



# Unabhängigkeit auf Schienen

Railcare sorgt für neue Wege im Güterverkehr. Durch Züge, die ausser einem Lokführer über keinerlei Begleitpersonal verfügen, werden Waren effizient und umweltfreundlich transportiert. Das reduziert die CO<sub>2</sub>-Emissionen erheblich und verändert die Logistik in der Schweiz nachhaltig.

TEXT SOPHIE DÜRRENMATT

Es ist 9:23 Uhr, als sich der Zug langsam in Bewegung setzt. Die sechs Waggons gleiten nahezu geräuschlos über die Schienen – kommen langsam auf Touren. Sie verläuft reibungslos, die Fahrt des dritten Güterzuges an diesem Morgen. Simon Reist (49), Leiter der Railcare-Lokführer in der Westschweiz, bemerkt: «Die richtigen Lokomotiven sind im Einsatz.»

Als erfahrener Lokführer und ehemaliger technischer Kontrolleur für Cargo bei den SBB – er überprüfte militärische Ladungen und sonstige gefährliche Güter – bringt Simon Reist umfangreiches Wissen mit. Bevor er im Juni 2013 zu

Railcare kam, lenkte er Güterzüge quer durch das Land – und meisterte mit ihnen auch topografisch schwierige Strecken. Bei Railcare hat er dann den ersten unbegleiteten Konvoi nach La Praille GE miterlebt. «Ein aussergewöhnliches Ereignis», erinnert er sich. Es war die erste Fahrt dieser Art überhaupt in der Schweiz.

Seit dem 1. Juli 2013 transportiert Railcare Waren für Coop-Verkaufsstellen im Kanton Genf von der Westschweizer Logistikzentrale in Aclens VD bis zum Bahnterminal (Hub) in La Praille. Diese logistische Meisterleistung, bekannt als City Cargo Genève, wurde durch die Übernahme → Seite 24



Railcare hat drei Euro9000-Lokomotiven angeschafft, mit denen 40 Prozent mehr Güter per Zug transportiert werden können.

Von der Schiene auf die Strasse: Lkws übernehmen die letzten Kilometer bis zur Verkaufsstelle.



Simon Reist ist für die Railcare-Lokomotivführer in der Westschweiz zuständig.

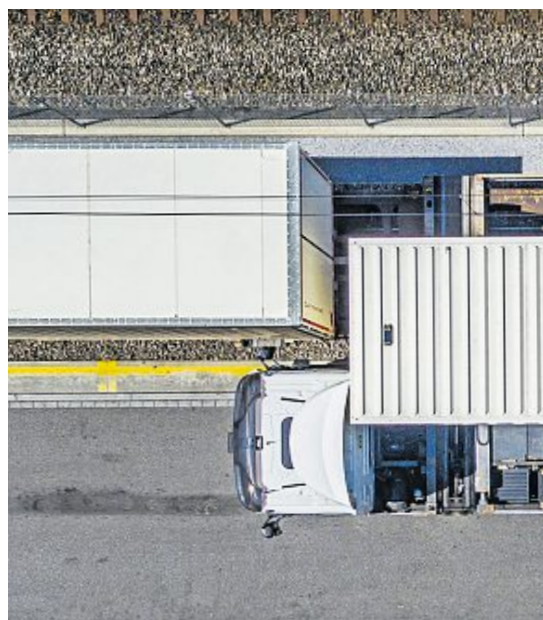


## «Wir versorgen den Tiefkühlbereich des gesamten Kantons.»

**FREDY SCHMID**  
VERANTWORTLICHER DES HUBS IN BRIG

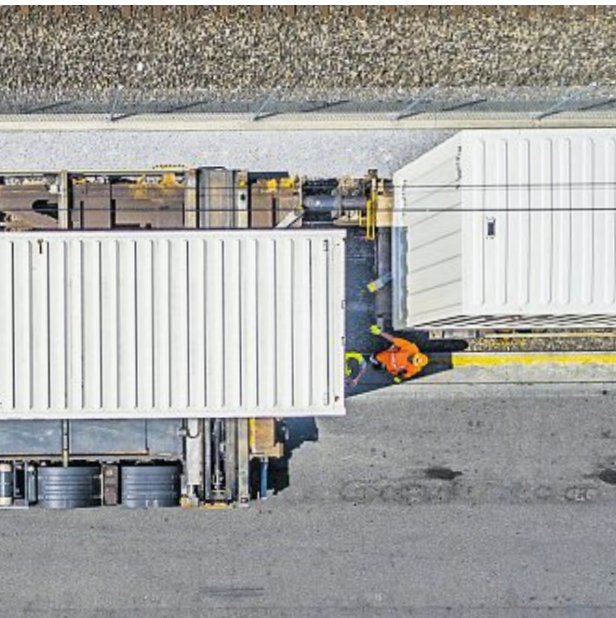
→ von Railcare durch Coop im Jahr 2010 möglich gemacht und erregte in der Transportwelt europaweit Aufmerksamkeit. Als einziges Detailhandelsunternehmen in Europa hat Coop eine eigene Eisenbahngesellschaft und beweist, dass unbegleiteter kombinierter Güterverkehr (UKV) auch auf kurzen Strecken erfolgreich sein kann. Seitdem hat sich diese Art des Transports in der ganzen Schweiz weiterentwickelt.

Beim Bahnterminal in Brig ist Fredy Schmid (48), der Leiter des Railcare-Hubs, mit seinem Team gerade dabei, die Wechselbehälter aus der Coop-Logistikzentrale in Bern für die letzten Kilometer der Lieferung vorzubereiten. Denn wie alle anderen über das ganze Land verteilten Hubs übernimmt auch jener in Brig die Versorgung der Coop-Verkaufsstellen in der Region. «Im Oberwallis werden beispielsweise 26 Verkaufsstellen beliefert», erklärt Schmid. «Zudem versorgen wir den Tiefkühlbereich des gesamten Kantons.»



Verglichen mit Genf birgt das Oberwallis aufgrund seiner besonderen geografischen Bedingungen ganz andere Herausforderungen. Die Belieferung der Supermärkte auf der Bettmer- und der Riederalp erfolgt nach dem Zug- und Lastwagentransport mittels Seilbahn. Heisst: Die Waren werden von der Logistikzentrale in Bern per Bahn transportiert, auf Lastwagen verladen und zur Seilbahn gebracht. «Die logistischen Anforderungen variieren je nach Saison erheblich. Während es in der Nebensaison manchmal nicht mehr als drei Rollbehälter sind, können es → **Seite 27**

Lokführer Simon  
Reist: «2023 haben  
wir 17 Millionen  
Lastwagenkilometer  
eingespart.»



Nahezu 100 Prozent  
der Produkte  
der Pearlwater  
Mineralquellen  
werden über  
die Schiene  
transportiert.

Präzisionsarbeit  
beim Umladen der  
Railcare-Waggons.

Coop setzt sich seit 160 Jahren für ihre Genossenschafterinnen und Genossenschafter ein. Zum Beispiel, indem sie beim Gütertransport wo immer möglich auf die Schiene setzt. Damals wie heute gilt für uns die Devise: Die Nachhaltigkeit liegt Coop am Herzen.



Philipp Wegmüller, Leiter Railcare AG

## Von der Strasse auf die Bahn

**Ist Coop tatsächlich das einzige Detailhandelsunternehmen in Europa, das eine eigene Bahngesellschaft besitzt?**

Vielleicht sogar weltweit! Es ist in vielerlei Hinsicht ein grüner Transport im Alltag. Die Bahn ist sieben Tage die Woche, 365 Tage im Jahr verfügbar. Das ist eine aussergewöhnliche logistische Stärke, die wir noch weiter ausbauen wollen.

**Sie haben gerade drei neue Lokomotiven angeschafft. Welche Vorteile bringen diese?**

Wir haben derzeit sieben Lokomotiven, aber zehn sind notwendig, um das wachsende Angebot zu bewältigen. Mit der neuen Euro9000-Lokomotive können wir pro Zug bis zu 40 Prozent mehr Gütervolumen transportieren als mit den anderen Lokomotiven unserer Flotte. Heute transportieren wir etwa 750 Tonnen Güter pro Zug über den Gotthard oder den Lötschberg. Künftig sind 1224 Tonnen möglich. Es ist einfacher und effektiver, jeden einzelnen Zug zu optimieren, als die Anzahl der Züge zu erhöhen.

**Warum ist Mineralwasser ein perfektes Transportgut für Railcare?**

Wir transportieren fast 100 Prozent der Produkte unserer Schwestergesellschaft Pearlwater Mineralquellen mit der Bahn durchs Land. Sie befindet sich ganz in der Nähe des Hubs in Brig. Das sind jedes Jahr fast 100 Millionen Liter Mineralwasser, die in den Flaschen Swiss Alpina, Aquina, Prix Garantie und anderen Softdrinks zu finden sind. Das sind riesige Mengen und Gewichte, die nicht über die stark befahrenen Autobahnen transportiert werden. Gleiches gilt für den Wein, von dem ein grosser Teil ebenfalls per Bahn vom Süden in den Norden transportiert wird.

**1000**

Wechselbehälter  
über den UKV  
pro Tag

**17 Mio.**

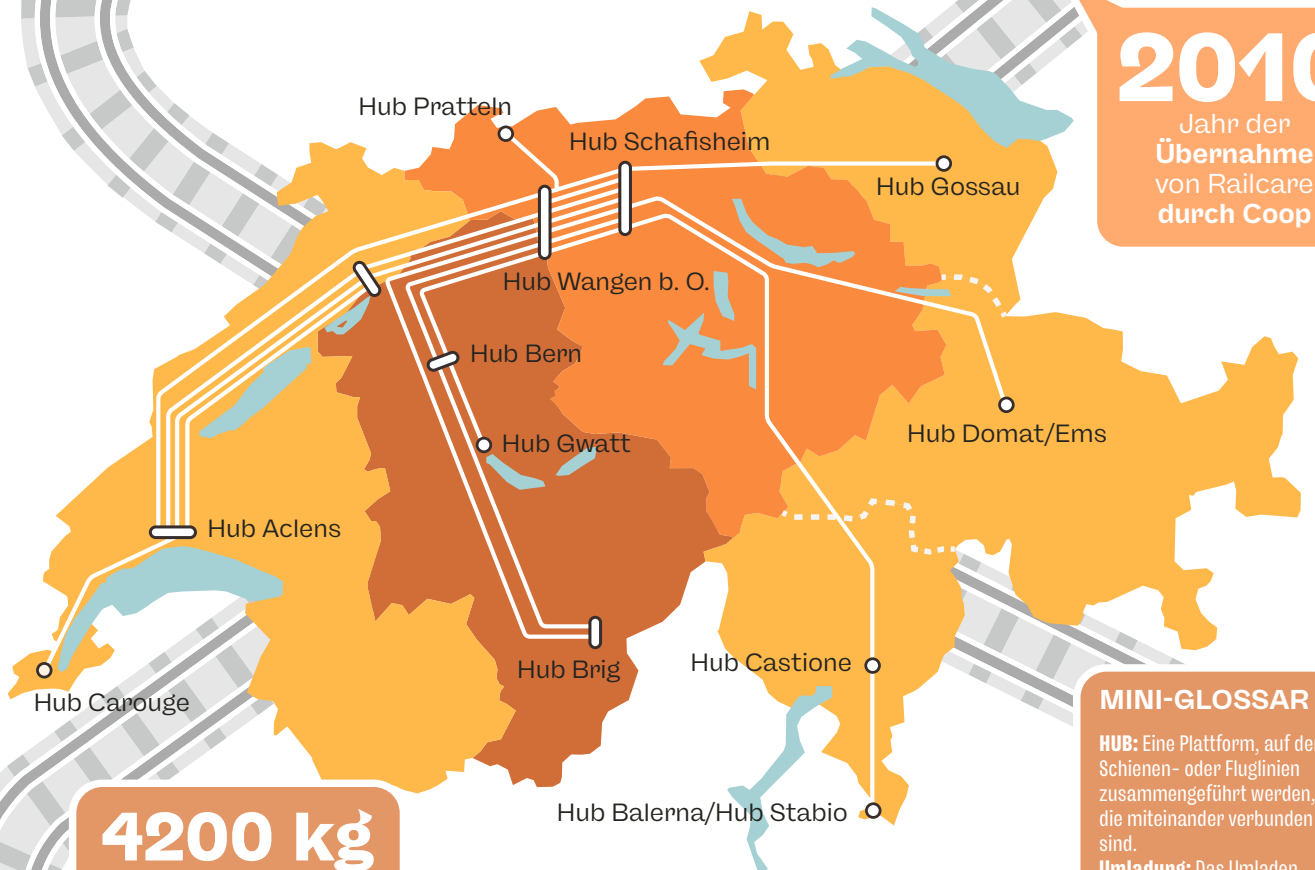
eingesparte Kilometer auf  
den Strassen des Landes  
bis 2023

**18 120**

Tonnen weniger  
CO<sub>2</sub>-Emissionen  
im Jahr 2023

**2010**

Jahr der  
**Übernahme**  
von Railcare  
durch Coop



**4200 kg**

Gewicht eines leeren  
Wechselbehälters

**MINI-GLOSSAR**

**HUB:** Eine Plattform, auf der Schienen- oder Fluglinien zusammengeführt werden, die miteinander verbunden sind.

**Umladung:** Das Umladen von Wechselbehältern aus Güterzügen auf geeignete Lastwagen.

**UKV:** Unbegleiteter kombinierter Verkehr, d. h. ohne Fahrgäste und ohne Zugpersonal ausser einem Lokführer.

**550**

Mitarbeiter:innen  
bei Railcare (Juni 2024)

# Ein nationales Schienen-Netzwerk

**350 012**

UKV-Umschläge  
im Jahr 2023



**Ein Kraftpaket auf Schienen: Die Euro9000 ist die stärkste Lokomotive in Europa.**

→ während der Weihnachtszeit bis zu 120 pro Tag sein, was die Arbeit für uns spannend und herausfordernd macht», erklärt Fredy Schmid.

Dank Railcare wurden in der gesamten Schweiz im Jahr 2023 nicht weniger als 17 Millionen Lastwagen-Kilometer eingespart. Das entspricht einer Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen um 18 120 Tonnen. «Das ist kolossal», findet Lokführer Simon Reist, während er den Zug am Ausweichbahnhof Gilly-Bursinel VD kurzzeitig zum Stehen bringt. «Da wir die Infrastruktur der SBB nutzen, müssen wir anhalten, um die Personenzüge durchzulassen», erklärt er. Jeder müsse seinen Platz in diesem täglichen Wirrwarr auf den Schienen finden.

### Innovative Kühltechnik

Genauso innovativ wie der unbegleitete Güterverkehr auf den Schienen ist dessen Kühltechnik. Denn Frischprodukte wie Käse, Wurstwaren, Fisch und andere Fleischwaren machen einen grossen Teil der transportierten Waren aus. «Während der Fahrt erzeugen die Bahnwagen elektrische Energie. Diese Energie wiederum betreibt das Kühlsystem, wodurch die Kisten ununterbrochen gekühlt werden können», erklärt Reist. Heisst im Klartext: Solange der Zug fährt, können die Wechselbehälter gekühlt werden. Diese Technik wurde von Railcare selbst entwickelt und wird seit 2016 eingesetzt.

Kurz vor der Ankunft am Hub La Praille wartet ein Team von 35 Fachkräften darauf, die Wechsel-

### Eine richtige Maschine

Die Euro9000 des Schweizer Herstellers Stadler ist die stärkste Lokomotive Europas. Ihr modulares Design ermöglicht die Installation von bis zu drei verschiedenen Antriebssystemen (elektrisch, Diesel und/oder Batterien), um dieselben Züge auch auf nicht elektrifizierten Strecken fahren lassen zu können. Diese Lokomotive ermöglicht es, Transportvolumen von Railcare auf den Nord-Süd-Korridoren der Lötschberg- und Gotthard-Strecke zu erhöhen.

EURO9000

brücken zu übernehmen und die Waggon für die Rückfahrt mit Leergut (Kartons, PET, Abfall usw.) neu zu beladen. So entsteht einer von vielen geschlossenen Transportkreisläufen, die täglich im ganzen Land von Railcare ausgeführt werden. ●



Als erfahrener Lokführer bringt Simon Reist nichts aus der Ruhe.