

cargo

Das Logistikmagazin von SBB Cargo

1 | 10



BP. 4
Bahn liefert Most für die Strasse.

SBB. 8
Die Güterbahn strukturiert sich neu.

Sappi. 12
Biberist liegt in der Mitte Europas.

Hupac. 14
Gut kombiniert ab Antwerpen.



Bild der Saison.

Bildschirmschoner: Jetzt downloaden.

Ein Blasrohr bläst Zellulose in einen Tank der Sappi Schweiz AG im solothurnischen Biberist. Die frühere Papierfabrik Biberist lässt sich den Rohstoff für die Papierherstellung aus der halben Welt via Schiff und Bahn liefern (siehe Seite 12).

Entdecken Sie die virtuelle Transportreise durch die Bildwelten dieses Magazins – als Bildschirmschoner. Einfach auf Ihren Computer laden. Wir wünschen Ihnen viel Vergnügen!





Auf Achse.

Liebe Leserin, lieber Leser

«Auf Achse» heisst: Morgens vor dem Bundeshaus Kaffee trinken und nachmittags auf den Champs-Élysées flanieren. Die Welt ist zusammengerückt.

«Auf Achse» kann aber auch heissen, ein gemütliches Wochenende zu Hause zu verbringen. Man schneidet die Tulpen aus Holland zurück, garniert den italienischen Pizzateig oder macht es sich auf dem Sofa aus Osteuropa gemütlich.

Die SBB als umfassender, integrierter Mobilitätskonzern bietet beide Dimensionen: Die Kolleginnen und Kollegen des Personenverkehrs haben uns näher an die Welt gebracht; SBB Cargo arbeitet täglich daran, die Welt näher zu uns zu bringen. «Auf Achse» kann also auch heissen: Gar nicht mitbekommen, wie unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Hintergrund für den gewohnten, täglichen Komfort der Industriegesellschaft arbeiten. Im vorliegenden Heft zeigen wir Ihnen wiederum einige Beispiele.

SBB Cargo ist aber noch auf grundsätzliche Weise «Auf Achse»: Kurz vor Redaktionsschluss sind die strategischen Entscheide zur zukünftigen Stossrichtung des Unternehmens gefallen. Das Wichtigste dazu lesen Sie auf den Seiten 8 und 9.

Nicolas Perrin
CEO SBB Cargo

Inhalt.

- 4 **BP.**
Der Most für die Strasse fährt Bahn.
- 6 **Xrail.**
Sassan Rabet über die neue Allianz.
- 8 **SBB.**
Was neu wird. Was bleibt.
- 10 **Port of Switzerland.**
Basel wird Hauptstadt der Schweiz.
- 12 **Sappi.**
Aus Uruguay und Schweden ins Mittelland.
- 13 **Schotter.**
Mehr Relationen. Weniger CO₂.
- 14 **Hupac.**
Klug kombiniert ab Antwerpen.
- 16 **Hobo.**
Grenzenlose Freiheit im Kühlwagen.
- 18 **Juilland.**
Lokführer züchtet Bienen.



Vorwärts auf der Strasse dank dem **Schub der Schiene.**

BP versorgt weltweit und in der Schweiz Autos mit Treibstoff. Um diesen zu verteilen, setzt die BP (Switzerland) AG aber auf die Schiene: Ohne die Bahn blieben die Autotanks leer.

TEXT: URSULA HOMBERGER – FOTOS: BERNHARD LOCHMATTER



Eineinhalb Millionen Liter Benzin – mehr als ein Würfel von 10 Metern Seitenlänge: So viel transportiert ein Benzinzug. Durchschnittlich zwei bis drei solcher Züge oder bis zu 4.5 Millionen Liter mit Treib- und Brennstoffen sind an jedem Werktag allein für die Mineralölhandels-gesellschaft BP (Switzerland) AG auf dem Schweizer Schienennetz unterwegs.

Die BP (Switzerland) AG betreibt in der Schweiz etwa 400 Tankstellen. Daneben ist sie als Grosshändlerin für Heizöl und Treibstoffe tätig

Der direkte Kontakt zu den Ölspezialisten von Chemoil ist Gold wert.

Martin Weideli

und beliefert die Flughäfen Zürich und Genf mit Flugtreibstoff. Versorgt werden die beiden ersten Marktsegmente von rund zehn Grosstankanlagen aus, an denen BP beteiligt ist und die über die ganze Schweiz verteilt

sind. Raffinerien betreibt BP hierzulande keine, sondern bezieht die fertigen Produkte vom Markt in Rotterdam oder von zwei Raffinerien in Deutschland, an denen sie beteiligt ist. Die Einfuhr der Mineralölprodukte in die Schweiz erfolgt hauptsächlich mit Binnenschiffen, vermehrt kommt jedoch auch die Bahn zum Einsatz. Während die Schiffsfracht im BP-Importlager Auhafen in Basel-Birsfelden zwischengelagert wird, können die Bahn-sendungen aus Deutschland die Schweizer Tankanlagen direkt anfahren.

Öl gehört auf die Schiene.

Ab dem Hafen in Birsfelden kommt ausnahmslos die Bahn zum Einsatz. Martin Weideli setzt sich dafür ein, dass dieser Grundsatz eingehalten wird – und er tut dies mit Überzeugung: «Die Bahn ist das sicherste, effizienteste und umweltfreundlichste System für solche Produkte», sagt er. «Selbst nach Pontresina im Engadin liefern wir mit der Bahn, obwohl wird das Öl in Landquart aufwendig von Normal- in Schmalspurwagen umpumpen müssen.»

Qualität von SBB Cargo nach Deutschland exportiert.

Ende 2009 beauftragte die Deutsche BP SBB Cargo, jährlich 700 Güterzüge mit 850 000 Tonnen Erdölprodukten zwischen Raffinerien und Lagern in Süddeutschland zu transportieren. «In diesem Geschäft wird der Bahn ein Maximum an Reaktionsvermögen abverlangt, denn Umdisponierungen gehören praktisch zur Tagesordnung. Aufgrund der Erfahrungen von BP in der Schweiz wussten wir, dass SBB Cargo und ihre Tochter Chemoil flexibel genug sind und mit grossen Mengen umgehen können», sagt Karlheinz Kowalski, Teamleiter Rail bei der Deutschen BP AG. Claus Rütten, Leiter Geschäftsentwicklung und Mitglied der Geschäftsleitung bei Chemoil, kommentiert, man habe BP ein überzeugendes Konzept vorlegen können. Dieses basiere auf einem eigenen Produktionsteam in Karlsruhe, das Chemoil von anderen Transportanbietern unabhängig macht. «Es erlaubt uns, Schweizer Qualität ins grenznahe Ausland zu exportieren», sagt Rütten. «Wenn beispielsweise in einer Raffinerie die Produktion gestoppt werden muss, sind wir dank der engen Verzahnung mit dem Öl-Kompetenz-Center in der Lage, selbst im Ausland von heute auf morgen alle Züge ab neuen Ausgangsorten zu fahren.» Ausschlaggebend für den Zuschlag sei die Leistung in Kombination mit einem guten Preis gewesen.



BP weltweit.

Die BP Gruppe (das Kürzel ist auf den ursprünglichen Namen *British Petroleum* zurückzuführen) mit Hauptsitz in London hat ihre Geschäfte weltweit in die Bereiche Exploration & Produktion sowie Refining & Marketing aufgeteilt. Hinzu kommt der Geschäftsbereich Alternative Energy. Für BP arbeiten 92 000 Menschen in über hundert Ländern; täglich werden 3,8 Millionen Barrel oder 600 Millionen Liter Erdöläquivalent (63 % Erdöl und 37 % Erdgas) gefördert und 5,7 Millionen Barrel oder 900 Millionen Liter verarbeitete Produkte abgesetzt. Weltweit besitzt BP elf Raffinerien, ist an sechs weiteren beteiligt und betreibt 22 600 Tankstellen. 2008 setzte der Konzern 361 Milliarden Dollar um.

BP (Switzerland) AG hat ihren Hauptsitz in Zug und beschäftigt 135 Mitarbeiter. Nebst dem Handel mit Mineralölprodukten ist sie auch im Handel mit Schmierstoffen unter dem Markennamen Castrol und BP aktiv.

Weideli arbeitet seit acht Jahren für BP. Nimmermüde setzt er sich dafür ein, das Optimum aus der Schiene herauszuholen: «Ich durchleuchte alle Operationen stets aufs Neue und suche nach Optimierungspotenzial.» Dies geschieht in enger Zusammenarbeit mit dem Öl-Kompetenz-Center von SBB Cargo. Das Spezialistenteam für Öltransporte wird intern salopp «Ölinsel» genannt. «Der direkte Kontakt zu diesen Spezialisten ist Gold wert. Einerseits führt er für uns zu zeitnahen Informationen und andererseits kann SBB Cargo aufgrund unserer Rückmeldungen ihre Angebote kundenspezifisch optimieren – eine Win-win-Situation.»

Harsches Umfeld – aber diversifiziert in die Zukunft.

Weniger optimistisch als die Transporte beurteilt Martin Weideli die Marktsituation für die Ölbranche in der Schweiz. 750 Ganzzüge mit



900 000 Tonnen Mineralölprodukten fährt SBB Cargo jährlich für BP (Switzerland), aber der Markt schrumpft. Der Gesamtverbrauch ist in den vergangenen Jahren leicht zurückgegangen und liegt heute bei knapp über 12 Millionen Tonnen, und das CO₂-Gesetz bezweckt, den Verbrauch weiter zu senken.

Während die Schweizer Gesellschaft noch weitgehend vom Ölgeschäft abhängig ist, setzt der weltweite BP-Konzern aber auf Diversifikation.



Besser, effizienter, wettbewerbs- fähiger.

SBB Cargo und sechs europäische Partner wollen mit der Allianz Xrail die Qualität im internationalen Wagenladungsverkehr erhöhen und die Effizienz verbessern.

INTERVIEW: MARCEL HÄNGGI
FOTO: GIAN VAITL

Herr Rabet, was ist Xrail?

Xrail wurde am 18. Februar als Allianz zwischen SBB Cargo, DB Schenker Rail (Deutschland), Rail Cargo Austria, SNCB Logistics (Belgien), Green Cargo (Schweden), CD Cargo (Tschechien) und CFL Cargo (Luxemburg) gegründet. Die beteiligten Bahnen wollen ihre Netze im Wagenladungsverkehr (WLV) künftig intelligenter miteinander verknüpfen, um international die Zuverlässigkeit zu erhöhen und den Kunden ein verbessertes Produkt anzubieten. Gleichzeitig soll die Effizienz des Systems gesteigert werden, um den WLV in Europa kostendeckend zu betreiben und im Wettbewerb gegenüber der Strasse zu stärken.

Die Vorbereitungen für Xrail reichen bis in die Zeit vor der jüngsten Wirtschaftskrise zurück. Funktioniert, was für einen wachsenden Markt geplant wurde, auch in der Krise?

Ausgangslage für Xrail war, dass der grenzüberschreitende WLV insbesondere für längere Distanzen und schwere Güter gegenüber der Strasse theoretisch im Vorteil ist, dass dieser Vorteil aber heute nicht ausreichend genutzt wird. Das soll Xrail verbessern, denn mit der heutigen Situation können die Bahnen dauerhaft weder international qualitative Kundenwünsche erfüllen noch wirtschaftlich operieren. Die Krise hat die Ausgangslage sogar weiter zugespitzt: Es besteht latent die Gefahr, dass sich Bahnen aus dem Netzwerkgeschäft verabschieden (müssen) und der internationale WLV so weitere Mengen verliert. Daraus könnte eine Nega-



«Ein Energieunternehmen soll auch Lösungen für die Zukunft liefern»: Martin Weideli, BP Schweiz.

In den Bereichen Gas und alternative Energien (Sonne, Wind und Wasserstoff) gehört BP zu den grossen Playern. In den letzten drei Jahren hat die Gruppe 3,3 Milliarden Dollar in erneuerbare Energien investiert und ist mehrere Kooperationen mit Partnern im Alternativenergiebereich eingegangen.

Für BP ist es von elementarer Bedeutung, die Forschung nach erneuerbaren Energien voran-

zutreiben. Denn, so ist man überzeugt, die gesellschaftliche Erwartung an ein Energieunternehmen sei es, auch Lösungen für die Zukunft zu liefern: «Vielfalt statt Einfalt» steht auf einem ihrer Werbeplakate zu lesen. ■

tivspirale entstehen, die den WLV in Europa grundsätzlich bedrohen würde.

Im vergangenen Jahr diskutierte SBB Cargo verschiedene Allianzen, die nicht zustande kamen, nun hat sie eine Strukturreform angekündigt (vgl. Seite 8). Wo ist der Platz für Xrail in diesen Plänen?

Bei den Gesprächen ging es um eine Partnerschaft vor allem für das internationale Ganzzug-Geschäft,

Die Krise hat an der Ausgangslage nichts geändert, sondern hat sie weiter zugespitzt.

Sassan Rabet

das ja nun ausgegründet und weiter fokussiert wird. Xrail dagegen betrifft den Schweizer WLV, der von jeher das Kerngeschäft von SBB Cargo ist und mit der neuen Struktur gestärkt werden soll. In diesem Konzept ist die Stossrichtung von Xrail für SBB Cargo eines der Kernelemente.

Was erhofft sich SBB Cargo von ihren Partnern? Der WLV ist ein Netzwerkgeschäft und deshalb auf

eine hohe Auslastung angewiesen. Um die kritische Auslastung für einen wirtschaftlichen Betrieb zu erreichen, sind die Bahnen auf internationale Verkehre angewiesen. Im WLV-Netz von SBB Cargo machen Verkehre mit Auslandsbezug bereits heute 40 Prozent aus. Darüber hinaus hat der Import/Export ein höheres Wachstumspotenzial als der Binnenverkehr. SBB Cargo erhofft sich daher, bestehende Mengen zusammen mit den Partnern durch mehr internationale Qualität zu halten und in der Perspektive zu steigern.

Die Partner bleiben auch Ihre Konkurrenten. Geht das zusammen?

Es gibt dafür einen Begriff: «Coopetition». In Branchen wie etwa dem Luftverkehr oder der Container-Schifffahrt funktioniert betriebliche Zusammenarbeit in Teilbereichen bei gleichzeitiger kommerzieller Konkurrenz sehr gut und ist teilweise sogar unabdingbar, um wettbewerbsfähig zu sein.

Der Schienenverkehr wurde liberalisiert, nun schliessen sich die einstigen Monopolisten wieder zusammen. Ist die Liberalisierung gescheitert?

Gute Frage. Es gibt in der Schweiz und auch in Europa zwei politische Ziele, die Liberalisierung und die Verkehrsverlagerung. Im Ganzzugsbereich hat die Liberalisierung dank Konkurrenz zu besserer Qualität und Wettbewerbsfähigkeit geführt, was auch der Verlagerung zugute kommt. Ob es aber im WLV mit seinen hohen Fixkosten und der Priorität der Netzauslastung sinnvoll ist, mehrere Netzwerke parallel

KLIPP & KLAR

AUSGANGSBAHNHOF

Birsfelden Hafen sowie Deutsche Raffinerien

BESTIMMUNGSORT

Tankanlagen in der ganzen Schweiz

DISTANZ

von 75 km (Binnenverkehr) bis 750 km (Importverkehr)

TRANSPORTGUT

Mineralölprodukte

WAGEN

Mineralöl-Kesselwagen

EMPFÄNGER

Tanklager/Grosshandel in der Schweiz

zu betreiben, ist fraglich. Liberalisierung kann meines Erachtens kein Selbstzweck sein.

Was werden die Kunden von Xrail merken?

Xrail selbst vermarktet keine Produkte. Ansprechpartner der Kunden bleiben die Bahnen. Aber diese werden das internationale WLV-Angebot nicht nur zuverlässiger machen, sondern auch um neue Funktionalitäten erweitern – etwa verbesserte Kundeninformation und mehr Transparenz (Fahrpläne, erwartete Ankunftszeiten, Verspätungsmeldungen). Zudem soll der Offertprozess beschleunigt werden. Seit November 2009 läuft Xrail bereits auf ausgewählten Strecken im Pilotbetrieb. In wenigen Monaten soll Xrail nach und nach lanciert und damit für die Kunden spürbar werden. ■

Sassan Rabet (37) ist Diplom-Verwaltungswissenschaftler. Er kam 2001 zu SBB Cargo, wo er als Senior Project Manager Business Development, Leiter Produktsteuerung und zuletzt Leiter Business Development Prozesse & Qualität Schweiz tätig war. Seit Mai 2008 ist er von SBB Cargo in das Central Team von Xrail entsandt. Sassan Rabet lebt mit Frau und Sohn in Basel.



Standardisiert in der Schweiz, **separat** auf der Nord-Süd-Achse.

SBB Cargo gliedert die internationalen Ganzzugsverkehre im alpenquerenden Transitverkehr in eine separate Gesellschaft aus. Mit den schlankeren Strukturen will SBB Cargo im In- und Ausland künftig kostengünstiger produzieren. Im Inlandgeschäft will SBB Cargo ihr Angebot enger mit ihren Kunden verzahnen und standardisieren.

TEXT: SBB CARGO – FOTOS: SBB CARGO

Die Kosten senken und das Ergebnis verbessern: Um diese zwei Ziele zu erreichen, trennt SBB Cargo künftig das Inlandgeschäft vom alpenquerenden Güterverkehr.

Wagenladungsverkehr: Standardisiertes Angebot.

Im Schweizer Wagenladungsverkehr wird SBB Cargo weiterhin innerhalb der Schweiz und im nahen Ausland den Transport von Einzelwagen, Wagengruppen und ganzen Zügen anbieten. Die grosse Stärke von SBB Cargo ist dabei neben dem dichten Netzwerk die enge logistische Verzahnung mit den Grosskunden. Diese soll in Zukunft noch besser strukturiert und ausgebaut werden. Die Lösungen wird SBB Cargo in Einzelgesprächen mit den Kunden ausloten. Bis Ende 2013 soll im WLV ein posi-

In der Schweiz bieten wir alles, was eine Güterbahn bieten kann.

Nicolas Perrin

tives Ergebnis erzielt werden, das auch die notwendigen Reinvestitionen in Rollmaterial sowie den Finanzaufwand abdeckt.

Da der Wagenladungsverkehr stark von Import-/Exportverkehren primär von und nach Deutschland, Italien und Frankreich abhängig ist, sollen diese Transportvolumen über bilaterale Kooperationsabkommen mit DB, SNCF und weiteren Partnern abgesichert werden. Um die Wettbewerbsfähigkeit sicherzustellen, werden dabei Standards für Qualität und Pünktlichkeit vereinbart. Zusätzlich soll die Qualität der Transporte mit Xrail, einer Allianz von sieben europäischen Güterbahnen, verbessert werden (vgl. Interview Seite 6).

Kostenführerschaft im Transitverkehr.

Den internationalen Güterverkehr auf der Nord-Süd-Achse gliedert SBB Cargo in eine neue Gesellschaft aus. Diese stellt Lokomotiven zur Verfügung, die ganze Güterzüge von Grenze zu Grenze ziehen, ohne weiteren Rangieraufwand und administrative Umtriebe. Insbesondere der kombinierte Verkehr ist ein langfristiger Wachstumsmarkt im internationalen Güterverkehr, wird aber auch in Zukunft ein niedermargiges Geschäft bleiben. Mit der schlanken internationalen



Nachgefragt.

Nicolas Perrin, die SBB hat Anfang Februar eine Änderung der Strategie angekündigt. Was sind die Gründe dafür?

Bei den Entscheiden des Verwaltungsrats steht die eigenständige Weiterentwicklung von SBB Cargo im Zentrum. Dies hat Konsequenzen, in welcher Form und in welchen Geschäften sich SBB Cargo in Zukunft entwickeln wird. SBB Cargo wird sich fokussieren: einerseits auf den Wagenladungsverkehr Schweiz, andererseits auf kombinierten Verkehr und Ganzzüge auf der Nord-Süd-Achse.

Fokussieren heisst immer, sich auch von etwas trennen.

Ja, das ist richtig. Mit der Fokussierung wollen wir auf der Nord-Süd-Achse in eine einfachere Geschäftslogik hineinkommen. In der Schweiz hingegen bieten wir alles, was eine Güterbahn bieten kann: Transport von einzelnen Wagen, Wagengruppen, ganzen Zügen, Rangierungen und so weiter. In der Schweiz befördern wir knapp ein Viertel der gesamten Binnengüterverkehrsleistung.

In der Schweiz scheint alles beim Alten zu bleiben. Stimmt das?

Dieser Eindruck könnte entstehen, stimmt aber nicht. Wir haben vor, uns zu einer industrialisierten Güterbahn zu entwickeln. Damit

werden wir unsere Leistungen standardisieren. Wir werden in Zukunft ein Grundangebot haben. Will ein Kunde Leistungen darüber hinaus, werden wir diese Zusatzkosten verrechnen. Der Bund verlangt von uns einen eigenwirtschaftlichen Betrieb des Wagenladungsverkehrs. Somit dürfen wir nur Leistungen anbieten, welche die Kosten decken. Denn sonst gäbe es eine Quersubventionierung. Wir müssen unsere Kosten transparent verrechnen. Das gilt auch für andere Zusatzwünsche, welche mehr Aufwand auslösen – eine spezielle Reihung der Wagen bei der Anlieferung oder die Spezialzustellung eines einzelnen Wagens am Samstag.

Das heisst, am Netz wird sich nichts ändern?

Die Anzahl Bedienpunkte ist ein dynamischer Wert, der sich immer ändern wird, aber nicht radikal und im grossen Ausmass. Wir haben heute rund 320 Bedienpunkte und 200 zusätzliche Lösungen, die wir für einzelne Kunden fahren. Wenn wir die zwanzig grössten Kunden als Basis nehmen, brauchen wir in der Schweiz etwa 300 Punkte, um diese Logistiknetzwerke abdecken zu können. Mit einem Kahlschlag würden wir demnach sofort Grosskunden verlieren. Das wollen wir nicht. ■

Güterbahn strebt SBB Cargo Kostenführerschaft an, ohne auf Schweizer Qualität zu verzichten.

Mit dem in Chiasso domizilierten Schweizer Kombioperateur Hupac laufen zurzeit Gespräche zur Beteiligung an der neuen Gesellschaft. Zudem wird geprüft, wie die Tochtergesellschaften von SBB Cargo in Deutschland und Italien in

die neue Gesellschaft integriert werden.

Entscheide im Sommer.

In den kommenden Monaten werden die einzelnen strategischen Stossrichtungen im Detail ausgearbeitet. Entscheide zur konkreten Umsetzung sind im Laufe des Sommers zu erwarten. ■



Basel – Logistikhauptstadt der Schweiz.

Basel wächst von der traditionellen Verkehrsdrehscheibe der Schweiz zur bedeutendsten: Das gilt insbesondere für den Güterverkehr. Investitionen in die Infrastruktur sollen diese Stellung stärken.

TEXT: STEPHAN DIETRICH – FOTO: GIAN VAITL

Reglos und gespenstisch stehen die riesigen Krane vor den Silos im Basler Hafen St. Johann. Der ganze Umschlagplatz hat nach hundert Jahren ausgedient. Heute ist hier der Novartis Campus, und statt dass Güter verladen würden, werden hier in nächster Zukunft Medikamente erforscht. Zunächst müssen die Hafenanlagen aber zurückgebaut werden. Der Abtransport der enormen Schutt- und Sondermüllmengen erfolgt per Schiff, Camion und Bahn. Sind die Arbeiten abgeschlossen, ist die Hafenhahn im St. Johann Geschichte. >



Schon Ende 2009 hat die Firma Ultra Brag, Betreiberin des «Santihans» – wie die Basler den Hafen in der Umgangssprache nennen – ihren Betrieb nach Kleinhüningen und in den Auhafen bei Birsfelden verlegt. Aus drei Häfen wurden zwei: ein logistischer Kraftakt. Neben neuen Silos und Umschlaganlagen hat Ultra Brag im Auhafen neue Gleise verlegen lassen. Das Logistikunternehmen setzt auch in Zukunft auf die Zusammenarbeit mit der Bahn. «Die unfreiwillige Schliessung des Hafens ist auch eine Chance», stellt Ultra-Brag-CEO Beat Heydrich fest. «Die Abläufe wurden dadurch optimiert und sind effizienter geworden.»

Tor zum Welthandel.

«Port of Switzerland» nennen sich die Basler Häfen heute; «Verkehrsdrehscheibe Schweiz und unser Weg zum Meer» heisst ihre permanente Ausstellung im Kleinhüninger Hafenareal am Dreiländereck. Für die Versorgung der Schweiz mit Gütern kommen Basel und dem Rhein eine zentrale Bedeutung zu. 13 Prozent des schweizerischen Aussenhandels werden über die Schweizerischen Rheinhäfen abgewickelt. 70 Prozent der Schiffsgüter werden auf die Bahn umgeschlagen. Sechs Siebtel davon werden von SBB Cargo transportiert; als einzi-

ges Unternehmen offeriert SBB Cargo Wagenladungsverkehr (Einzelwagen). Ausserdem sind in den Rheinhäfen noch die BLS und DB Schenker aktiv. Andere private Firmen treten nur sporadisch auf. «Die Umschlagfirmen in den Rheinhäfen zählen zu unseren grössten Kunden», erklärt Adrian Keller, Leiter Geschäftsbereich Schweiz bei SBB Cargo. Diese Firmen wählen je nach Kundenbedürfnis den geeigneten Partner auf Strasse oder Schiene. Einzig Gondrand setzt voll auf die Strasse.

Anders als andere Verkehrsträger kommt die Schweizer Rheinschifffahrt bisher ohne namhafte Subventionen aus. Nach Vorbild des kombinierten Verkehrs Schiene-Strasse soll in Zukunft auch der Kombiverkehr Wasser-Schiene Zuschüsse vom Bund erhalten, hofft der Direktor der Schweizerischen Rheinhäfen, Hans-Peter Hadorn. Auch in den Basler Häfen nimmt der Containerverkehr tendenziell zu. Der bestehende Containerterminal soll deshalb im Norden erweitert werden, vielleicht auch mit Bundessubventionen. Das Ende der Wasserstrasse setzt dem Transport eine natürliche Grenze. In Basel müssen die Güter auf oder vom Schiff umgeladen werden. Anders sieht es beim kombinierten Verkehr Schiene-Strasse aus. Hier findet das Umladen vorwiegend weiter

nördlich oder im Schweizer Mittelland (Aarau, Limmattal) statt. Für den reinen Strassen-güterverkehr ist Basel mehr als Transit- denn als Umschlagort von Bedeutung.

Grösste Bahngüterdrehscheibe.

Dank der geografischen Lage hatten Handel und Logistik im Dreiländereck seit je eine grosse Bedeutung. Heute ist Basel die Nahtstelle zwischen Schiff, Schiene und Strasse für den Transit- und Binnenverkehr. Über 16 000 Beschäftigte zählt die Logistikbranche in der Nordwestschweiz. Die heute zur deutschen Postgruppe gehörende Danzas oder die weltweit tätige Panalpina haben hier ihren Hauptsitz, andere Unternehmen wie Kühne & Nagel, DB Schenker oder Rhenus betreiben hier wichtige Stützpunkte. Wer in der Schweiz in der internationalen Logistik tätig ist, kann sich eine Abwesenheit im Dreiländereck kaum leisten. Das gilt natürlich auch für SBB Cargo. «Basel ist die grösste kommerzielle Bahngüterdrehscheibe der Schweiz und darum für SBB Cargo essenziell», sagt Adrian Keller. Um für den zunehmenden Verkehr gewappnet zu sein, wird im Raum Basel kräftig investiert. Bereits im Bau ist eine zweite Brücke über den Rhein für 57 Millionen Franken. Ab 2012 soll sie helfen, ein Nadelöhr zu beseitigen und neue Kapazitäten für den S-Bahn-Betrieb und den Güterverkehr zu schaffen.

Muttenz wird moderner.

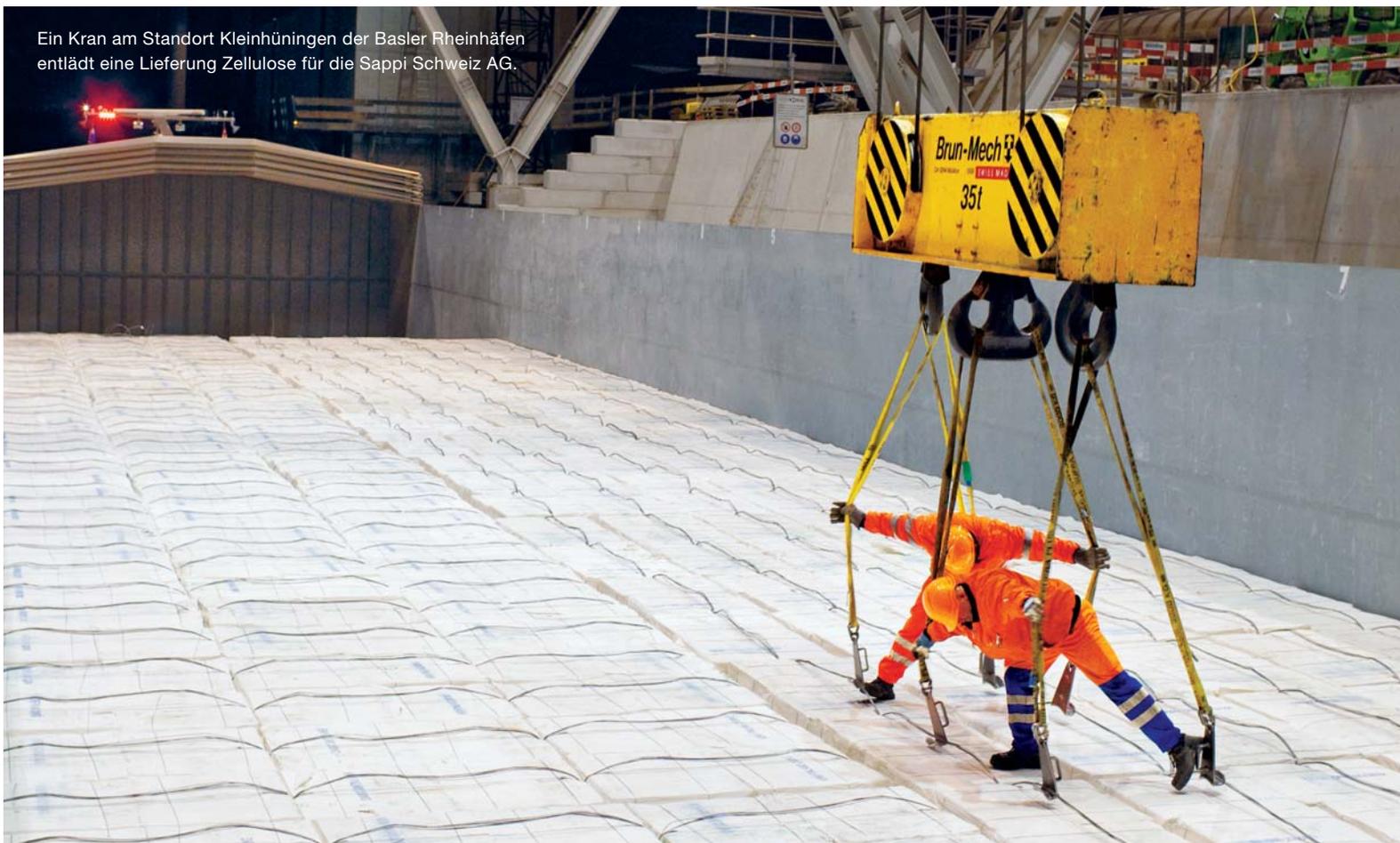
Ein weiteres Projekt wird demnächst in Angriff genommen: Die Modernisierung des Rangierbahnhofs Muttenz, des wichtigsten der Schweiz.

Die unfreiwillige
Schliessung des Hafens
ist auch **eine Chance.**

Beat Heydrich, CEO Ultra Brag

«Der siebzigjährige Teil der Anlagen hat das Ende der technischen Lebensdauer erreicht», erklärt Projektleiter Roger Burri. Mit der 2013 abgeschlossenen, 195 Millionen Franken teuren Modernisierung wird die Leistungsfähigkeit des Bahngüterverkehrs im Dreiländereck weiter verbessert. ■

Ein Kran am Standort Kleinhüningen der Basler Rheinhäfen entlädt eine Lieferung Zellulose für die Sappi Schweiz AG.



Positionierung durch Leistung.

Auch wenn die Papierfabrik nicht mehr so heisst: «Biberist» steht nach wie vor für Qualität im Papiergeschäft. Und das Dorf gleichen Namens ist für die heutige Sappi idealer Produktionsstandort.

TEXT: SUSANNE WAGNER – FOTO: GIAN VAITL

Die Umwelt ist für Sappi Fine Paper Europe ein wichtiges Thema. Jährlich bis zu 50 000 Tonnen CO₂ spart Sappi beispielsweise dadurch, dass ihr Standort Biberist bei Solothurn – die frühere Papierfabrik Biberist – den benötigten Prozessdampf seit 2005 von der nahen Kehrichtverbrennungsanlage bezieht.

Im Bereich Transport konzentriert sich Sappi auf die Schiene. «Wir sind bestrebt, ein- und ausgehende Waren so weit als möglich per Bahn zu transportieren», sagt Jürg Kauer, Leiter Beschaffung der Sappi Schweiz AG. Dabei setzt Sappi auf SBB Cargo als zuverlässige

Partnerin. Für das Werk Biberist transportiert SBB Cargo 200 000 bis 250 000 Tonnen Zellstoff. Daraus stellt die Papierfabrik Biberist qualitativ hochstehende Papiere für Bücher, Broschüren oder für den Offsetdruck her.

Zellstoff zur Morgenstund.

Je nach Lieferung stammt der Zellstoff aus Österreich, Schweden, Finnland, Russland, Brasilien oder Uruguay. Der Zellstoff aus Übersee erreicht die Schweiz hauptsächlich via die Nordseehäfen Vlissingen und Antwerpen auf dem Schiff. Nachdem die Ultra Brag AG in

Kleinhüningen die Fracht umgeschlagen hat, übernimmt SBB Cargo die Verantwortung für die Ware und bringt sie nach Biberist. Am Vorabend des Bahntransports werden die vierachsigen Grossraumwagen des Typs Siins beladen. Anderntags setzen sich die gefüllten Wagen frühmorgens um zwanzig nach vier Uhr in Bewegung und erreichen das Werk Biberist anderthalb Stunden später, wo sie ausgeladen werden. Am selben Tag fährt die unbeladene Komposition zurück nach Kleinhüningen.

Die Sappi Schweiz AG schätzt die langjährige, zuverlässige und flexible Partnerschaft mit >

SBB Cargo sowie das konkurrenzfähige Preis-Leistungs-Verhältnis der Bahn. Für die Zukunft wünscht sich Jürg Kauer von seinem Transportpartner, «dass SBB Cargo überdies aus eigenem Antrieb kreative Produktvorschläge einbringt».

Gegenwind in der Branche.

Die Lage der Produktionsstätte ist für die Sappi Schweiz AG von Bedeutung. «Der Standort Biberist liegt mitten in Europa, unserem wich-

Wir glauben an den Standort Schweiz.

Jürg Kauer

tigsten Markt. Unsere Hauptabnehmer befinden sich in einem Umkreis von 300 bis 400 Kilometern», sagt Kauer. Dies sei in einer Branche, in der grosse Volumen sehr schnell ausgeliefert werden müssen und in der die logistischen Lösungen immens wichtig sind, ein grosser Vorteil. Jährlich werden rund 445 000 Tonnen Ware auf der Schiene zu ihren Destinationen geführt. Dadurch seien allein im Jahr 2009 34 493 Lastwagenfahrten und 9434 Tonnen CO₂-Emissionen vermieden worden.

Im Papiermarkt weht derzeit ein rauer Wind. In den nächsten Jahren werden Restrukturierungen und sogar Werkschliessungen in der Branche nichts Ausserordentliches sein, meint Jürg Kauer. Er ist jedoch davon überzeugt, dass die Schweizer Papierbranche ihre Hausaufgaben gemacht habe: «Wir glauben an den Standort Schweiz. Innovationskraft, Flexibilität, unsere Mitarbeiter und die geografische Lage sind Pluspunkte, die es zu nutzen gilt.» Schliesslich sei das beste Rezept im heiss umkämpften Markt der gute Ruf der Biberister Papiere, Flexibilität und ein einwandfreier Service. ■

Sappi Schweiz AG ist eine Tochtergesellschaft der international tätigen Sappi Fine Paper Europe. Sie produziert jährlich 4,4 Millionen Tonnen Papier. Das 1862 gegründete Unternehmen ist einer der führenden Produzenten grafischer Feinpapiere in Europa und weltweit. Am Standort Biberist, einem von zehn europäischen Werken von Sappi Europe, werden jährlich 500 000 Tonnen Papier hergestellt. Die hier produzierten holzfrei gestrichenen grafischen Papiere werden für die Produktion von Büchern und Werbekatalogen eingesetzt; die holzfreien Naturpapiere in den Bereichen Drucker, Kopierer und Offsetprint.

Eigenproduktion in Holland.

SBB Cargo bedient neu auch die Relationen Amsterdam – Mainzlar und Amsterdam – Freiburg i. B.

SBB Cargo bedient den Hafen Rotterdam seit 2007 gemeinsam mit Partnern. Auf den Fahrplanwechsel vom 13. Dezember 2009 hin rief SBB Cargo erstmals grenzüberschreitende Transporte zwischen den Niederlanden und Deutschland in Eigenverantwortung aus. Vorab

bedient die Schweizer Güterbahn die zwei Relationen Amsterdam – Mainzlar und Amsterdam – Freiburg mit zwei Lokomotiven. Langfristig erschliesst sich SBB Cargo mit der Eigenproduktion die Chance, weitere Verkehre auf der Nord-Süd-Achse zu entwickeln.

Engagement für die Umwelt stösst auf Interesse.

Im ersten Jahr erstellte SBB Cargo bereits 300 Emissionsberichte.

Seit einem Jahr bietet SBB Cargo ihren Kunden ein detailliertes, individuelles Emissionsreporting an. Unternehmen erhalten damit eine konkrete Unterstützung, ihre Transporte energie- und klimafreundlich abzuwickeln. Das Angebot stösst auf grosses Interesse. Im Jahr 2009 erstellte SBB Cargo über 300 Reportings.

Seit Oktober 2009 können klimabewusste Unternehmen noch einen Schritt weiter gehen: In Koope-

ration mit der Non-Profit-Stiftung myclimate bietet SBB Cargo ihren Kunden klimaneutrale Transporte für Teilstrecken oder das gesamte Transportvolumen an.

Dabei werden alle Emissionen kompensiert, die mit dem Transport und der damit verbundenen Energieerzeugung anfallen. Als erster Kunde hat sich der Betonelementhersteller saw aus dem St. Galler Rheintal verpflichtet, CO₂-Emissionen seiner Gütertransporte zu kompensieren.

www.sbbcargo.com/umwelt



Agenda.

13./14. April 2010

16. Handelslogistik Kongress Köln. Veranstalter: EHI Retail Institute und GS1 Germany.

19. Mai 2010

Fachforum Demand & Consumer. Mobile Konsumation – mobile Vernetzung. Rüschiikon

28. Mai 2010

5. GS1-Generalversammlung mit Impulsreferat. Bern



«Moving together» – gemeinsam in die Zukunft.

Der neue Hupac-Terminal Antwerpen ist seit Anfang 2010 in Betrieb. Sendungen des unbegleiteten kombinierten Verkehrs fahren von hier auf der Schiene nach Italien und in die Schweiz.

TEXT: KURT METZ – FOTOS: HUPAC

In fünf Gleisen mit je 620 Metern Länge schlagen die drei Portalkrane des Hupac-Terminal Antwerpen (HTA) täglich bis zu 600 Sendungen von der Strasse auf die Schiene um. Jeden Tag rollen acht Züge vom zweitgrössten Hafen in Europa. Ihre Ziele heissen Busto Arsizio-Gallarate und Basel oder Aarau. «Damit ist Hupac ihrer Vision ein Stück näher gerückt, dass im Jahr 2020 alle Transporte über lange Distanzen in Europa auf der Schiene stattfinden», sagt Verwaltungsratspräsident Hans-

Jörg Bertschi. Um dieses Ziel zu erreichen, seien drei Voraussetzungen zu erfüllen: mehr Investitionen in die Bahninfrastruktur, echter Wettbewerb im Bahnmarkt und faire Wettbewerbsbedingungen zwischen Strasse und Schiene.

Hupac ist seit 1999 in Antwerpen tätig und hat sich mit dem neuen Terminal einen lang gehegten Wunsch erfüllt. Im Vollbetrieb fertigt der HTA täglich zwölf Zugspare ab. Die >

Schweiz finanziert die 22 Millionen Euro teure Anlage mit, trägt diese doch dazu bei, Sendungen bereits an der Quelle von der Strasse und dem Wasser auf die Schiene zu verlagern.

Mit unseren Bahnpartnern können wir **gemäss unserem Motto** «Moving together» **wachsen.**

Bernhard Kunz.

Nummer eins für die Schweiz.

Für SBB Cargo ist Antwerpen der wichtigste Nordhafen für Verkehre in die Schweiz und nach Italien: «Der HTA liegt für uns genau auf der Nord-Süd-Achse, die wir seit 2002 aufgebaut und konsequent weiterentwickelt haben», bestätigt Renzo Capanni, Leiter Kombiniertes Verkehr.

Der neue Hupac-Terminal Antwerpen ist die erste Etappe zur Förderung des unbegleiteten kombinierten Verkehrs (UKV) aus dem zweitgrössten Hafen Europas Richtung Hinterland. «Antwerpen ist heute ein zentraler Knotenpunkt im Shuttle Net von Hupac», erklärt Firmenleiter Bernhard Kunz das grosse Engagement in Belgien. «Der HTA schafft Raum für weitere Entwicklung des intermodalen Verkehrs. In unseren Terminals sind alle Eisenbahnverkehrsunternehmen willkommen. Damit

schaffen wir eine wichtige Voraussetzung für die Marktöffnung. Denn nur gemeinsam mit unseren Kunden und Bahnpartnern können wir gemäss unserem Motto «Moving together» wachsen.»

Potenzial auf den Meeren.

Aktuell setzt sich das Ladeaufkommen zu rund 80 Prozent aus Sendungen der lokal ansässigen Industrie – vorab der Chemie – und 20 Prozent aus dem Hochseebereich zusammen. Die Zahl der auf Übersee-Containerschiffen ankommenden Behälter wird indessen rasch steigen. Dazu beitragen wird auch die kürzlich bewilligte Vertiefung des Flusses Schelde, der den Hafen mit der Nordsee verbindet, für Supertanker. ■

SBB Cargo und Antwerpen.

Für die 31 wöchentlichen Züge von Hupac im unbegleiteten Kombiverkehr von Antwerpen nach Busto Arsizio-Gallarate und zurück hat SBB Cargo die durchgehende Traktionsverantwortung. Der Weg der transportierten Container führt von Antwerpen nach Aachen, quer durch ganz Deutschland und über die Alpen bis in den Terminal nördlich von Mailand. Auf der zweiten wichtigen linksrheinischen Achse von SBB Cargo von und nach Basel fahren neun Shuttles pro Woche für die verladende Schweizer Wirtschaft. Sie unterhalten Handelsströme der Schweiz mit Übersee. Die Transporte erfolgen in Zusammenarbeit mit Sibelit, einer Produktionsgesellschaft von CFL, B-Cargo, SNCF und SBB Cargo.

KLIPP & KLAR

AUSGANGSBAHNHOF

Hupac-Terminal
Antwerpen

BESTIMMUNGSORT

Busto Arsizio-Gallarate
und Basel/Aarau

DISTANZ

1121 km resp. 778 km

TRANSPORTGUT

Container und Chemie

EMPFÄNGER

div. Handelspartner der
verladenden Wirtschaft



Von Schiff auf die Bahn: Hupac-Terminal in Antwerpen.

MARKTNEWS

Tagungen trainieren.

Seit Mai 2009 haben über 5000 Konferierende und Trainees das GS1 Germany Knowledge Center in Köln besucht. Das Konferenz- und Schulungszentrum lässt in einer einzigartigen Kombination von Theorie und Praxis die Wertschöpfungskette live erleben.

[www.gs1-germany.de/
content/weiterbildung](http://www.gs1-germany.de/content/weiterbildung)



Wie schwer wiegt eine Achslast?



Das kommt auf die Ladung an. Die Achslast eines Fahrzeuges ist der Anteil der Gesamtmasse (Eigenmasse plus Masse der Ladung), der auf eine Achse (einen Radsatz) dieses Fahrzeuges entfällt. Sie wird auch Achsfahrmasse oder Radsatzlast genannt und in Tonnen angegeben. Addiert man das Eigenwicht mit der Ladung und teilt diese Summe durch die Achsanzahl, ergibt sich daraus die Radsatzlast. Die zulässigen Achslasten für den Eisenbahnverkehr sind in der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) festgelegt.



Hobo «Joe Myth».

Über den Wolken sei die Freiheit grenzenlos? Das Auto als Vehikel der Freiheit? Ha! Wirklich frei ist, wer in einem Kühlwagen durch die Weiten Amerikas zieht.

TEXT: LUKAS MOSER – ILLUSTRATION: MICHAEL MEISTER

Seit zwei Jahren bin ich nun Wanderarbeiter. John Smith? So hiess einer, der ich war. Sein Leben habe ich zurückgelassen in Philadelphia. Meine Bank kündigte die Hypothek. Mein Meister sprach von Krise und stellte mich auf die Strasse. Also stellte ich mich an die Schiene.

Haus und Anstellung, warmes Bett und fester Lohn? Ha! Die Weite Amerikas rief mich, und ich kam. Rucksack, Schlafsack, Hobo-Kocher – viel mehr braucht es nicht, frei zu sein.

So trampe ich nun als Wanderarbeiter durch die Vereinigten Staaten von Amerika. Heute

hier, morgen dort. Die letzten zwei Wochen arbeitete ich auf einer Farm in Texas. Gestern Abend stand ich wieder an der Schiene. Der Rucksack war gefüllt mit Proviant, ein Arbeiter fuhr gerade das letzte Palett durch die Ladelupe auf die Rampe. Mit einem Blick schaute er zurück in den leeren Kühlwagen und dachte an einen Tag getaner Arbeit.

Der grosse Terry!

Ich sah meine Fahrtgelegenheit nach New Orleans. Im Kühlwagen? Ideal! Kühlwagen sind isoliert; einen besseren Platz als leere Kühl-

wagen gibt es nicht, um in kalten Winternächten zu reisen. Niemand sah mich, ich stieg in den Wagen und begann, meinen Tee zu kochen. Es wurde warm. Bevor wir abfuhren, öffnete sich die Schiebetür noch drei Mal. So waren wir eine richtige kleine Hobo-Reisegesellschaft.

Der Letzte war ein hagerer Mann, um die sechzig, Baseballkappe. Sein Stoffbündel an den Wanderstab geknotet. Ich brannte darauf, seinen Erzählungen zu lauschen. Aber noch durfte ich ihn nicht ansprechen. Schliesslich wollen wir uns nicht durch Geräusche verraten, solange wir noch auf dem Gleisfeld stehen. >

Endlich zogen die Kupplungen an, die Räder kamen ins Rollen. Nun kam Leben in unseren Kühlwagen. Terry hiess der alte Mann, der da im Schneidersitz mir gegenüber sass. Terry! Ich reiste tatsächlich mit Terry Williamson, der Hobo-Legende, dem ältesten von uns Hobos!

Hatte ich in den vergangenen Jahren **am Hobo-Dasein** gezweifelt?

In manch einem Güterbahnhof habe ich mich schon auf die Tipps verlassen, die er in den Schuppen eingeritzt hatte: «Schlafplatz beim Bahnwärterhaus» oder Ähnliches.

Das Leben hat einen Sinn.

Terry unterhielt uns mit seinen Geschichten von bissigen Wachhunden, abenteuerlichen Zugfahrten und tiefen Freundschaften. Hatte ich in den vergangenen zwei Jahren immer mal wieder an meinem Dasein gezweifelt? Aber nein: Wenn ich Terry zuhörte, wusste ich wieder, dass das Hobo-Leben einen Sinn hat.

Wie hat Jack London geschrieben: «Viele Hobos gingen und wurden nicht wieder gesehen.» Mein erster Hobo-Winter war bitterkalt, und fast wäre ich der Versuchung erlegen, hätte beinahe eine Stelle angenommen und die Reise meines Lebens beendet. Aber dann lockte mich wieder der Duft der Freiheit. Und so liege ich nun hier im Kühlwagen in meinem Schlafsack und fahre nach New Orleans. ■

Hobo.

Hobos – woher das Wort stammt, ist ungewiss – sind Wanderarbeiter in den USA, die Güterzüge nutzen, um an einen neuen Arbeitsort zu gelangen. Ihr berühmtester Vertreter war der Schriftsteller Jack London («Abenteuer des Schienenstranges»). Die Hobos entwickelten eine eigene Subkultur – mit Verhaltenskodex, eigener Sprache und mythologischer Verklärung. Heutige Hobos leben ihr Leben nicht aus wirtschaftlicher Notwendigkeit, sondern aus Abenteuerlust.



Basel: **das schweizerische Gravitationszentrum** der Logistik.

Liebe Logistikerinnen, liebe Logistiker

Die Region Basel ist in der Logistik die Nummer eins in der Schweiz: Jährlich strömen hier rund 23 Millionen Tonnen an Wirtschaftsgütern über die Grenzen. Dies entspricht über 40 Prozent der eidgenössischen Exporte und Importe, wovon der grösste Teil die Rheinhäfen passiert. 70 Prozent der Schiffsgüter werden per Bahn weitertransportiert, was einer Entlastung der Stadt um über tausend Lastwagenfahrten pro Tag entspricht. Neben den Life Sciences und der Finanzindustrie zählt die Logistik zu den Leitbranchen in der Region. Dies sind die zentralen Aussagen einer aktuellen Studie des Lehrstuhls für Logistikmanagement der Universität St. Gallen.

Die Studie analysiert die Branche im Trinationalen Eurodistrikt Basel (TEB), der neben den beiden Basler Kantonen auf Schweizer Seite auch das Fricktal sowie einige Gemeinden aus dem Kanton Solothurn beinhaltet. Auf deutscher Seite zählen der Landkreis Lörrach und auf französischer Seite das Pays de Saint-Louis zum TEB. Die Logistik beschäftigt über 22 000 Personen im TEB, davon 16 300 in der Schweiz. Die erzielte Wertschöpfung beträgt jährlich 3 Milliarden Franken. Ein Blick auf das Wachstum der Wertschöpfung in der Logistikbranche in den vergangenen zehn Jahren zeigt, dass dies im TEB mit plus 22,1 Prozent weit dynamischer war als in der Gesamtschweiz (plus 15,8 Prozent).

Trotz dieser beeindruckenden Fakten bleiben kritische Töne nicht aus. Denn gerade die wachsenden Warenströme durch das Nadelöhr Basel führen zur weiteren Strapazierung der heute schon angespannten Verkehrssituation in der Region. Hier sind die Logistiker massiv gefordert. Schliesslich ist kurzfristig ein neuer Infrastruktur-Bypass – schon wegen der notwendigen Eingriffe in die Natur – nicht zu erwarten. Die weitere Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene auch in der Feinverteilung oder die Umsetzung einer intelligenten, vorausschauenden Warenflusststeuerung sind nur zwei von mehreren dringlichen Hausaufgaben der Logistiker.

Das wirtschaftliche Potenzial, das der Logistikstandort Basel für die gesamte Schweiz bietet, ist erheblich. Ziel sollte es sein, dieses im Dialog zum Wohle der gesamten trinationalen Region und seiner Bürger nachhaltig zu nutzen. Aktivitäten hierzu sind in Vorbereitung.

*Dr. Erik Hofmann,
Vizedirektor, Lehrstuhl für Logistikmanagement,
Universität St. Gallen, und Partner der Inneco AG, Zürich*



Den Blick stets **nach vorn** gerichtet.

Philippe Juilland ist als Lokomotivführer immer auf Achse und ausserdem ein gut organisierter Mensch. Dies hilft ihm, Beruf und Privates in Einklang zu bringen.

TEXT: URSULA HOMBERGER – FOTO: GUY PERRENOUD

3 Fragen.

Stichwort Chaos:

Droht immer und überall. Ich vertraue darauf, dass wir Menschen uns nicht selber zerstören.

Erinnern Sie sich an Ihren ersten Transport?

Mein Zimmer aufräumen: eine Sache, die jeweils sorgfältig geplant sein wollte.

Welches Talent hätten Sie gerne?

Die Gedanken anderer Menschen lesen können. Und: Heilen können, das wäre schön.

Ein Bubentraum war es nicht, der ihn Lokomotivführer werden liess. Eher zufällig stiess Philippe Juilland vor sieben Jahren auf ein Inserat von SBB Cargo, als er nach der Trennung von seinem Geschäftspartner eben dabei war, sein Elektriker-Unternehmen aufzulösen. Er wechselte vom Führerstand eines Unternehmens in den einer Lokomotive – ein Wechsel, den er nicht bereue. Obwohl die Verantwortung, die er heute trage, bisweilen schwer wiege, obwohl es keinen Spielraum für Fehler gebe und obwohl er ein «verschobenes Leben» führe.

Am liebsten abends und nachts.

Mit Ersterem hat er umzugehen gelernt, und auch Letzteres organisiert er sich ganz gut. Philippe Juilland arbeitet am liebsten abends und nachts. SBB Cargo berücksichtigt diesen Wunsch, sodass dennoch so etwas wie Regelmässigkeit in seinem Alltag herrscht: Am späteren Vormittag steht er auf, macht Besorgungen und nutzt die Zeit für sich. Zwei bis drei Mal pro Woche kann er dank diesem «Stundenplan» über Mittag die Kinder seiner Partnerin betreuen. Um drei Uhr macht er sich jeweils auf den Weg zur Arbeit. Zwischen Mitternacht und vier Uhr morgens kommt er nach Hause. Natürlich mache er Abstriche bei den sozialen Kontakten. Aber er konnte das, wie er sagt, ja vor seiner Zeit als Lokführer auskosten. Abstriche hat er auch in Sachen Musik gemacht: 2005 wurde er mit den Walliser 13 Etoiles im niederländischen Kerkrade Brass-Band-Weltmeister. Doch Band und Beruf vertrugen sich schlecht. Seine neue Passion lässt ihm da mehr Spielraum: Aus dem Tubaspieler ist ein Imker geworden. Das erlaubt mehr Zeit zur Einkehr, denn Ruhezeit und Arbeit in Einklang zu bringen, betrachtet er als das A und O in seinem Beruf.

Keine Angst vor Unfällen.

Stolz sei er schon gewesen, als er das erste Mal allein in den Führerstand gestiegen sei, sagt Juilland – es war ein Gefühl, als gehöre ihm die Welt. Dieses gute Gefühl ist geblieben.

Philippe Juillard geht nie mit der Angst «ans Steuer», dass etwas passieren könnte. Schon in der Ausbildung war das Thema Unfall eher ein Tabu – und das ist es auch in Lokführerkreisen. Lieber spricht Philippe Juillard von den schönen Momenten, wie er durch eine Schneelandschaft fährt, wo noch niemand seine Spur hinterlassen hat, oder wie die Welt bei Palézieux, nahe seiner Heimat, fast ganz im Nebelmeer versinkt.

Der Beruf sei ein einsamer. Man müsse dafür geschaffen sein, sich während der Arbeit mit niemandem austauschen zu können. Die Neuerungen im Berufsalltag des Lokomotivführers

Ich bereue den Wechsel in den Führerstand einer Lokomotive nicht.
Philippe Juillard

machen ihm weniger zu schaffen als anderen: Er war noch nicht dabei, als die unterschiedlichen Schichten für Personen- und Güterverkehr für mehr Abwechslung sorgten. Und dass die Lokführer heute immer mehr selber Hand anlegen müssen, stört ihn nur insofern, als er damit jemand anderem die Arbeit wegnimmt. ■

Der 37-jährige **Philippe Juillard** arbeitet seit 2002 als Lokomotivführer für SBB Cargo. Zuvor führte der ausgebildete Elektriker ein eigenes Elektro-Unternehmen. Gegenwärtig ist er im Depot von Lausanne-Denges stationiert. Er hat jedoch auch schon von Brig und Zürich aus gearbeitet. Philippe Juillard lebt zusammen mit seiner Partnerin und deren Kindern im freiburgischen Vauderens zwischen Romont und Palézieux.



<p>Impressum.</p> <p>cargo 1 10. März 2010. Das Logistikmagazin von SBB Cargo erscheint viermal pro Jahr in Deutsch, Französisch, Italienisch. Auflage 20 000 Exemplare. Redaktion Susanne Perren (Leitung), Adrian Kohler, Sandra Lüscher, Martina Riser, Christoph Rytz, Matthias Widmer, Tom Schaich. Grafik/Satz Scholz & Friends Basel. Litho ExactaPro, Arlesheim. Druck Stämpfli AG, Bern.</p> <p>Redaktionsadresse SBB Cargo, «Redaktion Logistikmagazin cargo», 4065 Basel, Schweiz, Telefon +41 (0)41 210 33 49, Fax +41 (0)51 229 00 69 www.sbbcargo.com/cargomagazin</p> <p>Das Copyright für dieses Magazin liegt bei SBB Cargo. Der Abdruck von Artikeln ist unter Quellenangaben erlaubt. Bitte schicken Sie uns jeweils ein Belegexemplar.</p> <p>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.</p> <p>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 01 02, E-Mail cargomagazin@sbbcargo.com oder per Post an: SBB Cargo, cargo magazin, G-CH-MS-M, Centralbahnstrasse 4, 4065 Basel, Schweiz</p>	<p>Kunden Service:</p> <p>SBB Cargo AG Kunden Service Centralbahnstrasse 4 4065 Basel 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</p>	<p>Marketing & Sales:</p> <p>Verkauf Schweiz Postfach 4065 Basel Schweiz Tel. 0800 707 100 Fax 0800 707 010 cargo@sbbcargo.com</p> <p>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</p>	<p>Instandhaltung:</p> <p>Verkaufsagentur Deutschland/Benelux SBB Cargo GmbH Schifferstrasse 166 47059 Duisburg Deutschland Tel. +49 (0)203 607 84 07 Fax +49 (0)203 607 84 09 deutschland@sbbcargo.com</p> <p>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</p> <p>Asset Management Verkauf Viale Officina 18 6500 Bellinzona Schweiz Tel. +41 (0)51 227 60 10 Fax +41 (0)51 227 67 97 instandhaltung.verkauf@sbbcargo.com</p>
--	---	---	---



Mix
Produktgruppe aus vorbildlicher
Waldwirtschaft, kontrollierten Herkünften
und Recyclingholz oder -fasern
www.fsc.org Cert. No. SPC-COC-023903
© 1996 Forest Stewardship Council



klimaneutral gedruckt
myclimate.org / natureOffice.ch / CH-168-797047



Klimaneutrale Transporte kommen nicht nur beim Kunden besser an.

Ab sofort können alle Kunden von SBB Cargo ein Zeichen für aktiven Klimaschutz setzen. Denn die grösste Schweizer Güterbahn lanciert zusammen mit myclimate – einer internationalen Klimaschutzorganisation – den klimaneutralen Bahntransport.

Der Bahntransport ist die umweltfreundlichste Beförderungsmöglichkeit im Transportgeschäft, doch ganz ohne CO₂-Emissionen geht es nicht. Mit dem neuen Angebot bietet SBB Cargo ihren Kunden nun die Möglichkeit, auch die unvermeidlichen Emissionen zu kompensieren.

Einen Bahntransport zu kompensieren, ist ganz einfach: CO₂ kennt bekanntlich keine geografischen Grenzen. Die Emissionen, die bei einem Transport entstehen, werden woanders auf der Welt durch Klimaschutzprojekte vollständig kompensiert.

Als sichtbares Zeichen für diese Kompensation erhalten SBB Cargo-Kunden, die das neue Angebot nutzen, von myclimate ein Zertifikat und dürfen ihre Bahntransporte mit dem offiziell anerkannten Label «klimaneutral» auszeichnen. So kann das Engagement im Klimaschutz nach innen und aussen optimal kommuniziert werden.

Wir alle möchten den zukünftigen Generationen einen lebenswerten Planeten hinterlassen. Einen intakten Lebensraum, in dem Kühe friedlich weiden können.

Mehr zum Thema «klimaneutrale Transporte» erfahren Sie unter www.sbbcargo.com/klimaneutral