PDF-XChange Product
Click to buy NOW!
www.tracker-software.com

ANZEIGE

iSHIP.EU BY MBS

Transportbarometer

Transportmarkt im Auf und Ab

Zu Beginn der Sommerferien hat die Transportnachfrage erneut ein wenig nachgegeben. Doch damit ist keine echte Entspannung auf dem Spotmarkt verbunden: So liegt das Verhältnis von Ladung zu freiem Frachtraum auf den europäischen Destinationen bei 62:38. Innerhalb Deutschlands kommen hingegen 7 Ladungen auf 3 freie LKW. *(ben)*

Anteil der Angebote von Ladung und Laderaum nach Ländern in Prozent

D Transporte von Deutschland		D Transporte nach Deutschland
21	A	59
24	B	39
3	BG	64
12	CH	15
24	CZ	70
70	D	70
9	DK	7
11	E	24
37	F	25
11	GB	26
24	H	26
24	I	62
25	NL	53
20	PL	54
5	RUS	63

Die Werte basieren auf den bei TIMOCOM eingestellten Ladungs- und Laderaumangeboten.

TIMOCOM AUGMENTED LOGISTICS

FOTO: RALPIN

Rund 100.000 LKW bringt Ralpin derzeit auf die Schiene. Mittelfristig sollen es doppelt so viele werden – dank neuer Waggons, längerer Züge und effizienterer Terminals.

Ralpin macht sich stark

Die **Rollende Autobahn** wird noch gebraucht. Aber sie braucht auch einige Investitionen.

Von Kurt Metz

Die Rollende Landstraße (Rola) durch die Schweizer Alpen ist derzeit auf die Strecke durch den Lötschberg-Basistunnel und den Simplon von Freiburg im Breisgau nach dem norditalienischen Novara beschränkt. Nur hier erlaubt das Lichtraumprofil die Verladung von Sattelaufliegern mit 4 m Eckhöhe. Das ändert sich Ende 2020, wenn der Ceneri-Basistunnel und die Ausbauten entlang der Linie Basel – Gotthard-Basistunnel – Mailand vollendet sind. Rola-Betreiber Ralpin freut sich auf einen echten Wachstumsschub.

Das gilt auch für Ludwig Näf. Der 46-Jährige löste Anfang Juli den langjährigen Ralpin-Chef René Dancet ab. Er ist diplomierter Betriebswirtschafter HF und Executive Master of Business Administration. Bei den Schweizerischen Bundesbahnen leitete Näf den Präventivunterhalt im Personenverkehr, später das Operations Center und die Intervention. Zuletzt verantwortete er die Technik bei den Basler Verkehrsbetrieben.

Näf wird aber nicht nur das operative Geschäft von Ralpin leiten. Der Verwaltungsrat hat ihn zudem beauftragt, eine Strategie für eine nachhaltige Rola zu entwickeln und umzusetzen. Sie soll auch nach Auslaufen der gegenwärtigen Vereinbarung mit dem Bundesamt für Verkehr – jede Sendung wird als Teil der Verlagerungspolitik mit knapp 300 CHF gefördert – ab dem Jahr 2024 mit weniger Subventionen betrieben werden können.

Mittelfristig wird eine Verdoppelung des Beförderungsvolumens auf rund 200.000 Straßensendungen pro Jahr angestrebt. Damit soll die Rola auch weiterhin einen wesentlichen Beitrag zur Reduktion der alpenquerenden Schwerverkehrsfahrzeuge leisten. Derzeit sind das knapp eine Million, im Verlagerungsgesetz sind aber 650.000 Einheiten verankert.

Größere Terminals, neue Wagen

Die Anlage von Novara kann zwar noch ausgebaut werden, die in Freiburg im Breisgau hingegen nicht mehr. Zudem kommen die eingesetzten Tragwagen ans Ende ihrer Lebensdauer.

Um das zusätzliche Potenzial des 4-m-Korridors am Gotthard voll nutzen zu können, braucht es deshalb in Süddeutschland und in Norditalien neue Terminals, die das effiziente Beladen langer Züge (740 m) mit der wirtschaftlich zwingend höheren Kapazität von 36 oder 37 LKW-Einheiten gestatten.

Seit zwei Jahren läuft dazu das Projekt „Rola 2020“. Es sieht die Einführung von Gliederzugwagen mit Jakobsdrehgestellen vor, die ein nahezu lückenloses Aneinanderreihen der Lastwagen ermöglichen, und zwar ungeachtet ihrer Länge. Eingeplant ist die elektrische Ausrüstung zum Laden von Batterien verladener Elektro-LKW während der Bahnfahrt. Die Züge sollen mit einer Betriebsgeschwindigkeit von 120 km/h verkehren.

Um den Verschleiß der kleinen Radsätze zu verringern, wird ein anderes Bremssystem eingebaut (EP-Bremse). Jede Ralpin-Rola soll künftig mit zwei Begleitwagen fahren, die zwischen zwei vierachsigen Mehrsystemloks eingereiht sind oder allenfalls von einer sechsachsigen Lok gezogen werden. Dafür eignen könnte sich die von Stadler Valencia gefertigte Eurodual mit Dieselantrieb für die Bewegungen im fahrdrahtlosen Terminalbereich.

9,5 Mio. CHF pro Zug nötig

Die Investitionskosten für einen neuen Ralpin-Zug schätzt Projektleiter Dominic Felice auf ungefähr 9,5 Mio. CHF. Für die Entwicklung des Prototyps des Wagens und die Beschaffung steht Ralpin im Gespräch mit der ÖBB-Tochter Rail Cargo Group, die für die Brennerstrecke ebenfalls in absehbarer Zeit neues Material benötigt. „Die Konzeptphase ist nun fast abgeschlossen“, sagte Felice auf der Messe transport logistic in München, wo auch ein Modellteil des neuen Zugs ausgestellt war. Und: „Der Verwaltungsrat wird in Kürze über die nächsten Schritte entscheiden.“ *(kl)*

Ralpin auf einen Blick

Seit 2001 betreibt Ralpin die Rollende Autobahn (Rola) zwischen Freiburg im Breisgau und Novara. Die 414 km überwindet sie in acht bis neun Fahrstunden. Die 470 m langen Züge nehmen bis zu 22 LKW auf. Wöchentlich und pro Richtung bestehen 64 Verbindungen. Wer mit der Rola fährt, ist vom Nacht- und Sonntagsfahrverbot befreit. Für die Fahrer gilt die Reise mit der Rola als Ruhezeit.
Ralpin bearbeitet in der eigenen Instandhaltungswerkstatt in Wangen bei Olten jährlich rund 6.000 Radsätze des Typs Db24 (kleiner Durchmesser) und Db25 für die gemieteten 390 Niederflur-Tragwagen. Der Operateur gehört BLS Cargo, Hupac und SBB Cargo. Die Traktion der Züge übernehmen BLS Cargo und SBB Cargo International.

ANZEIGE

7. DVZ-Symposium
STÜCKGUT
24. September 2019
Ameron Hotel Regent Köln

Persönliche Ausgabe, Herr Metz, Kurt Metz , Hellbühl, Kd.Nr.: 990751516, Abo-Nr. 512986. Weitergabe an Dritte urheberrechtlich untersagt.

© DVV Media Group GmbH