus C. Koch



Vorsicht beim Einsteigen: sonst landet man womöglich unsanft zwischen Konservendosen oder auf dem Sperrmüll.
Foto: dpa

Es empfiehlt sich, nicht in jede Straßenbahn einzusteigen, die des Weges kommt. In Dresden beispielsweise könnte der Fahrgast zwischen Bauteile des VW Phaeton geraten, in Wien zwischen Konservendosen und Joghurt. In Zürich landet er schlussendlich womöglich sogar auf dem Sperrmüll.

Obwohl sie in den vergangenen Jahren eine Renaissance erlebt hat und in Form zahlreicher Niederflur-Varianten ein brandneues Design erhielt, halten viele die Straßenbahn für antiquiert.

Dabei diene sie schon in ihren Anfängen nicht nur dem Personenverkehr, sondern auch dem Gütertransport. Seit die Innenstädte verstopft sind, denken Verkehrsplaner zwischen Erfurt und Mailand nun wieder über eine gemeinsame Nutzung des Schienenwegs nach.

Mit mehr als 1000 Straßenbahnwagen verfügen die Verkehrsbetriebe in Wien, wie es heißt, über "eine der größten innerstädtischen Schienenverkehrsflotten der westlichen Welt". Gleichzeitig herrscht in den engen Gassen der Altstadt Not, wenn Lkw oder Kleinlieferwagen bei Ladearbeiten den Fahrweg blockieren.

Verfahrenre Situation

"Wegen der nächtlichen Sperrzeiten und des starken Verkehrs tagsüber", räumt Markus Ossberger von den Wiener Linien ein, "bestehen kaum noch Möglichkeiten zum Ausweichen." Die Situation ist im wahrsten Sinne des Wortes verfahren. Das Projekt GüterBim entstand, um gefördert vom Verkehrsministerium dem "kombinierten Verkehr" auf die Sprünge zu helfen.

Unter reger Anteilnahme der Bevölkerung verlief die Demonstrationsphase unlängst erfolgreich. Auf der Ladefläche durch eine Lkw-Plane geschützt, wurden bislang Ersatzteile zwischen den Bahnhöfen Hernalts, Brigittenau, Favoriten und Simmering transportiert.

Inzwischen traten Handelsketten an die Projektleitung heran, die zumindest einen Teil des Lieferverkehrs für ihre citynahen Filialen und Supermärkte gern mit der GüterBim bewältigen würden.

Ganz neu ist die Idee nicht. In den meisten europäischen Großstädten wurden vor allem in den frühen Anfängen des 20. Jahrhunderts noch viele Transporte mit schienengebundenem Fuhrwerk bewältigt. In Wien bekamen in den zwanziger und dreißiger Jahren große Vorhaben des

sozialen Wohnungsbaus wie der Karl-Marx-Hof ein Gleis verpasst, um das Baumaterial an- und abzutransportieren.

In der Schweiz verlegte die Stadt Zürich ihre Sperrmüllabfuhr vor einigen Jahren auf Zugkompositionen mit Hänger. In Dresden, wo der Volkswagen-Konzern 186 Millionen Euro in die Produktion der Luxuslimousine Phaeton steckte, ging mit der citynahen Produktionsstätte auch eine Fracht-Straßenbahn (CargoTram) mit futuristischem Design in Betrieb.

Integration gegen Chaos

Die eigens entwickelten Züge verkehren alle 40 Minuten mit vorgefertigten Teilen zwischen Montage und Auslieferungslager quer durch die City. Die Innenstadt selbst wird durch die Vermeidung zusätzlichen Lastwagenverkehrs vor Emissionen bewahrt.

Um kein Chaos zu verursachen, müssen die Gütertransporte in das rechnergestützte Betriebsleitsystem des städtischen Nahverkehrs integriert werden – was bislang auch bei Schienenreinigungs- und Instandhaltungstrupps kein Problem war, wie Ossberger erläutert.

Dass in modernen Verkehrsleitzentralen via Bildschirm die genaue Position fast jedes Wagens im Stadtgebiet verfolgt werden kann, lässt die Sache zusätzlich interessant erscheinen.

Eine Güter-Tram gab es auch schon in München. Am 30. August 1905 wurde erstmals Post zwischen dem Max-Joseph-Platz und der Bayerstraße befördert. Bis 1959 absolvierten die Wagen täglich mehr als zwei Dutzend Fahrten mit bis zu 14000 Paketen.

In Wien verbinden sich mit dem Güterzug noch ganz andere Reminiszenzen: Zwischen den Jahren 1918 und 1928 verkehrte dort eine Leichen-Tram mit pietätvoll schwarz gestrichenen Wagen. Da verbot sich das Zusteigen von selbst.

(SZ vom 29./30.10.2005)

[drucken](#) ☸

[Fenster schließen](#) ☸

Projektbeschreibung

Kurzbezeichnung	GüterBim
Titel	Güterbeförderung im Stadtgebiet auf bestehender Nahverkehrs-Schiene-Infrastruktur
Programm	I2-Intelligente Infrastruktur ein F&E Programm im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
PartnerInnen	TINA Vienna – Transport Strategies GmbH Wiener Linien GesmbH & CO KG Wiener Lokalbahnen AG Vienna Consult Verkehrsberatungsgesellschaft mbH
Laufzeit	August 2004 – August 2005
Ziele	Verlagerung des Gütertransportes vom LKW auf die Schiene in Wien
Ergebnis	Güterbeförderung im Stadtgebiet auf großteils bestehender Nahverkehrs-Schiene-Infrastruktur
Kurzinhalt	<p>Das Straßenbahnnetz der Stadt Wien entwickelte sich nach 1945 sukzessive zu einem reinen ÖPNV Netz. Güterbeförderungsnetze bzw. Mischsysteme (PV und GV) haben andere Anforderungen in Bezug auf Technologie, Management und Vertrieb als mono-modale Netze.</p> <p>Im Rahmen dieses Projekts soll an die Geschichte der Güterstraßenbahn von Wien angeknüpft werden und ein modernes telematikgestütztes Güterbeförderungs-System geschaffen werden. Die effizientere Nutzung von Infrastruktur und die neuen betrieblichen Möglichkeiten folgen einerseits dem Grundsatz der betrieblichen Weiterentwicklung des Wiener ÖPNV-Betreibers, um neue Geschäftsfelder und Arbeitsplätze zu schaffen und andererseits dem Gedanken von intermodaler ökologisch nachhaltiger Güterdistributionslogistik. Zusätzlich soll, bezugnehmend auf eine nachhaltige Verkehrsentwicklung nach den Richtlinien der EU Verkehrspolitik, dem Güterverkehr einer Großstadt eine neue Richtung im Sinne des Schutzes der Umwelt und der Erhaltung der Lebensqualität der Bewohner gewiesen werden.</p> <p>Während des Projektes werden durch eine Situationsanalyse und eine Systemspezifikation, Maßnahmen erarbeitet, welche schlussendlich exemplarisch im Rahmen einer Demonstration zur Anwendung kommen. Ein Arbeitspaket wird sich auch den Schnittstellen zu anderen Systemen, wie dem nationales Schienen- und Straßennetz (Verkehrsverbund, intermodale Netze und Weiterentwicklungspotenziale) sowie deren Anwendungen widmen.</p>

Kontakt: Vera Fochler, TINA Vienna – Transport Strategies GmbH
vera.fochler@tinavienna.at, Tel.: +43/1/4000-84266

News von der GüterBim

Das vom BMVIT geförderte Projekt „GüterBim“ untersuchte die infrastrukturellen Voraussetzungen zum Betrieb einer Güterstraßenbahn in Wien und hatte die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene zum Ziel. Nach knapp einem Jahr Laufzeit in die Endphase gekommen, hat das Projektmanagement der TINA Vienna Transport Strategies gemeinsam mit den Wiener Linien, den Wiener Lokalbahnen und Vienna Consult alle für den Betrieb einer Güterstraßenbahn notwendigen Systeme und die logistischen Anwendungspotentiale untersucht.

Eines der Arbeitspakete des Projektes war die Demonstratorfahrt, die am 17. Mai unter großer medialer Beachtung und der Teilnahme vieler ExpertInnen und interessierter BürgerInnen in Wien stattfand.

Der Güterwagen des Demonstrators ist der ursprünglich als Schienentransporter verwendete sl1 „7434“. Er ist mehrsystemtauglich und mit zwei Drehgestellen ausgerüstet. Die Primärfederung des Fahrzeugs wird über Blattfedern sichergestellt, die sekundären Schraubenfedern wurden für den Gütertransport verstärkt. Mit den spezifischen Spurkränzen und seinem „Übergangprofil“ kann er im Straßenbahn-, im U-Bahn- und mit gewissen Einschränkungen auch auf dem Vollbahnnetz verkehren. Der Wagen ist mit einem Wetterschutzaufbau der Fa. Schwarzmüller System „Curtainsider“ ausgerüstet, um das Ladegut optimal zu schützen. Die Ladebefestigung erfolgt über eine Zurrschiene, welche die Ladung in Quer- und Längsrichtung sicher fixiert und unterschiedliche Güterbeförderung ermöglicht (Gitterrollcontainer, Paletten).

Das Triebfahrzeug LH, ist ein Allzweckhilfsmotorwagen, der zum Schleppen diverser Straßenbahnfahrzeuge und als Schneepflug eingesetzt wird.

Schon in diesem Sommer werden die Wienerinnen und Wiener die GüterBim regelmäßig im Straßenbild wahrnehmen können. Die Wiener Linien werden das Demonstratorfahrzeug für interne Güterbeförderung nutzen, so ist die GüterBim ab sofort in betriebsarmen Zeiten auf bestimmten Routen unterwegs.

Der bisher erfolgreiche Projektverlauf hat das Interesse der Wirtschaft geweckt und das Projektteam (TINA Vienna, WIENER LINIEN, Wiener Lokalbahnen, Vienna Consult) veranlasst Folgeprojekte zu entwickeln. Diese sollen spezifische Wünsche potentieller Kunden berücksichtigen, den Bau von „Prototypen“ vorantreiben und Synergien zu bestehenden Citylogistikprojekten schaffen.

Foto 1: Die GüterBim bei der Testfahrt am 17. Mai 2005



Quelle: TINA Vienna

Foto 2: Blick auf den grünen Waggon der GüterBim



Quelle: TINA Vienna

Foto 3: Waggon der GüterBim



Quelle: TINA Vienna

Foto 4: Reges Interesse der Bevölkerung



Quelle: TINA Vienna

Foto 5: Reges Interesse der Bevölkerung und der Presse an der Testfahrt der GüterBim



Quelle: TINA Vienna

Foto 6: Die GüterBim fährt ein



Quelle: TINA Vienna

Foto 7: Blick in den Innenraum des Waggons



Quelle: TINA Vienna

Foto 8: Entfernen der Abdeckung zum Beladen des Waggons



Quelle: TINA Vienna

Foto 9: Ausladen der Güter mit dem Gabelstapler aus dem Waggon



Quelle: TINA Vienna

Foto 10: Erfolgreiches Ausladen eines Sessels aus dem Waggon



Quelle: TINA Vienna