

SBB plant Shuttle-Konzept mit fünf Terminals als Hubs

Schweiz Unter dem Begriff „Suisse Cargo Logistics“ soll das Schweizer Bahnsystem besser für die Logistik genutzt werden. Dies gaben am 29.09.2022 die SBB mit ihrer Verwaltungsratspräsidentin Monika Ribar und dem CEO Vincent Ducrot auf einer Medienkonferenz zum Thema Güterverkehr bekannt. Ziel sei es, bis 2050 im Inlandsverkehr 60% mehr Güter auf die Bahn zu bringen. Mit leistungsfähigen Umschlaganlagen und einem einfachen Zugang sollen sich die Transportzeiten verkürzen.

Angedacht ist insbesondere ein Shuttle-Betrieb auf der West-Ost-Achse zwischen Genf und St. Gallen. Dazu sollen fünf Terminals entstehen, welche im Takt mehrmals täglich mit etwa 400 m langen Container-Zügen verbunden werden. Durch die laufenden Ausbauschritte 2025, respektive 2035, soll auch genügend Trassenkapazität für die mit bis zu 120 km/h verkehrenden Züge bestehen. Für die Bau- und Entsorgungslogistik sind in größeren Städten an zentralen Standorten fünf bis acht Cityhubs vorgesehen. Dazu sowie zu den Terminals laufen Gespräche über die Standorte mit den zuständigen Behörden.

Die SBB rechnen für die Terminals und Cityhubs mit Kosten von rund 1 Mrd. CHF. Zudem mit etwa 500 Mio.

CHF für modernes Rollmaterial, unter anderem mit Digitaler Automatischer Kupplung (DAK) und automatischer Bremsprobe.

Vorbehaltlich des politischen Entscheides über Beihilfen will man den nicht kostendeckenden Einzelwagenladungsverkehr mit etwa 280 Bedienpunkten beibehalten. In der Schweiz soll im Herbst über mögliche Beihilfen im Einzelwagenverkehr entschieden werden.

An SBB Cargo ist zu 35% die Swiss Combi AG beteiligt. Darin sind einige der größten Schweizer Spediteure beteiligt: Planzer Holding AG (40%), Camion Transport AG (40%), Galliker Holding AG (10%) und Bertschi AG (10%). Am Medientermin selbst war von dieser Seite niemand anwesend, aber es besteht Zustimmung.

Zudem will sich die SBB auf die eigenen Stärken fokussieren und sich von Cargo Sous Terrain trennen, an der die SBB noch knapp 2% hält.

Ob das skizzenhafte Konzept je so realisiert wird, ist in Anbetracht des Zeithorizontes offen. Bereits um 2002 plante man „Cargo Domino“, ein System mit Shuttle-Zügen und mit 165 Waggons sowie 273 Behältern für den horizontalen Umschlag.

RB 4.10.22 (lüt)

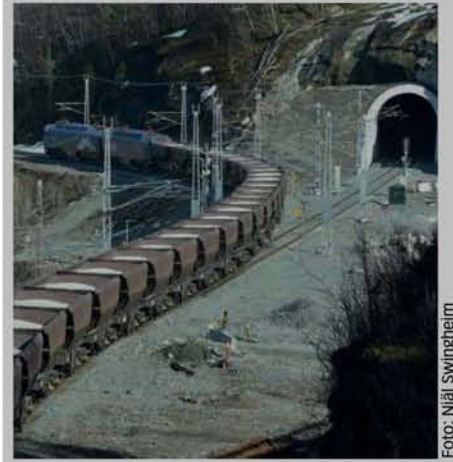


Foto: Njål Swingheim

Ein Ganzzug in Norwegen

Erhebliche Steigerung der Volumen erwartet

Holz und Erz Norwegen erwartet, dass das Holz- und Erzvolumen auf der Schiene bis 2030 erheblich zunehmen wird. Laut Oslo Economics, veröffentlicht in einer Marktuntersuchung der norwegischen Eisenbahndirektion Jernbanedirektoratet für System- und Wagenladungsverkehre, unter besonderer Berücksichtigung von Holz und Erz, wird das auf der Schiene transportierte Holzvolumen von heute etwa 10 Mio. Kubikmetern bis 2030 auf bis zu 15 Mio. m³ ansteigen. Der Anstieg des Volumens wird hauptsächlich in den Export fließen. Die künftige Nachfrage nach Eisenerz nach dem Schienentransport wird in erster Linie von der Kapazität der Bergbaubetriebe zur Eisenerzgewinnung abhängen. Die Eisenbahndirektion hat in dem Bericht auch Leitlinien für die Finanzierung von Anschlussgleisen, Hafengleisen und Terminals erstellt.

RB 4.10.22 (wkz)

150 neue Akku-Rangierloks für KTZ

Flotten Wabtec soll der kasachischen Eisenbahn KTZ Akku-Rangierlokomotiven nach Kasachstan liefern. Die Staatsbahnen Kazakstan Temir Scholy (KTZ) und das US-amerikanische Unternehmen unterzeichneten in New York im Rahmen eines bilateralen Investorentreffens eine vom Hersteller als „historisch“ bezeichnete Absichtserklärung.

Gegenstand ist die Lieferung von 150 Rangierlokomotiven mit dem Akkumodul FLXdrive (gut 1,5 MWh) im Wert von rund 600 Mio. USD und die Umrüstung von Diesel-Streckenlokomotiven (u.a. Evolution von GE) auf den Betrieb mit Flüssiggas (LNG) mittels NextFuel-Modul. Beabsichtigter Lieferzeitraum für die Rangierlokomotiven ist zwischen

2024 und 2028. Neufahrzeuge und Umrüstungen sind ab 2024 am KTZ-Standort in der Hauptstadt Nursultan geplant.

Umgerüstete Lokomotiven sollen um bis zu 26% weniger Kraftstoff verbrauchen und eine Reichweite von 3000 statt 1300 km per Tankfüllung aufweisen, gibt das Unternehmen an. Die Traktionsenergie-Einsparung der neuen Rangierlokomotiven soll eine Größenordnung von 75000 USD pro Jahr und Lokomotive ausmachen, die Wartung einen Bruchteil des bisherigen Aufwands. Ein weiteres Kooperationsfeld: KTZ testet Wabtec's Trip Optimizer für den kraftstoffeffizienteren Betrieb von Güterzügen (Einsparungen von 5% oder mehr).

RB 4.10.22 (in)

Varamis Express-Shuttle: EVU-Zulassung erhalten

Paketdienste In Großbritannien startet voraussichtlich im Oktober ein Express-Paketdienst auf der Schiene. Ein ehemaliger Personenzug mit zwölf umgebauten Waggons wird über Nacht, montags bis freitags, Pakete zwischen Glasgow und Birmingham transportieren. Anbieter Varamis Rail hat jetzt die Zulassung als Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) erhalten. Für Mai 2023 ist auch eine Anbindung von London geplant.

RB 4.10.22 (dr)