

cargo

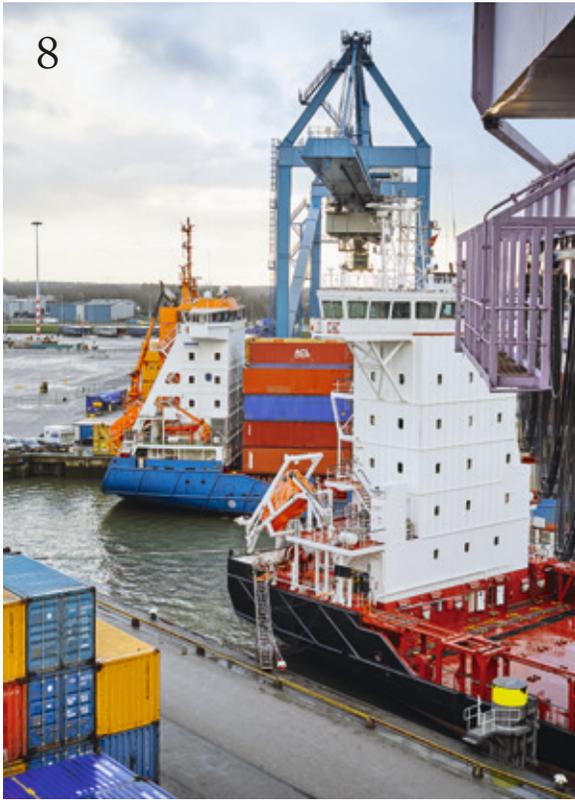
Hier beginnt
die Zukunft

Güterzüge
im Gotthard:
Schneller,
länger,
schwerer S. 16

Der neue Gotthardtunnel:
Alle Vorzüge des Jahrhundertbauwerks.

Cargo 1/2016

8



- 4 Essay von Zora del Buono
Offen – Ouvert – Aperto!
- 8 Quantensprung im Nord-Süd-Verkehr
Direttissima Rotterdam–Genua
- 13 Michail Stahlhut, SBB Cargo International
«Bohren in unbekanntem Terrain»
- 16 Facts & Figures
Das Nadelöhr
- 18 CEO-Talk
Fabio Regazzi, Swiss Shippers' Council
- 21 Kunden-Porträts
Gotthard sei Dank!
- 22 Gotthard-Höhepunkte
Der Countdown läuft
- 23 Das Objekt
Gut verkabelt
- 24 Reportage SBB Betriebszentrale Süd
Periskop mit Fernsicht
- 28 NEAT
Weiterbauen für die Zukunft
- 30 Meine Logistik
Luca Müller, Pistenbullyfahrer

Impressum

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

Gesamtauflage: 9000 Exemplare **Redaktion SBB Cargo:** Pavo Prskalo (Leitung), Brigitte Hager, Miriam Wassmer, Matthias Widmer **Redaktion Craftt:** Roy Spring (Leitung), Kristina Morf, Peter Krebs, Pirmin Schilliger, Susanne Wagner, Robert Wildi **Konzept, Gestaltung und Realisation:** Crafft Kommunikation AG, Zürich **Übersetzungen:** Traductor, Basel **Lithografie und Druck:** Neidhart + Schön AG, Zürich **Redaktionsadresse:** SBB Cargo «Redaktion Logistikmagazin cargo» Bahnhofstrasse 12, 4600 Olten, cargomagazin@sbbcargo.com.

Das Copyright liegt bei SBB Cargo. Der Abdruck von Artikeln ist mit Quellenangabe erlaubt. Bitte schicken Sie uns ein Belegexemplar.

Gratisabonnement auf www.sbbcargo.com/de/abonnement
Abonnieren Sie das Cargo Magazin schweizweit kostenlos oder lesen Sie die Online-Version unter www.sbbcargo.com. Adressänderungen oder Löschung des Abonnements bitte an cargomagazin@sbbcargo.com.



ClimatePartner^o
klimaneutral

Druck | ID: 53232-1308-1004

Auf der Zielgeraden

Das Jahr 2016 markiert einen Meilenstein in der Geschichte des europäischen Schienengüterverkehrs. Die uralte Vision, die Strecke von der Nordsee bis zum Mittelmeer auf direktem Weg zu überbrücken, wird mit dem Gotthard-Basistunnel zu einer greifbaren Realität. Einmal mehr rückt die Schweiz in das Zentrum der internationalen Aufmerksamkeit, wenn es darum geht, den Norden und Süden des Kontinents miteinander zu verbinden. Auf diese Meisterleistung dürfen wir in unserem Land mit Recht stolz sein!

In dieser Ausgabe würdigen wir das Jahrhundertbauwerk und zeigen, was es alles bewirken kann. Für den Auftakt konnten wir die bekannte Schweizer Schriftstellerin Zora del Buono gewinnen. Die Zürcherin mit italienischen Wurzeln hat für ihre kürzlich erschienene Novelle «Gotthard» monatelang auf der Baustelle des Gotthard-Basistunnels recherchiert. Exklusiv für unser Magazin hat sie einen Essay geschrieben, in dem sie ihre Erfahrungen zwischen Nord und Süd und die ungebrochene Faszination des Gotthards zum Ausdruck bringt (Seite 4).

Rotterdam und Genua – das sind die Eckpunkte unserer Titelseite. Sie zeigt auf, welche neuen Möglichkeiten sich durch den

Gotthard-Basistunnel für die Transport- und Logistikbranche eröffnen und welche hohen Erwartungen damit verbunden sind (Seite 8).

Sicher ist: Mit dem neuen Gotthardtunnel werden die Karten im Nord-Süd-Verkehr neu gemischt. Im Vordergrund steht jedoch zunächst die Vorfreude auf das grosse Eröffnungsfest vom 1. bis 5. Juni 2016, zu dem nicht nur Prominenz aus aller Welt, sondern auch die gesamte Bevölkerung herzlich eingeladen ist.

Ich wünsche Ihnen viel Freude bei der Lektüre.

Pavo Prskalo
Leiter Kommunikation a. i.

pavo.prskalo@sbbcargo.com



1.6.2016:

te Offen s Aperto



1200 Gäste aus dem In- und Ausland, darunter zahlreiche Staats- und Regierungsoberhäupter, wollen sich die feierliche Eröffnung des Gotthard-Basistunnels am 1. Juni 2016 nicht entgehen lassen. Zu Recht!

*Text: Zora del Buono
Portraits: Pascal Staub*



Ouvvert We're Open!



Treten wir einen Schritt zurück oder – besser noch – beamen wir uns hoch, hinauf in den eisig kalten, doch strahlenden Himmel über den Schweizer Alpen und blicken auf die Erde hinunter. Wir sehen Bergmassive, weiter hinten Hügel und Ebenen und in der Ferne schliesslich auch Meere. Wir entdecken Küsten und unzählige Hafenstädte. Zwei von ihnen stechen besonders heraus; die eine liegt eingebettet im flachen Land, die andere direkt

am Mittelmeer, grüne Berge im Rücken: Rotterdam und Genua. Während durch die italienische Schönheit, die man gerne auch «la superba» nennt, nur ein kurzer Sturzbach führt, wird Rotterdam vom breiten Hauptstrom des Rheins durchquert, der Neuen Maas, die sich gemächlich in die Nordsee ergiesst.

Die Quelle des Rheins liegt im Tomasee im Gotthardmassiv, ganz in der Nähe von Sedrun. Wer an dem kleinen See steht,

sieht nicht weit, ein bisschen hochklettern muss man noch, doch dann kann der Blick frei schweifen, und mit ein wenig Fantasie entdeckt man sie da unten, die bunten Container und Lastwagen und Stückgüter, die quer durch Europa rollen, auf Züge verladen, zwischen den Weltmarkthäfen Rotterdam und Genua zum Beispiel, von Meer zu Meer. Man sieht sie von überall her kommen, wie Adern in Blättern sehen die Schienenwege aus, die sich ver- >

dichten und enger werden und sich schliesslich in dem Blattstil, dem Nadelöhr, das direkt unter uns liegt, zusammenschliessen. Und mit noch mehr Fantasie spürt man, dass sich tief im Berg drin etwas tut, zweitausend Meter unterhalb von Sedrun, dass da etwas sanft vibriert, denn laut gerumpelt wird heute nicht mehr, geräuscharm gleiten die Züge mit ihrer Last durch die neuen Röhren, die Nord und Süd verbinden.

Über die Twärrenbrücke

Denken wir zuerst einmal gross, also europäisch und nicht nur lokal, denn der Gotthard ist ein Ort, an dem schon immer europäisch gedacht wurde, sogar seinen Namen erhielt er von einem Mann, der siebenhundert Kilometer nördlich von hier stammt, Gotthard von Hildesheim (960–1038), einem der verehrtesten Heiligen des Mittelalters; nicht umsonst heisst der neben dem Matterhorn berühmteste Berg der Schweiz Sankt Gotthard, der Heilige. Dieses Gebirge passierbar zu machen, war eine herausragende Leistung. Von jenem Tag an, als die Twärrenbrücke die



François Hollande

«Ich muss wiederkommen.
Das wird ein Vergnügen!»

Der französische Staatspräsident zur Eröffnung des Gotthard-Basistunnels
(«Neue Luzerner Zeitung», 17. 4. 2015)



Matteo Renzi

«Die Welt braucht ein Italien,
das nicht nur in seiner Vergangen-
heit schwelgt, sondern auch an
der Zukunft mitarbeitet.»

Der italienische Premierminister im Dokumentarfilm
«Girlfriend in a comma» von Bill Emmott.

Schöllenschlucht überspannte, wurde immer weiter geplant und gebaut und auch gestorben. Die erste schriftliche Überlieferung einer geglückten Reise über den Gotthard stammt aus dem Jahr 1234, da war die Teufelsbrücke vier Jahre alt, damals bestand sie noch aus Holz. So fing es an und so ging es weiter bis ins Zeitalter der präzisen Hightechbauweise, wo sich Tunnelbohrmaschinen mit Frauennamen durch das Gestein fräsen. Aber wie die Urner und Tessiner vor 800 Jahren nicht ahnen konnten, dass dereinst ein blitzblank ausgekleideter Tunnel durch ihre Alpen führen würde, durch den Güter- und Personenzüge rollen, so wissen wir nicht, wie der Berg im Jahr 2800 aussehen und bearbeitet sein wird. Auch ob er dann noch seinen heutigen Namen trägt, ist ungewiss. 800 Jahre sind eine lange Zeit.

Im Massstab der Jahrhunderte

Doch auch wenn wir nicht gross denken, nicht im Massstab der Jahrhunderte und des globalen Verkehrs, der Überseehäfen, der Geschwindigkeit und Zeitersparnis, der hochentwickelten Logistik und all der Weltrekorde, die der neue Gotthardtunnel bekanntermassen in sich birgt, sondern klein; wenn wir uns also im Lokalen aufhalten, bei den Menschen, die auf beiden Seiten des Gotthards leben und arbeiten und ihre Spuren hinterlassen haben,

auch dann spielt das Kosmopolitische eine Rolle.

Eine Art Tunnel-Esperanto

Da wäre zum Beispiel der Tunnelarbeiter Renato R. aus Sizilien, ein Jüngling, der zweimal im Monat mit easyJet von Mailand nach Catania flog, um mit einem Rucksack voller von der Mama vorgekochter und herrlich schmeckender Sugos zurückzukehren, die er in seinem Zimmer im Containerdorf auf der heimlich installierten Herdplatte wärmte und mit zwei ausgewählten Kumpels verputzte, immer anderen, damit kein Neid aufkam. Oder Kurt, der Schienenleger aus Vorarlberg mit dem furchteinflössenden Muskelkörper und der sanften Stimme, der stets behauptete, dass er sich bald nur noch um seine Rosetten-Meerschweinchenzucht kümmern und Wirt auf einer österreichischen Alphütte werde, der schwor, dass der Gotthard seine definitiv letzte Tunnelbaustelle gewesen sei, um dann doch den Vertrag für das nächste dunkle und glühend heisse Loch zu unterschrei-



Rüdiger Grube

«Wir wollen das grosse Potenzial
des Infrastrukturausbaus in
Deutschland und der Schweiz im
Sinne unserer Kunden nutzen.»

Der Chef der Deutschen Bahn
in einer Medienmitteilung 2010.



DE

Angela Merkel

«Die Verkehrssituation hierzulande ist nur bedingt mit der in der Schweiz vergleichbar.»

Die Kanzlerin zur Frage, warum die deutsche Verlagerungspolitik nicht schafft, was in der Schweiz möglich ist («Auto Bild», 4. 9. 2009).

ben, in das er jetzt eintaucht, Tag für Tag, im Bernischen irgendwo, weil Tunnelbauen auch süchtig macht. Und Anda natürlich, die der Plattenbau-Tristesse Bukarests entflohen ist, um in Ascona Zimmermädchen im Hotel zu werden und die mittlerweile diesen eigentümlichen Sprachmischmasch spricht, der auch vielen der Arbeiter eigen ist: Die passenden Wörter werden aus den unterschiedlichen Sprachen zusammengepflückt und am Schluss verständigen sich alle prima in einer Art Tunnel-Esperanto.

«Neu-Kalifornien» in Göschenen

Die meisten Arbeiter sind weitergezogen, doch einige haben sich in den Dörfern zu beiden Seiten des Gotthards niedergelassen. Manche werden fremd bleiben, andere heimisch werden, Arbeit finden, Geschäfte eröffnen. So wie das auch nach Vollendung des ersten Eisenbahntunnels 1882 war, jenes Bauwerks, das in die Schweizer Geschichte als das gewaltigste Projekt aller Zeiten einging, eine Tortur nicht nur für die Menschen, sondern auch für die Tiere, die Maulesel vor allem. Schon damals sind misstrauisch beäugte Fremde gekommen und haben gerackert; viele haben ihr Leben gelassen für diese wahnwitzige Idee des schnellen Transits, 15 Kilometer durch den Berg geklopft und gesprengt. Es waren nicht nur Männer,

auch Frauen arbeiteten hier, als Wäscherinnen und Köchinnen und «Mägde» in sogenannten Hurenwirtschaften, meist in Göschenen, das man «Neu-Kalifornien» nannte, der Goldgräberstimmung wegen: Wer hart arbeitet, bringt es zu etwas. Einige sind waschechte Urner und Tessiner geworden, sind die Vorfahren der heutigen Bevölkerung; manch ein Einheimischer wird gar nicht wissen, woher er stammt. Auch beim Strassentunnel von 1980 kamen viele Arbeiter von weit her, manche haben beim neuen Gotthardtunnel wieder mitgearbeitet, in anderen Funktionen vielleicht, aber dabei sind sie immer noch. Alle drei Tunnel durch den Gotthard waren sowohl schweizerische als auch europäische Projekte, sind als grossartige Visionen erst in Köpfen entstanden, dann auf Schreibtischen entworfen und schliesslich in Stein gehauen worden. Es sind nicht nur technische Meisterwerke, sondern auch Lehrstücke über das Zusammenführen verschiedener Kulturen.

Kaffee am Mittelmeer

Auf dem Gotthard zu stehen und den Blick über die Berge schweifen zu lassen, ist ganz wunderbar. Und wer eine Sehnsucht nach Ferne verspürt: Wer will, kann morgens am Mittelmeer Kaffee trinken und abends in Rotterdam essen gehen. Oder besser umgekehrt. Der Sonnenuntergang in Genua ist schöner. —

Die Schriftstellerin Zora del Buono, 1962 in Zürich geboren, ist ursprünglich Architektin ETH und Mitbegründerin der Meereszeitschrift «mare». Ihre neuste Novelle «Gotthard» spielt auf der beinahe fertiggestellten Baustelle des NEAT-Tunnels im Tessin. Die Schicksale von acht Menschen verknüpfen sich auf dramatische Weise an einem einzigen Vormittag.

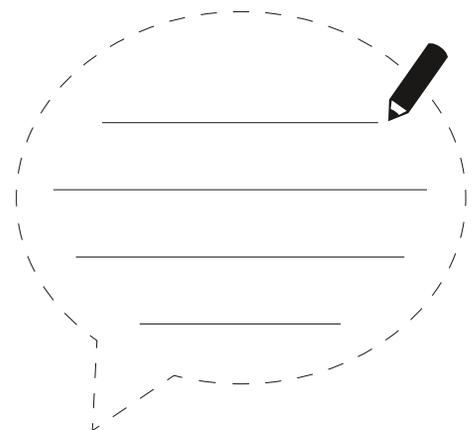
CH



Doris Leuthard

«Mit dem Gotthard-Basistunnel schafft die Schweiz ein Bauwerk, von dem nicht nur unsere, sondern auch künftige Generationen profitieren.»

Die Schweizer Verkehrsministerin an der Expo Mailand (8. 6. 2015).



Was sagen Sie zu der Eröffnung?

Ihre Meinung zur grossen Eröffnung: Reinschreiben, Bild machen und uns per WhatsApp oder MMS mit Name und Adresse schicken an die Nummer 079 867 08 73. Unter den besten Antworten verlosen wir je einen von fünf SBB Cargo Modell-Schiebewandwagen von Märklin.

Direttissima Rotterdam–Genua

In wenigen Wochen eröffnet der längste Eisenbahntunnel der Welt. Schon jetzt ist klar: Die grossen Häfen rücken näher zusammen, der Tunnel bietet dem Güterverkehr auf der Nord-Süd-Achse völlig neue Möglichkeiten. Und auch das Tessin profitiert.

*Text: Pirmin Schilliger
Fotografie: Jeroen Hofman*



Hafen Rotterdam: Im grössten europäischen Tiefseehafen setzt man auf die Verlagerung von der Strasse auf Binnenschiffe und auf die Schiene.





Der Hafen Rotterdam rechnet im Jahr 2030 mit 30 Millionen Containern, was im Vergleich zu heute einer Verdreifachung des Umschlags entspricht.

Ein grosser Augenblick kündigt sich an, der Tag, an dem ein uralter Traum in Erfüllung geht. Denn seit mehr als 2000 Jahren haben unzählige Akteure – Säumer, Politiker, Unternehmer, Ingenieure, Bauarbeiter – nach Mitteln gesucht, den Gotthard zu überwinden. Die geografisch kürzeste Verbindung zwischen Mitteleuropa und dem Mittelmeer war in diesem Sinne nicht bloss Hindernis, sondern stets auch Quelle der Inspiration. Das eigentliche Ziel, nämlich den letzten Widerstand der verkehrsfeindlichen Topografie zu brechen, ist mit der Vollendung des neuen Gotthardtunnels erreicht.

Ausgangspunkt Meer

Spekulieren lässt sich nun, wie sehr der neue Gotthardtunnel die Richtung der grossräumigen Warenströme in Europa verändern wird. Die Frage ist nicht ohne Blick auf die Häfen und das Meer zu beantworten. Dort, bei den immer grösseren Schiffen, beginnt nämlich die Logistikkette. «Treiber der Entwicklung sind die Reedereien», sagt Edmund Prokschi,

Leiter Vertrieb und Angebotsentwicklung SBB Cargo International, der Nord-Süd-Tochter von SBB Cargo und Hupac. Nicht alle europäischen Häfen sind heute gleichermassen gerüstet, die wachsenden Warenmengen zwischen Übersee und den Destinationen im Hinterland schnell umzuschlagen. Die Nordseehäfen, allen voran Rotterdam, Antwerpen und Hamburg, haben sich auf den modernen Warenumschlag eingestellt und ihre Anlagen laufend ausgebaut.

Und sie tun dies weiter. Rotterdam zum Beispiel, nach Shanghai und Singapur drittgrösster Seehafen der Welt, investiert nochmals über 3 Milliarden Franken in die Vergrösserung der Anlagen. Die Niederländer rechnen mit insgesamt 30 Millionen Containern im Jahr 2030, was im Vergleich zu heute einer Verdreifachung des Umschlags entspricht. «Der Gotthard-Basistunnel ist für unseren Hafen von grosser Bedeutung», bestätigt Wouter van Dijk, Leiter der Containerlogistik des Rotterdamer Hafens, «die Strecke Rotterdam-Italien ist sehr wichtig für uns, da die Güter mehrheitlich auf der Schiene transportiert

werden.» Mit dem Ausbau von Terminals im Maasvlakte-Areal werde sich das Volumen in den nächsten Jahren weiter steigern. Die Investitionen sind unumgänglich, will Rotterdam mit dem gigantischen Wachstum Schritt halten. Die Hafenbehörden sind überzeugt, dass sie dank dem Ausbau den prognostizierten Warenverkehr auch in Zukunft abwickeln können. Nicht zuletzt soll dabei auch die stärkere Verlagerung von der Strasse auf Binnenschiffe und auf die Schiene helfen.

Die Mittelmeerhäfen hingegen bleiben aufgrund ihrer beschränkten Infrastrukturen für den Containerverkehr die grösste Herausforderung. In Rotterdam wird beinahe sechsmal mehr Fracht umgeschlagen als in Genua. Der Zeitvorsprung von fünf Tagen, den die ligurischen Häfen gegenüber den Nordseehäfen im Seeverkehr via Suez-Kanal nach Asien bieten, schmilzt mangels Umschlagkapazitäten schnell dahin. Mit dem Resultat, dass heute ein wesentlicher Teil der Güter mit Destination Südeuropa in Nordseehäfen gelöscht und auf dem Landweg wieder südwärts speditiert wird. «Allein mit der



«Die Strecke Rotterdam–Italien ist sehr wichtig für uns, da die Güter mehrheitlich auf der Schiene transportiert werden.»

WOUTER VAN DIJK
Leiter Containerlogistik,
Rotterdammer Hafen



Gleis im Bahnhof Rotterdam-Waalhaven: Hier werden die Güterzüge Richtung Schweiz beladen.

Eröffnung des neuen Gotthardtunnels wird sich dies nicht sofort ändern; die ligurischen Häfen sind noch nicht bereit», sagt Marco Terranova, Produktionsleiter von SBB Cargo International Italien.

Etliche Bestrebungen, die Situation zu verbessern, sind im Gang. So baut die weltgrösste Reederei Maersk in den nächsten Jahren in Savona einen neuen Containerhafen. Ein Flaschenhals bleibt jedoch die Zugstrecke von der ligurischen Küste durch den Apennin nach Norden. Die Lösung soll ab 2021 der geplante Bahnschnitt «Terzo Valico dei Giovi» bringen, mit einer Einschränkung allerdings: Auch diese neue Strecke eignet sich nicht für die schweren 2000-Tonnen-Züge. «Damit die neuen Eisenbahnverbindungen wirklich Früchte tragen und optimal genutzt werden, ist es fundamental, dass die ligurischen Häfen weiter kräftig in ihren Ausbau investieren», betont Maurizio Gentile, CEO der Rete Ferroviaria Italiana (RFI).

«Europa wird kleiner»

Immerhin, im Herzen der Schweiz sind die Steine am Gotthard aus dem Weg geräumt,

der Berg ist bezwungen. Das Jahrhundertwerk wird nach 17-jähriger Bauzeit am 1. Juni 2016 feierlich eröffnet und dann von der ATG an die SBB übergeben. Die Inbetriebnahme des Tunnels am 11. Dezember 2016 ist ein weiterer Schritt zur alpenquerenden Flachbahn, die erst mit dem Ceneritunnel und dem 4-Meter-Korridor abgeschlossen ist.

Nur die schroffen Felswände und das mächtige Gebirge lassen beim Nordportal am Fusse der Rynächtflue in Erstfeld erahnen, dass die Fahrt durch die Röhre etwas länger dauert. Tatsächlich erblickt man erst nach 57 Kilometern am Südportal in Bodio TI wieder Tageslicht. Der Gotthard-Basistunnel verkürzt die Gotthard-Route ohne die Kehrtunnel und vielen Kurven der alten Bergstrecke um 30 Kilometer. Die Güterzüge passieren die Röhren mit bis zu 140 km/h Tempo, die Personenzüge mit bis zu 200 km/h Tempo. «Europa wird kleiner», sagt Michail Stahlhut, CEO SBB Cargo International, «denn die Fahrzeit zwischen Norden und Süden reduziert sich dramatisch um rund eine Stunde.»



Der Gotthard eröffnet neue Chancen: Güterzug von SBB Cargo International bei Köln.

«Wir erwarten Ende 2020, wenn der 4-Meter-Korridor vollendet sein wird, im Schienengüterverkehr einen Quantensprung.»

MICHAIL STAHLHUT
CEO SBB Cargo International

Die Güterzüge selbst werden länger und schwerer: Statt 580 Meter, 1600 Tonnen und drei Lokomotiven wie auf der alten Strecke sind es nun 750 Meter und bis zu 2000 Tonnen, die von einer Lokomotive bewegt werden können. Das europaweit kompatible Verkehrsleitsystem ETCS Level 2 ermöglicht eine dichtere Zugfolge im Dreiminutentakt. Das Risiko von kostspieligen Streckenunterbrüchen ist im neuen Tunnel gering. Witterungsbedingte Zwischenfälle wegen Steinschlag, Lawinen, Erdbeben und Überschwemmungen sind praktisch ausgeschlossen. Sollte es in der einen Tunnelröhre doch einmal zu einem überraschenden Ereignis kommen, lässt sich die Verbindung auch über die andere Tunnelröhre einspurig offenhalten.

Kampf um Marktanteile

Die technischen Superlative mögen bei der Eröffnung des Tunnels das grosse Thema sein. Doch wenn der Alltag einkehrt, sind sämtliche Akteure entlang der Logistikkette gefordert, die neuen Möglichkeiten optimal zu nutzen. «Der Markt dürstet danach, mehr Güter auf die Schiene zu bringen»,

sagt Stahlhut. SBB Cargo und SBB Cargo International, auf der Gotthardroute mit einem Anteil von zusammen 75 Prozent im Schienengüterverkehr klare Marktführer, wollen weiterhin die Hauptrolle spielen.

Entsprechend hat sich das Unternehmen vorbereitet. Zum Beispiel wurden für das neue Leit- und Kontrollsystem ETCS 2 über 150 Lokomotiven aufgerüstet und mit den benötigten Funkantennen, Anzeigegeräten und Software-Programmen ausgestattet. Um mit dem vorhergesagten Wachstum im Schienengüterverkehr Schritt zu halten, wird SBB Cargo International die bestehenden Angebote in den nächsten Jahren laufend optimieren. Es zeichnet sich ab, dass der Marktanteil der Schiene im alpenquerenden Güterverkehr, der im Moment annähernd 69 Prozent beträgt, mit dem neuen Gotthardtunnel nochmals deutlich steigen wird.

«Den eigentlichen Ansturm erwarten wir allerdings noch nicht unmittelbar nach der Eröffnung des Tunnels», relativiert Edmund Prokschi. Er geht davon aus, dass in einer ersten Übergangszeit zwar bereits mehr Güter befördert werden, >

Michail Stahlhut, CEO von SBB Cargo International: «Bohren in unbekanntem Terrain»

Interview: Pirmin Schilliger

Sie haben die neuen Tunnelportale persönlich besucht. Welchen Eindruck haben Sie gewonnen?

Michail Stahlhut: Links Beton, rechts Beton und oben ein Gewölbe aus Beton – die Innenansicht eines Tunnels ist nun mal nicht sonderlich spektakulär. Als Ingenieur darf man auch ein bisschen stolz sein. Schliesslich geht es beim Tunnelbau immer auch um Bohren in unbekanntem Terrain, und das muss zuerst einmal gemeistert sein.

Was war rückblickend die grösste Herausforderung, um SBB Cargo International für den Gotthard-Basistunnel fit zu machen?

Der Frankenschock. Da hat sich im Januar 2015 von einem Tag auf den anderen ein neuer Berg aufgetürmt. In der Folge haben wir mit allen an der Logistikkette Beteiligten das Gespräch gesucht, vom Mitarbeitenden bis zum Lieferanten, und auch mit unseren Kunden wurde verhandelt. Mit dem Ergebnis, dass nun alle ihren Beitrag leisten, um das Frankenungeheuer zu zähmen.

Sind Sie auf die Inbetriebnahme des Tunnels schon hundertprozentig vorbereitet?

Bei jeder logistischen Neuerung ist es normal, dass auf den letzten 50 Metern

nochmals Reserven mobilisiert werden, denn auf der Zielgerade kann noch Entscheidendes passieren. Also nutzen wir die nächsten Wochen für den Feinschliff, etwa in Bezug auf die Sicherheit im Tunnel, den Umgang mit ETCS im Lokführerstand oder die Kommunikation. So klären wir noch eingehender ab, wie weit wir mit Italienisch nördlich und mit Deutsch südlich des Tunnels kommen werden.



Michail Stahlhut

ist CEO von SBB Cargo International, der 2010 gegründeten Nord-Süd-Tochter von SBB Cargo und Hupac.

Worauf sind Sie nun am meisten gespannt?

Besonders interessiert mich, wie sich der Wettbewerb im Güterverkehr entwickeln wird, ob die Industrie die neuen Chancen, die sich ihr mit dem Basistunnel bieten, auch wahrnehmen wird. Und ab Ende 2020 mit dem durchgehenden 4-Meter-Korridor rückt in den Fokus, wie stark sich der Güterverkehr von der Strasse auf die Schiene verlagert. Natürlich gibt es zu allem Prognosen und Berechnungen, aber was wirklich passiert, erfahren wir erst nach der Eröffnung des Tunnels und dem vollendeten Streckenausbau.

Ist die neue Infrastruktur allein schon genug Anreiz für die angestrebte Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene?

Wichtig sind Anreize, die eine effiziente Nutzung der Infrastruktur belohnen. Also nicht linear ansteigende Trassenpreise, sondern Ermässigungen für optimal ausgelastete lange und schwere Züge.

Was muss sich erfüllen, damit der Gotthard-Basistunnel langfristig ein Erfolg bleibt?

Europa als Werkplatz und Standort wichtiger Industrien muss es auch in Zukunft geben. Denn Bahngüterverkehr und Industrie gehören untrennbar zusammen; ohne das eine macht das andere keinen Sinn. Wir tragen mit dem Gotthard-Basistunnel dazu bei, die industrielle Wertschöpfung in Europa zu erhalten. Ich bin zuversichtlich, dass sich so die Industrie in Europa auch in Zukunft behaupten kann.

Weitere Basistunnel – am Brenner, Mont Cenis und Koralm – sind im Alpenraum geplant oder im Bau. Konkurrenz für den Gotthard oder willkommene Ergänzung?

Mit Blick auf das erwartete Verkehrsaufkommen sind alle Tunnel wichtig und somit Ergänzungen zum Gotthard-Basistunnel. Sollte allerdings der Franken deutlich stärker werden, wird es irgendwann günstiger, die Schweiz über diese künftigen neuen Tunnel zu umfahren. Umso wichtiger ist es, den transalpinen Verkehr möglichst von Währungseinflüssen freizuhalten, damit es nicht zu unsinnigen Verzerrungen kommt. →

Der «Wagenladungs- verkehr 2017»: Neuerung im Binnenverkehr

Im kompetitiven Umfeld arbeitet SBB Cargo an der langfristigen Weiterentwicklung des Wagenladungsverkehrs (WLV) in der Schweiz. Wenn am 11. Dezember 2016 der Gotthard-Basistunnel in Betrieb genommen wird, dann startet SBB Cargo ebenfalls das neue Angebot «Wagen-

ladungsverkehr 2017». Dieses umfasst ein neues Produktionskonzept mit einer standardisierten 24-Stunden-Produktion und drei Verarbeitungsphasen sowie einem neuen Buchungssystem. Die wesentlichen Vorteile, insbesondere für das Tessin, liegen in einer höheren Bedienfrequenz, schnelleren Verbindungen und mehr Kapazitäten. Zusätzlich kann künftig die gesamte Transportkette verbindlich gebucht werden, was die Planungssicherheit deutlich erhöht und den Ressourceneinsatz optimiert.

Dem Güterverkehr gehört zukünftig nicht mehr nur die Nacht, sondern auch der Tag. Neu wird für den Güterverkehr ein Taktfahrplan mit pro Tag drei Verarbeitungsphasen in den Rangierbahnhöfen angestrebt. Dieser ist so gelegt, dass der Pendlerverkehr in den Morgen- und Abendstunden möglichst nicht tangiert wird. Mit dem «Wagenladungsverkehr 2017» bekräftigt SBB Cargo, dass der WLV in der Schweiz ein strategisches Kerngeschäft ist und auch in Zukunft bleiben wird. →



Der neue Gotthardtunnel bringt mehr Kapazität, schnellere Verbindungen und höhere Zuverlässigkeit.

«aber verteilt auf weniger, dafür umso schwerere und längere Güterzüge.» Klar ist, dass der neue Gotthardtunnel sein wahres Potenzial erst im Laufe der nächsten Jahre ausschöpfen wird. Eine wichtige Voraussetzung ist der Ausbau der gesamten Transitstrecke zum durchgehenden 4-Meter-Korridor. Damit wird der Weg frei für den Verlad von modernen Sattelauflegern mit einer Eckhöhe von 4 Metern.

«Wir erwarten Ende 2020, wenn dieser 4-Meter-Korridor vollendet sein wird, im Schienengüterverkehr einen Quantensprung», sagt Stahlhut. Er rechnet mit 200 000 bis 300 000 Sattelauflegern, die ab diesem Zeitpunkt auf die Schiene statt die Strasse setzen werden. Das entspricht jährlich rund 8000 bis 10000 zusätzlichen Zügen im Kombinierten Verkehr.

Verbesserung der Transitstrecke

Das verkehrs- und umweltpolitische Ziel der Schweiz, möglichst viele Güter auf die Schiene zu verlagern und so die Alpen von Schadstoffen zu entlasten, rückt mit dem neuen Gotthardtunnel in Griffnähe. Der Bundesrat will dies in der ersten Phase mit

zusätzlichen Anreizen fördern. Für die Zeit von 2017 bis 2021 sollen schwere Güterzüge von tieferen Trassenpreisen profitieren. Zudem soll die Schwerverkehrsabgabe (LSVA) erhöht werden. Überdies ist der 4-Meter-Korridor über die Landesgrenzen hinaus zu verlängern.

Erfüllen sich die in den neuen Gotthardtunnel gesteckten Erwartungen, steht eine Gewinnerin bereits fest: die Umwelt. «Vom Basistunnel wird aber nicht nur die Natur in den Alpen, sondern die gesamte europäische Industrie profitieren», betont Michail Stahlhut. Potenzielle Nutzniesser sind alle Akteure an der Achse Rotterdam-Basel-Genua. Der Gotthard-Basistunnel an sich ist dabei lediglich ein kurzes Teilstück dieses wichtigsten europäischen Güterverkehrskorridors. «Die um 30 Prozent erhöhte Wirtschaftlichkeit von Tunnelportal zu Tunnelportal relativiert sich beim Blick auf die über 1000 Kilometer der gesamten Strecke», gibt Edmund Prokschi zu bedenken.

So wichtig wie der neue Tunnel sind also optimale Infrastrukturen über die gesamte Transitroute, inklusive leistungs-

«Der Basistunnel erlaubt uns, unseren Kunden effizientere, schnellere und umweltfreundliche Leistungen noch zuverlässiger zu erbringen.»

DANIEL BÜRGY
Vertriebsleiter, SBB Cargo



Die Hafen Genua bleibt aufgrund der beschränkten Infrastrukturen für den transeuropäischen Containerverkehr eine Herausforderung.

fähiger Terminals an den Schnittstellen. Die Verkehrsströme zwischen Benelux/Ruhr/Rhein-Main nördlich und Lombardei/Piemont/Emilia Romagna südlich der Alpen sind die grössten im europäischen Schienengüterverkehr überhaupt. Wie stark sie künftig durch den Basistunnel am Gotthard fliessen, entscheiden letztlich die Kunden entlang der Logistikkette. «Dazu müssen wir mit interessanten Angeboten punkten. Wenn die Züge nicht voll ausgelastet sind, wird bares Geld verschenkt», so Prokschi.

Der neue Gotthardtunnel dient zwar primär dem alpenquerenden internationalen Transitverkehr. Gleichzeitig erschliesst er auch das Tessin deutlich besser. Bereits heute startet oder endet ein Fünftel der Gütertransporte über den Gotthard in der Südschweiz. Hier eröffnet der neue Tunnel für die Schweizer Kunden von SBB Cargo auf beiden Seiten der Alpen neue Chancen in der Logistik. In Zukunft wird SBB Cargo mit bis zu 750 Meter langen Zügen ins und aus dem Tessin fahren und die zusätzlichen Gütertrassen für weitere Angebote nutzen.

So bietet SBB Cargo, abgestimmt auf das neue Angebot «Wagenladungsverkehr 2017» (siehe Artikel auf Seite 13), für die verkehrsstarken Bedienpunkte im Tessin künftig bis zu drei Zustellungen pro Tag an. «Dadurch schaffen wir mehr Kapazitäten und schnellere Verbindungen, insbesondere im wachsenden Expressverkehr», sagt Daniel Bürgy, Vertriebsleiter SBB Cargo Schweiz.

Im Kombinierten Verkehr profitieren die Kunden direkt von den Fahrzeitverkürzungen. Die Aufgabezeiten können verlängert und die Ankunftszeiten optimiert werden. Die Kunden können also mit ihren Lastwagen später im Tessin vorfahren und die Ware dennoch gewohnt früh in Dietikon abholen. Schliesslich wird SBB Cargo auch im Ganzzugsverkehr schnellere Direktzüge aus dem Raum Genf von und nach dem Tessin anbieten können. «Der Gotthard-Basistunnel erlaubt uns damit, unseren Kunden effizientere, schnellere, umweltfreundliche Leistungen noch zuverlässiger zu erbringen und die Logistikbedürfnisse im Warenverkehr zwischen dem Tessin und der üb-

rigen Schweiz optimal abzudecken», sagt Bürgy.

Der neue Tunnel ist zweifellos ein technisches Wunderwerk. Und er ist schon bei der Eröffnung ungemein attraktiv. Transporteure und Logistiker werden sich nach dem 1. Juni und vor allem dann nach dem Fahrplanwechsel am 11. Dezember bei der Routenwahl zwischen Deutschland und Italien immer häufiger für den Gotthard entscheiden – auf Kosten der anderen transalpinen Routen. SBB Cargo kann das nur recht sein. «Wir haben uns auf diese Situation gut vorbereitet und freuen uns auf das Jahrtausendbauwerk; der Tunnel darf eröffnet werden», sagt Michail Stahlhut. —

 **Video: Entdecken Sie die Vorteile des neuen Gotthardtunnels.**
tiny.cc/57km

Mitten durchs Herz

Mit dem neuen Gotthardtunnel werden die Karten im europäischen Güterverkehr neu gemischt. Die Schweiz wird in Zukunft eine noch stärkere Rolle spielen.

Illustration: Pia Bublies

Rotterdam

Drittgrösster Seehafen der Welt

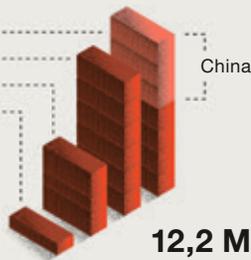
Der Hafen Rotterdam ist mit Abstand Europas wichtigster Warenumserschlagplatz – mit steigenden Kapazitäten.

Top-Kontinente (Herkunft)

Asien	2,56 Mio.
Europa	2,21 Mio.
Amerika	1,05 Mio.
Afrika	0,2 Mio.

Top-Länder (Herkunft)

China	1,42 Mio.
UK	0,69 Mio.
USA	0,2 Mio.

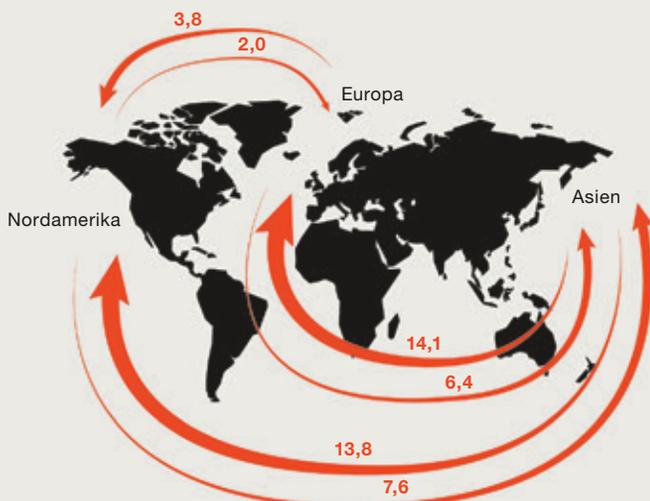


12,2 Mio. TEU

Gesamtumschlag 2015
-0,5% gegenüber Vorjahr

Containererrouten

Gütertausch in Mio. TEU (2013)



Rotterdam-Genua

1400 km auf der Schiene

Basel

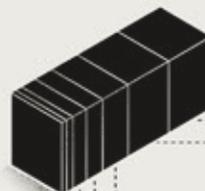
Gotthard-Basistunnel

Chiasso
Milano

Genua

Auf der Gotthardachse

Güter, die von SBB Cargo durch den Gotthard transportiert werden (Anteile in Nettotonnen, 2015):



- 29% Metall, Metallerzeugnisse, Maschinen, Geräte, Fahrzeuge
- 27% Nichtklassierte Sendungen, übrige Warengruppen
- 17% Bergbau-Erzeugnisse, Mineralien, Baumaterial
- 11% Holz, Papier
- 9% Brenn- und Treibstoffe, chemische und pharmazeutische Stoffe und Produkte
- 4% Pakete, Packmaterial, leere Container
- 3% Sekundärrohstoffe, Abfälle

Entscheidende Vorteile des Gotthard-Basistunnels:



Schwerere und längere Züge

750 Meter und bis zu 2000 Tonnen können im Gotthard-Basistunnel von einer einzigen Lok bewegt werden.



3 Minuten Zugfolgezeit

Die höhere Frequenz ermöglicht eine effizientere Auslastung im Nord-Süd-Verkehr.



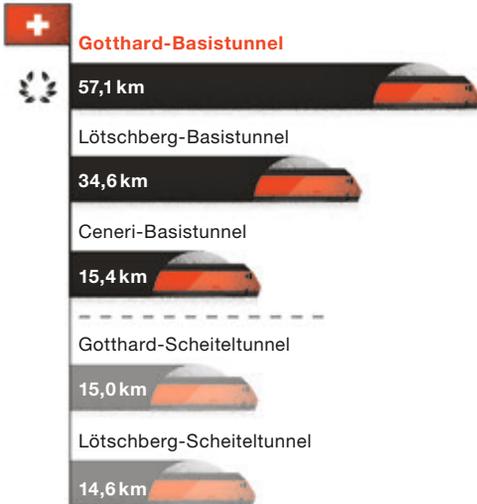
44% mehr Kapazität für Güterzüge

Produktivität und Wettbewerbsfähigkeit des alpenquerenden Schienenengüterverkehrs werden massiv gesteigert.

Gotthard-Basistunnel

Schneller, länger, schwerer

Top 5
Rangliste der längsten Schweizer Eisenbahntunnel



Weniger Lastwagen

2014 durchquerten rund 1,03 Millionen schwere Güterverkehrsfahrzeuge die Schweizer Alpen – 25,2% weniger als im Jahr 2000. Ohne Verlagerungspolitik wären pro Jahr rund 600 000 Lastwagen mehr auf den Schweizer Strassen unterwegs.

67%

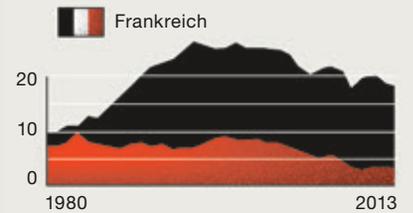
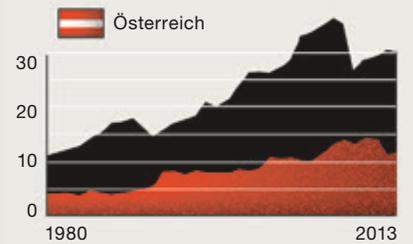
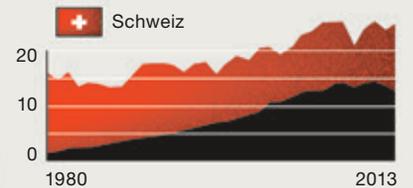
Anteil hat die Gotthard-Route am gesamten alpenquerenden Schienenverkehr in der Schweiz.

Eisenbahnland Schweiz

Verteilung des Verkehrsvolumens in den drei Transitländern des alpenquerenden Güterverkehrs:



in Mio. Nettotonnen

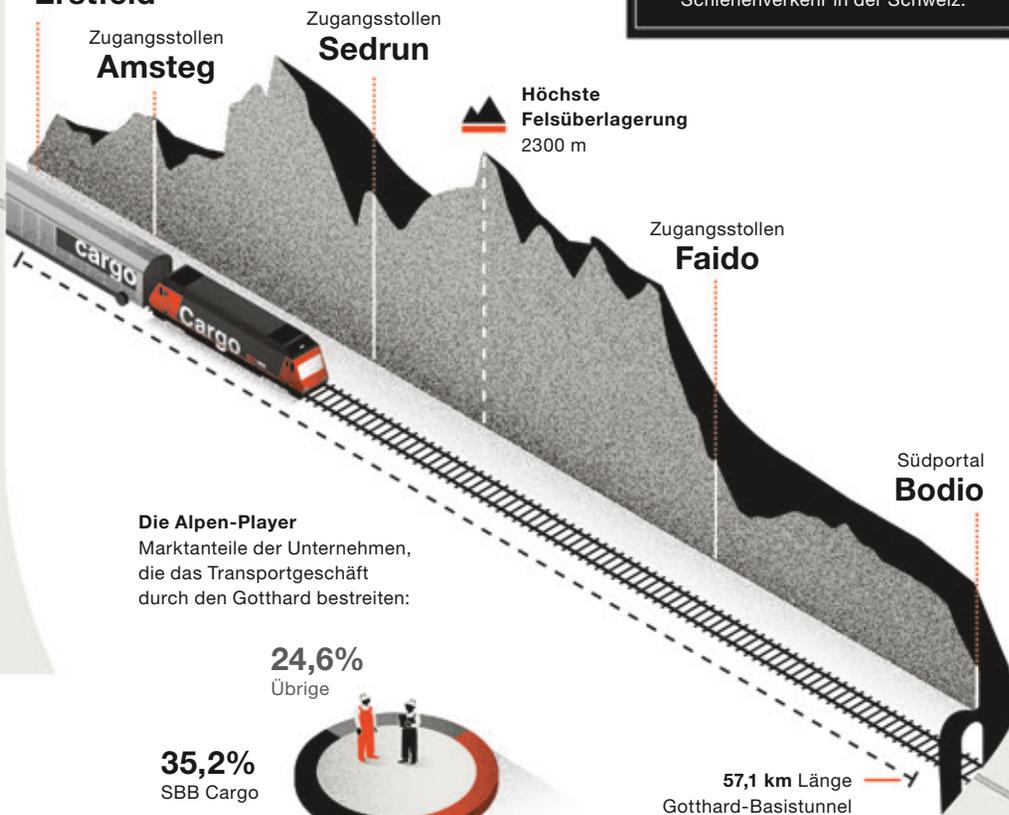


Exzellente Handelsbeziehungen

Güterströme der wichtigsten Quell- und Zielländer in beide Richtungen (2014) in Mio. Nettotonnen:

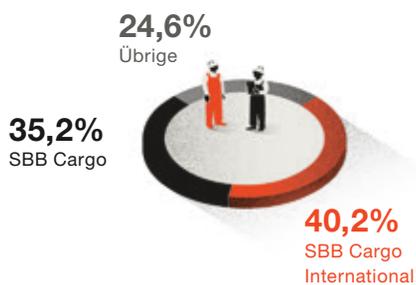
Deutschland	14,60	Italien
Benelux	11,26	Italien
Nordschweiz	4,71	Italien
Frankreich	1,91	Italien
GB/Irland	1,07	Italien
Skandinavien	0,49	Italien
Übrige Verbindungen	4,64	Italien

Erstfeld



Die Alpen-Player

Marktanteile der Unternehmen, die das Transportgeschäft durch den Gotthard bestreiten:



Genua

2,17 Mio. TEU
Umschlag 2014



+ 9.3% gegenüber Vorjahr

Savona

La Spezia

Mittelmeer



«Eine neue Dimension hinsichtlich Effizienz und Fahrzeit»

Wie beeinflusst der Gotthard-Basistunnel den Güterverkehr in Europa?
Gespräch von Nicolas Perrin, CEO von SBB Cargo, mit Fabio Regazzi, Tessiner
CVP-Nationalrat und Präsident des Swiss Shippers' Council (SSC).

Interview: Roy Spring

Herr Regazzi, Sie wurden in Locarno geboren und wohnen in Gordola am Lago Maggiore. Welche Rolle spielt der Gotthard in Ihrem Leben?

FABIO REGAZZI: Als Erstes kommt mir meine Rekrutenschule in der Festung in Airolo in den Sinn. Zudem erinnert mich der Gotthard an die langen Märsche auf dem Pass und im angrenzenden Gebirge. Als Erwachsener besuchte ich das Massiv öfters während der Jagdzeit. Gerne denke ich an die Besuche bei Freunden zurück, die eine Hütte im schönen Val Canaria besitzen.

Herr Perrin, Sie sind in der Deutschschweiz aufgewachsen. Welches ist Ihr Gotthard-Erlebnis?

NICOLAS PERRIN: Ich bin am Rhein aufgewachsen, war so indirekt mit einem Produkt aus dem Gotthardmassiv verbunden: dem Wasser. Der Bezug zur Quelle war also immer präsent. Der direkte Bezug zum Gotthard kam erst beruflich, dafür umso intensiver ...

Welche Rolle spielt der Tunnel in Ihrer Amtsperiode?

PERRIN: Der neue Gotthardtunnel ist wie die alte Bergstrecke ein Jahrhundertbauwerk. Dies in Betrieb zu nehmen, ist ein Highlight für unsere Eisenbahngeneration. Der Gotthard-Basistunnel bringt eine neue Dimension hinsichtlich Effizienz und Fahrzeit. Das bringt nicht nur uns Bahnbetreibern gewaltige Vorteile, sondern vor allem auch unseren Kunden.

REGAZZI: Es wird ja nicht nur ein Tunnel eröffnet, sondern – insbesondere nach Inbetriebnahme des Ceneri-Basistunnels und des 4-Meter-Korridors – eine Flachbahn ins Leben gerufen. Güter können zukünftig ohne grössere Steigungen durch die Alpen und durch die Schweiz transportiert werden. Das heisst: kürzere Fahrzeiten, geringeres Risiko von witterungsbedingten Störungen und die Möglichkeit, längere und schwerere Züge mit weniger Zugkraft zu fahren. Kurz: Produktivität und Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs werden massiv gesteigert.

Ist nicht der Personenverkehr der grosse Profiteur?

PERRIN: Das Schweizer Volk hat Ja zur Verlagerungspolitik im Alpen transit gesagt, und der Gotthard ist ein Baustein für die Umsetzung. Mit dem neuen Gütertransportgesetz ist nun auch die rechtliche Grundlage geschaffen, die notwendigen Kapazitäten langfristig zu sichern. Mir ist wichtig, dass wir im Mischverkehr das Optimum für beide Verkehrsarten herausholen. Das erreichen wir mit einer Harmonisierung der Geschwindigkeiten. Das heisst: Güterzüge sind schneller unterwegs als bisher und Personenzüge fahren nicht so schnell wie rein theoretisch möglich.

«Die Alpentransversale ist zentral für die europäische Wirtschaft.»

FABIO REGAZZI

Wie sehen Sie die Bedeutung für Europa und für die globalen Güterströme?

REGAZZI: Die Alpentransversale ist ein wichtiger Korridor für die EU und somit zentral für die europäische Wirtschaft. Ihre Bedeutung für die Schweizer Verkehre darf dabei nicht vergessen gehen. Insbesondere müssen die versprochenen Gütertrassen im Basistunnel gesichert bleiben. Die globalen Warenströme über die Südhäfen werden aufgrund der Investitionen im Seebereich an Bedeutung gewinnen und neue Dynamik auf die Korridore bringen.

Sie sind seit 2012 als erster Tessiner Präsident des Swiss Shippers' Council (SSC). Was ist Ihr grösstes Anliegen?

REGAZZI: Unser Verband nimmt branchenübergreifend die Interessen der Industrie, des Handels und der Grossverteiler in allen Sparten des Gütertransports wahr. Wir setzen uns ein für eine freie Wahl der Transportträger sowie für optimale und nachhaltige Rahmenbedingun-

gen im nationalen und internationalen Transportwesen. Mit den Entwicklungen des Outsourcings in den letzten Jahren zu Gunsten der Spediteure nimmt das SSC heute eine aktive Rolle in der multimodalen Abwicklung des Transports und der Digitalisierung der Dokumente ein.

Was haben Sie konkret erreicht?

REGAZZI: Als Mitglied der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrats (KFV NR) habe ich die Möglichkeit, verschiedene Anliegen der Wirtschaft einzubringen und zu verteidigen. Dabei haben sich folgende Themen positiv entwickelt: Die FABI-Vorlage wurde vom Volk angenommen; die NEAT steht nicht mehr nur für den Personenverkehr; die Gefahrguttransporte auf der Schiene gehen nicht mehr auf die Strasse; die Wichtigkeit der Luftfracht für den Wirtschaftsstandort Schweiz ist anerkannt; der Ausbau der Anbindungen zu den Südhäfen geht positiv voran. Zu den wichtigen Dossiers der Zukunft zählen eine Studie über angemessene Terminkapazitäten für Containersendungen und der Ausbau der zweiten Gotthardröhre.

Die Kapazität der Verkehrsinfrastruktur rückt immer stärker in den Fokus.

Welche Lösungsansätze gibt es?

PERRIN: Ausbauten im grossen Stil wird es in den nächsten Jahrzehnten weder auf der Strasse noch auf der Schiene geben. Deshalb unterstützt SBB Cargo ein Miteinander der Verkehrsträger. Als planbares, spurgeführtes System hat die Eisenbahn Potenzial, einen wesentlichen Beitrag zu leisten. Gerade mit dem Gotthard-Basistunnel wird die Verbindung vom Mittelland ins Tessin für die Schweizer Verlader hoch attraktiv. So haben wir zum Beispiel in Cadenazzo die entsprechenden Verknüpfungspunkte mit der Strasse schon bereitgestellt.

Wie wird die Konkurrenz zwischen Strasse und Schiene zur Partnerschaft?

REGAZZI: Ich setze auf die Logistikunternehmen, die Gesamtlösungen für die Verlader anbieten und dabei sowohl Stra- >

Das Who's who der Schweizer Wirtschaft:
290 Mitglieder zählt das Swiss Shippers' Council.



ssentransporteure als auch Güterbahnen als Dienstleister einbinden. Die direkten Anbieter von Transportleistungen werden jedoch begriffsnotwendig für ihren jeweiligen Verkehrsträger kämpfen.

PERRIN: Wir sind gerade deshalb Mitglied in Ihrem Verband, weil er eine Gesamtsicht vertritt. Ich finde aber, dass das SSC in Zukunft durchaus eine noch stärkere Rolle in der Vertretung der Logistikbranche einnehmen könnte. Logistik ist für die Standortqualität eines Landes ein wesentlicher Faktor – das sollten wir in der Schweiz viel bewusster anpacken. Das beginnt schon bei der Ausbildung, da sind andere Länder weiter. Da wollen wir uns stärker engagieren.

Wie sehen Sie die Rolle von SBB Cargo?

REGAZZI: SBB Cargo hat leider nach wie vor keine wirtschaftliche Eigenständigkeit im Konzern der SBB. Hier ist ein Befreiungsschlag angezeigt. Die Gesetzesvorlage zur Organisation der Bahninfrastruktur (OBI) muss diesen Weg gehen. Die Liberalisierung im Schienengüterverkehr sind nur auf dem Papier umgesetzt. Noch sind weder der systemrelevante Wagenladungsverkehr inklusive Swiss

Split noch die Bedienung der letzten Meile für alle Güterbahnen zugänglich. Auch hier muss die OBI regulierend einwirken.

PERRIN: Betreffend Liberalisierung sehe ich es etwas differenzierter. In unseren engräumigen Strukturen werden kaum mehrere Netzwerkanbieter wirtschaftlich arbeiten können. Wir sind bereit,

«Vom neuen Tunnel wird die Tessiner Wirtschaft ebenfalls profitieren.»

NICOLAS PERRIN

diese Leistung zu erbringen, und zwar unter betriebswirtschaftlichen Bedingungen. Dazu soll die Politik die Voraussetzungen schaffen.

Welchen Beitrag leistet der Schienengüterverkehr für die Schweiz?

REGAZZI: Die Erfolge sind nachgewiesen, aber sie werden den Bund rund 3,6 Milliarden Franken an Betriebssubventionen kosten. Wir müssen darum für mehr Wettbewerb unter Güterbahnen und mehr Ka-

pazitäten auf dem Netz sorgen, um eine eigenwirtschaftliche Verlagerung zu bewerkstelligen.

Sie politisieren seit 2011 für die CVP im Nationalrat. Welche Beziehung haben Sie zu Parteikollegin Doris Leuthard? Sind Sie in allen Punkten mit der Verkehrsministerin einverstanden?

REGAZZI: Unser Kontakt war immer ausgezeichnet und von grosser Herzlichkeit geprägt. Betreffend Gotthardsanierungstunnel habe ich bewundert und geschätzt, dass sie sich gegen die Meinung ihres Departements stellte und anschliessend den Bundesrat und das Parlament mit starken Argumenten überzeugen konnte. In anderen Dossiers sind wir nicht immer auf gleicher Wellenlänge, aber das gehört zur Freiheit und Unabhängigkeit der Rolle des Parlamentariers. Das ändert nichts an meiner grossen Achtung ihr gegenüber.

Steht die Schweizer Politik genügend hinter dem Schienengüterverkehr?

PERRIN: Formal wird primär der alpenquerende Verkehr gefördert. Da sind die Güterbahnen gut unterwegs, auch wenn die tiefen Margen in diesem Geschäft und der Wettbewerb mit den osteuropäischen Lastwagen eine extreme Herausforderung sind. Im Binnenverkehr wickeln wir auf sehr kurzen Distanzen knapp einen Viertel der gesamten Güterverkehrsleistung der Schweiz ab. Im internationalen Vergleich ist das bemerkenswert. Natürlich profitieren wir vom regulatorischen Rahmen auf der Strasse. Ich denke aber, Voraussetzung dafür ist eine täglich gute Leistung unsererseits, welche von der Schweizer Wirtschaft und Politik erwartet wird.

Die Auftragslage der Schweizer Industrie ist rückläufig, zugleich steigt der Kostendruck...

PERRIN: Gerade mit dem starken Franken haben wir in der Tat eine Herausforderung. Viel Spielraum gibt es nicht, ausser die Kosten weiter zu reduzieren und das Angebot den neuen Voraussetzungen anzupassen. Zum Glück haben wir uns seit

Längerem neben der Industrie auch auf den Dienstleistungssektor spezialisiert. So können wir die Auswirkungen abfedern. Gerade im Verkehr mit dem Tessin hat dieses Segment eine starke Stellung und wird sich mit dem Basistunnel weiter entwickeln.

Wie beurteilen Sie den Wirtschaftsraum in Norditalien, speziell die Lombardei?

REGAZZI: Italien ist ein starker Handelspartner der Schweiz. Mit den Investitionen in die Häfen und in die Bahninfrastruktur ist Italien auf gutem Weg. Dies eröffnet den Logistikunternehmen und Verladern neue Chancen, um die Güterbahn auch in unserem südlichen Nachbarland einzusetzen.

Sie leiten ihr Familienunternehmen in der Metallbranche. Welche Bedeutung hat der Standort in der Südschweiz?

REGAZZI: Die Tessiner Wirtschaft leidet unter der Konkurrenz des nahen Italien und des Auslands im Allgemeinen. Die besten Chancen haben spezialisierte Branchen, die international aufgestellt sind. Mein Anliegen ist es aber, dass auch traditionelle Branchen die Herausforderungen einer immer wettbewerbsorientierteren Wirtschaft bewältigen können.

PERRIN: Ich bin überzeugt, dass der neue Tunnel im Tessin einiges positiv verändern wird. Dank der kürzeren Fahrzeit können wir zum Beispiel auch die Westschweiz im Nachtsprung mit dem Süden verknüpfen. Zudem reduzieren sich die Naturgefahren, die ja immer wieder auf Schiene oder Strasse zu längeren Sperrungen geführt haben. —

Fabio Regazzi, 53, ist CEO der Regazzi Holding SA, eines Familienunternehmens auf dem Gebiet des Maschinenbaus und der Metallverarbeitung. Er ist seit 2011 CVP-Nationalrat und Mitglied von Kommissionen in den Bereichen Verkehr und Telekom. Seit 2012 ist er Präsident des Swiss Shippers' Council (SSC). Er hat Rechtswissenschaften an der Universität Zürich studiert.

Nicolas Perrin, 56, ist seit 2008 CEO von SBB Cargo und Mitglied der Konzernleitung der SBB. Er hat an der ETH Zürich Bauingenieurwesen studiert.



KUNDEN-PORTRÄTS —

Gotthard sei Dank!

Umfrage: Robert Wildi

Von der Postkutsche zum Expresszug

Schweizerische Post AG —

Bis noch vor 135 Jahren waren es Postkutschen, die mühselig Briefe, Pakete und Güter über den Gotthardpass karrten. Erst mit der Eröffnung des Eisenbahntunnels 1882 wurde der Schienentransport auf der Gotthardachse für die Schweizerische Post zum Geschäftsmodell. Der Gotthard-Basistunnel ist ein weiterer Meilenstein. Dank des erwarteten Zeitgewinns von über 30 Minuten können die vom Postzentrum Härkingen SO abgehenden Züge ins Tessin später beladen und dadurch diverse LKW-Nachfahrten auf die Bahn verlagert werden. «Pro Tag werden wir dank dem Gotthard-Basistunnel drei bis fünf Wechselbehälter mehr auf die Schiene bringen», sagt Thomas J. Ernst, Leiter Nationale Transporte und Beschaffung bei PostLogistics. Verlagerung bedeute immer auch CO₂-Einsparung. Diese habe für die Post als eine der grössten Arbeitgeberrinnen im Land eine hohe Priorität.

Volle Leistung für Güter und die Umwelt

Hupac AG —

Die Gotthardachse ist für die Hupac AG zentral für den Güterverkehr zwischen Italien und Mittel- und Nordeuropa. 2014 hat der führende Dienstleister für den kombinierten Verkehr 380 000 Strassensendungen (also Schienengüterladungen, die der Transportkapazität eines LKWs entsprechen) alpenquerend durch die Schweiz befördert. Davon gingen 85 Prozent durch den Gotthard. «Das bevorstehende Upgrade dieser

Achse ist eine enorme Chance für eine zukunftsorientierte und umweltfreundliche Logistik», sagt Bernhard Kunz, CEO der Hupac. Der grösste Vorteil des Basistunnels liege im Wegfallen der Mehrfachtraktion. «Dank der Flachbahn brauchen wir für schwere Güterzüge künftig nur noch eine statt wie bisher drei Lokomotiven», so Kunz. Ihre ganze Leistungskraft entfalte die neue Nord-Süd-Achse in ein paar Jahren, sobald der 4-Meter-Korridor fertiggestellt sei. «Ab dann können 750 Meter lange, 4 Meter hohe (Eckhöhe) und 2000 Tonnen schwere Züge durchgehend von Rotterdam bis nach Norditalien fahren, was die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene gegenüber der Strasse enorm verbessern wird.»

Offenes Tor nach Nordeuropa

Imerys Graphite & Carbon AG —

Als weltweit führende Anbieterin und Exporteurin von Spezialgraphiten und Kohlenstoffprodukten ist die Imerys Graphite & Carbon AG mit Sitz in Bodio auf einen reibungslos funktionierenden Alpenkorridor angewiesen. Jährlich bezieht das Unternehmen 90 % seiner Rohstoffe und 70 % der Fertigprodukte via Bahn aus der Region Basel. Das entspricht 200 vollbeladenen Güterzügen mit 50 000 Tonnen Material. «Mit dem Gotthard-Basistunnel erhoffen wir uns noch schnellere Lieferzeiten und eine nachhaltige Sicherung der für uns so wichtigen Nord-Süd-Verbindung», sagt Luca Bontà, Supply Chain Manager bei Imerys. «Er stösst für uns das Tor in die Nordschweiz und nach Nordeuropa nochmals weiter auf.»

Gotthard-Höhepunkte

DER COUNTDOWN LÄUFT

Testfahrten: Sicher ist sicher

Als einzige Güterbahn nahm SBB Cargo am 16. und 18. Januar 2016 den Testbetrieb im Gotthard-Basistunnel auf. An diesen beiden Tagen wurden Wagen und Ladegüter auf ihre Tauglichkeit überprüft. Mit den gewonnenen Erkenntnissen können – wenn nötig – die Ladevorschriften angepasst werden, um Wagen und Waren sicher durch den Gotthard zu transportieren. Der zukünftige Fahrplan stellt enorme Anforderungen an die Zuverlässigkeit der Technik: Mehr als 300 Züge werden die neue Strecke nach dem Fahrplanwechsel im Dezember 2016 täglich nutzen. Güterzüge werden die Strecke durch den Gotthard in 35 bis 40 Minuten zurücklegen.



Mit intensiven Tests bereitet sich die SBB auf den Betrieb im Gotthard-Basistunnel vor.

«Gotthard»: Tunnel als Filmstar

Ende 2016 – rechtzeitig zur Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels – soll das zweiteilige Doku-Drama über den historischen Gotthardtunnel in der Schweiz, Deutschland und Österreich ausgestrahlt werden. Um dramatische Szenen wie Wassereintritte oder Explosionen drehen zu können, wurde ein rund hundert Meter langes Stück des Tunnels von 1873 in einem Kölner Filmstudio originalgetreu nachgebaut. Unter der Regie von Urs Egger erzählt der Film, unter welchen Bedingungen Ende des 19. Jahrhunderts der damals längste Eisenbahntunnel der Welt entstand.

Rettungsübungen: Für alle Fälle

Grösstmögliche Sicherheit ist im Gotthard-Basistunnels zentral. Insgesamt vier Übungen stehen deshalb bis zur Eröffnung am 1. Juni 2016 auf dem Terminplan. Diese heissen «Surselva» (10. 12. 15), «Gottardo» (20. 1. 16) «Piora» (27. 2. 16) und «Tavetsch» (19. 3. 16). Allein für die letzten beiden, ganztägigen Übungen rekrutierten die SBB 1200 Freiwillige, die als Statisten den Ernstfall proben sollten. Der Aufruf stiess auf reges Interesse: Auch ohne Werbung waren sämtliche Plätze innert weniger Tage vergeben. Die dabei geübte Zusammenarbeit mit Polizei, Feuerwehr und Samariterdiensten ergibt wertvolle Aufschlüsse, die laufend detailliert ausgewertet werden.



Doku-Drama über den historischen Gotthardtunnel.

Eröffnungsfeier: Volksfest 2016

Am 1. Juni 2016 findet der offizielle Staatsakt zur Eröffnung des neuen Gotthardtunnels statt. Am 4. und 5. Juni ist es für das breite Publikum erstmals möglich, durch den längsten Eisenbahntunnel der Welt zu fahren. In Erstfeld, Rynächt und im Raum Pollegio/Biasca ist ein abwechslungsreiches Rahmenprogramm zu erleben. Der Ticketverkauf für die Zugfahrten startet im April 2016 online über www.gottardo2016.ch



Gut verkabelt

Um den längsten Eisenbahntunnel der Welt mit Energieversorgungs- und Sicherheitskabeln auszustatten, sind Profis gefragt. Den Grossauftrag bekam 2008 die Schweizer Firma LEONI Studer AG in Däniken SO. Kabel in der Länge von 3000 Kilometern konnten die Spezialisten verlegen; davon wurden nicht weniger als 1300 Kilometer Mittelspannungs-Einleiterkabel im Berg verbaut. Das Basismodell TriDelta wurde aufgrund der aussergewöhnlichen Anforderungen extra für den Gotthard-Basistunnel weiterentwickelt. Gesamtgewicht des gigantischen Kabelsalats: mehr als drei Millionen Kilogramm!



Periskop mit Fernsicht

Der Betonkörper bei Pollegio ist eines der ungewöhnlichsten Gebäude in der Leventina. In der Betriebszentrale Süd der SBB sorgen 150 Mitarbeitende mit modernster Kommunikation für den reibungslosen Bahnverkehr auf der Gotthardachse.

*Text: Peter Krebs
Fotografie: Claudio Bader*

Mit seinen Ecken und Kanten ist das markante Gebäude schon von weitem zu sehen. Im auskragenden oberen Teil des «Periskops» befindet sich der Kommandoraum der Betriebszentrale Süd. Durch eine Sicherheitsschleuse gelangt man in den Tower, der mit seinen hohen Fenstern einen erhabenen Blick über die Bahnanlagen beim Südportal des Gotthard-Basistunnels eröffnet.

Schon bald werden hier Züge vorbeifahren, während auf einem dritten Gleis einzelne Güterzüge auf das Signal zur Weiterfahrt warten. Zu sehen sind die beiden Tunnelgleise, die bei den Portalen in das Innere des Berges verschwinden. Im Schatten der Granitfelsen sind drei Bassins zu erkennen, in denen das 26 Grad warme Tunnelwasser abgekühlt wird, bevor es in den Ticino fliesst. Direkt neben dem Gebäude befindet sich eines der vier Unterwerke, die den Basistunnel mit Bahnstrom versorgen.

Die spektakuläre Aussicht ist nur eine schöne Zugabe an diesem aussergewöhnlichen Arbeitsplatz. Ansonsten verlassen sich die rund 150 Mitarbeitenden lieber auf ihre nüchternen Bildschirme und die elektronischen Kommunikationssysteme. Diese gewähren ihnen jederzeit Einblick, was in den Bahnanlagen vor sich geht. «Pollegio», eröffnet im Mai 2014, ist eine von vier Betriebszentralen, in denen die SBB schweizweit ihre Verkehrssteuerung konzentriert. Viele Angestellte sind von der regionalen Zentrale Bellinzona und aus den Stellwerken des Tessins an den neuen Standort umgezogen. Der Zuständigkeits-

bereich reicht von Chiasso auf der einen bis nach Arth-Goldau auf der anderen Seite der Alpen.

Gerüstet für den Mehrverkehr

«Der Gotthard mit dem Basistunnel und der Bergstrecke machen die Arbeit hier zu etwas Besonderem», sagt Ivo Imperatori, der als Regionenleiter der Betriebszentrale vorsteht. Im Periskop, so erklärt er, seien drei Hauptaufgaben zusammengefasst: die Steuer-

Der Zuständigkeitsbereich reicht von Chiasso bis nach Arth-Goldau.

ung des Verkehrs, die Information der Reisenden und die Überwachung der Technik inklusive der Stromversorgung. Auch die Technik im Basistunnel zähle dazu.

Ein intensiver und absolut zuverlässiger Austausch von Informationen und Daten ist die Grundlage, damit in jeder Situation die Pünktlichkeit und die Sicherheit im Bahnverkehr gewährleistet werden können. Die für das Zugbeeinflussungssystem ETCS Level 2 benötigten Bits und Bytes etwa werden mit dem digitalen Bahnfunksystem GSM-R an die Lokomotive und in den Führerstand übermittelt – und von da wieder zurück. Die in kurzen Abständen montierten Balisen erlauben es, Standort und Geschwin- >



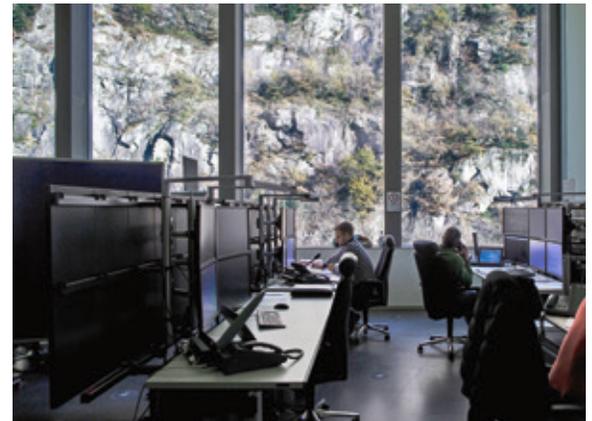


Das Periskop eröffnet den Blick
über die Bahnanlagen beim Südportal
des Gotthard-Basistunnels.



Linke Seite: Trotz hektischem Verkehr ist das Klima im Periskop von konzentrierter Ruhe geprägt.

Rechte Seite: «Der Gotthard macht die Arbeit hier zu etwas Besonderem.» Ivo Imperatori, Regionenleiter der Betriebszentrale Süd der SBB (Bild unten).



digkeit der Züge in Echtzeit zu erfassen. Laut Imperatori hat das ETCS-System grössere Auswirkungen auf die Arbeit der Lokführer als auf jene der Zugverkehrsleiter.

Rote und blaue Linien

In Pollegio sind die Zugverkehrsleiter in zwei unterschiedlichen Sektoren tätig. Der Gotthard zählt zum Sektor Nord: Wer hier arbeitet, muss Italienisch und Deutsch sprechen können. Jeder Arbeitsplatz ist mit mindestens acht Bildschirmen ausgestattet. Für den Laien ist die Fülle an Informationen verwirrend. Auf dem am stärksten befahrenen Abschnitt, zwischen Bellinzona und Giubiasco, verkehren täglich rund 400 Züge, darunter zahlreiche Güterzüge. Trotz hektischem Verkehr ist das Klima in Pollegio von konzentrierter Ruhe geprägt. «Im Normalfall läuft vieles

automatisch ab, gemäss den im System eingegeben Fahrwegen», sagt Imperatori. Eingreifen müssten die Zugverkehrsleiter nur, wenn etwas vom Plan abweicht. Recht häufig gelte es etwa, eine Zugsüberholung zu verschieben. Dann entscheide der Disponent, wann und wo diese stattfindet, und leitet die nötigen Informationen weiter.

Die mit allen Eigenheiten des Netzes vertrauten Zugverkehrsleiter verfolgen das Geschehen anhand des Iltis-Systems. Dieses stellt die Güterzüge mit blauen und die Personenzüge mit roten Linien dar. Das System meldet auch Störungsfälle. Heute streikt die Weiche eines Gütergleises im Bahnhof Biasca. Der zuständige Zugverkehrsleiter Antonio Frondina telefoniert mit der Unterhaltsequipe vor Ort. Fehlendes Öl sei die Ursache, erfährt er. «Nachdem es geregnet hat und der Wind die Luft trocknet, kommt das schon



mal vor.» Ab und zu erhalten die Zugverkehrsleiter einen Anruf aus einem Führerstand: wenn etwa einem Lokführer auf der Strecke etwas Relevantes aufgefallen ist. Auch dazu dient der Zugfunk.

Tiziano Sassi arbeitet nebenan in der Abteilung Technik. Von seinem Arbeitsplatz aus kann er den 15 000-Volt-Bahnstrom in der Region Süd per Mausclick abschnittsweise ein- und ausschalten. Die Angaben, wo und wann es an diesem Tag etwas zu tun gibt, stehen auf einer Tabelle. Für das Einschalten des Stroms nach einem Unterbruch erhält er aus Sicherheitsgründen jeweils per SMS ein Passwort zugestellt.

«Aquarium» für Notfälle

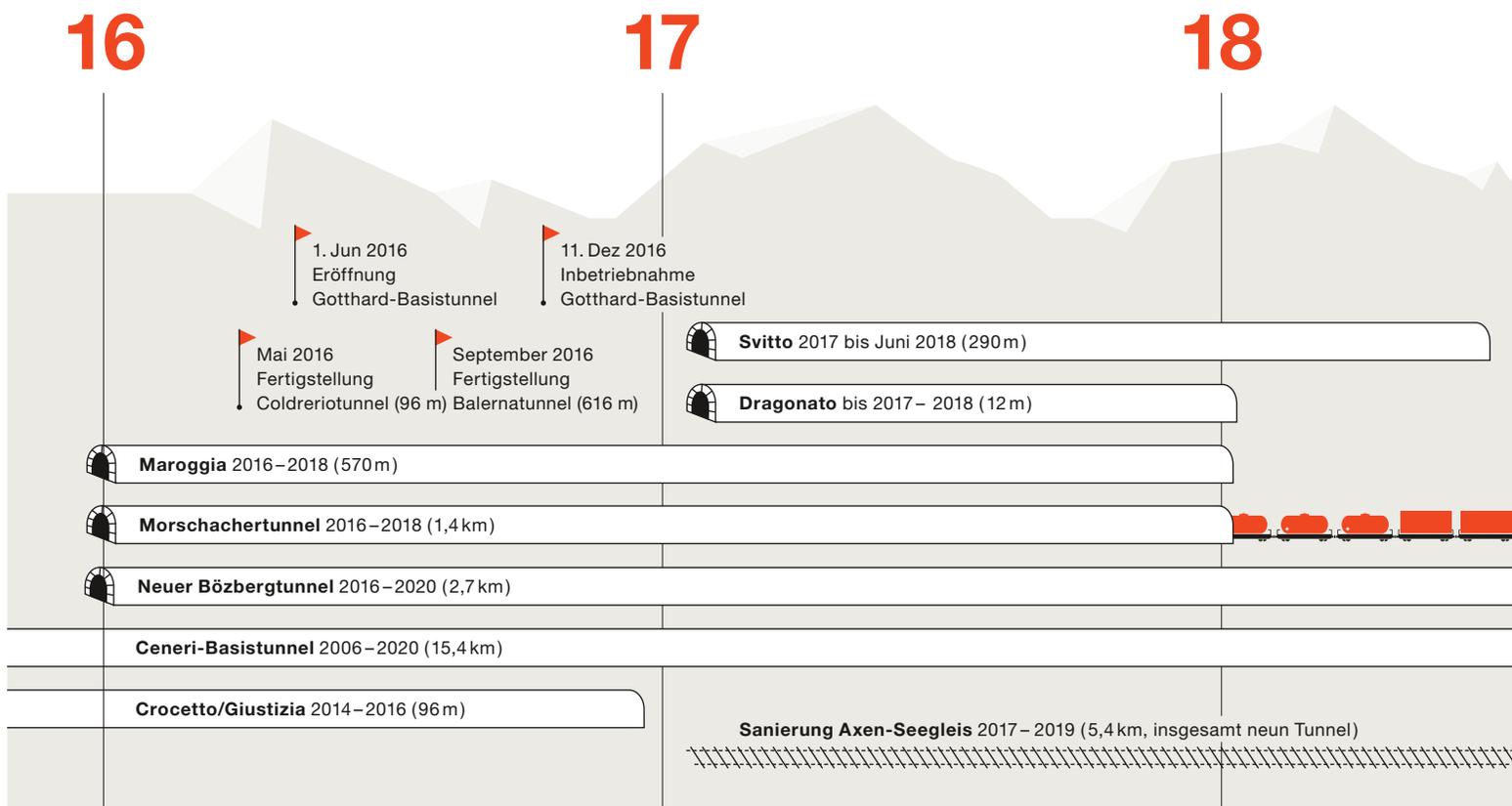
Die Sicherheitskultur wird in Pollegio grossgeschrieben. Die Zentrale ist das Nervenzentrum des Bahnverkehrs. Fällt es aus, stehen auch die Räder still. «Bei einer Strompanne sichern zwei Rückfallebenen den Betrieb», sagt Ivo Imperatori. Die Anlagen können dann sowohl mit umgewandelten Bahnstrom wie mit Dieselgeneratoren versorgt werden. Der Datenverkehr ist ebenfalls «redundant», also zweifach vorhanden. Als Rückfallebene dient ausserdem das «Aquarium», ein mit Glas abgetrennter, unbesetzter Teil des Kommandoraums. «Falls eine andere Betriebszentrale für längere Zeit ausfällt, können ihre Mitarbeitenden von hier aus operieren, um wenigstens einen Teil des Verkehrs sicherzustellen.»



Wer hier arbeitet, muss Italienisch und Deutsch sprechen können.

Auch für Notfälle im Basistunnel ist die Betriebszentrale gerüstet. Drei als Feuerwehroffiziere ausgebildete Mitarbeiter der «Intervention» sorgen schon heute für eine Präsenz rund um die Uhr. Einer von ihnen ist Nicola Bianchi, der erst seit Kurzem bei der SBB arbeitet und sich mit der Funktionsweise des Schienenverkehrs vertraut macht. «Im Ernstfall muss alles sehr schnell gehen», sagt der Feuerwehrmann, «gemäss Vorgaben müssen wir innert 15 Minuten im Tunnel sein.» Ein Szenario, das hoffentlich nie eintritt. —

BAUPROJEKTE FÜR DIE NEAT –



Weiterbauen für die Zukunft

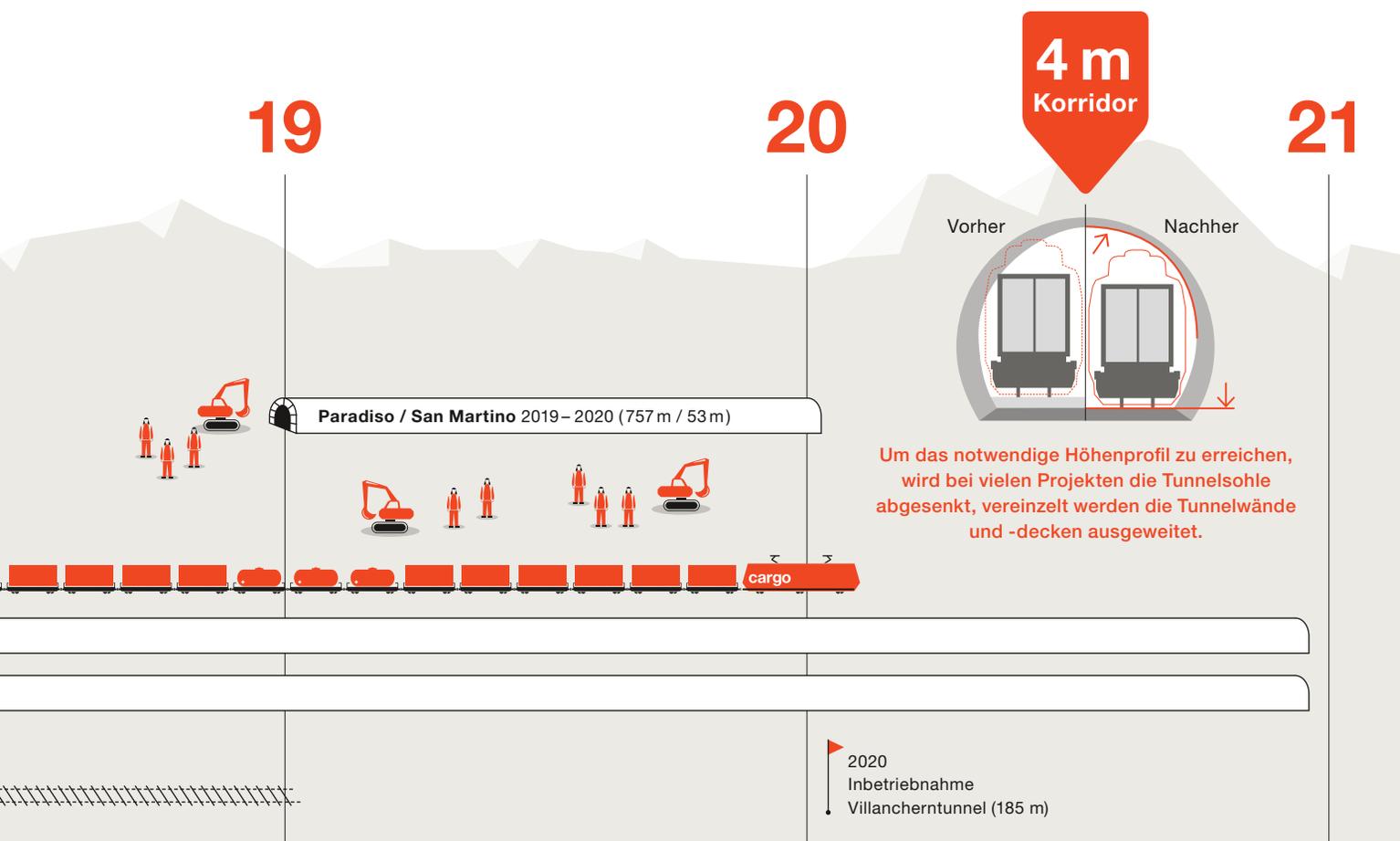
4 Meter hoch, 750 Meter lang, 2000 Tonnen schwer: Das sind die Dimensionen der Güterzüge, die künftig von Rotterdam bis Norditalien fahren. Zur Vollendung der Neuen Alpentransversale (NEAT) braucht es für den Güterverkehr noch den Ceneri-Basistunnel sowie den lückenlosen 4-Meter-Korridor. Ein Zwischenstand.

Ceneri-Basistunnel
Mai 2006 bis Dezember 2020
15,4 km

Am 21. Januar 2016 war es so weit: Im Ceneri-Basistunnel feierte man den Hauptdurchschlag. Doch bis zur Inbetriebnahme Ende 2020 bleibt viel zu tun. Nach Fertigstellung des Rohbaus (anders als im Gotthard wurden die Tunnel-

röhren ausschliesslich mit Sprengvortrieb ausgebrochen) wird der Ceneri-Basistunnel mit mechanischen und elektromechanischen Anlagen ausgerüstet. Eingebaut werden unter anderem Belüftungs-, Wasserversorgungs- und Entwässerungs- sowie Elektro- und Brandschutzanlagen. Die meisten dieser Anlagen werden im geschützten Bereich der 46 Querschläge eingebaut.

Nächster Schritt ist der Einbau der Bahntechnik, die erst den Betrieb im Ceneri-Basistunnel ermöglicht. Dazu zählen Fahrbahn, Fahrleitung, Bahnstrom- und Stromversorgung, aber auch Kabel-, Telecom- und Funkanlagen, Sicherheits- und Automatisierungssysteme sowie Leittechnik. Der Einbau erfolgt ausschliesslich über das Portal im Norden; sämtliches Material wird aus ökologischen Überle-



gungen und aufgrund der engen Platzverhältnisse über die Schiene angeliefert.

Anschliessend steht der Test- und Probebetrieb auf dem Programm. Die Bauherren (die AlpTransit Gotthard AG) prüft, ob Funktionalität und Sicherheit gewährleistet sind. Auf unzähligen Zugfahrten wird während mehrerer Monate ausgiebig das Zusammenspiel aller Tunnelkomponenten untersucht. Der Probebetrieb steht unter der Hauptverantwortung der SBB, der künftigen Betreiberin des Tunnels. Funktionieren der Betrieb mit Personen- und Güterzügen sowie der Personaleinsatz und die Ereignisbewältigung reibungslos, dann erteilt das Bundesamt für Verkehr die Betriebsbewilligung zum fahrplanmässigen Betrieb.

Projekte des 4-Meter-Korridors 2012 bis Dezember 2020 270 km

Mit der Eröffnung der beiden Basistunnel durch den Gotthard (2016) und den Ceneri (2020) ist die Schweiz dem Ziel, den alpenquerenden Güterverkehr auf die

Schiene zu verlagern, ein grosses Stück näher gerückt. Um das Potenzial der neuen Tunnel weiter zu steigern, baut die SBB im Auftrag des Bundes die Gotthardachse für den Schienentransport von Sattelaufliegern und Containern mit 4 Metern Eckhöhe aus.

Diese europaweit eingesetzte Fahrzeugkategorie macht mit rund 60 Prozent den grössten Teil des alpenquerenden Güterverkehrs aus. Der Bundesrat rechnet damit, dass der 4-Meter-Korridor die Verlagerung auf den beiden NEAT-Achsen Lötschberg und Gotthard verdreifacht.

Insgesamt werden für den 4-Meter-Korridor 20 Tunnel ausgebaut und 80 Anpassungen an Perrons, Fahrstrom- und Signalanlagen sowie Überführungen vorgenommen. Um bestehende Tunnel für Züge mit höheren Eckhöhen befahrbar zu machen, muss in den meisten Fällen die Tunnelsohle abgesenkt werden. Vereinzelt werden zudem die Tunnelwände und -decken ausgeweitet.

Das grösste Teilprojekt stellt der Ersatz des nicht 4-Meter-Korridor-tauglichen Bözbergtunnels im Kanton Aargau dar.

Der geplante Baustart für die neue Verbindung zwischen Effingen und Schinznachdorf war im Januar 2016; die Inbetriebnahme soll 2020 erfolgen. Der Rückbau des alten Bözbergtunnels zum Dienst- und Rettungsstollen soll im Jahr 2021 abgeschlossen sein.

Der grösste Anteil der Tunnelarbeiten für den 4-Meter-Korridor muss im Tessin geleistet werden. So wurde etwa zwischen Mendrisio und Chiasso der bestehende zweigleisige und 96 Meter lange Coldrerio-tunnel aus dem Jahr 1875 durch einen Neubau ersetzt.

Ein Absenken der Tunnelsohle ist unter anderem bei den Tunnels Crocetto/Giustizia und Svitto notwendig. Bei der Tieferlegung um 40 Zentimeter müssen die Tunnelwände neu abgestützt sowie die Gleise sowie Tunnelentwässerung auf das tiefere Niveau gebracht werden. —

Mehr zum Thema auf
www.sbb.ch/4mk
tiny.cc/ceneri

Luca Müller, Pistenbullyfahrer und technischer Leiter der Airolo-Bergbahnen

Der Schnee-Leser

Text: Susanne Wagner

Fotografie: Claudio Bader

Könnte sich Luca Müller etwas von Petrus wünschen, dann wären es 90 Zentimeter Schnee. Das ist die optimale Schneehöhe, um die Pisten für die Skifahrer vorzubereiten. «Am meisten Freude macht es mir, wenn die Hänge dank unserer Arbeit perfekt planiert und die Kunden zufrieden sind», sagt der 53-jährige, jugendlich wirkende technische Leiter der Airolo-Bergbahnen. Nacht für Nacht zieht er während der Skisaison im 12,5 Tonnen schweren roten Pistenbully seine dicht aneinandergereihten Bahnen durch den Schnee. Kaum haben die Skifahrer ihre letzten Schwünge absolviert und die Patrouilleure nach Pistenschluss um 16.30 Uhr die Hänge freigegeben, gehört das Skigebiet Airolo Luca Müller und seinen drei Kollegen: Sie starten die Motore ihrer bulligen Fahrzeuge und setzen beim Eindunkeln wie jeden Abend zu ihren einsamen Fahrten an.

Die Lawinengefahr im Blick

Die Natur und die unterschiedlichen Stimmungen je nach Wetter und Tageszeit tragen dazu bei, dass Müller seinen Job nicht nur als Arbeit, sondern als «Passione» – Leidenschaft – bezeichnet. «Es ist schwierig, meine Freude zu beschreiben, wenn ich nachts alleine am Berg unterwegs bin», sagt er, «jede Nacht ist anders.» Mit ihren Fräsen reissen die Pistenbullys den harten und eisigen Schnee auf. Für die 30 Kilometer Piste brauchen die vier Fahrzeuge sechs Stunden; sie kehren erst Nachts um 23 Uhr zurück. Wenn es über Nacht schneit, müssen die Fahrer schon vier Stunden später, nämlich morgens um drei Uhr wieder zur Stelle sein und die frisch beschneiten Pisten glätten.

Luca Müller ist gelernter Metallbauer und hat sich zum technischen Leiter und Sicherheitschef weitergebildet. Zusammen mit seinem Team ist er für die Sicherheit des Skigebiets zuständig. Das heisst, er muss in der Lage sein, den Schnee und die Natur zu lesen. Ständig beobachtet er, wie sich der Schnee und das Wetter im Laufe des Tages entwickeln und ob Lawinengefahr droht.

Jeden Morgen schneidet Müller ein Profil aus dem Neuschnee heraus, analysiert die Beschaffenheit der Schichten und übermittelt die Daten per E-Mail ans Ins-

Nach Pistenschluss gehört das Skigebiet ihm und seinen drei Kollegen.

titut für Schnee- und Lawinenforschung in Davos. Bei viel Neuschnee und entsprechender Gefährdung startet das Sicherheitsteam den Helikopter, um die Schneemassen zu sprengen und die Pisten lawinensicher zu machen, bevor die Touristen eintreffen.

Viel Logistik ist auch bei der Belieferung der zwei Bergrestaurants nötig. Spätestens um acht Uhr morgens müssen die per LKW transportierten Lebensmittel an der Rampe der Seilbahn-Talstation bereitstehen, damit sie mit der ersten Gondel bis zur Mittelstation gelangen. Von dort aus werden die Paletten mit den Getränken oder dem frischen Gemüse mit dem Raupengabelstapler oder mit dem Pistenbully zu den beiden Gaststätten befördert. Beim Transport von Material für Events oder Skirennen wie etwa Stangen oder Sicher-

heitsnetzen kommen die leistungsfähigen Pistenfahrzeuge ebenfalls zum Einsatz.

Dankbare Schneehasen

Die nächtlichen Einsätze erfordern höchste Konzentration. Zwar sind die Pisten in der Saison links und rechts mit fluoreszierenden Stangen markiert, doch beim allerersten Schnee müssen Müller und seine Kollegen den Weg durch das Weiss ohne Markierungen finden. Dies ist in Airolo besonders anspruchsvoll, da die Pisten hier keine flachen Wiesen sind, sondern steile Hänge mit Steinen und Löchern. Die extreme Neigung von 30 Prozent macht sogar den Einsatz einer Seilwinde nötig, mit der ein Pistenbully den anderen hochzieht. Für Freestyler, die in der Nacht illegal die Pisten herunterfahren, kann das 1400 Meter lange, im Dunkeln unsichtbare Seil zur Falle werden. Diese Gefahr müssen die Pistenbullyfahrer stets im Hinterkopf haben.

Auf seinen nächtlichen Fahrten begegnet Müller hin und wieder wilden Tieren wie etwa Hirschen, Gemsen, Bergfasanen oder Schneehasen, die oft erst im Scheinwerferlicht des Fahrzeugs weghoppeln. «Die Hasen kennen den Ton des Pistenbullys inzwischen», sagt er, «sie profitieren von der präparierten Piste, weil sie nicht mehr so tief im Schnee einsinken und so weniger Energie brauchen.» —



«Es ist schwierig, meine Freude zu beschreiben, wenn ich nachts alleine am Berg unterwegs bin», sagt Luca Müller.



SBB CFF FFS Cargo

Der neue Gotthardtunnel – das Herzstück im alpenquerenden Güterverkehr.

Gut kombiniert. Gut unterwegs.

www.sbbcargo.com



Durch und durch
die Schweiz.

gottardo2016.ch