

# WDR Dschungel

## Cargo Sprinter

September 1998

**Autor:** Michael Houben  
**Kamera:** Andreas Oscheck, Rasmus Sievers, Maurice Eberl-Rothe  
**Ton:** Axel Jag, Christopher Brix  
**Schnitt:** Bettina Braun

**Die Geschichte vom Gütertransport auf der Schiene, der seit 150 Jahren nach dem gleichen Prinzip abläuft und deshalb nicht mehr konkurrenzfähig ist und die Geschichte vom neuen Güterzug CARGO-SPRINTER, der plötzlich viele Vorzüge von LKW und Schiene vereinigt und dadurch dem LKW endlich wieder Konkurrenz machen kann.**

- 0.03 Dieser rote Waggon soll von einem Osnabrücker Industriegleis bis morgen früh ins 400 km entfernte Frankfurt gebracht werden
- 0.13 Es ist fünf vor halb fünf, der letztmögliche Abholtermin, wenn die Lieferung morgen pünktlich sein soll.
- 0.23 Das Kuppeln ist - wie vor 150 Jahren - Handarbeit !  
Und wenn die trägen Massen sich langsam in Bewegung setzen, dann geht es nicht etwa direkt zum Ziel.
- 0.36 Schon ein paar Kilometer weiter rollt der rote Wagen einsam durch den Rangierbahnhof.
- 0.48 Mit viel Handarbeit werden hier alle Waggons (aus Osnabrück) nach Fahrtrichtung sortiert.
- 1.00 Das geht heute kaum schneller als vor einhundert Jahren.

---

-

- 1.08 Für diesen Zug wurde fünfzig mal gerollt, gebremst und gekuppelt, dann erst kommt die Lok.
- 1.18 Wenn alle Waggons gekuppelt sind, müssen noch die Bremsen getestet werden, erst nach zwei Stunden, um halb sieben, ist der Zug endlich abfahrbereit.
- 1.29 Weil eine Direktverbindung von Osnabrück nach Frankfurt sich nicht lohnt, fährt dieser Zug erst einmal nur bis Hannover.

Und egal, wie schnell die Lok ist:  
All dies Rangieren und Kuppeln,  
neu Rangieren, wieder Kuppeln,  
kostet so viel Zeit, daß ein  
Güterwaggon im Durchschnitt mit gerade  
mal 25 Kilometer pro Stunde vorwärts  
kommt.

- 1.59 Ein LKW muß nicht rangieren und kann deshalb später losfahren.  
Natürlich direkt zum Ziel

Im modernen Speditionsgeschäft ist  
Zeit knapp, da hat der Güterwaggon  
keine Chance mehr.

- 2.15 Das verlorene Rennen will die Bahn  
jetzt doch noch gewinnen.  
Mit einem völlig neuartigen Zug:  
Dem CARGO-SPRINTER.

---

-

- 2.21 Er sieht aus, wie ein zu lang  
geratener LKW und soll die Vorteile  
von Straße und Schiene vereinen.
- 2.29 Wie ein LKW wird dieser Zug mit  
Containern, sogenannten Pritschen  
beladen.  
10 davon kann ein Cargo-Sprinter  
tragen, soviel wie 5 LKW.
- 2.43 Ganz ohne Kuppeln und Rangieren ist  
der Zug schon nach einer halben Stunde  
startklar.
- 2.50 Um neun Uhr Abends fährt der Cargo-  
Sprinter vom Werksgelände.  
Viereinhalb Stunden später als die  
Güterwaggons.
- 3.01 Schneller als normale Güterzüge,  
schneller sogar als ein LKW, rollt der  
Cargo-Sprinter mit Tempo 120 über die  
Schiene.
- 3.11 Anders als beim LKW gibt es hier  
keinen Stau - dafür aber andere  
Probleme.
- 3.16 Ein Signal befiehlt:  
Langsame Fahrt!
- 3.22 Wenig später bremst der Cargo-Sprinter  
auf einem abgelegenen Nebengleis.
- 3.28 Der Grund dafür ist typisch für die  
Schiene: \_ ein schnellerer Zug will  
überholen !

---

-

- 3.40 Solche Überholmanöver kosten den Cargo-Sprinter viel Zeit, der Vorsprung zum LKW ist wieder dahin.
- 3.49 Trotzdem: Nach 2 Stunden überholt der Sprinter den viel früher gestarteten roten Waggon.  
Irgendwo dort draußen, auf dem Hannoveraner Rangierbahnhof wird der jetzt erst an seinen endgültigen Zug nach Frankfurt gehängt.
- 4.03 Der Cargo-Sprinter rauscht vorbei...
- 4.08 Direkt zum Hauptbahnhof Hannover..
- 4.11 Wo tagsüber Intercitys halten, wartet schon ein anderer Sprinter.  
Er kommt aus Hamburg und muß auch nach Frankfurt.
- 4.20 Jetzt zeigt der Sprinter eine weitere Neuheit:
- 4.24 Seine automatische Kupplung !
- 4.26 Für einzelne Waggons wäre sie viel zu teuer.
- 4.36 Und während normale Waggons noch lange mit Kuppeln beschäftigt werden, beendet der Bordcomputer des SPRINTERS schon den Bremstest.
- 4.47 Bis zu sieben aneinander gehängte Sprinter können von einem Fahrer gesteuert werden.  
Sie transportieren dann soviel Fracht

---

-

wie 35 LKW.

4.57 Vor allem der Umwelt zuliebe gehören Güter auf die Bahn.

5.02 Ein Cargosprinter verbraucht 1/3 weniger Diesel als ein LKW.

5.08 Doch ähnlich wie Autobahnen sind die Haupt-Schienenstrecken ziemlich ausgelastet.

5.13 Auch der Cargo-Sprinter bekommt das zu spüren - vor ihm fährt ein langsamerer Zug.

Und weil der ohnehin schon Verspätung hat, kann er am Bahnhof nicht halten um den Sprinter vorbeizulassen. Die Signale bremsen statt dessen den schnellen Sprinter.

5.30 Er muß den langsameren Zug mit 80 Stundenkilometern hinterher schleichen.

5.35 Auf vielen Strecken fehlt dringend ein drittes Gleis, auf dem Züge **während der Fahrt** überholen könnten.

5.42 Damit die neuen schnellen Züge und mehr Güter auf die Schienen passen, will die Bahn 5000 Kilometer Überholgleis bauen.

5.52 Bis dahin werden für den Sprinter solche Verzögerungen einkalkuliert, der Zug erreicht pünktlich seine

---

-

nächste Station.

- 6.04 2 Uhr morgens: Lokführerwechsel !
- 6.06 Während LKW-Fahrer Ruhepausen einlegen müßten, geht es hier nahtlos weiter.
- 6.12 Genauso schnell könnten die hintereinander gehängten sprinter auseinander kuppeln und getrennte Ziele ansteuern.
- 6.20 Doch bei dieser Tour bleibt der Zug zusammen.
- Außer einer Gleisbaustelle gibt es keine besonderen Vorkommnisse, und nach insgesamt 7 Stunden Fahrzeit ist der Cargo-Sprinter am Ziel.
- 6.33 Einen Bahnhof braucht er dafür nicht. In diesem Fall endet die Fahrt auf dem einzigen Gütergleis des Frankfurter Flughafens.
- 6.43 Hier warten schon die Lastwagen, um die Fracht zu den nahegelegenen Endabnehmern zu transportieren.
- 6.50 400 Kilometer in sieben Stunden Gesamtfahrzeit - schneller ist kaum ein LKW.
- 7.02 Vier Exemplare dieses LKW auf Schienen haben dieses Pensum im Probetrieb schon ein Jahr lang täglich absolviert.

---

-

- 7.11 Dabei hat sich auch das Be- und Entladen als ausgesprochen schnell erwiesen.
- 7.20 Nach einer halben Stunde ist der letzte Container verladen.
- 7.27 Auch die Umwelt profitiert: Wären Lastwagen die ganze Strecke gefahren, hätten sie einige hundert Liter Diesel mehr verbraucht.
- 7.42 Wie fortschrittlich der CARGO-SSPRINTER ist, zeigt sich drei Stunden später.

Nach mehr als 16 Stunden Fahrzeit kommt erst der Zug mit den herkömmlichen Waggonen in Frankfurt an.

Und am Ziel ist er damit noch lange nicht !

Wieder geht es - zum dritten mal - auf den Rangierbahnhof.

- 8.08 Wieder müssen die Güterwaggonen aufwendig sortiert werden..... Egal ob ein, zwei, oder auch zehn Anhänger zu einem Ziel gebracht werden sollen... Am Schluß muß für jede Kleinstadt der Umgebung ein eigener kleiner Güterzug zusammengestellt werden.
- 8.27 Erst um 9 Uhr Morgens hat der rote

-

Waggon sein Ziel erreicht.

Geschoben von einer alten Diesellock

8.35 So hat Opas Eisenbahn dem LKW fast  
kampflos das Feld überlassen.

Mit dem Cargo-Sprinter besteht endlich  
die Chance, es zurückzuerobern.

8.48

---