

cargo

CEO-Talk mit
Thomas Amstutz,
Feldschlösschen AG
S. 26

Schienengüterverkehr – Vorbild Schweiz?

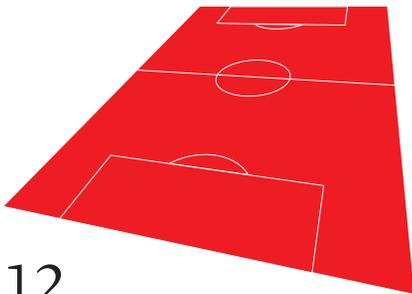
Die Nord-Süd-Achse: Unterwegs im wichtigsten europäischen Güterkorridor

Schiengüterverkehr – Vorbild Schweiz?

4



Nord-Süd-Achse: Eine Reise quer durch die Schweiz.



12

Auf einen Blick: Die Dimensionen des über die Schweiz
abgewickelten Gütertransports in bildhaften Vergleichen.



SBB Cargo-Zug bei
Wassen am Gotthard.

- 4 Cargoland Schweiz
Reportage: Von Basel nach Chiasso

- 12 Facts & Figures
Faszination Cargo

- 14 Interview
**«Peter Füglistaler, wie wird die
Güterbahn konkurrenzfähiger?»**

- 17 Essay von Prof. Dr. Wolfgang Stölzle
«Logistik trägt zum Wohlstand bei»

- 18 Regionale Cargo-Produktion
Wie von Geisterhand bewegt

- 22 Schienengüterverkehr in der Fläche
**«Wir benötigen mehr
unternehmerischen Spielraum»**

- 24 Schotter
Neuigkeiten aus der Logistikbranche

- 26 CEO-Talk
**«Grundsätzlich kann jedes Gut auf
die Schiene»**

- 29 Cargo-Klick
Rollende Landstrasse

- 30 Meine Logistik
**Evelyne Binsack, Abenteurerin
und Bergführerin**

Gratisabonnement auf www.sbbcargo.com/de/abonnement

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

Adresse ändern, Abonnement ändern oder löschen

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



Liebe Leserin, lieber Leser

Sicher ist es Ihnen aufgefallen: Sie halten die erste Ausgabe des neu konzipierten Magazins von SBB Cargo in Ihren Händen. Damit möchten wir Ihnen von nun an ein Logistikmagazin bieten, das noch anschaulicher über Branchentrends, Technologien und neue Perspektiven informiert. Natürlich soll auch Überraschendes, Kontroverses und Unterhaltendes nicht zu kurz kommen. Neu ist zudem, dass wir uns mit jeder Nummer ein bestimmtes Thema vornehmen und dieses ausführlich beleuchten.

Mit «Schienengüterverkehr – Vorbild Schweiz?» ist das erste Themenmagazin betitelt. Als Marktführerin im schweizerischen Schienengüterverkehr möchten wir Ihnen einen Einblick geben in die Besonderheiten unseres Alpenlands. Wo liegen die Unterschiede zu den Nachbarn, welches sind die Herausforderungen, was haben wir zu bieten und worum dreht sich bei uns die aktuelle Debatte in der Verkehrspolitik? Um das herauszufinden, haben wir kompetente Journalisten auf die Piste geschickt, Experten um ihre Meinungen gebeten und spannende Menschen interviewt. Für die Premiere haben wir uns ein ganz besonderes Datum ausgesucht: Vom 4. bis 7. Juni findet in München bekanntlich die Transport Logistik statt – ein absoluter Pflichttermin unserer Branche. Auch für uns!

SBB Cargo stellt die Weichen für die Zukunft. Zusammen mit Ihnen wollen wir neue Wege gehen, interessante Möglichkeiten erkennen, wertvolle Potenziale ausschöpfen. In diesem Sinne wünsche ich Ihnen eine anregende Lektüre.

Martin Radtke
Leiter Crossmedia SBB Cargo
martin.radtke@sbbcargo.com



www.sbbcargo.com

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



blog.sbbcargo.com

Weiterführende Informationen im Cargo-Blog sind mit diesem Icon markiert.

Impressum Cargo 2|2013

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

Gesamtauflage

13 000 Exemplare

Redaktion (SBB Cargo)

Martin Radtke (Leitung),
Karin Grundböck,
Martina Riser,
Miriam Wassmer,
Matthias Widmer

Redaktionelle Mitarbeit (Crafft)

Roy Spring (Leitung),
Peter Krebs, Robi Wildi,
Pirmin Schilliger,
Jean-Pierre Ritler

Konzept, Gestaltung und Realisation

Crafft Kommunikation AG,
Zürich

Übersetzungen

Traductor, Basel

Lithografie und Druck

Neidhart + Schön AG, Zürich

Redaktionsadresse

SBB Cargo «Redaktion
Logistikmagazin cargo»
4065 Basel, Schweiz
cargomagazin@sbbcargo.com

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

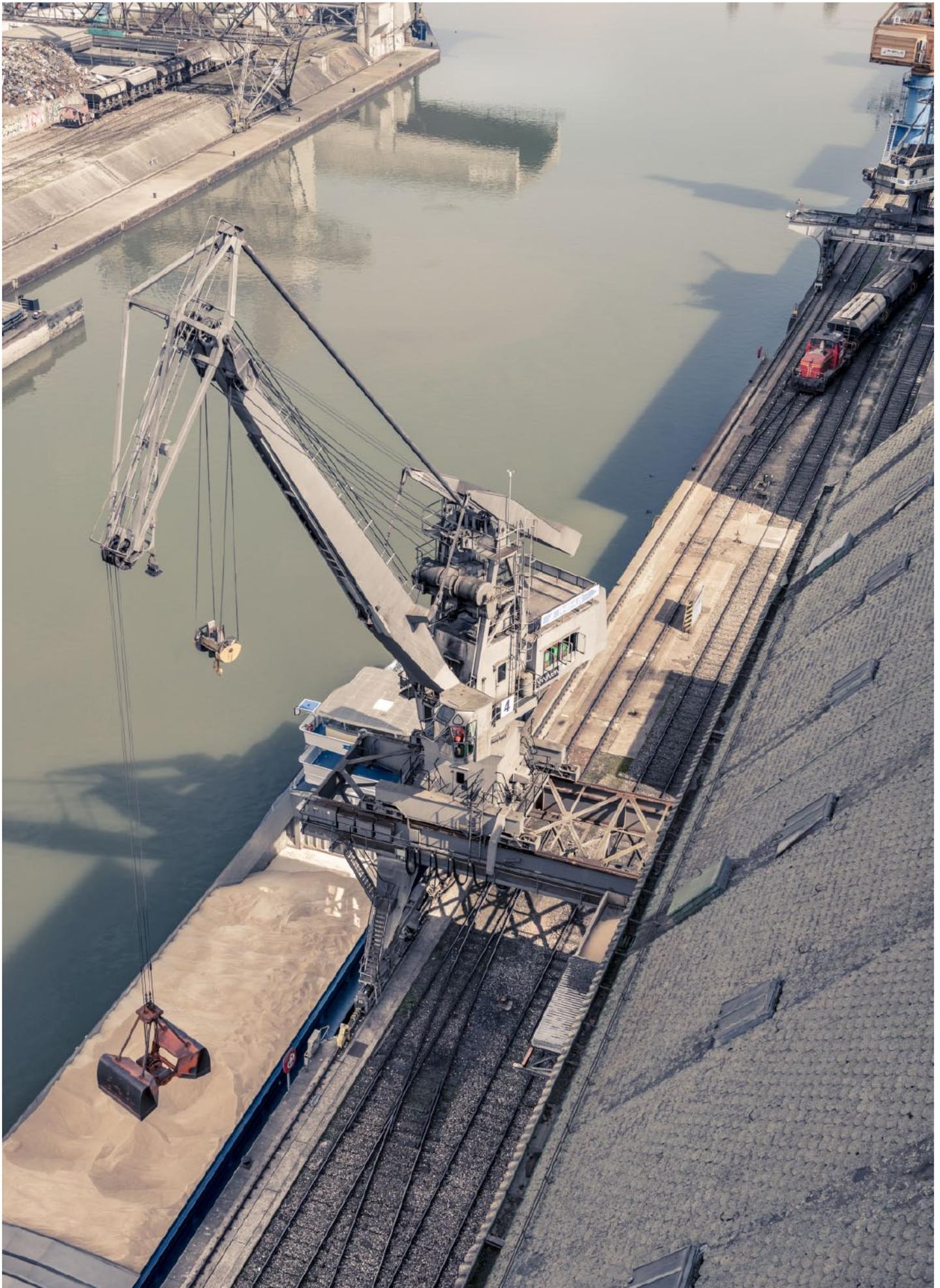


ClimatePartner^o
klimaneutral

Druck | ID: 53232-1304-1006

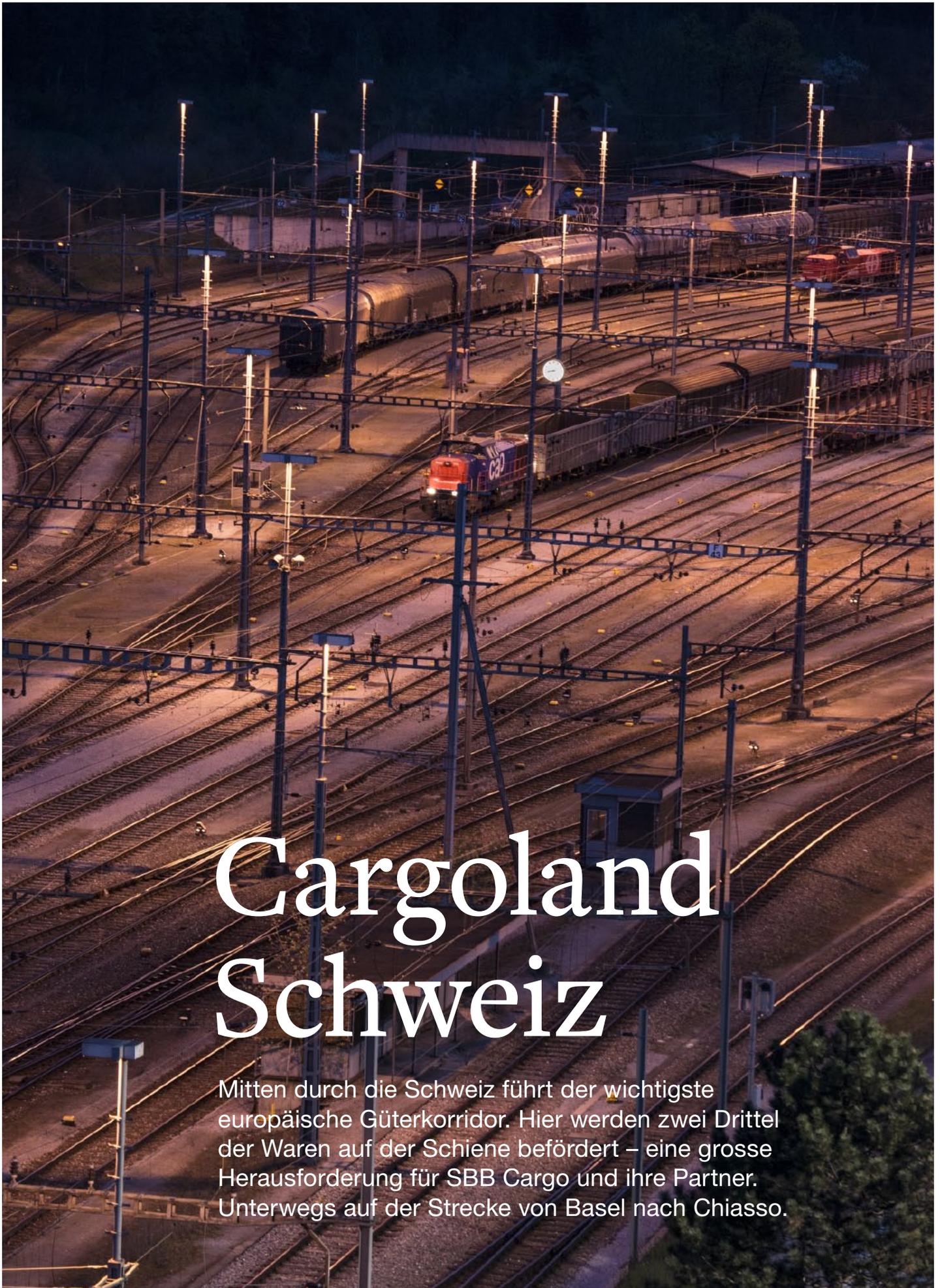


1. Rheinhafen Basel-Kleinhüningen: Die Bedeutung der Achse Rotterdam–Basel–Genua steigt weiter.





2. Rangierbahnhof Basel-Muttenz: Die wichtige Drehscheibe im europäischen Netz wird modernisiert.



Cargoland Schweiz

Mitten durch die Schweiz führt der wichtigste europäische Güterkorridor. Hier werden zwei Drittel der Waren auf der Schiene befördert – eine grosse Herausforderung für SBB Cargo und ihre Partner. Unterwegs auf der Strecke von Basel nach Chiasso.

Text: Pirmin Schillinger
 Fotografie: Roland Tännler

Aussichtsplattform Bernoulli-Silo in Basel-Kleinhüningen am Dreiländereck: Rund 50 Meter über dem Boden fällt der Blick steil auf die mit Lagergebäuden, Hallen und Gleisen bebaute Hafenanlage. Ein Kran greift sich Schrott aus einem Waggon und lässt ihn nach einer eleganten Drehung in einen Schiffsbauch poltern. Der Rhein durchschneidet die Landschaft und verliert sich im Morgendunst. Am Rande des Hafenbeckens rollt ein mächtiger Kran hin und her; der stählerne Koloss wirkt aus der Distanz beinahe spielerisch. Hapag-Lloyd, Hanjin, Maersk – aus der ganzen Welt hat die Überseefracht auch in Containern ihren Weg nach Basel gefunden.

Über die Bedeutung des Hafens **1.** lässt Florian Röthlingshöfer, Projektleiter Areale und Hafengebäude der Schweizerischen Rheinhäfen (SRH), keine Zweifel: «Die Achse Rotterdam–Basel–Genua ist der mit Abstand wichtigste europäische Güterverkehrskorridor. Basel bildet eine natürliche Schnittstelle in diesem Verkehrssystem, weil hier die schiffbare Rheinroute endet.» Was über rund 900 Kilometer in vier Tagen flussaufwärts transportiert wird und weiter südwärts soll, muss am nördlichen Eingangportal zur Schweiz umgeladen werden. Rund 40 Prozent der Ware gelangt auf Lastwagen, 60 Prozent nimmt die Bahn auf, 85 Prozent davon SBB Cargo. Rund 7500 Züge mit 100 000 Waggons zirkulieren hier jährlich und verteilen die Güter, teilweise über Zwischenstationen, in der ganzen Schweiz. Gewisse Frachten werden auch in den Transitverkehr auf die Nord-Süd-Achse eingeschleust, etwa Schrott aus Deutschland für norditalienische Stahlwerke.

Weil der Warenfluss auf den Weltmeeren wächst und der Seehafen Rotterdam seine Kapazitäten massiv ausbaut, geraten die Häfen im Hinterland in Zugzwang. Laut Prognosen wird sich der Containerverkehr zwischen der Nordsee und den Schweizerischen Rheinhäfen in den nächsten zwanzig Jahren verdoppeln bis verdreifachen. «Die Nachfrage nach mehr Umladeleistung vom Schiff auf die Bahn wird massiv steigen», so Röthlingshöfer. Darum planen die Schweizerischen Rheinhäfen und SBB Cargo gemeinsam in



Rund 320 Güterzüge verlassen den Rangierbahnhof Basel-Muttenz an einem durchschnittlichen Verkehrstag.

«Basel bildet eine natürliche Schnittstelle in diesem Verkehrssystem.»

FLORIAN RÖTHLINGSHÖFER

Kleinhüningen das trimodale Terminal Basel Nord. Es umfasst ein drittes Hafenbecken sowie Gleis- und Krananlagen für die rund 700 Meter langen Züge. «Ein Quantensprung in der Bahnproduktion», so Röthlingshöfer. Heute müssen die Züge, weil die Gleise an den Piers lediglich 150 bis 200 Meter lang sind, zerlegt und mühsam wieder formiert werden. Für SBB Cargo bedeutet das Terminal Basel Nord das zweite Grossprojekt für den Güterumschlag im kombinierten Verkehr, nebst dem neuen Gateway beim Rangierbahnhof Limmattal.

Wenige Minuten nur dauert es, bis ein in den Rheinhäfen beladener Güterzug in den Rangierbahnhof Basel-Muttenz **2.** einfährt. Ein Meer aus Schienen und Masten, Bauteams verlegen neue Schienen, die Modernisierung der Anlage Basel I ist im September 2013 abgeschlossen. Danach gilt das klassische Rangierprinzip weiterhin: Die von einer Rangierlok über den Ablaufberg geschobenen Waggons bewegen sich wie von Geisterhand übers Areal. Rollen über Weichen in den weit sich öffnenden Fächer von Richtungsgleisen, kommen schliesslich mit sanftem Ruck zum Stehen. «Das Rangieren ist weitgehend automatisiert, aber einen Geisterbahnhof haben wir noch lange nicht», meint Christoph Buser, stellvertretender Leiter des Rangierbahnhofs Basel. Rangierarbeiter kuppeln wie eh und je Waggons. Verschwunden sind hingegen jene Männer, die früher die Waggons mit Reglern und Hemmschuhen manuell gestoppt haben. Gebremst wird nun elektrodynamisch. Also leiser, das schätzen die Anwohner.

Lokführerwechsel in Goldau

Basel-Muttenz ist eine internationale Drehscheibe. Einerseits findet hier für Züge aus Frankreich und Deutschland der Lokwechsel statt. Andererseits werden Güterzüge für die lokale Verteilung der Güter in der Nordwestschweiz oder den Transit nach Italien neu formiert. Rund 320 Güterzüge verlassen an einem durchschnittlichen Verkehrstag den Rangierbahnhof. In Zukunft soll die Anlage Basel I, die den Südverkehr bündelt, zusammen mit der für die Nordrichtung verantwortlichen Anlage Basel II zu einem der modernsten Rangierbahnhöfe im europäischen Netz werden.

Anderthalb Stunden nach der Abfahrt in Basel-Muttenz erreicht ein mit Containern beladener, ursprünglich in Ludwigshafen gestarteter Güterzug über Bözberg-

Freiamt-Rotkreuz den Bahnhof Goldau. Hier beginnt das Nadelöhr der Gotthard-Strecke: Alle Zugangskorridore aus dem Mittelland verschmelzen zu einer einzigen Linie. Ein Lokführerwechsel **3.** ist angesagt: Dominik Baumberger löst seinen Kollegen Damian Schelbert ab. Die beiden Männer tauschen ein paar Informationen aus – und schon geht die Reise weiter. Baumberger, 34, seit elf Jahren ausgebildeter Lokführer, kennt die Nord-Süd-Route wie seine Hosentasche. Weil die Waggons schwer beladen sind, wird in Erstfeld eine dritte Lok angehängt. Sie sorgt für zusätzlichen Schub. Durch Kehrtunnels gehts nach oben zum Nordportal des Tunnels.

Die Gotthardstrecke **4.** verlangt erhöhte Aufmerksamkeit. Mit einem Auge späht der Lokführer auf die Hänge, wo Steinerschlag und Lawinen drohen, mit dem anderen kontrolliert er die Instrumente. «Nach so vielen Jahren kennt man die Strecke und merkt schnell, wenn etwas nicht stimmt», sagt Baumberger. Bei einem Zwischenfall würde er sofort die Leitstelle in Olten kontaktieren. Diese plant nicht nur die Einsätze der Lokführer und Lokomotiven. Sie begleitet, steuert und überwacht überdies die bis zu 100 Transitzüge, die an Spitzentagen von SBB Cargo International auf der Nord-Süd-Achse gefahren werden.

Rund zwölf Stunden dauert die Fahrt von Ludwigshafen nach Gallarate bei Mailand. Knapp die Hälfte der Zeit entfällt auf die Strecke durch die Schweiz. Schichtleiter Thomas Galliker sagt zur Herausforderung, die sich ihm und seinem Team stellt: «Wir sind verantwortlich, dass der Zug plangemäss von A nach B gelangt.» Bis zu vier Bildschirme flimmern auf dem Tisch eines Disponenten. Sie erlauben ihm den Überblick vom Güterzugs-Fahrplan bis zu Details der Fracht in den einzelnen Waggons. Pünktlich trifft Baumberger nach zweieinhalb Stunden in Bellinzona ein und übergibt den Güterzug an einen Tessiner Kollegen. In ein paar Jahren wird die Fahrzeit dank der neuen Alpentransversale (NEAT) deutlich kürzer sein.

Die Zukunft kündigt sich in Erstfeld und Bodio vor den Eingangsportalen des Gotthard-Basistunnels an. Der Talboden ist überstellt mit Werkstätten, Baracken, Lastwagen und Baggern. Im Moment wird Bahntechnik in den Berg eingebaut: Die Arbeiter verlegen die Gleise und installieren Sicherheits- und Leittechnik. SBB Cargo transportierte einen grossen Teil des Aushubs für den 57 Kilometer >

Interview mit Daniel Marbach, Logistikchef bei AMAG

«Die Bahn ist uns ein zuverlässiger Partner»



Die AMAG Automobil- und Motoren AG ist mit einem Marktanteil von 29 Prozent der grösste Autoimporteur der Schweiz. Warum sie bei der Einfuhr der Volkswagen, Audi, Skoda, Seat und VW-Nutzfahrzeuge mehrheitlich auf die Schiene setzt, erklärt Logistikchef Daniel Marbach.

SBB CARGO: Wie viele der von AMAG im letzten Jahr importierten 90 000 Autos gelangten per Bahn ins Zentrallager nach Birrfeld?

DANIEL MARBACH: Mehr als 50 000 Fahrzeuge waren es, die auf der Schiene importiert wurden.

Folglich wurden rund 40 000 Fahrzeuge im letzten Jahr auf der Strasse in die Schweiz gebracht. Wer oder was entscheidet über die jeweilige Transportart?

Diese Frage können wir wohl nicht ganz befriedigend beantworten. Die Transporte in die Schweiz werden von der Volkswagen AG in Deutschland organisiert. Wir haben nur eine geringe Mitsprache, wie die Transporte in Deutschland organisiert werden. Wir setzen uns für die Lieferung per Bahn ein, jedoch entscheidet die Volkswagen AG aufgrund von Preis, Leistung und Herkunft.

Eine wie lange Bahnreise legen die Autos im Schnitt zurück?

Die Fahrt vom jeweiligen Produktionswerk bis nach Birrfeld inklusive Pufferung in Basel beträgt im Schnitt sechs Tage. Die längste Reisezeit haben die Waggons aus Pamplona in Nordspanien. Sie sind durchschnittlich zehn Tage unterwegs.

Warum setzt AMAG überhaupt auf die Bahn? Was sind die Vorteile gegenüber der Strasse?

Die Bahn ist für uns ein zuverlässiger, preiswerter und ökologischer Verkehrsträger. Die Kapazitäten sind auch für grössere Mengen geeignet. Zudem setzt auch unser Partner in Deutschland, die Volkswagen AG, wenn immer möglich auf die Schiene.

Auch für die Teilelogistik, also die Auslieferung von Ersatzteilen, nutzt die AMAG für längere Distanzen die Bahn. Wofür konkret?

Wir nutzen die Bahn für die Belieferung unserer regionalen Ersatzteillager im Tessin und in der Westschweiz ab unserem Teilelogistik-Center in Buchs ZH.

Was ist bei dieser Distribution die eigentliche Stärke der Bahn?

Der grosse Vorteil ist die Nutzung der Nachtzeit. Dank dem täglichen Nachtsprung mit ein bis zwei Schiebewand-Güterwagen zwischen Buchs und Crissier-Lausanne können Kunden in der Westschweiz bis um 17 Uhr am Abend Ersatzteile bestellen, die sie dann am nächsten Tag ausgeliefert bekommen.

Mit welcher Entwicklung rechnen Sie in Zukunft: Wird die Bahn für die Logistik von AMAG noch wichtiger?

Die weitere Entwicklung ist noch nicht genau absehbar. Ich gehe davon aus, dass das Auftragsvolumen stabil bleiben wird. Jedoch muss sich auch unsere Logistik immer wieder den Anforderungen des Marktes stellen. Entsprechend werden unsere Logistikpartner auf Neue gefordert sein, eine exzellente Leistung zu vertretbaren Kosten zu erbringen. Die Bahn ist dazu gut aufgestellt – an uns soll es nicht liegen.



3. Arth-Goldau: Lokführer Dominik Baumberger (links) löst seinen Kollegen Damian Schelbert ab.





4. Gotthard-Basistunnel: Göschenen wird durch die Neue Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) entlastet.





langen Tunnel. Die rund 25 Millionen Tonnen entsprechen dem fünffachen Volumen der ägyptischen Cheops-Pyramide.

Sauberer Strom aus den Bergen

Der neue Gotthard-Basistunnel wird, wenn er im Dezember 2016 eröffnet wird, die Reisezeit um mehr als eine Stunde verkürzen. Davon soll nicht nur der Personen-, sondern auch der Güterverkehr profitieren. Beim Bundesamt für Verkehr hofft man, dank des Basistunnels die bis 2030 prognostizierte Verdoppelung des Güterverkehrs auf der Achse Rotterdam-Genua auf der Schiene auffangen zu können. Ob der neue Tunnel zum Meilenstein in der Verlagerungsstrategie wird, hängt auch von verschiedenen politischen Entscheidungen ab. Notwendig ist etwa der Ausbau von Zufahrtsstrecken. Unverzichtbar sind durchgehende Viermeterkorridore für den Transport der Auflieger oder Wechselbrücken von Sattelschleppern. Diese machen auf der Nord-Süd-Achse 60 Prozent der Nutzfahrzeuge aus.

Mit der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels wird die Nachfrage nach Strom deutlich steigen. Um den zusätzlichen Bedarf südlich des Gotthards abzudecken, will die SBB zusammen mit der Azienda Elettrica Ticinese (AET) das Kraftwerk Ritom erneuern. Geplant sind bis 2018 zwei neue Turbinen von je 60 Megawatt Leistung. Sie werden vier deutlich schwächere Turbinen ersetzen. Die entsprechenden Druckleitungen, die eine Fallhöhe von 850 Metern nutzen, sind als auffällige Schneise im Schutzwald bei Ambri weithin sichtbar. Parallel zu den mächtigen vier grünen Röhren führt ein Bahngleis nach oben. Mit bis zu 87 Prozent Steigung fährt hier eine der steilsten Standseilbahnen der Welt hinauf in die Nähe des Ritomsees.

Ein Stausee speist seit Jahrzehnten das Kraftwerk unten im Tal. Mit einer Leistung von 44 Megawatt gehört es zu den kleineren der insgesamt sechs Wasserkraftwerke der SBB. Mit dem geplanten Ausbau wird es aber an Bedeutung gewinnen. Bis spätestens 2025 sollen alle Züge, so die Energiestrategie der SBB, mit Strom aus erneuerbaren Quellen fahren. Heute beträgt der Anteil nachhaltig produzierter Energie bereits 80 Prozent.

Vier Gleise, drei Schotterbette, zwei Betonrampen und ein kleines Betriebsgebäude: Vor einem Jahr wurde im Industriegebiet von Cadenazzo **5**, das neue Umschlagterminal eröffnet. Luca Bogana



5. Cadenazzo: Das neue Umschlagterminal zwischen Bellinzona und Locarno bietet alles auch für den kombinierten Verkehr.



6. Chiasso: Obschon im Güterverkehr immer mehr ganze Zugkompositionen von Nord- nach Südeuropa verschoben werden, spielt der Grenzbahnhof als Rangierknoten weiterhin eine wichtige Rolle.

steuert den Reachstacker, der Container bis zu vierzig Tonnen zu heben vermag, an einen Waggon heran. Der Koloss erinnert an einen Tintenfisch, auch wenn er nicht zehnte, sondern nur vier Arme ausfahren kann. Diese umklammern einen Container, heben ihn in die Luft und bugsieren ihn mit einem Viertelschwenker vorsichtig auf einen Lastwagen. Die Fracht, die nun ein Chauffeur von Galliker-Logistik im Tessin feinverteilen wird, ist am Morgen mit einem Zug aus dem Rangierbahnhof Limmattal eingetroffen. Weitere Container warten auf die Tentakel der mobilen Umschlagmaschine: Gelb leuchtende von Post Logistics zum Beispiel, oder mit Zwiebeln, Käse, Tomaten und Salat dekorierte von McDonald's. Auch die Fastfoodkette setzt beim Transport ihrer Kühlcontainer auf die Schiene.

«Die neue Umschlagphilosophie müssen viele erst noch entdecken.»

GIORGIO BIASCA

Ein Jahr nach der Eröffnung sind die vier je 220 Meter langen Gleise zwar noch nicht ausgelastet. Aber Giorgio Biasca, der mit einem Dutzend Leuten das neue Terminal betreut, macht sich keine Sorgen. «Wir haben mit einer gewissen Anlaufzeit gerechnet», sagt er. Die neue Umschlagphilosophie müssten viele Unternehmen eben erst noch entdecken. Cadenazzo bietet den Transporteuren und Spediteuren jedenfalls alle für den kombinierten Verkehr notwendigen Umschlagmöglichkeiten. Und der Wirtschaftsraum zwischen Bellinzona und Locarno hat einen umweltfreundlichen Anschluss an die übrigen Umschlagplattformen in der Schweiz erhalten.

Cadenazzo ist nicht nur Umschlagterminal für Container. Cadenazzo ist auch einer von 374 Bedienungspunkten im Wagenladungsverkehr in der Schweiz, den SBB Cargo und die anderen Bahnen regelmässig anfahren. Dieses Transportsystem ist für die Schweiz wichtig. Das Netz ist auch im europäischen Vergleich sehr dicht.

Ein Güterzug aus Bologna wartet vor dem Kompetenzzentrum von SBB Cargo in Chiasso 6. auf die Weiterfahrt. Die technische Kontrolle ist eine der vielen Aufgaben eines Grenzbahnhofs. «Wir bieten den Bahnverkehrsunternehmen alle Leis-

tungen, die für die Abwicklung des Güterverkehrs am Grenzbahnhof Chiasso nötig sind», sagt Leiter Marcelino Mantilla. Seit dem Beitritt der Schweiz zum Schengener Abkommen 2008 ist zwar vieles einfacher geworden. Davon profitieren vor allem die rund 120 Transitzüge, die hier täglich durchfahren. Doch im Import-/Exportverkehr zwischen der Schweiz und Italien werden die Güter weiterhin an der Grenze kontrolliert. Im Gebäude von SBB Cargo haben auch die Beamten der Guardia di Finanza ihre Büros. «Wir führen stets Sichtkontrollen und gelegentlich Stichproben bei den Ladungen durch», verrät der italienische Zollverantwortliche.

Aufwand verursachen an der Grenze auch die unterschiedlichen eisenbahntechnischen Vorschriften der beiden Länder. Dabei geht es vor allem um Sicherheitsaspekte. Für den Transport von Gefahrgut etwa gelten in Italien andere Bestimmungen als in der Schweiz. Nicht zuletzt sorgt in Chiasso eine achtköpfige Leitstelle für den möglichst reibungslosen Einsatz von Menschen und Maschinen. Das von Franz Hurschler geleitete Team arbeitet dabei eng mit der Zentrale von SBB Cargo, mit DB Schenker und anderen Bahnunternehmen sowie mit SBB Infrastruktur zusammen.

Obschon im Güterverkehr immer mehr ganze Zugkompositionen von Nord- nach Südeuropa verschoben werden, spielt der Grenzbahnhof als Rangierknoten weiterhin eine wichtige Rolle. Rund 60 Güterzüge, die hier neu gebündelt werden, verlassen täglich den Bahnhof. Die Transitzüge wiederum schalten, wenn sie nach fünf bis sechs Stunden die Schweiz passiert haben, an der Grenze zwecks Lok- und Lokführerwechsel einen rund einstündigen Zwischenhalt ein.

Visiteur Elvis Corti schreitet Wagen für Wagen ab, kontrolliert den technischen Zustand, Bremsen und Profile. Derweil tauschen der Wagenkontrollbeamte Sandro Brazzola und der Lokführer vorne bei der Lokomotive noch ein paar Worte. Dann gibt Brazzola das Signal zur Abfahrt. Pünktlich nimmt der mit Eisenbahnschienen beladene Zug Fahrt auf. —

Zahlen und Fakten

Wettbewerbsfähig ab 100 Kilometern

Schweizerische Rheinhäfen:

12 Prozent des Warenimports in die Schweiz oder rund 6,2 Mio. Tonnen wurden 2012 in den Schweizerischen Rheinhäfen (SRH), umgeschlagen: Mehr als die Hälfte des benötigten Erdöls, grosse Mengen an Massengütern wie Nahrungs- und Futtermitteln, Dünger, Aluminium, Eisen, Stahl und Buntmetallen, Zellstoffen und chemischen Erzeugnissen.

Alpenquerender Güterverkehr:

Schon heute rollen rund 65 Prozent des Güterverkehrs durch die Schweizer Alpen über die Schiene, mehrheitlich im kombinierten Verkehr, ein kleinerer Teil im Wagenladungsverkehr. Der Marktanteil der Schiene im alpenquerenden Güterverkehr beträgt in Österreich 30 Prozent, in Frankreich 10 Prozent.

Vernünftiger Energieverbrauch:

Mit lediglich 4 Prozent Anteil am Energieverbrauch des Verkehrs transportiert die SBB 17 Prozent der Menschen und 38 Prozent der Güter in der Schweiz. Zusätzlich leisten SBB und SBB Cargo dank der umweltfreundlichen Gewinnung des Schweizer Bahnstroms aus Wasserkraft (80 12) einen erheblichen Beitrag an den Klimaschutz in der Schweiz.

Marktführerin SBB Cargo:

SBB Cargo hat einen Anteil von 23 Prozent an der gesamten Transportleistung auf Schiene und Strasse. Sie ist damit das grösste Gütertransportunternehmen der Schweiz.

Wettbewerbsfähiger Güterverkehr:

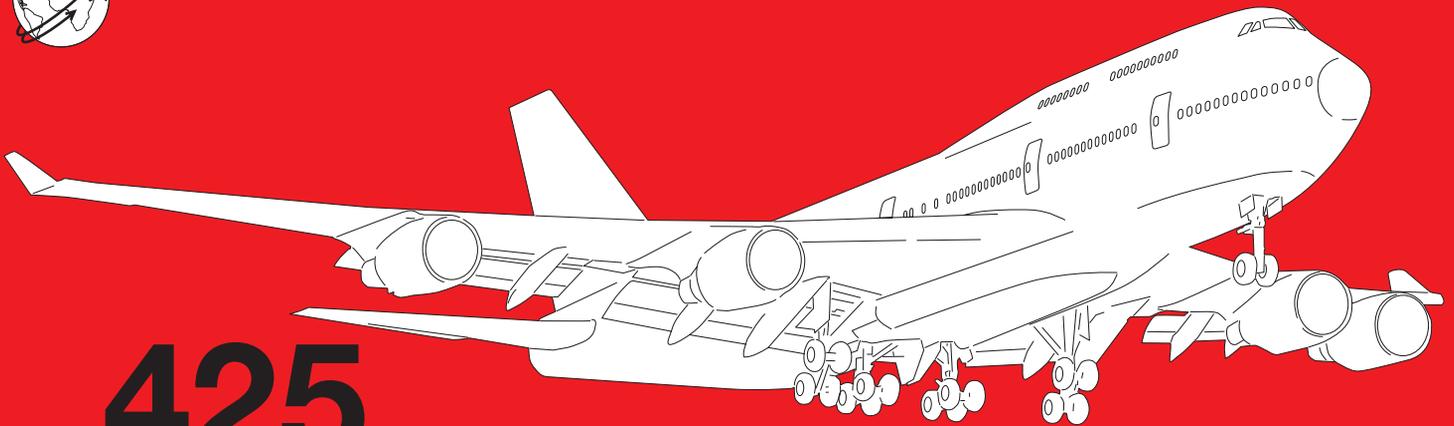
Die Wahl des Transportmittels im Güterverkehr ist in hohem Masse vom relativen Preisniveau zwischen Schiene und Strasse abhängig. In der kleinräumigen Schweiz muss der Schienengüterverkehr bereits auf kurzen Strecken ab 100 Kilometern wettbewerbsfähig sein.

Effizienter Transport:

Die effizienteste Transportart im kombinierten Verkehr ist der Container- und Wechselbehälterverkehr, vor demjenigen von Sattelaufliegern und von kompletten Lastwagen (Rollende Landstrasse, RoLa).

Faszination Cargo

Die Dimensionen des über die Schweiz abgewickelten Gütertransports sprengen oft jede Vorstellungskraft. Folgende Vergleiche helfen, sie besser zu verstehen.



425 Jumbojets

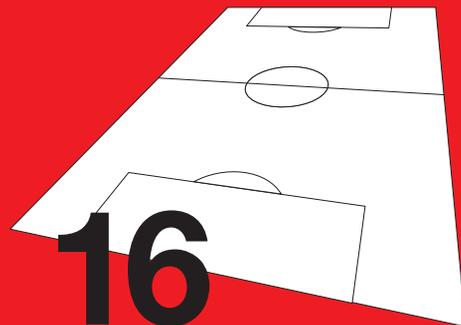
Das Gewicht, das SBB Cargo jeden Tag transportiert, entspricht dem Gewicht von 425 voll beladenen Jumbojets*, nämlich 175 000 Tonnen. Jährlich bewegt SBB Cargo 43 700 000 Tonnen Güter.

* Boeing 747-400



6,5 Frachter

Containerschiffe sind die Giganten der Weltmeere. Das derzeit grösste Transportschiff fasst gut 16 000 TEU. Fast 6,5 Frachter sind nötig, um die Anzahl TEU zu transportieren, die jährlich über die Schweizerischen Rheinhäfen laufen.



16 Fussballfelder

Um einen Getreidewagen von 66 Tonnen zu füllen, sind 16 Fussballfelder à 6500 m² Getreide nötig. Daraus lassen sich über 1 300 000 Brötchen backen – damit könnte man die Bevölkerung der Stadt Luzern für gut zwei Wochen mit Frühstück versorgen.

79 200 km

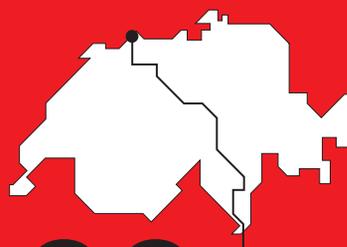
Täglich fahren die Züge von SBB Cargo rund 79 200 Kilometer weit – und umrunden somit zweimal die Erdkugel. Jede Woche legen die Wagen und Loks von SBB Cargo die Distanz von der Erde bis zum Mond zurück. Pro Jahr fahren die Züge von SBB Cargo 28,9 Millionen Kilometer weit.



100 000 Container

Im Import und Export werden jährlich rund 100 000 Container* über die schweizerischen Rheinhäfen in Basel abgewickelt. Würde jeder Container mit einem einzelnen Lastwagen transportiert, so müsste alle fünf Minuten ein Lastwagen die Landesgrenze passieren – rund um die Uhr während 365 Tagen.

* Die Masseinheit eines Standardcontainers heisst TEU. 1 TEU entspricht einer sogenannten Twenty-foot Equivalent Unit und entspricht einem Container von 20 Fuss Länge und 8 Fuss Breite (2,4 x 6 m) und einem Volumen von 33 m³.



600 km

Von Basel bis nach Venedig würde man kommen, wenn man sämtliche Container aneinanderreihen würde, die pro Jahr im Import und Export über die schweizerischen Rheinhäfen abgewickelt werden.



1000 Haushalte

Ein Ölwagen von ChemOil, einer Tochter von SBB Cargo, fasst 65 000 Liter. Um einen Öltanker zu leeren, sind drei Züge mit gefüllten Wagen mit einem Fassungsvermögen von 3 510 000 Litern nötig. Mit dieser Menge Öl könnte man 1000 Haushalte ein ganzes Jahr lang heizen.

SBB Cargo im Verkehrshaus Luzern

Bis zum 20. Oktober 2013 ist SBB Cargo – zusammen mit anderen Firmen aus dem Transport- und Logistikbereich – Teil der Sonderausstellung «Cargo – Faszination Transport» im Verkehrshaus Luzern. In 40 Containern können auf spielerische Weise die Zusammenhänge und Hintergründe erlebt werden. Anhand konkreter Beispiele wird aufgezeigt, wie die globale Transportkette funktioniert.

Schulklassen und Jugendliche haben die Möglichkeit, die Berufe im Transport- und Logistiksektor kennenzulernen. Erwartet werden insgesamt rund 350 000 Besucher.



<http://bit.ly/11HH3Tf>

Video über die Ausstellung im Cargo-Blog.





Direktor des Bundesamts für Verkehr

«Peter Füglistaler, wie wird die Güterbahn konkurrenzfähiger?»

Foto: Peter Schneider/Keystone

Die Bahn hat im Güterverkehr europaweit einen schweren Stand gegenüber der Strasse. Im Transit durch die Schweizer Alpen ist sie aber die Nummer 1. «Das wird auch so bleiben», sagt Peter Füglistaler, Direktor des Bundesamts für Verkehr. Dazu braucht es Impulse und neue Infrastrukturen.

Text: Peter Krebs

Im alpenquerenden Transitgüterverkehr gilt die Schweiz als Vorbild.

Die Schiene hat einen Marktanteil von über 60 Prozent. Warum ist der Modal Split deutlich höher als von Frankreich und Österreich nach Italien?

PETER FÜGLISTALER: Das ist eine Folge der konsequenten schweizerischen Verlagerungspolitik. Verschiedene Elemente tragen dazu bei, insbesondere die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA), das Nacht- und Sonntagsfahrverbot auf der Strasse, die Förderung des kombinierten Verkehrs und die Marktöffnung auf der Schiene. Wir wollen den Anteil der Schiene weiter auf diesem hohen Wert halten.

Laut Gesetz sollen bis 2018 höchstens 650 000 Lastwagen über die Schweizer Alpenpässe fahren. Letztes Jahr waren es immerhin noch über 1,2 Millionen. Die Schiene hat sogar Verkehrsanteile verloren. Welche neuen Impulse braucht die Verlagerung?

Der Schweiz ist es als einzigem Alpenland im Nord-Süd-Transit gelungen, den Schwerverkehr mengenmässig zu stabilisieren. Dank der Verlagerungspolitik können wir pro Jahr rund 600 000 Lastwagenfahrten durch die Schweizer Alpen vermeiden. Der Bundesrat hat aber schon vor zwei Jahren gesagt, dass mit den geltenden gesetzlichen Möglichkeiten das Ziel von 650 000 Fahrten nicht zu erreichen sei. Das ist jedoch keine Absage an die Verlagerungspolitik. Deshalb planen wir neue Impulse.

Um die Alpentransitbörse, die die Fahrtenzahl beschränken würde, ist es aber ruhig geworden. Ist sie vom Tisch?

Wir sind weiterhin im Gespräch mit der Europäischen Union, um solche steuernden Instrumente umsetzen zu können. Die Akzeptanz ist aber sehr gering. Der Zeitpunkt für eine mögliche Umsetzung ist nicht absehbar.

Somit spielen die neuen Infrastrukturen eine umso grössere Rolle. Was versprechen Sie sich vom Gotthard-Basistunnel und vom Viermeterkorridor für den Bahngüterverkehr, die 2016 bzw. 2020 eröffnet werden sollen?

Der Gotthard-Basistunnel wird zusammen mit dem Ceneri-Basistunnel die Flachbahn durch die Alpen realisieren. Das wird die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene steigern. Dank des Korridors werden ab 2020 Lastwagen bis vier Meter Eckhöhe und 700 Meter lange Güterzüge von Rotterdam bis in die Terminals nach Mailand verkehren können. Davon versprechen wir uns einen weiteren deutlichen Produktivitätsfortschritt.

Wie wird sich das auf den Modal Split auswirken?

Wir gehen davon aus, dass wir die Lastwagenfahrten bei etwa 1,2 Millionen Fahrzeugen pro Jahr stabilisieren können und dass die Schiene den grössten Teil des zu erwartenden Wachstums übernehmen kann.

Der Bundesrat will auch den Ausbau der beiden Zulaufstrecken in Italien mitfinanzieren: zwischen Mailand und Chiasso sowie auf der Luino-Linie. Macht Italien da mit?

Italien sieht die Bedeutung von guten Bahnlinien in seinem Hauptmarkt nach Deutschland. Es verfügt aber nicht über ausreichend Geldmittel. Deshalb werden

wir dem Parlament eine Vorlage unterbreiten, die diese Finanzierung beinhaltet. Italien und die Schweiz haben ein entsprechendes «Memorandum of Understanding» unterzeichnet. Mit dazu gehört der Bau eines zusätzlichen Terminals östlich von Mailand. Zusammen mit den Streckenanpassungen in der Schweiz geht es um ein Projekt von fast einer Milliarde Franken. Das zeigt den Willen der Schweiz, die Verlagerung voranzutreiben.

Wie steht es mit dem Ausbau der Zulaufstrecken in Deutschland?

In den letzten zwei Jahren gab es deutliche Fortschritte. Es wurde ein Projektbeirat eingesetzt, der die Anliegen der Anwohner aufnimmt. Gewisse Ausbauten kommen nun voran, so dass die nötigen Kapazitäten schrittweise bis 2025 zur Verfügung stehen werden.

«Wir wollen den Anteil der Schiene auf diesem hohen Wert halten.»

Der Bundesrat erhöht die Schweizer Trassenpreise in zwei Schritten. Er verteuert damit den Bahngüterverkehr. Ein Widerspruch zur angestrebten Verkehrsverlagerung?

Auch für die Bahn gilt die Kostenwahrheit. Die ungedeckten Infrastrukturkosten der Bahn betragen 200 Millionen Franken. Der Güterverkehr musste davon nur 20 Millionen Franken tragen. Zudem haben wir die Trassenpreise differenziert. Wer ausserhalb der Spitzenzeiten fährt und lärmarmes Rollmaterial verwendet, kommt günstiger weg. Zu erwähnen ist auch, dass das Bundesamt für Verkehr den Bahnstrom für den Güter- und Regionalverkehr per Anfang 2013 um 10 Prozent reduziert hat.

Für Lärmschutz im Bahnverkehr hat der Bund viel Geld in die Hand genommen. Hat die Schweiz auch hier eine Vorreiterrolle inne?

Wir sind weit voraus. Den nationalen Wagenpark haben wir schon weitgehend auf lärmarmes Material umgestellt. Ab dem Jahr 2020 wollen wir als erstes Land lärmige Güterwagen verbieten. Davon werden auch die Anwohner nördlich und südlich der Schweiz gratis profitieren. >

Die fünf Säulen im Güterverkehr

1. Der Auftrag

Laut der Bundesverfassung, dem Schweizer Grundgesetz, muss der Gütertransitverkehr von der Strasse auf die Schiene verlagert werden. Das Verlagerungsgesetz konkretisiert diesen Auftrag. Es limitiert die Anzahl der Lastwagenfahrten durch die Alpen.

2. LSVA

Die Schweiz erhebt die leistungsfähige Schwerverkehrsabgabe LSVA seit dem Jahr 2001. Sie wurde in Absprache mit der EU eingeführt, wobei die Schweiz gleichzeitig die Gewichtslimite von 28 auf 40 Tonnen erhöhte. Die LSVA gilt auch im Binnenverkehr.

3. Die Neat

Die neuen Eisenbahn-Alpentransversalen bestehen aus zwei Achsen mit zwei langen Basistunneln. Jener durch den Lötschberg ist seit 2007 in Betrieb. Der Gotthard, der längste Tunnel der Welt (57 km), wird 2016 eröffnet. Die Schweiz finanziert die Neat alleine.

4. Viermeterkorridor

Auf der Gotthardachse ist es bisher nicht möglich, die immer beliebteren Sattelaufleger und Container mit vier Metern Eckhöhe zu transportieren. Ein durchgehender Korridor soll für 940 Millionen Franken realisiert werden, wenn das Parlament die Finanzierung gutheisst.

5. Nacht- und Sonntagsfahrverbot

In der Schweiz existiert für den Güterverkehr auf der Strasse ein Nacht- und Sonntagsfahrverbot. Das schont den Schlaf und die Gesundheit der Anwohner von stark befahrenen Strassen und ist für die Bahn ein wichtiger Wettbewerbsvorteil.

Wir erachten das für die Akzeptanz der Verlagerungspolitik als sehr wichtig. Der Lärm bedeutet das grösste Umweltproblem der Schiene.

Am Gotthard will der Bundesrat eine zweite Strassentunnelröhre, damit die erste saniert werden kann. Die Gegner befürchten einen Wettbewerbsvorteil für die Strasse. Wie beurteilen Sie das?

Die Verlagerungspolitik hängt nicht davon ab, wie man diesen Strassentunnel saniert. Wir konnten das Verkehrsaufkommen stabilisieren, obschon es im Strassentunnel meistens freie Kapazitäten hat. Der Gotthardtunnel ist nicht der Engpass auf der Nord-Süd-Achse. Er ist nur zu den Ferienzeiten überlastet.

Welchen Beitrag können die Bahnen leisten, damit sie konkurrenzfähiger werden?

Am wichtigsten sind die Kundenorientierung und die Verlässlichkeit. Die Angebote im Güterverkehr müssen die Bedürfnisse der Kunden erfüllen und zuverlässig abgewickelt werden. Vor allem im grenzüberschreitenden Verkehr gibt es noch zu viele Probleme und Unzulänglichkeiten.

Die Interoperabilität ist ein altes Sorgenkind. Warum gibt es in Europa immer noch kein einheitliches Zug-sicherungssystem?

Nachdem sich auch Deutschland entschieden hat, das internationale Zugkontrollsystem ETCS einzuführen, naht der Zeitpunkt, an dem Züge und Lokomotiven mit nur noch einer Sicherung quer durch Europa fahren können. Das war ein langer, schwieriger Weg, aber er ist absolut notwendig.

«Der Gotthardtunnel ist nicht der Engpass auf der Nord-Süd-Achse.»

Das neueste Schweizer Projekt heisst «Cargo sous terrain». Experten schlagen vor, den Güterverkehr auf den Hauptstrecken unter die Erde zu verlegen: auf eine vollautomatische Autobahn. Ein Pionierprojekt oder eine Utopie?

Es ist im Moment eine Idee, um den wachsenden Binnengüterverkehr zu bewälti-

gen. Wir unterstützen diese Absicht. Eine Machbarkeitsstudie wird zeigen, wie realistisch sie tatsächlich ist. Es handelt sich um ein System mit relativ kleinen Paletten, die auch vergleichsweise langsam unterwegs sein werden.

Ab dem Fahrplanwechsel 2013/2014 wird SBB Cargo im alpenquerenden Verkehr einen grossen Kundenauftrag übernehmen, den bisher die BLS Cargo ausführte. Wie beurteilen Sie diese Entwicklung?

Meine persönliche Haltung ist zwiespältig. Grundsätzlich herrscht freier Wettbewerb, das ist politisch so gewollt. Mir wäre es aber lieber, wenn man die Güter von der Strasse auf die Schiene holen könnte, statt dass sich zwei Schweizer Bahnunternehmen mit sehr harten finanziellen Bandagen bekämpfen. Ich hoffe, dass dieser Wechsel sich für beide Bahnunternehmen auch langfristig finanziell rechnet. —

«Logistik trägt zum Wohlstand bei»

Essay von Prof. Dr. Wolfgang Stölzle über die rosigen Zukunftsaussichten

Bis vor wenigen Jahren erahnten nur Experten das Potenzial des Schweizer Logistikmarkts. In der Bevölkerung hingegen wurde dieser kaum oder nur negativ wahrgenommen, Letzteres vor allem in Gestalt des Güterverkehrs mit seinen Schadstoff- und Lärmemissionen oder als Belastung für die Infrastruktur. Heute gilt eine leistungsfähige Logistik als Garant für die Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft und als wichtiger Standortfaktor für den Werk- und Handelsplatz Schweiz. Der Material- und Warenaustausch wird national ebenso wie international massgeblich von der Logistik bewältigt. Insofern stellt die Logistik das Blut im Wirtschaftskreislauf dar – und der Logistikmarkt den Blutkreislauf. Denn letztlich profitieren alle Konsumenten von vollen Regalen. Logistik trägt ohne Zweifel zum Wohlstand bei und übernimmt damit eine wertschöpfende Funktion in der Schweizer Wirtschaft. In der Schweiz sind derzeit rund 172 600 Mitarbeiter in der Logistik beschäftigt.

Basierend auf der jüngsten Logistikmarktstudie Schweiz 2013 wies die Schweizer Logistik 2011 ein wertmässiges Marktvolumen von 37,1 Milliarden Franken auf, was gemessen am Bruttoinlandsprodukt (BIP) der Schweiz 6,3 Prozent ausmacht. Berücksichtigt sind dabei Gütertransporte im Binnenverkehr, im Import und Export sowie im Transit. Massgeblich für die Erfassung ist, dass eine Logistikleistung auf Schweizer Territorium erbracht wird. Zudem werden die Kernleistungen Umschlagen und Lagern, ergänzt um Kommissionieren und Verpacken, sowie die Mehrwertdienstleistungen pro Marktsegment ermittelt. Nicht berücksichtigt sind hingegen aufgrund von Abgrenzungsproblemen produktionslogistische Aktivitäten seitens der Industrie, so dass das gesamte Marktvolumen gar noch höher liegen dürfte.

Wertmässig stellt die Stückgutlogistik den grössten Teilmarkt dar. Ein anderes Bild zeigt sich bei mengenmässiger Betrachtung: Demnach entfallen etwa 190 Millionen Tonnen auf den Teilmarkt der Massengutlogistik, was 42 Pro-

zent des gesamtschweizerischen Transportaufkommens entspricht. Insgesamt betrug Letzteres in der Schweiz im Jahr 2011 454 Millionen Tonnen (inklusive Import-, Export-, Transit- und Binnenverkehren). Die Strasse stellt mit einem Anteil von 78 Prozent den bedeutendsten Verkehrsträger dar, gefolgt von der Schiene mit einem Anteil von 14 Prozent. Rohrleitungs- und Schiffsverkehre haben einen Anteil von 4 Prozent bzw. 3 Prozent, Luftverkehre unter 1 Prozent.

Zunehmende Kapazitätsengpässe im schweizerischen Strassen- und Schienennetz sind eine Herausforderung, der sich sämtliche Akteure des Schweizer Logistikmarkts stellen müssen. Diese lassen sich einerseits auf das in den vergangenen Jahren ständig gewachsene Transportvolumen zurückführen, andererseits ist der Strassengüterverkehr aufgrund des Nachtfahrverbots auf den Tag beschränkt. Hinsichtlich Nachttransporte besitzt die Schiene gegenüber der Strasse einen klaren Vorteil, jedoch steht der Schienengüterverkehr in zunehmender Konkurrenz zum Personenverkehr auf der Schiene. Aufgrund unterschiedlicher Geschwindigkeitsprofile und Taktzeiten sowie der Priorisierung von Personen- gegenüber Güterzügen sind künftige Engpässe absehbar.

Zwei Megatrends sorgen dafür, dass die Zukunft für den Logistikmarkt und speziell für den Güterverkehr rosig aussieht. Erstens wird der Logistikmarkt im Verhältnis zur Wirtschaftsleistung durch weiterhin abnehmende Wertschöpfungstiefen und die damit einhergehende zunehmende Arbeitsteiligkeit in der Schweiz überproportional steigen. Zweitens bedarf es eines breit abgestützten Konsenses, um auch die Wohlfahrtsbeiträge der Logistik klarer zu kommunizieren und eine Priorisierung knapper öffentlicher Mittel vornehmen zu können. Dies würde ein «Masterplan Mobilität Schweiz 2050» leisten: ein integrierter Gesamtverkehrsplan unter Berücksichtigung des Personenverkehrs, der die Verkehrsträger gemeinsam als Verkehrssystem beleuchten und die Bundes-, Kantons- sowie Gemeindeebene mit einbeziehen müsste. —

PROF. DR. WOLFGANG STÖLZLE ist seit 2004 Inhaber des Lehrstuhls für Logistikmanagement an der Universität St. Gallen. Er erforscht komplexe Problemstellungen der Logistik, des Supply Chain Management und des Verkehrs. Wissenschaftliche Mitarbeit: Kerstin Lampe.





*Michael Schildknecht,
Spezialist regionale Cargo-Produktion*

Wie von Geisterhand bewegt

Der Joystick, der per Funk mühelos 2000 PS dirigiert, das neue iPad im Führerstand und ein Handy, das im Notfall selbständig die Ambulanz alarmiert – auf Schweizer Rangierbahnhöfen kommt modernste Elektronik zum Einsatz. Ein Besuch bei RCP-Spezialist Michael Schildknecht in Romanshorn zeigt die Gegenwart und Zukunft des Rangierens.



Links: Mit einem Fingerdruck steuert RCP-Spezialist Schildknecht die 80 Tonnen schwere Am 843.
Oben: Die Daten jedes Waggons werden mobil erfasst und per Handynetz an die Zentrale übermittelt.

Text und Fotografie: Jean-Pierre Ritler

Ein kühler Dienstagmorgen auf dem Rangierbahnhof von Romanshorn. Es regnet, der nahe Bodensee liegt träge unter dem Nebel. Michael Schildknecht schiebt langsam den Joystick seiner Fernbedienung nach vorne. Die blau-rote Lokomotive erwacht brummend zum Leben, setzt sich wie von Geisterhand geführt in Bewegung und schiebt zwei Güterwagen sanft zusammen. Was klingt wie das Spiel eines kleinen Jungen mit seiner Eisenbahn, hat in Wahrheit ganz andere Dimensionen: Michael Schildknecht ist 33 Jahre alt und die Lokomotive ist eine Am 843 – 80 Tonnen schwer und über 2000 PS stark. Doch der kleine Joystick bewegt den Koloss präzise wie eine Spielzeuglok.

Die Funkfernsteuerung ist nur eines der elektronischen Geräte, die immer mehr Einzug in die vormals rein manuelle Welt des Rangierens Einzug gehalten haben. Wenn Michael Schildknecht im Führerstand sitzt, liegt vor ihm ein iPad, auf dem sämtliche Sicherheitsdokumente abgespeichert ist. In der Tasche hat Schildknecht ein Notfallhandy, das ihm automatisch das Leben retten kann, und die Daten der Güterwaggons erfasst er mit einem mobilen Eingabegerät.

Der Stolz des Lokführers

Als Michael Schildknecht vor 16 Jahren seine Lehre als SBB-Betriebsangestellter abschloss, konnte man von solchen Entwicklungen nur träumen. Die Zukunft begann im Juli 2004 mit der Einführung der Am 843, die standardmässig mit einer Fernsteuerung ausgerüstet war; danach kamen laufend weitere elektronische Geräte dazu.

«Zum Glück wurde die neue Technik langsam und stufenmässig eingeführt», erklärt Schildknecht. «So konnten auch ältere Kollegen mit der Entwicklung gut Schritt halten.» Allerdings gibt er zu: «Von nichts kommt nichts. Man muss schon hinter die Bücher und sich da reinknien.» Doch das Erreichte befriedigt auch. «Vor allem die Fernsteuerung, das kann nicht jeder. Man muss viel lernen und abschliessend eine Prüfung bestehen. Dazu braucht es eine hohe Eigenverantwortung – und natürlich ist man dann auch stolz darauf», sagt Schildknecht zufrieden.

Die Vorteile der neuen Technik liegen auf der Hand: «Heute macht man vieles alleine, wozu früher zwei oder drei >

Personen nötig waren», sagt der Lokführer aus Oberaach (TG). «Zuvor war es absolut nicht möglich, alleine Züge zu verschieben. Da musste immer mindestens einer bei den Wagen sein und ein anderer die Lokomotive steuern.» Heute steht der Lokführer mit seiner Fernbedienung dort, von wo er den Fahrweg am besten beobachten kann.

Hohe Sicherheitsanforderungen

Die neue Technik stellt hohe Anforderungen an die Sicherheit. Wenn ein Mensch ganz alleine tonnenschwere Züge bewegt, muss jedes Risiko ausgeschaltet werden. So darf die Funkfernsteuerung nur an Standorten benutzt werden, die einen umfassenden Sicherheitscheck bestanden haben. Unübersichtliche Bahnübergänge, zu viele Zugsbewegungen oder enge Gleisradien stellen ein Risiko dar und verhindern den Einsatz.

Auch für die Sicherheit der Mitarbeiter mussten neue Lösungen gefunden werden. Wer alleine unterwegs ist, muss sich regelmässig melden oder ein Notfallhandy bei sich tragen. Der elektronische Lebensretter verfügt über einen empfindlichen Bewegungssensor und eine GPS-Ortung,

um seinen Besitzer im Notfall automatisch lokalisieren zu können. Bleibt der Bewegungssensor im Gerät zwei Minuten lang regungslos, schickt das Handy per SMS automatisch einen Alarm an die Notfallzentrale in Zürich-Kloten. Gleichzeitig wird eine Telefonverbindung aufgebaut. Antwortet der Besitzer nicht, wird sofort die Ambulanz losgeschickt. Zudem kann der Mitarbeiter per einfachen Knopfdruck auch manuell den Alarm losschicken.

Mobil statt Büro

Michael Schildknecht hat inzwischen mehrere Güterwaggons angekoppelt, verschoben, wieder neu zusammengestellt. Die Daten jedes neuen Wagens erfasst er mit einem mobilen Gerät. Das sogenannte Wobo sendet die Daten per Handynetz an einen zentralen Rechner. So kennen alle Beteiligten bei SBB Cargo in Echtzeit die Details der Zugsformationen, deren Länge, wo Gefahrgut gelagert ist und welche Rangiervorschriften für die einzelne Waggons gelten. «Das musste ich früher von Hand aufschreiben und dann später im Büro im Computer eintippen. So ein mobiles Gerät erleichtert die Arbeit enorm», freut sich RCP-Spezialist Schildknecht.



Dank der Funkfernsteuerung kann Michael Schildknecht die Züge alleine zusammenstellen. Früher brauchte es dafür mindestens zwei Personen.

Die klugen Helferlein



Funkfernsteuerung

Der Traum jedes Jungen: Mit der Funkfernsteuerung werden tonnenschwere Lokomotiven per Fingerdruck bewegt.



Wobo

Mobiles Büro: Mit dem elektronischen Eingabegerät werden die Daten jedes Waggons in Echtzeit an den zentralen Computer übermittelt.



iPad

Elektronik statt Papierberge: Im persönlichen iPad sind sämtliche Sicherheitsdokumente gespeichert, die man für das Fahren auf einer Lokomotive braucht. Die Vorschrift verlangt, dass die Sicherheitsdokumente in zweifacher Ausführung verfügbar sind. Daher gibt es im Führerstand zusätzlich einen Laptop mit den gleichen Daten.



Notfallhandy

Der kleine Lebensretter: Ist das Notfallhandy zwei Minuten lang regungslos, ruft es automatisch nach Hilfe und zeigt dank eingebauten GPS den genauen Standort des Besitzers an.



LEA Cargo

Immer auf dem aktuellen Stand: Dank des «Lokführer Electronic Assistant» mit Online-Zugang hat der Lokführer Zugriff auf alle nötigen Daten wie Fahrpläne oder Streckenhinweise.



Trotz aller Elektronik werden immer noch Weichen auf Nebengleisen von Hand gestellt.

Noch mehr freut er sich aber über das iPad, das ihn immer begleitet. «Früher mussten wir seitenweise Reglemente rumschleppen; diese Zeiten sind zum Glück vorbei.» Der Clou ist, dass er das iPad auch privat nutzen darf. Dadurch sind die Geräte besser gepflegt, die Apps werden von den Mitarbeitern selber aktualisiert, das Handling verbessert sich und vor allem: Es motiviert ungemein, sich noch mehr in die neue Technik einzuarbeiten.

Neben dem iPad steht dem Lokführer auch noch ein Laptop zur Verfügung. Dank des LEA Cargo (Lokführer Electronic Assistant) von Dell und eines Onlinezugangs hat Schildknecht unterwegs Zugriff auf alle nötigen aktuellen Daten wie etwa Fahrpläne oder Streckenhinweise. Das LEA ist dabei besonders kostengünstig, da auf eine speziell angefertigte Software verzichtet wurde und ein Standardprodukt ohne überflüssige Zusatzfunktionen verwendet wird.

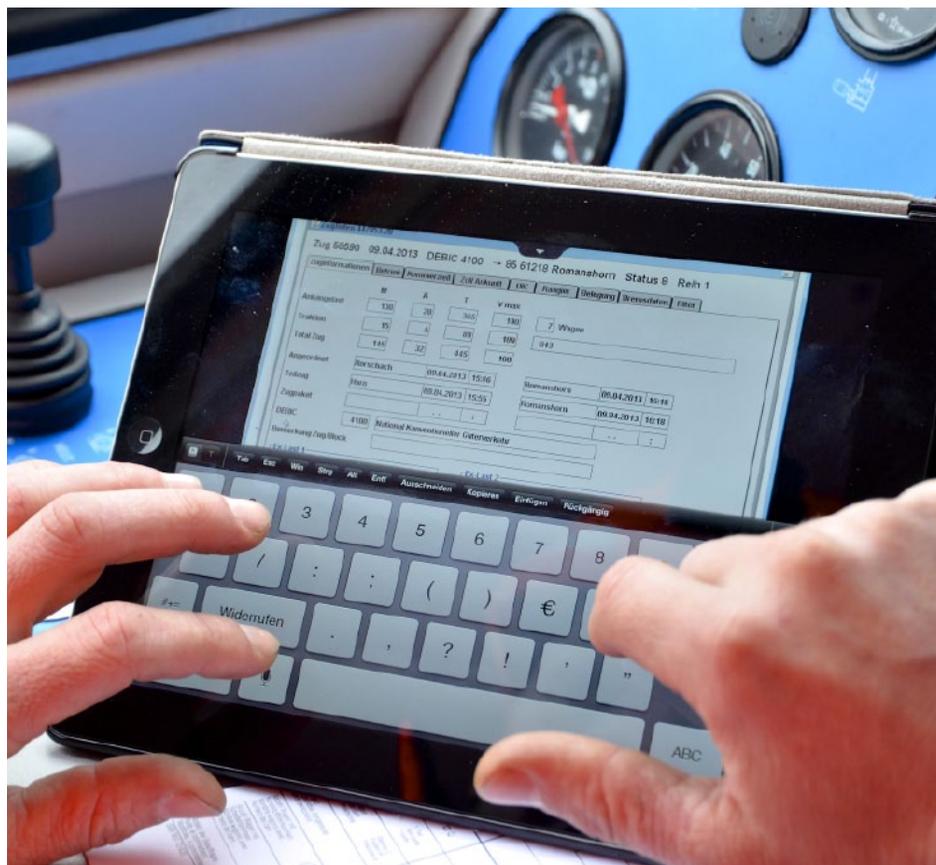
Es gibt noch viel zu tun

Doch trotz aller Elektronik: Manchmal ist noch immer die gute alte Muskelkraft gefragt. Michael Schildknecht steht jetzt zwischen den Puffern von Lokomotive und Waggon, wuchtet die 35 Kilo schwere Kupplung auf die Halterung und trennt die Bremsschläuche. Laut zischend entweicht die Druckluft. Eine vollautomatische Zugskopplung wäre der nächste grosse Schritt in der Rangiertechnik. Doch dafür müsste das gleiche System europaweit eingeführt werden, was mindestens noch 10 bis 15 Jahre dauern wird. Die Zukunft muss da noch etwas warten. —



<http://bit.ly/12MA8JA>

Ein Video über Michael Schildknecht und das Berufsbild Rangierspezialist finden Sie im Cargo-Blog.



Dank des persönlichen iPads kann der Lokführer alle Reglemente und Informationen bequem abrufen.

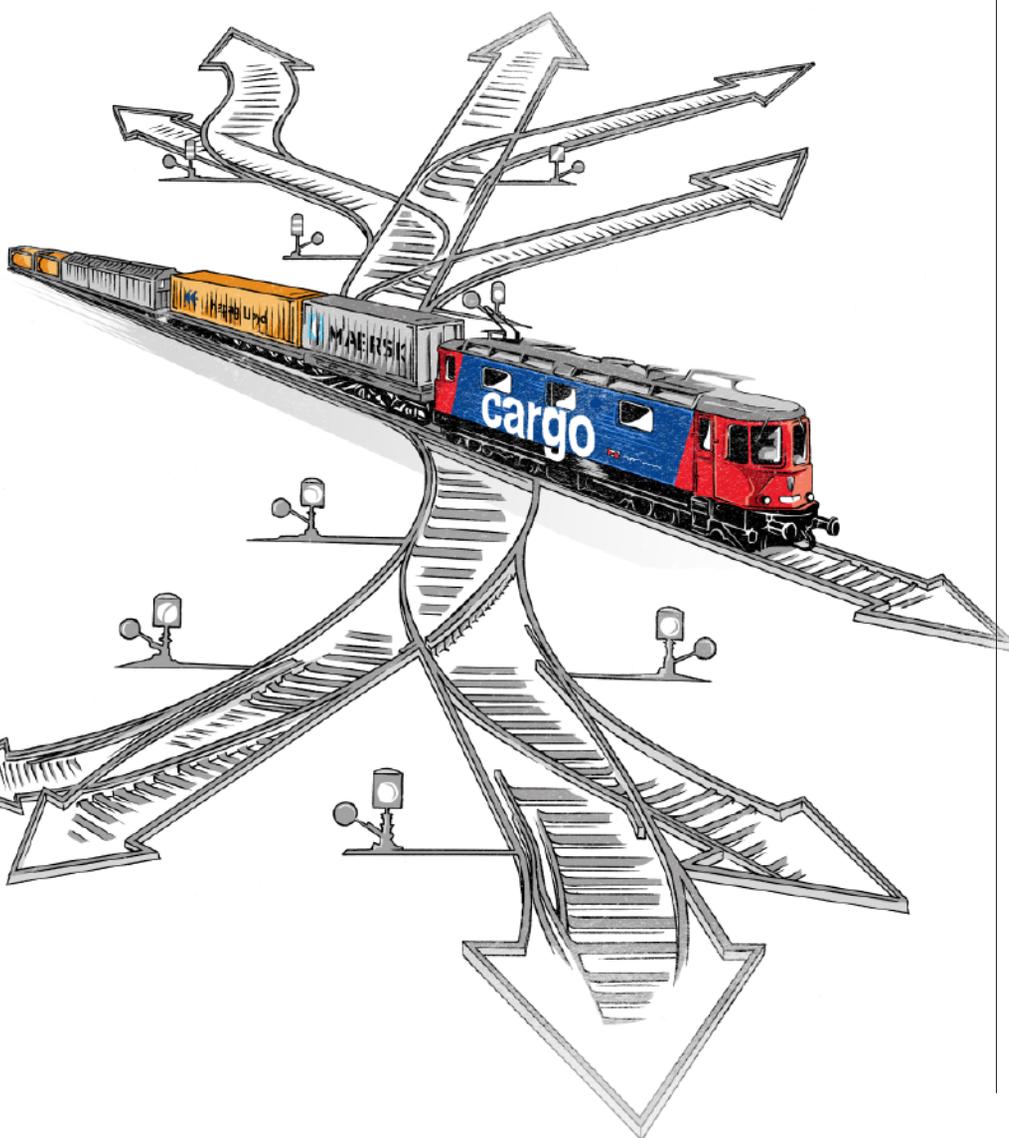


Der nächste grosse Schritt im Güterverkehr wäre die automatische Zugskopplung. Heute ist es noch schwere Handarbeit.

Bernhard Adamek von SBB Cargo über Schienengüterverkehr in der Fläche

«Wir benötigen mehr unternehmerischen Spielraum»

Das Parlament hat den Bundesrat beauftragt, eine Gesamtkonzeption für den schweizerischen Schienengüterverkehr in der Fläche auszuarbeiten. Welche Chancen und Herausforderungen lassen sich daraus für den Wagenladungsverkehr ableiten?



Text: Pirmin Schilliger
Illustration: Jörn Kaspuhl

Unter Schienengüterverkehr in der Fläche versteht der Laie nur Bahnhof. Was ist genau gemeint?

BERNHARD ADAMEK: Es geht sowohl um den schweizerischen Binnen- als auch um den Import- und Exportschienengüterverkehr. Ausgenommen ist einzig der alpenquerende Transitgüterverkehr, der bekanntlich länger schon verkehrspolitisch geregelt ist. Überdies sind alle Angebote angesprochen, insbesondere der Einzelwagenladungsverkehr, aber auch die Ganzzüge und der Kombinierte Verkehr.

Um welches Marktvolumen geht es?

Der Schienengüterverkehr in der Fläche verzeichnet heute einen Marktanteil von über 25 Prozent an der gesamten Güterverkehrsleistung im schweizerischen Binnen-, Import- und Exportverkehr. Er entlastet das Schweizer Strassennetz um jährlich über drei Millionen Lastwagenfahrten.

Die Wahl des Gütertransportmittels wird heute primär über den Preis entschieden. Ist er das einzige Kriterium?

In der Logistik werden unternehmerische Kaufentscheidungen getroffen. Dabei bestimmt der Preis in hohem Mass die Wahl des Verkehrsträgers, aber nicht ausschliesslich. Was angesichts der sich wandelnden Logistikbedürfnisse auch immer wichtiger wird, sind intermodale Lösungen, Laufzeit der Transporte, Flexibilität, Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit des Angebots. Ausserdem gewinnen «Green Logistics» an Bedeutung. Der Druck auf die Transportbranche steigt, umweltfreundliche Lösungen anzubieten.

Kann SBB Cargo das von den Kunden gewünschte Angebot nicht ohne politische Massnahmen auf die Beine stellen?

Ein leistungsfähiger Schienengüterverkehr in der Fläche muss sich auf einen kohärenten und langfristig stabilen verkehrspolitischen Rahmen abstützen können. Sonst kann er die Erwartungen der Kunden nicht erfüllen und wird zunehmend seine Wettbewerbsfähigkeit gegenüber der Strasse verlieren.

Was will SBB Cargo zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit unternehmen?

SBB Cargo muss ihre Hausaufgaben machen, das betrifft insbesondere Kostensenkungen. Dazu sanieren wir den Wa-

genladungsverkehr und reduzieren unsere Strukturkosten. Daneben muss es uns gelingen, gemeinsam mit den Kunden die Ressourcen besser auszulasten und sie flexibler zu dimensionieren. Durch eine breitere Positionierung in der logistischen Wertschöpfungskette und im Aufbau neuer marktfähiger Produkte mit unseren Kunden wollen wir uns zudem gezielt stärken. Primär ausschlaggebend für die Konkurrenzfähigkeit der Schiene gegenüber der Strasse sind jedoch die verkehrspolitischen Rahmenbedingungen.

Welche Punkte stehen im Vordergrund?

Um auf die Herausforderungen des Markts richtig reagieren zu können, benötigen wir mehr unternehmerischen Spielraum. Einseitige Auflagen an SBB Cargo aufgrund strategischer Ziele des Bunds lehnen wir ab. Das führt zu ungleichen Wettbewerbsbedingungen für die verschiedenen Akteure. Zentral ist weiter, die Kapazitäten und die Qualität im Infrastrukturzugang zu steigern und zu verbessern. Nicht zuletzt müssen die in der Schweiz für den Transport auf der Strasse geltenden Regeln beibehalten werden.

Konkret?

Unbedingt beizubehalten sind das Nachtfahr- und Kabotageverbot, die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe und die Gewichtslimiten für Lastwagen.

Welche Aufgabenteilung zwischen Schiene und Strasse ist wünschenswert?

Politische Agenda

14. Oktober 2010

Die Verkehrskommission des Ständerats reicht die Motion «Zukunft des Schienengüterverkehrs in der Fläche» ein.

24. November 2010

Der Bundesrat begrüsst die Stossrichtung der Motion und empfiehlt deren Annahme. Am 30. November 2010 (Ständerat) bzw. 11. April 2011 (Nationalrat) stimmt das Parlament der Motion zu und beauftragt den Bundesrat, eine Gesamtkonzeption zu erstellen.

13. Dezember 2012

Die SBB legt in einem Positionspapier zur Motion ihre Vorstellungen zum Schienengüterverkehr in der Fläche dar.

April bis August 2013

Offizielle Vernehmlassung zur Gesamtkonzeption.

2014 (voraussichtlich)

Beratung und Abstimmung im Parlament.

Der Bund strebt für den Güterverkehr in der Fläche ein nachhaltiges Miteinander der Verkehrsträger an. Die SBB begrüsst diese Stossrichtung. Nach unserem Verständnis hat Nachhaltigkeit eine ökonomische, ökologische und soziale Dimension. Vorstellungen, denen zufolge einzig wettbewerbliche Aspekte die Aufgabenteilung zwischen Strasse und Schiene bestimmen, greifen ebenso kurz wie die Idee, in der Fläche eine Verlagerungspolitik genau nach dem Vorbild des alpenquerenden Güterverkehrs zu verfolgen. Richtig ist, dass die Strasse und die Schiene in Zukunft im Binnenverkehr jeweils gemäss ihrer Stärken eingesetzt werden und noch enger abgestimmt in kombinierten Lösungen Güter transportieren werden.

Das heisst zum Beispiel?

Angesichts des enormen Verkehrsaufkommens und der vielen Staustunden auf der A1 denke ich zum Beispiel an einen Ausbau von Angeboten des Kombinierten Verkehrs auf der Ost-West-Achse.

Im Import- und Exportgüterverkehr ist für die Schweiz eine mit dem europäischen Raum abgestimmte Lösung zentral. Allerdings ziehen am Horizont dunkle Wolken auf...

Es sind natürlich schlechte Signale, wenn Länder wie Frankreich und Italien den Einzelwagenladungsverkehr teilweise oder gar vollständig einstellen. Andererseits führt auch für die EU-Länder kein Weg an einem Ausbau des Schienengüterverkehrs mitsamt dem Wagenladungsverkehr vorbei. Sonst können sie ihre verkehrspolitisch festgelegten Verlagerungsziele und die angepeilte Reduktion der Treibhausgase nicht erreichen. Allerdings warten im europäischen Raum noch etliche grössere Aufgaben. So etwa im Bereich einer güterverkehrsorientierten Infrastrukturpolitik, beim Abbau von Hürden im grenzüberschreitenden Verkehr oder bei der weiteren Ausgestaltung der politischen Rahmenbedingungen für die Strasse und Schiene.» —



<http://bit.ly/10IoVxt>

Das Positionspapier der SBB zum Schienengüterverkehr in der Fläche

BERNHARD ADAMEK

verantwortet bei SBB Cargo die politischen und regulativen Themen und somit auch das Dossier «Schiengüterverkehr in der Fläche».



Umfrage: Das sagen Experten



ULRICH WEIDMANN

Professor am Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme (IVT) ETH Zürich

«Die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) fliesst derzeit zu zwei Dritteln an den Bund. Dieser verwendet die Mittel hauptsächlich für die Bahn 2000, die NEAT, für Lärmsanierung und Anschlüsse ans Hochgeschwindigkeitsnetz. Dabei profitiert vor allem der Personenverkehr, während gleichzeitig dem Güterverkehr Mittel für dringend nötige Erweiterungen fehlen. Ein gelebtes Verursacherprinzip würde bedeuten, die LSV-Abgaben konsequent und gezielt für den Güterverkehr auf der Schiene zu verwenden.»



UELI STÜCKELBERGER

Direktor des Verbands öffentlicher Verkehr (VÖV)

«Ich setze mich dafür ein, dass der Wagenladungsverkehr (WLV) in der Schweiz eine Zukunft hat. Dafür sind Errungenschaften wie dichtes Anschlussgleisnetz, Nacht- und Sonntagsfahrverbot zu erhalten. Von der Politik braucht es ein Bekenntnis zum WLV, zudem sind die nötigen Rahmenbedingungen zu schaffen. Gerade weil die Herausforderungen gross sind, müssen wir zu einem nachhaltigen WLV Sorge zu tragen.»



PAUL WITTENBRINK

Professor für Transport und Logistik an der Dualen Hochschule Baden-Württemberg

«Der Einzelwagenladungsverkehr (EWLV) wird sein Potenzial nur ausschöpfen, wenn auch neue Ansätze zum Zuge kommen. Hierzu zählen der verstärkte Aufbau und die Einbeziehung von Speditionen, die Überprüfung der hohen Fertigungstiefe, eine stärkere, auch relations- und regionenbezogene Verantwortung, Innovationen und mehr Wettbewerb um die besten Lösungen. Der EWLV braucht effiziente Rahmenbedingungen, Planungssicherheit und realistische Ziele. Nicht zuletzt sind die Kunden gefragt, langfristig auf das System zu setzen, mehr feste Kapazitäten zu buchen und auch unkonventionelle Lösungen zu entwickeln.»

Schotter

HSL Logistik

Lokvermietung immer rentabler

Mit der Vermietung von elektrischen Streckenlokomotiven betreibt SBB Cargo seit Jahren ein funktionierendes und wachsendes Nebengeschäft. «Wir können damit bestehende Restressourcen gewinnbringend vermarkten und erst noch zufriedene Kunden an uns binden», erklärt Frank Menzel vom Flottenmanagement von SBB Cargo. Bedeutendste Kundin für solche Lokvermietungen mit einem Auftragsvolumen im mittleren einstelligen Millionenbereich für das Jahr 2013 ist die deutsche HSL Logistik GmbH. Das Transportunternehmen mit Sitz in Hamburg nutzt im Mietverhältnis elf Loks der Typen Re 482 und Re 421 von SBB Cargo. Diese decken zwei verschiedene Leistungsklassen ab und können von HSL Logistik je nach Bedarf gezielt eingesetzt werden. «Wir schätzen die hohe Zuverlässigkeit und Schweizer Qualität der Loks. Sie bieten uns eine maximale Beweglichkeit und Flexibilität hinsichtlich ihrer Einsatzmöglichkeiten», sagt Haiko Böttcher, Inhaber und Geschäftsführer von HSL Logistik. Das Unternehmen feiert heuer sein zehnjähriges Bestehen. Die Partnerschaft mit SBB Cargo wurde im Jahr 2005 lanciert.

Begehrte Lokomotiven:
Das Vermietungsgeschäft von
SBB Cargo ist lukrativ.

Kontakt

Kundenservice

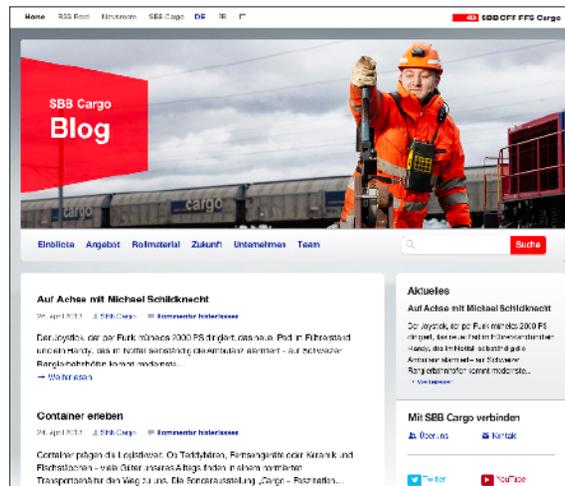
SBB Cargo AG
Kundenservice
Centralbahnstrasse 4
4065 Basel, Schweiz
Tel. Schweiz 0800 707 100
Fax Schweiz 0800 707 010
Tel. Europa 00800 7227 2224
Fax Europa 00800 7222 4329
cargo@sbbcargo.com
www.sbbcargo.com

SBB Cargo International

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

Chemie, Mineralöl

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



Frischer und informativer: der neue Cargo-Blog.

Cargo-Blog im neuen Look

Nach dem Relaunch präsentiert sich der Blog von SBB Cargo (blog.sbbcargo.com) seit Anfang Mai in einem neuen Look. Der Blog bildet zusammen mit der Website seit 2007 die Basis der Online-Kommunikation des Schweizer Güterbahnunternehmens. Er soll Wissen vermitteln, Interesse wecken, Fragen beantworten und zum Diskutieren anregen.

Das neue Erscheinungsbild entspricht einem modernen Unternehmensblog – der Aufbau ist leserfreundlich, klar und übersichtlich. Zudem ist der Blog neu in mehrere thematische Kategorien gegliedert. Besucher können sich so schneller und besser orientieren. Alle Beiträge sind im Blog namentlich gezeichnet. Entsprechend den Leserbedürfnissen und der unternehmensweiten Kommunikation von SBB Cargo werden vereinzelte Beiträge neu mehrsprachig publiziert.

Machen Sie sich ein eigenes Bild vom «Facelift».
Viel Spass beim Lesen, Stöbern, Teilen und Kommentieren!

Social Media



www.facebook.com/
sbbcargo



blog.sbbcargo.com



www.flickr.com/
cargo-blog



www.twitter.com/
sbbcargo



www.youtube.com/
sbbcargo



www.issuu.com/
sbbcargo

Jahresbilanz

Schwache Konjunktur

Die Jahresbilanz 2012 von SBB Cargo fällt durchgezogen aus. Negative Einflüsse wie die anhaltende Konjunkturschwäche in Europa sowie der Abbau von Industriekapazitäten in der Schweiz (vor allem Papier- und Metallindustrie) haben auf das Geschäft gedrückt. Erschwerend kam die dreimalige Sperre der Gotthard-Bergstrecke wegen Felsabbrüchen bei Gurtellen hinzu. Trotz dieser Widrigkeiten hat sich SBB Cargo relativ gut geschlagen. Bei der Verkehrsleistung resultierte mit 12 132 Millionen Nettotonnenkilometern gegenüber 2011 eine verhältnismässig geringe Einbusse um 1,7 Prozent. Pro Tag wurden im letzten Jahr 175 000 Tonnen Güter transportiert. Der Betriebsverlust von SBB Cargo betrug CHF 51,2 Mio. gegenüber CHF 46 Mio. im Jahr zuvor. Die SBB begegnet den Herausforderungen mit einer konsequenten Ausrichtung des Angebots im Güterverkehr auf die Stärken der Eisenbahn.

MARTIN HALLER
neu bei SBB Cargo.



Kombinierter Verkehr
Neuer Leiter

Martin Haller, 32, leitet seit 1. März 2013 die Business Unit Kombiniertes Verkehr. Nach dem Betriebswirtschaftsstudium hat er in Frankfurt und Hongkong gewirkt, jeweils mit Fokus auf die Transportindustrie. Während der letzten acht Jahre hat Haller bei Booz & Company als Berater gearbeitet. In dieser Rolle hat er das Projekt Kombiniertes Verkehr bei SBB Cargo mitgestaltet.

Holzhackschnittel
Mehr Effizienz

SBB Cargo setzt für alle Holzhackschnittelverkehre neu ein Umschlagssystem mit kippbaren Containern ein. Die Drehentladung der österreichischen Firma Innofreight erlaubt ein schnelleres Entladen, was den Kunden eine signifikante Effizienzsteigerung bringt. Das Transportsystem kommt seit Anfang April zum Einsatz.

Neu verkehrt SBB Cargo mit vier Kompositionen, bestehend jeweils aus 24 Wagen und 72 Containern, von verschiedenen Standorten in der Deutsch- und Westschweiz nach Mortara in Norditalien. Dort werden die Holzhackschnittel zu Spanplatten verarbeitet. Das neue System ist nicht nur beim Entladen, sondern auch beim Transport effizienter. «Die Zahl der Wagen konnte bei gleichbleibender Schnittelmenge um rund ein Drittel reduziert werden», sagt Heinz Frauchiger, Key Account Manager bei SBB Cargo.



SASSAN RABET
stellt bei Xrail die Weichen.

Xrail
Sassan Rabet wird CEO

Xrail, die europäische Allianz zur Stärkung des internationalen Einzelwagenverkehrs, hat per 1. Mai Sassan Rabet zum CEO ernannt. Der 41-jährige Diplom-Verwaltungswissenschaftler war zuvor stellvertretender CEO von Xrail. Er stiess 2001 zu SBB Cargo, wo er als Senior Project Manager Business Development, Leiter Produktsteuerung und zuletzt Leiter Business Development Prozesse & Qualität Schweiz tätig war. 2008 wurde er von SBB Cargo in das Central Team von Xrail entsandt. «Wir sind überzeugt, dass Sassan Rabet mit seiner langjährigen Erfahrung im Schienengüterverkehr der Richtige für die künftigen Weichenstellungen bei der Xrail Allianz ist», betonte Ferdinand Schmidt, Vorsitzender des Aufsichtsrats von Xrail.

SBB Cargo
4200 Tonnen Steine für den Sechseläutenplatz

Der prominenteste Platz mitten in Zürich wird komplett neu gestaltet. Die Platten für die 14 000 Quadratmeter kommen aus dem bündnerischen Vals – und werden von der Rhätischen Bahn und von SBB Cargo grösstenteils auf dem Schienenweg transportiert.



Bündner Platten für Zürich, geliefert von SBB Cargo.





Nicolas Perrin (links) und Thomas Amstutz im Sudhaus der Brauerei Feldschlösschen in Rheinfelden.

Nicolas Perrin trifft Thomas Amstutz, CEO Feldschlösschen

«Grundsätzlich kann jedes Gut auf die Schiene»

Der führende Bierbrauer der Schweiz ist auch einer der grössten Kunden von SBB Cargo. Ein Gespräch zwischen Feldschlösschen-Chef Thomas Amstutz und Nicolas Perrin, CEO bei SBB Cargo, über Wettbewerb, Verkehrspolitik und Zukunftsaussichten.

Interview: Roy Spring
Fotografie: Markus Bertschi

Herr Amstutz, Sie werden oft als Bierbaron bezeichnet. Welchen Adelstitel würden Sie Herrn Perrin verleihen?

THOMAS AMSTUTZ: Auf solche Titel spreche ich nicht so gut an, da ich keinen hierarchischen Führungsstil pflege. Darum möchte ihn lieber als Weiterentwickler und Sanierer bezeichnen.

NICOLAS PERRIN: Damit kann ich sehr gut leben. Sanieren ist die Basis, damit sich SBB Cargo weiterentwickeln kann. Wir haben viele gute Ideen, die ohne positives Resultat leider nicht realisierbar sind. Mit Sanieren und Entwickeln investieren wir in die Zukunft.

Feldschlösschen ist ein Kunde der ersten Stunde von SBB Cargo. Der Transport mit der Eisenbahn ist seit der Firmengründung 1876 wichtig. Was bedeutet das für Ihr Unternehmen?

AMSTUTZ: Wir haben 1889 unser erstes Anschlussgleis gebaut. Die SBB wurde erst 1902 gegründet – wir sind also noch vor der SBB auf die Bahn gekommen. Dass die Gründer die Brauerei 1876 an das nationale Zugnetz bauten, war ein visionärer Entscheid. Während andere Brauer noch mit Pferdekutschen unterwegs waren,

hatte Feldschlösschen sofort eine schweizweite Anbindung und wurde innert 20 Jahren Marktführer. Diesen Pioniergeist haben wir bis heute beibehalten.

In Rheinfelden unterhalten Sie einen eigenen Rangierdienst. Warum?

AMSTUTZ: Der eigene Rangierdienst garantiert uns maximale Flexibilität und ein hohes Abwicklungstempo. Wir sind der Bahn aber auch emotional verbunden. So haben wir eine nostalgische Rangier-Dampflokomotive auf dem Brauereigelände, das 137 Jahre alte «Tigerli» von Krauss-Maffei. In Dietikon und Givisiez arbeiten wir mit SBB Cargo zusammen, das funktioniert bestens.

«Wehe, es ist eine einzige Flasche nicht perfekt gekühlt!»

THOMAS AMSTUTZ

PERRIN: Bierbrauen ist wie Eisenbahn mit Tradition verbunden. Feldschlösschen betreibt in diesem Sinn ein gutes Marketing. Aber nicht nur: Tradition verpflichtet und ist eine Herausforderung. Das spürt man bei Feldschlösschen klar und im positiven

Sinn. Dass dies eine Dampflokomotive symbolisiert, schätze ich als Eisenbahner natürlich sehr.

Warum ist Feldschlösschen prädestiniert für den Schienengüterverkehr?

AMSTUTZ: Grundsätzlich kann jedes Gut auf der Schiene transportiert werden, das ist nur eine Frage der Einstellung. Wir sind unserer Strategie seit 137 Jahren treu geblieben: Unser Logistikkonzept ist voll auf den Zug ausgerichtet. Rund 60 Prozent unserer Güter gehen bei der Grobverteilung über die Schiene. Unsere Verteilzentren haben alle einen Bahnanschluss.

PERRIN: Feldschlösschen gehört zu unseren grössten Kunden. Mit dem Bekenntnis, das Logistikkonzept auf die Bahn auszurichten, haben sie in SBB Cargo ein grosses Vertrauen gesetzt. Das fordert uns zu einer täglich perfekten Leistung heraus, um die Richtigkeit dieses Entscheids zu beweisen.

AMSTUTZ: Auch wir setzen uns immer wieder Aufgaben, die uns zu Höchstleistungen zwingen. So haben wir zum Beispiel die letzten drei Austragungen des Eidgenössischen Schwingfestes bestritten. Das bedeutet: Wir haben ein Stadion irgendwo im Grünen ohne jede Infrastruktur. Dorthin kommen an einem Wochenende 200 000 Leute und wollen mit Bier und Getränken versorgt werden. Und wehe, es ist eine einzige Flasche nicht perfekt gekühlt! >

Feldschlösschen AG, Rheinfelden

Feldschlösschen ist einer der ersten und grössten Kunden von SBB Cargo. Der Transport mit der Eisenbahn ist seit der Firmengründung 1876 bei der führenden Bierbrauerei und dem grössten Getränkehersteller der Schweiz wichtig. Die Bözberglinie führt unmittelbar am Feldschlösschen-Gelände vorbei, das 1889 einen direkten Bahnanschluss erhielt.

Kundenzahlen 2012**255 000 t**

Güter transportierte Feldschlösschen via SBB Cargo in 12 360 Bahnwagen

20 000 t

Malz wurden in Rheinfelden in 400 Bahnwagen von SBB Cargo angeliefert

35 000 t

Leergut wurden von SBB Cargo in Rheinfelden und Rhäzüns angeliefert

Welche Bedeutung hat die Logistik in Ihrem Unternehmen?

AMSTUTZ: Wenn man über 30 000 Kunden direkt beliefert, muss man die Logistik im Griff haben. Wir stellen uns täglich die Frage: Wie bringe ich das Bier und das Mineralwasser am einfachsten, am schnellsten und umweltschonendsten in den Keller der Gastronomie? Unsere Vision ist, in Zukunft völlig CO₂-neutral zu sein. Das heisst, mit der Bahn so nahe wie möglich zum Kunden zu fahren und die letzten paar Kilometer schadstoffarm zurückzulegen, am besten mit Elektrolastwagen.

Was erwarten Sie von SBB Cargo?

AMSTUTZ: Vor allem mehr Flexibilität und mehr Innovationskraft. Wir wollen, dass SBB Cargo im kombinierten Güterverkehr einen massiven Schritt weiterkommt. Wir haben SBB Cargo unsere Visionen mitgeteilt. Nun geht es darum, das an einem konkreten Beispiel umzusetzen.

PERRIN: Für uns ist klar, dass wir künftige Marktbedürfnisse verstärkt mit kombinierten Lösungen Schiene/Strasse erfüllen müssen. Die Logistik wird auf der

einen Seite zunehmend zentralisiert, auf der anderen Seite müssen immer kleinere Lose flexibel und schnell dem Endkunden zugestellt werden. Unser Konzept sieht vor, auf den längeren Distanzen die Güter wie auf einer S-Bahn zu befördern. Die Verteilung auf den letzten Kilometern erfolgt effizienter auf der Strasse.

Wo sehen Sie gemeinsame Ziele in der Logistik und in der Verkehrspolitik?

PERRIN: Eine leistungsfähige und nachhaltige Verkehrsinfrastruktur ist für die Wirtschaft, die Standortpolitik und den Transport sehr wichtig. Die freien Kapazitäten werden immer knapper, die Finanzmittel sind es heute schon. Hier geht es um das Gesamtsystem und nicht um Strasse gegen Schiene. Mit der Vorlage «Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur» (FABI) plant der Bund einen soliden Ausbau der Bahninfrastruktur. Zudem werden in den nächsten zwei Jahren die Rahmenbedingungen für den Schienengüterverkehr im politischen Fokus stehen. Hier haben wir klar gemeinsame Ziele.

«Die SBB bekennt sich klar zum Güterverkehr in der Schweiz»

NICOLAS PERRIN

Was sind die wichtigsten Massnahmen in der Verkehrspolitik?

PERRIN: Die SBB bekennt sich klar zum Güterverkehr in der Schweiz. Und wir bekennen uns zur unternehmerischen Ausrichtung, weil wir überzeugt sind, damit die beste Leistung für die Schweizer Wirtschaft und die Versorgung des Landes zu erbringen. Umgekehrt erwarten wir, dass die Rahmenbedingungen so gestaltet sind, dass sich Güterverkehr auf der Schiene lohnt, auch finanziell. Dazu gehört primär ein wettbewerbsfähiger Zugang zur Infrastruktur. Dies betrifft einerseits Terminals und Anschlussgleise. Andererseits sind die Qualität und die

Garantie der Fahrplantrassen sowie die Kosten für die Nutzung von sehr hoher Bedeutung. Hier liegt verkehrspolitisch noch einiges drin.

AMSTUTZ: Die Bahn muss schauen, dass sie konkurrenzfähig zum Strassenverkehr werden kann. Es bringt nichts, sich den schwarzen Peter zuzuschieben. Wenn man versucht, die Konkurrenz durch ordnungspolitische Eingriffe zu verhindern, macht man Wettbewerb kaputt – und alle verlieren. Ein härterer Wettbewerb würde sich aber auch für die Schiene positiv auswirken.

Auch die Bierbranche hat Umwälzungen hinter sich, viele Schweizer Traditionsbrauereien wurden geschluckt...

AMSTUTZ: Wir haben mit dem Bierkartell bis 1991 exemplarisch erlebt, was passiert, wenn man einen Markt künstlich am Leben erhält. Ich behaupte, ohne diese Regulation könnte auch Feldschlösschen sein, was Carlsberg heute ist: die Nummer vier auf dem Weltmarkt. Die Nordländer mussten damals das Wachstum ausserhalb ihres Heimmarkts suchen, während die Brauer in der Schweiz zu bequem waren. Andere, nicht regulierte Unternehmen haben es hingegen geschafft, zum Beispiel Nestlé, ABB oder Swatch. An diesem Negativbeispiel kann sich heute auch SBB Cargo orientieren. Darum sage ich auch Herrn Perrin immer: «Bieten Sie uns attraktive Lösungen an, die sich für uns rechnen.»

PERRIN: Für mich ist der Austausch mit engagierten Menschen immer Weiterbildung. Bei Herrn Amstutz trifft das besonders zu, weil wir einen offenen und direkten Austausch pflegen und Meinungen und Vorstellungen ohne Umschweife und konstruktiv auf den Tisch legen. Das passt mir, weil nur so Neues entsteht und wir besser werden. So kann Feldschlösschen langfristig profitieren und wir trinken auch in Zukunft Bier, das mit SBB Cargo transportiert wurde. —

 <http://bit.ly/11ZBJYD>
Der CEO-Talk in voller Länge.

THOMAS AMSTUTZ, 45

ist CEO der Feldschlösschen Getränke AG in Rheinfelden. Seine Karriere startete der Betriebswirtschaftler bei Unilever, später wurde er CEO von Hero Schweiz und war vier Jahre lang für die Carlsberg-Gruppe im Ausland tätig.



Rollende Landstrasse

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



«Am 18. Dezember 2012 war ich unterwegs im Kanton Appenzell Innerrhoden. Es war Fastnachtszeit, und auf einmal sah ich auf der Hauptstrasse diese mehrstöckige Hochzeitstorte. Logistik, einmal ganz anders.»

Evelyne Binsack, Abenteurerin und Bergführerin

«Das Risiko Mensch ist unkalkulierbar»

Text: Robert Wildi

Fotografie: Markus Bertschi

Mit dem Velo vom Grimselpass bis zum Südpol fahren – auf diese verrückte Idee kam Evelyne Binsack vor elf Jahren. Doch sie liess die Bergsteigerin und Extremsportlerin nicht mehr los. Sie begann mit der Planung und reiste in die Antarktis zum Rekognoszieren. Dies vier Jahre vor dem Startschuss zur «Expedition meines Lebens» im September 2006. «Ich musste wissen, wie sich minus 55 Grad Celsius anfühlen, wie man bei solchen Temperaturen die Schuhe bindet oder im Freien auf die Toilette geht.»

Die Handhabe von Schnürsenkeln bei Extremfrost war eines von vielen Elementen, die das happige Vorbereitungsprogramm der 45-jährigen Nidwaldnerin mit Wohnsitz im Berner Oberland prägten. Körperliche Fitness und vor allem geistiges Stehvermögen waren für die 16-monatige Extremtour zwingend. Im Rückblick räumt Evelyne Binsack ein Versäumnis ein. «Ich hatte mir das Intensivvelotraining mit 40 Kilo Gepäck erspart und dachte, das würde unterwegs schon klappen.» Die Quittung folgte. In den ersten Wochen auf dem Velo litt sie unter schmerzhaften Verspannungen.

Haferflocken in der Antarktis

Da kam es Binsack wenigstens zugute, dass sie ihre Routenplanung kurzfristig angepasst und die erste Velostrecke verkürzt hatte. An der portugiesischen Atlantikküste bestieg sie ein Schiff, das sie in die USA brachte. Zuerst wollte sie durch ganz Afrika radeln, um von da auf dem Wasserweg in die Arktis zu gelangen. «Ich hatte aber Respekt davor, gleich zu Beginn

der Reise mit politischen oder religiösen Problemen konfrontiert zu werden.»

Persönliche Sicherheit wurde für Evelyne Binsack dennoch zum Thema. In Mexiko wurde sie wiederholt von Männern belästigt. «Das kostete Nerven und Energie.» Ihr damaliger Freund reiste kurzerhand aus der Schweiz an, um sie durch die Südstaaten zu begleiten. Zuvor hatte sie sich zum Schlafen jeweils hinter Felsen und Büschen versteckt und nie Feuer entfacht. «Das Risiko Mensch ist unkalkulierbar», sagt sie.

Die Übergriffe verunsicherten die hartgesottene Abenteurerin. Ein Bekannter aus der Region bot ihr für die Durchquerung der Mittelamerikäländer Guatemala, Nicaragua, El Salvador und Honduras Hilfe an und organisierte einen privaten Escort-Service. «Die von den Menschenhand ausgehende Gefahr beschäftigte mich permanent und war der unberechenbarste Punkt innerhalb meiner Reiselogistik.»

Ansonsten kam Evelyne Binsack ohne grössere Probleme durch. Im 40-Kilo-Velogeäck waren stets genug Nahrungsmittel und Wasserreserven. Nachschub kaufte Binsack unterwegs und kehrte auch mal im Restaurant ein. «Vor längeren Teilstrecken durch unbewohnte Prärie füllte ich die Taschen mit Haferflocken, Nutella, Milchpulver und Bananen.» Trockennahrung für die Antarktis. Binsack setzte von Punta Arenas in Südchile über. Das letzte Teilstück war ein 1200 Kilometer langer Fussmarsch durch Schnee und Eis. Von der Antarktisküste bis zum Südpol. Evelyne Binsack wurde von vier lokalen Reise-

führern begleitet. Im Schlepptau zog sie einen 115 Kilogramm schweren Schlitten. Die Fracht: Benzin für den Kocher, Schlafsäcke, Zelte und vor allem viel Esswaren. Ihre 80-jährige Mutter hatte für sie sogar einen grossen Schweizer Käse nach Chile geschmuggelt.

Ärger mit peruanischen Zöllnern

Einreiseprobleme hatte die Schweizerin in keinem der 16 Länder, die sie auf der Südpolexpedition durchquerte. «Ich brauchte nirgends ein Visum.» Ärger machten nur die Behörden in Peru, wo die Zöllner einen Führerschein für ihr Velo verlangten. Da sie keinen hatte, wollte man ihr das Zweirad wegnehmen. «Ich habe dann einmal ordentlich Luft geholt und in meinem schärfsten Spanisch losgewettert», lacht Evelyne Binsack. Das wirkte Wunder.

Heute ist die Abenteurerin überzeugt: Um 25000 Kilometer per Velo und zu Fuss abspulen zu können, braucht es nicht nur eine ausgeklügelte Logistik, sondern Improvisationsgeschick und vor allem Willenskraft. Woher der Mensch diese Willenskraft schöpft, fragt sie sich seit der Rückkehr vom Südpol unentwegt. Ende März dieses Jahres hat sich Evelyne Binsack auf die Suche gemacht. Mit Bergausrüstung, Kamera und einem detaillierten Routenplan im Gepäck ist die Alpinistin in den Himalaya geflogen und klettert am Mount Everest. An der senkrechten Wand muss sie mit Steigeisen, Haken, Karabinern und Seilen jeden Handgriff beherrschen. Eine logistische Herausforderung, die für einmal sogar lebenswichtig sein kann. —

Vergessen verboten:
Eine komplette Ausrüstung ist
die Basis für Evelyn Binsacks
Überlebenslogistik.





SBB CFF FFS Cargo

Wir sind da, wo Ziele gemeinsam erreicht werden.

Wir nehmen alles sehr persönlich: vor allem die Zufriedenheit unserer Kunden und die Qualität unserer Leistungen. Dank unserem Transport-Know-how verstehen wir die Bedürfnisse unserer Auftraggeber und garantieren so Dienstleistungen mit Zukunft. Für ein gemeinsames Ziel. www.sbbcargo.com

