

# Kombinierter Binnenverkehr: Auf Linie.

So sieht die gelungene Kombination von Schiene und Strasse aus: Transportfirmen wie Planzer nützen auf der Strecke Dietikon–Renens den Linienzug von SBB Cargo. Das Angebot ist flexibel, und auf der Schiene umfahren die Kunden den Stau auf der Strasse.

TEXT: BERNHARD RAOS – FOTO: GIAN VAITL

Effizient: Der Weg vom Last- zum Bahnwagen beträgt nur wenige Meter.



Wenn Severin Baer, Mitinhaber der Transportfirma Planzer, das neueste Produkt von SBB Cargo für den kombinierten Binnenverkehr live erleben will, hat er es nicht weit: In 5 Minuten ist er vom Büro im zürcherischen Dietikon am Terminal. Dort fährt wochentags meistens knapp vor 16.15 Uhr einer seiner Lastwagen längs an das Gleis. Er hat zwei Wechselpritschen geladen. Der Reachstacker steht schon parat. Das traktorähnliche Fahrzeug fährt seinen Kran aus, packt die 20-Fuss-Container behutsam an ihren Aufsatzzapfen und hebt die Fracht auf die Ladefläche des Güterwagens. Kurz darauf fährt der Zug pünktlich ab.

Dass Lastwagentransporteure mit ihren Endkunden den Vor- und Nachlauf selber organisieren, ist bereits ab 13 Standorten in der ganzen Schweiz im Rahmen des neuen SBB Cargo-Angebots «Bahn&Umschlag» möglich. Das Spezielle am oben beschriebenen Prozedere ist der Zug: Er ist der erste direkte Linienzug, den SBB Cargo zwei Mal pro Tag immer zur selben Zeit von Dietikon nach Renens VD und zurück führt. Er schafft die Strecke in 3 Stunden. Die direkten Linienzüge ergänzen das bisherige Angebot, das weiterhin im Nachtsprung alle Terminals direkt miteinander verbindet. «Die einzige Schwierigkeit ist für uns, die Abfahrtszeiten einzuhalten. Ansonsten ist die Abwicklung für uns einfach», sagt Baer. Knapp kann es für den Lastwagen vor allem dann werden, wenn es auf der Strasse staut.

In unserem Beispiel geht alles glatt: Der Lastwagen hat die Wechselpritschen zuvor beim Conveniencegrosshändler Lekkerland im gut 20 Kilometer entfernten Brunegg aufgeladen. Auch dort war alles durchorganisiert. Der Lastwagen fährt unter die Behälter, die auf vier Beinen stehen und sich

per Luftdruck bewegen lassen. Geladen wird per Knopfdruck. Rechtzeitig ist der Lastwagen in Dietikon.

Dasselbe passiert später in umgekehrter Reihenfolge in Renens, wo ein Planzer-Lastwagen die Fracht ins eigene Terminal nach Tolochenaz VD bringt. Dort werden die einzelnen Sendungen sortiert und am nächsten Morgen distribuiert. Was Baer am Linienzugangebot schätzt, ist die Flexibilität: «Wir haben zwar fix drei Wagen im Wochenprogramm reserviert, doch es gibt zusätzlich die Möglichkeit von kurzfristigen Spotbuchungen.» Die Bahn sei «momentan auf einem konstruktiven Weg», fügt er an.

### Mit 120 km/h unterwegs.

Mit Linienzügen im kombinierten Binnenverkehr (KV) will SBB Cargo ein neues Marktsegment erschliessen. «Es ist eine Alternative zur Strasse, die immer mehr unter Staus leidet. Die Züge fahren 120 Stundenkilometer und lassen sich auch tagsüber in den Verkehr mit Personenzügen einfügen», erklärt Daniel Bürgy, Leiter Vertrieb bei SBB Cargo.

Und Zeit ist bekanntlich Geld, denn Staus sind teuer. Allein im letzten Jahr haben die Staus auf Schweizer Nationalstrassen um 14 Prozent zugenommen. Schon ab Distanzen von rund 150 Kilometern rechnet sich der Kombinierte Verkehr für Lastwagentransporteure. Vor allem auch im Binnenverkehr, der in der Schweiz mengenmässig doppelt so viele Güter befördert wie der Transit. Aber auch im Import-/Exportverkehr sind die Weichen auf Wachstum gestellt: Experten schätzen, dass der Containerverkehr bis 2020 um bis zu

30 Prozent zunehmen wird – es hat also viel Potenzial für die Schiene.

Seit Anfang 2012 führt SBB Cargo die Linienverbindung Dietikon–Renens und zurück im Pilotbetrieb. Daniel Bürgy ist mit der Resonanz zufrieden: «Wir sind auf einzelnen Zügen bis zu 80 Prozent ausgelastet, haben aber noch freie Kapazitäten. Es dauert eben seine Zeit, bis sich die Vorteile herumgesprochen haben.»

Als Ergänzung zum Tagesangebot gäbe es ja auch die Nachtverbindungen, womit die Kunden die Waren am frühen Morgen abholen und zur Enddestination distribuieren können, sagt er. Dank der damit höheren Taktdichte können die Behälter rascher zirkulieren und die unproduktiven Standzeiten werden reduziert. Ein weiteres Argument für die neue Linie. ■

#### SCHRITTWEISER AUSBAU.

Im nächsten Jahr wird der kombinierte Binnenverkehr mit Linienzügen ausgeweitet. Dann verkehrt einmal täglich ein Zug von Gossau nach Genf und retour. Zudem wird eine Verbindung ins Tessin aufgebaut. Das Angebot soll schrittweise ausgebaut werden. Auf den Linienzügen sind Wechselbrücken mit einer Grösse von bis zu 13,6 Meter sowie alle Standardcontainer verladbar. Gebucht werden können Stellplätze von 7,45 Meter, auf denen jeweils ein Container geladen werden kann. Die Transporte weisen gegenüber dem reinen Lastwagentransport eine deutlich bessere CO<sub>2</sub>-Bilanz auf dem Gesamtverkehr aus.

Bereits seit September führt SBB Cargo zusätzlich einen Linienzug für die Migros mit Kühlcontainern zwischen Neuendorf SO und Gossau SG.

Weitere Infos unter:  
[www.sbbcargo.com/de/kv](http://www.sbbcargo.com/de/kv)



## MARKTNEWS

### Tiefkühlprodukte reisen im Riesencontainer per Bahn.

Seit fünf Jahren transportiert der Bäckerei- und Gastrozulieferer Pistor aus Rothenburg LU Waren mit SBB Cargo in die Verteilzentrale Chavornay VD. Seit dem 1. Oktober dieses Jahres setzt das Unternehmen dafür einen neuen «Giga»-Tiefkühlcontainer ein. Er hat ein Fassungsvermögen von 100 Kubikmetern und kann so 64 Pistor-Rollbehälter aufnehmen. Für die Kühlung auf minus 25 Grad stehen ein Elektro- und zwei Dieselaggregate zur Verfügung. Die Temperatur wird jederzeit überwacht, auch während des Transports.

Der Container ist eine Spezialanfertigung der Firma Isokit/Isosfrigo, transportiert wird er auf einem Tragwagen des Typs Sgns.



Der neue «Giga»-Tiefkühlcontainer von Pistor.



Schnellzug: Da der Linienzug mit Tempo 120 fährt, kann er tagsüber quer durch die Schweiz fahren.

### Wie viele Zuckerrüben transportiert ein Güterwagen? ?

Die Zuckerfabrik Aarberg wird in diesem Jahr hundertjährig. Und seit hundert Jahren wird ein grosser Teil der Zuckerrüben per Bahn zur Verarbeitung gebracht. In den letzten Jahren waren es jeweils gegen 1 Million Tonnen, die SBB Cargo in die Fabriken Aarberg und Frauenfeld transportierte. Ein Güterwagen fasst rund 50 Tonnen, eine Rübe wiegt durchschnittlich 750 Gramm. Das sind also rund 67 000 Zuckerrüben pro Wagen.