

Citylogistik künftig vermehrt mit der Bahn?

Anlieferungen auf der Schiene drängen sich auf, wenn die Strassen verstopft sind.

Roland Arnet An einer gut besuchten Tagung in Basel, organisiert von der «Vereinigung Bahnjournalisten Schweiz – Medienschaffende des öffentlichen Verkehrs», wurde mit neun Referenten diskutiert, ob künftig die Bahn Beiträge zur Versorgung von Stadtzentren leisten kann, was als Citylogistik bezeichnet wird. Eine der provokativen Fragen lautete: Kann die Eisenbahn als Technologie des vorletzten Jahrhunderts die Anforderungen der modernen Logistik überhaupt erfüllen. Die Expertenmeinungen lagen zwischen «Utopie» und «ist bereits Realität».

Coop, genauer ihre Tochter RailCare, konnte anhand von Erfahrungen in Genf erste Lösungsansätze aufzeigen, und auch

in Karlsruhe wird mit einer Tram-Feinverteilung von Gütern in der Stadt experimentiert. Die Camion Transport Wil nutzt täglich die Bahn über Nacht mit 130 Wagenladungen beziehungsweise 7500 Sendungen für weite Strecken, dasselbe tun weitere Transportunternehmen. Die zunehmende Verstopfung der Strasse und die immer kürzer werdenden Einfahr-Fenster für Camions in eine Stadtmitte führen zum Umdenken. Anlieferungen mit der Bahn in die Städte schonen die Umwelt, sind umsetzbar und so gehört der Citylogistik die Zukunft. Ob auch das vollautomatische Projekt «Cargo Sous Terrain» mit City-Feinverteilung jemals Wirklichkeit wird, steht noch in den Sternen.

Nun zum erfolgsversprechenden Projekt «City Cargo» von Coop, die seit 2013 mit ihrer Tochter RailCare Erfahrungen sammelt. Schweizweit hat RailCare 7 eigene Lokomotiven, 123 Nutzfahrzeuge und 900 Wechselbrücken im Einsatz, bedient werden 13 Hubs. Drei Shuttle-Züge versorgen täglich die 45 Filialen in Genf, wobei jede Lieferung pro Verkaufsstelle auf einzelne Transportcontainer verladen ist, die im Logistikcenter konfektioniert wurden. Der LKW übernimmt die Wechselbrücke für die Kurzstrecke vom Güterbahnhof (Hub) zur Genfer Filiale. Mit diesem Konzept reduziert Coop die Stauzeiten ihrer LKW-Flotte (oft eine bis zwei Stunden pro LKW/Tag) und als positiver Nebeneffekt verbessert sich auch noch die Ökobilanz im Konzern. RailCare-Geschäftsführer Philipp Wegmüller ist überzeugt, dass dieses Konzept schon in naher Zukunft das akute Problem auch in der Stadt Zürich und danach auch in weiteren Städten lösen wird. Je dichter der Verkehr auf den Autobahnen, desto zahlreicher sind die LKW-Stautunden. So soll ab 2025 für Coop-Warenlieferungen nebst Genf auch in Basel die Eisenbahn genutzt werden.

In der Diskussion wurde klar, dass es mit Bahnanschlüssen in der Stadt Basel schlecht steht. Am Badischen Bahnhof und auf dem Dreispitz finden keine nennenswerten Bahngüterumschläge mehr statt. So sind die Anschlussgleise im Rheinhafen und auf den Güterbahnhof Wolf äusserst wertvoll für die Zukunft, denn beide können sehr hohe Güter-Aufkommen bewältigen. Auch im Güterbahnhof St. Johann, der sich in einem Dornröschen-Schlaf befindet, gäbe es ein grosses Ausbaupotential für eine Citylogistik. Hoffen wir, dass die Basler Behörden es nicht verpassen, die noch bestehenden Güterbahn-Anschlüsse zu erhalten.

Vertiefende Informationen unter www.bahnjournalisten.ch
→ Anlässe & Reisen → 2021 → «Kann Schiene Citylogistik?» vom 8.11.2021.



Wechselbrücke von RailCare.

Bilder: Roland Arnet



Eine der sieben firmeneigenen Lokomotiven.