

cargo

Harter Stahl durchs Granitmassiv. ThyssenKrupp wählt für seine Transporte die Gotthardstrecke. 6
Durch den Berg und in die Stube. Möbel Pfister liefert zwei Drittel seiner Möbel frei Haus. 10
Spezialzement für den Basistunnel. Holcim beliefert die Neat-Baustelle. 14
Huckepack von Nord nach Süd. Hupac wird vierzig. Der Pionier des Kombiverkehrs hat klein angefangen. 16



Schotter. 4

Ausstellung 125 Jahre Gotthardbahn. SBB Cargo an der transport logistic. Zufriedene Kunden.

Harter Stahl durchs Gotthardmassiv. 6

Für ThyssenKrupp transportiert SBB Cargo jährlich 200 000 Tonnen Flachprodukte nach Italien.

Ausbalancierter Modalsplit. 9

Interview mit Martin Krispler, Geschäftsleitungsmitglied der Stallinger Swiss Timber AG.

Mit der Gotthardbahn bis fast ins Wohnzimmer. 10

Zwei Drittel seiner Möbel liefert Möbel Pfister frei Haus.

Ein Bahnhof im Aufwind. 13

Cadenazzo bei Bellinzona hat sich zur wachstärksten Tessiner Plattform entwickelt.

Transportleistung plus 7,5 Prozent. 13

12 Milliarden Nettotonnenkilometer bedeutet neuen Rekord für SBB Cargo.

Zement in den Berg. 14

Eigens für den Gotthardbasistunnel hat Holcim den Zement Fortico 5R entwickelt.

Ob das gut geht, wusste keiner. 16

Vor vierzig Jahren wurden die Pioniere des Huckepackverkehrs beargwöhnt.

Auf Herz und Nieren geprüft. 17

Eine der modernsten Lokprüfstationen Europas befindet sich in Bellinzona.

Zahlenjongleur und Zukunftsgucker. 18

Joachim Joos lebt beruflich bereits im Jahr 2020.

Titelbild: Die Kirche von Wassen ist Teil des Gotthardmythos. Dank Kehrtunnels ist sie auf der Fahrt in den Süden dreimal zu sehen. Rechts, nochmals rechts, dann links.

Sie wünschen ein Gratisabonnement?

Sie finden das Online-Formular unter: www.sbbcargo.com/magazin. Dann erhalten Sie *cargo* viermal pro Jahr kostenlos ins Büro oder nach Hause gesandt.

Änderung von Adresse oder Abonnement

Bitte schicken Sie die Originaletikette zusammen mit der Angabe der gewünschten Änderung (Adresse, Anzahl Exemplare, Sprache etc.) per Fax +41 (0)51 229 00 69 oder mit der Post an:

SBB Cargo, Logistikmagazin cargo,
G-MS-MK, Elsässertor, 4065 Basel, Schweiz

Impressum.

cargo 1|07. April 2007. Das Logistikmagazin von SBB Cargo erscheint viermal pro Jahr in Deutsch, Französisch, Italienisch. **Auflage** 20 000 Exemplare. **Redaktion** Susanne Perren (Leitung), Daniel Bürgy, Marcel Hänggi, Adrian Kohler, Christoph Rytz, Tom Schaich.

Grafik/Satz Favo Werbeagentur, Basel. **Litho** ExactaPro, Arlesheim. **Druck** Stämpfli AG, Bern. **Redaktionsadresse** SBB Cargo, «Redaktion Logistikmagazin cargo», 4065 Basel, Schweiz, Telefon +41 (0)51 229 00 16, Fax +41 (0)51 229 01 02, cargomagazin@sbbcargo.com, www.sbbcargo.com

Das Copyright für dieses Magazin liegt bei SBB Cargo. Der Abdruck von Artikeln ist unter Quellenangaben erlaubt. Bitte schicken Sie uns jeweils ein Belegexemplar.



«Am Gotthard treffen sich **Mythos und Mission**. Dieser Idee ist SBB Cargo verpflichtet.»

Liebe Leserin, lieber Leser

Seit 125 Jahren verbindet die Gotthardlinie mit ihrem 15 Kilometer langen Scheiteltunnel den Norden mit dem Süden Europas. Der Gotthard ist einer der wichtigsten Alpenübergänge. Hier treffen sich Mythos und Mission. Hier entspringen der Rhein, die Rhone, die Reuss und der Tessin. Der Tunnel ist eine Pionierleistung und ein Symbol für die schnellere und effizientere Verbindung geografisch getrennter Märkte. Dieser grossen Idee ist SBB Cargo verpflichtet.

Vor 125 brachte der Gotthardtunnel grosse Wirtschaftsräume einander näher; heute tut das die Liberalisierung im europäischen Güterverkehr. Als erste Güterbahn Europas hat SBB Cargo die Chancen und Herausforderungen dieser Liberalisierung gepackt – zum Beispiel im Stahltransport (Seite 6). Drei Länder, eine Güterbahn. SBB Cargo und ihre Töchter transportieren im Takt und durchgehend von Deutschland nach Italien und zurück. Wir bauen auf dem logistischen Know-how des Schweizer Mutterhauses auf und sind fest in den jeweiligen Märkten verankert.

Dieses Angebot von SBB Cargo überzeugt immer mehr Unternehmen. SBB Cargo steigerte 2006 die Transportleistung erneut, und zwar um 7,5 Prozent auf den Rekord von 12,34 Milliarden Nettotonnenkilometer (Seite 13).

Ein logistisches Vorzeigebispiel für Güterverkehre am Gotthard ist die Hupac AG, heutige Marktführerin im transalpinen kombinierten Verkehr. Als vor vierzig Jahren vier Spediteure und der SBB-Güterchef die Hupac AG gründeten, ernteten sie vorerst Argwohn. Wie es trotz diesen ungünstigen Vorzeichen zu einer Pioniergeschichte kam, erzählt einer, der von der ersten Stunde an dabei war (Seite 17).

Auch im innerschweizerischen Transport ist der Gotthard eine wichtige Achse. Die Firma Holcim beliefert den Süden mit Zement und zählt dabei seit Jahren wie auch in Zukunft auf SBB Cargo (Seite 14).

Ich wünsche Ihnen eine vergnügliche Lektüre.

Nicolas Perrin

Leiter Geschäftsbereich International

SBB Cargo an der transport logistic.



Vom 12. bis 15. Juni tritt SBB Cargo an der wichtigsten europäischen Messe für Logistikfachleute in München auf.

Mit rund 1200 Ausstellern und über 40 000 Besuchern ist die transport logistic in München ein Muss für Logistikfachleute. SBB Cargo präsentiert sich an dieser Messe mit einem Aussen-

stand unter dem Motto «Wir tun nur, was wir gut können – Internationale Bahnlogistik» (im Freigelände F8). Eine interaktive Begleitausstellung zum Gotthardbahn-Jubiläum bringt den Gästen in der Lounge von SBB Cargo die Bedeutung der Transitachse näher.

Ae6/6 in modernem Cargo Design.



Achtzig Ae6/6-Loks erhalten ein neues Gewand: Grün oder Rot weicht Blau-Rot.

Zwischen 2007 und 2009 werden bei SBB Cargo rund achtzig Ae6/6 umgespritzt. Diese Loks stellen eine wichtige Produktionsressource für SBB Cargo dar. Sie bleiben daher bis zur Eröffnung des Gotthardbasistunnels im Jahr 2017 Teil der Flotte.

Die ersten zwei Loks sind bereits umgespritzt. Eine wird ab Anfang April in der Sonderausstellung «Alpenqueren» im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern zu bestaunen sein.

Gefahren sehen.

SBB Cargo engagiert sich am Gefahrguttag am 6. Juni 2007 in Basel.

SBB Cargo bietet einen hohen Qualitätsstandard beim Transport von Gefahrgut an. Aus diesem Grund haben sich die SBB 1998 zusammen mit weiteren Transportunternehmen an der Gründung der GeFaSuisse beteiligt. Die GeFaSuisse engagiert sich seit Jahren in der Ausbildung von Gefahrgutbeauftragten. Der alljährliche Gefahrguttag findet dieses Jahr am 6. Juni in Basel statt. Fachleuten stehen Praxis-Workshops zu Gefahrgutkontrolle bei der Bahn, Besichtigung eines Klassifizierungslabors, Ladungssicherung im Lastwagen oder Sicherheit im Gefahrgutlager offen.

► www.gefahrgut.ch

ChemOil präsentiert neuen Marktauftritt.

ChemOil

Ein rot-schwarzes Logo signalisiert Internationalität.

ChemOil verstärkt die internationale Ausrichtung der Unternehmung und unterstreicht mit dem neuen Logo die enge Zusammenarbeit mit dem Mutterhaus SBB Cargo.

125 Jahre Gotthardbahn.



Mit einer interaktiven Ausstellung im Verkehrshaus der Schweiz feiert SBB Cargo das Gotthardjubiläum.

Das Verkehrshaus der Schweiz begeht das Gotthardjubiläum in einer breit gefächerten Ausstellung unter dem Thema «Alpenqueren – teuflich spannende Geschichten».

Einer der Höhepunkte ist die Sonderausstellung von SBB Cargo. Eine Ae6/6-Lok und

zwei begehbare Hbbilns-Wagen am Eingang des Verkehrshauses in Luzern rücken auf spielerische Art und Weise ins Licht, was sonst verborgen bleibt. Im Innern der Wagen zeigen Filminszenierungen und Info-Tafeln auf illustre Art, in welchen Dimensionen die Bahn Gütermengen transportiert. Eine Modelleisenbahn präsentiert die neuesten Cargo-Loks und -Wagen.

Ein Nord-Süd-Spiel führt das Publikum auf

die internationale Schiene von SBB Cargo. Das Kinderspiel sowie Cargo-e-Cards ergänzen die Ausstellung, an der sich SBB Cargo als modernes und zukunftsfähiges Unternehmen präsentiert.

Eröffnung: 4. April 2007. Dauer: bis 28. Oktober 2008.

Mehr für die Kunden. Wenn der Zug dreht.

Im Binnenverkehr stieg die Kundenzufriedenheit auf 7,32 Punkte.

Schweizer Kunden attestieren SBB Cargo für 2006 eine höhere Zuverlässigkeit, mehr Beratungskompetenz und Engagement als im Vorjahr. Trotz Fokussierung des Zustellnetzes stieg die Kundenzufriedenheit auf 7,32 Punkte (2005: 6,89). Sie liegt damit wieder auf dem Niveau von 2003. Weniger gut bewertet wurden das Image von SBB Cargo, die Dauer von Beschwerdelösungen und Rechnungskorrekturen, das Preis-Leistungs-Verhältnis von Transporttarifen und Zusatzleistungen sowie die Wagenverfügbarkeit.

Im internationalen Verkehr schnitt die spontane Zufriedenheit mit einem Wert von 7,91 (Vorjahr: 7,94) sehr gut ab. Verbesserungen wünschen sich die Kunden bei den Antwortzeiten für Angebote, bei der Verfügbarkeit von Wagen und beim Management von Beschwerden.



Mit einer Weltneuheit wird die Gotthardfahrt zum besonderen Spektakel.

Pangottardo heissen die Wagen, in denen sich die frei drehbaren Sitze in den Kehrtunnels bei Wassen wie von Zauberhand plötzlich nach Süden ausrichten.

Seit 24. März sind die Publikumsfahrten in diesem einmaligen Panoramazug ab Basel und Zürich buchbar. Der Pangottardo verkehrt täglich bis am 28. Oktober. Reisende mit einem Billett 1. Klasse zahlen einen Zuschlag von 25 Franken für eine Fahrt nach Locarno.

Stählerne Supply Chain.



SBB Cargo transportiert für ThyssenKrupp Steel jährlich fast 220 000 Tonnen hochwertige Flachprodukte via Gotthard nach Italien.



Coils von ThyssenKrupp Steel warten in Duisburg auf den Transport in Richtung Süden.

beziehungsweise Kombiverkehr. So rollen die aus Coils und gebündelten Flachblechen bestehenden Sendungen entweder direkt per Schiene zur lombardischen Plattform Desio, oder sie absolvieren ihren Vorlauf vom Thyssen-Werkehafen Walsum in gedeckten Binnenschiffen zum wettergeschützten Umschlagterminal der Branchenspezialistin Ultra-Brag im baslerischen Kleinhüningen. Dort wird die Exportware fallweise zwischengelagert oder direkt auf die Bahn umgeladen und von SBB Cargo weitergeführt.

« Im Gegensatz zu Newcomers ist SBB Cargo auf dieser Route etabliert und beherrscht das Geschäft aus dem Effeff. »

Dieter Lindenblatt

«Hier starten mehrere Verkehre», sagt Stephan Keller. Der Kundenbetreuer von SBB Cargo ist in der Basler Zentrale für die Rheinhäfen zuständig. Nicht nur bei Transporten für diesen Auftraggeber stimmt sich der 59-Jährige eng mit seinem Kollegen Adrian Bögli ab, der ThyssenKrupp Steel in Duisburg betreut. Die beiden koordinieren die Verkehre des Stahlprimus Richtung Schweiz und Norditalien und spedieren auch andere Waren vom Norden in den Süden.

Vor Antritt jeder Reise muss SBB Cargo die in den Werken Duisburg, Dortmund, Bochum ▶

klipp & klar	
Ausgangsbahnhof	Duisburg/Rheinhausen
Bestimmungsort	Desio
Distanz	900 Bahnkilometer
Transportgut	Flachstahl
Wagen	Shimmns
Empfänger	ThyssenKrupp Steel AG

Fachkompetenz, Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit.

«SBB Cargo unterscheidet sich von Newcomers dadurch, dass sie längst auf dieser Route etabliert ist und das Spezialgeschäft aus dem Effeff beherrscht», sagt Dr. Dieter Lindenblatt, Direktor Verkehrswirtschaft bei der ThyssenKrupp Steel. Man pflege ein gutes, partnerschaftliches Verhältnis, wozu der prompte Informationsfluss in Problemsituationen massgeblich beitrage.

Mythos Gotthard hin oder her: Wenn die Züge von SBB Cargo wie Perlenschnüre auf der traditionsreichen Achse gen Süden streben, bleibt wenig Raum für Kontemplation. Aus der Sicht von SBB Cargo und ihrer Tochtergesellschaften ist der Gotthard-Bahntunnel Bindeglied zwischen dem Norden und dem Süden des Kontinents. Für immer mehr Kunden erbringt SBB Cargo die durchgehende Produktion aus einer Hand auf dieser bedeutenden Achse.

Ein Paradebeispiel ist ThyssenKrupp Steel, einer der weltweit produktions- und umsatzstärksten Hersteller von Qualitätsflachstahl. Der in Fachkreisen als anspruchsvoll geltende Grossverlader, in dessen Auftrag SBB Cargo regelmässig umfangreiche Exportsendungen nach Norditalien führt, bescheinigt seinem Carrier

Zwei Teile Schiene, ein Teil Wasser, ein Teil Strasse.

Die Produkte von ThyssenKrupp Steel gehen in Italien – laut Lindenblatt «ein interessanter Absatzmarkt» – an die Automobil-, Verpackungs- und Baustoffindustrie. Zum Kundenkreis gehören auch Hersteller so genannter weisser Ware (elektrische Küchengeräte wie Kühlschränke). Daneben exportiert der Stahlriese in eine Reihe anderer europäischer und überseeischer Länder. In Europa ist Italien hinter Spanien und Frankreich sein drittgrösster Markt.

Eine Blechrolle bringt zwischen 15 und 20, bisweilen gar 36 Tonnen auf die Waage. Lindenblatt setzt für deren Transport auf einen Modalsplit nach der Faustregel 40 Prozent Schiene, 40 Prozent Wasser (Rhein), 20 Prozent Strasse



Dieter Lindenblatt von ThyssenKrupp.



Nach langer Reise jenseits des Gotthards angekommen: auf der Umschlagplattform Desio.

und Finnentrop beladenen, eigens für die Beförderung der nässeempfindlichen Stahlrollen konzipierten Waggons des Typs Shimmns ins Rangierareal Duisburg-Rheinhausen holen und zu Kompositionen vereinen.

Wichtigste Drehscheibe in Norditalien.

Summa summarum befördert SBB Cargo für ThyssenKrupp Steel von Duisburg-Rheinhausen und Basel knapp 220 000 Jahrestonnen; davon gehen 120 000 Tonnen nach Desio, 40 000 Tonnen nach Turin und 60 000 Tonnen in die Schweiz. «Desio ist unsere wichtigste Dreh-

scheibe in Norditalien. 70 Prozent der Verkehre, die wir für ThyssenKrupp Steel abwickeln, laufen über sie», sagt Bögli. Im Radius von maximal 100 Kilometern ansässige Empfänger werden von dort per Lastwagen beliefert. Bei Weiterführung der Flachstahlsendungen zur Plattform Maddaloni im Raum Neapel spannt SBB Cargo mit Trenitalia Cargo zusammen.

Ein Anliegen brennt Lindenblatt auf den Nägeln: «In Deutschland, und beileibe nicht nur dort, wird der Schienenwettbewerb seitens ausländischer Bahngesellschaften durch den Mangel an Shimmns- und anderen Stahlwag-

gons begrenzt. Es wäre erfreulich, wenn uns SBB Cargo auf diesem Sektor mehr böte, zumal wir unseren Produktionsausstoss kräftig steigern wollen.» Der Stahlboom sei absehbar gewesen; nun herrsche wegen der Verknappung des Wagenmaterials im gesamten Montanbereich eine «furchtbare Schieflage». Allein bei der deutschen Stahlindustrie bestehe Extrabedarf für 400 Shimmns- plus 3200 andere Spezialwagen. «Deshalb sollte SBB Cargo mehr in diese Flotte investieren.» Lindenblatts Appell ist beim Verwaltungsrat von SBB Cargo auf offene Ohren gestossen: Dieser berät zurzeit über eine entsprechende Flottenaufstockung.

Text: Wilf Seifert. Foto: Hansjörg Egger.

Hungrige Hochöfen.

ThyssenKrupp ist ein globaler, schwerpunktmässig auf die Sparten Stahl, Industriegüter und Dienstleistungen fokussierter Konzern. In über siebenzig Ländern befassten sich 188 000 Mitarbeitende mit innovativen Produkten und Services. Das Segment Steel konzentriert sich auf hochwertige Flachprodukte. Es zählt mit einer jährlichen Produktion von 14 Millionen Tonnen zur weltweiten Branchenspitze. Die ThyssenKrupp Steel AG mit Hauptsitz in Duisburg ist zugleich Führungsgesellschaft und grösstes Einzelunternehmen. Ihre Divisionen bilden die Geschäftseinheiten Steelmaking, Industry, Auto und Processing. Die 30 000 ThyssenKrupp-Steel-Mitarbeitenden erwirtschafteten im Geschäftsjahr 2005/2006 einen Gesamtumsatz von 10,75 Milliarden Euro (17 Milliarden Franken). Das Ergebnis vor Steuern betrug 1,42 Milliarden Euro (2,3 Milliarden Franken). Zur Stahlproduktion werden Koks und Eisenerz benötigt. Die Grundstoffe stammen hauptsächlich aus Nordamerika und Brasilien. Massengutschiffe mit Tragfähigkeiten bis zu 360 000 Tonnen bringen die Fracht nach Rotterdam, wo sie für den Nachlauf zum Duisburger Werkschiffen auf reihengängige Schubverbände umgeladen wird.



Gut balancierter Modalsplit.



Martin Krispler, 31,

ist seit zehn Jahren für die Stallinger-Gruppe tätig. Diese zählt zu den zehn grössten europäischen Unternehmen ihrer Branche. Krispler hat das Domat/Ems-Projekt der am 10. Januar 2006 gegründeten Stallinger Swiss Timber AG begleitet. Er gehört deren Geschäftsleitung an. Die Firma ist eine von vier Töchtern der in Frankenmarkt (A) ansässigen Stallinger Holding. Der von den Brüdern Franz und Leopold Stallinger geführte Konzern beschäftigt 650 Mitarbeitende. Mittelfristig sollen einschliesslich der Schweiz 150 zusätzliche Stellen geschaffen werden. Das Unternehmen erwirtschaftet einen Jahresumsatz von etwa 200 Millionen Euro.

Martin Krispler, die Stallinger Swiss Timber AG baut in Domat/Ems (Kanton Graubünden) das grösste Sägewerk der Schweiz. Warum dort?

Weil wir ideale Bedingungen für das 80 Millionen Franken teure Projekt vorfanden: Autobahnanschluss, Anbindung ans kantonale Schmal- und nationale Normalspurnetz, ein in Gemeindebesitz liegendes 20-Hektar-Areal und politische Unterstützung. Der integrierte Schienenanschluss kostet 20 Millionen Franken extra.

Wie laufen die Prozesse der Anlage?

Diese geht 2008 in Betrieb. Die Rundhölzer treffen aus einem Umkreis von 75 Kilometern per Lastwagen, über längere Distanzen mit der Bahn ein. Sie werden entrindet, vermessen, sortiert, zwischengelagert und eingeschnitten. Nach dem

Sortieren, Trocknen und Hobeln geht das Schnittholz in den Export.

Wo sitzen Ihre wichtigsten Abnehmer?

Neben Weiterverarbeitungsbetrieben unserer Firmengruppe in Österreich und Deutschland versorgen wir den europäischen, den levantinischen, den nordafrikanischen, den US-amerikanischen und den japanischen Markt.

Auf welchen Routen gelangen die Produkte ans Ziel?

Überseeische Destinationen beliefern wir via die Nordseehäfen Hamburg und Bremen, den Mittelmeerraum ab Rijeka (Kroatien) und Koper (Slowenien). Werksnahe Empfänger werden durch Trucks bedient.

Sie starten mit achtzig Leuten im Einschichtbetrieb. Sind Kapazitätssteigerungen geplant?

Wir können auf zwei oder drei Schichten hochfahren, wenn genügend Rohstoff verfügbar ist. Zudem stehen uns im östlichen Teil des Grundstücks 5 Hektar für Expansionen zur Verfügung. Eventuell widmen wir uns auch der Weiterverarbeitung zu Pellets, Leimbindern oder Platten.

Welche Aufgabe kommt der Bahn zu?

SBB Cargo ist für die Schweiz sowie für den Import- und Exportverkehr zuständig; im Kanton Graubünden fährt die Rhätische Bahn. Das Kontraktvolumen von SBB Cargo beläuft sich 2007 auf 280 000 Kubikmeter.

Wer wird die Schnittholztransporte in die Exportmärkte führen?

SBB Cargo, zumal sie in ganz Europa über ein Bedienungsnetz für Holz verladende Kunden verfügt und solides Fachwissen auf diesem Sektor mitbringt. Uns gefallen die Pünktlichkeit und die Kooperationsbereitschaft.

Besteht bei SBB Cargo noch Verbesserungsbedarf?

Ja. Bezüglich Administration, Rechnungsstellung und anderer kleiner Details sind Verbesserungen nötig und sicher auch möglich.

Welches Transportvolumen wird Ihre Firma generieren?

Im Tagesdurchschnitt vier Kompositionen à zwanzig Wagen. Die Rund- und Schnittholztransporte werden über den Rangierbahnhof Buchs (Kanton St. Gallen) geleitet. Zusätzlich verlassen ein- bis zweimal wöchentlich mehrere Wagen mit Hackschnitzeln für Weiterverarbeitungsbetriebe das Werk.

Haftet einem Sägewerk der Makel des Forstvernichters an?

Gesunder Wald braucht Pflege. Das gilt insbesondere für die Schweiz, wo sich der Wald stark ausbreitet und dabei veraltet. Ohne Landschaftspflege gerät das ökologische Gleichgewicht aus den Fugen.

« **5 Hektar für Erweiterungen stehen uns auf unserem Grundstück zur Verfügung.** »

Martin Krispler

Beeinträchtigen die anliefernden und abfahrenden Lastwagen die Ortschaft?

Nein, denn die Lastwagen – bei Vollbetrieb werden es täglich vierzig bis fünfzig sein – nutzen den direkten Autobahnzubringer ohne Durchquerung des Siedlungsgebiets.

Sägewerke verursachen Lärm und Staub. Praktizieren Sie Umweltschutz?

Unsere Verarbeitungsprozesse finden in geschlossenen, schallgeschützten Hallen statt. Das Werk produziert auch keine gesundheitlich bedenklichen Emissionen. Die Bevölkerung kann also ruhig schlafen.

Interview und Foto: Wilf Seifert.



Möbel geschickt kombinieren.



Möbel Pfister liefert zwei Drittel aller Möbel seinen Kunden beidseits des Gotthards direkt ins Haus. Spezialcontainer ermöglichen einen unkomplizierten Transport.

Es ist kalt an diesem frühen Morgen im Tessin. Silvano Crotti, der Verantwortliche des Pfister-Logistikstützpunktes Contone, hat die Handschuhe angezogen und macht sich im Scheinwerferlicht daran, mit einem Portalkran den ersten von zwei Containern vom Bahnwagen auf den bereitstehenden Lastwagen zu heben. Die Container sind tags zuvor im Pfister-Zentrallager in Suhr mit Möbeln für die Tessiner Kundschaft beladen worden, über Nacht durch den Gotthard gefahren und stehen seit drei Uhr früh auf dem Anschlussgleis zum Umschlag auf den Lastwagen bereit.

Auch wenn es auf den ersten Blick so aussieht – normale Wechselcontainer sind das nicht. Sie sind mit 2,3 Meter schmäler als andere und fallen dank Leichtbaukonstruktion auch weniger ins Gewicht. Das hat seinen Grund: Die Con-

tainer werden nicht nur für den Bahntransport, sondern auch für die Auslieferung der Möbel an die Kunden verwendet. «Auf engen Berg- oder Quartierstrassen lässt es sich mit den kleineren, leichteren Containern und entsprechend wendigeren Lastwagen einfacher manövrieren», erklärt Crotti. Pfister arbeitet seit rund zwanzig Jahren mit dem unbegleiteten kombinierten Verkehr.

Mit dem Wechsel zu diesem Transportmodus hat das Möbelhaus nach seinen Bedürfnissen konzipierte Container eingeführt und alle Rampen und Lastwagen diesem System angepasst. Auch im Innern entsprechen die Wechselbehälter den speziellen Anforderungen an einen Möbeltransport: Sie verfügen über Kondenswasserschutz, spezielle Anbindevorrichtungen und einen Holzboden, der ein problemloses Verschieben der Möbel ermöglicht. ▶



Möbel-Pfister-Mitarbeiter liefern einem Kunden einen Schrank ins Haus.



Abfahrt vor Lago Maggiore ins Verzasca-Tal.

klipp & klar

Ausgangsbahnhof	Zentrallager Suhr
Bestimmungsort	Contone (Kanton Tessin)
Distanz	212 Bahnkilometer
Transportgut	Möbel
Wagen	Container
Empfänger	Möbel Pfister AG



Einer von Pfisters Spezialcontainern wird in Suhr auf den Bahnwagen geladen.

500 000 Strassenkilometer weniger.

Woche für Woche schickt Pfister zehn Container über die Gotthardroute ins Tessin. Obwohl die Behälter kleiner sind als üblich, kommen herkömmliche Tragwagen zum Einsatz; eine zusätzliche Klemmvorrichtung sorgt für guten Halt. Insgesamt sind vierzehn Bahnwaggons mit dem «Pfister-Aufbau» in Umlauf, denn es werden nicht nur Contone, sondern fünf der sechs Pfister-Logistikstützpunkte mit der Bahn angefahren – das ergibt über 3100 Fahrten mit je zwei Containern pro Jahr. «Umweltschutz wird bei Pfister

neuen Möbel bei den Kunden im Wohnzimmer stehen. Eine pünktliche Bahn und intelligente, gut eingespielte Abläufe beim Empfänger machens möglich.

Text: Ursula Homberger. Fotos: Dorothea Müller.

« Umweltschutz wird bei Pfister grossgeschrieben. »»

Andreas Grieder

grossgeschrieben», sagt Transportleiter Andreas Grieder. «Unter anderem ist die Pfister-Logistik ISO-14001-zertifiziert.» Dank dem kombinierten Transport Bahn-Strasse spart Pfister jährlich rund eine halbe Million Lastwagenkilometer ein.

Unterdessen ist es hell geworden. Silvano Crotti und sein Team ergänzen die Containerladung mit Möbeln aus dem örtlichen Lager, gönnen sich einen schnellen caffè, und dann geht es los: Ein Lastwagen fährt Richtung Locarno, der zweite ins Misox. Keine 24 Stunden, nachdem sie in Suhr verladen worden sind, werden die



Andreas Grieder, Transportleiter bei Pfister



Pfister in Zahlen.

Möbel Pfister wurde 1882 von Johann Jacob Pfister in Basel gegründet. Heute ist Pfister eine Aktiengesellschaft unter dem Dach der Pfister Arco Holding; Alleinaktionärin ist die F. G. Pfister Stiftung. Mit einem Umsatz von 631 Millionen Franken und einem Marktanteil von 15 Prozent ist Pfister das führende Einrichtungsfachhaus der Schweiz. Es verfügt über ein Filialnetz mit zwanzig Einrichtungszentren, verteilt auf drei Sprachregionen, mit gesamthaft über 140 000 Quadratmeter Verkaufsfläche. Das Pfister-Sortiment umfasst rund 100 000 Artikel, wovon ein Fünftel Eigenmarken sind. Die Pfister-Logistikstützpunkte befinden sich in Freiburg, Ettoy, Sion, Wil (St. Gallen), Mels, Contone und Suhr (Zentrallager).

Cadenazzo: Ein Bahnhof im Aufwind.

Von aussen praktisch unbemerkt, hat sich der Bahnhof Cadenazzo in den letzten Jahren zur zuwachstärksten Umschlagsplattform im Tessin entwickelt. Cadenazzo liegt zwischen Bellinzona und Locarno in nächster Nähe zur Industrie und zum Gewerbe der Magadinoebene, zur Autobahn A2 und an der internationalen Bahnlinie Bellinzona–Luino. Diese strategisch günstige Lage, der Portalkran und eine Freiverladezone, in der auch übergrosse Güter umgeschlagen werden können, haben dazu geführt, dass im vergangenen Jahr beinahe 20 000 Wagen von respektive nach Cadenazzo geschickt wurden. Dies entspricht einer Zunahme von 6000 Wagen innerhalb von fünf Jahren. Rechnet man die Sendungen der fünf umliegenden Bahnhöfe dazu, die von Cadenazzo aus bedient werden, ergibt das für 2006 sogar ein Total von 28 000 Wagen.

Die Kundenliste ist vielfältig. Zu den grossen und regelmässigen Kunden gehört der Kanton Tessin, der täglich sechs Wagen mit 21 Containern Kehrlicht zur Verbrennung in die Deutschschweiz schickt. Migros erhält für ihr Tessiner Verteilzentrum in Sant' Antonio täglich ebenfalls sechs Wagen, zumeist mit Frischprodukten. Stisa SA, die ihren Standort unmittelbar am Bahnhof hat, ist auf internationale Containertransporte spezialisiert. Auf ihren Anschlussgleisen fertigt die Paketpost

täglich zehn Wagen ab. Zwei Mal wöchentlich trifft ein Zug mit Brennstoff für die Firma Pedrazzini ein, deren Tanklager sich direkt hinter dem Bahnhof befindet. Das Transportunternehmen Galliker betreibt am Bahnhof sein Logistikzentrum. Der Alteisenhändler Fratelli Giuliani verschickt jährlich 800 bis 1000 Wagen nach Italien. Hinzu kommen Kleinmengen und Einzelwagen verschiedener Kunden, unzählige Ladungen, die im Freiverlad umgeschlagen werden, und Cargo-Domino-Sendungen.

Die Entwicklung der letzten Zeit hat dazu geführt, dass der Bahnhof Cadenazzo aus allen Nähten zu platzen beginnt. Daher soll noch in diesem Jahr ein neuer Freiverlad gebaut werden. Knapp einen Kilometer Richtung Locarno entstehen auf einem 60 000 Quadratmeter grossen Gelände vier neue Gleise zu je 400 Meter für den Belad und Entlad von Bahnwagen. Auch die Büroräumlichkeiten von SBB Cargo werden neu hier angesiedelt. In Cadenazzo ist man sich sicher, dass die Plattform weiter an Bedeutung gewinnen wird. Mit der Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels im Jahr 2017 erst recht.



SBB Cargo fährt neue Rekordleistung.

SBB Cargo steigerte die Transportleistung 2006 um 7,5 Prozent. Über 12 Milliarden gefahrene Nettotonnenkilometer signalisieren eine neue Rekordleistung.

Im schweizerischen Binnenverkehr verzeichnete SBB Cargo ein Leistungswachstum von insgesamt 6,5 Prozent auf 4,15 Milliarden Nettotonnenkilometer. Nach dem Rückgang des Vorjahres wuchs der Transport von Einzelwagen und Wagengruppen (Wagenladungsverkehr) in der Schweiz mit 9,4 Prozent deutlich an. Das Wachstum erfolgte gleichzeitig mit der Mitte Jahr durchgeführten Fokussierung auf 323 Bedienungspunkte.

Auch SBB Cargo Deutschland und SBB Cargo Italien bauten die Verkehrsleistung stark aus: In Deutschland um 29,5 Prozent, in Italien um 16,8 Prozent. Ende 2006 verkehrten in Deutschland wöchentlich 410 Züge (Vorjahr: 360). In Italien waren es 380 Züge pro Woche (Vorjahr: 260). Erstmals fuhr SBB Cargo damit 30 Prozent ihrer Transportleistung im Ausland.

Der Containerboom im internationalen Güterverkehr, die anhaltend hohe Nachfrage nach Stahltransporten in Europa sowie die positive Entwicklung der Konjunktur vor allem im letzten Quartal haben das Wachstum begünstigt.

Pünktlichkeit weiter verbessert.

Die Pünktlichkeit im internationalen Nord-Süd-Verkehr für Kunden mit Qualitätsvereinbarungen konnte bei höherer Verkehrsleistung auf 81 Prozent verbessert (Vorjahr: 75 Prozent) werden. Rund vier Fünftel aller Züge gelangen damit pünktlich oder mit maximal einer Stunde Verspätung an ihren Bestimmungsort.

Im schweizerischen Binnenverkehr führen die Güterzüge auf hohem Niveau noch pünktlicher. 96 Prozent der Güterzüge im Wagenladungsverkehr (Vorjahr: 93,6 Prozent) erreichten ihren Zielbahnhof pünktlich oder mit einer Verspätung von maximal dreissig Minuten.

Mit der Bahn für die Bahn.



Der Baustoffhersteller Holcim beliefert in Zusammenarbeit mit SBB Cargo täglich zwei Baustellen der Neat im Tessin mit Zement. Mit bedeutenden Investitionen ins Rollmaterial bekennt sich Holcim zur Bahn.

Mindestens hundert Jahre muss der Beton im neuen Gotthard-Basistunnel halten. Und dabei einer Temperatur von bis zu 40 Grad trotzen. Deshalb ist es kein gewöhnlicher Beton, der für dieses Jahrhundertbauwerk verwendet wird. Vielmehr liegt ihm eine speziell entwickelte Zementmischung zugrunde: der Neat-Zement «Fortico 5R». Produziert wird er im Werk Siggenthal im Kanton Aargau, dem Standort Mittelland der Holcim (Schweiz) AG. Das Werk beliefert die beiden Baulose Bodio und Faido.

Wie es für ein solches Projekt zu erwarten ist und wie es die Auftragsbedingungen erforderten, erfolgt die Belieferung der Baustellen jenseits

des Gotthards auf dem Schienenweg. Auch wenn die Alptransit Gotthard AG nicht die einzige ist, die ihre Rohstoffe per Bahn erhält – insgesamt verlassen 65 Prozent des Zements das Werk mit SBB Cargo –, hat Holcim hinsichtlich dieses grossen Auftrags die Bahnlogistik in Siggenthal ausgebaut. Seit drei Jahren sind ein neuer, 65 Meter hoher Zementsilo für den Bahnverlad und eine neue Verladehalle in Betrieb. Hier läuft alles automatisiert ab, gesteuert von einer kleinen Kommandozone aus. Ein Roboter schiebt die leeren Wagen nach, ein Monitor blendet die von einer Kamera erfasste Wagennummer ein, Ist- und Sollgewicht der Wagen werden ermittelt,

klipp & klar

Ausgangsbahnhof	Siggenthal (AG)
Bestimmungsort	Bodio und Faido
Distanz	200 Bahnkilometer
Transportgut	Zement
Wagen	Uacns-Zementwagen
Bauherr	Alptransit Gotthard AG

die beiden Abfüllstutzen heben und senken sich per Knopfdruck – und rundum ist es erstaunlich



Zementumlad aus einem Holcim-Spezialbahnwagen in einen Lastwagen.



Weltneuheit beim Rollmaterial.

Zusammen mit der auf Schüttgutwagen spezialisierten STAG Maienfeld und der Josef Mayer Waggon AG hat Holcim einen wegweisenden Zementsilowagen des Typs Uacns entwickelt. Sein herausragendstes Merkmal ist ein automatisches System zum Öffnen und Schliessen der Domdeckel. Mittels eines Pneumatikzylinders an der Verladeanlage wird am Bahnwagen ein Schalter betätigt, der das Öffnen und Schliessen der Domdeckel auslöst – eine patentierte Weltneuheit. Der Wagen wurde in Leichtbaukonstruktion gefertigt und verfügt bei 20 Tonnen Eigengewicht über eine Nutzlast von 70 Tonnen.

Ein Ja zur Bahn.

Holcim hat insgesamt 35 der neuen Zementbahnwagen beschafft. Weitere 45 Wagen kauft die Vermietungsgesellschaft Wascosa, mit der Holcim zusammenarbeitet. «Diese Investition ist ein klares Bekenntnis zur Bahn. Diese Wagen werden in den nächsten dreissig Jahren im Einsatz sein», sagt Hubert Meier. Bereits ab 50 Kilometer kommt bei Holcim die Bahn zum Einsatz; ab dieser Distanz ist der ökologische Schienenweg auch ökonomisch.



Vom Zement zum Beton.

Für die Herstellung von Zement werden Kalk und Mergel in einem Drehofen bei Temperaturen von fast 1500 Grad zu sogenanntem Klinker gebrannt. Der kieselgrosse Klinker wird anschliessend mit Gips und allfälligen weiteren Zusatzstoffen zu Zementpulver vermahlen. Ein Kubikmeter Frischbeton besteht aus einer Mischung von rund 300 Kilogramm Zement, 150 Liter Wasser, 600 Kilogramm Sand und 1400 Kilogramm Kies.

Holcim: Gewicht auf der Schiene.

Für Holcim (Schweiz) AG stehen 610 Zementsilowagen und weitere 280 Bahnwagen für Kies-, Kohle- und Gipstransporte im Einsatz. Rund die Hälfte aller Zementtransporte wickelt das Unternehmen auf der Schiene ab.

Holcim Schweiz ist eine Tochtergesellschaft des weltweit tätigen Baustoffkonzerns Holcim Ltd. Sie produziert Zement, Kies und Beton. Das Unternehmen stellt in den Werken Brunnen, Eclépens, Siggenthal und Untervaz pro Jahr etwa 2,5 Millionen Tonnen Zement her.

Holcim beschäftigt in der Schweiz rund 1300 Mitarbeitende.

sauber. Fünfzehn Minuten dauert es, bis der Wagen mit 60 bis 70 Tonnen Zement befüllt ist.

Jeden Tag ein Neat-Zug.

Jeden Tag werden in Siggenthal fünf Züge beladen; jeweils einer davon ist für die beiden Neat-Baustellen im Tessin bestimmt. «Dieser Grossauftrag sichert uns rund ums Jahr eine konstante Grundauslastung» sagt Hubert Meier, Leiter Bahntransporte bei Holcim. «In den Wintermonaten ist die Nachfrage nach Zement nämlich rückläufig, da bei Temperaturen um den Gefrierpunkt viel weniger betoniert wird.»

Holcim transportiert ihren Zement in Ganzzügen, die ab Siggenthal unverändert bis ins Tessin fahren. Ein solcher Zug hat acht bis zwölf Wagen, sein durchschnittliches Gewicht liegt

bei 600 Tonnen. Der Zug fährt über Nacht ohne Halt nach Faïdo, wo vier Wagen abgehängt werden. Dann geht es weiter südwärts bis Bisasca. Dort manövriert das lokale Cargo-Team die Wagen auf den ehemaligen Abladeplatz der Monte-Forno-Werke bei Bodio.

Während der Zement in Faïdo direkt vom Bahnhof aus über eine Druckluftleitung in das Silo auf der Baustelle vor dem Tunneleingang befördert wird, gestalten sich die Dinge in Bodio komplizierter: Der Zement muss auf dem ehemaligen Monte-Forno-Gelände von den Bahn- in Lastwagen umgeladen und zu den drei Silos auf der 5 Kilometer entfernten Baustelle gefahren werden.

Zwanzig Minuten für hundert Jahre.

Unmittelbar beim Zufahrtsstollen verarbeitet das vor Ort errichtete Betonwerk von Holcim den Zement unter Beigabe von Wasser, Sand und Kies zu Frischbeton. Dieser wird in «Raketen» gefüllt: grosse, röhrenförmige Behälter mit spitzer Nase, die auf Schmalspurbahnwagen liegen und korrekterweise Betonfahrmascher heissen. Sie bringen den Beton ins Berginnere, wo die Tunnelbaumaschine mit der Rakete beschickt und der Beton an die bereits armierten Wände gespritzt wird. Zwanzig Minuten müssen reichen für diesen letzten Schritt; danach beginnt der Beton auszuhärten – zwanzig Minuten Eile für hundert Jahre Bestand. Mindestens.

Text: Ursula Homberger.

Fotos: Hansjörg Egger, Alain Bucher



Ob das gut geht, wusste keiner.

Vierzig Jahre Huckepackverkehr hat Theo Allemann erlebt. Als er anfang, wusste die Politik noch nichts von kombiniertem Verkehr.

Als ich Theo Allemann frage, was sich in den letzten vierzig Jahren im kombinierten Verkehr geändert habe, antwortet der pensionierte Hupac-Direktor mit einer Aufzählung vieler Faktoren: technische Entwicklung, Liberalisierung des Bahnverkehrs, Alpeninitiative, Gewichtslimite für Lastwagen, leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe. Aber die anschaulichste Antwort gibt er nach unserem gemeinsamen Mittagessen, als er vor dem Eingang zum Hupac-Bürogebäude einen losen Pflasterstein sieht und sich bückt, um zu sehen, was los sei – ganz Patron, der sich auch um die kleinen Dinge kümmert. Denn als Allemann 1968 für Hupac zu arbeiten begann, musste er sich um jedes Detail kümmern. Die Firma, die heute 360 Angestellte zählt, hatte damals nur zwei

Mitarbeiter: Theo Allemann und ein «Halbtagesfräulein».

Startkapital à fonds perdu.

Hupac wurde am 1. März 1967 gegründet und nahm den Verkehr ein Jahr später mit zehn eigenen Bahnwagen auf – heute sind es 4500. Theo Allemann leitete die Firma bis 2003. Nicht nur Hupac ist in dieser Zeit gewachsen, auch der kombinierte Verkehr hat einen langen Weg zurückgelegt, bis er zu einem zentralen Begriff der schweizerischen und der europäischen Verkehrspolitik wurde. Als vor vierzig Jahren vier Strassentransportunternehmer und der damalige SBB-Güterchef Hupac gründeten, wurden sie von zwei Seiten argwöhnisch angesehen: Viele Bähnler sahen im kombinierten Verkehr eine

unliebsame Konkurrenz; für einige Strassentransporture war es Verrat, mit der Bahn zusammenzugehen. Ob das gut ginge, war ungewiss: Einer der Gründer, erinnert sich Allemann, sagte, er verbuche seinen Beitrag zum Startkapital à fonds perdu.

Die Mentalität habe sich geändert, sagt Allemann, und auch die Rahmenbedingungen. Damals wollten die Pioniere verhindern, dass der Güterverkehr wegen der hierzulande geltenden 28-Tonnen-Limite für Lastwagen die Schweiz umfahre und die Alpen in Frankreich oder Österreich überquere. Unterdessen denkt man beim Stichwort kombinierter Verkehr eher an die Entlastung der Strasse.

Ein grosser Schritt auf diesem Weg sei der Besuch des damaligen Verkehrsministers, Bun-

desrat Willy Ritschard, auf der Hupac-Plattform Melide im Jahr 1976 gewesen, nach dem Ritschard die SBB aufforderte, den kombinierten Verkehr zu fördern. Seit 1994 die so genannte Alpeninitiative vom Volk angenommen wurde, kennt die Schweiz einen Verfassungsauftrag, den alpenquerenden Verkehr auf die Schiene zu verlagern. Die Eröffnung der Strassentunnels am Gotthard (1980) sowie die Aufhebung der 28-Tonnen-Limite (2001) wiederum gaben der Strasse Aufwind – umso wichtiger wurde der Huckepackverkehr.

« Wir wurden von den Bählern wie von den Strassenunternehmern beargwöhnt. »

Theo Allemann

Die technische Entwicklung brachte stärkere Loks, längere Züge, besser aufeinander abgestimmtes Rollmaterial für Schiene und Strasse, neue Umladesysteme an den Terminals. Und die Informationstechnologie krepelte das Wagenmanagement um. Heute kommen auch satellitengestützte Ortungssysteme zum Einsatz, und Hupac kann am Bildschirm in Echtzeit verfolgen, wo sich die rund 100 täglichen Züge befinden. Eines allerdings hat der Fortschritt nicht ausgerottet – worüber Allemann den Kopf schüttelt: Noch immer müssen Frachtbriefe auf Papier ausgefüllt werden.

Was bedeutet dem Basler, der seit 45 Jahren im Südtessin lebt und mit einer Italienerin verheiratet ist, der Gotthard? «Er war mein Brot», sagt Allemann lakonisch. Jetzt ist er pensioniert, und 2008 will er den Sitz im Verwaltungsrat abgeben: «Mit siebzig soll man aufhören und jungen Leuten Platz machen.»



Theo Allemann, 68, lernte Laborant in Basel und Spediteur in Chiasso. 1968 kam er als erster Direktor zu der im Vorjahr gegründeten Hupac und behielt diese Stelle bis 2003. Heute sitzt Allemann im Hupac-Verwaltungsrat und ist Präsident der italienischen

Hupac SpA und Vizepräsident der Cemat. Hupac, das führende Unternehmen im alpenquerenden kombinierten Verkehr, besitzt 4500 Eisenbahnwagen für den Verlad von Sattelaufliegern, Containern und Wechselbehältern und unterhält zehn intermodale Umladeterminale in der Schweiz, in Deutschland, Italien und den Niederlanden. Hupac zählt 360 Angestellte und transportierte 2006 mit hundert Zügen pro Tag 610 000 Strassensendungen oder netto rund 11 Millionen Tonnen Güter.

Text: Marcel Hänggi. Illustration: Michael Meister.

Modernster Fitness-Check für Lokomotiven.



SBB Cargo betreibt im Industriewerk Bellinzona eine der modernsten Lokprüfstationen Europas.

Was einst Revision hiess und vor allem mit einem Schraubenschlüssel vonstatten ging, ist vom digitalen Zeitalter eingeholt worden. In einem Hochspannungsprüflok mit bis zu 75 000 Volt testet SBB Cargo in Bellinzona regelmässig auch die neuesten Generationen von Lokomotiven und deren Komponenten.

Die Zwei- und Mehrsystemlokomotiven der Typen Re482, Re484 und Re474 verfügen über eine ausgeklügelte Elektronik. Um diesen und späteren Anschaffungen gerecht zu werden, erstellte SBB Cargo in Bellinzona eine Hochsicherheitsprüfstation mit schwenkbarer Fahrleitung. Diese kann unterschiedliche Stromfrequenzen auf die Lokomotiven übertragen. Wahlweise können die Lokomotiven in der Test- oder Revisionshalle mit 15 000 Volt Wechselspannung oder 3000 Volt Gleichspannung gespeist werden. «Die Tests werden alle im Stillstand absolviert. Die erfassten Daten überträgt ein Leitsystem direkt auf einen Server. Die digitale Erfassung ist eine Innovation», sagt Michele Villa, Projektleiter des neuen Technologiezentrums.

Ein Tag, ein Check.

Man inspiziere entweder das ganze Fahrzeug – was bei einer Lok von 84 Tonnen einen Tag dauert – oder aber einzelne Komponenten, erklärt Michele Villa und meint damit: Transformatoren, Kompressoren, Ventilatoren, Motoren, Spulen, Widerstände. «Finden wir den Defekt nicht auf Anhieb,

zerlegen wir die Lok systematisch in ihre Teile.»

Von einem geschützten Büro aus steuern und überwachen speziell ausgebildete Fachleute des Industriewerks die Tests. Sie analysieren Spannungen, Temperaturen, die Isolationsfestigkeit und führen Schallmessungen durch. Unzureichende Komponenten bauen die Fachleute aus und ersetzen sie. Jede Lokomotive, die den Prüfstand verlässt, ist hundertprozentig funktionstüchtig. Häufige Fehlerursache sind elektrische Defekte. Die Lokspezialisten von Bellinzona haben im vergangenen Halbjahr 123 Lokomotiven und 1032 Komponenten geprüft. «Im Vergleich zu konventionellen Methoden sind wir etwa doppelt so schnell», sagt Michele Villa.

Das sicherheitstechnisch abgeriegelte Prüflok kam auf 8 Millionen Franken zu stehen und ist seit Juni 2006 in Betrieb.

565 im Umlauf.

565 Streckenloks betreut SBB Cargo im Industriewerk. 485 davon sind konventionelle mit Stufenschalter; 80 verfügen über Stromrichtertechnik.

470 der Streckenloks sind im Besitz von SBB Cargo; 95 fahren für den Personenverkehr (Re420). Von den 470 Cargoloks gehören 80 der neuesten Generation an.

Text: Susanne Perren. Foto: Dorothea Müller.



Wahrsagen mit Variablen.

Der Kapazitätenplaner Joachim Joos erstellt minutengenaue Fahrpläne – zwanzig Jahre im Voraus. Die Neat wird SBB Cargo eine Spitzenposition einräumen.

Auf dem Bürotisch von Joachim Joos gibt es weder ein Zuviel noch ein Zuwenig. Ginge es auch zu Hause nach ihm, stünden dort die Legosteine Spalier. Aber das ist mit einer dreijährigen Tochter und ihren drei älteren Brüdern ein anderes Thema. Umso mehr nutzt der Kapazitätenplaner von SBB Cargo die Ruhe im Büro. Ab sieben Uhr analysiert er, bündelt und skizziert, was im Jahr 2020 auf SBB Cargo zukommt und welche Chancen der Gotthard-Basistunnel für SBB Cargo birgt. «Mit der Neat verfügt die SBB über die erste alpenquerende Flachbahn in den Alpen. Wir fahren von Hamburg bis Mailand oder Genua ohne Bergtraktion, also ohne zusätzliche Lokomotive.»

Joachim Joos plant mit seinen Analysen zwanzig Jahre und mehr voraus – ein weiter

Horizont in einer Branche, in der vorwiegend das Tagesgeschäft den Takt bestimmt.

Denken und Fahren im 2020.

Joos ermittelt, wie viele Züge pro Tag und Stunde mit welcher Geschwindigkeit auf dieser Strecke verkehren werden. «Ich erstelle auch minutengenaue Fahrpläne für das Jahr 2020», sagt er. Rückschlüsse auf den Güterverkehr berechnet er anhand von Annahmen über Zuggewicht, Zuglängen und den prognostizierten Frachttonnen. Eine Fixgrösse ist der Trassenbedarf des Personenverkehrs.

«Auf der Gotthardachse ist der Güterverkehr dominant», sagt Joos. Der Güterverkehr wird in Zukunft an Wochentagen sechs Trassen pro Stunde belegen. Der Personenverkehr wird jede

Stunde einen InterCity-Zug durch den Basistunnel führen und an Wochenenden den Halbstundentakt anbieten.

Kopfgymnastik am Gotthard.

Heute fahren alle Güterverkehrsunternehmen zusammen 170 bis 180 Ganzzüge pro Tag auf der Tunnelbergstrecke durch den Gotthard. Nach der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels im Jahr 2017 sollen es bis zu 260 Züge sein, die mit einer Geschwindigkeit von 100 Stundenkilometer und einer Fracht von 1600 Tonnen das Alpenmassiv durchfahren. Diese Zahlen entnimmt Joachim Joos einer ausgeklügelten Tabelle, die er konstruiert hat: «Oben gebe ich die Menge ein, unten kommen Trassen heraus.» Eminent für die Kunden von SBB Cargo und für

das Bahnunternehmen ist: Der Planer zeigt auf, was für Taten folgen müssen. «Wir gewinnen eine Stunde Fahrzeit pro Fahrt und können höhere Kapazitäten transportieren. Das senkt die Produktionskosten.»

« Oben gebe ich die Mengen ein, unten kommen die Trassen raus. »»

Joachim Joos

Joachim Joos geht von einer Produktivitätssteigerung am Gotthard um bis zu 25 Prozent aus. Diese hängt jedoch davon ab, wie sich die Verkehrsverlagerung oder die Schwerverkehrsabgabe LSVA entwickeln. Und wie sich die zusätzlichen Verkehre im Ausland verbinden lassen. SBB Cargo setzt auf grenzüberschreitende Produktion.

Pfannenfertig modernisieren.

«Wollen wir 2017 deutlich mehr Züge fahren, müssen wir sechs bis sieben Jahre früher die richtigen Lokomotiven sowie zusätzliches Rollmaterial bestellen und den Personalbedarf planen», sagt Joos. Wie ein freies Atom komme er sich manchmal vor, das zwischen Geschäftsleitung, Marketingleuten, Produktionsverantwortlichen und Studien schwebt. Dabei liegt ihm das Experimentelle, zu Hause wie im Job. Er habe den Wok eingeführt, sagt der leidenschaftliche Koch, dessen Kinder fürs Leben gerne Kraut und Knödel – «echt Bayerisches» – mögen. Die asiatischen Gerichte haben auch mit seinem Ordnungssinn zu tun. Fünf Pfannen auf dem Herd sind dem Strukturierer ein Gräuel. Eine gelungene Wokmahlzeit bedingt ein genaues Mise en place, oder wie Joachim Joos es nennt: «Man schafft vorher Ordnung.»

Text: Susanne Perren. Foto: Gian Vaitl.

Joachim Joos. Der Verkehrsbetriebswissenschaftler Joachim Joos, 47, stieg 1998 bei der Verkehrs-AG in Nürnberg als Sachbearbeiter Angebots- und Netzplanung ein. Drei Jahre später wechselte Joos als stellvertretender Betriebschef zur Baselland Transport AG. Als Diplombetriebswirt und Referent für Systemplanung nahm er zwischen 1993 und 1996 diverse Tätigkeiten wahr, bevor er 1996 als Bereichsmanager zur Bayerischen Eisenbahngesellschaft GmbH in München berufen wurde. Ab 2000 war Joos zwei Jahre als wissenschaftlicher Mitarbeiter beim Bundesamt für Verkehr tätig. 2002 übernahm er eine Stelle als Verkehrsplaner im Bereich Verkehrspolitik bei SBB Cargo. Joachim Joos wohnt mit seiner Frau und vier Kindern in Basel.



Kunden Service Center:

Kunden Service Center
Rue de la Carrière 2A
1700 Fribourg
Schweiz
Tel. Schweiz 0800 707 100
Fax Schweiz 0800 707 010
Tel. Europa 00800 7227 2224
Fax Europa 00800 7222 4329
cargo@sbbcargo.com
www.sbbcargo.com

Marketing & Sales:

Verkauf Schweiz (ohne Tessin)
Postfach
4065 Basel
Schweiz
Tel. 0800 707 100
Fax 0800 707 010
cargo@sbbcargo.com

Verkauf Tessin

Tel. 0800 864 360
Fax 0800 864 361

Vertrieb Italien

SBB Cargo Srl
Via Vittor Pisani 7
20124 Milano
Italia
Tel. +39 0331 24 86 74
Fax +39 0331 24 86 89
sbbmilano@sbbcargo.com

Vertrieb Deutschland

SBB Cargo GmbH
Schifferstrasse 200
47059 Duisburg
Deutschland
Tel. +49 (0)203 607 84 07
Fax +49 (0)203 607 84 09
deutschland@sbbcargo.com

Kombiniertes Verkehr

Postfach
4065 Basel
Schweiz
Tel. Schweiz 0800 707 100
Fax Schweiz 0800 707 010
Tel. Europa 00800 7227 2224
Fax Europa 00800 7222 4329
cargo.verkauf@sbbcargo.com

Chemie, Mineralöl

ChemOil Logistics AG
Güterstrasse 97
Postfach
4002 Basel
Schweiz
Tel. +41 (0)61 226 60 60
Fax +41 (0)61 226 60 30
info@chemoil.ch

Instandhaltung:

Elsässertor
Centralbahnstrasse 4
4065 Basel
Schweiz
Tel. +41 (0)51 229 04 50
Fax +41 (0)51 229 04 59
instandhaltung.verkauf@
sbbcargo.com

Rechnen Sie mit uns.

↔ SBB CFF FFS Cargo

Seit es den Gotthard-Tunnel gibt, transportiert SBB Cargo die verschiedensten Güter auf der Nord-Süd-Achse. Und überwindet seit 125 Jahren jedes Hindernis, um ihren Kunden einen Weg zu bahnen. Jeden Tag erfüllt SBB Cargo die höchsten Ansprüche an Sicherheit, Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit. Mehr über unsere massgeschneiderten Transportlösungen erfahren Sie unter www.sbbcargo.com



Seit 125 Jahren sind wir die Pioniere auf der Nord-Süd-Achse. Daran wird sich auch in Zukunft nichts ändern.