

cargo

CEO-Talk mit
Andreas Münch,
Logistik-Chef Migros
S. 20

Güter für die Stadt

Die Rolle der Bahn in Ballungsgebieten



Güter für die Stadt: Die Rolle der Bahn in Ballungsgebieten.



4 Urbane Logistik vom Verteilzentrum bis zur Feinverteilung in der verwinkelten Altstadt.



20 «Die Städte dürfen sich nicht abschotten!», fordert Andreas Münch, Logistik-Chef des Migros-Genossenschafts-Bundes, im CEO-Talk.

- 4 Stephan Wolpert, Fraunhofer SCS
«Der Konflikt in den Städten spitzt sich zu»
- 7 Essay
Innovative Strategien sind gefragt
- 8 Schwerpunkt
Lausanne by Night – Reportage über die Versorgung einer Stadt
- 12 Amazing Facts
Verkehr am Limit
- 18 Schotter
Neuigkeiten aus der Logistikbranche
- 20 CEO-Talk
«Es geht um die Lebensader der Schweiz»
- 24 Reportage
Der Koloss vom Kreis 5
- 27 Bernhard Kunz, Hupac-Direktor
Das Potenzial des 4-Meter-Korridors
- 29 Cargo-Klick
City-Stübli
- 30 Meine Logistik
Céline Peng, Velokurierin



www.sbbcargo.com
Weiterführende Informationen im Webportal von SBB Cargo sind mit diesem Icon markiert.



blog.sbbcargo.com
Weiterführende Informationen im Cargo Blog sind mit diesem Icon markiert.

Titelbild: Die 80 Tonnen schwere und über 2000 PS starke Maschine bahnt sich ihren Weg durch das Trendquartier in Zürich-West.

Impressum Cargo 1 | 2014

Das Logistikmagazin von SBB Cargo erscheint dreimal pro Jahr in Deutsch, Französisch und Italienisch.

Gesamtauflage
9000 Exemplare
Redaktion (SBB Cargo)
Martin Radtke (bis 31. Dez. 2013),
Christoph Rytz (Leitung),
Karin Grundböck, Martina Riser,
Miriam Wassmer, Matthias Widmer
Redaktionelle Mitarbeit (Crafft)
Roy Spring (Leitung), Peter Krebs,
Robert Wildi, Jean-Pierre Ritler,
Meret Boxler
Konzept, Gestaltung und Realisation
Crafft Kommunikation AG, Zürich
Übersetzungen
Traductor, Basel
Lithografie und Druck
Neidhart + Schön AG, Zürich
Redaktionsadresse
SBB Cargo
«Redaktion Logistikmagazin cargo»
4065 Basel, Schweiz
cargomagazin@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.

Gratisabonnement auf
www.sbbcargo.com/de/abonnement

Abonnieren Sie das Cargo Magazin kostenlos. Leserinnen und Leser, die in der Schweiz wohnen, wählen zwischen einer gedruckten und einer elektronischen Version oder bestellen beide Sorten. Wer ausserhalb der Schweiz wohnt, liest die elektronische Version.

Adresse ändern, Abonnement ändern oder löschen

Über www.sbbcargo.com/de/abonnement oder cargomagazin@sbbcargo.com geben Sie uns Ihre neue Adresse, Änderungen oder die Löschung des Abonnements bekannt.



ClimatePartner
klimaneutral

Druck | ID: 53232-1308-1004



Liebe Leserin, lieber Leser

Staus, Baustellen und wachsende Pendlerströme stellen den Güterverkehr vor schwierige Herausforderungen. Gleichzeitig steigen in urbanen Zentren die Ansprüche der Menschen an ihre Wohn- und Lebensqualität: Sie erwarten stets verfügbare Produkte von hoher Qualität – und dies zu möglichst günstigen Preisen.

Diese Ausgabe zeigt, welche verkehrspolitischen Aufgaben uns in den nächsten Jahren bevorstehen und wo der Schienen-güterverkehr einen wichtigen Beitrag leisten kann.

Für eine stärkere Bedeutung des Transports auf der Schiene sprechen die Aspekte Umweltverträglichkeit und Lieferpünktlichkeit – auch in den Ballungsgebieten.

Christoph Rytz
Leiter Kommunikation SBB Cargo
christoph.rytz@sbbcargo.com

Coverfoto: Christian Schuur/Foto: Fabian Unternährer, Gian Vaiti



«Der Konflikt in den Städten spitzt sich zu»

Stefan Wolpert, wissenschaftlicher Mitarbeiter von Fraunhofer SCS, hat in einer Studie 46 zentraleuropäische City-Logistik-Projekte untersucht. Ein Gespräch über die Zukunft der Versorgung von Ballungsgebieten.

Interview: Roy Spring

Herr Wolpert, was versteht man eigentlich unter City-Logistik?

City-Logistik beschäftigt sich mit der Versorgung von Ballungsgebieten mit Waren und Dienstleistungen. Das Ziel von City-Logistik-Konzepten ist, Verkehre zu bündeln und negative Effekte zu minimieren.

Mobilität ist die Voraussetzung für eine funktionierende Wirtschaft und Gesellschaft. Ist sie in den Innenstädten gefährdet?

Sicherlich ist nicht jede Innenstadt gleich stark belastet. Aber gerade in der Schweiz gibt es viele Städte mit historisch gewachsenen engen Strassen und Gassen. Hier führt der Strassengüterverkehr zu einer enormen Belastung der urbanen Infrastruktur. Da diese nicht beliebig an die steigenden Anforderungen angepasst werden kann, können hier möglicherweise andere Verkehrsträger – vor allem die Schiene – zur Entlastung beitragen.

Je mehr Waren transportiert werden, desto wahrscheinlicher sind Staus, Lieferengpässe und Proteste betroffener Bürger. Wie dramatisch ist die Situation in den Grossstädten?

Durch den städtischen Wirtschaftsverkehr, der heute noch überwiegend auf der Strasse stattfindet, werden die Hauptachsen oft ihrer Funktionalität beraubt. Die zunehmende Urbanisierung, die wachsen-

de Fragmentierung des Sendungsmarktes und der ungebrochene Boom im Onlinehandel sorgen für weiterhin steigende Frachtvolumen. Hinzu kommen ungünstige Rahmenbedingungen für den Lieferverkehr: Der Verkehr nimmt zu, die



«Die Schiene trägt zur Entlastung bei.»

Lagerflächen von Innenstadtgeschäften werden kleiner, die Zufahrt zu Fussgängerzonen ist zeitlich begrenzt und die Zeitfenster für die Warenannahme sind eng. Die Folgen sind Ineffizienzen durch Staus, Suchverkehr, unnötige Wartezeiten bei der Warenannahme und eine ungenügende Auslastung der Lieferfahrzeuge.

Ist sich die Bevölkerung der zunehmenden Problematik überhaupt bewusst?

Jeder, der schon einmal während der Rushhour durch Zürich oder Basel gefahren ist und die unzähligen Lieferfahrzeuge gesehen hat, weiss Bescheid. Die negativen Auswirkungen wie Staus, Umweltverschmutzung und Lärm oder Schäden an Strassen werden sich in Zukunft aber noch verstärken.

Einerseits wollen die Bürger schnell und effizient beliefert werden, andererseits erwarten sie Umweltverträglichkeit. Ein unlösbarer Widerspruch?

Der Konflikt zwischen der steigenden Nachfrage der Wirtschaft nach Verkehrsleistungen und der von den Bürgern gewünschten «barrierefreien Erlebniswelt Innenstadt» spitzt sich zu. Urbane Warentransporte stehen im Mittelpunkt dieses Gegensatzes. Dies unterstreicht die zunehmende Relevanz der City-Logistik. Da bisherige Konzepte nur bedingt erfolgreich waren, sind neue Ideen gefragt. Die Verlagerung eines Teiles des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene kann eine solche sein.

Ist City-Logistik das Wundermittel gegen all diese Probleme? Oder nur ein wohlklingendes Schlagwort?

City-Logistik kann eine ökologisch und ökonomisch nachhaltige Stadtentwicklung durch Kooperationen aller am Wirtschaftsverkehr Beteiligten unterstützen. So sollten über den reinen Transport hinausgehende Mehrwertdienstleistungen eingeführt und weitere Verkehrsträger integriert werden.

In Ihrer Studie haben Sie aktuelle Projekte analysiert. Welches ist die Hauptidee?

Auf der Suche nach praktikablen City- >

Logistik-Lösungen haben wir 46 Projekte der letzten 20 Jahre in Zentraleuropa untersucht. Die überraschende Erkenntnis ist, dass nahezu alle Projekte in Deutschland, Österreich und in der Schweiz heute nicht mehr aktiv sind. Der Grund hierfür lag in der fehlenden Rentabilität der Projekte und im mangelnden Vertrauen der beteiligten Transporteure untereinander. Als besonders kritisch zeigt sich das Vorhandensein eines ausreichend grossen Volumens an City-Logistik-affinen Waren. Bei City-Logistik-affinen Waren handelt es sich vornehmlich um Stückgut, also alles, was sich am Stück transportieren lässt – im Gegensatz zu Schütt- und Flüssiggut oder Gasen. Nur so lassen sich die durch Bündelung und gemeinsame Lieferung entstehenden Zusatzkosten – verursacht durch den zusätzlichen Umschlagsvorgang – durch Einsparungen kompensieren.

Gibt es erfolgreiche Ansätze, etwa in Tokio, London, Paris oder Mailand?

Diese Megacities sind nur bedingt vergleichbar mit schweizerischen Städten. Zudem gehen Projekte dort oftmals mit ordnungspolitischen Massnahmen einher, die in der Schweiz so nicht umsetzbar wären. Mailand oder London erheben beispielsweise eine City-Maut. Obwohl der ökologische Effekt des Roadpricings umstritten ist, ist es wahrscheinlich, dass weitere europäische Städte eigene Mautzonen installieren werden, wenn auch aus politischen und ökonomischen Gründen.

Was kann die Politik zum Erfolg eines Projektes beitragen?

Sie kann beispielsweise die Zugangsbeschränkungen für die Mitgliedsunternehmen lockern. Hier ist eine erweiterte Belieferung von Fussgängerzonen denkbar. Auch bei der Bereitstellung von geeigneten Flächen für An- und Abładestationen oder für einen City-Hub kann sie positiv einwirken.

In der Schweiz spielt der Schienengüterverkehr bei der Versorgung von Agglomerationen und Städten eine wichtige Rolle. Wie sieht eine optimale Verzahnung der Verkehrsträger aus?

Die Schiene hat ihre Stärken beim Inter-city-Warentransport. Potenzial ist sicherlich auch im Intracity-Transport vorhanden, also beim Transport innerhalb einer Stadt. Hier gibt es positive Ansätze in Dresden mit der CarGoTram oder in Zürich mit dem Cargo- und E-Tram, wo ein



«Konkurrenz im Regal, aber nicht auf dem LKW.»

Transport mittels Güterstrassenbahnen stattfindet. Die Herausforderung ist sicherlich das erneute Umschlagen der Ware an den Übergabepunkten. Da viele Güter bisher händisch umgeschlagen werden, ist dies ein enormer Kostenfaktor. Aber auch hier entwickelt sich die Technik weiter. Der kombinierte Verkehr sollte in Zukunft eine noch grössere Rolle spielen – gerade beim Warentransport zwischen den Städten.

Sollte man die City von Urban Hubs an der Tangente aus beliefern? Oder sollte man Logistik-Hubs in der City erstellen?

Eine grundsätzliche Empfehlung kann hier nicht getroffen werden, da beide Varianten ihre Vorteile haben. Bei zentrumsnahen City-Hubs sind nur noch geringe Strecken für Feinverteilung zurückzulegen, allerdings sind die Mietpreise hier wesentlich höher als am Stadtrand. Ein tangentialer City-Hub hingegen hat meist eine bessere Verkehrsanbindung. So ist es denkbar, dass hier die Güter über lange

Strecken mit der Bahn transportiert werden und dann nur noch die Feinverteilung auf der Strasse abgewickelt wird.

Wie bringt man Transportunternehmen, Versender und Empfänger dazu, zu kooperieren?

Die Akteure entwickeln zunehmend ein Bewusstsein für die umweltfreundlichere Versorgung von urbanen Gebieten. Dazu tragen Zugangsbeschränkungen und Massnahmen wie die Einführung von Umweltzonen oder Lieferspuren bei. Auch steigt die Bereitschaft der Unternehmen, mit Wettbewerbern zusammenzuarbeiten. So hat sich Mars Deutschland mit Ferrero zusammengeschlossen, um im Rahmen einer horizontalen Herstellerkooperation eine konsolidierte Belieferung der gemeinsamen Kunden durchzuführen, getreu dem Motto «Konkurrenz im Regal, aber nicht auf dem LKW».

Wie stellen Sie sich die Versorgung der Innenstädte im Jahr 2050 vor?

In 36 Jahren kann viel passieren. Megacities wie Shanghai oder Tokio werden möglicherweise unterirdisch versorgt, da auf den Strassen einfach kein Platz mehr für Lieferfahrzeuge ist. Vielleicht haben wir bis dahin auch so leistungsfähige 3D-Drucker, so dass wir viele Waren vor Ort erzeugen können und nur noch mit dem passenden Granulat über Pipelines versorgt werden. –

Stefan Wolpert ist wissenschaftlicher Mitarbeiter am Fraunhofer-Institut in Nürnberg. Er ist Autor der aktuellen Studie «City-Logistik – Bestandsaufnahme relevanter Projekte des nachhaltigen Wirtschaftsverkehrs in Zentraleuropa», Fraunhofer Verlag, Nürnberg, 2013. 175 Seiten, EUR 89.–

<http://www.scs.fraunhofer.de/de/studien/service-entwicklung/city-logistik.html>
Executive Summary der Studie und weitere Informationen.

Innovative Strategien sind gefragt

Carsten Hagedorn, Professor für Raumplanung, über verdrängte Probleme im Güterverkehr

Die Raum- und Verkehrsplanung strebt eine nachhaltige Mobilität an. Siedlungsgebiete sollen nur mit «notwendigem» motorisiertem Verkehr belastet werden. Dieser soll möglichst lärm- und umweltverträglich abgewickelt werden. In Agglomerationen nimmt der Güterverkehr mit bis zu 25 Prozent einen wesentlichen Anteil am Gesamtverkehr ein. Der Anteil des Güterverkehrs an den Gesamtemissionen ist dabei höher als sein Anteil am Verkehrsaufkommen. Der Strassenverkehr stösst Schadstoffe aus und ist zusätzlich der grösste Lärmverursacher in der Schweiz. Im Lärm gilt die Faustregel, dass ein Lastwagen so laut ist wie 10 bis 15 Personenkraftwagen. Ungefähr 30 Prozent der Lärmkosten des Strassenverkehrs werden durch den Güterverkehr verursacht.

Trotz bedeutender Anteile am Gesamtverkehr und an den Gesamtemissionen wird der Güterverkehr in der Raum- und Verkehrsplanung sowie in den Verwaltungen in der Regel nicht ausreichend berücksichtigt. Einerseits ist die Datenlage nicht ausreichend vorhanden wie im Personenverkehr, andererseits sind die Akteure oft nicht für die ernsthafte Problematik des Güterverkehrs sensibilisiert. Anders als beim Personenverkehr müssen im Güterverkehr auch Wirtschaftsverbände, Verladere sowie Logistik- und Transportdienstleister beteiligt werden. Private Akteure stehen dabei häufig miteinander im Wettbewerb und sind unter den heutigen Rahmenbedingungen zu Kooperationen nur bedingt bereit.

Für die Agglomerationen wird ein Wachstum der Bevölkerung und damit auch des Verkehrsaufkommens im Personenverkehr prognostiziert. Aber auch der Güterverkehr nimmt stetig zu. Dies ist auf den wirtschaftlichen Strukturwandel hin zu einer Dienstleistungs- und Konsumgesellschaft, auf zunehmenden Onlinehandel sowie auf Veränderungen bei der Lagerung von Gütern («Just-in-time-Lieferung») mit erhöhter Lieferhäufigkeit zurückzuführen.

Da die Verkehrsflächen in innerstädtischen Bereichen nicht erweitert werden können, wird es durch

die steigende Zahl der Lieferungen zu mehr Behinderungen zwischen Personen- und Güterverkehr kommen. Sowohl im Schienen- als auch im Strassenverkehr stehen dem Güterverkehr aufgrund der steigenden Nachfrage im Personenverkehr nur bedingt Kapazitäten zur Verfügung.

Auch langfristig geht es darum, die Versorgungsqualität in den Agglomerationen zu gewährleisten. Dazu muss der Güterverkehr unter verstärktem Einbezug privater Akteure ganzheitlich geplant werden. Konkret bedeutet das, in der Raum- und Verkehrsplanung künftig den Güterverkehr auf der Grundlage der Nachhaltigkeit adäquat in der Richt- und Nutzungsplanung sowie in den Agglomerationsprogrammen zu berücksichtigen. Insbesondere müssen Logistikflächen sowie Standorte und Trassen für den Schienengüterverkehr raumplanerisch gesichert werden.

Vor der Umsetzung müssen an die regionalen und lokalen Anforderungen angepasste Strategien und Massnahmen für den Güterverkehr unter Einbezug der privaten Akteure entwickelt werden. Für eine leistungsfähige und effiziente Abwicklung ist der zeitliche oder räumliche Vorrang für den Güterverkehr zu prüfen.

Die zukünftige Rolle des Schienengüterverkehrs in Agglomerationen ist dabei dringend zu klären und zu stärken. Nicht nur die öffentliche Hand ist gefordert, auch private Akteure müssen innovative Strategien entwickeln, damit die Gesamtkonzeption des Bundes zur Förderung des Schienengüterverkehrs in der Fläche zur Verbesserung der Verkehrssituation in den Agglomerationen genutzt werden kann.

PROF. CARSTEN HAGEDORN lehrt Verkehrsplanung im Studiengang Raumplanung an der HSR Hochschule für Technik Rapperswil. Sein Forschungsschwerpunkt liegt in der interdisziplinären Verknüpfung der Verkehrsplanung mit der Stadt-, Regional- und Freiraumplanung.





Lausanne by Night

Mit bis zu 7000 Waggons täglich verkehrt SBB Cargo durch die Schweiz. Termingerecht geliefert wird in den frühen Morgenstunden alles, was im Alltag benötigt wird. Besonders anspruchsvoll ist die Verteillogistik in den Städten. Unser Beispiel: Lausanne.

*Text: Anne-Isabelle Aebli und Robert Wildi
Fotografie: Fabian Unternährer*

Es dämmert am Genferseebecken. Ein neuer Werktag beginnt in Lausanne; die nach Genf zweitgrösste Westschweizer Metropole erwacht und gibt sich sofort geschäftig. Über 345 000 Einwohner zählt Lausanne inklusive Agglomeration. Schon um 6 Uhr herrscht rund um den Bahnhof ein reger Personenverkehr. Pendler strömen aus den Zügen und stürmen die Cafés und Boulangeries. Brezel und Vanillegipfel, Buttercroissants und Cuchales, das in der Romandie geliebte Briochengebäck, werden im Akkord verzehrt. Warm und ofenfrisch.

Noch früher als die eifrigsten Pendler waren etliche Liefertransporte auf der Schiene und Strasse unterwegs, vollgepackt mit Zutaten wie Butter, Mehl, Rohteigsorten für verschiedene Brotspezialitäten oder Schokolade und Vanilleschaum für andere Leckereien. In sorgfältig geplanten Nacht- und Nebel-Aktionen werden sie an die lokalen Backstuben und Confiterien ausgeliefert, während in Lausanne noch alles schläft.

Nicht weniger als 12 000 einzelne Produkte für die Bäckereien und die Gemeinschaftsgastronomie verlassen jede Nacht die Unternehmenszentrale von Pistor in Rothenburg LU und werden von dort zum Verteilzentrum des Backwaren- und Nahrungsmittelgrosshändlers in Chavornay VD gebracht. Dieser Transport erfolgt stets per Bahn: in Güterwagen, die ausschliesslich von Pistor genutzt werden. «Da wir auch Frischware und Tiefkühlprodukte transportieren, werden unsere Waggons laufend über GPS überwacht», erläutert Christian Guler, Leiter Verteilzentrum in Chavornay. «Wenn unterwegs ein Prob-

lem auftritt, können wir einen Mitarbeiter vorbeischicken. In sieben Jahren war dies allerdings nur zweimal nötig.»

In Chavornay angekommen, werden die Wagen entladen und die Produkte nach Bestimmungsorten gruppiert. Unter der Woche bringen zwei Lageristen jede Nacht die Rollwagen zu den Toren, wo die Chauffeure ab 4 Uhr morgens ihre Lastwagen

«Unsere Waggons werden laufend über GPS überwacht.»

CHRISTIAN GULER, PISTOR

beladen und die Ware vor dem Morgenrauen ausliefern. «Täglich erreichen uns neun Bahnwagen, deren Fracht auf zwölf Lastwagen verteilt wird. Einer dieser Lastwagen bedient ausschliesslich Lausanne. Insgesamt sind dies 65 Tonnen Waren», erklärt Christian Guler.

Tanz der Gabelstapler

Pistor ist nicht der einzige Warengrosshändler, der sich auf die Bahn verlässt, um die Schweizer Städte gezielt zu versorgen. Zahlreiche Transportunternehmen arbeiten Tag für Tag mit SBB Cargo zusammen. Im Herzen von Lausanne, in Sébeillon, kommen jede Nacht zwischen 24 und 32 Güterwagen in der Filiale der Camion Transport AG an. Wir sind wenige Kilometer vom Rangierbahnhof Lausanne entfernt. Dies ist neben dem Limmattal und Muttenz der dritte grosse Rangierbahnhof in der Schweiz. Ab 3.30 Uhr morgens belebt sich die Halle mit ihren drei Gleissträngen: Auf den Perrons Seite 13 >



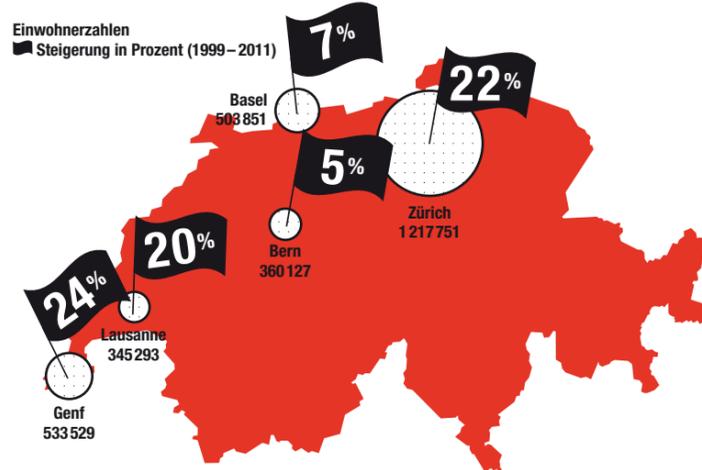
Güterumschlag bei Nacht: Reachstacker verladen in Chavornay Container mit bis zu 40 Tonnen Gewicht von Bahnwagen auf Lastwagen und umgekehrt. Jeder Handgriff muss sitzen, damit die Kunden von SBB Cargo ihre Transportdienstleistungen erbringen können.



Verkehr am Limit

Transportvolumen und Verkehrsaufkommen nehmen in der Schweiz stetig zu. Die Kapazitäten stossen an ihre Grenzen. Nachfolgend ein paar Zahlen und Prognosen.

MAGNETWIRKUNG DER STÄDTE — Seit 1999 ist das Bevölkerungswachstum in den Agglomerationen stärker als dasjenige in den ländlichen Gebieten. Ende 2011 lebten 73,5% der Bevölkerung in städtischen Gebieten.



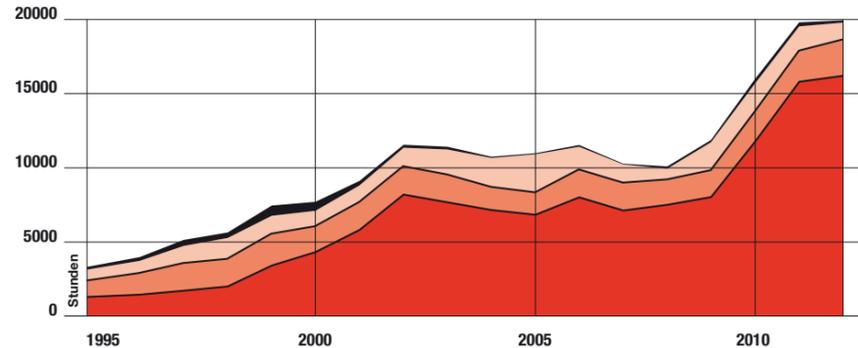
Quelle: Bundesamt für Statistik

IMMER MEHR STAU — 2012 wurden auf den schweizerischen Nationalstrassen 19921 Stautunden registriert. Im Vergleich zu 2008 kommt dies einer Verdoppelung gleich. Die Zunahme ist in erster Linie der Verkehrsüberlastung zuzuschreiben.

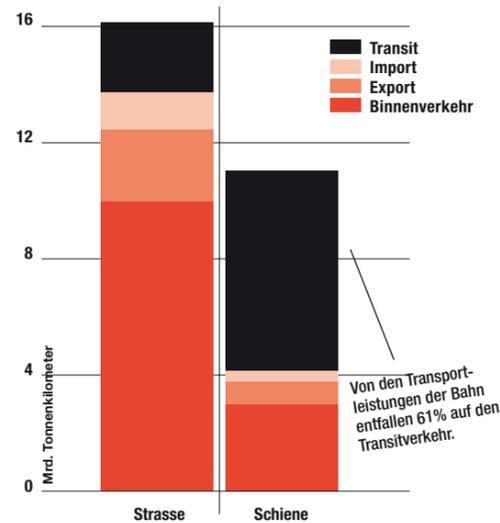
Quelle: BFS, Mobilität und Verkehr 2013

Überlastung Baustellen
Unfälle Anderes

Quelle: Bundesamt für Statistik



GROSSES TRANSPORTVOLUMEN — Von den rund 27 Milliarden Tonnenkilometern (1 Tonnenkilometer = Transport von 1t Güter über 1km), die 2012 im Güterverkehr auf Strasse und Schiene erbracht wurden, entfielen gesamthaft 48% auf den Binnenverkehr, 12% auf den Import, 6% auf den Export und 34% auf den Transitverkehr.



Quelle: Bundesamt für Statistik

MOBILITÄT ALS BEDÜRFNIS

20 500 km
Personenkilometer/Jahr

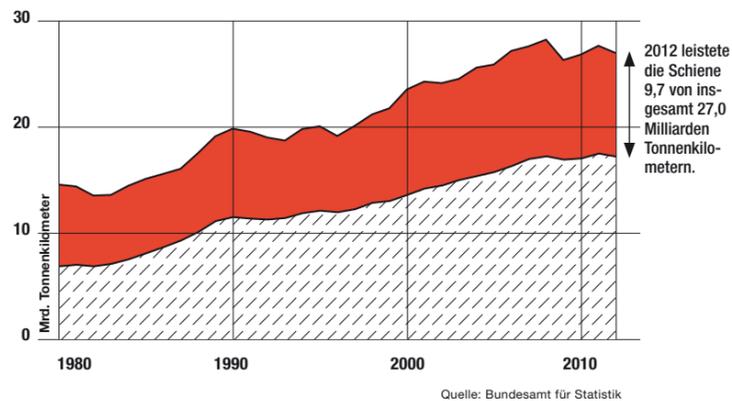
Wenn sämtliche Strecken zusammengezählt werden, die eine in der Schweiz wohnhafte Person im Laufe eines Jahres durchschnittlich zurücklegt, resultiert daraus eine Distanz von 20 500 Kilometern, was ungefähr einer halben Erdumrundung entspricht. Rund ein Drittel davon, nämlich 6900 Kilometer, entfällt auf Auslandsstrecken.

ENTLASTUNG DER STRASSE — 2012 hat SBB Cargo 175 000 Nettotonnen Güter pro Arbeitstag transportiert. Damit konnten täglich 15 000 Lastwagenfahrten vermieden werden.



36% AUF DER SCHIENE — Auf Strasse und Schiene wurden 2012 Transportleistungen von insgesamt 27,0 Milliarden Tonnenkilometern (1 Tonnenkilometer = Transport von 1t Güter über 1km) erbracht (2011: 27,7). Der Anteil der Schiene an der gesamten Transportleistung – der sogenannte Modalsplit – lag bei 36% (2011: 37%). Dieser Wert liegt deutlich über dem Durchschnitt der 27 EU-Länder (19% im Jahr 2011).

Schiene Strasse



Quelle: Bundesamt für Statistik

tanzen die elektrischen Gabelstapler ein kunstvolles Ballett, während in den Büros die Touren der Lastwagenchauffeure geplant werden.

Ein erstes Gabelstaplerenteam leert die Wagen und legt die Waren am Perronrand ab. Ein zweites verteilt die Paletten je nach Bestimmungsort auf genau markierte Stellen. «Jeder einzelnen Palette ist eine Etikette angehaftet, die Aufschluss über Gewicht, Anzahl Frachtstücke sowie Lieferdatum gibt und mit der Telefonnummer der Kontaktperson versehen ist», erklärt Sven Eckmann, Leiter der Filiale Camion Transport AG Lausanne (CTL). In grossen Ziffern ist das Tor markiert, bei dem die Ladung abgeholt wird. Hier werden die Paletten auf Lastwagen umgeladen und – zumeist im Lauf des frühen Morgens – an sämtliche Bestelladressen feinverteilt. «Diese Triage, ein logistisch bis ins kleinste Detail durchdachtes System, funktioniert praktisch fehlerfrei», sagt Eckmann mit Genugtuung. Und dies mit einem hoch heterogenen Frachtgut. Er deutet mit der Hand auf eine riesige

«Die Triage ist ein logistisch bis ins Detail durchdachtes System.»

SVEN ECKMANN, CAMION TRANSPORT AG

Baggerschaufel hier, einen Heizkörper dort, Verpackungen für elektronische Geräte, einen Vorrat an Toilettenpapier, eine Ladung Autopneus, Pfosten für die Kennzeichnung von Skipisten sowie einen Stapel mit verschiedenen Bauelementen: Alles wird hier umgeschlagen, inklusive Frischwaren.

«Pro Tag wickeln wir hier zwischen 1100 und 1300 Lieferungen ab», sagt Eckmann, das entspreche in der Hochsaison einem Transportgut von bis zu 324 Tonnen. «Die Waren werden nach Regionen sortiert und die Touren nach dem Bedarf der Kunden geplant.» Jeden Morgen schwärmen 48, zum Teil erdgasbetriebene, Fahrzeuge unterschiedlicher Grösse in alle Himmelsrichtungen aus. Nach Lausanne inklusive Agglomeration allein gehen 31 Prozent der Lieferungen. Vor >

AUSBLICK 2030

+77% Waren auf der Schiene / +27% auf der Strasse

Quelle: Schlussbericht Protrans, 2011

Gemäss Prognosen des Bundesamts für Raumentwicklung ARE nehmen die Verkehrsleistungen (Tonnenkilometer) des gesamten Güterverkehrs für den Referenzzustand 2030+ zwischen 2010 und 2030 um rund 45% zu. Demnach wird der Warentransport auf der Schiene an

Bedeutung gewinnen und überproportional stark wachsen. Die Verkehrsleistungen auf der Schiene werden bis 2030 um rund 77% zunehmen; auf der Strasse rechnet man mit einem Güterverkehrswachstum von 27%.

Am Firmensitz der Pistor AG in Rothenburg LU werden täglich 12 000 Nahrungsmittelprodukte für Bäckereien und Gastronomiebetriebe auf Güterzüge von SBB Cargo verladen. Per Traktor werden die Waggons rangiert und startklar gemacht. Ziel: das Pistor-Verteilzentrum in Chavornay VD.



Tagesanbruch erhalten lokale Kleingeschäfte, Cafés oder Boulangeries ihre Güter und können vor Eintreffen der ersten Kunden Regale, Theken und Vorratskammern auffüllen. Andere Zeitpläne erfordern Lieferungen in grössere Warenhäuser. «Hier kann der Transporter in vielen Fällen frühestens um 8 oder 9 Uhr eintreffen, weil die Geschäfte vorher gar nicht geöffnet haben», erklärt Eckmann. Neben Lausanne bedient die Camion Transport AG auch die restliche Westschweiz. Lieferungen ins Wallis, in den Waadtländer Norden sowie nach Genf gehören zum Tages- respektive Nachtgeschäft.

Heute bestellt, morgen geliefert

Dass die Verteillogistik innerhalb von Ballungszentren besonders anspruchsvoll ist, wird von den Transporteuren bestätigt.

«Für Lieferungen nach Lausanne oder auch anderen grösseren Städten setzen wir in der Regel Kleinlaster ein», sagt Sven Eckmann. Doch auch die wendigen Mini-LKWs kämpfen in den Citys permanent mit diversen Widrigkeiten. Von der Zunahme des Verkehrs in den Innenstädten und deren Auswirkung ist auch die Möbel Pfister AG betroffen. Die Firma nutzt die Vorteile des kombinierten Verkehrs seit Jahrzehnten und entsendet pro Tag durchschnittlich drei bis vier Bahnwagen mit je zwei Wechselbrücken nach Allaman VD. Die in der Logistikzentrale in Suhr beladenen Wechselbrücken werden am Bahnhof Allaman auf die lokal stationierten Lastwagen umgeladen. Die Feinverteilung der Sofas, Tische, Betten und Schränke zu den Kunden erfolgt dann direkt ab Bahnhof per LKW und Kleinlaster. Das Liefergebiet umfasst Stadt und Agglomeration Lau-

sanne und erstreckt sich entlang des Lac-Léman-Ufers bis nach Genf. Die meisten neuralgischen Abschnitte auf dem Strassennetz befinden sich in Agglomerationen. Im Voraus schwierig zu kalkulierende Faktoren wie Staus in Stosszeiten, nicht

«Pro Tag wickeln wir hier zwischen 1100 und 1300 Lieferungen ab.»

SVEN ECKMANN

verfügbare Umschlagplätze oder Fahrverbote zu bestimmten Tageszeiten haben einen Einfluss auf die Liefertreue. «Das sind die wesentlichen Gründe, weshalb zugesicherte Zeitfenster manchmal kurzfristig geschoben werden müssen. Die



Foto: zlg

Herausforderung liegt darin, derartige Verschiebungen auf ein Minimum zu begrenzen», sagt Thomas Zeder, Logistikleiter bei Pfister.

Ob Möbel, ob Tiefkühlprodukte oder Fernsehgeräte – Transporte in Städte sind für sämtliche Lieferanten schwierig. Die von den Kunden gewünschten Lieferfristen sowie Verkehrsprobleme zwingen die Transportunternehmer mitunter, «die Touren an Sachzwänge anzupassen, statt den optimalen Verkehrsweg zu wählen», wie Peter Ballmer ausführt, Manager Suisse Romande bei Galliker Transport SA in Aclens VD. Für die Chauffeure bedeutet dieses Verfahren zusätzlichen Stress sowie unnütze Zusatzkilometer; vermeiden lässt es sich gleichwohl nicht immer. «Wir leben heute in einer Welt, in der es grundsätzlich pressiert», bestätigt Mario Zilliotto, Leiter der Waadtländer >

Thomas J. Ernst, Leiter Nationale Transporte bei der Post CH AG

Rollende Post über Nacht

In der Schweiz werden täglich über 14 Millionen Briefe und Zeitungen sowie rund 440 000 Pakete zugestellt.



Herr Ernst, wie viele Briefe und Pakete liefert die Post CH AG täglich in Schweizer Städten mit über 50 000 Einwohnern aus?

Wir liefern pro Tag insgesamt über 14 Millionen Briefe und Zeitungen sowie rund 440 000 Pakete an Schweizer Kunden aus. Diese Menge verteilt sich zirka je zur Hälfte auf Städte und ländliche Regionen.

Welchen Weg legt ein Paket zurück, das ein Grossvater nachmittags in Chur an seine Enkelin in Lausanne verschickt?

Pakete aus Chur und Umgebung werden von regionalen Posttransporten in die Distributionsbasis Landquart GR transportiert und von dort nach Urdorf ZH zur Triage gefahren. Hier werden die Paketdaten erfasst. Um zirka 21.30 Uhr wird es dem Direkttransport in das Paketzentrum Daillens VD mitgegeben. In Daillens wird es um zirka 0.30 Uhr aufgrund der von Urdorf gelieferten Daten sortiert und direkt dem zuständigen Paketboten übergeben. Dieser belädt sein Zustellfahrzeug mit den Paketen für seinen Bezirk und verlässt Daillens in Richtung Lausanne ab zirka 6.45 Uhr.

Ist die Verteillogistik innerhalb von Städten anders geregelt als in ländlichen Regionen?

In Städten und Agglomerationen werden die Briefe mittels Zwei- und Dreirädern mit Anhängern zugestellt, die Pakete separat mittels Lieferwagen; auf dem Land stellt der Briefbote mittels Drei- oder Vierradfahrzeug im Rahmen der sogenannten gemischten Zustellung auch Pakete zu.

Welche Herausforderungen birgt die City-Logistik?

Speziell in Innenstädten sind die zeitlichen Auflagen für das Befahren von autofreien Zonen eine Herausforderung.

Die stetige Ausweitung von Halteverbotszonen erschwert gerade die Zustellung von Paketen zusätzlich. Heute setzt die Post in der städtischen Briefzustellung häufig Dreirad-Elektrofahrzeuge ein, die aber autofreie Zonen ebenfalls nicht befahren dürfen.

Dann muss der Pöstler zu Fuss weiter?

Es gibt noch Zustellbezirke in Städten, die von unseren Briefboten nur zu Fuss machbar sind. Etwa in Quartieren, in denen es selbst für ein Zweirad mit Anhänger kein Durchkommen gibt.

Wie funktioniert das Zusammenspiel von Schiene und Strasse?

Die Post betreibt bis heute Distributionsstandorte inmitten von Städten wie etwa Chur, Basel, Bern, Genf oder Urdorf für Teile der Stadt Zürich. So können frühmorgens Pakete noch vor dem Pendlerverkehr per Bahn den Zustellboten angeliefert werden.

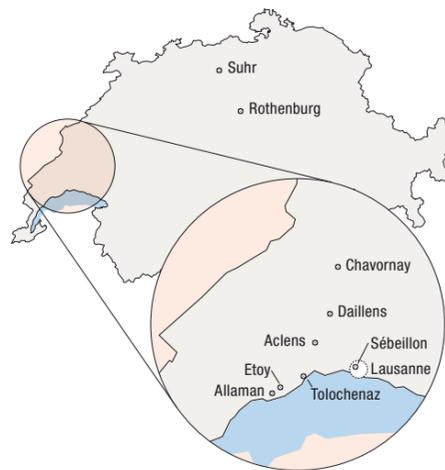
Wie sieht es in anderen Städten aus, etwa in Lausanne?

Im Zustell- und Annahmereich betreibt die Post in oder am Rand jeder grösseren Stadt einen Standort, damit die Verbindung vom oder zum jeweiligen Sortierzentrum verdichtet stattfinden kann. Das gilt auch für Lausanne.

Welche Verbesserungen strebt die Post in den Städten an?

Die Post orientiert sich laufend an den sich verändernden Verhaltensweisen ihrer Kunden, damit die Pakete auf Anhieb ihren Zielort finden können: Pick-Post, Abendzustellung, Samstagszustellung oder Zustellung mit Kurier sind nur einige Massnahmen. Mit «My-Post24» werden gegenwärtig neue Standorte erschlossen, damit den Empfängern das Abholen der Pakete via Handy avisiert werden kann und der Zugang zum Paket rund um die Uhr möglich ist.

Fokus Romandie:
Über 345 000 Einwohner
in der Agglomeration von
Lausanne werden durch
die Verknüpfung von
Strasse und Schiene täg-
lich mit Gütern versorgt.



Niederlassung des Transportunternehmens Planzer in Tolochenaz bei Morges VD. «Unser Lebensstil hat für die Frequenz der Warenströme einschneidende Folgen: Wir überlegen wochenlang, welches Sofa wir kaufen sollen – und wenn es bestellt ist, wollen wir es sofort besitzen.»

Nur auf sich allein gestellt, könnten Schweizer Lastwagen-Transportfirmen solchen Anforderungen nicht gerecht werden. Denn in einem Land, das für Lastwagen ein Nachtfahrverbot zwischen 22 Uhr und 5 Uhr durchsetzt, braucht es Bahntransporte. Das Vermeiden von Umweltverschmutzung durch Emissionen ist ein weiterer zentraler Vorteil.

Vorteile des Kombiverkehrs

Es ist logisch und aus kommerzieller Sicht nachvollziehbar, dass die Lastwagen-Transporteure an einer engen Kooperation mit Bahndienstleistern wie SBB Cargo interessiert sind. «Die Kombination Schiene/Strasse führt dazu, dass nur halb so viele Lastwagenkilometer anfallen und die CO₂-Emissionen um 25 Prozent zurückgehen», begründet Josef Jäger, Geschäfts-

«Umweltaspekte spielen eine immer grössere Rolle.»

JOSEF JÄGER, CAMION TRANSPORT AG

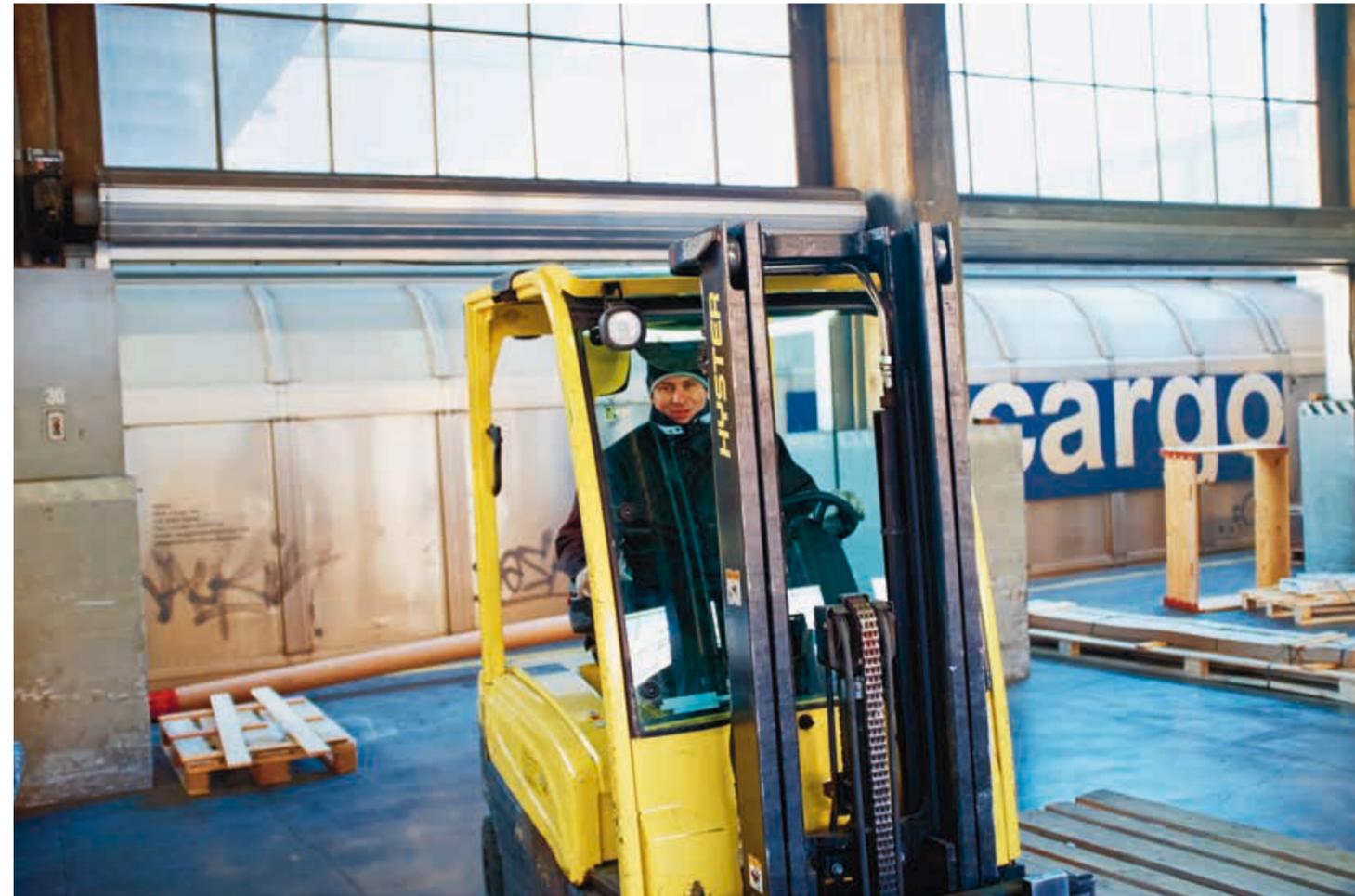
führer der Camion Transport AG. «Umweltaspekte spielen zudem auch für unsere Kunden eine immer grössere Rolle, obwohl schon sie als Preis dafür keine steigenden

Transportkosten akzeptieren.» Die effiziente Kombination von Schiene und Strasse könne beiden Anliegen gerecht werden.

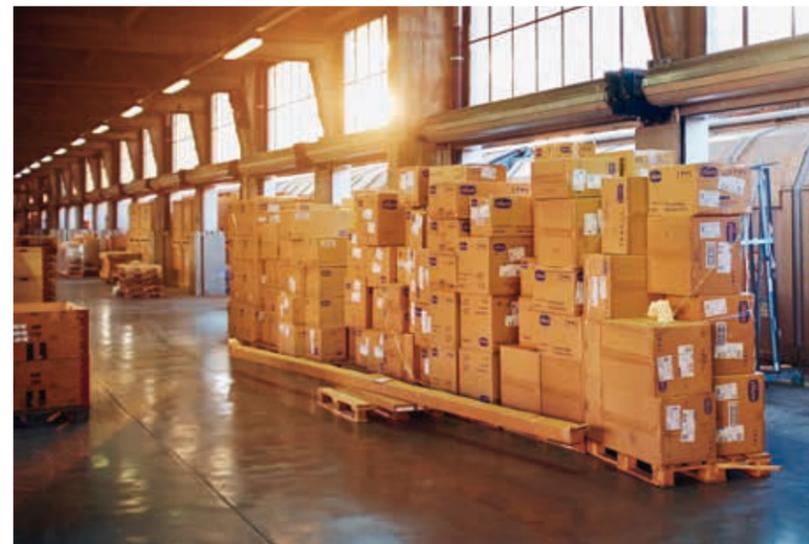
Es ist daher nicht erstaunlich, dass die Strassentransporteure frühzeitig gemeinsame Investitionen getätigt haben, um sich die Vorteile einer optimalen Verknüpfung mit der Schiene langfristig zu sichern. So haben die Camion Transport AG, die Galiker Transport AG und die Planzer Transport AG im Jahr 1996 gemeinsam Cargo Domizil von den SBB übernommen und seither das entsprechende Dienstleistungsnetz in der ganzen Schweiz auf- und ausgebaut.

Unter dem Label Cargo Domizil verkehren heute Nacht für Nacht rund 250 Güterwagen. Cargo Domizil gehört damit zu den grössten Kunden von SBB Cargo in der Schweiz. Die Wagen korrespondieren mit rund 30 Schnittstellen Schiene/Strasse in der Schweiz und tragen dazu bei, dass pro Tag nahezu 400 Lastwagenfahrten vermieden werden können.

Das grüne Gewissen treibt indes nicht nur die Transporteure um, sondern auch die Warenlieferanten selbst. «Bei Pistor sind die Bahntransporte ebenfalls ein Bestandteil der Nachhaltigkeitsbestrebungen», sagt Christian Guler. Auch er ist überzeugt, dass «saubere» Arbeitsmethoden auf Kundenseite künftig einen noch höheren Stellenwert einnehmen werden. Dank einer markanten Verlagerung auf Schienentransporte konnte der Backwarengrosshändler zuletzt in einem einzigen Jahr über 500 Tonnen CO₂ einsparen. Da schmecken die Cuchaules frühmorgens am Bahnhof Lausanne doch gleich noch besser. —



Verteilzentrum im Herzen von Lausanne: Am Bahnhof Sébeillon fahren jede Nacht bis zu 32 Güterwagen von SBB Cargo ein. Mit Gabelstaplern werden die Waren auf die richtigen Lastwagen verladen. Dann geht es zur Feinverteilung zu den Lieferadressen – vom Vorort bis hin zu den engen Gassen der Altstadt.



Schotter

Logistik

Von der Quelle ins Regal



Wasser für durstige Konsumenten: Produktion bei der Pearlwater Mineralquellen AG in Termin VS.

Welche logistischen Leistungen sind nötig, bis ein Liter Mineralwasser in einem Supermarktregal steht? Unser Video auf dem Blog von SBB Cargo zeichnet die Strecke von der Quelle in den Walliser Bergen bis in den Laden einer Coop-Verkaufsfiliale im Raum

Zürich nach. Es dokumentiert die einzelnen Etappen und zeigt, welche enormen Mengen an einem einzigen Sommertag benötigt werden.

<http://bit.ly/18ENwpj>
Der Link zum Video über den Mineralwassertransport.

Kontaktieren Sie uns

Kundenservice
SBB Cargo AG
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

SBB Cargo International
Riggenbachstrasse 8
4600 Olten, Schweiz
Tel. Schweiz 0800 707 100
Tel. Europa 00800 7227 2224
info@sbbcargoint.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

Besuchen Sie uns im Internet

-  www.facebook.com/sbbcargo
-  www.twitter.com/sbbcargo
-  www.youtube.com/sbbcargo
-  blog.sbbcargo.com
-  www.flickr.com/cargo-blog
-  www.issuu.com/sbbcargo

Infrastruktur

Gleich lange Spiesse

Bei der Infrastruktur des Güterverkehrs bestehe zunehmend Handlungsbedarf, heisst es im Bericht, den die verladende Wirtschaft und die Kantone vorgelegt haben. Ohne rechtzeitige Gegenmassnahmen würden sich die Engpässe im nationalen Strassen- und Schienennetz in Zukunft weiter verschärfen. Es seien neue Anlagen für den Umschlag von Containern zu bauen. Der Vorschlag des Bundesrats, im Rahmen der Revision des Gütertransportgesetzes gleich lange Spiesse zwischen Personen- und Güterverkehr zu schaffen, sei sinnvoll.

 <http://bit.ly/1ivA0qW>
Hier geht es zur Studie Infrastruktur Güterverkehr.

Kombinierter Verkehr I

Dietikon-Wels (A)

Seit Mitte Januar 2014 verbinden SBB Cargo und die Rail Cargo Group mit einem neuen Produkt ihre Binnennetze für den Kombinierten Verkehr. Das ist ein wichtiger Schritt für den grenzüberschreitenden Güterverkehr. Beide Güterbahnen bieten ihren Kunden von Montag bis Freitag eine getaktete Verbindung auf der Ost-West-Strecke zwischen Wels in Oberösterreich und Dietikon bei Zürich.

Kombinierter Verkehr II

Direkt bis Genf

SBB Cargo verlängert die Verbindung des bestehenden Linienzugs Dietikon-Renens bis nach Genf. Verloader der Region Genf profitieren von einer besseren Anbindung für Güter in Containern.

Kombinierter Verkehr III

Terminal Chavornay

Das regionale Containerterminal in Chavornay soll auch in Zukunft eine wichtige Rolle im Güterverkehr übernehmen. Das Terminal bindet den Raum Lausanne an das Schweizer und das internationale Schienennetz an. Seit Dezember haben neu SBB Cargo, Contargo (Tochter von Rhenus) und Pesa (Tochter von Planzer) gemeinsam die Aktienmehrheit. Diesem Schritt ist eine Kapitalerhöhung vorgegangen. Die drei Partner sichern bis zur Eröffnung der geplanten Grossterminals den Betrieb des Terminals und versorgen die Westschweizer Wirtschaft.

SBB Cargo

Audits bestanden

Die Schweizerische Vereinigung für Qualitäts- und Managementsysteme hat bei SBB Cargo das Aufrechterhaltungs-Audit durchgeführt. SBB Cargo hat die Zertifi-

kate für Qualität (ISO 9001), Umwelt (ISO 14001), Arbeits- und Gesundheitsschutz (OHSAS 18001) und Lebensmittelsicherheit (ISO 22000) sowie in der Instandhaltung für Schweissen (EN 3834 und EN 15085) bestanden.

Kundenzufriedenheit

Stabile Werte

Die Gesamtzufriedenheit der Kunden von SBB Cargo ist gegenüber dem Vorjahr stabil geblieben – trotz zahlreicher Veränderungen. Der Gesamtwert betrug 6.98 (Vorjahr: 6.95/Zehnerskala). Positiv entwickelten sich die Werte Transportabwicklung, Image und Offertenwesen. SBB Cargo verbesserte die Werte für die Transportqualität und das Offertenmanagement. Die Werte bei der Rechnungsstellung und beim Beschwerdemanagement sanken. SBB Cargo leitet hier gezielt Massnahmen ein.

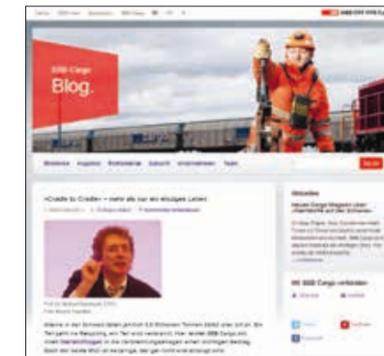
Zuckerrübentransporte

Von Oktober bis Dezember rollten wie jedes Jahr die Bahnwagen von SBB Cargo mit den Zuckerrüben durch die Schweiz. Die Rüben wurden in den Zuckerfabriken Aarberg und Frauenfeld zu Zucker, Melasse und Futterschnitzel verarbeitet. Im Jahr 2012 konnte das Werk in Aarberg sein 100-jähriges Bestehen feiern, 2013 Frauenfeld sein 50-jähriges.



Fotos: Bernhard Lochmatter, Daniel Auf der Mauer, zVg

Zuckerrüben werden in Waggons verladen: Der Transport in die Zuckerfabriken findet vor allem per Bahn statt.



Cargo Blog

Von der Wiege zur Wiege

Die letzte Ausgabe des Cargo Magazins thematisierte die Rolle der Bahn beim Transport von Wertstoffen. Weitere Fallbeispiele werden im Blog von SBB Cargo präsentiert. Zudem finden sich dort spannende Porträts zum Thema, so etwa über Professor Michael Braungart. Der Chemiker, Verfahrenstechniker, Vordenker und Unternehmer hat zusammen mit dem amerikanischen Architekten William McDonough das «Cradle to Cradle»-Konzept («Von der Wiege zur Wiege») entwickelt. Würde dieses konsequent befolgt, gäbe es keinen Abfall mehr. Alles wäre entweder komplett abbaubar, oder die verwendeten Materialien könnten immer wieder verwendet werden. Produkte, die sich durch ihre Anwendung biologisch, chemisch oder physikalisch verändern – etwa Lebens- und Waschmittel oder Schuhsohlen – werden nach Braungarts Vorstellung so produziert, dass sie in biologische Systeme zurückkehren können und beispielsweise wieder zu Erde oder Kompost werden. Gegenstände, die nur genutzt und nicht verbraucht werden – wie Waschmaschinen oder Fenster – werden so hergestellt, dass sie wieder in andere technische Systeme zurückgehen können. PS: Auch zum Hauptthema dieser Ausgabe finden Sie laufend weitere Beiträge auf dem Cargo Blog.

<http://bit.ly/1co79g2>



«Wir wollen nicht die Bad Guys sein», sagt Migros-Cheflogistiker Andreas Münch (r.) im Verteilzentrum Neuendorf zu Nicolas Perrin, CEO von SBB Cargo.

«Es geht um die Lebensader der Schweiz»

Der «orange Riese» ist der grösste Detailhändler der Schweiz und gehört zu den 500 grössten Firmen weltweit. Migros-Logistikchef Andreas Münch sagt im Gespräch mit Nicolas Perrin, CEO von SBB Cargo, wie er im harten Marktumfeld täglich 1,4 Millionen Kunden beliefert.

Interview: Roy Spring
Fotografie: Markus Bertschi

Herr Perrin, waren Sie ein Migros- oder ein Coop-Kind?

PERRIN: Ich bin neben einer Coop-Filiale aufgewachsen – direkt an einer Bahnlinie. Die hat mich für die Zukunft offenbar mehr geprägt. Regelmässig kam zusätzlich der Migros-Verkaufswagen vorbei. Das fanden wir Kinder spannend.

Dann muss es Ihnen das Herz zerreißen, wenn Sie hören, dass Migros-Pionier Gottlieb Duttweiler mit seinem Startkapital von 100 000 Franken fünf Ford-T-Lastwagen kaufte.

PERRIN: Im Gegenteil – ich bewundere Duttweiler! Er ist ein Unternehmer, der von Beginn weg Logistik als entscheidenden Erfolgsfaktor erkannte und damit eine Erfolgsgeschichte schrieb.

Herr Münch, Duttweiler träumte von der einfachen Verbindung zwischen Produzent und Konsument. Ist diese Idee noch zeitgemäss?

MÜNCH: Um günstiger zu sein, musste er so rationell wie möglich arbeiten. Das be-

deutete: vorverpackte Ware, schneller Warenumschlag, so wenig Fixkosten wie nur möglich. Diese Philosophie ist bei uns auch heute noch topaktuell.

Mit 1,4 Millionen Kunden pro Tag zählt der «orange Riese» zu den 500 grössten Firmen der Welt. Wie anspruchsvoll ist es, einen Kunden dieser Dimension zufriedenzustellen?

PERRIN: Nur wer täglich gefordert ist, wird besser und entwickelt sich. Meine ausländischen Kollegen sind immer wieder erstaunt, welche hochstehende logistische Leistung wir für den Detailhandel erbringen. Ohne Migros wären wir heute nicht so weit.

Wie stark sind die globalen Einflüsse auf den Schweizer Detailhandel?

MÜNCH: Das Marktvolumen ist in den letzten 20 Jahren nahezu unverändert stabil geblieben. Es drängen jedoch zahlreiche neue Anbieter, vor allem Hard-discounter, in die Schweiz. Hinzu kommt der Einkaufstourismus aufgrund des

starken Frankens. Einen Gegentrend kann ich nicht erkennen, wir müssen uns auf diese Situation einstellen.

Wie flexibel ist SBB Cargo, wenn es um noch günstigere Dienstleistungen geht?

PERRIN: Der Markt im Schienengüterverkehr steht in einem Wandel. Die schwere Industrie mit ihren grossen Mengen verliert an Bedeutung, während Dienstleistungen, Handel und Entsorgung wichtiger werden. Wir haben den Ball aufgenommen und bieten heute deutlich mehr Flexibilität und Innovation an. Davon profitiert die Migros mit neuen Zügen und effizienteren Transportabläufen.

Der Migros-Verteilbetrieb Neuendorf (MVN) ist das grösste Logistikzentrum der Schweiz. Welche Rolle spielt der Schienengüterverkehr?

MÜNCH: Wir setzen bereits seit Jahrzehnten auf die Bahn. 50 Prozent der Waren treffen auf Güterzügen ein und verlassen Neuendorf per Eisenbahn. Für uns ist klar: Schwere Waren auf langen >

Distanzen gehören zwingend auf die Schiene. Ein Paradebeispiel ist seit mehr als 50 Jahren unser Aproz-Mineralwasser aus Nendaz VS. Zudem haben wir für den unbegleiteten kombinierten Verkehr zwischen Neuendorf und Gossau SG moderne Kühl-Container angeschafft. Und im letzten Jahr haben wir eine weitere Verbindung von unserem Verteilzentrum in Suhr AG nach Ecublens VD von der Strasse auf die Schiene verlagert.

Wie kann SBB Cargo garantieren, dass sich die Investitionen der Migros langfristig lohnen?

PERRIN: Die SBB hat ein klares Bekenntnis zum Binnengüterverkehr abgegeben. Die beste Garantie ist jedoch unsere un-

ternehmerische Gesundheit. Dazu gehört ein positives finanzielles Ergebnis, das wir für 2013 und die folgenden Jahre anstreben. Mindestens so wichtig ist, dass

«Die beste Garantie ist unsere unternehmerische Gesundheit.»

NICOLAS PERRIN

wir in das System investieren können. In den nächsten Jahren haben wir dazu über 300 Millionen Franken geplant.

MÜNCH: Unsere Abläufe erfordern eine perfekte Verzahnung von beiden Seiten.

Das heisst: Ein Güterzug muss genau gleich gehandhabt werden wie ein S-Bahn-Wagen für Pendler. Wir sind uns bewusst, dass die Infrastruktur der SBB in Ballungszentren extrem ausgelastet ist. Aber genau in diesen Zentren sind wir am stärksten mit unseren Läden vertreten. Hier leben die meisten unserer Kunden...

Wie bringen Sie die Güter an Pendlern und Reisenden vorbei?

PERRIN: Die Bahn hat den Vorteil, dass der Verkehr im Voraus planbar ist und zugeleitete Fahrplantrassen täglich zur Verfügung stehen. Der Fahrplan macht uns zwar gegenüber der Strasse unflexibler, dafür verlässlicher. Das wird zunehmend ein bedeutender Wert in Logistikketten.

Migros

Ein «M» mehr

Die Migros ist das grösste Detailhandelsunternehmen in der Schweiz und rangiert unter den 500 grössten Unternehmen weltweit. Zur Migros-Gruppe zählen u. a. die Detailhandelsbetriebe Micasa, Globus, Denner, Obi, Sportxx, Ex Libris, Office World und Interio. Das 1925 von Gottlieb Duttweiler in Zürich gegründete Unternehmen bedient heute täglich 1,4 Millionen Kunden und führt ein Sortiment mit über 100 000 Artikeln und ist in allen Kantonen und in Frankreich und Deutschland vertreten. Die Migros verfügt über 3 nationale und 10 regionale Verteilzentren sowie eigene Produktionsbetriebe wie Jowa, Midor, Mibelle, Bischofszell, Chocolat Frey usw.



MÜNCH: In unserer Branche sind die Abhängigkeiten immens. Wir garantieren unseren Filialen ein Anlieferfenster von maximal 30 Minuten. In dieser Zeit muss das angebotene Personal aus- und einräumen, damit der Laden pünktlich am Morgen um 8 Uhr parat ist. Deshalb ist die Verlässlichkeit der SBB Cargo von grosser Bedeutung.

Fehlt der SBB Cargo das Gespür für die Komplexität der Migros-Logistik?

PERRIN: Im Gegenteil! Unser Wagenladungsnetz kann komplexen Anforderungen gerecht werden. Dank der grossen

«Das Problem konzentriert sich eindeutig auf der «Mittelland-Banane».»

ANDREAS MÜNCH

Menge können wir der Migros auch Speziallösungen anbieten. Gerade unsere Mitarbeiter in der Fläche sind immer stärker vernetzt und haben alle notwendigen Daten zur Verfügung. Wir investieren neu in ein System, damit wir Buchungen für Transporte garantieren können.

Wie kann man die Versorgung der Menschen in den Ballungszentren sicherstellen?

MÜNCH: Allein die Stadt Zürich beliefern wir jeden Tag mit 1000 Tonnen Gütern des täglichen Bedarfs. Das trägt dazu bei, dass eine Stadt lebendig bleibt und prosperieren kann. Leider gibt es zurzeit Tendenzen zu einer Abschottung des Verkehrs. Hier stelle ich klar die Forderung, dass die Städte ihre Verkehrsachsen offenhalten müssen.

Was halten Sie von Hubs in der City?

MÜNCH: Wir arbeiten intensiv an neuen Konzepten zur Belieferung urbaner Gebiete. Das Thema muss man firmenübergreifend anschauen. Damit nicht halbvollständige LKW ins Stadtzentrum fahren,

kann man an der Peripherie Umschlagplätze einrichten. In Zürich haben wir zum Beispiel am Hardturm einen optimalen Standort, den man als City-Hub ausbauen könnte.

PERRIN: Ich teile die Ansicht, dass hier ein Potenzial liegt. Die SBB hat ja gute Landreserven in den Städten, die nicht nur für Wohnungen und Büros genutzt werden können.

Ist eine weitere Verlagerung von der Strasse auf die Schiene in Ballungsgebieten überhaupt möglich?

PERRIN: Wichtig ist für mich, dass wir diesen Weg gemeinsam mit der Wirtschaft und auch den Städten entwickeln. Zum Beispiel haben wir in Cadenazzo einen Terminal und Umschlagplatz aufgebaut. Viele Händler nutzen diesen Standort für den Umschlag im Tessin. So etwas kann ich mir auch in Zürich vorstellen.

MÜNCH: Ganz wesentlich ist, dass man in der Schweiz dem Binnenverkehr die notwendige Beachtung schenkt. Hier gilt es verkehrsübergreifend zu denken und zu handeln. Aufgrund der knappen Kapazitäten ist in Zukunft ein noch effizienteres Zusammenspiel von Strasse und Schiene und natürlich ein noch stärker optimierter Einsatz der vorhandenen Kapazitäten entscheidend. Das Problem konzentriert sich eindeutig auf der «Mittelland-Banane»...

...«Mittelland-Banane»?

MÜNCH: Sehen Sie auf der Karte: Die neuralgischen Verkehrsgänge verlaufen entlang des Juras im Raum Zürich-Härkingen-Bern-Lausanne-Genf. Hier leben in der Schweiz die meisten Menschen, hier wird am meisten konsumiert, hier haben wir am meisten Läden. Auffällig ist aber, dass die grössten Investitionen im Schienenverkehr auf der Nord-Süd-Achse stattfinden. Nichts gegen die Neat, aber für unsere Logistik hat die Nord-Süd-Achse eine verschwindend kleine Bedeutung. Die grössten Warenströme sind auf der «Mittelland-Banane». **PERRIN:** Was im Transit der Gotthard ist, ist im Binnenverkehr die Jurasüdfuss-

linie. Die wesentlichen Projekte für die Infrastruktur liegen zwischen Genf und Winterthur. Mit den beiden Rangierbahnhöfen in Lausanne und im Limmattal sind wir zudem gut positioniert. Unsere ersten Linienzüge im kombinierten Verkehr haben wir ebenfalls auf der West-Ost-Achse lanciert.

MÜNCH: Es geht hier schlicht und einfach um die Lebensader der Schweiz und um die zukünftige Versorgung mit Waren. Die urbanen Ballungszentren wachsen nach wie vor, das Problem wird sich also weiter akzentuieren.

Sehen Sie eine Lösung?

MÜNCH: Eine Entlastung würden flexiblere Beschäftigungsmodelle bringen, damit nicht alle zweimal am Tag gleichzeitig zur Arbeit pendeln. Der Warentransport sollte vermehrt in Randzeiten stattfinden, damit man die Kapazitäten besser aneinander vorbeibringt. In anderen Ländern darf der Warentransport schon heute nur noch über Nacht stattfinden – der Verkehr würde sonst kollabieren. In Paris wird der Kehrriech nur noch nachts abgeholt, da die Müllwagen tagsüber schlicht im Verkehr stecken bleiben würden.

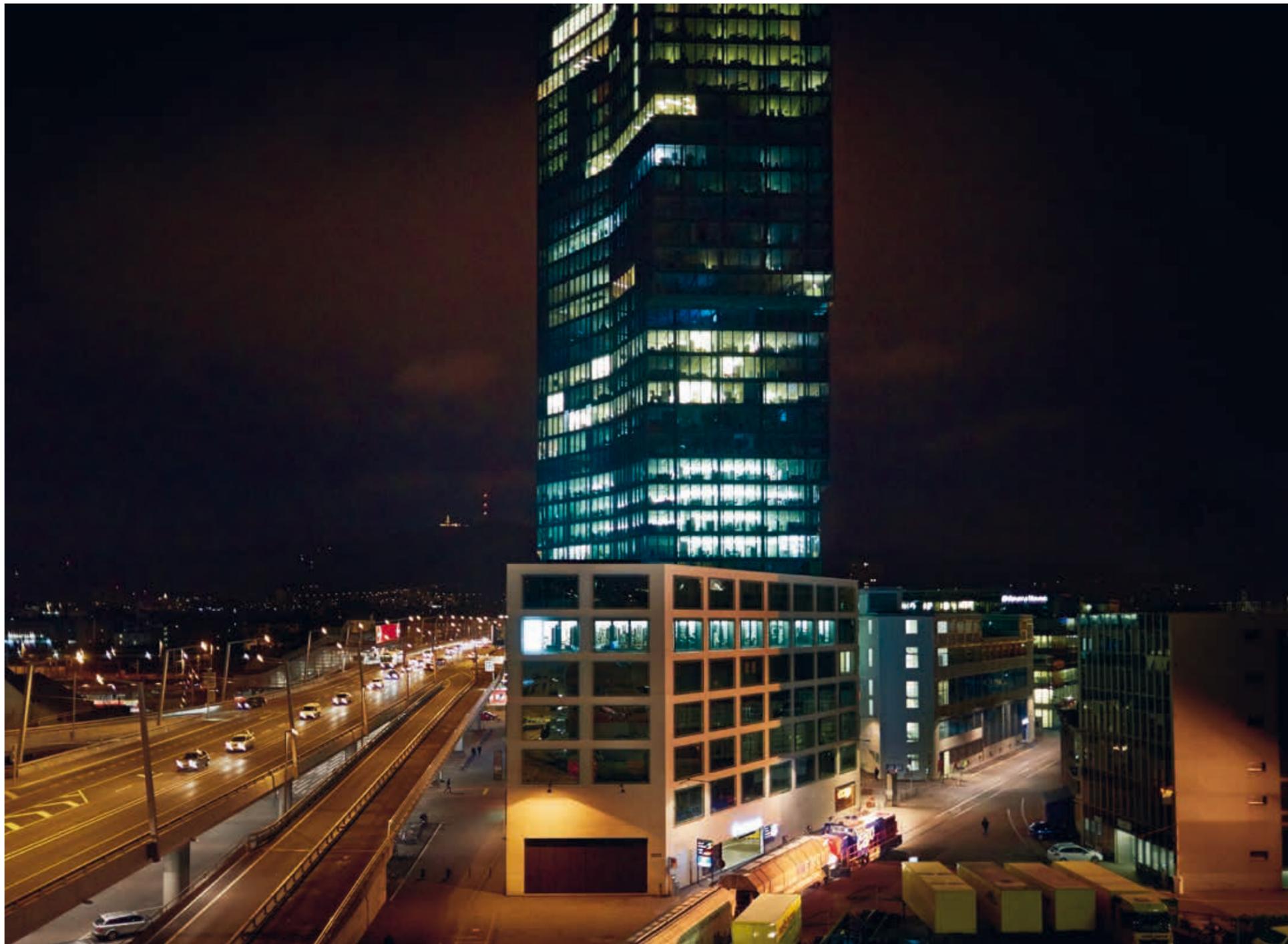
In ihrer Werbung behauptet die Migros, sie sei «immer ein M besser». Welchen Slogan würden Sie SBB Cargo geben?

MÜNCH: Immer kompetitiv und verlässlich – und zwar heute und morgen. –!

<http://bit.ly/1hhUAeh>
Der CEO-Talk in voller Länge.

Andreas Münch, 56, ist seit 2005 Leiter des Departements Logistik und Informatik und Mitglied der siebenköpfigen Generaldirektion des Migros-Genossenschafts-Bunds. Zuvor war der studierte Elektroingenieur ETH unter anderem bei den Firmen BBC/ABB, Ascom, Swisslog, Sulzer Infra und zuletzt als CEO für die im Anlagenbau tätige Feintool tätig.

Nicolas Perrin, 54, ist seit 2008 CEO von SBB Cargo und Mitglied der Geschäftsleitung der SBB. Er hat an der ETH Zürich Bauingenieurwesen studiert. Perrin ist verheiratet und lebt in Schaffhausen.



Der Koloss vom Kreis 5

Mitten in Zürich spielt sich dreimal täglich ein Spektakel ab: Ein langer Güterzug fährt auf den Trottoirs und über verkehrsreiche Plätze. SBB Cargo liefert 200 000 Tonnen Getreide pro Jahr an die Swissmill, die grösste Mühle der Schweiz.

Text: Jean-Pierre Ritzler
Fotografie: Christian Schnur

Im Schrittempo fährt die 80 Tonnen schwere und über 2000 PS starke Maschine durch das Zürcher Trendquartier mit dem höchsten Hochhaus der Schweiz, dem Prime Tower.



Freitagabend, 20.30 Uhr. Die Arbeitswoche ist endlich zu Ende, und die Menschen zieht es trotz Kälte hinaus in die beginnende Partynacht im Kreis 5. Sie lachen, vergnügen sich, schlendern in kleinen Gruppen durch das neue Trendquartier im Westen Zürichs.

Zur gleichen Zeit setzt sich 1,5 Kilometer entfernt im Dunkeln des Güterbahnhofs Aussersihl gleich unterhalb der Duttweilerbrücke eine Diesellok mit dumpfen Brummen in Bewegung. Im Führerstand der «Am 843» sitzt Hans Stocklin und bewegt die 80 Tonnen schwere und über 2000 PS starke Maschine in Richtung des hell erleuchteten Zentrums Zürichs.

Die Partygänger ahnen nichts vom Besuch des Kolosses. Doch dann taucht er an einer Ecke aus dem Dunkeln auf, überquert Strasse, Trottoir, Veloweg und schlängelt sich wie ein langer riesiger Wurm mitten durch Partygänger, Touristen, Autos, Velofahrer.

Doch Angst macht der Zug nicht. Fasziniert bleiben die Menschen stehen, verstehen die Welt nicht, schütteln den Kopf, zücken Handys und Kameras und das Geblitze beginnt. «Ich möchte nicht wissen, auf wie vielen Fotos ich schon verewigt bin», schmunzelt Lokführer Hans Stocklin. Es ist seine letzte Tour heute. Und die kniffligste. Ziel ist Swissmill, die grösste Getreidemühle der Schweiz, mitten im Herzen Zürichs direkt an der Limmat gelegen. 200 000 Tonnen Getreide verarbeitet die Mühle pro Jahr und SBB Cargo liefert dreimal täglich den Rohstoff an.

Ein Riesensilo für Zürich

Hans Stocklin kennt die Strecke. Er ist über 40 Jahre bei der Bahn, und seit 1980 fährt er zur Swissmill. «Früher war hier

weniger los», erzählt er. «Jetzt hat sich alles verändert. Noch vor ein paar Jahren war hier Industrie. Wir belieferten die Firmen direkt mit der Bahn.» Die alten Geleise, die bis zu Hardturm und Hauptbahnhof führten, sind alle weg, die Firmen aus dem Kreis 5 verschwunden. Nur das Gleis zur Swissmill steht noch – und wird noch lange bleiben.

«Unsere Zukunft liegt mitten in der Stadt», bestätigt Matthias Staehelin, Leiter Beschaffung/QM/Behörden bei Swiss-

**«Wir sind seit 1843 hier
und nach wie vor
verkehrsgünstig gelegen.»**

MATTHIAS STAEHELIN, SWISSMILL

mill: «Wir sind seit 1843 an diesem Standort und nach wie vor verkehrsgünstig gelegen – mit eigenem Bahnanschluss und Autobahnanschluss in der Nähe, und die Hauptverbraucher befinden sich in einem Umkreis von rund 100 Kilometern.»

Der Laie staunt, doch die zentrale Lage mitten in Zürich rechnet sich für den grossen Betrieb. «Klar gab die Standortfrage immer wieder zu reden, das letzte Mal bei den Diskussionen zum Bau des Kornhauses. Damals lag die Alternative der grünen Wiese auf dem Tisch. Doch die betriebswirtschaftliche Rechnung hat gezeigt, dass sie einen klaren Nachteil gegenüber dem heutigen Standort hat.»

Staehelin schaut aus dem Fenster und zeigt auf einen 90-Meter-Kran, der das Swissmill-Gelände überragt. «Das ist unser nächstes Grossprojekt. Hier stocken wir das 40 Meter hohe Kornhaus auf 118 Meter auf.» Damit entsteht neben >

dem 126 Meter hohen Prime Tower das zweithöchste Gebäude Zürichs und eines der grössten Silos Europas.

Ein Riesensilo mitten in Zürich? Stachelin erklärt: «Wir hatten bis Ende 2009 ein Silo am Rheinhafen St. Johann in Basel. Doch der Hafen wurde zugunsten des Novartis Campus aufgehoben und so gingen grosse Lagerkapazitäten verloren. Beim Evaluieren von Ersatz hat sich gezeigt, dass der beste Standort dort ist, wo sich auch die Produktion befindet.»

Hornen auf der Kreuzung

In den letzten Jahren ist zudem der Nachschub aufgrund der klimatischen Extremereignisse nicht mehr selbstverständlich. Die langen Trocken-/Hitzeperioden im Sommer 2003 oder Sommer 2007 senkten die Pegelstände der Gewässer so stark, dass diese kaum mehr beschiffbar waren. «Ein höherer Lagerbestand vor Ort hilft, die Versorgung sicherzustellen. Zudem hat sich das Sortiment in den letzten Jahren aufgrund der verschiedenen Labels und Spezialprodukte ausgeweitet. Die höheren Kapazitäten vor Ort helfen auch in diesem Bereich», erklärt der Leiter Beschaffung.

Die Swissmill bleibt also in Zürich, baut aus und ist umso mehr auf SBB Cargo angewiesen. Und diese nimmt die Herausforderung gerne an. Christian Knecht, Leiter des Teams Regionale Cargo Produktion Zürich, ist auf diesen Einsatz stolz. «Es ist schon aussergewöhnlich, durch die halbe Stadt Zürich zu fahren. So etwas machen nicht viele.» Die Fahrten müssen aber gut geplant sein: «Wir sind jeden Tag dreimal unterwegs, von Montag bis Freitag; die erste Fahrt jeweils morgens um 5.30 Uhr mit 12 bis 13 Waggons. Es gibt fixe Zeitfenster, wann wir durchfahren dürfen. Und natürlich viele spezielle Vorschriften. Aber wir nehmen diese Herausforderung gerne an – das ist ja auch unser tägliches Brot», sagt er und schmunzelt.

Doch bevor das Brot gebacken wird, muss das Korn dafür mitten durch ein Vergnügungsviertel zur Mühle gebracht



«Wir sind jeden Tag dreimal unterwegs», sagt Christian Knecht, Leiter des Teams Regionale Cargo Produktion Zürich.

werden. Im Schritttempo dirigiert Hans Stocklin seine Maschine durch die Strassen. Er erzählt: «Gegenüber früher ist hier viel mehr los. Mehr Verkehr, mehr Fussvolk, viele neue Hotels und damit fremde Gäste; für die ist der lange Zug natürlich eine Sensation.» Und deshalb die Fahrt auch viel anspruchsvoller. «Ich muss noch mehr aufpassen, speziell auf die Fussgänger. Klar, es gibt einige, die den Zug kennen, die weichen aus. Aber andere laufen einfach zu. Und die Autofahrer haben zwar klare Stoppsignale, aber sie versuchen immer wieder, sich doch noch durchzuschlängeln.»

Rechts taucht der Prime Tower auf, das höchste Hochhaus der Schweiz. Der Rangierer Ibrahim Hajriz läuft voran und

«Es ist schon aussergewöhnlich, durch die halbe Stadt Zürich zu fahren.»

CHRISTIAN KNECHT, SBB CARGO

informiert den Lokomotivführer über Funk laufend über die Situation. «Warte, bis das Auto durch ist. Gut, weiter, die Strasse ist jetzt frei.» Am Prime Tower ist ein Lift, der die Leute gleich auf die Strasse entlässt. Der Zug fährt nur wenige Meter entfernt an ihnen vorbei.

Vor der grossen Kreuzung unter der Hardbrücke stoppt Stocklin. Rangierer Hajriz schaltet mit einem Schlüssel die Lichtsignalanlage um. Geduldig wartet Stocklin, bis die Ampeln für die anderen Rot zeigen. Auf der Kreuzung erklingt ein lautes Horn. Zwei Meter vor den vielen

Bars und Restaurants schalten sich im Asphalt versteckte blaue LED-Lämpchen an. Wie eine Landebahn sieht das aus.

Langsam schiebt Stocklin einen kleinen Hebel nach vorne, die «Am 843» brummt lauter – und bewegt sich. Die Augen des Lokführers sind

überall, er muss die Situation ständig unter Kontrolle haben. Wenn jetzt ein Velofahrer um die Ecke biegt, kann es brenzlig werden. Ein Autofahrer braust knapp vorbei, ohne zu schauen. «Was macht der da?!» Stocklin bremst ab: «Es ist Freitagabend, da läuft einiges. Im Sommer noch mehr, dann sitzen alle draussen. Da ist nicht mehr viel Platz zwischen Lok und Leute.» Drei Tramlinien kreuzen den Weg, der Lokführer hält an und gibt einem Tram den Vortritt.

Nach knapp 20 Minuten ist der Zug bei der Swissmill angekommen. Auf den drei Gleisen vor dem riesigen Areal stehen Waggons zum Abholen bereit. Die Lok fährt vorsichtig an die abgestellten Wagen und der Rangierleiter verkuppelt Wagen und Lok. Nach der Bremsprobe geht es zurück durch die vollen Strassen, vorbei an staunenden Menschen, die den Kopf schütteln, lachen und fasziniert Fotos des blau-roten Kolosses mitten in der Stadt Zürich machen. →

<http://bit.ly/Lpmvvj>
Link zur filmischen Reportage über den Koloss von Zürich.

Fotos: SBB(S), zvg

«Der 4-Meter-Korridor schöpft das Neat-Potenzial aus»

Nur mit dem Bau des 4-Meter-Korridors auf der Gotthard-Achse könne die Schweiz ihre Verlagerungsziele erreichen, ist Hupac-Direktor Bernhard Kunz überzeugt. Auch die Politik will das Projekt rasch vorantreiben.

Text: Peter Krebs

Die Alpentransversale (Neat) durch den Gotthard wird schon bald eröffnet: Im Jahr 2016 geht der 57 Kilometer lange Basistunnel in Betrieb, drei Jahre später folgt der Tunnel durch den Monte Ceneri. Doch trotz dieser Ausbauten wird nicht die ganze Gotthard-Achse von Basel bis Norditalien die von der EU für Bahnkorridore festgelegten Normen erfüllen. Sorgen bereitet insbesondere die Eckhöhe für den kombinierten Verkehr. Sie ist ausserhalb der beiden Basistunnel meist auf 3,84 Meter beschränkt. Gefordert sind heute aber 4 Meter. «Nur wenn das Lichtprofil auf der ganzen Achse durchgehend auf diese Höhe ausgebaut wird, kann die Schweiz ihre Verlagerungsziele erreichen», sagt Bernhard Kunz, Direktor der im Kombiverkehr tätigen Hupac AG.

Seine Meinung teilen auch die politischen Instanzen. Das Parlament verlangte den 4-Meter-Korridor mit zwei Motionen im Jahr 2011. In der Vernehmlassung des Bundesrats unterstützte 2012 die grosse Mehrheit der Parteien und interessierten Kreise das Projekt. Es soll der in der Bundesverfassung festgeschriebenen Verlagerung mehr Schub verleihen. «Prognosen zufolge werden bis zu 160 000 Sattelauflie-

ger jährlich von der Strasse auf die Schiene verlagert werden können», schreibt der Bundesrat in seiner im Mai 2013 verabschiedeten Botschaft ans Parlament.

Immer mehr Sattelaufleger

Die wachsende Wichtigkeit des 4-Meter-Korridors hängt mit einem Trend zusammen, der noch nicht absehbar war, als die Schweiz die Neat plante: Seit einigen Jahren setzt der alpenquerende Strassengüterverkehr vermehrt auf Sattelaufleger



«Es braucht Überzeugungsarbeit.»

BERNHARD KUNZ, CEO HUPAC

statt Wechselbehälter. Schätzungen zufolge machen sie schon über 60 Prozent der Fahrzeuge aus. «Die Logistik hat sich stark verändert», konstatiert Kunz: «Immer mehr Strassentransporteure betätigen sich im Kombitransport. Die Sattelaufleger bieten ihnen die gewünschte Flexibilität.» Die Prognosen gehen von ei-

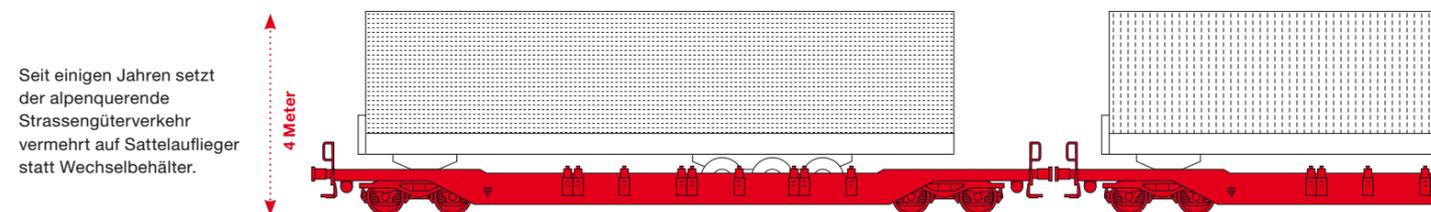
nem weiteren Wachstum dieser Kategorie von 50 Prozent bis 2030 aus. Aus der Sicht der Schiene hat das auch Nachteile. Die samt den Hinterrädern verladenen Sattelaufleger nutzen die Kapazitäten weniger effizient als Container oder Wechselbehälter. Der Markttrend lässt sich aber nicht umkehren. «Wollen wir konkurrenzfähig bleiben, müssen wir uns an dem orientieren, was auf der Strasse fährt», ist Kunz überzeugt. Es sei deshalb nötig, die Infrastrukturen der Bahn anzupassen.

Die weitaus meisten Sattelaufleger lassen sich nur auf die Schiene verlagern, wenn diese eine Eckhöhe (Lichtprofil) von mindestens vier Metern aufweist. So kann in den Laderäumen die Innenhöhe von drei Metern erreicht werden, die es erlaubt, drei Paletten übereinanderzustapeln. Bisher bietet alpenquerend nur die Lötschberg-Simplon-Achse das nötige Profil an. Der Lötschberg ist jedoch schon weitgehend ausgelastet. Deshalb will die Schweiz bis Ende 2020 auch die Zufahrtstrecken auf der Gotthard-Achse ausbauen.

Unterstützung im Parlament

Auf der politischen Ebene ist der 4-Meter-Korridor in den vergangenen Monaten >

Illustration: Hansjakob Fehr, 1 Kilo



entscheidend vorangekommen. Nach dem Ständerat hat in der Wintersession auch der Nationalrat einen Kredit von 990 Millionen Franken bewilligt. Darin inbegriffen sind 50 Millionen Franken für Ausbauten auf der italienischen Seite des Simplons. Die Mittel werden dem FinöV-Fonds für Bahn-Grossprojekte entnommen und später dem Bahninfrastrukturfonds (BIF), falls das Volk am 9. Februar 2014 der Vorlage zur Finanzierung und zum Ausbau der Bahninfrastruktur (Fabi) zustimmt.

Das von der SBB erarbeitete Projekt für den 4-Meter-Korridor setzt sich aus einer Vielzahl von Ausbauten zusammen. In der Schweiz werden rund 20 Tunnel ausgebaut und 150 Hindernisse beseitigt, die bisher in das erforderliche Lichtraumprofil hineinragen: Perrondächer, Überführungen, Fahrstromanlagen und Signale. Das grösste und teuerste Einzelprojekt ist der Neubau eines Doppelspurtunnels am Bözberg, der allein auf 350 Millionen Franken veranschlagt ist.

Damit der Korridor seine volle Wirkung entfalten kann, sind auch Profilausbauten an den beiden Zulaufstrecken in Italien nötig: sowohl zwischen Chiasso und Mailand wie auch an der «Luino-Linie», die den Raum westlich von Mailand mit dem Terminal von Busto Arsizio bedient. Kunz unterstreicht die Wichtigkeit dieser Strecke für den Güterverkehr, die bisher noch verkannt werde: «Hier braucht es Überzeugungsarbeit.» Die Schweiz ist bereit, die Arbeiten in Italien vorzufinanzieren. Der Bundesrat will dazu mit dem südlichen Nachbarland Vereinbarungen treffen und die nötigen Gelder im Umfang von 230 Millionen Franken

teils als Darlehen, teils als A-fonds-perdu-Beiträge zur Verfügung stellen.

Höhere Produktivität der Schiene

In Italien geht es neben dem Lichtraumprofil auch um die Zuglänge. Bisher sind die Strecken für 550 Meter lange Güterzüge eingerichtet, in Zukunft werden 750 Meter lange Züge verkehren können, wie dies von Norden her bis Basel und in der Schweiz schon der Fall ist: «Das steigert die Produktivität um 30 Prozent», betont Bernhard Kunz. So werde die Bahn deutlich wettbewerbsfähiger. Seiner Meinung nach ist die knappe Milliarde, die ihr die Schweiz für den 4-Meter-Korridor bereitstellen will, denn auch gut investiert. «Wir haben viel Geld für die Neat ausgegeben, jetzt müssen wir noch den letzten Schritt machen, um ihr Potenzial auszuschöpfen.» Dabei sei der 4-Meter-Korridor kein Luxusprojekt. Vielmehr hole er mit minimalen Mitteln das Maximum aus der bestehenden Infrastruktur heraus.

Vom 4-Meter-Korridor profitieren übrigens auch die Reisenden. Dank des erweiterten Profils werden ab 2020 auf der Gotthardstrecke auch Doppelstockzüge verkehren können, was die Kapazität zwischen der Deutschschweiz und dem Tessin erhöht. →

Bernhard Kunz, geboren im Jahr 1957, ist seit 2003 Direktor der Hupac Gruppe. Zuvor war er Produktionsleiter und stellvertretender Direktor der Hupac Gruppe. Von 1978 bis 1988 arbeitete er in verschiedenen Positionen innerhalb der Danzas-Organisation in Europa und Übersee. Als Export-Manager und Leiter diverser Filialen in den USA verfolgte er sehr nah die Liberalisierung des amerikanischen Transportwesens.

5 gute Argumente

1 Dank des 4-Meter-Korridors kann das Potenzial der Neat zur Verkehrsverlagerung sehr viel besser ausgeschöpft werden.

2 Mit dem 4-Meter-Korridor passt die Bahn ihre Infrastrukturen an die neuen Bedürfnisse im Kombinierten Verkehr an, wo immer mehr Sattelaufleger zum Einsatz kommen.

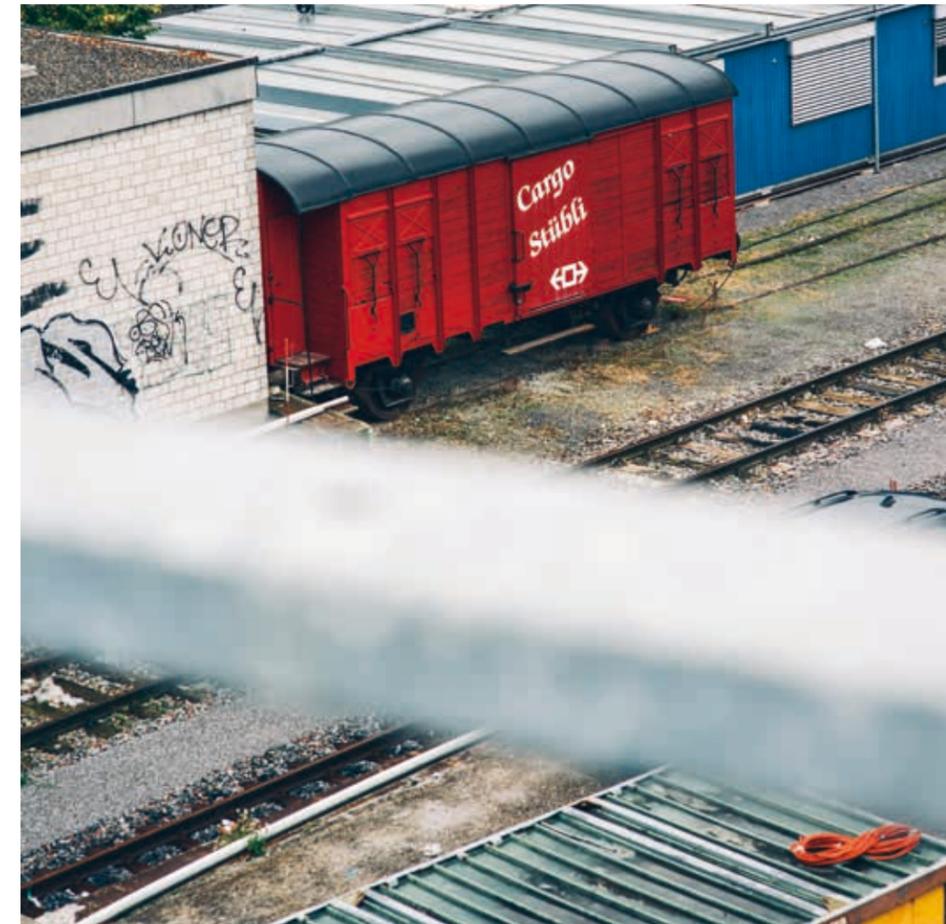
3 Der 4-Meter-Korridor steigert die Produktivität des alpenquerenden Bahn-Güterverkehrs. Die Güterbahn wird so auch ohne staatliche Beihilfen wettbewerbsfähig.

4 In der Politik findet der Vorschlag eine breite Mehrheit: Der Bundesrat, das Parlament die meisten Parteien und Verbände unterstützen ihn.

5 Falls kein Referendum ergriffen wird, können die Finanzierung und der Bau schon im Frühling 2014 anlaufen. Der Korridor soll bis Ende 2020 auf die 4-Meter-Eckhöhe ausgebaut sein.

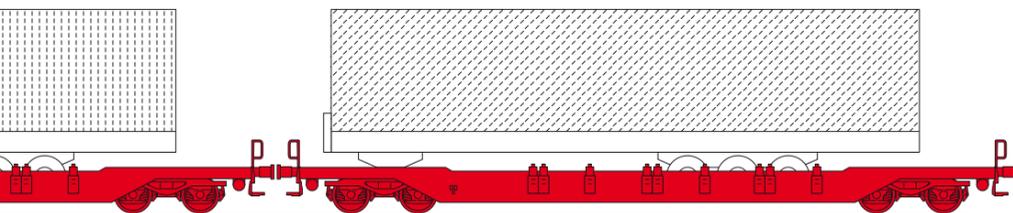
City-Stübli

Markus Bertschi ist freischaffender Fotograf und ein aufmerksamer Beobachter des Details.



«Unter der Hardbrücke in Zürich steht dieser Wagen Typ Gklm, Baujahr 1916. Ausgestattet mit Tisch, Stühlen und Heizung dient er als rollendes Sitzungszimmer des lokalen SBB Cargo-Teams.»

blog.sbbcargo.com
Hier finden Sie regelmässig weitere Cargo-Klicks von Markus Bertschi.



Céline Peng ist Velokurierin und wurde Dritte an den Velokurier-Europameisterschaften 2013

«Schokolade gehört zum Tag wie der Fahrtwind»

Text: Meret Boxler
Fotografie: Fabian Unternährer

«Ich habe den tollsten Job, den ich mir vorstellen kann.» Céline Peng ist Velokurierin und hat sich damit ihren Mädchentraum erfüllt. «Schon als Gymnasiastin bewarb ich mich bei Kurierfirmen, hatte aber keine Chance: Ich war zu jung.» Sie liess nicht locker, bewarb sich wieder und wieder. «Ich wollte das so sehr, dass ich automatisch hartnäckig blieb», sagt die Wahlbernerin aus Zürich.

Seit mehr als zwei Jahren fährt die 27-Jährige für den Velokurier Bern und liebt, was sie täglich erlebt: Unkompliziertheit, Kurzweil und ein eingeschworenes Team. Vielleicht war es diese Mischung, die sie zu einer der Besten des Fachs hat werden lassen: Diesen Sommer flitzte sie an der Europameisterschaft der Velokuriers in Bern mit über 200 Berufskuriers durch die städtischen Quartierstrassen und transportierte – ganz wie im Alltag – Briefe und Pakete von Checkpoint zu Checkpoint. Sie erreichte als drittschnellste Frau das Ziel.

Auftrag reiht sich an Auftrag

Dafür war die tagtägliche Arbeit Training genug: «Bevor ich mit dem Job anfang, trainierte ich viel, fuhr Velo wie vergiftet, aus Angst, sonst nicht zu bestehen. Das hat sich schnell erübrigt.» Neben ihrer Arbeit als Velokurierin ist sie mitten in der Ausbildung zur Gymilehrerin für Sport und Geografie, und freie Tage verbringt sie nach Möglichkeit draussen. Auch extreme Witterungen schrecken sie nicht ab. «Ganz im Gegenteil», betont Céline Peng: «Ein stürmischer Schneeregentag kann das

Schönste sein; solange man in Bewegung ist, bleibt man ja warm. Und nass werden gehört bei uns einfach zum Beruf.»

Ihr Arbeitspensum liegt bei rund 50 Prozent, und nicht selten macht sie zwei Schichten am Tag. «Ich starte dann so zwischen 7 und 8 Uhr, fahre bis 13 Uhr und fahre zum Beispiel noch die Abendschicht von 16 bis 20 Uhr.» Da kommen an einem Tag schon mal 100 Kilometer zusammen. Kein Wunder, dass sie und ihre Crew über Mittag täglich mit zwei grossen Tellern Pasta verköstigt werden, immer etwas

«Jeder Auftrag muss innerhalb einer Stunde erledigt sein.»

knabbern und abends essen wie Scheuendrescher. «Bei mir gehört Schokolade zum Tag wie der Fahrtwind. Ich bin überzeugt, dass wir uns heutzutage zu viele Gedanken um Körper und Aussehen machen. Wir sollten uns wohlfühlen, so, wie wir halt sind.»

Als Velokurierin erlebt sie keinen Tag wie den anderen. Es reiht sich Auftrag an Auftrag; keiner weiss, wo er bis zum Schichtende überall hinfahren wird. Céline Peng, die immer wieder auch selber in der Dispo arbeitet, weiss, wie viel Organisation hinter einem effizienten Kuriertag steht. Keine Strecke soll umsonst zweimal gefahren werden; sinnvolle Routenplanung ist die halbe Miete. Dazu kommt, dass die Ladungen möglichst fair verteilt

werden, also keiner 20 Kilo transportiert, während ein anderer im gleichen Quartier nur Briefe ausliefert. «Und dies immer mit dem Faktor Zeit im Nacken: Jeder Auftrag muss innerhalb einer Stunde erledigt sein.»

Die organisatorische Meisterleistung wird zu zweit vollbracht: Eine Person nimmt die Aufträge entgegen, notiert sie detailliert; die andere plant die Routen und verteilt die Aufträge auf die Fahrer. «Die Dispo weiss jederzeit, wer wo ist und wer was geladen hat. Da ist man permanent in Kontakt.»

Für grössere Distanzen arbeitet der Kurierdienst mit Swissconnect zusammen, die für die Beteiligten organisieren, dass Ladungen streckenweise mit dem Zug transportiert und am Zielort von einer anderen Kurierfirma entgegengenommen und zum Ziel gebracht werden. So können auch nationale Lieferungen in Rekordzeit von A nach B geliefert werden, zum Beispiel Labormaterial, Architektenpläne, Bilder, Blumen; aber auch Datenträger, Schlüssel oder gar menschliches Gewebe, das während einer laufenden Operation zum Untersuch ins Labor gebracht werden muss – und das bei jedem Wetter. —



An einem Arbeitstag von Velokurierin Céline Peng kommen schon mal 100 Kilometer zusammen.



SBB CFF FFS Cargo

Wir sind da, wo die Schweiz fortschrittlich ist.

Wir gehen neue Wege. Und entwickeln mit unseren Kunden nachhaltige Lösungen für anspruchsvolle Transportanliegen. So bringen wir Projekte auf die Schiene, die unseren Kunden grossen Nutzen bieten. Für eine fortschrittliche Schweiz.
www.sbbcargo.com

