

Railcare-Shuttleverkehr zur Versorgung der Genfer Coop-Filialen

Seit fünfeneinhalb Jahren beliefert der Detailhändler Coop 45 Filialen in der Region Genf mit Shuttlezügen ab dem Verteilzentrum Aclens nordwestlich von Lausanne auf der Schiene [1]. Nur noch die letzten Kilometer legen die Wechselbehälter, in denen sich Rollwagen mit den unterschiedlichsten Waren befinden, auf der Strasse zurück. Das Beispiel zeigt, dass bei günstigen Rahmenbedingungen der Kombinierte Verkehr auch über sehr kurze Strecken – im konkreten Fall über eine Distanz von nur 67 Kilometern – attraktiv sein kann.

Das Coop-Verteilzentrum Aclens ist über ein Anschlussgleis an die SBB-Strecke (Yver-

don – Vuflens-la-Ville – Bussigny (– Lausanne / Genève) angebunden. An sechs Tagen pro Woche verbinden jeweils drei Shuttlezüge aus acht Doppelwagen, die zusammen 32 Wechselbehälter aufnehmen können, Aclens mit dem Genfer Güterbahnhof La Praille.

Der erste Zug, der das Verteilzentrum kurz nach Mitternacht verlässt, ist mit Frischprodukten wie Früchten, Gemüse und Schnittblumen beladen. Im Lauf des Vormittags folgt der zweite Zug, der in erster Linie gekühlte Waren, also vor allem Fleisch- und Molkereiprodukte, transportiert. Am Abend folgt ein weiterer Zug

mit lang haltbaren Lebensmitteln und Hartwaren (Non-Food).

Ab dem zentral gelegenen Bahnhof La Praille übernehmen Lastwagen die Wechselbehälter und beliefern die Filialen. Auf dem Rückweg werden die leeren Rollwagen, Verpackungsmaterial und gesammelte PET-Flaschen aus den Filialen transportiert.

14 statt 34 Lastwagen

Im Tagesschnitt werden mit „CityCargo Genève“, so der Projektname, 85 Wechselbehälter nach Genf und wieder zurück befördert; das entspricht einer Auslastung der Züge von fast 90 %. Mit der Beschränkung des Strassenverkehrs auf die „letzte Meile“ konnte Coop die Zahl der Lastwagen für die Versorgung der Region Genf von 34 auf 14 reduzieren. Daraus resultiert laut Railcare eine jährliche CO₂-Einsparung von 663 Tonnen.

Mit der Verlagerung von der Strasse auf die Schiene ist die Belieferung der Genfer Coop-Läden auch verlässlicher geworden, ist doch die Autobahn A1 zwischen Lausanne und Genf sehr stauanfällig. Im Bahnverkehr hingegen sind grössere Verspätungen selten. Bei einem länger anhaltenden Unterbruch der SBB-Strecke müsste Railcare wieder auf Strassentransporte umstellen; dafür sind Notfallkonzepte vorbereitet. Bislang blieb es bei stundenweisen Sperrungen, etwa wegen Infrastruktur-Störungen oder Personeneinfällen, bei denen die Railcare-Züge jeweils die Wiedereröffnung abwarteten. Hinzu kamen einige baubedingte, lange im voraus bekannte Streckenunterbrüche an Wochenenden.

Neuartige Wechselbehälter

Seit 2017 setzt das Unternehmen eigens für den Verkehr nach Genf eine neue Generation von Wechselbrücken ein, die sich nicht nur hinten, sondern auch auf beiden Längsseiten öffnen lassen. Das ermöglicht im Verteilzentrum Aclens das seitliche Beladen, ohne dass die Behälter vom Bahnwagen geholt werden müssen. Damit hat sich die Zahl der Umschläge deutlich reduziert. Die vorhandenen Bahnrampen mussten hierfür angepasst werden.

Die Kühlaggregate zur Temperierung der Wechselbehälter werden bei der neuesten Generation ausschliesslich elektrisch betrieben; es ist kein Dieselgenerator mehr eingebaut. Auf den Bahnwagen liefern Achsgeneratoren und Akkumulatoren die nötige Energie. Inzwischen ist ein Drittel der von Railcare eingesetzten 84 Wagen mit dem „rCE-Powerpack“ [2] ausgerüstet; der Rest der Flotte folgt bis Ende 2019. Die Umrüstkosten pro Wagen betragen zirka 90 000 Franken.

Chancen und Grenzen des Systems

Das Verteilzentrum Aclens erreichen die dort umgeschlagenen Waren auf unterschiedlichen Wegen: Grosse Teile des Sortiments kommen in Schiebewandwagen, die SBB



Links: Horizontalumschlag eines Wechselbehälters mittels Terminalfahrzeug im Railcare-Hub Aclens (Foto: M. Rellstab, 25. Oktober 2018).

Unten: Im Güterbahnhof Genève-La Praille werden die ankommenden Wechselbehälter auf Lastwagen umgeschlagen und dann je nach Bedarf direkt an die Filialen verteilt oder auf speziellen „Docking Stations“ für einige Stunden zwischengelagert (Foto: J. Lüthard, 26. Oktober 2018).



Für den Rangierbetrieb setzt Railcare an mehreren Standorten, unter anderem in Aclens, Zweifelfahrzeuge von Zagro ein, die auf Zugmaschinen des niederländischen Herstellers Terberg basieren (Foto: Ch.-A. Flückiger, 26. März 2018).



Die Rem 476 453 von Railcare mit einem Shuttlezug Vufflens-la-Ville – Genève-La Praille bei Bussigny (Foto: Ph. Dubuis, 13. September 2018).

Cargo im WLW befördert, aus den Verteilzentralen Wangen bei Olten und Pratteln; Tiefkühlprodukte gelangen in Wechselbehältern ab Schafisheim, wo sich seit wenigen Jahren das grösste Coop-Logistikzentrum befindet, nach Aclens. Frischprodukte werden, teils direkt von den Lieferanten, vorwiegend auf der Strasse angeliefert.

In den nächsten Jahren wird der Standort Aclens ausgebaut, da ab hier mit der bevorstehenden Schliessung des Verteilzentrums La Chaux-de-Fonds in Zukunft die gesamte Westschweiz beliefert wird. Um allzu lange Lastwagenfahrten zu vermeiden, plant Railcare einen neuen Hub (Umschlagpunkt) im Raum Biel.

Nicht realisiert wird bis auf weiteres der vor einigen Jahren noch geplante Hub im Raum Martigny zur Versorgung des Unterwallis; dort sind laut Pierre Page, Leiter Kunden und Produkte bei Railcare, die Mengen für eine wirtschaftliche Bedienung nicht gross genug. Auch die Ostschweiz ist derzeit mit Ausnahme des Standorts Domat/Ems „Brachland“, da ein geeigneter Hub fehlt. Erwünscht wäre ein Standort im Raum Winterthur; Gossau SG, wo die Infrastruktur an sich vorhanden wäre, liegt für die Bedürfnisse von Railcare beziehungsweise Coop zu weit östlich. In der Vergangenheit wurden zeitweise Elgg und Frauenfeld bedient. In Elgg steht das benötigte Gleis nicht mehr zur Verfügung, in Frauenfeld, wo Railcare den Terminal der Post nutzte, ist wegen des stark gewachsenen Paketaufkommens kein Platz mehr für Drittkunden. (mr)

Mehr als 300 Mitarbeiter

Seit jeher setzt die 2010 aus der insolvent gewordenen RTS Rail Traction Services hervorgegangene, zur Coop-Gruppe gehörende Railcare AG auf den Horizontalumschlag. Dabei fährt entweder ein entsprechend ausgerüsteter Lastwagen oder ein spezielles Terminal-Umschlagfahrzeug direkt neben den Bahnwagen, worauf der Wechselbehälter seitlich verschoben wird. Die durchschnittliche Umschlagdauer beträgt laut Railcare sieben Minuten, gemessen von der Aufnahme eines abgestellten Wechselbehälters im Hub bis zur abgeschlossenen Übergabe auf den neuen Transportträger (Bahnwagen oder Lastwagen). Mehr als 240 000 solche Umschläge hat Railcare im Jahr 2017 abgewickelt, Tendenz steigend.

Ende 2017 beschäftigte das in den letzten Jahren stark gewachsene Unternehmen

knapp 320 Personen an zwölf Standorten (bei Abweichungen zwischen Standortgemeinde und Bahnhofsanbindung wird der Bahnhofname in Klammern aufgeführt): Aclens (Vufflens), Balerna (Chiasso), Bern-Niederbottigen (Bern Brünnen), Brig, Carouge (Genève La Praille), Castione, Chavornay, Domat/Ems (Felsberg), Gwatt, Härkingen (Hauptsitz), Schafisheim (Hunzenschwil) und Stabio.

Lediglich 30 Personen sind direkt im Bereich Schienentransport (Lokomotivführer, Betriebspersonal, Disposition) beschäftigt, 135 beim Strassentransport. Die restlichen Stellen verteilen sich auf die Bereiche Hub-Betrieb und -Steuerung (119) sowie Verwaltung/Werkstatt (33). Für die Traktion der Züge verfügt Railcare über sieben Siemens-Lokomotiven mit Diesel-Hilfsmotor für die „letzte Meile“, die Rem 476 451 – 457. (mr)



Minirex-Kalender 2019

Die 44. Ausgabe unseres beliebten Wandkalenders im praktischen Format 33 x 32 cm ist erschienen – sichern Sie sich jetzt Ihr Exemplar!

13 Farbbilder in bester Qualität zeigen die Schweizer Bahnlandschaft von ihrer schönsten Seite – Normal- und Meterspurzüge, SBB und Privatbahnen, Personen- und Güterzüge.

Preis: Fr. 29.80, EUR 25,80

Bestellcode: MINIKA19

Auf Wunsch senden wir Ihnen den Kalender auch gerne im Abonnement jährlich zu – bitte bei der Bestellung vermerken.

[1] Coop-EVU Railcare mit ambitionierten Ausbauplänen. Schweizer Eisenbahn-Revue 10/2012, S. 484

[2] Railcare nutzt kinetische Energie zur elektrischen Versorgung von Wechselbrücken. Schweizer Eisenbahn-Revue 12/2016, S. 615

Minirex AG, Verlag und Versandbuchhandlung, Maihofstrasse 63, CH-6002 Luzern
Telefon +41 / (0)41 / 429 70 70, Telefax +41 / (0)41 / 429 70 77
E-Mail: verkauf@minirex.ch, Internet: www.minirex.ch