



Von Autos über E-Bikes bis hin zu Pharmaprodukten und Blumen reichen die Transportgüter, die Galliker befördert.

So erbringen Schweizer Logistiker Kleinguttransporte unter 100 km erfolgreich

Von Jürg D. Lüthard

Unter Logistikern besteht die Ansicht, der Bahntransport lohne sich wirtschaftlich erst ab einer Distanz von mehr als 300 Kilometern. Einen Kleinguttransport per Bahn auf Distanzen von unter 100 Kilometern erachten sie als utopisch. Solche Transporte werden in der Schweiz von mehreren Firmen jedoch täglich erfolgreich erbracht.

Die Schweizerische Bundesbahnen AG (SBB) beförderte jahrzehntelang Stückgut. Beliefert wurde täglich jeder Bahnhof. Diese personalintensive Vorgehensweise hatte spätestens ab den 1970er Jahren keine Überlebenschance mehr.

1972 lag der Marktanteil der Bahn im Stückgutverkehr schweizweit bei 9 Prozent in der Menge und bei 22 Prozent bei den Tonnenkilometern. 1977 trennte man den Stückgutverkehr vollständig vom Personenverkehr. Dadurch ent-

fiel eine markante Verspätungsquelle bei den Personenzügen, und diese ließen sich beschleunigen.

1982 betrug der Ertrag im Stückgutverkehr 194 Millionen Franken, der Aufwand aber 514 Millionen. Hätte man den Stückgutverkehr gänzlich eingestellt, so hätte das effektive Einsparpotenzial lediglich 219 Millionen erreicht. Da das Parlament die Transportpflicht beim Stückgut bereits Anfangs 1978 aufhob, sanken auch die Bundesbeiträge von 175 Millionen Franken auf 25 Millionen. Für den Stückgutverkehr allein beschäftigte die SBB 2.700 Mitarbeiter und nutzte dazu rund 5.000 ältere Güterwagen.

Haus-zu-Haus in 72 Stunden

Notgedrungen prüfte die SBB diverse Varianten. 1985 realisierte die SBB unter der Bezeichnung Cargo Domizil (CD) eine Haus-zu-Haus-Zustellung innerhalb von 72 Stunden. Dabei verzichtete man auf Nacharbeit. Von den 550 Bahnhöfen blieben nur noch 143 geöffnet. Die Anzahl Umschlagcenter sank von 21 auf zehn (Arth-Goldau, Basel, Bel-



BILD: CAMIONTRANSPORT

Auch Camion Transport zählt in der Schweiz zu den größten Transporteuren des Landes.

linzona, Bern, Biel, Däniken, Lausanne, St. Gallen, Winterthur, Zürich). Der Aufwand reduzierte sich so um jährlich 2,1 Millionen Zugkilometer mit nur noch 2.400 Waggons. Private Spediteure übernahmen die Hauszustellung. Prognostiziert wurde eine Aufwandsminderung von 88 Millionen Franken bei einem Ertragsverlust von 33 Millionen. Es gelang eine Reduktion um 910 Stellen.

Bis 1992 erfolgte eine Reduktion auf 105 Regionalcenter und eine mehrheitliche Haus-zu-Haus-Zustellung innerhalb von 24 Stunden. Mit 15.000 Kunden transportierte CD rund vier Millionen Stückgutsendungen mit 675.000 Tonnen. So erreichte CD einen Marktanteil von gut 35 Prozent. Ziel war nun, bis 1995 schwarze Zahlen zu schreiben und bis 1996 die Regionalcenter auf 50 zu reduzieren.

Verluste rufen Politik auf den Plan

Ab Mitte 1993 erfolgte die nächste Reorganisation mit einer Teilprivatisierung. An der neuen gemischtwirtschaftlichen CDS Cargo Domizil AG (CDS) war die SBB mit 51 Prozent beteiligt und rund 40 Aktionäre aus dem Güterwagengewerbe, die sich in der Cargo Service CSA AG organisierten und als Cargo Service Schweiz (CSS) auftraten. Angedacht waren noch 20 Regionalcenter. Damit wollte die SBB den Personalaufwand um weitere 600 Stellen reduzieren und die Waggons auf 1.200. Umschlagcenter sollten nur noch deren fünf in Bern, Biel, Däniken, Lausanne und Zürich bestehen. Damit war Cargo Domizil 2000 auf einen Haus-zu-Haus-Transport im Nachtsprung mit Lieferzeiten von 16 bis 24 Stunden ausgelegt.

1995 bestanden nur noch 15 Regionalcenter, und seitens der SBB waren noch 650 Mitarbeiter erforderlich. Der Verlust der SBB sank von 119,3 Millionen Franken im Jahr 1994 auf 77,1 Millionen in 1995. Zudem schrieb die SBB einmalig 57 Millionen Franken ab. Für 1996 kalkulierte die SBB noch mit einem Verlust vom 30 bis 40 Millionen Franken.

1995 erreichte CDS mit 10.000 bis 12.000 Kunden und 2,8 Millionen Sendungen einen Umsatz von 160 Millionen Franken sowie einen Marktanteil von sieben bis acht Prozent. Pro Tag waren durchschnittlich 580 Bahnwagen und 550 Lkw im Einsatz. Diese anhaltenden Verluste ließen auch die Politik nicht unbeachtet. Es gab dazu mehrere parlamentarische Vorstöße. Die Zusammenarbeit der Spediteure mit der SBB war nicht von Vertrauen geprägt. Ein radikaler Handlungsbedarf war zwingend.

Im Juli 1996 verkaufte die SBB ihren Anteil an das Konsortium Transvision, bestehend aus den drei großen national tätigen Straßenlogistikern Camion Transport (CT), Galliker Transport (Galliker) und Planzer Transporte (Planzer). Die kleineren Aktionäre aus der CSS, die 6 Prozent des Kapitals hielten, sprachen sich dagegen aus. Zudem besaß die Post ein Vorkaufsrecht. Entscheidend war, dass die Minderheitsaktionäre und die Post kein Risiko eingehen wollten.

Transvision teilte die Schweiz in drei Teilgebiete auf. Jeder Teilhaber bewirtschaftete seine Umschlagcenter und bediente deren Umgebung per Lkw. Seither ist CDS nur noch für den Bahntransport zwischen den Umschlagcentern zuständig.

Porträts der bahnaffinen Logistiker in der Schweiz

Camion Transport AG

Die Inhaber geführte Camion Transport AG (CT) mit Hauptsitz im ostschweizerischen Wil gehört schweizweit mit 1.500 Mitarbeitern an 15 Standorten und mit mehr als 610 Fahrzeugen zu den größten Transporteuren. Dazu bestehen 206.000 Quadratmeter Lager- und 59.000 Quadratmeter Umschlagsflächen. Pro Tag werden etwa 7.500 Sendungen zu durchschnittlich 750 Kilogramm befördert. CT ist bewusst ausschließlich in der Schweiz tätig und übernimmt keine Verzollungen. Damit würden zu viele der eigenen Kunden konkurrenziert. Gewachsen ist CT auch mit den 14 seit 2000 übernommenen Transportfirmen, die alle vollständig in die CT integriert sind. Bereits seit 2015 ist CT als erstes Schweizer Transport- und Logistikunternehmen nach EN 16258 (CO₂-Bilanz) zertifiziert.

CT gründete bereits 1984 die Kombi Verkehrs AG, welche bis 2004 einen nächtlichen Bahnshuttle zwischen Wil und Genf betrieb. Was damals avantgardistisch war und oft nicht verstanden wurde, ist heute Standard. Seit 2000 hat CT voll das duale Transportkonzept Schiene/Straße realisiert.

Von den 15 Standorten sind zwölf an das Bahnnetz angeschlossen. Davon sind zehn Standorte per Bahn im Nachtsprung in jeder Relation miteinander verbunden. Pro Nacht verkehren etwa 130 Waggons zwischen den Standorten.

CT investierte in den letzten Jahren kräftig in neue Standorte. So gingen etwa die Standorte Vufflens-la-Ville und Cadenazzo (Industrie) erst 2018 respektive 2023 als vollständige Neubauten in Betrieb. CT wollte den bestehenden Standort beim Bahnhof Cadenazzo aufgeben, benötigt diesen nun jedoch als Logistikstandort. Einer der bekanntesten Kunden von CT ist Coca-Cola. CT übernimmt dafür schweizweit die gesamten Transporte und hält umfangreiche Zwischenlager.

Galliker Transport AG

Die 1918 gegründete Galliker Transport wird in der dritten Generation aus dem luzernischen Altishofen geführt und erreicht einen Jahresumsatz von 530 Millionen

Franken. Europaweit werden in sechs Ländern mit 21 Niederlassungen 3.500 Mitarbeiter beschäftigt. Eingesetzt werden 1.165 Lkw und 1.181 Trailer/Anhänger sowie 115 Lieferwagen.

Stark ist Galliker im Neuwagengeschäft, dazu bestehen 12.500 Stellplätze mit Bahnanschluss. Aber auch Motorräder und E-Bikes werden zwischengelagert, konfektioniert und transportiert. Für den Lebensmittel-, Blumen- sowie Pharmabereich werden temperaturregeführte Transporte und Lagerungen angeboten. Zudem werden Restholz- und Recyclingprodukte transportiert. Seit 1997 setzt Galliker auf den kombinierten Verkehr.

Galliker benützt CDS nicht nur mit Schiebewardwagen im Stückgutverkehr, sondern auch für den Transport von eigenen temperaturregeführten Wechselbehältern oder Aufliegern auf Tragwagen. Nächtlich werden 40 bis 50 Wagen zwischen sechs von möglichen acht eigenen Standorten überführt: Genf, Aclens, Conthey, Möhlin, Altishofen, Staad (Thal) und Landquart sowie im Tessin Sant'Antonino. So gelang 2022 die Verlagerung von 18.898 Lkw-Fahrten auf die Bahn.

Planzer Transport AG

Die familiengeführte Planzer Holding aus dem zürcherischen Dietikon beschäftigt heute über 5.900 Mitarbeiter und hält mehr als 2.000 Fahrzeuge. Der Jahresumsatz beträgt über 1 Milliarde Franken. Transportiert wird alles von Stückgut bis zu Komplettlading, auch temperaturregeführt. Jährlich werden gut 3,4 Millionen Tonnen transportiert, davon 1,4 Millionen Tonnen mit der Bahn. Ergänzend dazu bestehen Lagerflächen von über 1 Million Quadratmeter. Planzer ist an 69 Standorten aktiv, davon 60 in der Schweiz. Der Schwerpunkt der Geschäftstätigkeit liegt in der Schweiz und im Umkreis bis 200 Kilometer ab der Schweizer Landesgrenze. Planzer hat in den letzten Jahren in der Schweiz und im grenznahen Ausland einige Speditionen übernommen. Lässt diese aber zumeist unter ihrem angestammten Namen bestehen.

Seit 1996 bedient sich Planzer der Bahn und ist vom Bahntransport überzeugt. Heute werden 60 Prozent aller Sendungen mittels CDS per Bahn transportiert. Dazu zirkulieren nächtlich um die 350 Wagen zwischen den eigenen Standorten. Planzer besitzt 13 eigene

Bahncenter: La Praille (Genf), Penthalaz (Lausanne), Conthey (Sion), Bern Weyermannshaus, Pratteln (Basel), Zürich-Altstetten, Seewen (Schwyz), Märstetten (Weinfelden) und in der Südschweiz Bioggio (Lugano). Dazu kommen die Umschlagsorte zur meterspurigen Rhätischen Bahn in Landquart und Samedan sowie seit 1999 auch zur Matterhorn Gotthard Bahn in Visp für das autofreie Zermatt. Ab Visp rollen Wechselbehälter in Schiebewandwagen in den Ferienort. In Zermatt bestehen großzügige Lagerhallen, die einen geschützten Umschlag auf die kleinen Akkufahrzeuge ermöglichen. Planzer erstellte in den letzten Jahren mehrere große eigene gänzlich neue Bahncenter: 2014 Pratteln, 2016 Märstetten und 2018 Penthalaz.

Planzer bietet auch Verzollungen an und will mit dem ausgebauten Standort Singen eine stärkere Stellung insbesondere im Geschäft Deutschland – Schweiz erreichen. So erwarb Planzer in Singen 2014 die Maier Spedition und erstellt gegenwärtig auf einer Grundstücksfläche von 35.000 Quadratmetern ein neues zweistöckiges Logistikzentrum mit 2 x 18.000 Quadratmetern Nutzfläche sowie 16 Lkw-Laderampen und einem gedeckten Gleisanschluss. Von der Deutschen Bahn erwarb Planzer bereits 2017 den kaum mehr genutzten Güterbahnhof Singen. Auf dem Grundstück mit 40.000 Quadratmetern will Planzer ein durch die Schiene gut erschlossenes Bahncenter realisieren und mit den Schweizer Standorten per CDS verbinden. Mit der Betriebsaufnahme ist kaum vor 2029 zu rechnen.

Zehn Jahre später, 2006, bewältigte CDS nächtlich mit rund 250 Güterwagen 10.000 Sendungen und erreichte einen Umsatz von 236 Millionen Franken. Von 2003 an beteiligte sich auch die Imbach Logistik AG am System CDS, bis die Firma 2008 in die Galliker aufging. 2009 übernahm die Senn Transport AG in Schwyz, welche zur Planzer Holding gehört, das Gebiet der Zentralschweiz. 2013 waren nächtlich bereits 280 Güterwagen im Einsatz.

Heute betreibt jede der drei Transportfirmen ihr eigenes schweizweites Netzwerk. Die CDS Cargo Domizil AG dient nur noch dem gemeinsamen Bahnverkehr und tritt nach außen nirgends auf. Die Traktion und Wagenstellung erbringt ausschließlich die SBB Cargo.

Heute werden für CDS im werktäglichen Durchschnitt pro Nacht etwa 525 Schiebewandwagen zwischen 29 Standorten bewegt. Der Transport erfolgt im bestehenden Express-Netz von SBB Cargo. In einer typischen Nacht sind dazu etwa 34 Streckenloks unterwegs. Zudem sind an einzelnen Standorten diverse Rangierloks eingebunden. Das Rangieren erfolgt zur Hauptsache im Rangierbahnhof Limmattal und im geringeren Maße in den Rangierbahnhöfen Lausanne-Triage sowie Basel-Muttentz oder auch direkt bei den Umschlagcentern.

Für den Schwerverkehr auf der Straße besteht in der Schweiz seit den 1930er Jahren ein generelles Sonntags- und Nachtfahrverbot (22:00 – 05:00 Uhr). Dies ist politisch



BILD: CAMION TRANSPORT

In der Schweiz hat Camion Transport 15 Standorte.

unbestritten, und niemand will das Verbot aufheben, auch nicht das Transportgewerbe. Nur in Kombination mit der Bahn ist schweizweit eine verlässliche Zustellung innerhalb 24 Stunden möglich. Für die Rekrutierung von Spediteuren bietet das System den großen Vorteil, dass die Fahrer zu Hause übernachten. Und was heute immer mehr zählt, der hohe Bahnanteil ist umweltfreundlich. =