

Kombinierter Verkehr innerhalb der Schweiz

Als Ergänzung zum klassischen WLV hat SBB Cargo in den letzten Jahren ein Netz von schnellen Linienzügen des Kombinierten Verkehrs aufgebaut. Dabei stellt das Unternehmen auch eigene Wechselbehälter zur Verfügung. Das Marktsegment wächst laut CEO Perrin langsamer als erhofft, entwickelt sich aber doch positiv, obwohl angesichts der kurzen Distanzen der ein- oder gar zweimalige Umschlag des Transportguts einen erheblichen Aufwand darstellt. Unter anderem sei es gelungen, mehrere mittelgroße Expeditionen als Kunden zu gewinnen.

Mitte Juni 2016 hat SBB Cargo für den Kombinierten Binnenverkehr mit Linienzügen ein neues Produktionskonzept eingeführt: Alle Transporte laufen im Nachsprung über einen zentralen Hub in Hägendorf. Von dort aus werden vier Äste bedient: Richtung Norden nach Basel, Richtung Osten nach Dietikon, Gossau und Wolfurt (A), Richtung Süden nach Cadenazzo und Lugano Vedeggio sowie Richtung Westen nach Oensingen, Chavornay, Renens und Genève. (mr)

„RailFit 20/30“ bis Ende dieses Jahres 70, bis 2020 noch einmal mindestens 80 Stellen ab.

Neues Buchungssystem

Zur bestmöglichen Nutzung der Ressourcen soll ein neues Buchungssystem beitragen, bei dem – anders als bisher – die Transportkette schon bei der Bestellung des Transports verbindlich und nahezu „minutenscharf“ zugesagt wird, sofern die nötige Kapazität zur Verfügung steht. Ist das nicht der Fall, wird dem Kunden automatisch die nächste freie Verbindung vorgeschlagen. Traktionsverstärkungen oder gar Doppelführungen von besonders stark ausgelasteten Zügen, wie bisher bei Bedarf praktiziert, sind nicht mehr vorgesehen. Buchungen und Anpassungen des Transportauftrags sind grundsätzlich bis 90 Minuten vor der geplanten Abholung möglich.

Ob der neue Fahrplan zum Erfolg wird, hängt wesentlich davon ab, ob es SBB Cargo gelingt, die zugesagten Transportketten zuverlässig einzuhalten und ob die bereitgehaltene Kapazität der Nachfrage genügt. Gerade

Oben: Die vor einigen Jahren beschafften, vielseitig einsetzbaren Zweikraftlokomotiven des Typs Eem 923 erlauben eine effiziente und wirtschaftliche Feinverteilung, da sie im Vergleich zu reinen Diesellokomotiven viel weniger Treibstoff benötigen. Am 11. April 2014 ist die Eem 923 020 in Steffisburg mit dem Zustellen und Abholen von Zementwagen beschäftigt (Foto: M. Gross).

Mitte: Für den Ablaufbetrieb in den Rangierbahnhöfen Limmattal (RBL) und Lausanne-Triage ist SBB Cargo immer noch auf die mit Funkfernsteuerung ausgerüsteten Diesellokomotiven Am 861 (Am 6/6) aus dem Jahr 1976 angewiesen. Ersatz ist mit der ausgelösten Beschaffung von leistungsfähigen Zweikraftlokomotiven bei Alstom in Sicht (Foto im RBL: J. Lüthard, 28. Oktober 2016).

Unten: Keineswegs überfordert ist die Re 6/6 11623, die am 29. September 2016 in Tavannes die von den Chemins de fer du Jura bereitgestellten Wagen abgeholt hat und nach Biel RB bringt (Foto in Tavannes: W. Ruetsch).

