

AUF DEM MARKT

Schwergewichtheber



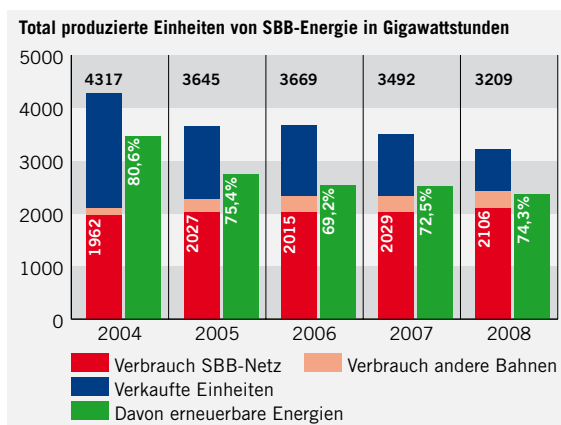
Zupackend: Das Kraftpaket beim Container-Umschlag in Renens

Seit einigen Wochen sind in Sion und Renens zwei neue Container-Umschlagfahrzeuge im kombinierten Verkehr im Einsatz. Mit einer Eigenmasse von bis zu 80 Tonnen fassen die «Kalmar Reachstacker» pro Container bis zu 40 Tonnen und schöpfen damit die 44-Tonnen-LKW-Limite voll aus. Dank der Ausstattung mit dem sogenannten «Piggyback» (Hu-

ckepack) können die Schwergewichte alle gängigen Wechselbehälter bis hin zu kompletten Sattelauflegern aufnehmen und auf Waggon aufsetzen. Von dem flexiblen und leistungsfähigen Umschlag profitiert unter anderem der Kunde Valrhône SA, für den SBB Cargo täglich rund 20 Cargo-Domino-Behälter in Renens auf die Schiene bringt. OM

BAROMETER

Netz unter Strom



SBB-Energie ist die führende Bahnstromproduzentin in der Schweiz und eine Sparte von SBB Infrastruktur. Mit sechs eigenen Wasserkraftwerken produziert sie Bahnstrom, der hauptsächlich an die SBB, daneben aber auch an andere Bahnen geht. Hinzu kommen Partnerkraftwerke, in denen ein Teil der Generatoren für das Produzieren von Bahnstrom (16,7 Hertz) ausgelegt ist. Über Frequenzumformer kann zudem auch Strom ans 50-Hertz-Netz abgegeben oder von dort bezogen werden. Im Zuge des Verkaufs von Beteiligungen an Kraftwerksgesellschaften hat sich die Menge der verkauften Einheiten zuletzt kontinuierlich verringert. SBB-Energie konzentriert sich damit stärker auf ihr Kerngeschäft. PB

UMWELT

«Ecodrive» fährt Sparererfolge ein

Lokführer sparen Strom. Dank ihnen hat die SBB im ersten Jahr ihres Energiesparprogramms die Ziele übertroffen. Nun wird auch das Lokpersonal bei SBB Cargo in Deutschland sensibilisiert.

Einen Zug nach dem andern sieht man durch die Fenster in den Hauptbahnhof von Mannheim einfahren. Drinnen, in den Räumen der MEV-Lokführerschule, üben Lokführer von SBB Cargo Deutschland, wie man dies besonders energiesparend tun kann.

Aus dem täglichen Leben

Dies geschieht anhand von simulierten Beispielen aus ihrer täglichen Praxis, etwa der Fahrt eines Containerzugs auf der «Rheinschiene» im halbstündigen Fahrtabschnitt von Rüdeseheim nach Oberlahnstein. Mit optimiertem Bremsen können Lokführer hier bis zu sechs Prozent Strom sparen: Statt zum Anhalten in Oberlahnstein bereits bei Tempo 100 die Luft- und die elektrische Bremse gleichzeitig zu betätigen, schalten sie hierfür die Luftbremse erst bei 50 Kilometern pro Stunde dazu.

«Wir bekommen Zahlen in die Hand», lobt Christian Strang, «das gefällt mir.» Alle rund 100 deutschen SBB-Lokführer sind in den ver-

gangenen Monaten für energiesparendes Fahren sensibilisiert worden. Im regelmässig stattfindenden zweitägigen Fortbildungsunterricht beansprucht das Thema anderthalb Stunden.

Und dann ein Versuch

Danach können die Lokführer von SBB Cargo im Nebenraum sogar in der Praxis beschnuppern, was sie eben auf Papier geübt haben: Die Loksimitoren der MEV besitzen Anzeigen, die den Energieverbrauch und die Rückspeisung ins Netz beim elektrischen Bremsen auf dem Führerstandsdisplay wiedergeben. In der Schweiz werden die angehenden Lokführer das energiesparende Fahren am Simulator sogar schon bald in ihrer Grundausbildung üben.

Was die «alten Hasen» betrifft, weiss der Leiter Lokpersonal Max Klotz aus Offenburg, der für die Ausbildung in Deutschland mitverantwortlich ist: «Viele Kollegen achten neben Sicherheit und Pünktlichkeit schon heute auf Energieeffizienz.»

ZIEL: ZEHN PROZENT WENIGER

Bis zum Jahr 2015 zehn Prozent Energie einsparen – das ist das Ziel des 2008 gestarteten SBB-Energiesparprogramms. Es gründet auf den drei Säulen Gebäude und Anlagen, technische Optimierungen der Flotte sowie energieeffizienter Zugbetrieb.

Im laufenden Jahr will die SBB 51 Gigawattstunden

einsparen, was 2,2 Prozent entspricht. Die Sensibilisierung der Lokführer und das Programm für die Gebäude laufen weiter. Dazu kommen nun verschiedene Massnahmen bei bestehendem und neuem Rollmaterial in Fahrt.

Wichtig ist für den Programmleiter Markus Halder auch das gute Zusammen-

spiel zwischen Betriebsführung und Lokführern. So sei noch 2009 eine gemeinsame Kampagne geplant. Zudem stehen technische Massnahmen für einen flüssigen Zugbetrieb zum Entscheid an. «Das Zehn-Prozent-Ziel ist nur mit Projekten erreichbar, die das Potenzial in der Betriebsführung nutzen», sagt Halder. EI



Mit vielen Tonnen und wenig Energie quer durch Deutschland fahren: Lokführer von SBB Cargo Deutschland am Fahrsimulator in Mannheim

Klotz ist auch bewusst, dass im Langstrecken-Güterverkehr nicht gleich viel herauszuholen ist wie im Personenverkehr auf einer Nebenlinie mit entspanntem Fahrplan. Dennoch ist er überzeugt: «Eine Einsparung von zwei Prozent liegt drin.»

Ziel weit übertroffen

In der Schweiz haben die Lokführer des Güter- und Personenverkehrs ihre «Eco-drive»-Schulung im letzten Jahr absolviert. Bereits ist die Wirkung des ganzen Ener-

giesparprogramms im Startjahr auch mit Zahlen belegt. Programmleiter Markus Halder freut sich: Gerechnet habe man mit einer Einsparung von 24 Gigawattstunden – realisiert wurde letztlich beinahe das Doppelte, nämlich 47 Gigawattstunden, was dem jährlichen Stromverbrauch von 11 750 Haushalten entspricht.

Der Erfolg sei vor allem den Lokführern zu verdanken. «Die Schulung kam rascher voran als geplant, und die Sensibilisierung hatte Er-

folge», sagt Halder. Ein Viertel der Ersparnis geht auf andere Programmteile zurück: Energieoptimierungen in Gebäuden, aktive Zuglenkung und die Energiesparwochen im September.

Grüne Schiene

Erfolgreich ist «Ecodrive» vor allem wegen des starken «grünen Gewissens» der Lokführer. Die Ausbildung bei SBB Cargo in Mannheim baut auf einen ähnlichen Effekt bei den Teilnehmenden, und dazu auf ihr waches In-

teresse am technischen Hintergrund von Energie und Leistung. Aktuell kommt in Deutschland noch ein weiterer Grund zum Energiesparen hinzu: Seit dem 1. April wird dort der Strom nach dem tatsächlichen Verbrauch abgerechnet und nicht rechnerisch ermittelt wie in der Schweiz. Stromzähler sind auf den deutschen SBB-Loks bereits eingebaut; sie übermitteln die Verbrauchsdaten über eine Handyverbindung an DB-Energie.

Dennoch bleibt der finan-

zielle Aspekt bei der Schulung im Hintergrund. SBB Cargo Deutschland hat auch nicht vor, den Energieverbrauch der einzelnen Lokführer zu überwachen. Lieber appelliert die SBB an das Verantwortungsbewusstsein der Lokführer. «Wir wollen unsere Kollegen nicht über den Kostenfaktor, sondern auf der Umweltschiene ansprechen und überzeugen», sagt Lokpersonalleiter Klotz.

RUEDI EICHENBERGER
(TEXT UND FOTO)

MEHR GESPART, MEHR VERBRAUCHT

Trotz Energiesparprogramm verbrauchte die SBB 2008 insgesamt zwei Prozent mehr Energie als im Vorjahr, nämlich 2288 Gigawattstunden. Ein Flop also? Nein, denn der Gesamtenergieverbrauch unterliegt zahlreichen Einflüssen und schwankt deshalb. 2006 zum Beispiel lag er 0,4 Prozent über dem Wert von 2008. Die kontinuierliche

Verkehrszunahme steigert den Energiebedarf natürlich ebenfalls.

Deshalb misst sich das Energiesparziel jeweils am prognostizierten Verbrauch. Ohne die Sparmassnahmen hätte die SBB im letzten Jahr zusätzlich 47 Gigawattstunden im Wert von 4,2 Millionen Franken aufgewendet. EI

