



Dreimal täglich zum Kunden

Wie SBB Cargo den Service verbessern und die Züge pünktlicher ans Ziel bringen will

Von Kurt Metz und Jürg Lüthard

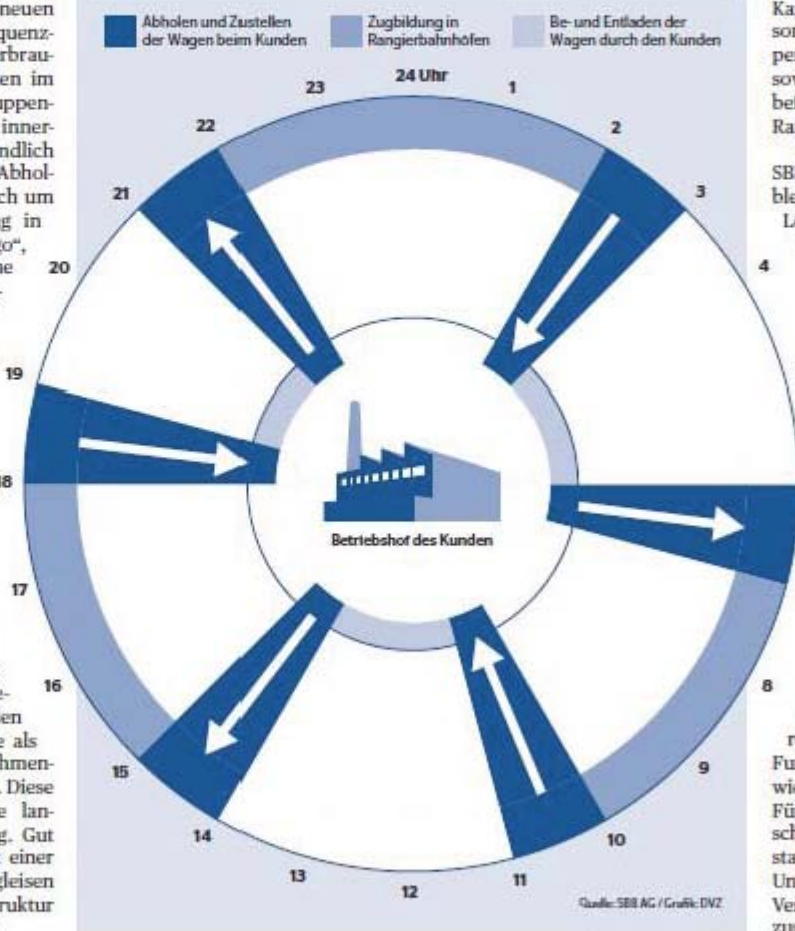
Die schweizerische Güterbahn SBB Cargo führt einen neuen Service ein: Die 85 frequenzstärksten Produktions- und Verbraucherstandorte im Land werden im Einzelwagen- und Wagengruppenverkehr zukünftig dreimal innerhalb von 24 Stunden zu verbindlich zugesicherten Zustell- und Abholzeiten bedient. „Es handelt sich um die größte Fahrplanänderung in der Geschichte von SBB Cargo“, sagte Ende vergangener Woche CEO Nicolas Perrin anlässlich der Vorstellung des ab Mitte Dezember geltenden Bedienungskonzepts der Schweizer Güterbahn. Es sei das Resultat intensiver Gespräche mit rund 1000 Kunden.

Ein Viertel aller in der Schweiz transportierten Güter sind mit SBB Cargo unterwegs, was einem täglichen Aufkommen von 205 000 t entspricht. Damit ist sie die Nummer eins im Schweizer Güterverkehr. Ihre große Stärke ist die Versorgung des Einzelhandels - sowohl wegen des Nachtfahrverbots für den Schwerverkehr auf der Straße als auch wegen der rasant zunehmenden Staus auf den Autobahnen. Diese erschweren mittlerweile eine landesweit gesicherte Versorgung. Gut aufgestellt ist die Schiene mit einer hohen Dichte an Anschlussgleisen (1300) und einer guten Infrastruktur für den Kombinierten Verkehr.

Infrastruktur wird besser genutzt

Treiber des neuen Konzepts sind einerseits die Kunden, die mehr Flexibilität und schnellere Verbindungen verlangen, und andererseits die Notwendigkeit, die bestehende Bahninfrastruktur, allen voran die Rangierbahnhöfe, besser zu nutzen. Durch die dreimal tägliche Bedienung - zweimal am Tag und einmal im Nachtsprung - erhöht sich die angebotene Kapazität, was sich sowohl in Mehrverkehr wie Mehreinnahmen widerspiegeln sollte. Dies

Wenn der Eisenbahner dreimal klingelt
Neue Taktung des Wagenladungsverkehrs bei SBB Cargo im Tagesablauf



sowie 2 bis 3 Uhr in der Nacht. Ein entscheidendes Element zur Steigerung der Zuverlässigkeit des Güterverkehrs ist das Vermeiden von Kapazitätskonflikten mit dem Personenverkehr während der Hauptpendlerzeiten zwischen 6 und 9 Uhr sowie zwischen 16 und 19 Uhr - dann befinden sich die Güterwagen in den Rangierbahnhöfen.

Bzüglich der Kosten geht das SBB-Cargo-Management von gleichbleibendem Rangieraufwand aus. Lokomotiven sollen dank dem getakteten Fahrplan „eher weniger“ benötigt, die Arbeitsbedingungen für die Lokführer durch vermehrten Einsatz am Tag „eher besser“ werden. Dank der massiven Mehrleistung wird eine Zunahme des Bahnanteils am Verkehrsmarkt erwartet. Auf die Frage, ob das Konzept auch über die Grenzen hinaus ausgedehnt werden könnte, meinte Perrin: „Die Auslandsanbindung ist für den Raum Lahr angedacht.“

SBB Cargo erachtet das Wagenladungsverkehrsangebot 2017 als ersten Schritt auf dem Weg zur automatisierten Güterbahn. Das autonome Fahren in Rangierbahnhöfen ist dank Funkfernsteuerung ebenso möglich wie die automatische Bremsprobe. Für die Einführung der automatisierten Kupplung macht sich Perrin stark und scheint dafür auch die Unterstützung des Bundesamtes für Verkehr zu haben. 2017 soll ein Testzug damit ausgerüstet werden. (ici)

ANZEIGE
Wir lieben Ziele

Alpensped
Internationale Logistik

+49 (0)621 84408-33
www.alpensped.de

Transportbarometer



Nachfrage zieht wieder etwas an

Die Nachfrage nach Laderaum ist europaweit wieder gestiegen. Davon profitierten viele aus Deutschland ausgehende Routen. Europaweit legte die Nachfrage nach Frachtraum um einen Prozentpunkt zu - das Verhältnis Ladung/Laderaum betrug 57:43 Prozent. (la)

Anteil der Angebote von Ladung und Laderaum nach Ländern in Prozent

D		D	
Transporte von Deutschland		Transporte nach Deutschland	
27	73	A	64
37	63	B	56
3	97	BC	6
29	71	CH	18
15	85	CZ	74
73	27	D	73
9	91	DK	24
12	88	E	9
50	50	F	43
25	75	GB	14
18	82	H	23
27	73	I	52

erwartet Jon Bisaz, Leiter Produktion und Mitglied der Geschäftsleitung SBB Cargo, als Folge einer durchgreifenden Qualitätssteigerung: „Wir bieten dem Kunden eine verbindliche Supply Chain, die wir anlässlich der Buchung bestätigen. So kann er sich seine Wunsch-Transportkette sichern, und uns gelingt es, die Kapazitätssteuerung zu verbessern.“

Kein Konflikt mit Personenverkehr

Die „Drei-Phasen-Produktion“ in den Rangierbahnhöfen Limmattal,

Lausanne-Triage, Basel, Buchs und Chiasso ist die Basis des Gütertaktfahrplans Schweiz. Die Wagen und Wagengruppen werden bei den Kunden morgens zwischen 6 und 7 Uhr abgeholt (siehe Grafik), dann von 7 bis 10 Uhr in den Rangierbahnhöfen zu Zügen zusammengestellt und anschließend auf die Reise geschickt. Das Ganze wiederholt sich zwischen 14 und 15 Uhr sowie zwischen 21 und 22 Uhr. Die Zustellung beim Kunden erfolgt zwischen 10 und 11 Uhr morgens, 14 und 15 Uhr nachmittags

ANZEIGE

Großraum- und
Schwertransporte,
multimodal und
ohne Umladung
zwischen West-
und Osteuropa.

XXL TRANS

XXL TRANS GmbH
Möllnroddstr. 320 • D-44147 Dortmund
Telefon +49 (0)231 880 598-00
Info@xxl-trans.de • www.xxl-trans.de