

Eine Lokomotive, vier Länder

Es begann mit der vermeintlich absurden Idee: Eine Lokomotive – vier Länder. Was anfänglich im Grenzbereich zwischen Spinnerei und kühner Planung lag, entpuppte sich als umsetzbar und wurde zum überzeugenden Verkaufsargument. Ein Bericht über ein einmaliges Projekt, in dessen Zentrum eine neue Lok steht.

Stefanie Burri, Leiterin Leitungsstab/Kommunikation, BLS Cargo, CA

Das Team rund um den Leiter Produktmanagement/Vertrieb von BLS Cargo, Dirk Pfister, beobachtete die Nord-Süd-Verkehre von ERS Railways bereits seit einiger Zeit. «Wir versuchten bereits früher, ERS als Kunden zu akquirieren», erzählt Pfister. Allerdings hob sich BLS Cargo dabei zu wenig von den Konkurrenzangeboten ab, weshalb für ERS ein Wechsel zu BLS Cargo nicht in Frage kam. Pfister und sein Team blieben hartnäckig, suchten nach alternativen Produktionskonzepten und Möglichkeiten, die bislang mit mehreren Lokwechseln fahrenden Züge zu optimieren. Es musste doch möglich sein, ein Angebot zu gestalten, das sich von der Konkurrenz abhebt und ERS einen echten Mehrwert bietet.

Eine statt drei verschiedene Loks

«Der Lokeinsatz war der zentrale Hebel», berichtet Dirk Pfister über die Ergebnisse der verschiedenen Kalkulationen und

Fahrplanstudien. Könnte die Anzahl Loks reduziert werden, würden die Kosten sinken bei gleichzeitig weniger Lokwechsel. Letzteres wirkt sich besonders positiv auf die Qualität und Zuverlässigkeit der Züge aus, denn ein Lokwechsel findet üblicherweise da statt, wo sich ein aus dem Norden fahrender Zug mit einem aus dem Süden kreuzt. Ist nun einer der Züge verspätet, reisst er auch den Gegenzug mit, da dieser auf die Lok des anderen Zugs warten muss.

Am Ende der Überlegungen entstand die innovative Idee, den Verkehr mit nur einer Lok zu fahren – von Rotterdam bis Melzo. «Wir sahen plötzlich eine Chance, wie wir den Kunden für uns gewinnen konnten», kommentiert Dirk Pfister. Doch noch fehlte BLS Cargo eine Lok, mit der das Konzept umgesetzt werden konnte. BLS Cargo besitzt zwar sogenannte Mehrsystemloks, die in verschiedenen Ländern fahren können,

allerdings keine für das holländische Streckennetz.

Die Lösung heisst «DACHINL»

Parallel zu den Überlegungen des Vertriebs suchte der Bereich Produktion von BLS Cargo das Gespräch mit railCare, einem Schweizer Eisenbahnverkehrsunternehmen, das für seinen Verkehr in der Schweiz Mehrsystemlokomotiven BR 186 einsetzt. BLS Cargo bot railCare einen Loktausch an: BLS Cargo stellt railCare reine schweizfähige Loks Re 465 und Re 425 und erhält im Gegenzug die Mehrsystemloks BR 186 «DACHINL». Sie sind mit den notwendigen Traktions- und Zugssicherungssystemen ausgerüstet, welche die Fahrt in den Ländern Deutschland (D), Österreich (A), Schweiz (CH), Italien (I) und Holland (NL) ermöglichen. Weitere DACHINL-Loks sicherte sich BLS Cargo von Railpool und von Lokomotion im Tausch gegen Re 486. Damit verfügt BLS Cargo nun als eines der wenigen Eisenbahnverkehrsunternehmen über eine DACHINL-Flotte. So war das zentrale Element für die Umsetzung des innovativsten Produktionskonzepts auf der Nord-Süd-Achse gesichert.

Kunde überzeugt

Schritt für Schritt setzten sich die Puzzle-teile zu einem innovativen und vor allem machbaren Produktionskonzept zusammen. Mit der Gewissheit, dem Kunden eine echte Innovation zu bieten, startete der Vertrieb abermals die Verhandlungen mit ERS und der Kunde war sofort Feuer und Flamme. «BLS Cargo hat uns mit ihrem innovativen Traktionskonzept mit



Die DACHINL-Lok BR 186 fährt mit ERS-Zug durch die Region Brabant (NL).

Bild: ERS

den durchlaufenden Lokomotiven und den damit deutlich verringerten Laufzeiten von Holland bis nach Italien überzeugt», kommentierte Frank Schuhholz, Managing Director von ERS Railways, den Entscheid anlässlich der Vertragsunterzeichnung im Juni 2013 an der Transport- und Logistikmesse in München.

«Traumeinsatzkonzept»

Die hohe Laufleistung der Lok, die grosse Entfernung und das internationale Terrain bringen aber neue Herausforderungen und Hürden mit sich. «Den Umlauf von einer Lok pro Zug können wir nur umsetzen, wenn die Anschlüsse im Norden und Süden funktionieren», erläutert Stephan Moll, Leiter Produktionsplanung. Beim eng getakteten Produktionskonzept sind nicht viele Puffer eingeplant, denn die Lok soll mit der maximalen Effizienz fahren. Deshalb wird sie fast doppelt so viele Kilometer zurücklegen wie die bisher am weitesten eingesetzte Re 486. Stephan Moll fasst kurz und knapp zusammen: «21 Stunden Fahrt, drei Stunden Pause an sechs Tagen pro Woche; das ist ein Traumeinsatzkonzept!»

Gemeinsames Störungskonzept

Neue Wege mussten auch bei der Planung von Instandhaltungsarbeiten sowie für das Vorgehen im Störfall

Eckpunkte ERS-Verkehr

- Lok: BR 186 «DACHINL»
- Menge: Jährlich mehr als 1000 Züge
- Relation: Rotterdam (NL)–Melzo (I)



Ab Ende Oktober 2013 wurden die BR 186 in der Werkstatt in Spiez für den Einsatz vorbereitet. Zudem erhielten die Loks dem Einsatz entsprechend ein neues Design: Neben einem neuen, gemeinsamen Label mit ERS «One locomotive – four countries» setzt der beflaggte Pickel ein starkes Zeichen der Internationalität.

Bild: **Stefanie Burri, CA**

gefunden werden. BLS Cargo und ERS erarbeiteten deshalb ein gemeinsames Störungskonzept: Steigt eine Lok südlich von Mannheim aus, sorgt BLS Cargo für Ersatz. Dazu ist für diesen Verkehr eine technische Reserve von einer Lok eingeplant. Sie ist auf Abruf immer verfügbar. «Ergänzend ist es das Ziel, «fliegendes» BLS-Personal einzusetzen, das im Umkreis von einer bis zwei Stunden Fahrzeit die Lok entpannen soll», erklärt Christoph Brunke, Flottenmanager bei BLS Cargo. Ab Mannheim bis Holland übernimmt dann ERS die Verantwortung. Ebenfalls sorgfältig geplant werden die regelmässigen Instandhaltungsarbeiten, die idealerweise während den Stillstandszeiten der Loks vorgenommen werden. Nun stehen aber die Loks nicht wie bisher in Spiez und können von da aus gewartet werden. Deshalb suchte BLS Cargo in

Deutschland neue Werkstattspartner. «Wir schauten uns die Lieferanten sehr genau an», erläutert Christoph Brunke. Denn die Instandhaltungsarbeiten müssen nachvollziehbar und gut dokumentiert sein, weil sie ein wichtiger Bestandteil für die Zulassung der Loks sind.

Positive erste Erfahrungen

Seit letztem Fahrplanwechsel fährt BLS Cargo nun wöchentlich 24 ERS-Züge. Und das Produktionskonzept erweist sich auch in der Praxis als tauglich. Es gibt bis heute niemanden, der ein ähnliches Konzept auf der Achse Holland–Italien umsetzt. BLS Cargo profiliert sich damit als innovativer und hochleistungsfähiger Anbieter auf der zentralen Nord-Süd-Güterverkehrsachse, womit auch die Chancen zur Akquisition von Neukunden steigen. ■