

# **Wachstum und Wettbewerbsfähigkeit auf dem Rheinkorridor**

## Güterverkehrsmedienreise 2014 - Alpine Corridor Nord

---

DB Schenker Rail AG

---

Boris Dobberstein

---

European Service Design - Central Corridors

---

Köln, 24.06.2014

# Der Rheinkorridor von den Niederlanden nach Italien gehört zu den wichtigsten Verkehrskorridoren für DBSR

## Positive Mengenentwicklung 2014 – Mehrpartner Strategie erfolgreich

- 
- DBSR fährt heute mehr als 13.000 Züge pro Jahr im Transit durch die Schweiz. Erste Monate 2014 zeigen weiteres Wachstum.
  - DBSR setzt beim Transit durch die Schweiz auf eine Mehrpartnerstrategie, welche die Stärken der einzelnen EVU gezielt nutzt.
  - Zentrale Erfolgsfaktoren sind Wettbewerbsfähigkeit, hohes Qualitätsniveau sowie Flexibilität.
  - Wachstum sowohl im Einzelwagenverkehr als auch im Intermodalverkehr.
-

# Die Fertigstellung der NEAT-Maßnahmen schafft für DBSR neue Herausforderungen und Chancen für den Alpentransit

NEAT-Fertigstellung

## Fertigstellung NEAT

- Ab Mitte 2015 ist Gotthardachse nur noch mit Fahrzeugen ECTS Level 2 zu befahren.
- Ab Ende 2016 können durch die Flachbahn höhere Lasten (bis zu 2.000 t in Doppeltraktion) im Schweiztransit gefahren werden.
- Fahrzeiten sind so zu gestalten, dass die geplanten Geschwindigkeiten eingehalten werden.
- Die fahrbaren Längen zwischen Basel SBB und Chiasso betragen bis zu 700 m bzw. zwischen Bellinzona und Luino bis zu 600 m.



## Bedeutung für DBSR

- DBSR wird alle eigenen schweizfähigen Loks mit dem entsprechenden ECTS Level ausgerüstet haben.
- Schwerer Züge führen zu einer deutlichen Produktivitätsverbesserung. Eine optimale Kombination von Last und Länge ist gefordert.
- Fahrzeitverkürzung um bis zu einer Stunde erhöht Marktattraktivität.
- DBSR wird mit innovativen Produkten wie z.B. europäischer Rollout „Netzwerkbahn“ dem Markt attraktive Angebote unterbreiten.

# Wo sieht DBSR noch Handlungsbedarf auf dem Rheinkorridor?



- Infrastrukturelle Rahmenbedingungen des gesamten Korridors müssen auf das Niveau des Gotthardbasistunnels angehoben werden, z.B.:
  - Drittes Gleis Oberhausen
  - Infrastrukturausbau von der Schweizer Grenze zu den norditalienischen Wirtschaftszentren
- Die bisherigen Ansätze beim Thema „One-Stop-Shopping“ müssen marktgerecht ausgebaut werden.
- Innerschweizer Übergangskonzepte bis zur Eröffnung des Ceneri-Basistunnels sollten bereits produktionelle Verbesserungen bringen.
- „Zona bilingue“ im Gotthardtunnel ist produktionell sinnvoll.
- Umwelt- und Schallschutz sind sicherzustellen, um den Rückhalt bei den Anrainern zu erhalten.

**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit**