

Rhine-Alpine Corridor 1

Konkurrenz im Korridor 1

Der achtgrößte Hafen der Welt, Rotterdam, ist mit über 1000 Destinationen auf 500 regelmäßig bedienten Strecken verbunden. Mit der erweiterten Hafenanlage Maasvlakte 2 wird das Umschlagpotenzial bis 2030 auf über 30 Millionen TEU anwachsen, und Rotterdam wird zur zentralen Anlaufstelle für die Ultra Large Container Ships (ULCS) in Europa werden. Heute sind 42 ULCS weltweit unterwegs, weitere 145 dieser Ozeanriesen sind in Auftrag gegeben.

Die neuen Auflagen für den Modal Split ab Rotterdam (siehe Beitrag auf Seite 80) werden ein beträchtliches Wachstum im Korridorverkehr, insbesondere nach Deutschland, nach sich ziehen. Neben DB Schenker eröffnen sich hier neue Potenziale für weitere Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU). Einige sind bereits gut positioniert mit etablierten Verkehren, andere versuchen, neu in den „Karpfenteich“ einzusteigen. Entsprechend heftig ist der Preisdruck in diesem Markt.

DB Schenker Rail als Netzwerkbahn

Als europäischer Netzwerkanbieter sind für DB Schenker Rail (DBSR) alle Korridore interessant und wichtig. Der dominierende Korridor ist dabei der Alpine-Rhine Corridor sowie der Transitkorridor via Österreich nach Italien. Über beide Korridore produziert DBSR heute rund 25.000 Züge pro Jahr. Daneben wer-



Die belgische Tochter von DB Schenker Rail, das Unternehmen COBRA (Corridor Operations NMBS/SNCB DB Schenker Rail N.V.), betreibt vor allem den Korridorverkehr zwischen den belgischen Häfen und Deutschland.

den die Achsen nach Spanien, Richtung Südosteuropa (Rumänien, Türkei) sowie die Ostachse Richtung GUS ausgebaut.

Die Verkehre von DBSR zwischen den Niederlanden und Deutschland werden heute mit mehr als 13 Millionen Tonnen jährlich von den Massengutverkehren Erz und Kohle dominiert. Mit der Erweiterung und Modernisierung der Strecke bei Emmerich werden die bestehenden Infrastrukturengpässe auf diesem Streckenbereich teilweise gelöst. Somit besteht die Möglichkeit, mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen und das Wachstum ab den ZARA-Häfen (Zeebrügge, Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam) aufzunehmen.

Der Intermodal-Verkehr ist aus Sicht von DBSR ein Wachstumsmarkt, wenn auch die Prognosen der Häfen für das Containerwachstum in den letzten Jahren deutlich nach unten korrigiert wurden. Zurzeit arbeitet DBSR daran, die Häfen in der ZARA-Zone besser mit dem bestehenden Netzwerk verbinden zu können. Unter anderem sollen über Konsolidierungspunkte Mengen aus Rotterdam und Antwerpen zusammengeführt werden.

Im Verkehr durch den Gotthard nach Italien wird DBSR alle eigenen schweizfähigen BR-185-Loks mit dem entsprechenden ETCS-Level ausrüsten. Damit wird das Unternehmen ab 2016 mit Zügen von 700 Metern Länge und 2000 Tonnen Gewicht in Doppeltraktion den neuen Gotthard-Basistunnel nutzen.

Zehn Jahre SBB Cargo International

Was vor zehn Jahren durch eine SBB-Tochter in Deutschland gestartet wurde, erreicht heute einen Anteil in der Größenordnung von fünf Prozent auf diesem Markt. 2011 erfolgte die Gründung als eigenständiges Unternehmen. 2013 erhielt das Unternehmen die EVU-Lizenz in den Niederlanden. Heute beschäftigt es rund 600 Mitarbeitende und weist einen Umsatz von 250 Millionen Schweizer Franken (200 Millionen Euro) aus. Neben den eigenen Fahrzeugen



BR-189-Mietlokomotiven werden von SBB Cargo International für den durchgängigen Verkehr Niederlande-Italien seit 2014 eingesetzt.

BR 482 und Re 421, die vermehrt vermietet werden, setzt SBB Cargo International neuerdings auch auf Mietloks. Vierzehn BR 189 mit NL-Zulassung von MRCE sowie zwei von European Locomotive Leasing (ELL) gemietete BR 193 Vectron erneuern die Flotte im Korridorverkehr und ermöglichen so erstmals, den grenzüberschreitenden Verkehr zwischen den Niederlanden und Italien ohne Lokomotivenwechsel abzuwickeln.

BLS Cargo AG im Umbruch

Der Verlust des Kooperationspartners DBSR führte zu einer Neuausrichtung von BLS Cargo AG im Jahre 2013. Neben der Übernahme der TX-Logistik-Verkehre (Herne-Melzo und Venlo-Busto) konnte dank eines



In 21 Stunden Fahrt mit 3 Stunden Pause von Rotterdam in die italienische Industrieregion Melzo: Das ist dank der durchgängigen Korridorfahrt mit einer Mehrsystemlokomotive seit Ende 2013 möglich.

durchgehenden Konzeptes Rotterdam–Melzo mit einer Lokomotive BR 186 für den ERS-Verkehr mit über 1000 Zügen jährlich akquiriert werden (siehe Foto). Erstmals wurden dabei 2014 „Pre-arranged Paths“ (PAP) der Gesellschaft für den Rhine-Alpine Korridor verwendet.

Dies und weitere Akquisitionen führten zu einem weitreichenden Austausch von Lokomotiven mit anderen EVU. Von Railcare/Schweiz wurden gemietete BR 186 im Abtausch mit vier Re 465 übernommen. Weitere vier BR 186 mit NL-Zulassung wurden mit der Lokomotion Gesellschaft für Schienentraction mbH gegen Re 486 getauscht. Zurzeit bereitet BLS die Umrüstung und den Softwarewechsel ihrer Lokomotiven auf den Releasestand L2 von ETCS vor, um damit ab dem 15. August 2015 am Gotthard einsatzbereit zu sein.

Mit der in Leipzig ansässigen Cargo Beamer AG sollen noch 2014 Ganzzugverbindungen ab Deutschland nach Mailand angeboten werden, um so den großen UKV-Markt der nicht kranbaren Sattelaufleger anzugehen. BLS wird ab Herbst 2014 drei BR 187 mit Last-Mile-Paket kommerziell einsetzen. Mit 300 Mitarbeitenden erzielte das Unternehmen 2013 einen Umsatz von 170 Millionen Schweizer Franken (138 Millionen Euro).

Crossrail AG setzt auf Mietlokomotiven

Als drittes Schweizer Unternehmen operiert die Crossrail AG erfolgreich auf dem Korridor Rotterdam–Italien. Dazu werden ausschließlich Mietloks eingesetzt, sechs des Typs BR 145, zwanzig BR 185 sowie acht BR 186 – sowie durch die italieni-



Im nördlichen Teil der Rhine-Alpine Korridors setzt Crossrail vermehrt BR 145 ein, ab Basel übernehmen dann BR 186/185 den Verkehr nach Italien.

sche Crossrail Italia S.r.l. sechs weitere BR 186. Da keine der Lokomotiven bisher über ETCS-Einrichtungen verfügt, fahren diese weiterhin über die Lötschberg-Bergstrecke.

Zu den Hauptaktionären zählen heute Hupac (25 Prozent), Lkw Walter, der Operateur GTS, Bertschi und MSC. Als einziger wirklich unabhängiger Bahnanbieter waren die Speditionsunternehmen bereit, in das EVU zu investieren.

HUSA gibt auf

Die Husa Bahngesellschaften, Husa Transportation Railway Services (HTRS) Nederland und ihr deutsches Tochterunternehmen HTRS Süd, ha-



Unter Einsatz der bisher von HTRS gemieteten BR-189-Lokomotiven betreibt RRF (Rotterdam Rail Feeding) einen Teil der Korridorverkehre von HUSA weiter.

ben zum 1. März 2014 ihren Betrieb eingestellt. Die Margen erlaubten es nicht mehr, einen kommerziell sinnvollen Betrieb aufrechtzuerhalten. Ein Teil der von HTRS Nederland B.V. gemieteten BR-189-Lokomotiven wird nun von SBB Cargo International eingesetzt.

RheinCargo: Trimodale Knotenpunkte im Rheinland

Mit einem Gesamtvolumen aus Eisenbahn- und Schiffs-Umschlagleistung von fast 50 Millionen Tonnen ist



Inzwischen betreibt RheinCargo sechs BR 285 (TRAXX F140 DE) neben einer Flotte von zwanzig BR 185.

RheinCargo ein Logistikanbieter von europäischem Format. Mit über 100 Lokomotiven und mehr als 1000 Güterwagen wurde durch den Bahnbetrieb die Hälfte dieser Tonnagen bewegt. An über 90 Kilometern Rheinstrecke werden sieben Binnenhafenstandorte betrieben. Einerseits beruht die Stärke von RheinCargo auf dem Regionalverkehr im Großraum Köln, andererseits auf dem Verkehr ab den ZARA-Häfen und dem nationalen Verkehr innerhalb Deutschlands.

Von Peider Trippi

Fachjournalist, Schweiz

Dieser Beitrag ist im Rahmen einer Studienreise der BahnJournalisten Schweiz entstanden.