

ANZEIGE

MBS LOGISTICS
 THE ART OF LOGISTICS
 902mbs.com

Iata will kein Papier mehr

LUFTRACHT Elektronische Frachtbriefe sollen auf den Hauptflugrouten ab 1. Januar 2019 die klassischen Frachtbriefe aus Papier ablösen. Nach einem Beschluss der Iata sollen auf diesen Strecken elektronische Frachtbriefe als Standard zum Einsatz kommen. Rund 70 Prozent der globalen Frachtflüge entfallen auf diese Routen. Der Anteil elektronischer Frachtbriefe liegt dort bei knapp 56 Prozent. Er soll laut Iata bis Ende des Jahres auf 68 Prozent steigen. Der Luftfrachtbrief aus Papier wird weiterhin gültig sein. (ol)

ANZEIGE

www.hafen-essen.de
HAFEN ESSEN
 GUT FÜR GÜTER.

Via bedient neu Calais-Turin

KOMBINIERTE VERKEHR Via Britanica, eine Tochter des französischen Eisenbahn-Logistikdienstes SNCF Logistics, hat am Dienstag eine neue Verbindung für den Transport von Sattelauflegern zwischen dem Hafen Calais und Turin aufgenommen. Die Züge sind mit der neuesten Generation von Modalohr-Tragwagen ausgestattet. Das SNCF-Tochterunternehmen unterhält seit 2016 auch eine Verbindung zwischen Calais und Le Boulou an der spanischen Grenze. (ici)

ANZEIGE

Lager Flensburg
 Machen Sie Ihre festen Kosten variabel!
 Kontaktieren Sie Herrn Christopher Polster.
ohl SOLUTIONS
 Tel. 0461-90279800
 www.ohllogistics.com

Containerships bei CMA CGM

SEESCHIFFFAHRT Die französische Reederei CMA CGM hat jetzt die vollständige Kontrolle über das finnische Containertransport- und Logistikunternehmen Containerships. Für die bereits 2016 eingeleitete Übernahme hat die EU-Kommission am 22. Oktober die Genehmigung erteilt. Laut CMA CGM ist die Containerships-Übernahme ein Teil der Strategie zur Verdichtung der regionalen Netzwerke, die 2002 mit der Übernahme von MacAndrews begann. (jpn)

ANZEIGE

ECU WORLDWIDE
ECU360
 www.ecuworldwide.com
 Try us out!

Ab auf die Schiene

In der **Schweiz** hat die Bahn viele Freunde – auch weil die Politik einen klaren Rahmen setzt



Der Fahrer regelt alles selbst: Im Coop-Verteilzentrum in Aclens werden die Spezial-Wechselbehälter horizontal auf Waggons verschoben. Nach Genf geht's dann per Bahn weiter.

Von Heinrich Klotz

Sie sind nicht schlauer als wir. Vielleicht ein bisschen reicher. Und auch ein wenig konsequenter, wenn es um politische Ziele geht. Viel klarer als wir Deutschen aber sind die Schweizer bei der Frage, wer die verkehrs- und umweltpolitischen Herausforderungen der Zukunft lösen soll: die Schiene natürlich.

Sie ist schon seit geraumer Zeit der bevorzugte Verkehrsträger für Coop. Die Einzelhandelskette, die zu den größten ihrer Art in der Schweiz gehört, stützt ihre Lieferlogistik mittlerweile auf die Bahn. Wie konsequent, zeigt der Blick auf den Großraum Genf.

Genf per Schiene versorgen

45 Verkaufsstellen muss Coop hier Tag für Tag versorgen. Gesteuert von der Bahnlogistiktochter Railcare, laufen die Güterströme auf der Schiene im Verteilzentrum Aclens zusammen. Dort werden die Spezial-Kühlwechselbehälter filialrein beladen und per Horizontalverschiebetechnik auf entsprechend ausgerüstete Waggons gesetzt. 84 davon hat Coop angemietet, jeder fasst vier Wechselbehälter.

Auf der Schiene geht es dann gut 60 km weiter ins Zentrum von Genf zum Zielbahnhof La Praille – drei Shuttlezüge pro Tag mit je acht Wagen, sechsmal die Woche. In La Praille übernehmen LKW, ebenfalls ausgerüstet mit der Horizontalverschiebetechnik, die Ware für den Transport auf den letzten Kilometern bis zu den Genfer Supermärkten und den Coop-Filialen in der restlichen Westschweiz.

Spezial-LKW, Spezial-Wechselbehälter für temperaturgeführte Ladungen, Spezialwaggons: Coop lässt sich die Nähe zur Schiene einiges kosten. Derzeit läuft ein Programm, alle 84 Waggons auf Achsgeneratoren umzustellen. Die speichern während

der Fahrt erzeugte Energie in große Akkus ein, mit denen wiederum die Wechselbehälter während des Transports gekühlt werden können. Pro Waggon kostet das rund 80.000 EUR, räumt Railcare-Manager Pierre Page ein. Knapp die Hälfte der Wagen ist bereits umgerüstet – bis Ende 2019 will Railcare die Technik auf allen Waggons installiert haben.

Es ist diese beharrliche Konsequenz, von der Bahn, Umwelt und damit die Menschen profitieren. Ja – sie kostet Geld. Aber wenn hier einmal erkannt ist, dass investiert werden muss, wird investiert. Und zwar auch von Privatunternehmen. Das Megaprojekt der Neuen Eisenbahn-Transversalen mitsamt dem 57 km langen Gotthard-Basistunnel zeigt, dass die Schweizer da einiges zu leisten bereit sind.

Kooperation für Einzelwagen

Nicht immer braucht es allerdings Investitionen, um Gutes für die Schiene zu bewirken. Das zeigen die Güterbahn SBB Cargo, der Verladerverband VAP und der Verband öffentlicher Verkehr (VÖV), in dessen Güterverkehrs-Kommission sich die Güterbahnen des Landes organisiert haben. Diese drei haben die Interessengemeinschaft Wagenladungsverkehr gegründet, weil sie überzeugt sind, dass ein durchdachtes System hier durchaus Erfolg haben kann.

Handlungsbedarf gibt es – auch in der Schweiz. Wegen der großen Anzahl konkurrierender Systeme auf der Schiene sei der Einzelwagen zum Restmüllbehälter verkommen, kritisiert VAP-Generalsekretär Frank Furrer. Wenn es aber gelinge, die Ladungen dank schlauer Kooperationen geschickt zu bündeln, sieht er eine Zukunft – auf der Schiene natürlich.

Ins Gespräch kommen

Miteinander statt Gegeneinander: Das steht als strategische Überlegung hinter vielen Bahninitiativen in der Schweiz. Verladener und Dienstleister, Personenverkehr und Güterverkehr, Politik und Wirtschaft, Straße und Schiene: Überall sehen die Eidgenossen Vorteile, wenn sie sich zusammenraufen statt drauflos zu prügeln. „Wir kommen endlich in konstruktive Gespräche und sprechen nicht nur über Preise“, freut sich Furrer. Und in der Begleitgruppe Schienengüterverkehr des Bundesamtes für Verkehr reden jetzt nicht nur die Verladener über Investitionen in die Gleisinfrastruktur und



Railcare-Manager Pierre Page (oben) organisiert die schienengestützte Logistik für die Muttergesellschaft Coop. Unten: Eine Seite im neuen Cargo Logistik Zentrum von Camion Transport in Vufflens-la-Ville ist der Bahn vorbehalten.



die Bahnanlagen mit, sondern auch der Straßengüterverkehr über ihren Dachverband Astag.

Noch ein drittes Beispiel für die Schienenaffinität der Schweiz. 1996 wurde der Stückgutverkehr auf der Schiene wegen zu hoher Defizite an drei private Spediteure verkauft. Camion Transport, Galliker und Planzer verpflichteten sich, die Dachmarke Cargo Domizil weiterzuführen – und ein Stückgutangebot auf der Schiene ebenfalls, das gern auch unter eigenem Namen vermarktet werden darf.

Ein Blick in die neuen Stückgut-hallen von Camion Transport in

Vufflens-la-Ville zeigt: Das Konzept funktioniert. 130 Waggons mit Sammelgut bewegt das Familienunternehmen heute pro Nacht, 7.500 Sendungen landen täglich auf der Schiene. Die Bahn verbindet über Nacht die landesweit 14 Standorte von Camion Transport, der LKW sorgt für den Vor- und Nachlauf. Auch Galliker und Planzer gehören zu den absoluten Schwergewichten im Schweizer Logistikmarkt – immer noch, vielleicht auch wegen des erfolgreichen Übernahmemodells.

Nachfahrverbot setzt den Rahmen

Die positive Grundhaltung der Schweizer zu „ihrer Bahn“ ist also unbestritten. Klar ist aber auch: Ein guter Teil des Bahnerfolges beruht auf Unvermögen der Straße. So wird Coop im Raum Genf auch davon auf die Schiene getrieben, dass die 45 Filialen über die chronisch stoppten Straßen kaum noch zeitgerecht bedient werden können. Und vermutlich wäre Cargo Domizil ähnlich unruhlich geendet wie die deutsche Bahntrans, hätte nicht die Schweiz ein Nachfahrverbot für LKW verhängt. Das wirkt. Übrigens auch zugunsten von schienengestützten Zentrallagerkonzepten, wie sie Coop erfolgreich aufgezo-gen hat.

Feste Trassen für den Güterverkehr

Wer sich das Schweizer Bahnpaket anschaut, ist nicht verwundert, dass es hier dank einer Revision des Gütertransportgesetzes erstmals strategisch reservierte Trassen für den Güterverkehr auf der Schiene gibt. Und wenn das Land bis 2030 das Angebot auf der Schiene zwischen Lausanne und Genf massiv ausbaut, weil vor allem der Personenverkehr entsprechend zu wachsen droht (Projekt „Léman 2030“), kommt auch der Güterverkehr nicht zu kurz: „Zwei stabile Güterverkehrstrassen pro Stunde“ verspricht Projektleiter Peter Jedelhauser. Dem Mann kann man glauben – er hat schon den Gotthardt-tunnel pünktlich ins Ziel gebracht.

Natürlich ist aber auch in der Schweizer Bahnwelt nicht alles Gold, was glänzt. So mag zwar der Erfolg der Schiene verkehrspolitisch, unter Umweltaspekten und auch für Wirtschaft und Kunden überzeugen. Fraglich ist aber, ob nicht die staatliche Güterbahn SBB Cargo, die das Gros der Binnenverkehre abwickelt, den Preis dafür zahlt. Die Regierung sucht einen Investor für SBB Cargo – wegen hoher Defizite.

FOTOS: KLOTZ (3); JÜRGEN D. LÜTHARD