



Mit dem neuen Fahrplan ab 11. Dezember 2016 beginnt für die SBB Cargo ein neues Zeitalter – nicht nur mit der Eröffnung des Gottardo-Basistunnels für den planmäßigen Verkehr: Auch der Wagenladungsverkehr erfährt, man ist geneigt zu sagen: eine Revolution. Mit Taktfahrplan, Dreiwellenkonzept und Kunden-Buchungsplattform.

SBB Cargo

Vom Getriebenen zum Treibenden

Die Sparte Wagenladungsverkehr (WLV) der SBB Cargo bedient schweizweit nahezu 1300 Anschlussgleise. Während andere Länder wie Italien den WLV faktisch aufgegeben haben – oder ihn, wie Frankreich, wieder aus der Taufe heben –, geht ab 2017 die SBB Cargo mit einem neuen Produktionssystem an den Start. Damit will sie zum treibenden Marktgestalter werden.

Der traditionelle WLV findet heute primär in der Nacht statt und wurde in den letzten Jahren stetig ausgedünnt. Dennoch konnte der WLV nicht kostendeckend und gegenüber dem Lkw-Verkehr nur bedingt konkurrenzfähig gestaltet werden. Abgesehen von der Nachtfahrsperrung für Lkw von 22 bis 5 Uhr kann deren Disposition flexibel und bedarfsgerecht operieren.

Nachdem die eidgenössischen Räte in der letztjährigen Herbstsession die Totalrevision des Gütertransportgesetzes beschlossen hatten, gelten für die Güter- und Personenverkehrs-Trassen gleiche Bedingungen. Ein Güterzug, der nach Fahrplan fährt, soll die gleiche Priorität haben wie ein Personenzug. Zudem sollen verbindliche Netznutzungspläne den Personen- und Güterverkehr in der

Planung aufeinander abstimmen und verhindern, dass der Personenverkehr den Güterverkehr weiter verdrängt. Im Weiteren sollen die Güter-EVU unternehmerisch handeln und das Angebot auf die Bedürfnisse der Kunden und auf die Stärken der Bahn ausrichten.

Offensive SBB Cargo

Während in den vergangenen Jahren der Fokus der SBB Cargo auf punktuelle Verbesserungen und Ertragssteigerungen ausgerichtet war, steht nun eine grundsätzliche Neuausrichtung des Kernbereichs WLV bevor:

- Mittels eines aus der Luftfahrt bekannten Hub-and-Spoke-Systems wird der zentrale Rangierbahnhof Limmattal bei Zürich zur Nabe, und regionale Zentren werden täglich im Taktverkehr bedient. Hier

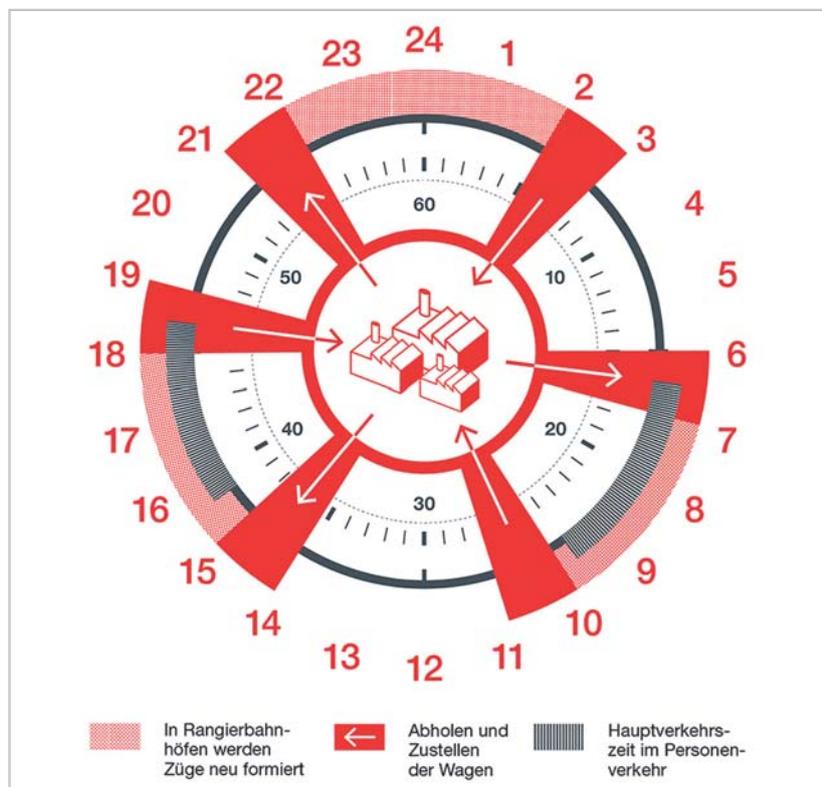
zu werden 25 Re 620 modifiziert (siehe Beitrag Seite 84/85), die mit ihren 7800 Kilowatt (kW) auch schwere und lange Güterzüge mit 100 km/h befördern können.

- Die regionalen Güterbahnhöfe arbeiten neu in drei Verarbeitungsphasen (siehe Grafik). Diese konzentrieren sich auf den Nachtbetrieb, wo die Instandhaltung das Netz „belegt“, und die zwei Tageszeiten, wo der Berufsverkehr hohe Spitzenauslastungen erzeugt.
- Die bereits bestehenden regionalen Teams mit Eem-923-Hybridlokomotiven werden im Dreischichtbetrieb für den Abhol- und Zustelldienst zu den Anschlussgleisen von Industrie, Handel und Gewerbe genutzt.
- Die Kunden können nun über drei Abfahrts-/Empfangsfenster disponieren, was die Flexibilität der Supply Chain maßgebend erhöht.
- Gleichzeitig wird ein neues, interaktives Buchungssystem eingeführt, mit dem die Kunden Abhol- und Zustellzeiten sowie Mengen verbindlich buchen können. Neu ist

auch, dass die Leerwagen gebucht werden müssen. Insbesondere neu daran ist die Mengenverbindlichkeit, um die Transportkapazitäten im Taktverkehr vorgängig bestimmen zu können und dem Kunden eventuelle Begrenzungen der Transportkette aufzuzeigen.

Höhere Effizienz

Durch den besser planbaren Betrieb wird der Bedarf an Streckenlokomotiven reduziert und somit auch der Ersatzbedarf der rund 40-jährigen Re 420 und 620. Der Personaleinsatz wird vom Nachtschwerpunkt auf einen durchgehenden Dreischichtbetrieb umgestellt. Mittels der höheren Flexibilität und Verbindlichkeit strebt die SBB Cargo eine Steigerung des heutigen Modal Splits der Schiene von 25 Prozent an. Durch höhere Tonnagen-Transportleistungen, reduzierten Ressourceneinsatz und das Optimierungspotenzial eines geregelten Betriebes wird sich die Produktivität steigern lassen.



Täglich drei Phasen erhöhen die Flexibilität der Supply Chain und berücksichtigen die Belastungsspitzen des Personenverkehrs und der Instandhaltung im Netz.



Im Dreischichtbetrieb werden die elektrisch/diesel-betriebenen Hybridloks Eem 923 die Anschlussgleise bedienen.

Der Weg ins Zeitalter 4.0

Die vierte industrielle Revolution – kurz Industrie 4.0 – hat SBB Cargo als ein wichtiges strategisches Handlungsfeld definiert. Dies wird auch die Zukunft der Logistik stark prägen. Deshalb hat SBB Cargo in diesem Zusammenhang vier Stoßrichtungen aufgesetzt:

- Rangieren und Zugbildung: Im Zentrum stehen die bereits in der Testphase befindlichen automati-

sierten Bremsproben und geplanten automatischen Kupplungen.

- Mobile Devices sind mobile Endgeräte und digitale Datenströme. Die Cargo-Lokführer sind schon heute papierlos unterwegs.
- Wayside Intelligence soll unter anderem Zugkontrollenrichtungen (ZKE) und Einsatz von sensorischen Anlagen für die Abgangskontrolle beinhalten.
- Asset Intelligence beinhaltet Wa-

gen mit digitalen Schnittstellen, die On-Time-Informationen für Kunden und SBB Cargo über die Cloud transferieren. Damit können auch Sicherheitsaspekte wie Temperaturunterbrüche, Fehl- oder Überbelastungen, offene Ladetüren außerhalb zugelassener Zonen etc. erfasst und kommuniziert werden.

Nagelprobe Change Management

Die geplanten respektive in der Umsetzung befindlichen Veränderungen werden lieb gewonnene Zustände aufheben und Anpassungsbereitschaft des Kunden- wie des SBB-Personals erfordern. SBB Cargo steht an der Schwelle vom in den letzten Jahrzehnten „getriebenen Unternehmer“ zum treibenden Marktgestalter.

Ein Kulturwandel, der ein professionelles Change Management und Durchhaltevermögen bei anfänglichen Betriebspannen erfordert. Spannende Zeiten für ein Güter-EVU, das sich zum modernen Logistikprovider wandelt!

pt