

cargo

Meeranstoss. Güterbahntechnisch reicht die Schweiz seit neuestem bis an die Nordsee. 6

Kehrichttunnel. In Lausanne fährt der Müll Metro. Die Schlacke auch. 10

Wasserschloss. Wo die Strassen zu eng sind, nehmen die Flaschen den Zug. 14

Räderdrehen. Was nicht mehr rund ist, kanns wieder werden. 16





Bild der Saison.

Bildschirmschoner: Jetzt downloaden.

Dieses Bild zeigt eine Premiere: SBB Cargo befördert den Kehricht in Lausanne seit Mitte April 2007 durch einen unterirdischen Tunnel. Mehr über die umweltfreundliche Abfallbewirtschaftung lesen Sie ab Seite 10.

SBB Cargo führt mit diesem Bild eine weitere Neuheit ein: Entdecken Sie die virtuelle Transportreise durch die Bildwelten dieses Magazins – und zwar als Bildschirmschoner. Einfach unter www.sbbcargo.com/saisonbild.htm auf Ihren Computer laden. Wir wünschen Ihnen viel Vergnügen!

Sie wünschen ein Gratisabonnement?

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

Änderung von Adresse oder Abonnement

Bitte schicken Sie die Originaletikette zusammen mit der Angabe der gewünschten Änderung (Adresse, Anzahl Exemplare, Sprache etc.) per Fax +41 (0)51 229 01 02 oder mit der Post an:

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

Impressum.

cargo 2|07. Juni 2007. Das Logistmagazin von SBB Cargo erscheint viermal pro Jahr in Deutsch, Französisch, Italienisch. **Auflage** 20 000 Exemplare. **Redaktion** Susanne Perren (Leitung), Daniel Bürgy, Marcel Hänggi, Adrian Kohler, Christoph Rytz, Tom Schaich. **Grafik/Satz** Favo Werbeagentur, Basel. **Litho** ExactaPro, Arlesheim. **Druck** Stämpfli AG, Bern. **Redaktionsadresse** SBB Cargo, «Redaktion Logistmagazin cargo», 4065 Basel, Schweiz, Telefon +41 (0)51 229 00 16, Fax +41 (0)51 229 01 02, cargomagazin@sbbcargo.com, www.sbbcargo.com

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

Titelbild: Der Containerhafen von Bremerhaven bei Nacht. Dank eines Shuttles von Intercontainer und SBB Cargo sind die Häfen von Hamburg und Bremerhaven logistisch direkt an die Schweiz angebunden.

Inhalt.

Schotter. 4

Bilanzzahlen. Plattformen. Werkstätten.

Intercontainer. 6

Die Schweiz reicht bis an die Nordsee.

Fantastico. 9

Keine Elefanten mehr. Und doch zufrieden.

Kehricht. 10

In Lausanne fährt der Müll Metro.

Recycling. 12

Die Altölprofis aus Olten.

Wasserschloss. 14

Schön gelegen, schwer erreichbar.

Krumme Räder. 16

Und wie sie wieder rund werden.

Altpapier-Express. 17

Was ausgelesen ist, kommt zum Zug.

Der Hundeflüsterer. 18

Olivier Schnydrig, Cargo-Teamleiter in Brig.

Kreisläufe.



Liebe Leserin, lieber Leser

Kreisläufe in der Wirtschaft schaffen Bewegung. Im Transportgeschäft spielen Kreisläufe eine besondere Rolle – sie heissen hier «Rundläufe». Wer es schafft, in Rundläufen zu fahren, ist besser und effizienter unterwegs. Diesen Leitsatz hält SBB Cargo hoch. Ein Beispiel dafür sind die Shuttle-Verkehre, die SBB Cargo für Intercontainer fährt (ab Seite 6).

Wir unterstützen aber auch grössere Kreisläufe. Zum Beispiel den Kreislauf der Abfallbewirtschaftung. Schliesslich sind wir als Bahnunternehmen stolz darauf, dass wir uns dank unserer Umweltfreundlichkeit besser in die natürlichen Kreisläufe einordnen. Eine runde Sache, oder? Viel Vergnügen beim Lesen.

Adrian Keller
Leiter Geschäftsbereich Schweiz

Ausbau der internationalen Plattformen.

Die neue Plattform Lonato erweitert das Netz von SBB Cargo in Norditalien.

In Italien steigt die Nachfrage nach Gütertransporten per Bahn. SBB Cargo hat deshalb das dortige Netz- und Plattformangebot weiter ausgebaut.

Von Januar bis Ende April 2007 konnte die Anzahl der Züge pro Woche in Italien um insgesamt 25 auf 405 erhöht werden (2006: 380 Züge

pro Woche). Im April 2007 ging die neue Plattform in Lonato in Betrieb. Zudem stationierte SBB Cargo erstmals ein eigenes regionales Cargo-Produktionsteam mit Rangierlok an der Plattform Turin. Damit bietet SBB Cargo in Norditalien Wagenladungsverkehr über vier Plattformen (Turin, Desio, Brescia, Lonato) an. Zusätzlich wird den Kunden im Raum Turin erstmals die direkte Zustellung aufs Anschlussgleis ermöglicht.

Agenda.

Freunde der Bahngeschichte merken sich das zweite Septemberwochenende vor.

Die Gotthardbahn fährt ins 125-Jahr-Jubiläum und SBB Cargo mit ihr: Am 8. und 9. September finden in Erstfeld und in Biasca die SBB-Publikumstage mit Attraktionen, Shows und Zugfahrten statt.

► www.sbb.ch/gottardo

Industriewerk Bellinzona: Modernisierung.



SBB Cargo modernisiert seine Werkstätten im Tessin.

Dreissig Millionen Franken werden in den nächsten fünf Jahren in das Industriewerk Bellinzona investiert. Gleichzeitig startet die Bahn mehrere Programme zur Produktivitätssteigerung. Die Massnahmen ermöglichen es, die Unterhaltungsdienstleistungen zu tieferen Kosten zu erbringen. In den nächsten drei Jahren werden dadurch rund 70 von 400 Stellen abgebaut. Der Abbau soll ohne Entlassungen stattfinden.

► **Siehe auch Seite 16.**

SBB Cargo fährt Rekord ein.

Die Güterbahn produzierte 2006 erstmals mehr als 12 Milliarden Tonnenkilometer. Der Verlust verringerte sich auf 37,3 Millionen Franken (2005: 165,7 Millionen).

Die Transportleistung von SBB Cargo ist mit 12,34 Milliarden Nettotonnenkilometern (plus 7,5 Prozent) so hoch wie noch nie, der Verkehrsertrag stieg um 1,5 Prozent auf 1005,9 Millionen Franken. In Deutschland stieg die Verkehrsleistung um 29,5 Prozent und in Italien um 16,8 Prozent. Erstmals erbrachte SBB Cargo

damit 30 Prozent der Verkehrsleistung ausserhalb der Schweiz.

Bei gesteigerter Verkehrsleistung legte SBB Cargo auch bei der Pünktlichkeit auf hohem Niveau weiter zu. In der Schweiz nahm die Verkehrsleistung um 6,5 Prozent zu, obschon das Bediennetz auf 323 Zustellpunkte fokussiert wurde. Das Wachstum in der Schweiz erhöhte die Auslastung des Netzwerkes im Wagenladungsverkehr deutlich. Damit konnte SBB Cargo die Produktivität in diesem Segment markant erhöhen.

| Erfolgsrechnung SBB Cargo | | |
|---------------------------|-------------------|-------------------|
| In Mio. CHF | 2006 ¹ | 2005 ² |
| Betriebsertrag | 1228,5 | 1226,5 |
| davon Verkehrsertrag | 1005,9 | 991,2 |
| Betriebsaufwand | -1258,2 | -1392,9 |
| Betriebsergebnis | -29,6 | -166,4 |
| EBIT | -29,2 | -158,4 |
| Jahresergebnis | -37,3 | -165,7 |

¹ 2006: Reduktion der Subventionen um 27 Mio. CHF

² 2005: 110 Mio. CHF Rückstellungen

SBB Cargo feiert Europapremiere.



Als erste Güterbahn Europas fährt SBB Cargo mit vollständiger Interoperabilität.

Im März haben die ersten beiden italienischen Lokführer die Zulassung für das Schweizer Bahnnetz erhalten. SBB Cargo hat damit eine Lücke geschlossen: Auf der Nord-Süd-Achse bietet SBB Cargo als erste Güterbahn Europas komplett grenzüberschreitenden Güterverkehr aus einer Hand.

SBB Cargo verfügt in allen drei Ländern –

in Deutschland, der Schweiz und Italien – über Lokführer und Rollmaterial, die im Nord-Süd- oder Süd-Nord-Verkehr eingesetzt werden können (Interoperabilität). Die Lokführer kennen die internationalen und landesspezifischen Prozesse, Vorgaben und Systeme. Damit unterstreicht SBB Cargo ihre Pionierrolle auf der Nord-Süd-Achse und ihre Kernkompetenz: internationale Bahnlogistik mit Zusatzleistungen.

Railshows rollen an.

SBB Cargo International stellt sich vor.

«Hier erleben Sie was»: Unter diesem Motto geht der Geschäftsbereich International auf Achse. Vor Ort informiert SBB Cargo über die neuesten Angebote und nächsten Entwicklungen. Ebenfalls mit dabei: eine Ausstellung zum 125-jährigen Bestehen der Gotthardbahn. Treffpunkt ist die gemütliche Lounge. Folgende Auftritte sind geplant:

| | |
|---------------|---------------------|
| 28. August | Region Ruhrgebiet |
| 4. September | Region Nordseehäfen |
| 20. September | Region Lombardei |
| 27. September | Region Triveneto |

Näher am Markt.



Deutschland im Fokus.

SBB Cargo Deutschland ist noch mehr für die Kunden da: Erstmals ist eine Broschüre für den Markt Deutschland erschienen. Sie zeigt, welche Leistungen und Dienstleistungen SBB Cargo auf dem internationalen Markt für Kunden aus Deutschland erbringt und nennt die Ansprechpartner. Die Broschüre ist nur auf Deutsch erhältlich.

► www.sbbcargo.com/publi



Die Grenze
an die Nordsee **verschoben.**



SBB Cargo und Intercontainer haben innert kürzester Zeit einen gemeinsamen Verkehr realisiert. Damit kann SBB Cargo ihren Radius bis in den Hafen von Hamburg ausdehnen, und Intercontainer gewinnt mit einem «intelligenten» Shuttlekonzept Zeit.

Der Hamburger Hafen gehört weltweit zu den Top Ten der Containerterminals, und er ist gleichzeitig der grösste Containerumschlagbahnhof Europas. Dank SBB Cargo ist er neuerdings direkt mit der Schweiz verbunden.

Dieser erstmalige Zugang zu einem grossen Hafen ist für SBB Cargo ein strategischer Meilenstein ihrer Nord-Süd-Strategie. Nicht nur quantitativ, indem SBB Cargo Zugang zu maritimen Verkehren erhält, sondern auch qualitativ: Sie kann ihren Kunden für Hafenverkehre nun Transportleistungen aus einer Hand anbieten. Für ihren Auftraggeber, den Kombioperateur Intercontainer, bringt dies ein Plus an Zuverlässigkeit und zusätzlich einen Zeitgewinn von bis zu 24 Stunden für die Verkehre zwischen der Schweiz und Norddeutschland.

« Die ganze Branche hat uns aufmerksam beobachtet. »

Patrick Meier

Im Herbst 2006 entschied SBB Cargo die Ausschreibung von Intercontainer für Hafenshuttleverkehre zwischen Norddeutschland und der Schweiz für sich; nur zehn Wochen später fuhr der erste von SBB Cargo gezogene Intercontainer-Shuttle im Hafenbahnhof von Hamburg ein. «Die ganze Transportbranche hat uns aufmerksam beobachtet. Alle wussten, dass es extrem schwierig sein würde, ein solch komplexes Projekt in nur zweieinhalb Monaten in die Praxis umzusetzen», sagt Patrick Meier, Director Business Unit Western Europe bei Intercontainer. Christian Stäubli, Key Account Manager bei SBB Cargo, pflichtet ihm bei. Dass es dennoch klappte, lag an der intensiven Zusammenarbeit der beiden Unternehmen in der kurzen Phase der Projektumsetzung.

Hintergrund der Ausschreibung war die Neukonzeption der schweizerischen Hafen-Containerverkehre durch Intercontainer. Die wichtigsten Anforderungen an das Bahntransportunternehmen waren der Ersatz der bisherigen Ganzzüge durch ein Shuttlekonzept sowie die durchgehende Traktion durch einen einzigen Traktionär. «SBB Cargo hat uns das beste Leistungspaket angeboten», begründet Meier die Wahl, «und sie

war auch bereit, eine Qualitätsvereinbarung einzugehen.» SBB Cargo hat sich verpflichtet, 85 Prozent aller Züge mit einer maximalen Abweichung von zwei Stunden an ihre Destination zu befördern.

Synergie mit Bananen.

Seit Anfang Dezember 2006 verkehren jede Woche acht Shuttlezüge mit bis zu sechzig Containern zwischen dem Hafen Hamburg und der Schweiz. In umgekehrter Richtung gibt es noch freie Kapazität, da Hamburg als europäischer Abgangshafen nicht gleich bedeutend ist wie als Ankunftshafen. Das Shuttlekonzept sieht vor, dass eine fixe Tragwagenkomposition zwischen den Endpunkten hin- und herpendelt. «Das hat den Vorteil, dass wir von der Wagenverfügbarkeit in den Häfen unabhängig sind, wodurch die Verkehre besser planbar wurden», sagt Meier. Bei den früheren Ganzzügen, die jeweils neu zusammengestellt werden mussten, kam es immer wieder zu Verzögerungen, weil zur gewünschten Zeit nicht genügend Wagen vorhanden waren. Ein weiterer Verzögerungsfaktor konnte ausgeschaltet werden, weil an der Schweizer Grenze kein Lokwechsel mehr nötig ist. ▶



Intercontainer.

Intercontainer, Operateur des unbegleiteten kombinierten Verkehrs mit Sitz in Basel, operiert vor allem zwischen der Schweiz, Südeuropa, Osteuropa und den Ländern der ehemaligen Sowjetunion. Wöchentlich verkehren mehr als 150 Shuttles auf diesen Routen. Intercontainer befördert die jährlich rund 430 000 TEU (20-Fuss-Einheiten) ihrer Kunden auf einer mittleren Distanz von 1200 Kilometern. Sie verfügt über eine Flotte von rund 2400 Tragwagen für Container, Wechselbehälter und Sattelaufleger. Das Unternehmen beschäftigt mehr als hundert Mitarbeiter in Basel und in den elf Niederlassungen in sieben verschiedenen Ländern Europas inklusive Russland.



Rekingen: neuer Bahn-Bahn-Gateway.

Das bis vor kurzem kaum genutzte Terminal Rekingen spielt eine zentrale Rolle in der Transportkette der Hamburg- und Bremerhaven-Verkehre von Intercontainer. Betrieben wird es seit dem 1. Dezember 2006 von der Swissterminal AG; Eigentümerin ist die Hochrhein Terminal AG HRT. Der Terminal gilt mit seiner Fläche von 12 000 Quadratmeter, seiner leistungsfähigen Krananlage, der grossen Gefahrgutwanne und den 5 Gleisen zu je 285 Metern Länge als einer der modernsten der Schweiz. Gegenwärtig wird er praktisch ausschliesslich als Gateway-terminal Bahn-Bahn betrieben. Dieser neue Terminal wurde für die Intercontainer-Verkehre in Betrieb genommen, da Swissterminal an ihrem angestammten Terminal in Niederglatt keine Kapazitäten freistellen konnte.

Nach demselben Muster pendeln auch zwischen Bremerhaven und der Schweiz drei Intercontainer-Shuttles wöchentlich. Da SBB Cargo auf der gleichen Strecke für den Schweizer Grossverteiler Migros Bananen transportiert, werden diese Wagen neuerdings an die Intercontainer-Shuttles angehängt. Früher musste SBB Cargo die Bananenladungen nach Köln überführen und dort in einen Sammelzug eingliedern.

Intercontainer hat ihre Terminalorganisation mit der Einführung der Shuttleverkehre neu strukturiert: Die Container gelangen entweder ins Terminal Frenkendorf, wo sie auf Lastwagen umgeschlagen und den lokalen Empfängern zugestellt werden. Oder sie werden ins Hochrhein-Terminal im aargauischen Rekingen gefahren, dem neuen Intercontainer-Hub für Schweiz-Verkehre. Rekingen ist mittels weiterer, täglicher Shuttlezüge an die Containerterminals Niederglatt (Kanton Zürich) sowie fünfmal wöchentlich ans vorarlbergische Wolfurt angebunden. Eine weitere Verbindung besteht über Zürich nach Melzo bei Mailand (dreimal wöchentlich) und zu weiteren Endpunkten in Italien. Ausserdem wird in Rekingen jeden Tag ein Zug aus jenen Wagen formiert, die durch SBB Cargo im Nachtsprung schweizweit in die Anschlussgleise der verschiedensten Empfänger gefahren werden (siehe Box).

Der Shuttle bleibt am Stück.

Dass die Container umgeladen und nicht mitsamt ihrem Tragwagen bis zur Enddestination gefahren werden, hat seinen Grund: Auf diese Weise bleibt die Shuttlekomposition immer am Stück. Kommt hinzu, dass für die Kunden mit Anschlussgleis meistens keine üblichen Containertragwagen verwendet werden können, sondern die Behälter auf herkömmliche Flachwagen mit Holzboden gestellt werden müssen. Auf diese Weise kann der Container vom Kunden geöffnet und über die Rampe mit einem Stapler befahren werden.

SBB Cargo fährt die Züge innerhalb von vierzehn bis fünfzehn Stunden vom Hamburger Hafen in die Schweiz. Da ein Teil der Container zudem mit Lastwagen direkt an weiteren Hafenausquais abgeholt und zum Verladeort gebracht

wird, hat sich ihr Durchlauf zwischen Seeschiff und Empfänger um bis zu einem Tag verkürzt.

Das neue Konzept war also nicht nur schnell realisiert. Es ist auch ein schnelles Konzept.

Text: Ursula Homberger.

Fotos: Cornelia Suhan, Gian Vaitl.

klipp & klar

| | |
|------------------------|--------------------------|
| Ausgangsbahnhof | Hamburg/Bremerhaven |
| Bestimmungsort | Rekingen/Frenkendorf |
| Distanz | 824 respektive 829 km |
| Transportgut | Diverse Waren |
| Wagen | Container |
| Empfänger | Diverse lokale Empfänger |

Der lange Weg in die Schweizer Schlafzimmer.

Container machen neugierig: Was ist da drin? Grundsätzlich kann fast alles drin sein – vom gefrorenen Fisch bis hin zu riesigen Maschinenbauteilen. Das cargo Magazin wollte es genau wissen und hat deshalb zwei Container, die vier Wochen zuvor im südindischen Hafen von Tuticorin verladen worden waren, ab ihrer Ankunft im Hamburger Hafen verfolgt: ihren Auslad vom Schiff auf den Quai, den Transport vom Quai in den Hafenbahnhof, die Fahrt mit dem Intercontainer-Shuttle nach Basel und weiter ins Terminal Rekingen, ihren Umschlag vom Shuttle auf einen anderen Zug, die Zustellung über Nacht durch SBB Cargo aufs Anschlussgleis ihres Empfängers, des Migros-Verteillagers in Volketswil. Hier wird – endlich! – die Neugier befriedigt: Es sind Damen-Pyjamas! Zwei Container voller Paletten mit Shorties, sortiert nach Farben und Grössen. In Windeseile werden sie entladen, ausgepackt, entsprechend den Filialbestellungen kommissioniert, wieder in Filialpaletten verstaut und mit Lastwagen in die Migros-Filiale transportiert.



Direkt an die Schweiz angebunden: Bremerhaven.

Alles läuft **fantastico.**



Franco Knie, 52,

ist VR-Präsident und technischer Direktor des Familienunternehmens Gebrüder Knie Schweizer National-Circus AG. Sein Vetter Fredy Knie, 60, verantwortet den Bereich Artistik. Nach Abschluss seiner Schulzeit in Rapperswil, der Heimatbasis des Circus Knie, stieg er dort als Siebzehnjähriger beruflich ein. «Ich musste alles erlernen, inklusive Tierarbeit», rekapituliert er, «bei meinem Vater Rolf mit Elefanten, bei Onkel Fredy mit Pferden.» Fredy Knie sen., seinerzeit technischer Direktor, habe ihm alle Facetten des Geschäfts beigebracht. Heute geben Fredy jun. und er ihr Fachwissen an die nächste Generation weiter. Das Unternehmen schreibt schwarze Zahlen – ohne Sponsoring.

Franco Knie, verraten Sie uns das Erfolgsrezept der Gebrüder Knie Schweizer National-Circus AG?

Es ist der richtige Mix aus Tradition und Innovation. Unser Zirkus existiert seit 200 Jahren, davon 167 in der Schweiz. Das macht ihn weltweit einmalig.

Nehmen Sie als technischer Direktor noch aktiv am Programm teil?

Ehrensache. Ich mache, gemeinsam mit meinem Sohn Franco junior, die Elefantendarbietung. Diese Familientradition reicht fast fünf Generationen zurück.

Wie sehen die Eckdaten der aktuellen 89. Tournee, «Fantastico», aus?

Von Mitte März bis Ende November gastieren wir, das sind 200 Leute aus 16 Nationen, mit 350 Vorstellungen in 48 Städten.

Wie meistert man derart rapide Standortwechsel logistisch?

Auf- und Abbau der Zirkusinfrastruktur sowie die Beförderung von Menschen, Tieren und Materialien erfordern präzises Timing.

Welche Rolle spielt dabei SBB Cargo?

Eine zentrale. Sie transportiert mit 2 Zügen à 22 Flachwagen unsere 200 Material-, Wohn- und Tierfahrzeuge. Das summiert sich auf 1250 Tonnen pro Etappe. In der «Fantastico»-Saison wird SBB Cargo 2800 Kilometer zurücklegen.

Sind Sie mit Ihrem Carrier zufrieden?

Sehr sogar. Wir gehören zu den wenigen Zirkussen, die gleich am Tag des Aufbaus Vorstellungen geben. Da muss alles wie am Schnürchen klappen. Unsere Techniker schlafen während des Nachtsprungs auf dem Zug. Der kommt in der Regel um vier Uhr morgens an; anderthalb Stunden später wird entladen.

« Wir gehören zu den wenigen Zirkussen, die am Tag des Aufbaus Vorstellungen geben. »

Franco Knie

Wie lange dauert der Aufbau der Zirkusinfrastruktur?

Je nach den Bodenverhältnissen fünf bis sechs, manchmal sieben Stunden.

Was macht der Circus Knie mit seinen Abfällen?

Wenn Sie Tiermist meinen: Sein einst florierender Verkauf an Baumschulen, Gärtnereien und so weiter wird immer schwieriger. Da bleibt uns oft nur seine kostenpflichtige lokale Verbrennung. Den Kehrriech beseitigen wir selbst.

Wie decken Sie den Lebensmittel- und Tierfutterbedarf?

Wir kaufen den Nachschub möglichst vor Ort. Beim Gastspiel angefallene Verpackungsmaterialien und Speisereste werden dort entsorgt.

Wie funktioniert die Transportlogistik Ihres Zirkus?

Ähnlich wie Eilsendungen nach dem Prinzip «last on, first off», wobei der erste Zug das am frühesten benötigte Equipment fährt. Für manche ländlichen Bahnhöfe sind die Züge zu lang; dann müssen sie gesplittet werden.

Erfordern Spielort-fernere Bahnhöfe viel Extraaufwand?

In der Tat. Darum sollten sie höchstens 5 Kilometer vom Zirkusplatz entfernt sein. Denn wir haben auch für Überlandfahrten ungeeignete Wagen. Sie dürfen nur kurze Nachlaufstrecken absolvieren.

Manche Bahnstationen bereiten Ihnen wegen untauglicher Rampen Kummer. Arbeiten Sie an einer Lösung?

Ja, zusammen mit SBB Cargo. Wir entwickeln zurzeit einen Rampenlastwagen, der während Tourneen huckepack auf einem Flachwagen mitreisen kann.

Planen Sie langfristig einen völligen Umstieg von der Schiene auf die Strasse?

Nein. Wir haben ein neues Zelt und neue Bestuhlung bestellt. Von 2008 an soll dieses Equipment wegen besserer Staueigenschaften per Truck befördert werden. Aber das tangiert nicht das Ladungsvolumen von SBB Cargo.

Benedikt Weibel, der vormalige SBB-Chef, sagte jeweils gern: «Wir transportieren sogar Elefanten.» 2005 war Schluss damit. Warum?

Weil Lastwagen sicherer sind. Früher führten wir zur Freude von bis zu 2000 Schaulustigen am Ankunftsbahnhof die 100 Tiere zu Fuss zum Zirkusplatz. Das geht beim heutigen Strassenverkehr nicht mehr.

Interview und Foto: Wilf Seifert.



Die erste Kehrichtanlage mit **eigenem Bahnhof.**

SBB Cargo und das Partnerunternehmen ACTS AG transportieren jährlich über 700 000 Tonnen Entsorgungsgüter in der Schweiz. In Lausanne fährt der Abfall seit neustem auf der Schiene und unterirdisch direkt in die Kehrichtverbrennungsanlage.

Beim Begriff Kehrichttransport denkt man zuerst einmal an die Lastwagen der Müllmänner auf der Strasse. Doch Kehricht wird nicht nur auf der Strasse befördert. Täglich sind im Auftrag der Firma Abroll-Container-Transport-Service AG (ACTS AG) private ACTS-Bahntragwagen, beladen mit Kehricht, mit SBB Cargo auf der Schiene unterwegs.

Abfalltunnel als Premiere.

Eine wahre Innovation in Sachen Kehricht hat der Kanton Waadt in Lausanne vorzuweisen. Seit Mitte April 2007 gelangt der Kehricht durch einen unterirdischen Tunnel zur neuen Kehrichtverbrennungsanlage Lausanne Tridel. Die frühere Anlage musste ersetzt werden, weil sie nicht mehr den Umweltnormen entsprach. Am 1. Ja-

nuar 2006 wurde die Anlage in Lausanne in Betrieb genommen. Jetzt ist ein Bahnanschluss dazugekommen.

Das Besondere am Abfalltunnel in Lausanne ist die umweltfreundliche Verlagerung auf die Schiene. Dank dem Tunnel fahren täglich fünfzig Lastwagen weniger durch die Stadt Lausanne.

Der in der Region Lausanne gesammelte



Pionier im umweltfreundlichen Kehrchttransport: die Verbrennungsanlage Weinfelden.

Kehrcht wird per Lastwagen angeliefert und in den verschiedenen Bahnhöfen im Kanton Waadt auf die Bahntragwagen umgeschlagen. Vereinfacht wird der Umschlag durch Spezialcontainer (ACTS-Behälter, siehe Box), die einen Kran überflüssig machen.

Die letzten 3,8 Kilometer bis zur Anlage legt der Abfall dann unter der Stadt zurück. Die

« Dank der neuen Technologie konnte die Zahl der Mülllastwagen wesentlich reduziert werden. »

Fritz Zumkehr

Kehrchttschlacke, die bei der Verbrennungsanlage anfällt, wird durch den Tunnel zurücktransportiert. Auch dabei kommt das multifunktionale ACTS-System zum Einsatz.

Joël Liardet, Projektleiter der Firma ACTS AG, sagt: «Der grösste Teil des Abfalls, der hier verbrannt wird, stammt aus Lausanne und Umgebung. Mit dem Abfall aus anderen Regionen füllen wir Restkapazitäten aus.» ACTS AG als Vertragspartner ist gemeinsam mit SBB Cargo für die ganzen Kehrchttransporte durch die Schweiz verantwortlich und sorgt für einen reibungslosen Kreislauf.

Thurgau: Pionierverkehr mit der Bahn

Pionier in Sachen umweltfreundlichem Keh-

richttransport war auch der Kanton Thurgau mit seiner neuen Anlage in Weinfelden. Hier wurde erstmals in der Schweiz ein neues Sammelsystem gewählt, das Integrierte Entsorgungssystem (IES). Die Lastwagen sind dabei mit genormten ACTS-Press-Containern ausgestattet. Mit denselben Lastwagen werden die Container in den Bahnhöfen Kreuzlingen, Romanshorn, Steckborn und Frauenfeld direkt auf die privaten ACTS-Bahntragwagen verladen.

Von hier aus werden sie nach Weinfelden in das betriebseigene Anschlussgleise der KVA Thurgau gefahren. «Dank dieser neuen Technologie konnte im Kanton Thurgau die Zahl der konventionellen Kehrchtlastwagen wesentlich reduziert werden. Von früher achtzehn Kehrchtlastwagen sind heute noch neun ACTS-IES Sammellastwagen im Einsatz», erklärt Fritz Zumkehr, Geschäftsführer von ACTS AG.

Im Jahr 2000 haben die ACTS AG und das Konsortium Zürich-Thurgau (ein Zusammenschluss verschiedener Kehrchtverbrennungsanlagen) angefangen, Kehrcht aus dem Kanton Tessin zu transportieren, der noch keine eigenen Kehrchtverbrennungsanlage hat. Inzwischen ist die Menge auf 100 000 Tonnen jährlich gestiegen. Diese Mengen werden heute von ACTS AG täglich auf die verschiedenen Partneranlagen des Konsortiums Zürich-Thurgau verteilt.

Der grösste Teil davon fährt durch den Gottard in die Deutsch- und die Westschweiz: Hauptabnehmer sind Winterthur, Weinfelden und Bazenhaid. Mit weiteren Mengen werden auch Kehrchtverbrennungsanlagen im Raum Zürich, in Thun, Landquart und der Westschweiz beliefert. SBB-Kundenberater Alan Dunning:

«Der im Tessin konventionell eingesammelte Kehrcht wird dort bei zwei ACTS-spezifischen Kehrchtumladestationen im Raum Lugano-Veduggio und im Raum Giubiasco in ACTS-Behälter verpresst.» Diese werden anschliessend auf die privaten ACTS-Bahntragwagen verladen und dann mit SBB Cargo Richtung Endbestimmung abtransportiert.

700 000 Tonnen entsorgen.

Der Kreislauf bleibt stets gleich: Was im Tessin auf die Schiene verladen wird, erreicht die Verbrennungsanlagen am nächsten Tag und wird dort ausgeladen. Anschliessend fahren die leeren Behälter zur Ausgangsbestimmung zurück. In bestimmten Fällen werden die ACTS-Container auf dem Rückweg wieder mit Kehrchttschlacke beladen. «Auf diese Weise transportieren wir mit der Firma ACTS AG insgesamt über 700 000 Tonnen Entsorgungsgüter pro Jahr», erklärt Alan Dunning.

Text: Susanne Wagner.

Fotos: Bernhard Lochmatter, Dorothea Müller.

ACTS: Schneller Umschlag.

Das Abroll-Container-Transport-System ACTS ist für den kombinierten Verkehr Strasse-Schiene von grosser Bedeutung. Das einfach zu bedienende System macht stationäre Ladehilfen wie Krane, Rampen oder Stapler überflüssig: Der ACTS-Abroll-Container ist ein auf Schiene und Strasse adaptierter Abroll-Container mit zusätzlichen Bahnrollen, mit dem es möglich ist, ohne Hilfe vom Lastwagen auf die Bahn und umgekehrt Güter umzuschlagen. Der Chauffeur erledigt den Umschlag selbstständig (Bild). Die Unterrahmen und die Länge der ACTS-Abroll-Container sind genormt, die Aufbauten können je nach Verwendungszweck den Gütern angepasst werden.





Spezialisten des flüssigen Recyclings.

ChemOil und SBB Cargo bieten dem Schweizer Branchenführer Altola transportlogistische Betreuung aus einem Guss.

Die Altola AG ist führende Verarbeiterin von Sonder- und Industrieabfällen der Schweiz. Sie liegt auf Expansionskurs: Am Hauptsitz Olten soll für 4,1 Millionen Franken eine zusätzliche, 460 Kubikmeter fassende Lösungsmitteltankfarm entstehen. In Péry ist für Mitte 2008 ein neuer Stützpunkt mit drei Gleisen geplant – nahe der Muttergesellschaft Ciment Vigier SA. Vom

Kapazitäts- und Netzausbau werden auch ChemOil Logistics und SBB Cargo profitieren. ChemOil führt auch am neuen Stützpunkt die transportlogistische Regie, während SBB Cargo gedeckte Wagen stellt und die gesamte Traktion durchführt. Ergänzend dazu mietet Altola von Privatfirmen Kesselwagen an.

Die Mehrzweck-Verarbeitungsanlage in

Olten produziert fünfeinhalb Tage pro Woche rund um die Uhr. Sie geht jeweils sonntags um Mitternacht in Betrieb und läuft ohne Unterbruch bis zum folgenden Samstagmittag. Altola bedient Gewerbe, Industrie und öffentliche Hand. Ausser radioaktiven Substanzen und Sprengstoffen akzeptiert sie alle Arten Sonder- und Industrieabfälle: Säuren, Laugen, Lösungs-



Fassweise Flüssigabfall.

mittel, Altöle, Emulsionen, Entfetter, Schlämme, Farben, die gesamte Chemiepalette, Batterien, Neonröhren, Speiseöle, Altreifen und Kunststoffe. «Unsere Kernkompetenz ist die Beratung», sagt Altola-Geschäftsführer Roland Meier. «Sie ist entscheidend.»

Der Grund: Würden gewisse Produkte vermisch, wären sie nicht mehr trennbar und müssten vernichtet werden. Das seien «typische ökologische Sündenfälle», da oftmals Sekundärgrundstoffe für den Zweiteinsatz gerettet werden könnten. Genau dafür sei die inklusive Sicherheitstechnik 25 Millionen Franken teure Aufbereitungsanlage in Olten konzipiert, sagt Meier.

Ein Viertel der Jahresmenge von 140 000 Tonnen entfällt auf die Bahn; den Löwenanteil von 75 Prozent halten Lastwagen. Die Strassenlogistik, also das Überführen der Abfälle vom Ursprung zu einer Bahnstation oder direkt nach Olten, übernehmen acht Partnerfirmen mit

knapp vierzig Lastwagen, die exklusiv für Altola fahren.

Lieber keine Trucks im Stau.

SBB Cargo sei für die längeren Distanzen zuständig, «damit sich die Trucker, statt irgendwo im Stau zu hängen, besserem Service vor Ort widmen können», sagt Meier. SBB Cargo bringt beladene Kesselwagen von Firmen wie Ems-Chemie, Novartis und Ciba Spezialitäten, die viele Abfälle produzieren, aber auch an dezentralen Stationen gedeckte Waggons nach Olten. Diese führen so genannte Paloxen (für Gefahrguttransporte auf Schiene und Strasse zertifizierte Gebinde), Fässer und andere Stückgüter zusammen, die dort mit Lastwagen angeliefert werden.

SBB Cargo kommt auch beim Versand rezyklierter Produkte per Kesselwagen zum Zug. So deckt Altola mehr als 50 Prozent des Bedarfs an flüssigen Sekundärbrennstoffen der Schwei-

zer Zementindustrie. Deren Jahresvolumen beläuft sich auf 51 000 Tonnen. In Olten gehen täglich zwei bis drei befüllte Kesselwagen auf die Reise, während weitere ein bis zwei gedeckte Waggons mit einem weit gefächerten Güterspektrum zur Aufbereitung oder Entsorgung eintreffen.

Kernauftrag der ChemOil Logistics – genauer: ihres Altola-Betreuers Markus Borner – ist das exakte Takten des Rollmaterials. «Es reicht Altola nicht, zu wissen, wann der nächste Waggon in Olten eintrifft. Vielmehr muss ich dafür Sorge tragen, dass jeder einzelne Wagen zum richtigen Zeitpunkt am rechten Ort steht», sagt Borner. Meier ergänzt: «Nur so sind Verzögerungen der Lastwagen vermeidbar. Klappt das nicht, haben wir massive Probleme.»

« Unsere Kernkompetenz ist die Beratung. »

Roland Meier

Obwohl Altola mit dem Service von ChemOil Logistics «sehr zufrieden» sei, entwickle er die Logistik stetig weiter, sagt Meier. «Wir glauben, die bestmögliche Lösung gefunden zu haben. Aber sie entbindet uns nicht von der Notwendigkeit, ständig nach Verbesserungen zu suchen.»

Sich gemeinsam weiterentwickeln: Das gelte auch für die Sicherheit, das A und O im Umgang mit brisanten Stoffen. Sie stelle allein mit Blick auf die Begleitscheine für Sonderabfälle und die Gefahrgutdeklarationen an beide Partner hohe administrative Ansprüche. Die Frage nach der fachlichen Qualifikation seines Teams kontert Meier: «Meine Leute sind allesamt Experten; sie haben ihr Know-how schon mit der Muttermilch aufgenommen. Ich gestehe freimütig, ich bin hier der Einzige, der wenig von Chemie versteht.»

Text: Wilf Seifert.

Fotos: Dorothea Müller, Wilf Seifert.

Vom Minibetrieb zum Branchenleader.



Altola-Chef Roland Meier (links) und Markus Borner von ChemOil.

Die Altola AG wurde Anfang 1969 in Olten gegründet. Seither ist der einstige Minibetrieb zum führenden Schweizer Verarbeiter von Sonder- und Industrieabfällen avanciert. Sein Durchsatz 2006 betrug 75 000 respektive 12 000 Tonnen. Im selben Jahr erwirtschafteten die 38 Mitarbeiter einen Umsatz von 22,8 Millionen Franken. Als technologische Herzkammern der Firma gelten ihre dreistufige Wirbelschicht-Verdampferanlage

zur Aufbereitung flüssiger Sekundärbrennstoffe und wässriger Abfallstoffe sowie die 850 Kubikmeter grosse Gefahrgut-Triagehalle zur Aufnahme und Trennung chemischer Abfallstoffe. Hinzu kommen diverse (Tank-) Lager für die Bearbeitung und separate Sammlung künftiger Rohstoffe (Basis-Recyclingprodukte), Bremsflüssigkeiten, Frostschutz und Recyclingöle.

Plattform als Wasserschloss.



Die Acque Minerali Val Menaggio S.p.A. am Comersee liegt der Schweiz zwar nah. Doch der Transport ihres Mineralwassers ebendorthin hat seine Tücken.

Es sprudelt an einem wunderschönen Ort aus dem Boden, das Mineralwasser Fontelaura, das in der Schweiz bei Denner zu kaufen ist. Diese aussichtsreiche Lage hoch über dem Comersee bringt für die Acque Minerali Val Menaggio S.p.A. logistisch jedoch einige Herausforderungen mit sich. Von Menaggio führen enge Haarnadelkurven steil bergan nach Plesio zum Werk, wo Fontelaura abgefüllt wird. Diese Bergstrecke ist jedoch nicht das einzige Hindernis; immerhin kann sie mit einem Lastwagen mit Anhänger befahren werden.

Komplizierter sind die Dinge ab Menaggio. Richtung Westen führt zwar eine Strasse entlang des Luganersees über Gandria direkt in die Schweiz und damit ins Land von Grosskunde Denner. Doch sie ist eng und mit einer Gewichts-

limite von 34 Tonnen belegt. Auch die Verbindung Richtung Süden entlang des Comersees, die zu den Kunden in der Lombardei, der Emilia-Romagna und im Piemont sowie ins Zwischenlager Como führt, darf höchstens mit 28 Tonnen befahren werden. Somit bleibt den beladenen Wasser-Lastern nichts anderes übrig, als den Comersee nördlich zu umfahren und von Osten her kommend an ihr Ziel zu fahren.

Für die Lieferung auf der Strasse in die Schweiz stellt sich ein weiteres Problem: der Zoll in Chiasso mit seinen oftmals langen Wartezeiten für Lastwagen. Die Mineralquelle würde angesichts all dieser Hürden zu viel Zeit und zu viele Ressourcen brauchen, um die vereinbarte Menge in der geforderten Qualität auszuliefern.

Leistungspaket geschürt.

Die Lösung für dieses Transportproblem bringt die SBB Cargo-Plattform Desio. Bis hierhin liefert die Mineralquelle das Fontelaura-Wasser in eigener Zuständigkeit. Ab Desio übernimmt SBB Cargo im Rahmen eines integralen Leistungspaketes die Verantwortung für Umschlag, Lagerung, Verzollung und den Weitertransport. So hat die Quelle nur einen Ansprechpartner. Für den Umschlag und die Lagerung des Wassers in Desio ist SBB Cargo eine Partnerschaft mit dem Logistikcenter M.D.B. Magazzini Desio Brianza eingegangen. Die Verzollung der Ware und die Überführung der Wagen via Chiasso in die Denner-Verteilzentralen in den Kantonen Thurgau, Aargau, Solothurn und Freiburg wird durch SBB Cargo in Eigenregie durch-



Acque Minerali Val Menaggio.

Die Acque Minerali Val Menaggio S.p.A. in Plesio nahm 1965 den Betrieb auf. Sie vermarktet ihr Wasser unter dem Namen Chiarella. Vor zehn Jahren wurde mit Fontelaura eine weitere Quelle erschlossen. Gegenwärtig wird eine neue PET-Linie installiert, welche die stündliche Produktion um gut 30 Prozent auf 25 000 Flaschen erhöht. Auch Paraviso aus dem nahen Lanzo gehört zur Acque Minerali Val Menaggio. Die Gruppe füllt an den beiden Standorten jährlich 90 Millionen Flaschen ab, erwirtschaftet einen Umsatz von 10 Millionen Euro und beschäftigt 43 Mitarbeitende. Im Bild: Anna Giugno, Delegierte des Verwaltungsrats.



geführt. Die Verteilzentralen verfügen alle über Anschlussgleise, was einen effizienten Entlad sicherstellt.

Seit Anfang des Jahres befördert die Acque Minerali Val Menaggio S.p.A. ihre Waren gemäss

«**Auf der Strasse könnten wir die gestiegene Nachfrage gar nicht mehr bewältigen.**»

Anna Giugno

dem neuen Logistikkonzept. Jeden Tag verlassen 6 bis 8 Anhängerzüge mit Fontelaura das Werk Richtung Desio; 20 bis 25 Bahnwagen fahren wöchentlich von Desio in die Denner-Verteilzentralen. Rund 1000 Bahnwagen respektive rund 40 000 Paletten allein mit Fontelaura kommen jährlich auf diese Weise zusammen. «Wir sind zufrieden, wie die Transporte angelaufen sind», sagt Gabriele Piazza, Präsident der Acque Minerali Val Menaggio. Die Bahntransporte seien praktisch, funktionell und ökologisch, kurz «eine gute Möglichkeit». Er bedauert, dass für die Lieferung an die Kunden in Italien noch keine ebenbürtige Lösung bestehe, gibt jedoch zu bedenken, dass die Distanzen zu den Hauptabnehmern in den umliegenden Provinzen auch zu kurz wären. Anna Giugno, Delegierte des Ver-

waltungsrates von Acque Minerali Val Menaggio, hebt den Vorteil des Pufferlagers bei M. D. B. in Desio hervor, da Denner auf diese Weise trotz der stark angestiegenen Mengen zu seiner Zufriedenheit beliefert werden könne. «Auf der Strasse würden wir das gar nicht mehr schaffen», sagt sie. Da Denner der grösste ausländische Kunde ist, ist am Comersee die Erleichterung gross, dass die Dinge dank der SBB Cargo-Lösung im Fluss bleiben, und dies erst noch umweltfreundlich mit der Bahn.

Text: Ursula Homberger.
Fotos: Bernhard Lochmatter.

klipp & klar

| | |
|------------------------|---|
| Ausgangsbahnhof | Desio (I) |
| Bestimmungsort | Frauenfeld TG, Mägenwil AG, Egerkingen SO, Schmitten FR |
| Distanz | 290 km, 301 km, 284 km, 357 km |
| Transportgut | Mineralwasser |
| Empfänger | Denner |



Schöne Landschaft, schwierige Strassenverhältnisse am Comersee.



Wo krumme Räder wieder rund werden.

Wenn ein Wagenrad nicht mehr ganz fit ist, muss es nicht gleich ins Altmetall. Vorher wird es wieder in Form gedreht – bis zu sechs Mal während eines Radlebens.

In dem schönen Roman «Judiths Liebe» von Meir Shalev verbringt eine Figur ihre Tage damit, krumme und rostige Nägel gerade zu biegen und zu polieren. In Bellinzona biegt SBB Cargo die krummen Räder ihrer Waggonen gerade, pardon: dreht sie wieder rund.

Hunderte von Radsätzen verschiedener Grösse stehen auf dem Areal des Industriewerks (IW) Bellinzona herum: vor den Werkhallen, dazwischen, dahinter. Sie haben Rost angesetzt. Es riecht nach Eisen. «Wir sind dabei, umzubauen und eine neue Prozesslinie für die Radsatzbearbeitung zu errichten», sagt Nicola Moccetti, Leiter der Sektion Güterwagen und Komponenten. «Dann soll es auch ein Radsatzlager geben.» Rund 12 000 Radsätze durchlaufen die IW Bellinzona jährlich.

Obwohl sich ein Rad im Einsatz immer dreht, kann es zu unregelmässigen Abnützungen kommen. Zum Beispiel, erklärt Moccetti, kann sich beim Bremsen zwischen Schiene und Rad eine Art Schweissnaht bilden. «Das hören Sie dann beim Fahren als «tätägg, tätägg»». Aber auch das Profil nützt sich ab und muss von Zeit zu Zeit in Form gebracht werden. Man spürt die Abnutzung, wenn man mit dem Finger über das Profil fährt; geübte Leute sehen sie von blossen Auge.

Ein Finger für 1500 Kilo Stahl.

Die Werkhallen sind von Gleisen durchzogen. Auf ihnen lassen sich die demontierten Radsätze leicht rollen. Es ist ein verblüffendes Gefühl, eine Masse Stahl von bis zu 1500 Kilogramm mit einem einzigen Finger schieben zu können –

so gering ist der Rollwiderstand. Zuerst wird ein Radsatz von Rost und Farbe befreit, vermessen und mit Ultraschall auf Risse untersucht. Moccettis Mitarbeiter leisten dabei noch einiges an Handarbeit. Dann kommt der ganze Radsatz auf eine computergesteuerte Drehbank. Sie vermisst die Radscheiben automatisch; der Computer macht dann einen Vorschlag, wie viel Substanz er von der Radscheibe entfernen will. Auf die Bestätigung durch den Maschinisten beginnt die Reprofilierung, die zwölf Minuten dauert und an beiden Radscheiben gleichzeitig vorgenommen wird. Der Durchmesser der Scheibe verliert bei jeder Reprofilierung rund 10 Millimeter. Danach glänzt ihr Profil so, dass man darauf jederzeit seinen Sandwich deponieren würde. Zuletzt erhält der Radsatz neue Farbe und wird in einer

Datenbank erfasst. Rund 40 000 Einträge enthält die Datenbank bereits. Aufgrund der Radatznummer lässt sich jederzeit herausfinden, wann die letzte Revision stattgefunden hat.

Bei ihrer Herstellung werden die Scheiben mit einer Rille versehen, die markiert, bis wohin der Raddurchmesser reduziert werden darf. Eine 920-Millimeter-Scheibe beispielsweise darf bis auf 870 Millimeter herunter reprofiliert werden, das reicht für fünf bis sechs solcher «Schlankheitskuren» im Leben eines Rads. Ist die Rille erreicht, wird die Scheibe verschrottet. Die Welle

« Radscheiben
muss man ersetzen.
Wellen sind,
wenn nichts passiert,
praktisch unsterblich. »

Nicola Moccetti

hingegen wird mit neuen Scheiben weiter verwendet. «Wenn nichts Unvorhergesehenes passiert», sagt Moccetti, «sind Wellen praktisch unsterblich.» Ein paar Wellen allerdings liegen auf dem Schrottplatz, darauf mit Kreide die Aufschrift «storto» – verbogen. Geradebiegen geht nicht.

Ersetzt werden die Scheiben auch wegen der Lärmsanierung. Dabei kommen statt Stahlbremsklötzen solche aus Kunststoff zum Einsatz. Die alten Scheiben aus R2-Stahl vertragen sich aufgrund ihres thermischen Verhaltens nicht mit Kunststoffklötzen und werden deshalb durch solche aus R7-Stahl ersetzt. Das sei gar nicht einfach, sagt Moccetti: «R7-Radscheiben sind in ganz Europa knapp. Die Lieferfristen betragen neun bis zwölf Monate.» Man könnte sich also mit einer Radscheibenfabrik wohl eine goldene Nase verdienen ...



Nicola Moccetti, 46, studierte Maschineningenieur in Winterthur. 1987 stiess er zur SIG Schienenfahrzeuge AG Niederhausen (heute Alstom) in Schaffhausen, für die er zuletzt als Konstruktionsleiter arbeitete. 2004 kam er zurück in seinen Heimatkanton zum Industriewerk Bellinzona von SBB Cargo. Als Leiter des Sektors Güterwagen und Komponenten hat er rund 200 Mitarbeiter unter sich. Insgesamt beschäftigt das IW Bellinzona rund 400 Personen.

Text: Marcel Hänggi. Illustration: Michael Meister.

Altpapier-Express räumt auf.



Am linken Zürichseeufer holt ein monatlicher Sammelzug das Altpapier von der Strasse auf die Schiene.

«Die Gemeinden sind von der neuen Lösung begeistert, und wir freuen uns, dass der innovative Verkehr gut läuft», schickt Arthur Engeler, Kundenbetreuer von SBB Cargo, voraus. Er spricht vom «Altpapier-Express», der seit Januar 2007 als Pionierverkehr in zehn Gemeinden am linken Zürichseeufer mit den gesammelten Papierbergen aufräumt.

Die Gemeinden gelangten als Zweckverband an SBB Cargo, um zu verhindern, dass das Altpapier künftig auf der Strasse transportiert wird. Nach der Fokussierung des Bedienungsnetzes schien der Bahntransport nicht mehr gesichert.

Als Voraussetzung für die Bahnlösung mit SBB Cargo sollten die Gemeinden ihre Sammeltermine koordinieren. Das taten sie.

Einmal im Monat, jeweils von Freitag auf Samstag, stellt SBB Cargo nun die Sammelzüge in den Bahnhöfen Richterswil, Wädenswil, Au, Horgen und Thalwil bereit. Die Recyclingfirmen Texta und Joos füllen im Auftrag der Gemeinden die bereitgestellten Bahnwagen mit dem Sammelgut. SBB Cargo transportiert das Altpapier anschliessend nach Gisikon-Root in die Papierfabrik Perlen.

Modell macht Schule.

Gemeinden, die nicht in Bahnhofsnähe liegen, werden mit einem Kombisystem bedient. Die Firma ATCS AG stellt leere Sammelcontainer zur Verfügung, die mit Lastwagen vom Bahnhof zu den einzelnen Sammelstellen transportiert werden. Dort werden sie gefüllt; anschliessend fahren die Lastwagen zurück zum Umschlagbahnhof, wo SBB Cargo-Mitarbeitende die Container auf die Bahnwagen des Sammelzuges verladen. Bereits laufen erste Diskussionen, ähnliche Modelle auch in anderen Regionen der Ostschweiz einzuführen.



Bewegte Balance auf Schiene und Schnee.

Der Teamleiter der Cargo-Produktion in Brig spediert auch Schafwolle. Eigene Spuren zieht er im Schnee.

Es ist von Vorteil, mit den Bergen vertraut zu sein, wenn man in Brig die regionale Cargo-Produktion führt. Einmal pro Jahr fällt der Schafwolletransport an. Er will ebenso sorgfältig abgewickelt sein wie die Transitverkehre via Simplon oder die Gefahrguttransporte für Lonza. Olivier Schnydrig, Teamleiter der regionalen Cargo-Produktion Brig-Gampel, kennt Wind und Wetter und die Verkehre im Oberwallis.

Grosskunden wie die Lonza-Werke in Visp, die Alcan in Steg oder die Post halten mit ihren Verkehren einen Anteil von 80 Prozent am Cargo-Geschäft im Oberwallis. «Zustellen, entladen, die Züge erneut zurückfahren – ein typischer Kreislaufverkehr, bei dem keine Routine aufkommt», sagt Olivier Schnydrig. Die anderen

20 Prozent entfallen auf Einzelwagenladungen. Alteisen, Papier, Holz, Getreide und Zement bestimmen den Wochenrhythmus. Zum Beispiel die Containerverkehre. In Brig ankommende Container werden auf Lastwagen umverladen. Anschliessend wird die Ware bis hinauf nach Zermatt befördert. Dieses System sei ideal, um die höher gelegenen Randtäler zu bedienen, sagt Schnydrig. Mit seinem Team hält er auch die grenzüberschreitenden Verkehre in Bewegung. «Wir sammeln Kesselwagen, die von italienischen Destinationen kommen, und schicken sie als Ganzzüge nach Trecate.» In einem durchschnittlich frequentierten Monat fahren über 1200 Züge von Süd nach Nord und 2100 in umgekehrter Richtung.

Ringen um grösseren Radius.

Die Neue Alpentransversale (Neat) wird das Cargo-Geschäft im Oberwallis neu aufmischen. Nach der Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels im Dezember 2007 rechnet Schnydrig mit einer erheblichen Steigerung des Transitverkehrs. Das Cargo-Produktionsteam will auch in Zukunft mit speditiven Lokwechseln, Rangierungen und zügigen Zollverfahren eine schlanke Weiterfahrt nordwärts oder südwärts garantieren.

Schnydrig denkt bereits in neuen Radien: «Wir agieren in einem extrem harten Konkurrenzkampf.» Frontarbeit ist ihm dabei wichtig, bei den Kunden wie bei den Mitarbeitenden. «Wir müssen auf die Kunden zugehen, ihnen zuhören und ihnen das Machbare in bester Qualität

anbieten.» 2006 hat er mit seinem Team bereits 12 Prozent mehr Leistung in der Oberwalliser Grenzregion erbracht. Manchmal muss Olivier Schnydrig den Kreis auch eckig bekommen. Etwa, wenn während der Festtage Extrazustellungen anfallen.

«**Ich bin auf die Hunde angewiesen, sie auf mich. Dieses Vertrauen ist auch bei der Arbeit wichtig.**»

Olivier Schnydrig

Da ist kein Blender am Werk, wenn er sagt: «Ich darf ein Team motivieren.» Und: «Sei immer glaubwürdig und beginne bei dir selber.» Er rede wenig, aber pflege direkten Kontakt mit der Basis, sagt Schnydrig. Dass er im Laufe der Jahre gelernt hat, Talent und Tempo des Einzelnen einzuschätzen und jede Person optimal einzusetzen, hat auch mit seiner Leidenschaft zu tun: Olivier Schnydrig ist dreifacher Schweizer Meister als Schlittenhundeführer. Er züchtet Sibirische Huskys und besitzt derzeit deren zwanzig.

Täglich spielt er eine Stunde mit den Hunden, beobachtet und trainiert sie. «Sie sind in gewissen Wesenszügen den Menschen ähnlich. Was du einem Hund gibst, gibt er dir zurück. Ich bin auf sie angewiesen, sie auf mich. Dieses gegenseitige Vertrauen spielt auch bei der Arbeit die wichtigste Rolle.»

Ein Husky zieht das Sechsfache seines Körpergewichtes von 20 Kilogramm. Mit sechs Hunden erreicht der Schlitten bis 30 Stundenkilometer. Alle Tiere auf eine Bahn zu bringen und zur optimalen Leistung anzufeuern, ist Voraussetzung des Erfolges. 2008 will er mit seinen Hunden an der Weltmeisterschaft in Schweden teilnehmen. Im Schnee wie auf der Schiene: Das richtige Kommando und die beste Fahrttechnik führen zum Sieg.



Olivier Schnydrig, 37, entschied sich mit sechzehn Jahren für eine Karriere bei SBB Cargo. Er absolvierte die damals noch klassische Betriebslehre, bildete sich danach zum Rangierer, Schienenfahrzeugführer und Lokführer der Kategorie C weiter. 2003 bewarb er sich mit diesem breiten Erfahrungshintergrund als Teamleiter Brig der Cargo-Produktion Schweiz. Er führt 29 Mitarbeitende und zeichnet zusammen mit ihnen für sämtliche SBB Cargo-Verkehre zwischen Brig und Gampel verantwortlich. Olivier Schnydrig lebt in Agarn.

Text: Susanne Perren. Foto: Bernhard Lochmatter.

Kunden Service Center:

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

Marketing & Sales:

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

Verkauf Tessin

Tel. 0800 864 360
Fax 0800 864 361

Vertrieb Italien

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

Vertrieb Deutschland

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

Kombinierter Verkehr

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

Chemie, Mineralöl

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

Instandhaltung:

Geschäftsbereich Instandhaltung
Verkauf
Viale Officina 18
6500 Bellinzona
Schweiz
Tel. +41 (0)51 227 60 10
Fax +41 (0)51 227 67 97
instandhaltung.verkauf@sbbcargo.com

Rechnen Sie mit uns.

 SBB CFF FFS Cargo



SBB Cargo begleitet den Schweizer Nationalzirkus auf seiner Tournee durch die ganze Schweiz. Auf zwei Extrazügen mit einer Gesamtlänge von 700 m werden das gesamte Zirkusmaterial und sogar die Artisten sicher und zuverlässig von Stadt zu Stadt gebracht. Zugabe gefällig? Mehr über unsere massgeschneiderten Logistik-Lösungen erfahren Sie unter www.sbbcargo.com

Dank SBB Cargo kommt der Circus Knie in der ganzen Schweiz gut an.