

Zermatt liegt auf 1.620 Metern Höhe über dem Meeresspiegel am Fuß des Matterhorns. Vom Verkehrsknoten Visp (650 Meter hoch) im Rhonetal ist der Tourismus-Hotspot mit der meterspurigen Matterhorn Gotthard Bahn (MGB) über eine 35 Kilometer lange, teils mit Zahnstangen ausgerüstete, eingleisige Linie verbunden. 2011 schrieb die MGB den Güterverkehr zur Versorgung von Zermatt und des Gornergrats in 3.000 Meter Höhe über die Schiene aus. Den Wettbewerb gewann die Straßentransportfirma Planzer. Ihr wurde die Verantwortung für die gesamte Logistikkette übertragen. Dazu gründete sie die Alpin Cargo AG. Planzer führt auch das Stückgutunternehmen Cargo Domizil Schweiz und fährt pro Nacht zirka 280 Bahngüterwagen auf zehn Verbindungen.

MGB: Viermal täglich im Takt

Planzer bringt Marketing- und Logistik-Know-how, IT-Systeme und ein nationales Kundennetzwerk bei Alpin Cargo ein. Die MGB stellt die Gebäudeinfrastrukturen in Visp und Zermatt zur Verfügung und konzentriert sich auf ihre Stärken in der Erbringung von bahnahnen Dienstleistungen, die Beschaffung von geeignetem Rollmaterial, die Traktion und das Rangieren. Zwischen den Güterumschlagterminals fahren fahrplanmäßig werktags jeweils vier Güterzüge. Sie befördern Lebensmittel, Getränke, Non-Food-Artikel, Maschinen und Einrichtungen, Baumaterial und Mineralöl mit einem Gewicht von rund 40.000 Tonnen pro Jahr. In Zermatt werden die Güter mit Elektrofahrzeugen und einer Kutsche verteilt.

RhB: Vollservice durch die Bahn

Die Rhätische Bahn (RhB) betreibt im Kanton Graubünden ein Meterspur-Schiennetz von knapp 400 Kilometern Länge und 37 für den Güterverkehr geöffnete Stationen. Mit 460 Güterwagen bewegt sie 750.000 Tonnen pro Jahr sowohl im konventionellen als auch im Kombinierten Verkehr Schiene-Straße. Dieser macht mittlerweile bereits 40 bis 50 Prozent des Volumens aus und verzeichnet ein kontinuierliches Wachstum bei positiven Erträgen. Rund ein Viertel des Umsatzes entfällt auf Mischverkehre, also auf Güterwagen, welche den fahrplanmäßigen Personenzügen angehängt werden. Dies ist dank starker Triebfahrzeuge und langer Kreuzungsstellen auf dem mehrheitlich einspurigen Meternetz möglich.

Zwar sind die Transportdistanzen zum Teil sehr kurz - zwischen Chur und Arosa liegen beispielsweise nur 26 Schienenkilometer - und die Tonnenkilometerkosten sind für die Kunden höher als auf der Straße. Doch die Flexibilität der mehrmals täglich bestehenden Verbindungen - teils im Stundentakt - und der gesicherte Winterbetrieb wiegen diese Nachteile auf: „Bahngüterwagen brauchen eben keine Schneeketten“, meint etwas salopp Matthias Tschärner, Leiter Güterverkehr der RhB. So bedienen sich die Schweizer Handelsunternehmen und Großvertriebe Coop Genossenschaft und Volg Konsumwaren der Schiene ebenso wie die Schweizerische Post und der Straßentransporteur Galliker Transport.

Neu ist auch der Detailhändler Migros-Genossenschafts-Bund dazugestoßen: Migros eröffnete im Jahr 2020 eine Filiale im

Güterzüge brauchen keine Schneeketten

Die Ver- und Entsorgung von elf autofreien Orten in der Schweiz und der hochalpinen Ferienregion des Oberengadins stellen hohe Anforderungen an die Logistik. Allein Zermatt und St. Moritz wachsen im Winter zu Städten mit bis zu 50.000 Einheimischen und Gästen.

VON KURT METZ

Engadin und übergibt der RhB Container in Landquart, die zweimal täglich mit Biogas-Lkw aus der Zentrale in Gossau angeliefert werden.

UKV als Erfolgsfaktor

Der unbegleitete Kombinierte Verkehr (UKV) auf der RhB begann zunächst mit dem Abroll-Container-Transportsystem ACTS auf rund zwei Dutzend Umschlagplätzen in allen Teilen des Kantons. Anschließend folgte der Einsatz von Wechselbehältern für Lebensmitteltransporte und Baustoffe wie Zement mittels kipprunden Silocontainern. Krananlagen schlagen heute Güter in Arosa, Davos, Scuol, Zernez und Campocologno im Puschlav um. Im Oberengadin steht das Umschlagzentrum Samedan, unweit von St. Moritz. Von hier aus wird das gesamte Oberengadin bedient.

Zuletzt gebaut wurde das Terminal von Ilanz-Schnaus in der Surselva an der Strecke Chur-Disentis für die Umladung der Verkehre der Mineralwasserquelle Vals von der Straße auf die Schiene. Über die Bernina-Linie mit dem Kulminationspunkt in 2.233 Metern Höhe gelangt aus Tirano in Italien Mineralöl in die Region und in der Gegenrichtung finden Holztransporte statt.

Die Nutzung der Schiene für Güterverkehre im Gebirgskanton Graubünden weist einen großen Vorteil auf: Die Bahn fährt bei nahezu jedem Wetter. Hinzu kommen Vorteile im CO₂-Vergleich und im zeit- sowie kostenintensiven Einsatz von Lkw-Fahrern.

Lasten auf Zahnradern und am Seil

Neben Schienenbahnen verkehren in der Schweiz auch Zahnrad- und Seilbahnen, die sowohl Personen als auch Fracht befördern. Ein Beispiel: Der autofreie Touris-

musort Wengen im Berner Oberland ist jeweils am zweiten Januarwochenende Skiweltcup-Austragungsort der legendären Lauberhornrennen. Die nur 80 Zentimeter breite Spur der Wengernalpbahn, einer Zahnradbahn zwischen Lauterbrunnen und Grindelwald, ist abgesehen von Helikoptern - die einzige Zubringeroute für Dorfbewohner, Feriengäste, Athleten, Zuschauer, die Gerätschaften für die TV-Übertragungen in alle Welt und Sicherheitsnetze für die Rennstrecke. So kommen bis zu 2.000 Tonnen Material zusammen, die mit der Zahnradbahn nach Wengen und wieder ins Tal transportiert werden, darunter auch geländegängige Kleintransporter der Armee für die Verteilung der Verpflegung.

Standseilbahnen versorgen beispielsweise autofreie Orte wie Braunwald im Kanton Glarus. Und mit der steilsten derartigen Bahn der Welt - mit einer Neigung von mehr als 110 Prozent - geht es nach Stoos im Kanton Schwyz. Durch die Luft schweben Lasten auch in die drei Tourismusorte Bettmeralp, Riederalp und Fiescheralp des Aletsch-Gebiets im Kanton Valais. Ins autofreie Mürren im Berner Oberland führen zwei Routen: Vom Talboden in Stechelberg pendelt eine reine Transportseilbahn für das Gepäck der Feriengäste. Bis zu sechs Tonnen hängen an der Barelle unter der Kabine der Windenliftseilbahn ab Lauterbrunnen und werden auf Grütschalp auf einen zweischigen Flachwagen der Adhäsions-Meterspurbahn nach Mürren umgeladen. Dazu gehören Umzugsmöbel ebenso wie Kühe.

Noch ein Highlight: Die höchste Bahnstation Europas in 3.463 Metern Höhe auf dem Jungfraujoch wird seit Ende 2020 über die Gondelbahn Eiger-Express mit vier Kabinen für Lasten mit bis zu zwei Tonnen Gewicht ab Grindelwald Grund nach Eigergletscher und von dort weiter mit der Jungfraubahn, einer Zahnradbahn, versorgt.

