

Großbritannien

Onlinehandel beflügelt Citylogistik

Mit dem Aufkommen von Klimaschutzgesetzen, größeren Verkehrsstaus und einem Boom beim Onlineverkauf ist die Nachfrage nach schneller, zuverlässiger Fernstrecken-Leichtlogistik deutlich gestiegen. Eine Reihe britischer EVU prüft den Einstieg in das neue Geschäftsfeld.

Der Marktsektor – oft als „Paketverkehr“ bezeichnet – war über ein Jahrhundert lang ein lukrativer Teil des britischen Eisenbahnbetriebs. Die Flexibilität und die Kostenvorteile des Straßenverkehrs drängten die Bahnbetriebe in den 1990er-Jahren aus dem Geschäft. Mit anderen Worten, das Klima ist perfekt für einen Eintritt von Start-up-Unternehmen in die Leichtlogistik: ein Markt für Expressfracht und leichte Pakete mit einem Umsatz von 20 Milliarden Euro. Jährlich werden rund 5 Milliarden Pakete befördert.

Markteintritt 2021

Die Orion Highspeed Logistics ist eine Tochtergesellschaft der Rail Operations Group (ROG). Diese ist auf Zugbewegungen im Zusammenhang mit der Lieferung von Schienenfahrzeugen, Test-, Wartungs-, Änderungs- und Modernisierungsprogrammen spezialisiert. ROG hat ehrgeizige Ziele. Orion soll ein Schienenlogistiknetzwerk abdecken, das mehr als 30 Bahnhöfe, Logistikterminals und Häfen verbindet. Erste Linien sollen zwischen London Gateway (Themse Hafenterminal), Londons Stadtzentrum und von den West Midlands in den Südwesten des Landes betrieben werden.

Ein weiterer Newcomer ist Varamis Rail, der im März 2021 die Sicherheitszulassung erhalten hat und nun die Betriebslizenz als EVU anstrebt. Vorerst wird ein Dienst für Pakete und palettiertes Stückgut mit Echtzeit-Tracking auf der East Coast Main Line zwischen Newcastle–London und Doncaster–London angestrebt. Die rein elektrisch betriebenen EMU sollen in einer späteren Etappe Edinburgh und über die West Coast Main Line Glasgow erreichen. Als erste Kunden stehen eine Supermarkt-Kette und ein nationaler Kurierdienst im Gespräch.

Auch etablierte Güterdienstleister wie Swift Express Freight (eine internationale Logistikgruppe), InterCity Rail-Freight (Premiumlogistik auf Personenzüge) und die RoyalMail (Verbindungen zwischen Post- und Paket-Sortierzentren) sehen Potenzial in der carbonfreien Citylogistik. Neben bestehenden Frachtterminals stehen Personenbahnhöfe mit Plattformen mit Straßenanschluss, Auslieferungen mit Elektrolieferwagen und anbieterneutrale Paket-Smartboxen im Fokus.

EMU als Transportmittel

Durch den Einsatz 30-jähriger Triebzüge, die bisher im Personenverkehr unterwegs waren, sind Geschwindigkeiten von 100 bis zu 160 Stundenkilometern möglich, was die Integration in den S-Bahnverkehr sicherstellt.

Orion startet mit EMU der Klasse 319 und Bi-Mode-Klasse 769 (vierteilige Triebwagen der Klasse 319, die zusätzlich mit zwei Dieselmotoren ausge-

stattet sind). Letztere können im umgebauten Zustand bis zu 200 Rollbehälter befördern. Da beide Typen mehrfach eingesetzt werden können, können die dieselbetriebenen 769 als Zugmaschinen für die 319 auf nicht elektrifizierten Strecken eingesetzt werden.

Swift Express Freight Train plant, EMU der Klasse 321 einzusetzen. Eine erste Einheit wurde von Eversholt Rail zusammen mit Ricardo Engineering als „proof of concept“ im März 2021 vorgestellt. Die Zuladung soll bis zu 12 Tonnen Pakete betragen – bei Geschwindigkeiten bis zu Tempo 100.

Peider Trippi



Die ROG plant mit ihrem Orion Highspeed Service landesweit Frachtterminals und Personenbahnhöfe für leichte Frachtgüter zu verbinden.