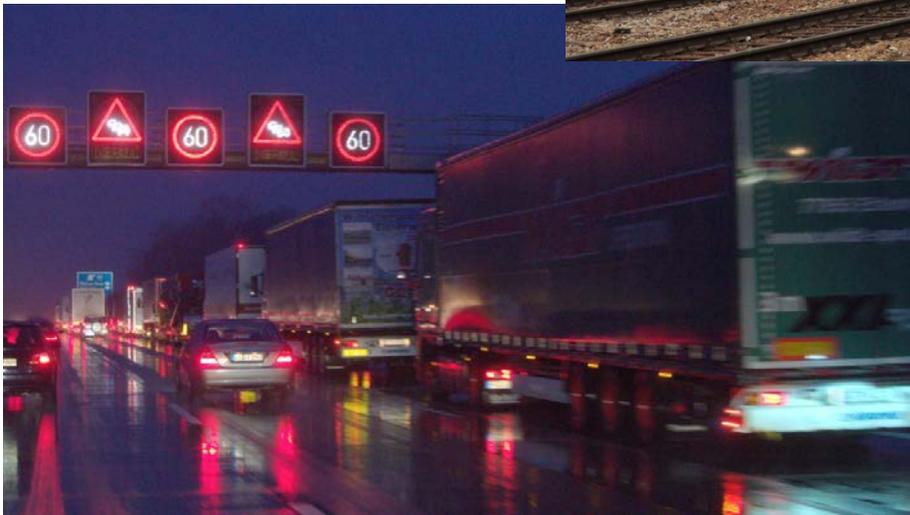


CargoBeamer Alpin Verkehrsverlagerung für alle Lkw

Melzo, 4.9.2015



Der Strassen-Lkw-Verkehr durch die Schweiz ist noch sehr intensiv – über 1 Mio. schwerer Lkw im Transit



Zählung Juni 2014: Zunahme der Standard-Auflieger 93% der Sattelaufleger am Gotthard sind nicht kranbar

Container-Sattelzug 0,8% Wechselbrücken-Zug 0,6%



Sattelaufleger mit Krangreifkanten
Plane 3,5%, Mega 0,7%, Koffer 0,4%



Lkw mit Anhänger

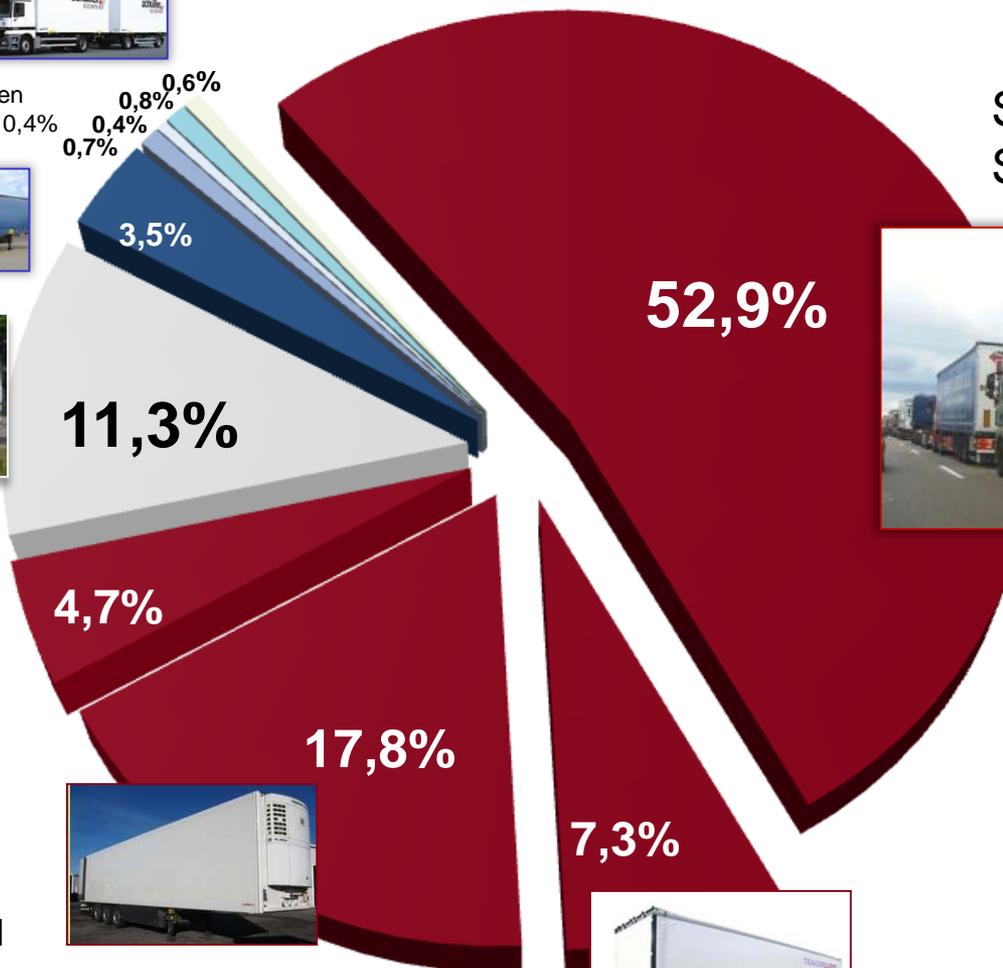


Silo- und
Tankaufleger

Kühl- und
Kofferaufleger



MEGA-
Trailer



Standard-
Sattelaufleger



Daten-Quelle:



Kantonspolizei
Schwerverkehrszentrum

Lkw-Zählung im SVZ Erstfeld, Juni 2014

Total: 4287 Lkw, davon 3774 Sattelaufleger, davon 93,5% nicht kranbar

Der Gotthard-Tunnel modernisiert die zweite NEAT-Achse Deutschland – Schweiz - Italien

Gotthard-Trasse:
Älterer Tunnel bei Flüelen

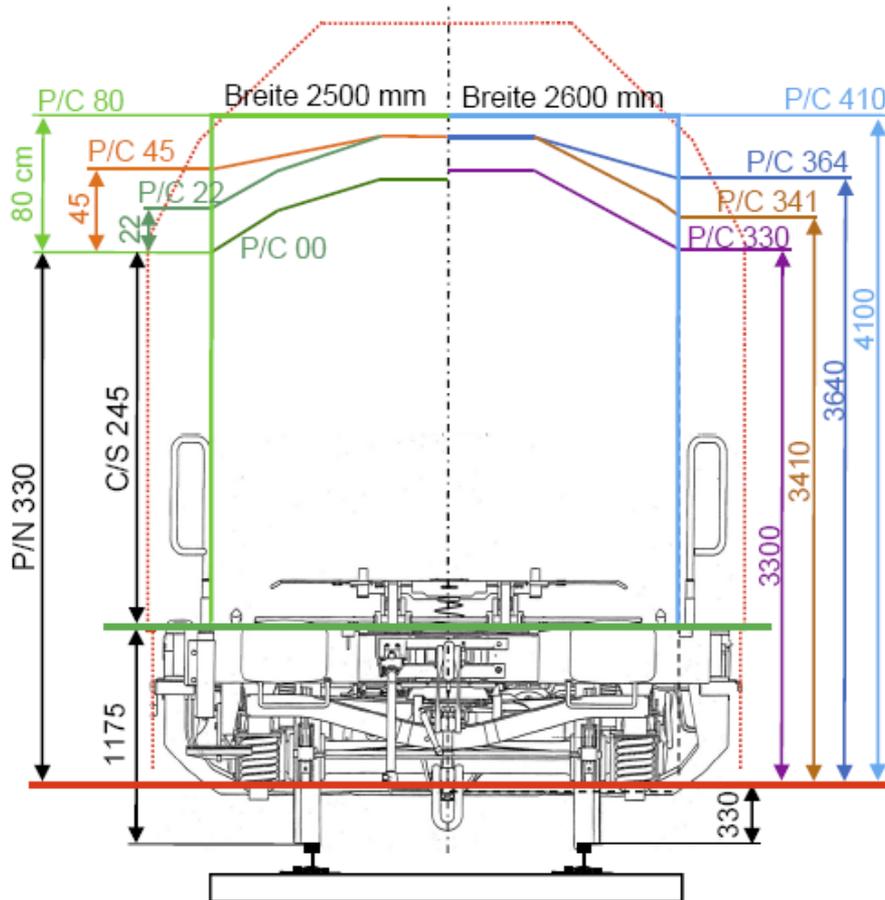


Gotthard-Basistunnel (GBT),
Portal Erstfeld

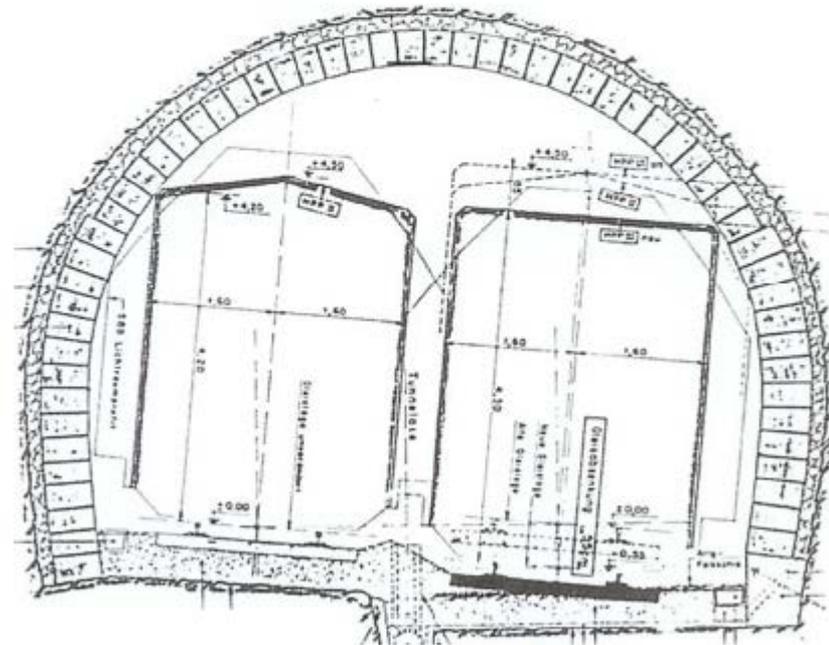


Allerdings wird trotz Eröffnung des Basistunnels 2016 auf der Gotthard-Achse noch kein „4m-Korridor“ entstehen

- Auch nach Eröffnung Basistunnel und des Ceneri-Tunnels bleibt (bis zum vollständigen 4m-Ausbau 2020/22) eine maximale Eckhöhe von 3,84m bestehen.
- Es werden daher bisher noch keine 4m hohen modernen Sattelaufleger auf der Gotthard-Route transportiert (erste Ausnahme: BLS/CargoBeamer – Pilotfahrt Januar 2014)



Gotthard
Eckhöhe 3.80 m
2 x P/C60



BLS Cargo und CargoBeamer haben einen gemeinsamen Plan, die 4m- Lkw per Schiene zu transportieren

ab 2012 Phase 0: Produktion und Zulassung der „Schweiz-Waggons“

ab 2015 Phase 1: Erster Ganzzug ab Q1 2015

ab 2017 Phase 2: Eigene Terminals in Italien und Deutschland

ab 2019 Phase 3: Maximales Wachstum



Phase 0: Messfahrten und „I-TZ“ Genehmigungen Premiere am Gotthard – 18. Januar 2014

- **CargoBeamer** und **bls Cargo** fahren mit einer regulären Durchfahrtsgenehmigung der SBB Infrastruktur die ersten Standard „4m Eckhöhe“-Sattelaufleger (P400-Profil) durch den Gotthard-Scheiteltunnel - bisher war das nur für (niedrigere) Sattelaufleger und Container möglich
- Deutschland-Italien-Verkehre auf der Gotthard-Route für 4m hohe Sattelaufleger im „P384/60 Profil“ jetzt möglich



Phase 1: Erster eigener CB-Shuttle Route und Traktionskonzept



	Monday		Tuesday		Wednesday		Thursday		Friday		Saturday		Sunday	
Closing/PickUp	11:30	18:00					06:00	20:00			06:00	12:00		
TKN	MAD 11:00	HLR 18:33					MAD21:00	HLR 04:33			MAD 05:00	HLR 13:47		
K-Nippes	arr 09:41	dep 20:55					arr 19:30	dep 05:55			arr 03:12	dep 15:14		
Gremberg	09:26	21:11					19:12	06:32			02:52	15:36		
Linz		21:50					18:29	07:20			02:09	16:20		
Loreley	07:04	07:44												
Darmstadt					13:37		14:19		22:46	23:18				
Weinheim		04:54	01:22			12:50		10:44	21:44		19:54			
Weil/R	01:07	01:21	05:18	05:46	08:11	08:15	15:17	15:39	17:19	17:35	23:31	23:58		
Bs Bad Bf	01:07	01:07	05:46	05:47	08:10	08:11	15:39	15:41	17:17	17:19	23:58	23:59		
Bs SBB RB	00:52	00:59	06:19	06:19	07:44	08:02	15:51	15:51	17:00	17:11			00:11	
Erstfeld			08:32	08:44	04:52	05:04	18:04	18:16	14:30	14:48	02:32	02:44	20:24	20:36
Chiasso			11:46	13:25	01:05	02:05	21:17	22:35	10:27	11:45	05:36	07:27	18:27	19:37
Melzo			arr 15:00	dep 23:12					dep 09:16				arr 08:50	dep 17:13
RHM			MAD 16:00	HLR 22:10					MAD 00:18	HLR 08:16			MAD 09:50	HLR 16:13
Closing/PickUp			16:00	19:00				19:00	01:30	08:00		11:00	22:00	
Max. treatment times in the terminals														
TKN			07:30				06:30					07:30		
RHM				06:10					08:00					06:20

- Sehr gute enge und partnerschaftliche Zusammenarbeit mit unserm Traktionspartner bls Cargo
- Verspätungen werden trotz engen Fahrplan meistens auf der Strecke aufgeholt
- Steigerung auf 5 Rundläufe wöchentlich ab 2016

Phase 1: Eigener Ganzzug. Betriebsstart CargoBeamer Alpin am 13. April 2015 erfolgt



Phase 1: Die CargoBeamer – Waggon sind voll kompatibel



- Im Rail Hub Milano wird per „ReachStacker“ verladen,
- Verladung Köln mit konventionellen Portalkran

Neues Terminal Köln Nord (Eigentümer Stadt Köln)
Realisierungszeitraum 12 Jahre
Herstellkosten: 22 Mio. € (für ersten Kran, ein Viertel der Fläche)
CargoBeamer ist erster Kunde des Terminals

im Vergleich: Kapazität Köln: 40.000 Umschläge bei 22 Mio. Invest,
CargoBeamer Terminal Hagen 200.000 Umschläge bei 17 Mio. Invest
(geplant)

Phase 2: Eigene Terminals werden den Durchsatz erhöhen und Umschlagkosten senken

CargoBeamer – Umschlaganlagen stellen eine neue Generation von Kombiterminals dar.

- Sehr geringer Flächenbedarf – nur ein Viertel der Containerterminals
- Sehr geringer Investitionsbedarf – weniger als die Hälfte der Containerterminals
- Nutzbar für alle Sattelaufleger – nicht nur für Container.
- Hoher Durchsatz, vollständige Automatisierung, leiser, emissionsfreier Betrieb

- **Jeweils nur drei CB-Umschlaganlagen in Deutschland und in Italien können die geforderte zusätzliche Verlagerung von 500.000 nicht kranbaren Sattelauflegern für die Verkehrsverlagerung im Schweizer Alpen transit komplett realisieren**



Verkehrsverlagerung auf der Gotthard-Route: erfolgreich mit CargoBeamer und BLS Cargo

