



Als Tochterunternehmen des Detailhandelsunternehmens COOP setzt das private EVU railCare Shuttlezüge zwischen verschiedenen COOP-Destinationen ein und befördert dabei zur Hälfte auch Güter anderer Unternehmen.

Güterverkehr Schweiz

Markt bringt neue Dynamik

Mit der Zunahme der Staus auf den Autobahnen und CO₂-Reduktionszielen drängt nun der Detailhandel vermehrt auf die Bahn. Das stetig zunehmende Transportvolumen weckt Begehrlichkeiten. Entsprechende Reaktionen transportnaher Verbände und der Politik bleiben im Verteilungskampf Straße – Bahn nicht aus.

Kontrapunkte setzen neue Akzente

Mit einer Totalrevision des Gütertransportgesetzes will die Schweizer Regierung dem Bahngüterverkehr mehr Handlungsraum eröffnen; das löste heftige politische Reaktionen seitens des Nutzfahrzeugverbandes aus. In einem Positionspapier legt die SBB strengere Auflagen für die Straßentransporte fest und stellt einen zweiten Autotunnel durch den Gotthard in Frage. Die Verladeindustrie und die Transporteure sehen im für 170 Millionen Schweizer Franken (137 Millionen Euro) geplanten SBB Container-Gateway Limmattal eine Fehlplanung und Geldverschwendung.

Das junge Güter-Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) railCare baut gezielt die vom Detailhandel bevorzugten Tagesverbindungen im Kombiverkehr aus. Während SBB Cargo

mit 150 meist nächtlichen Verbindungen von 13 Terminals aus einen Ausgleich zum defizitären Wagenverladungs-Geschäft sucht.

Mit „Cargo sous terrain“, einer fahrerlosen Cargo-U-Bahn, soll ab 2020 ein durch die Privatwirtschaft getragenes Projekt den Untergrund durchbohren und so das Nadelöhr Autobahn Zürich – Bern, aber auch die Bahnhauptachse Zürich – Olten entlasten.

Totalrevision des Gütertransportgesetzes

Die bisherige Prioritätenordnung „Personen- vor Güterverkehr“ im Schienenverkehrsnetz soll laut einem Konzept des Schweizerischen Bundesrates aufgehoben werden. Das soll sicherstellen, dass dem Güterverkehr im dichten S-Bahnnetz mehr Trassen eingeräumt werden. Dies löste nicht nur bei Politikern der für die Förde-

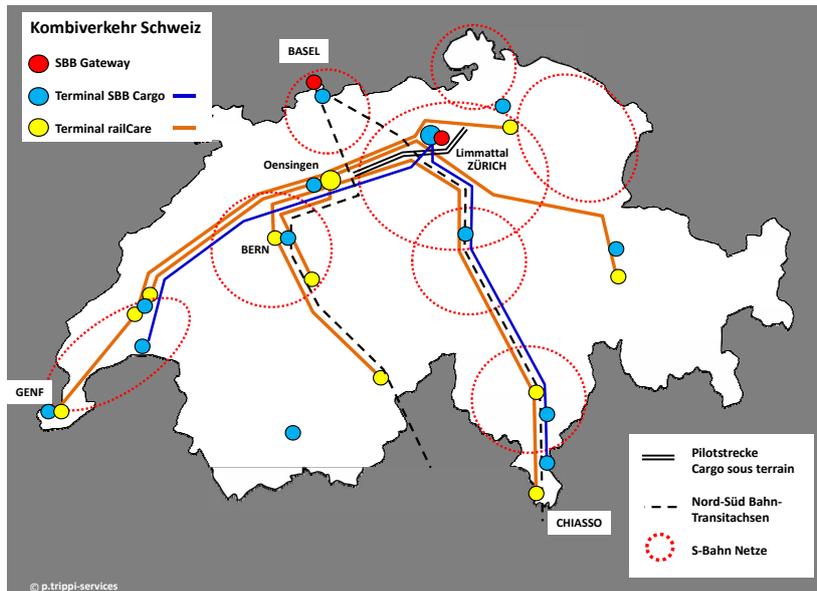
rung und Finanzierung der S-Bahn zuständigen kantonalen Organe Stirnrundeln aus, sondern bescherte auch eine vehemente Kritik seitens des Nutzfahrzeugverbandes. Dieser sieht darin eine Förderung des Schienengüterverkehrs, der schon bisher mit Subventionen alimentiert werde, und eine Sanierung der SBB Cargo „durch die Hintertür“.

Andererseits hat zurzeit das Bundesamt für Straßen ein Forschungsprojekt in Bearbeitung: Es soll die Entwicklungsrichtungen im immer dichter werdenden Güterverkehr aufzeigen. Parallel dazu laufen bei den kantonalen Bau- und Verkehrsdirektoren Überlegungen zur Auslegung des zukünftigen Güterverkehrs auf den Schienen.

Man darf gespannt sein, wie sich die Institutionen, Verbände und EVU in den kommenden Jahren verhalten werden und ob ein Konsens überhaupt erreicht wird. Einig ist man sich einzig im Ausblick, dass der Güterwie Personenverkehr auf den Hauptachsen in den nächsten 15 Jahren um über 50 Prozent zunehmen wird.

Mediator im Gateway-Konflikt

Die tragenden Verbände der Verladeindustrie wie der Verband Swiss Shipper's Council (SSC), Verband der verladenden Wirtschaft (VAP) und Cargo Forum Schweiz machen gemeinsam Front gegen das aus ihrer Sicht nicht notwendige Projekt Gateway Limmattal. Sekundiert wird dies durch die Beschwerden der Anrainergemeinden, die vehement gegen den Lärm und Mehrverkehr opponieren. Seit über zehn Jahren plant die SBB diesen Container-Gateway, um dadurch drei – inzwischen zu kleine – regionale Terminals zu ersetzen. Im Februar 2013 erfolgte die öffentliche Auflage des Projekts, das seit 2007 Bestandteil im Richtplan des Kantons Zürich ist. Von den täglich abzufertigenden 600 Containern sollen lediglich 20 Prozent dem Lkw-Verkehr



SBB Cargo (blau) und railCare (gelb) bauen ihre KV-Netzwerke stetig aus, sind aber in stark frequentierten S-Bahn-Regionen auch auf Trassen angewiesen.

für den regionalen Bedarf zugeführt werden, den Rest will die SBB Cargo im Kombiverkehr auf ihren anderen zwölf Terminals befördern und dem

ANZEIGE



Hochabsorbierende Lärmschutzwände aus Holzbeton

Systemzulassung für DB Hochgeschwindigkeitsstrecken bis 300 km/h



Begrünbare, hochabsorbierende Stützwände



Gleisabsorber Rieton - Systemanbieter für RHEDA 2000® und ÖBB-PORR Gleisragplatten

Die Rieder Gruppe hat sich auf die Herstellung von lösungsorientierten, umweltfreundlichen und dabei wirtschaftlichen Betonprodukten spezialisiert und gilt als Systemanbieter Nr. 1 für Straße und Bahn. Das Unternehmen bietet vielfältige Lärmschutzlösungen für Freilandstrecken, Tunnel, Brücken und Bahnhöfe wie Stützwände, Gleisabsorber, Bahnsteigkanten und Lärmschutzwände. Durch die langjährige Erfahrung schafft Rieder optimale Voraussetzungen in Bezug auf Qualität, Nachhaltigkeit und Wirtschaftlichkeit seiner Produkte. Weitere Informationen unter www.rieder.at

lokalen Lkw-Verteiler zuführen. Diese „Bevormundung“ können die Transportverbände so nicht hinnehmen. Aus ihrer Sicht reicht das geplante Gateway Basel vollkommen aus; die SBB Cargo stellt das aufgrund von Wachstumsprognosen in Abrede.

In dieser Konfliktsituation ist nun das Bundesamt für Verkehr (BAV) aktiv geworden und hat eine Konferenz mit den Bahnen, Verbänden und Infrastrukturbetreibern einberufen. Inzwischen wurde auch ein Branchenexperte als Mediator berufen, der bis zum vierten Quartal 2013 in Einzel- und Kleingruppengesprächen Lösungsansätze entwickeln soll. Für Ende des Jahres plant das BAV eine zweite Konferenz – dies wie bisher unter Ausschluss der Anrainergemeinden, da zuerst eine konzeptionelle Lösung der Gateway- und Terminalsituation in der Schweiz gefunden werden muss. Dass hier politische Reaktionen nicht ausbleiben werden, versteht sich schon fast von selbst.

Mehr Kombiverkehr

Der Detailhändler COOP, der 2012 einen Umsatz von knapp 28 Milliarden Schweizer Franken (22,6 Milliarden Euro) erzielte, will bis 2023 CO₂-neutral operieren. Teil dieser Strategie ist das Investment in das inzwischen eigene EVU railCare, das

sich auf den Kombinierten Verkehr inklusive prozessoptimierter Verladetechnik fokussiert. Diese Entwicklung ist auch Bestandteil der weiteren Zentralisierungen von Verteilzentren und Produktionsstätten. So entsteht im Raum Schafisheim (Kanton Aargau) ein komplett neuer Fabrikationskomplex, der 2016 an ein neues railCare-Terminal angebunden wird. Davon verspricht sich auch der an derselben Stelle lokalisierte Logistik-Dienstleister Lagerhäuser Aargau (LAS) Nutzen für die Zukunft. Wie Beat Bolzhauser, CEO bei den LAS, dem Privatbahn Magazin sagte, werde es erstmals gelingen, den in den letzten Jahrzehnten um 80 Prozent geschrumpften Bahnanteil wieder zu reaktivieren. Zusatzpotenzial sieht er auch in der Tatsache, dass Ersatzbeschaffungen von Lkw zugunsten des Bahntransportes zurückgestellt werden können und sich die Personalknappheit von qualifizierten Lkw-Fahrern nicht noch mehr akzentuiert. Auch der CO₂-Abdruck des Unternehmens könne dadurch nachhaltig im Sinne der Umwelt verbessert werden. Die Dynamik des Privatunternehmens railCare spiegelt sich auch zunehmend bei der SBB Cargo, die ihre Kombiverkehrsleistungen stetig im Rahmen der 2012 beschlossenen neuen strategischen Ausrichtung ausbaut. Inzwischen werden zwei Kombi-Verbindungen betrieben, ergänzt

durch 150 Verbindungen der 13 Terminals über SBB Cargo Express.

Entlastung durch Cargo-U-Bahn ?

Unter der Erde hat die Schweiz noch ungenutztes Raum-Potenzial. Dazu kommen nach dem NEAT-Bau am Gotthard frei werdende Tunnelbaukapazitäten der Schweizer Bauindustrie und bewährte Systemlösungen für den fahrerlosen Gütertransport. Was liegt da näher, als die Güterverkehrs-Innovation unter den Boden zu verlegen? Unter Leitung des Engineeringunternehmens CargoTube AG als Projektträger ist eine Arbeitsgruppe aus Detailhandel, Bau- und Systemindustrie, Transportgewerbe, Kommunikation, Universitäten und staatlichen Behörden an der Ausarbeitung der Studie „Cargo sous terrain“ beteiligt.

Die heutigen Verkehrsstrukturen können die zukünftigen Wachstumsraten nicht mehr auffangen. Im Zentrum der Überlegungen stehen die in großer Zahl entstandenen Zentrallager der Logistik- und Detailhandelsbranche entlang der Autobahn Zürich–Bern. Dem Ansatz einer konsequenten Trennung „Mensch an der Oberfläche – Güter im Untergrund“ folgend, soll im Bereich der Agglomerationen und entlang der Hauptverkehrsachsen ein verzweigtes Tunnelsystem entstehen. Darin verkehren auf drei Bahnen spezielle Trägerfahrzeuge, die jeweils für drei Europaletten ausgelegt sind.

Vorerst ist ein Pilotprojekt von Zürich-Nord bis Härkingen, mehrheitlich 20 bis 50 Meter unter der Autobahn A1 geführt, geplant. Die Promotoren rechnen mit einem baulichen Aufwand von rund zwei Milliarden Schweizer Franken (1,6 Milliarden Euro) und einer Bauzeit von fünf Jahren. Erwartet wird, dass über 15 Prozent der transportierten Güter den Weg Zürich–Härkingen durch die geplante Tunnelachse benutzen werden – das entspricht über 300 Millionen Tonnenkilometern.

Von Peider Trippi,
Fachjournalist, Schweiz



Cargo-U-Bahn: Die Güter sollen von Hub zu Hub 24 Stunden vollautomatisch mit einer Geschwindigkeit von rund 30 km/h transportiert werden.