

# City-Bahn entlastet Straße

Mit zentral gelegenen Logistikflächen kann die Schiene einen Beitrag zur Ver- und Entsorgung von Zentren leisten

Von Kurt Metz

Das Sendungsaufkommen in Ballungsräumen nimmt ständig zu, parallel erhöhen sich die Hürden für die pünktliche, effiziente und umweltfreundliche Belieferung von urbanen Räumen und Stadtzentren. Kürzere Einfahrtsfenster in die Stadtmitte, Geschwindigkeitsbegrenzungen auf 30 oder gar 20 Stundenkilometer, Staus durch die hohe Anzahl an Lieferfahrzeugen in Fußgängerzonen, Lärm- und Abgasemissionen durch Verbrennungsmotoren, Mautgebühren – Citylogistik wird zur Quadratur des Kreises. Voll- und Straßenbahnen können jedoch Beiträge leisten, um die Städte vom straßengebundenen Ver- und Entsorgungstrafik zumindest teilweise zu entlasten. Diese Erkenntnis brachte eine Tagung der Vereinigung der Bahnjournalisten Schweiz – Medienschaffende des öffentlichen Verkehrs – zur Frage „Kann Schiene Citylogistik?“.

## Beispiel Basel

Thomas Schmid vom Beratungsunternehmen Rapp Trans provozierte mit der Frage, ob mit der Eisenbahn, „einer Technologie des vorletzten Jahrhunderts“, die Anforderungen der Logistik 4.0 erfolgreich erfüllt werden können. Er vertritt die Ansicht, dass bei einer Kooperation aller Verkehrsträger Bahnen und Trams wesentliche Rollen übernehmen können. Die trinationale Agglomeration Basel verfügt über ein Güterverkehrskonzept mit Zielbild, das vier Handlungsfelder umfasst: Raum- und Verkehrsplanung, Transport- und Logistikwirtschaft, Infrastrukturen



FOTOS: BAIL MEDIA/PRIVATE

Der britische Logistikdienstleister Orion zeigte am 7. Juli im Bahnhof London Euston den Umschlag eines Behälters aus einem zum Gütertransport umgebauten Triebwagen auf den Anhänger eines E-Bikes.

und neue Technologien. Im Güterverkehrskonzept des Kantons Basel-Stadt steht an erster Stelle die Sicherung von Logistikflächen und von Gleisanschlüssen im Zentrum.

## Beispiel Gent

Das Einzelhandelsunternehmen Coop besitzt mit dem Eisenbahnverkehrsunternehmen Railcare eine Logistiktochter, die seit 2013 erfolgreich auf

Auf der Schiene am Stau vorbei ins Zentrum der Metropolen

der Schiene den Staugürtel entlang des Genfersees durchbricht und die 45 Filialen der Calvinstadt mit drei täglichen Shuttle-Zügen versorgt. Die normierten Behälter lassen sich horizontal vom Bahntragwagen auf die einheitlichen Straßenfahrzeuge umladen.

## Beispiel Karlsruhe

Das Projekt „LgIKTram“ in Karlsruhe zielt darauf ab, brachliegende Infrastruktur und Betriebsmittel für die Citylogistik zu nutzen. Straßenbahnen sollen zu Schwachlastzeiten unter Tag und nachts für den Gütertransport eingesetzt werden, wobei eine vollautomatische Be- und Entladung der Behälter Voraussetzung dafür sein wird, um die Abläufe und Fahrpläne für die Fahrgäste sicherzustellen.

## Newcomer Cargo Sous Terrain

Für das Schweizer Projekt Cargo Sous Terrain – fließbandartiges unterirdisches Transportsystem für Sendungen mit angetriebenen Kleintransportern für je vier Europaletten – beschäftigen sich die Planer bereits mit der Akzeptanz des Transportsystems bis zum Endverbraucher.

## Camion mit Lastenrädern

Die Camion Transport AG, Wil, beherrscht die Logistik quer über alle Verkehrsträger: Sie bedient sich der Bahn im Nachtsprung, fährt Lkw und Lieferwagen und setzt auf der letzten Meile im Auftrag Lastenräder ein.

## SBB Cargo versorgt Baustellen

Bei SBB Cargo spielt die Ver- und Entsorgung der Stadtzentren eine wachsende Rolle: Logistik im großen Stil findet in Cities statt, insbesondere bei Bauvorhaben und der Entsorgung von Abbruchmaterial sowie Recyclingstoffen.

Wesentliche Erkenntnisse der Tagung: Politik und Öffentlichkeit müssen für die Citylogistik sensibilisiert werden. Logistikflächen und Anschlussgleisen sind langfristig zu sichern. Die Zusammenarbeit mehrerer Anbieter sowie der koordinierte Einsatz aller Verkehrsträger sollten gefördert werden. (ici)

Nachgefragt

## Umschlag entscheidet über Erfolg



**Thomas Schmid**, beim Schweizer Beratungsunternehmen Rapp Trans verantwortlich für den Bereich Transportmanagement und Logistik, zur Frage, ob Schiene für Citylogistik genutzt werden kann.

### Herr Schmid, Schiene und Citylogistik – passt das zusammen?

Es wäre eine Illusion, mit alledem Fokus auf den Schienentransport ein ernst zu nehmender Gesprächspartner in der Logistik und bei Verladern aus Industrie und Handel zu sein. Mit einem Verkehrskonzept aus dem vorletzten Jahrhundert gegen Entwicklungen der 4.0-Zeit antreten zu wollen, ist eine Selbsttäuschung. Von Renaissance spreche ich, wenn per Schiene erschlossene City Hubs als neuer Baustein einer intelligenten urbanen Logistik dienen. Wenn neue Ansätze und Pilotprojekte in der Citylogistik, hervorgerufen durch den boomenden Onlinehandel, den Einsatz spurgebundener Transportmittel vorsehen.

### Wo orten Sie die größte Schwierigkeit beim Einsatz von Schienenfahrzeugen für Citylogistik?

Ich sehe diese bei der Bündelung der Mengen. Die Kundenerwartung in der Konsumgutlogistik lautet heute „anytime and everywhere“. Das führt zu vielen kleinteiligen Transporten. Es gilt also, die Güterströme sowohl zeitlich zu synchronisieren wie räumlich zu fassen, um zu einer ausreichend wirtschaftlichen Menge zu gelangen.

### Wo kann das gelingen?

Auf möglichst zentrumsnahen Flächen mit einer entsprechenden Infrastruktur – über die einst nahezu jeder Bahnhof verfügte. Diese Flächen sind nun aber unter Verdrängungsdruck durch andere Nutzungen wie den lukrativen Wohnungsbau akut gefährdet.

### Sie sind also optimistisch, dass es eine Renaissance für die Schiene bei der zukünftigen Versorgung und Entsorgung der Städte gibt?

Ja. Es gibt vielversprechende Ansätze, wie beispielsweise das Logistikhôtel Chapelle International in Paris und Entwicklungen in Zürich, wo Teile der heutigen Gleisanlagen im Hardfeld zu einem City Hub umgewandelt werden sollen. Wenn multimodale Dienstleistungen angeboten werden und die horizontale Kooperation aller Verkehrsträger bis hin zum City-Lastenbike stattfindet, dann bin ich zuversichtlich für einen Modalsplit in der Citylogistik, in dem Bahnen und Straßenbahnen wesentliche Rollen übernehmen.

Das Interview führte Kurt Metz

ANZEIGE

Air | Sea | Road | Rail | Logistics | IT

FCL + LCL via Iron Silk Road | East- and Westbound

Wir sind da,  
 wo Sie uns brauchen

Wählen Sie den richtigen Partner für  
 Luft-, See-, Landtransport, Logistik und IT.  
 140 Standorte. 40 Länder.

we take it personally | transport + iLogistics | www.cargo-partner.com