

-6,0

26,12

Das kürzlich abgeschlossene Leasing von drei mehrsystemfähigen Elektroloks Euro 9000 durch Railcare, das Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) der Schweizer Coop-Handelsgruppe, kam überraschend. Spekulationen, was das verhältnismäßig kleine Güterbahnunternehmen mit den zurzeit stärksten E-Loks auf dem Markt im Sinn haben könnte, schob Geschäftsführer Philipp Wegmüller sogleich den Riegel vor: „Wir setzen unsere Strategie schneller Shuttlezüge in der Schweiz konsequent fort. Künftig werden sie länger und bis zu 1.224 Tonnen schwer sein. Dank der starken Motorisierung und höheren Beschleunigung können wir so im Personenverkehr am Gotthard und Lötschberg mithalten und rund um die Uhr die optimale Versorgung unseres landesweiten Filialnetzes sicherstellen. Es gilt, die knapp verfügbaren Trassen maximal zu nutzen. Zudem erlauben die Dual-Loks, ohne Manöver in unsere fahrdrahtlosen Verteilzentren zu fahren.“

Der neueste Coup von Railcare setzt die Reihe engagierter Schritte des EVUs fort, das kompromisslose Ziel von Coop, die Vorteile der Schiene auch in der kleinräumigen Schweiz zu nutzen, umzusetzen. „Grüne Logistik aus eigener Hand“ lautet die Devise, wobei die Wirtschaftlichkeit über die ganze Logistikkette gesehen konkurrenzfähig bleiben muss. Die 2009 gegründete Coop-Tochter steht Innovationen äußerst aufgeschlossen gegenüber. Dazu gehören kontinuierliche Verbesserungen von Equipment und Prozessen. Praxisorientierte Neuerungen unterstützen den strategischen Auftrag: Reduktion von Lärm- und Schadstoffemissionen. Das hat sich bisher offenbar auch wirtschaftlich ausgezahlt.

**Erfolgsfaktor: Innovationen einsetzen**

Einige Beispiele: Das von Grund auf von Railcare neu entwickelte, nach eigenen Angaben weltweit einzigartige System „rCE-Powerpack“ ermöglicht, Lebensmittel und andere Güter beim Bahntransport mit kinetischer Energie statt mit Treibstoff zu temperieren. Das System wandelt die kinetische Energie der Radachse in elektrische Energie um und speichert sie in Akkus, die auch während Standzeiten die korrekte Temperierung der Waren in den Containern gewährleisten. Das Powerpack besteht aus einem Adapterrahmen, der auf einen klassischen Tragwagen aufgelegt wird und in den das komplette Energieversorgungssystem (Akkus, Inverter, Generator) eingebaut ist. Über Lastdosen werden die Kühlaggre-

gate mit Strom versorgt. Ergänzt wird es durch ein satellitengesteuertes Überwachungs- und Steuerungssystem. Der Einsatz kann den Treibstoffverbrauch pro transportiertem Container laut Railcare um 75 Prozent senken.

Zu Beginn war BLS Cargo die Traktionärin der Züge von Railcare. Ab 2017 übernahm Railcare dies in Eigenregie mit gemieteten Lokomotiven und selbst ausgebildeten Lokführern. 2021 beschaffte das Unternehmen sieben Vectron-Loks von Siemens mit einer Leistung von jeweils 6.400 Kilowatt. Das eingebaute Diesel-Power-Modul ermöglicht das Rangieren ohne Fahrdraht. Zusätzlich sind die Loks mit einer Funkfernsteuerung und einer halbautomatischen Bremsprobe ausgerüstet. 2024 stießen drei Euro 9000 (9.000 Kilowatt) von Stadler Rail hinzu.

Als 2021 Railcare auch den Einzelwagenladungsverkehr für Coop übernahm, verlor SBB Cargo mit einem Schlag 30.000 jährliche Wagenladungen. Railcare organisierte diese völlig neu: Statt einzelne Schiebewandwagen aufwendig zu rangieren, setzte man auf Shuttles im unbegleiteten Kombinierten Verkehr (UKV) mit fixen Behältern. Auf den sechsachsigen Coop-Rail-Tragwagen mit Mitteldrehgestell (SDGGMRS) finden zwei 45-Fuß-Reefercontainer Platz. Für das Be- und Entladen wird weiterhin die Bahnrampe verwendet. Die Standardcontainer mit europäischen Maßen (13.716 mm Länge mal 2.600 mm Breite mal 2.896 mm Höhe) sind mit einem elektrischen Kühlaggregat ausgerüstet und fest installiert. Über die dreiteilige Verladeplattform wird der Höhenunterschied zur Rampe ausgeglichen und ermöglicht maximale Flexibilität für die Be- und Entladung mit Flurförderfahrzeugen. Mit einer Kapazität von 66 Europaletten pro Tragwagen und der permanenten Temperaturüberwachung sind die Behälter für alle Warentypen geeignet.

Container Mover erlauben den Umschlag der Ladeeinheiten ohne aufwendige Infrastruktur. Ein Bahngleis angrenzend an eine parallele und stabile Straßenunterlage genügt. Die Container-Mover-Fahrzeuge können sämtliche 7,45-Meter-Wechselbrücken horizontal halbautomatisch innerhalb weniger Minuten vom Zug auf einen Lkw und umgekehrt umschlagen. Dazu werden entweder normale Lkw oder sogenannte Hofffahrzeuge mit dem System von Innovatrain ausgerüstet. Eine Weiterentwicklung ist bereits im Haupthub Schafisheim im Testbetrieb. Der Fahrzeughersteller Gaussin schuf ein elektrisch angetriebenes Fahrzeug mit vollautomatisiertem Umschlag. Ein Wagenadapterrahmen ist für den Horizontalumschlag der Wechselbrücken aber unumgänglich und die Schnittstelle zwischen Last- und Bahnwagen. Am Tragwagen sind dazu keine Veränderungen nötig, die Montage des Rahmens ist einfach und schnell und der Rahmen kann jederzeit wieder entfernt werden.

Seit Juli 2024 sind zwei vollelektrische Kühlsattelaufleger von Volvo für Railcare im Einsatz. Sie pendeln zwischen dem Tessin und der Deutschschweiz auf den Strecken Balerna - Chur (180 km) und Balerna - Gossau (283 km) über den San Bernardino mit einem Höhenunterschied von 1.330 Metern. Die Ladekapazität beträgt jeweils 22 Tonnen. Eine Lösung für Strecken, für die die eigene Bahn nicht genutzt werden kann.

**Erfahrungen und Perspektiven**

Railcare hat für Coop und weitere Unternehmen, welche die Züge mitbenutzen, im UKV im letzten Jahr 18.120 Tonnen CO<sub>2</sub> eingespart. Entsprechend wurden mit der Verlagerung von der Straße auf die Schiene allein 2023 mehr als 17 Millionen Lkw-Kilometer vermieden, gibt Railcare an. Das waren 0,97 Prozent der 1,747 Millionen Fahrzeugkilometer, die 2023 sonst im Binnenverkehr mit schweren Lkw (größer 3,5 Tonnen Gesamtgewicht) erbracht worden wären, und drei Prozent mehr als 2022. Die Zahl der angefallenen Lkw-Kilometer ist 2023 gegenüber 2022 um 2,2 Prozent zurückgegangen.

„Auch die Kosten-Nutzen-Analyse fällt für Coop insgesamt positiv aus“, fasst Railcare-CEO Wegmüller zusammen. „Dank kontinuierlich steigender Auslastung, Netzoptimierung, laufend modernisierten Technologien und konsequenter Digitalisierung verbessert sich unser Resultat jedes Jahr.“ Mit Zahlen will er dies allerdings nicht belegen. Auf die Frage, ob sich die „Eine-Bahn-Strategie“ für Coop lohnt, meint er: „Ja, in jeder Hinsicht. Ausschlaggebend ist jedoch nicht die 'Eine-Bahn-Strategie', sondern die 'Eigene-Bahn-Strategie'. Sie ist ökologisch und ökonomisch nachhaltig.“ Zu den künftigen Plänen von Railcare gibt sich Wegmüller ebenfalls zugunlich: „Wir werden im Jahr 2025 einen weiteren Schritt in der Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene vollziehen. Noch verrate ich nichts, getreu dem Motto 'Taten statt Worte'.“

Das Modell Railcare, davon ist der Vorstandschef überzeugt, „lässt sich durchaus auch auf andere Branchen und Unternehmen übertragen.“ (zpf/ft)

16,25

-5,7

9,88

-6,1

# Die Eigene-Bahn-Strategie

Kann ein Einzelhändler wirtschaftlich erfolgreich ein eigenes EVU betreiben?

Von Kurt Metz

Die Gütertransportleistung auf Straßen und Schienen von, nach, durch die und in der Schweiz ist 2023 gegenüber 2022 jeweils gesunken

**Transportleistung 2023 in Mrd. tkm und Veränderung zu 2022 in Prozent; Straße: schwere in- und ausländische Güterfahrzeuge sowie leichte inländische Güterfahrzeuge**  
**Schiene: Werte in Netto-tkm**  
 Quelle: Schweizer Bundesamt für Statistik (BFS), 2024

