



Straße und Schiene gemeinsam: Konsequenter genutzt, könnten sehr viel CO₂-Emissionen eingespart werden.

Wie Logistiker die Schiene nutzen

Schon vor über 50 Jahren wurde die Idee einer fruchtbaren Zusammenarbeit zwischen Schiene und Straße entwickelt – der Kombinierte Verkehr. Hier arbeiten Transportunternehmen, Spediteure und Bahnen gemeinsam an der Verkehrsverlagerung – zum Nutzen für alle. Doch auch Einzelwagenverkehr kann erfolgreich aufgebaut werden, wenn das Engagement da ist.

**KURT METZ, KORRESPONDENT RAIL BUSINESS SCHWEIZ;
DAGMAR REES, REDAKTEURIN RAIL BUSINESS**

Die beiden größten Unternehmen des Kombinierten Verkehrs, Kombiverkehr Frankfurt und Hupac, Chiasso, verlagern gemeinsam jährlich mehr als 2 Mio. Sendungen von der Straße auf die Schiene. In den jeweiligen Organisationen sind Transportunternehmen, Speditionen und Bahnbetreiber gleichberechtigte Partner und treiben so die Verkehrsverlagerung über eine intelligente Kombination Straße und Schiene seit mehr als 50 Jahren voran. Doch damit endet die Geschichte der Verkehrsverlagerung noch nicht. Am Beispiel der Schweiz zeigt der Artikel, wie engagierte Logistiker die Schiene für sich nutzen. Außerdem werden zwei Kampagnen in Deutschland vorgestellt, die mehr Speditionen und Verlader für die Schiene gewinnen.

Schweiz: Vorteile der Schiene nutzen

Das Image von Straßentransportunternehmen ist angesichts des Klimawandels trotz Einsatzes von

Euro-6-Lastwagen und Fahrerschulung für ökonomisches Fahren kaum besser geworden. Dabei setzt eine Reihe von Schweizer Fuhrhaltern längst auch auf die Bahn und dies sowohl im traditionellen Wagenladungs- wie im Kombinierten Verkehr.

Galliker: Logistische Kreativität

Logistische Kreativität brachte die heute in der dritten Generation aktive Galliker Transport AG mit Sitz im luzernischen Altishofen Anfang der siebziger Jahre zum kombinierten Verkehr Straße-Schiene: Es galt schwere Stahlfelgen für Volvo-Personenwagen aus Turin nach Schweden und auf dem Rückweg Lastwagen-Chassis und Personenwagen in die Schweiz zu transportieren. Der Gotthard-Straßentunnel war noch in weiter Ferne, der Pass im Winter gesperrt, und das Gewichtslimit für LKW lag bei 28 t. Mit der Verladung der 40-t-Sattelauflieger auf die Bahn zwischen Lugano Vedeggio

und Basel sowie der erlaubten Fahrt in einem Radius von 10 km um die Terminals gelang es, die Logistikkette auch ökonomisch sicherzustellen.

„Es gibt nur ein Miteinander von Straße und Schiene“, ist CEO Peter Galliker überzeugt, und das Familienunternehmen pflegt diesen Leitspruch aktiv. Sieben der elf Schweizer Filialen verfügten über Gleisanschlüsse. Zwischen ihnen verkehrten jede Nacht zwischen 30 und 40 konventionelle, von SBB Cargo gemietete Schiebewandwagen sowie 45“ High-Cube-Container, von denen das Unternehmen 25 besitzt. Auf die Frage, ob es auch grenzüberschreitende Transporte auf der Schiene gibt, berichtet Galliker vom Versuch eines eigenen Ganzzugs namens „Galileo“ Anfang des 21. Jahrhunderts zwischen Belgien und Italien für Coils und Komponenten der Autoindustrie. Das Projekt kam nie richtig zum Rollen: „Wer im Automotive-Geschäft tätig ist, muss just in time liefern können. Diese Zuverlässigkeit konnte uns die Bahn damals nicht bieten, und auch der Preis stimmte nicht.“

Zur Weiterentwicklung der Verkehrsverlagerung durch die Schweizer Alpen sieht Galliker für den Binnenverkehr nur noch wenig Spielraum: „Im Stückgutbereich fahren heute bereits an die 70% der Sendungen im Nachtsprung auf der Schiene. Für den Behälterverkehr erreicht dieser etwa ein Drittel. Ich sehe angesichts der kurzen Distanz von nur etwa 150 km zwischen unserem zentral gelegenen Terminal in Altshofen und jenem im Tessin kaum mehr Potenzial.“

Als bedeutend wichtiger für die Schonung der Umwelt erachtet er die seit zwei Jahren laufende „Green Logistics by Galliker“-Initiative auf

den drei Säulen Mobilität, Mitarbeitende und Infrastruktur. Galliker experimentiert und setzt bereits Fahrzeuge mit alternativen Energien ein, wie Elektrizität, Wasserstoff und synthetische Treibstoffe. Die Fahrer werden jährlich auf umweltfreundliches Fahren geschult. Auf den Dächern der Lagerhäuser sind Solarpanels angebracht. Ein Arealstromnetz verbindet sechs Gebäude, und eine Powerbank zum Speichern von 900 kW steht kurz vor dem Bau. „Fahren wir dereinst nur noch mit CO₂-freien Antrieben, gibt es keinen zwingenden Grund mehr, die Schiene zu nützen,“ gibt Galliker zu bedenken, „aber wenn das Preis-Leistungsverhältnis und die Zuverlässigkeit stimmen, werden wir uns nicht in die falsche Richtung bewegen. Zudem ist die im Unternehmen tätige vierte Generation ökologisch anders unterwegs, und die Nachhaltigkeit steht bei ihr hoch im Kurs.“

Bertschi: 90% auf der Schiene

Pionier der Verkehrsverlagerung ist die Firma Bertschi aus dem aargauischen Dürrenäsch. Sie ist europäische Marktführerin im Transport von flüssigen und rieselfähigen Produkten für die chemische Industrie auf Schiene, Straße und Wasser. Sie lancierte 1964 den kombinierten Transitverkehr Deutschland–Italien mit der Verladung von LKW zwischen Lugano und Basel. Das Unternehmen betreibt weltweit 30 Logistikanlagen, davon drei eigene UKV-Terminals in der Schweiz (Aarau, Basel und Birrfeld) und benützt in Europa weitere 150 für den Umschlag Schiene-Straße. Das führt zu einem sehr hohen Bahnanteil der Transporte: 90% in Europa werden mindestens auf einer Teilstrecke auf der Schiene zurückgelegt. Die Zahl



Finanzieren wie auf Schienen.

Seit über 20 Jahren finanzieren wir Schienenfahrzeuge. Dabei fahren wir auch zweigleisig: Leasing oder Mietkauf? Das hängt z. B. von der Objektnutzung und dem Wertverlauf ab. Sicher ist: Jede Lösung, die wir auf die Schiene bringen, passt für Sie genau. Willkommen bei der SüdLeasing!

SüdLeasing GmbH
70155 Stuttgart
Telefon: +49 3473 914708
mario.jelitte@suedleasing.com
katja.zecher@suedleasing.com
www.suedleasing.com

 **SüdLeasing**
Ein Unternehmen der
Landesbank Baden-Württemberg

