

## Der Umschlagterminal Chavornay nach 15 Jahren

Internet-Publikation mit Genehmigung des Verlags Minirex AG

Im April 2005 wurde im waadtländischen Chavornay ein Umschlagterminal für den Kombinierten Verkehr eröffnet, wobei die Anlage bereits seit Dezember 2004 in Betrieb stand. Der damalige Bundesrat und Verkehrsminister Moritz Leuenberger proklamierte anlässlich der Eröffnung: „Von Chavornay aus sehen wir das Meer!“ [1] Doch der Verkehr und damit die Einnahmen entwickelten sich nicht wie geplant, so dass 2013 eine Rekapitalisierung der Betreiberfirma Terco SA – ein Akronym für „Terminal Combiné“ – nötig wurde [2].

Der 30 000 Quadratmeter grosse Terminal weist vier 240 bis 320 Meter lange Gleise auf. Bahnseitig ist der Terminal an die Strecke Orbe – Chavornay der Transports Vallée de Joux – Yverdon-les-Bains – Ste-Croix SA (TRAVYS) angebunden, die für die Zustellfahrten ab Chavornay und Rangierfahrten im Terminal selbst in der Regel die Am 842 705 einsetzt, eine G 1000 BB, die Vossloh 2004 an die Tamoil-Raffinerie in Collombey geliefert hatte. Strassenseitig ist die Autobahneinfahrt Chavornay, die Zugang zur A1 und zur A9 vermittelt, keine zwei Kilometer entfernt.

SBB Cargo bedient den Terminal Chavornay im Wagenladungsverkehr; letztes Jahr wurden so etwa 3500 Wagen zugestellt. Seit August 2013 legen zudem die Shuttlezüge des zu Coop gehörenden EVU Railcare auf ihrer Fahrt von Felsberg (bei Chur) über Schafisheim/Hunzenschwil nach Aclens/Vufflens-la-Ville in Chavornay einen Halt ein. Der Standort dient als „Überlaufventil“ für den Railcare-Hub Aclens/Vufflens, und es werden Transporte für Drittkunden abgewickelt. 2018 war Railcare mit etwa 2500 Wagen der zweitgrösste Nutzer des Terminals und auch der einzige Kunde, der den Standort mit Ganzzügen anfährt. 18 Mitarbeiter der Coop-Tochter arbeiten in Chavornay, hauptsächlich Lastwagenchauffeure.

Die Railcare-Züge sind in der Regel mit einer Rem 476 (Vectron) bespannt. Deren Last-Mile-Dieselmotor ist aber zu wenig leistungsfähig, um den Zug zeitgerecht über die enge Radien aufweisenden Gleise in den Terminal zu schieben. Mit der anstehenden Umelektrifizierung von 750 V Gleichspannung auf 15 kV / 16,7 Hz und der abschneidenden Neutrassierung der nach Orbe führenden Strecke wird in Zukunft die direkte Bedienung mit Streckenlokomotiven möglich sein.

Bereits seit 2005 ist Terco zugelassener Empfänger für in der Schweiz noch nicht verzollte Sendungen. 2015 führte dann die Reduktion des Personalbestands und der Kompetenzen des Zollamts im nahen Vallorbe zu einer Zentralisierung in Chavornay: Seither hat sich die Eidgenössische Zollverwaltung auf dem Gelände eingemietet; das Zollamt ist von Montag bis Freitag zu Bürozeiten geöffnet. Lastwagen mit gültigem Transitdokument, die weder ein anderes Zollamt in der Schweiz zum Ziel haben noch nicht direkt nach Italien oder Frankreich weiterfahren, werden von Vallorbe nach Chavornay weitergeleitet und dort verzollt; derzeit betrifft dies um die 100 Transporte pro Monat.

Ein gewisses Interesse an der Bahnanbindung des Terminals Chavornay von Frankreich aus hat der Mittelmeerhafen Marseille-



Die Am 842 705 der TRAVYS rangiert in der Zufahrt zum Terco-Terminal Wagen für einen Railcare-Zug (Foto: N. Di Martino, 6. August 2019).

Fos, der einen Ausbau der Bahntransporte anstrebt. In Marseille schätzt man das Potential im Verkehr ab und nach der Schweiz auf 350 000 bis 400 000 TEU pro Jahr. Die Shuttleverbindung ab dem Umschlagterminal Dijon-Gevrey nach Chavornay, die Terco in diesem Zusammenhang gemeinsam mit der französischen Naviland Cargo (SNCF) anstrebt, ist bisher allerdings nicht zustande gekommen – trotz einer Anschubfinanzierung des Kantons Waadt in Höhe von 110 000 Fran-

ken. Vorgesehen waren ab September 2018 drei Zugpaare pro Woche mit einer Kapazität von maximal 42 TEU (20-Fuss-Einheiten) [3]. In der Praxis werden die sporadisch anfallenden Container auf der Strasse transportiert; der Start der Zugverbindung ist „bis auf weiteres“ verschoben. (lüt)

[1] Containerterminal in Chavornay. Schweizer Eisenbahn-Revue 6/2005, S. 301

[2] Terminal Chavornay gesichert. Kurzmeldung in SER 2/2014, S. 56

[3] Frankreich-Anbindung für den Umschlagterminal Chavornay. Kurzmeldung in SER 3/2018, S. 114

### KV-Terminal Dijon-Gevrey: Standort mit Potential

Der „Fall Rastatt“ mit dem siebenwöchigen Unterbruch der Rheintalbahn hat 2017 die gesamte Logistikbranche aufgeschreckt. Wie liessen sich in Zukunft die Auswirkungen eines ähnlichen Zwischenfalls minimieren? Naheliegend wäre die Nutzung der linksrheinischen Bahnstrecke über französisches Gebiet. Allerdings sind die nördlichen Zulaufstrecken ab Deutschland nicht elektrifiziert und mehrheitlich nur eingleisig.

Die kürzeste Verbindung ab den belgischen Häfen via Frankreich in Richtung Schweiz führt via Metz nach Strasbourg. Vor allem für Ziele in der Westschweiz kann zudem der Weg über Dijon eine Alternative sein. Dort liegt unmittelbar neben dem grossen Rangierbahnhof Gevrey-Triage einer der wenigen französischen Terminals des kombinierten Verkehrs. Er wird von der zur SNCF-Gruppe gehörenden Naviland Cargo betrieben und weist drei 350 Meter lange Gleise mit einem Portalkran auf. Die Anlage ist mässig ausgelastet und könnte bei Bedarf noch ausgebaut werden. Der Terminal ist werktäglich mit Antwerpen, Fos-sur-Mer (westlich von Marseille), Le Havre und Marseille verbunden. Das wären an sich gute Voraussetzungen, um

über Dijon-Gevrey auch Verkehre ab/nach der Schweiz abzuwickeln. Der seit 2014 direkt mit Dijon verbundene Tiefwasserhafen Le Havre etwa ist der zweitgrösste Frankreichs und, gemessen am Containerumschlag, mit 2,88 Millionen TEU der elftgrösste Europas. Aber auch ab Marseille-Fos gibt es Potential. Der südfranzösische Hafen möchte den Hinterlandverkehr auf der Schiene stärken und dazu den Terminal in Dijon als Drehscheibe nutzen. Bereits existiert eine Verbindung nach Ludwigshafen; angestrebt werden weitere Shuttle-Verbindungen bis in die Normandie, aber auch in die Schweiz. Ein Hindernis sind in Frankreich die vielerorts engen Lichtraumprofile. Auf den Strecken von Dijon Richtung Vallorbe und Besançon – Mulhouse etwa können 40-Fuss-Container nur auf speziellen Niederflurtragwagen transportiert werden.

Bislang werden in Dijon-Gevrey vorwiegend Container umgeschlagen; dazu kommen wenige Wechselbrücken, aber keine Sattelaufleger. Dabei wäre der Spreader (Hebezeug) des Containerkrans und auch jener des zusätzlich eingesetzten Reachstackers für den Umschlag von kranbaren Auflegern ausgerüstet. (lüt)