

# cargo

CEO-Talk  
mit ASTAG-  
Präsident  
Adrian Amstutz.

S. 18

Strasse Schiene

Das neue Miteinander



- 4 Logistik in Russland, China und den USA  
**Andere Länder, andere Sitten**
- 7 Interview mit ARE-Direktorin Maria Lezzi  
**«Uns fehlen das Geld und der Boden»**
- 8 LKW-Fahrerin Schoch trifft Lokführer Steinacher  
**Zwei Wege, ein gemeinsames Ziel**
- 17 Interview mit SEV-Präsident Giorgio Tuti  
**«Vor allem auf der Strasse steigt der Druck»**
- 18 CEO-Talk mit Adrian Amstutz, ASTAG-Präsident  
**«Wir dürfen nicht mehr in alten Bahnen denken»**
- 22 Zwei Verkehrsträger – zwei Sprachen  
**Zeichen der Zeit**
- 23 Schotter  
**Gewinner, Rapper und Rangierer**
- 24 Flora und Fauna an Strasse und Schiene  
**Leben an bester Verkehrslage**
- 28 Countdown Gotthard-Basistunnel 2016  
**Fit für den grossen Berg**
- 30 Meine Logistik  
**Lisa Barzagli, Leiterin «Hospitality Office» am Festival del film Locarno**

### IMPRESSUM

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

**Gesamtauflage:** 7900 Exemplare  
**Redaktion SBB Cargo:** Pavo Prskalo (Leitung), Martina Riser, Christoph Rytz, Miriam Wassmer, Matthias Widmer  
**Redaktion Crafft:** Roy Spring (Leitung), Kristina Morf, Jean-Pierre Ritler, Pirmin Schilliger, Susanne Wagner, Robert Wildi, Peter Krebs

### Konzept, Gestaltung und Realisation:

Crafft Kommunikation AG, Zürich  
**Übersetzungen:** Tractor, Basel  
**Lithografie und Druck:** Neidhart + Schön AG, Zürich  
**Redaktionsadresse:** SBB Cargo  
«Redaktion Logistikmagazin cargo»  
Bahnhofstrasse 12, 4600 Olten  
cargomagazin@sbbcargo.com

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

**Gratisabonnement auf**  
[www.sbbcargo.com/de/abonnement](http://www.sbbcargo.com/de/abonnement)

Abonnieren Sie das Cargo Magazin schweizweit kostenlos oder lesen Sie die Online-Version unter [www.sbbcargo.com](http://www.sbbcargo.com)

Adressänderungen oder Löschung des Abonnements bitte an [cargomagazin@sbbcargo.com](mailto:cargomagazin@sbbcargo.com)



**ClimatePartner®**  
**klimateutral**

Druck | ID: 53232-1308-1004

# Gemeinsam sind wir stark

**D**ie Schweiz verfügt mit 5100 Kilometern Länge über das dichteste Eisenbahnnetz der Welt. Hinzu kommt ein Strassennetz, welches das kleine Land mit einer Länge von 71 000 Kilometern bis in die hintersten Winkel erschliesst. Diese Zahlen zeigen: Grosse Sprünge in der Infrastruktur sind heute nicht mehr möglich. Um die wachsende Bevölkerung künftig mit Gütern zu versorgen, brauchen wir dringend intelligente Lösungen.

**K**önnen wir von anderen Ländern lernen? Ein Blick auf die Verkehrsträger in den USA, Russland und China bringt überraschende Erkenntnisse (Seite 4). Zur aussergewöhnlichen Begegnung zwischen Strasse und Schiene kommt es in der Titelgeschichte: Die LKW-Fahrerin Anita Schoch und der Lokomotivführer Felix Steinacher schauen sich gegenseitig über die Schultern. Bei allen Unterschieden im Berufsalltag überwiegt die Freude an der gemeinsamen Aufgabe im Dienst der Kunden (Seite 8).

**K**önnen wir uns ein Gegeneinander von Strasse und Schiene heute überhaupt noch leisten? Die Antwort von Adrian Amstutz, Zentralpräsident des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbands ASTAG, und Nicolas Perrin, CEO von SBB Cargo, dazu ist eindeutig: Nein!

Im CEO Talk sprechen beide über Staus, den Gotthardbasistunnel und das neue Rollenverständnis von Strasse und Schiene. (Seite 18).

**L**ast but not least sind Strassen und Schienen nicht nur Wege, um von A nach B zu gelangen. Für viele Lebewesen sind sie ein natürlicher Lebensraum. Welche seltenen Arten aus Flora und Fauna ausgerechnet an den Verkehrsachsen ihre Heimat gefunden haben, lesen Sie auf Seite 24.

Ich wünsche Ihnen viel Spass bei der Lektüre.

Pavo Prskalo  
Leiter Crossmedia  
[pavo.prskalo@sbbcargo.com](mailto:pavo.prskalo@sbbcargo.com)



# Andere Länder, andere Sitten



Das russische Schienennetz erstreckt sich über sieben Zeitzonen: Cargo-Container im Bahnhof von Tscheljabinsk am Ural.

In Russland redet der Staat auf der Schiene mit,  
in China geht trotz Stau nichts ohne LKW. Und in den USA will der  
Zoll so einiges wissen. Wie sich drei Schweizer Logistikfirmen  
im Ausland schlagen.

*Autor: Pirmin Schilliger*

**I**n Nischni Nowgorod, einer Provinzmetropole an der Wolga, 400 Kilometer östlich von Moskau, fährt ein Hupac-Güterzug aus Deutschland ein. Beladen ist er unter anderem mit Tankcontainern der Bertschi AG. Das Familienunternehmen aus dem aargauischen Dürrenäsch ist spezialisiert auf den Transport rieselfähiger und flüssiger Produkte, in diesem Fall Polyurethan-Vorprodukte eines Chemiekonzerns aus Krefeld. Von dort hat Bertschi die Tankcontainer auf LKWs zuerst zum firmeneigenen Kombiterminal im Duisburger Hafen gefahren, wo die Fracht dann per Schiene in Richtung Osten aufgebrochen ist.

Die sechstägige Reise verlief exakt nach Fahrplan und ohne Zwischenfälle.

Während aus Westeuropa vor allem Spezialchemikalien nach Russland rollen, sind es auf der Rückfahrt überwiegend rohstoffnahe Chemikalien der russischen Erdölbranche. Bertschi verfügt über ein Netz von rund 50 Umschlagterminals, das sich von Westeuropa bis zum Ural erstreckt. Zur Philosophie des Unternehmens gehört die Entwicklung intermodaler Transportkonzepte. Drei Viertel der Container nach Russland nehmen den Weg übers Wasser, hauptsächlich via Rotterdam–St. Petersburg, ein Viertel läuft im Kombinierten Verkehr über die Schiene. Für die Verteilung in Russland setzt Bertschi im Einzugsbereich von 1000 Kilometern auf die Strasse, bei grösseren Distanzen eher auf die Schiene. «Zudem ver-

seit Jahren stark an. «Zu diesem wachsenden Strassenmarkt sehen wir den Kombinierten Verkehr mehr und mehr als Alternative», so Bertschi. Die dafür notwendige Markttöfung auf der Schiene steckt allerdings noch in den Anfängen. Es gibt zwar private und sich dynamisch entwickelnde Güterwagenbetreiber und Schienenoperateure. Doch die Traktion der Züge ist weiterhin fest in den Händen der staatlichen Russischen Eisenbahnen (RZD).

In jüngster Zeit nutzt Bertschi auch die transsibirische Eisenbahn für den Transport von Gütern nach China. Überdies verfolgt er gespannt, was sich entlang der alten Seidenstrasse tut. Zur Finanzierung von deren Ausbau ist kürzlich die Chinese Infrastructure Investment Bank



In China ist der LKW das dominierende Transportmittel: Geschäftsstrasse in Mong Kok, einem Distrikt von Hongkong.

An der Grenze zwischen Polen und Weissrussland müssen die Container jeweils mittels Krananlage von europäischen Normal- auf russische Breitspurwagen umgeschlagen werden. Jetzt in Nischni Nowgorod stehen die russischen LKWs bereit, um die Container einem Autozulieferer rund 200 Kilometer südöstlich zu bringen. Dieser wird die Chemikalien in Kunststoffteile für Autositze verwandeln. In der Tankreinigungsanlage von Bertschi machen Mitarbeitende unterdessen die Container für die Rückladung von chemischen Produkten aus einem russischen Werk bereit.

### Von Westeuropa bis zum Ural

Bertschi ist seit 2010 in Nischni Nowgorod präsent. Der ersten Niederlassung 2005 in St. Petersburg folgte etwas später Moskau.

senden wir ab Westeuropa viele Container per Schiene direkt in einzelne russische Empfangswerke, und zwar bis nach Sibirien», erklärt Firmenchef Hans-Jörg Bertschi. Mittlerweile zählt er in Russland auf rund 100 lokale Mitarbeitende und eine LKW-Flotte von 60 Fahrzeugen. «Der russische Markt ist für uns zum wichtigen Geschäftsfeld geworden, das dynamisch wächst, trotz Ukraine-Krise und wirtschaftlicher Flaute.»

Russland ist aufgrund seiner enormen Grösse, die sich über sieben Zeitzonen erstreckt, ein besonderer Markt. Das Schienennetz ist sehr gut ausgebaut, doch fehlen leistungsfähige Autobahnen für den Fernverkehr. Obschon die Qualität der Strassen abseits der wenigen Haupttrouten schlecht ist, steigt die Nachfrage nach flexiblen und schnellen Strassentransporten

gegründet worden. «Sobald die Schieneninfrastruktur auf dieser globalen Verkehrsachse erneuert ist, wird die Strecke interessant für den interkontinentalen Verkehr», ist Bertschi überzeugt.

### LKW-Hektik in China

Die Gondrand-Gruppe ist in China bereits seit 2001 mit einer eigenen Tochtergesellschaft aktiv. Das Basler Unternehmen, das mit mehr als 1000 Mitarbeitenden weltweit integrierte Logistiklösungen anbietet, transportiert hauptsächlich Güter zwischen den chinesischen Industriezentren und Europa auf dem Luft- oder Seeweg. «Immer häufiger kommt dafür auch der Schienenweg via Russland in Betracht», sagt Gondrand-Geschäftsführer Andreas Behnke. Bei Sendungen, für die das Terminfenster Seefracht abgelau- >

fen sei, stelle sich die Bahn als günstigere Alternative zur teuren Luftfracht heraus.

Innerhalb von China beschränkt sich der Bahngüterverkehr fast ausschliesslich auf die Beförderung von Kohle und anderen Massengütern. Containerfracht macht nur gerade 2,5 Prozent des Gütervolumens der Bahn aus. Zwar baut China derzeit das Strassen- und Schienennetz wie auch die Flughäfen im Eiltempo aus. Den Modalsplit hat dies bislang aber kaum beeinflusst. Abgesehen von der Binnen- und Küstenschifffahrt im Perlfluss- und Jangtse-Delta ist der LKW das dominierende Transportmittel – die neuen Zug-Hochgeschwindigkeitsstrecken sind für den Personenverkehr reserviert. Entsprechend hektisch geht es auf den Strassen

ankommt? «Um in China bestehen zu können, sind Geschwindigkeit, zeitnahe Informationen sowie Qualität und Kundennähe das A und O», betont Behnke.

### Logistik bei Uncle Sam

Nochmals anders präsentiert sich der Logistikmarkt in den USA: Im Güterverkehr spielt hier die Eisenbahn die Hauptrolle. Nirgendwo sonst werden so viele Waren über so riesige Distanzen auf der Schiene befördert wie in den Staaten. Für ein mittelständisches Schweizer Unternehmen wie die Schneider+Cie AG in Basel, die über ihre Niederlassung in New York den amerikanischen Markt bearbeitet, stellen sich dabei ganz besondere Herausforderungen.

über längere Strecken umgeleitet werden muss», sagt Girod. Hinsichtlich eines besseren Modalsplits liegt in den USA einiges brach. Um die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene weiter voranzutreiben, müssten allerdings viele Schienenstrecken modernisiert werden.

Weitere Schwierigkeiten für europäische Akteure im US-Markt: die Umrechnung von Gewichten und Masseinheiten vom Dezimalsystem in Zoll, Meilen, Pfund. Zudem gelten für die einzelnen Bundesstaaten unterschiedliche Gewichtslimiten auf Strasse und Schiene. Ausserdem ist der US-Zoll ziemlich neuartig: Er will nicht nur den Hersteller eines Produkts kennen, sondern auch sämt-



Im US-Güterverkehr spielt die Eisenbahn die Hauptrolle: Kohletransport im Powder River Basin, Wyoming.

zu. Deren Ausbau kann mit dem rasant wachsenden Frachtverkehr nicht Schritt halten. Zudem fehlen griffige Gesetze, um den Schadstoffausstoss der LKWs zu reduzieren.

Auch für Gondrand und seine lokalen Logistikpartner führt in China kein Weg am LKW vorbei. Wenn wieder einmal eine Ladung im Stau stecken bleibt, wird es allerdings schnell teuer. Auf dem hart umkämpften chinesischen Markt sind die Frachtpreise enormen täglichen Schwankungen unterworfen. «Hat man seine Kapazitäten nicht unter Kontrolle, sind Kundenvolumen schlecht geplant oder ist man aggressiv im Pricing, können Verluste ins Unermessliche gehen», verrät Behnke. Gondrand setzt auf über 80 chinesische Mitarbeitende, die mit den Gepflogenheiten bestens vertraut sind. Worauf es dabei

Schneider plant und koordiniert Gütertransporte im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen der Schweiz, Europa und den USA. Nach Übersee befördert das Unternehmen sowohl Container- als auch Stückgutsendungen, per Flugzeug oder per Schiff. Die Verteilung in den USA richtet sich stark nach den Bedürfnissen des Kunden und der Distanz. Diese Faktoren entscheiden, ob es auf der Strasse, Schiene oder per Luftfracht weitergeht. Daniel Girod, Leiter der Überseegeschäfte, sieht zwischen der Schweiz und den USA durchaus Ähnlichkeiten, etwa in Bezug auf Qualitäts-, Sicherheits- und Umweltschutzaufgaben. Was jedoch die Geschäfte in den USA erschwert, sind die vielerorts veralteten und überlasteten Infrastrukturen. «Es gibt Engpässe und Staus, die immer wieder dazu führen, dass der Verkehr

liche Zulieferanten. Bemerkenswert ist die wichtige Rolle von Verzollungsagenten, die den Importeur gegenüber den Behörden vertreten. Ein Vorteil dabei ist, dass über einen solchen bevollmächtigten Broker eine Warensendung bis fünf Tage im Voraus verzollt werden kann. «Das ist eine effiziente Praxis, bei der die Schweiz durchaus von den USA lernen könnte», bemerkt Girod. —

# «Uns fehlen das Geld und der Boden»

Strasse und Schiene sind in der Schweiz stark beansprucht. Maria Lezzi, Direktorin des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE), über kompakte Siedlungen, kürzere Wege und die Grenzen des Wachstums.

Interview: Pirmin Schillinger

**Die Bevölkerung wächst und wächst, ihr Flächenbedarf nimmt stetig zu. Ist die skizzierte Entwicklung ohne Verluste für Landschaft und Umwelt noch möglich?**

**MARIA LEZZI:** Eine sinnvolle Verkehrsplanung hilft die Zersiedlung zu bremsen. Sie berücksichtigt die Grundversorgung, bietet aber keine Anreize für neue räumliche Entwicklungen abseits bestehender Siedlungsräume. Wohnungen und Arbeitsplätze sollen dort entstehen, wo es bereits Verkehrsnetze gibt. Dieses Ziel verfolgt die Revision des Raumplanungsgesetzes, die anstrebt, den Boden haushälterischer zu nutzen und die Siedlungen kompakter zu gestalten, sodass am gleichen Ort nicht nur gewohnt und gearbeitet wird, sondern auch Dienstleistungen angeboten werden. Wege werden so verkürzt und Schienen und Strassen entlastet.

**Was kann das ARE zur Entschärfung des Verkehrsproblems beitragen?**

Das gemeinsam von Bund, Kantonen, Gemeinden und Städten erarbeitete Raumkonzept Schweiz hilft, bei Aus- oder Neubauten Prioritäten zu setzen. Wichtig ist, dass die Akteure aller Staatsebenen ihre Raum- und Verkehrspolitik koordinieren und – wo möglich – auch gemeinsam planen. Das ARE bringt seine vom Raumkonzept abgeleitete Haltung zur räumlichen Entwicklung bei der Infrastrukturplanung ein, beispielsweise bei der Erarbeitung des Ausbauschriffs 2030 des Strategischen Entwicklungsprogramms Bahninfrastruktur (STEP). Dabei prüfen das Bundesamt für Verkehr und das ARE, ob die vorgeschlagenen Vorhaben sich räumlich gemäss den Zielen des Raumkonzepts auswirken. Künftig strebt der Bund bei der Planung des Nationalstrassennetzes ein analoges Vorgehen an. Auch

stimmen die Agglomerationsprogramme erfolgreich Raum und Verkehr miteinander ab – mit Unterstützung des ARE und weiterer Bundesstellen.

**Welches Optimierungspotenzial gilt es auszuschöpfen?**

Ziel einer integralen Raum- und Verkehrsplanung ist eine möglichst effiziente Nutzung der Infrastrukturen und des Bodens. Das heisst insbesondere, dass sich die Besiedlung nicht mehr weiter in die Fläche ausbreitet. Werden die Raumnutzungen wie Wohnen, Arbeiten und Freizeit konzentriert, können die Wege verkürzt und

**«Wir können nicht mehr in allen Räumen parallele Infrastrukturen anbieten.»**

kann der Zuwachs des Verkehrsaufkommens gebremst werden. Die Verkehrsträger Schiene und Strasse haben unterschiedliche Stärken und Funktionen. Wir können aber künftig nicht mehr in allen Räumen parallele Infrastrukturen anbieten – uns fehlen das Geld und der Boden.

**Das ARE hat für den Personen- und Güterverkehr Verkehrsmodelle entwickelt, die auch in das Entwicklungsprogramm «Bahninfrastruktur» des Bundesamts für Verkehr eingeflossen sind – mit welchem Nutzen?**

Die Vorhaben im Rahmen des STEP-Ausbauschriffs 2030 werden explizit hinsichtlich ihrer räumlichen Wirkung geprüft und sollten daher einer weiteren Zersiedlung keinen Vorschub leisten.

**Ist ein Wachstum denkbar, das nicht seinen Tribut bei Natur, Landschaft und Umwelt fordert?**

Wachstum und Umweltschutz schliessen sich nicht a priori aus. Die Raumplanung ist bemüht, Wege zu finden, dass die künftige Entwicklung primär innerhalb der bestehenden Siedlungskörper erfolgt. Die intelligente Planung der Verkehrsinfrastruktur, etwa der Ausbau innerstädtischer Netze statt des weiteren Ausbaus der S-Bahnen in der Peripherie, unterstützt dieses Ansinnen.

**Sehen Sie auch ganz neue Lösungen?**

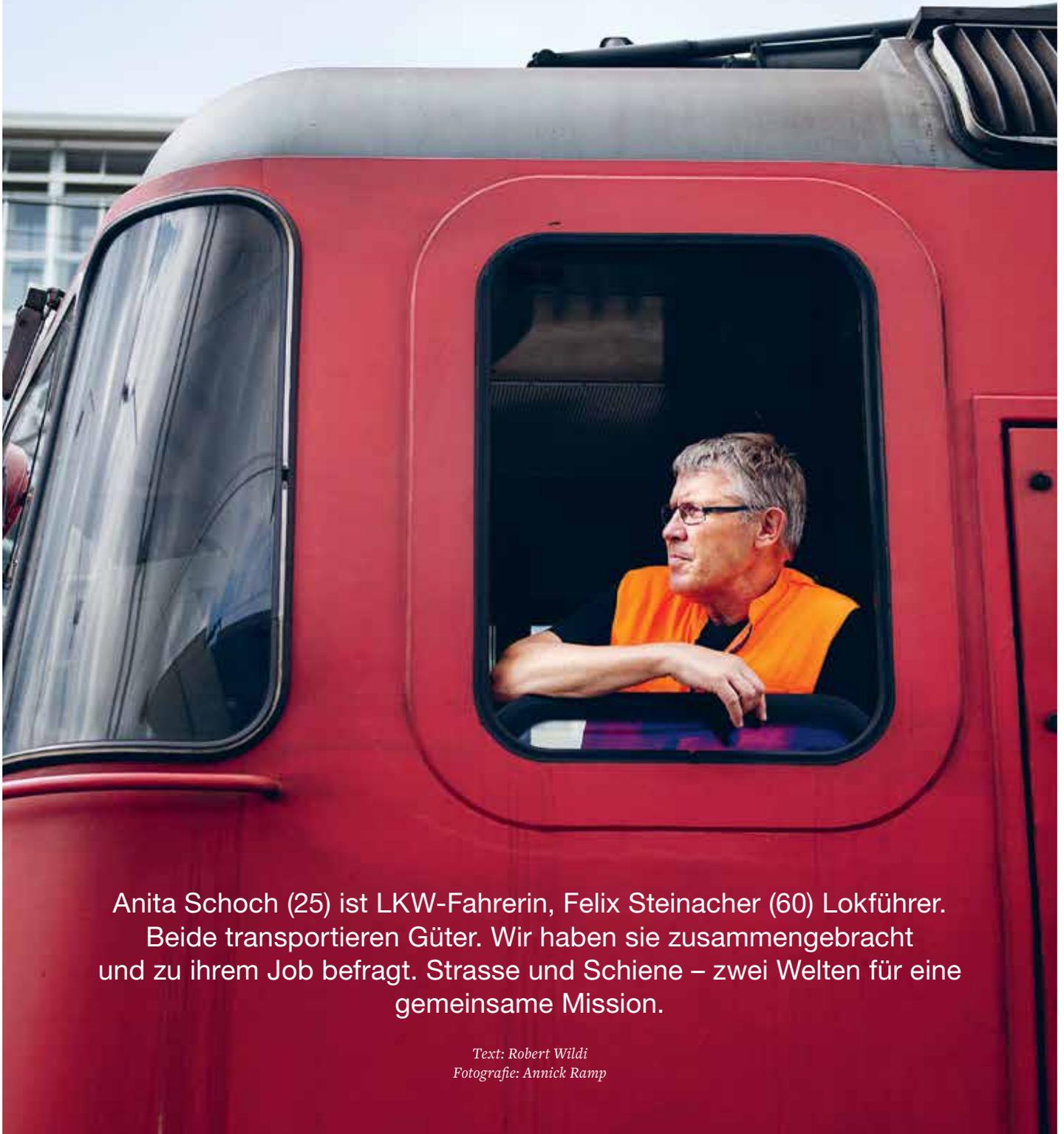
Verkehrsinfrastrukturen sind heute häufig auf die Tagesspitzen ausgelegt. Intelligente Verkehrsleitsysteme, andere Arbeits- und Schulzeiten, ortsunabhängiges Arbeiten, Carsharing, aber auch Mobility Pricing mit örtlich und tageszeitlich differenzierten Preisen können dazu beitragen, dass die Systeme über den ganzen Tag gleichmässiger ausgelastet sind. —



**Maria Lezzi** ist seit Juli 2009 Direktorin des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE). Zuvor war die promovierte Geografin stellvertretende Geschäftsführerin der Regio Basiliensis und Leiterin der Hauptabteilung Planung im Hochbau- und Planungsamt des Kantons Basel-Stadt.



# Zwei Wege, ein gemeinsames Ziel



Anita Schoch (25) ist LKW-Fahrerin, Felix Steinacher (60) Lokführer.  
Beide transportieren Güter. Wir haben sie zusammengebracht  
und zu ihrem Job befragt. Strasse und Schiene – zwei Welten für eine  
gemeinsame Mission.

*Text: Robert Wildi  
Fotografie: Annick Ramp*

**M**ontagsmorgen am Bahnhof St. Gallen. Es ist kurz nach 10 Uhr. Die «Rush Hour» der Berufspendler ist längst vorbei. Züge fahren gemächlich ein und aus, rundherum läuft der Betrieb entspannt. Wenige Passanten, ein paar wartende Taxis. Für die akustische Begleitung sorgen Unterhaltsarbeiten entlang des Bahnhofsgebäudes.

Dann taucht Anita Schoch mit ihrem Sattelschlepper auf. Knapp 14 Tonnen Leergewicht bringt das rund 14 Meter lange Gefährt auf die Waage. Die Platzverhältnisse sind eng, doch die junge LKW-Fahrerin der Camion Transport AG (CT) zirkelt ihren Koloss routiniert an parkenden Autos vorbei über ein enges Zufahrtssträsschen nach vorne in den Gleisbereich. Sie steigt rasch aus und bespricht sich mit dem Baggerfahrer, der die ohnehin schmale Fahrbahn mit seinem Vehikel versperrt. Zwei Minuten später ist der Bagger weg und wir fahren problemlos durch die Gasse. «Ach, ist doch gar kein Problem», sagt die 25-Jährige anschliessend mit bemerkenswerter Gelassenheit.

Der Partner für die aussergewöhnliche Begegnung erwartet uns weiter vorne bereits. Es ist eine rote Güterlok von SBB Cargo. Seelenruhig steht sie auf Gleis 15. In ein paar Stunden wird sie zum Tagesdienst ausrücken. Anita Schoch parkiert ihren LKW parallel zur Lok. Jetzt kommt auch der zweite Protagonist hinzu: Felix Steinacher, Lokomotivführer bei SBB Cargo.

### Pingpong der Argumente

Die beiden finden schnell ins Gespräch. Wer sie beobachtet, spürt, dass sie irgendwie im gleichen Boot sitzen, so unterschiedlich ihr Alltag auch ist. «Mich würde interessieren, wie das bei euch mit den Arbeitszeitregelungen aussieht», fragt die LKW-Fahrerin mit ihrem Ostschweizer Dialekt ganz direkt. Als Lokomotivführer sei er arbeitsrechtlich gut geschützt, erwidert Felix Steinacher. «Wir erfüllen eine genau definierte Jahresarbeitszeit mit durchschnittlicher 42-Stunden-Woche. Eine Schicht kann zwischen sechs und elf Stunden dauern», erklärt der 60-jährige Aargauer. Anita Schoch macht grosse Augen. Ihre Arbeitswoche beträgt in der Regel 46 bis 48 Stunden. «Laut Gesetz können unsere Schichten sogar 15 Stun-

den dauern. Selbstverständlich mit den verordneten Ruhepausen.»

Die Diskussion zwischen den Generationen ist lanciert. Ein Pingpong der Argumente zu Vorzügen und Nachteilen des jeweiligen Jobs. «Mir passt es hervorragend, dass ich vor mir stets freie Bahn habe und jeden Tag ganz unterschiedliche Güter mit einem Gesamtgewicht bis 1100 Tonnen transportiere.» Das mache seinen Job abwechslungsreich, spannend, nützlich, sagt Felix Steinacher, der sich einst zum Primarlehrer ausbilden liess. Bis Mitte 30 unterrichtete er. Warum der Umstieg auf die Lok? Er sei irgendwann ausgebrannt gewesen und habe diesen totalen Neuanfang gebraucht. «Ich war zwar nie Bahnfanatiker, aber trotzdem immer fasziniert von der Logistik auf der Schiene.» Nach abgeschlossener Ausbildung zum Chauffeur kam er vor 25 Jahren zu den SBB, lenkte zunächst S-Bahnen und Regionalzüge. Als sich die Lokführer um die Jahrtausendwende entweder auf den Personen- oder den Güterverkehr spezialisieren mussten, entschied sich Steinacher für Letzteres und wechselte zu SBB Cargo.

«Manchmal geht es rauer zu als im Detailhandel, doch ich weiss mich zu behaupten.»

ANITA SCHOCH

Anita Schoch hört interessiert zu. Die 1100 Tonnen beeindruckten sie schwer. «Da kann ich mit meiner Ladekapazität von maximal 14 Tonnen nicht wirklich mithalten», schmunzelt sie. Immerhin könne sie auch schwere 40-Tonner lenken. Die «freie Bahn» der Lok bleibe in ihrem LKW-Alltag meist Wunschdenken. Regelmässige Staus machen einen Strich durch die Rechnung, ebenso unpassierbare Zufahrtsstrassen im Stadtverkehr wegen falsch parkender Autos, anderer LKWs oder Baggerfahrzeugen, wie eben hier am Bahnhof St. Gallen erlebt. «Manchmal bin ich länger blockiert, was zu verspäteten Lieferungen bei Kunden führt. Je nach Dringlichkeit und Laune des Empfängers muss ich dann auch mal eine wütende Tirade über mich ergehen lassen», räumt die junge Chauffeuse ein. Leer schlucken und die Gemüter beruhigen, laute dann ihr Motto.

Meistens klappt das prima. Als ausgebildete Detailhandelsfachfrau hat sie den professionellen Umgang mit Kundschaft gelernt. «In der von männli- >

Alles andere als ein Bürojob:  
typischer Arbeitstag der  
LKW-Fahrerin Anita Schoch.





Mit vollem Elan dabei: Lokführer  
Felix Steinacher mit seiner Re 420  
im Bahnhof St. Gallen.

«Mir passt es hervorragend,  
dass ich vor mir  
stets freie Bahn habe.»

FELIX STEINACHER

chem Testosteron dominierten Lastwagen- und Gütertransportbranche geht es zwar markant rauer zu als im Detailhandel, doch ich weiss mich zu behaupten», hält die als Bauerntochter aufgewachsene Frau fest. Die zahlreichen Kontakte mit ganz unterschiedlichen Menschen gehören für Anita Schoch neben der Faszination für LKWs zu den Highlights in ihrem Beruf. «Ich geniesse die kurzen Schwätzchen an jeder Abladestelle, es wird gescherzt und auch über persönliche Dinge gesprochen.»

Felix Steinacher beschreibt sich ebenfalls als kommunikativen Typ. Er räumt jedoch ein, dass diese Komponente in seinem Berufsalltag tendenziell zu kurz komme. An den Zielbahnhöfen, die er mit seinen Güterzügen anpeilt, hat er mit dem Ablad der Ware nichts zu tun und daher auch keinen direkten Kundenkontakt. «Das vermisse ich schon etwas.» Er erlebe auch ganze Einsatzschichten, ohne dabei einen einzigen Menschen anzutreffen. Wo einst verbale Interaktion mit Bahnhofsvorständen oder Rangierpersonal stattgefunden habe, springe heute häufig die Technik ein. «Bis vor Jahren setzte SBB Cargo zwei Personen ein, um die Güterzüge zu kontrollieren und zu vermessen. Heute übernimmt häufig die Elektronik diesen Job. Die bis auf zwei Kommastellen genau erfassten Daten werden mir online direkt auf einen Bildschirm im Führerstand übermittelt.»

Felix Steinacher beklagt sich nicht. Dass der Kostendruck auch im Gütertransport konstant steige und den technischen Fortschritt damit beschleunige, ist ihm klar. Die Entwicklung hat Steinacher in seinem Führerstand etwas einsamer, dafür sein persönliches Anforderungsprofil vielseitiger gemacht. «Im Gegensatz zu früher lege ich heute zum Beispiel selber Hand an, wenn es um die Verkopplung der Lok mit einem Güterwaggon geht.»

Anita Schoch möchte wissen, ob solche Schwerarbeit einem 60-Jährigen noch zumutbar sei. Felix Steinacher lacht. «Ich bin körperlich noch gut beieinander und bewältige solche Chargen problemlos.» Dass der Lokführerjob körperlich anspruchsvoll sei, bestätigt er gleichwohl. Vor allem die Rhythmuswechsel bei der Arbeitszeit mit Einsätzen, die früh-

morgens um 2 Uhr beginnen, habe er mit 45 auf jeden Fall lockerer weggesteckt als heute.

«Wie ist denn das bei dir mit der physischen Belastung, Anita?», fragt der Vater von drei Kindern, die alle älter sind als seine Gesprächspartnerin. In der Tat gebe es hie und da Lieferungen, die sie aufgrund der geringen Spannweite ihrer Arme beim Ablad vor physikalische Probleme stelle. «Dann habe ich so meine Tricks und schaffe es in der Regel, dass mir der Kunde vor Ort freundlicherweise zur Hand geht», sagt die eher klein gewachsene mit einem Augenzwinkern. Gerade in den frühen Morgenstunden sei an der Lieferadresse aber manchmal niemand zugegen. Dann stellt sie die Palette mit ihrem Hubstapler auch mal vor den Eingang und informiert den Kunden per Telefon.

Arbeitsbeginn für die LKW-Fahrerin ist jeweils um 5.45 Uhr in der CT-Lastwagenzentrale Schwarzenbach bei Wil SG. Diese liegt direkt an der Autobahn und verfügt über einen Schienenanschluss. Güterzüge bringen die Ware mitten in der Nacht. Schoch und ihre Berufskollegen – darunter auch einige Frauen – beladen ihren LKW gemäss Einsatzplan. Zieldestination der jungen Chauffeuse ist meist die Stadt St. Gallen, wo sie bis zur Mittagszeit durchschnittlich 12 bis 15 Kunden mit allerlei Gütern beliefert. «Von Pflanzen über Farbtöpfe, Kartonagen bis zu ganzen Motortriebwerken transportieren wir alles, was Gott schuf», sagt Schoch. Einzige Ausnahmen: «Alles, was lebt oder gefroren ist.»

«Eine logistische Meisterleistung»

Steinacher steigt in seinen Führerstand und macht seine Lok startklar. Die Vorbereitungsarbeiten für seine heutige Standardtour, die über Wil und Winterthur bis zum Rangierbahnhof Limmattal (RBL) in Dietikon führen wird, dauern in der Regel 20 bis 30 Minuten. Wir sitzen in einer kleinen, vierachsigen Lok. «Bei den sechsachsigen Modellen dauert die Prozedur nur unwesentlich länger», erklärt er. Normalerweise startet er seine Dienste am Bahnhof Bülach oder am RBL Dietikon. Es sind meist flexible Tou- >

«Ich geniesse die  
kurzen Schwätzchen an jeder  
Abladestelle.»

ANITA SCHOCH

## Zahlen und Fakten

# Lok vs. LKW

ren, die täglich je nach Fracht und Zielort neu geplant und getaktet werden. «Eine logistische Meisterleistung», schwärmt Steinacher, der sich vor Jahren selbst mal für eine Stelle im Planungsteam interessierte. «Nach ein paar Schnuppertagen spürte ich jedoch, dass dieser permanente Stress nichts für mich ist.»

Langsam denke er sowieso ans Kürzertreten. Steinacher öffnet einen Brief. Absenderin ist SBB Cargo. «Der war heute Morgen in meinem Briefkasten.» Es ist die erhoffte Bestätigung, dass Steinacher sein Arbeitspensum per zweite Jahreshälfte 2015 auf 90 Prozent reduzieren kann. Die Freude ist dem Lokomotivführer anzusehen. Bis zu seiner Pensionierung in fünf Jahren werde er mit vollem Elan dabei sein, allenfalls sein Pensum stufenweise weiter reduzieren. «Sofern mein Arbeitgeber damit einverstanden ist.»

Allmählich drängt die Zeit, um Punkt 14.30 Uhr müssen die Räder des 80-Tonnen-Vehikels in Richtung Wil losrollen. Die Verabschiedung von Anita

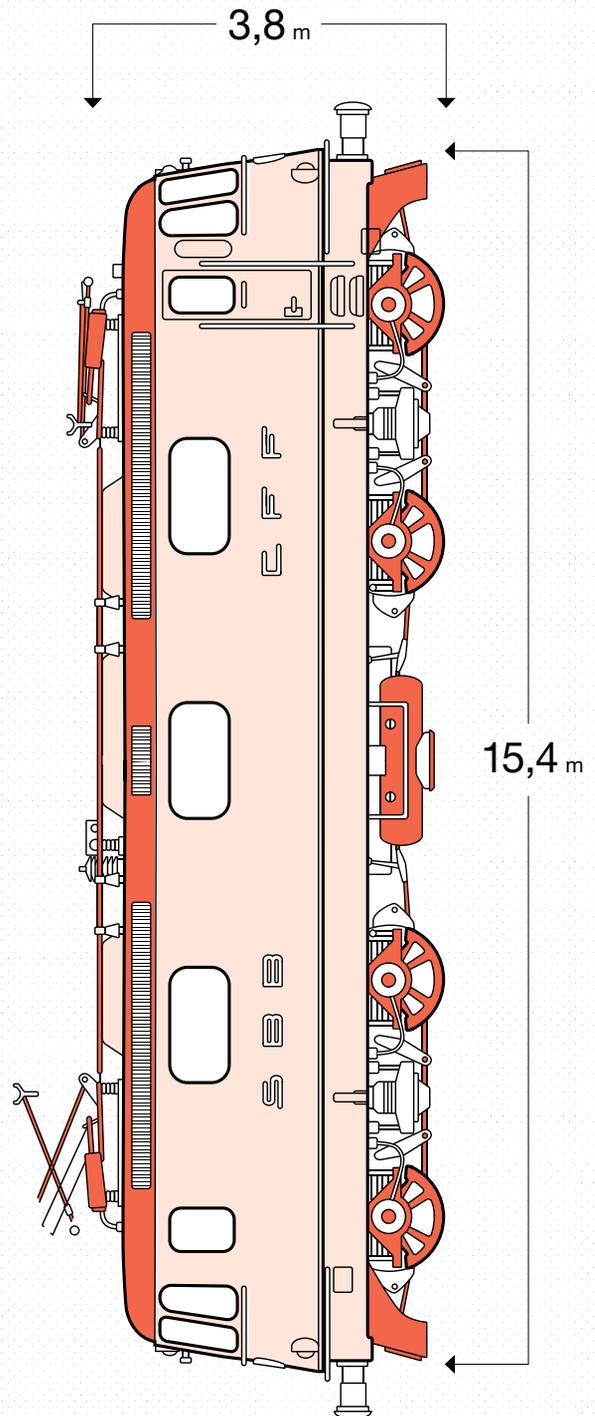
«Ich war zwar nie Bahnfanatiker,  
aber trotzdem immer fasziniert  
von der Logistik auf der Schiene.»

FELIX STEINACHER

Schoch ist herzlich. Beiden ist anzusehen, dass sie den Einblick in die verwandte und doch so fremde Welt des Gegenübers genossen und viel Wissenswertes erfahren haben.

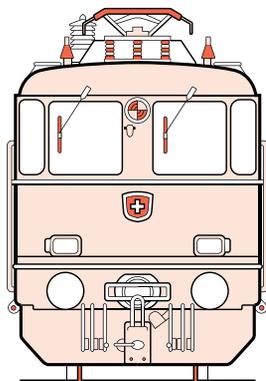
Anita Schoch legt den Rückwärtsgang ein. Mit Coolness und Präzision navigiert sie ihr 14 Meter langes Vehikel über das enge Strässchen zurück auf den Platz vor dem Haupteingang des Bahnhofs. Das Steuerrad scharf links eingeschlagen geht es in Richtung Autobahn, zurück nach Schwarzenbach, wo wir heute Morgen gemeinsam die Tour in Angriff genommen haben. Es folgt ein letzter Zwischenhalt: Gossau SG, wo sie bei einem Kunden mehrere Paletten mit Zimmerfarben abholen muss.

Zum wiederholten Mal beweist Anita Schoch heute, wie genau sie mit ihrem LKW-Hinterteil die Laderampe treffen kann. Zentimeterarbeit. Die Farbtonen müssen heute Nacht in Schwarzenbach auf den Güterzug verladen werden. Am Empfang warten freundliche Gesichter. «Schreiben Sie unbedingt, dass immer nach Besuchen von Anita die Stim- >



## Cargo Lokomotive

Re 420



Leistung 4700 kW

Geschwindigkeit 140 km/h

Baujahr 1982

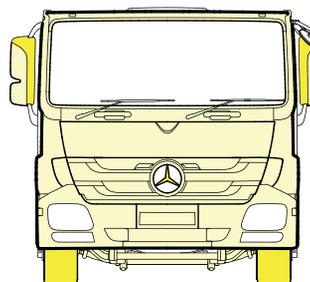
Preis CHF 3,8 Mio. (1982)

Produktionsland CH

 80 t

## Mercedes Actros

1841



Leistung 300 kW

Geschwindigkeit 80 km/h

Baujahr 2007

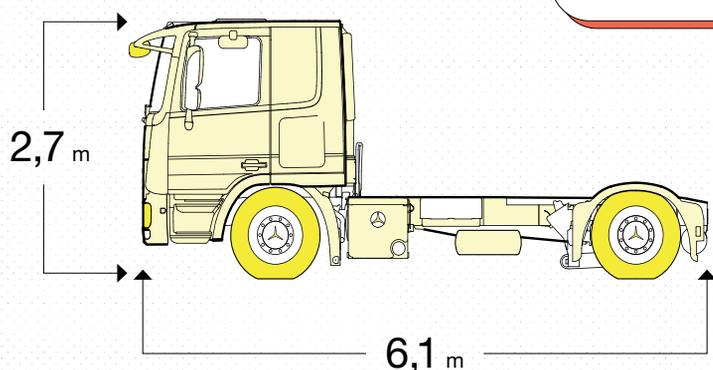
Preis CHF 230 000

Produktionsland D/TR

 14 t

 **Die Re 420** ist mit 277 abgelieferten Lokomotiven die bisher grösste Triebfahrzeugserie in der Schweiz. Die *Universallokomotive* – auch *Bo'Bo'* genannt – wurde von 1964 bis 1985 in Verkehr gesetzt.

 **Der Actros** ist das Flaggschiff von Mercedes-Benz in der schweren Klasse. Er wurde 1996 lanciert, seit 2011 ist die zweite Generation auf dem Markt. Bis 2013 wurden 750 000 Exemplare gebaut.



Hätten Sie's gewusst? Testen Sie Ihre Kenntnisse des Güterverkehrs auf Schiene und Strasse im Online-Quiz.

[tiny.cc/schienenkompetenz](http://tiny.cc/schienenkompetenz)



«...mung in unserem Abfertigungsteam markant besser ist», sagt ein Angestellter.

Das Kompliment wirkt, die Zufriedenheit weicht nicht mehr aus dem Gesicht der Chauffeuse. Sie wird noch heiterer, als kurz vor der Ankunft in Schwarzenbach auf der Landstrasse ihr Freund entgegenkommt. Auch er ist Berufs-LKW-Fahrer. Mit Licht- und Hupsignalen wird der Moment gefeiert. «Mein Partner ist ein echter Freak, der Ledersitze und allerlei weitere Specials in seinem Laster verbaut hat», verrät Anita Schoch. Gemeinsam besuchen die beiden in der Freizeit LKW-Treffen.

Wir erreichen den Fuhrpark. Es ist kurz nach 16 Uhr. Vor über zehn Stunden hat Anita Schoch hier ihren Arbeitstag begonnen und macht sich jetzt ans Entladen der Farblieferung. Ist danach Feierabend? «Eher nicht», sagt sie ohne Missmut. Eventuell habe

der Chef noch einen Extraauftrag. Tatsächlich: Tagsüber ist auf dem Schienenweg neue Ware eingetroffen. Die Lieferungen müssen noch heute zu den Kunden raus. Weil Anita Schoch ihre Tour verhältnismässig früh beendet hat, muss sie nochmals los. Zum wiederholten Mal karrt die junge Frau mit dem Hubstapler vollbepackte Paletten in ihren LKW. Dann startet sie den Motor und rollt in Richtung Autobahn. Ihr Ziel: Die engen Strassen von St. Gallen City. —

## INTERVIEW

## Giorgio Tuti

### «Vor allem auf der Strasse steigt der Druck»

**Herr Tuti, Sie sind Präsident der Gewerkschaft des Verkehrspersonals (SEV). Wie stark leiden Schweizer Lastwagenfahrerinnen und Lokführer unter der internationalen Konkurrenz?**

Deutlich stärker als früher. Beide Berufsgattungen stehen unter wachsendem Druck aus ganz Europa. Für das Lastwagenpersonal ist dieser noch intensiver. Dies, weil beim Lokpersonal höhere Anforderungen bestehen, etwa in Bezug auf Sprachkompetenzen, aber auch betreffend Strecken- und Fahrzeugkenntnisse.

**Also gibt es auch mehr Lohndumping auf der Strasse?**

Das trifft zu. Während sich das Bahnpersonal aufgrund von Gesamtarbeitsverträgen auf gesicherte Arbeitsbedingungen verlassen kann, wird der Kostendruck auf der Strasse voll aufs Personal abgewälzt.

**Trotzdem hat Schweizer Fahrpersonal meist den Vorrang. Weshalb?**

Schweizer Fahrerinnen und Fahrer auf der Schiene wie Strasse zeichnen sich in der Regel durch hohe Zuverlässigkeit, solide Ausbildungsqualität und überdurchschnittliche Produktivität aus. Im Moment ist die Mehrheit der Transporteure bereit, für diese Qualität auch höhere Löhne zu bezahlen. Aber wie erwähnt: Vor allem auf der Strasse steigt der Druck.

**Wie haben sich die Arbeitsbedingungen in den letzten Jahren verändert?**

Die Anforderungen betreffend Produktivität sind markant gestiegen. Die Belastungsgrenzen auf Strasse wie Schiene sind heute stärker ausgereizt als noch vor zehn oder zwanzig Jahren.

**Können Sie das konkretisieren?**

Bei der Bahn sind es vor allem dichtere Dienstpläne, welche die Gesundheit beeinträchtigen können. Insbesondere bei den SBB hat 1999 die Divisionalisierung (das Zuteilen der Lokführer zu einer festen Division wie Personenverkehr oder Güterverkehr; Anm. d. Red.) dazu geführt, dass der Berufsalltag eintöniger geworden ist. Dadurch kann das soziale Leben belastet werden kann.

**Der in dieser Ausgabe porträtierte Lokführer räumt ein, dass die Anforderungen gestiegen seien. Sein Job sei aber nicht eintönig, sondern im Zuge der zunehmenden Automatisierung eher spannender geworden.**

Bei jeder Veränderung gibt es Zufriedene und Enttäuschte. Wir hören allerdings häufig, dass die einseitigen Dienstpläne mit sehr vielen Nachttouren im Güter- und Wochenendeinsätzen im Personenverkehr eine Belastung sind.

**Was bedeuten die Veränderungen im Arbeitsalltag für die Sicherheit?**

Die voranschreitende Technik trägt zur Sicherheit bei, aber sie fördert auch Produktivitätserwartungen und bringt keine Entlastung betreffend Leistungsdruck und Verantwortung. Die Sicherheitsstandards sind über die Jahre hinweg praktisch identisch geblieben. Allerdings hat sich deren Überwachung verändert, von einer präventiven zu einer punktuellen Kontrolle.

**Müsste mehr kontrolliert werden?**

Ja. Einerseits erwarten wir auf der Schiene intensivere Sicherheitskontrollen durch das Bundesamt für Verkehr (BAV). Vor allem aber auf der Strasse sind sowohl technische Kontrollen als auch solche zu Arbeits- und Ruhezeiten deutlich zu verstärken. Denn der Kostendruck hat dazu geführt, dass viele LKW-Chauffeure mittlerweile auf eigene Rechnung fahren. Das führt zu einer gewissen Selbstaussbeutung, welche die Sicherheit gefährdet. Die Strasse zieht einen Wettbewerbsvorteil gegenüber der Bahn daraus, dass sie weniger strenge Vorschrif-

ten hat. Dass diese dann auch noch weniger eng kontrolliert werden, kann eigentlich nicht sein.

**Wie stellen die Transporteure sicher, dass auch künftig genügend Lastwagenfahrer- und Lokführernachwuchs vorhanden ist?**

Die Unternehmen selbst stehen in der Verantwortung, genügend Ausbildungsplätze bereitzustellen. Sie können aber insbesondere mit geeigneten Massnahmen bei der Arbeitsplanung und mit stärkerer Rücksicht auf die sozialen Bedürfnisse des fahrenden Personals dafür sorgen, dass die Verweildauer im Beruf steigt. Verheerend wäre es, wenn der bestehende Lohnschutz bei den Schweizer Bahnen durch Entschiede der Aufsichtsbehörde zerstört würde und das Lohnniveau ins Wanken käme. Damit wäre weder den Unternehmen noch der Betriebssicherheit gedient.

**Droht ein Fahrermangel?**

Auf der Schiene ist er bereits Tatsache. Zurzeit gibt es in ganz Europa viel zu wenig Lokführerinnen und Lokführer. Das ist einerseits auf das Verkehrswachstum zurückzuführen. Andererseits haben viele Unternehmen in den letzten Jahren die Ausbildung sträflich vernachlässigt. Da herrscht sicher Nachholbedarf. —



**Giorgio Tuti** ist seit 2009 Präsident der Gewerkschaft des Verkehrspersonals (SEV) und seit 2010 auch Vizepräsident des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes (SGB). Zudem ist er Mitglied der Leitung der European Transport Workers Federation (ETF) mit Sitz in Brüssel.

# «Wir dürfen nicht mehr in alten Bahnen denken»

Wie sieht eine gemeinsame Zukunft des Strassen- und Schienengüterverkehrs aus? Gespräch zwischen Adrian Amstutz, Zentralpräsident des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbands (ASTAG), und Nicolas Perrin, CEO von SBB Cargo, über Staus, Subventionen und Lohndumping.

Interview: Roy Spring

Fotografie: Samuel Trümpy

**Herr Amstutz, als ASTAG-Zentralpräsident vertreten Sie die Interessen der Strasse offensiv. Ist die Schiene Ihr Feindbild?**

**ADRIAN AMSTUTZ:** Quatsch! Aber es wäre ja noch schöner, wenn der Strassentransport, der unsere Bevölkerung und unsere Wirtschaft tagtäglich pünktlich mit Gütern versorgt und letztlich noch den Kehricht wegräumt, seine Interessen nicht darlegen dürfte! Aber: Wir müssen das Potenzial aller Verkehrsträger optimal ausschöpfen. Es braucht Schiene, Strasse, Wasser und Luft. Die ASTAG steht zum Prinzip der Ko-Modalität.

**Herr Perrin, stellen Sie in der gegenseitigen Beziehung eine Veränderung fest?**

**NICOLAS PERRIN:** Ja, sicher! Jeder Verkehrsträger hat seine Stärken. Die geschickte Kombination bringt den Kunden am meisten Nutzen, und daran orientieren wir uns. Diese Erkenntnis hat sich auch mehrheitlich durchgesetzt.

**AMSTUTZ:** Wir dürfen nicht mehr in alten Bahnen denken. Denn am Ende geht es bei allen Verkehrsträgern immer um die Bedürfnisse der Kunden. Der Kunde ist König! Aber natürlich gibt es hüten wie drüben noch immer gewisse ideologische «Karrenspuren». Aber zum Glück sind sie nicht mehr so tief wie auch schon.

**Viele ASTAG-Mitglieder sind zugleich Kunden von SBB Cargo. Passt das zusammen?**

**AMSTUTZ:** Sehr gut sogar! Sehen Sie, seit Jahrzehnten wird in der Politik oft und gerne von Verlagerung gesprochen. In der

Praxis aber kommen Güter dort auf die Schiene, wo es logistisch Sinn macht und es sich finanziell einigermaßen lohnt. Und hier leisten namhafte ASTAG-Mitglieder einen wesentlichen Beitrag. Ich behaupte: Ohne Strassentransportunternehmen stünde der Schienengüterverkehr heute nicht da, wo er mittlerweile hingekommen ist. Im Übrigen ist ja die ASTAG selbst Aktionär bei der Hupac!

«Wir müssen das Potenzial aller Verkehrsträger optimal ausschöpfen.»

ADRIAN AMSTUTZ

**PERRIN:** SBB Cargo hat vor über 40 Jahren gemeinsam mit Strassentransporteurern die ersten kombinierten Verkehre entwickelt. Heute kann ich feststellen, dass diejenigen Lastwagenunternehmen, die auf die Ko-Modalität setzten, sehr erfolgreich unterwegs sind. Wir können uns zum Dank also mal gegenseitig zum Bier einladen.

**Internationale Konkurrenz macht den inländischen Unternehmen das Leben schwer. Der Arbeitsmarkt gerät unter Druck, hinzu kommt der starke Franken. Wie gehen Sie damit um?**

**PERRIN:** Der starke Franken bringt alle Schweizer Transportunternehmen noch stärker unter Druck. Das wird nicht ohne Folgen bleiben und uns alle fordern. Ich plädiere für einen fairen Wettbewerb. Es geht auch um den Schutz der Mitarbeiten-

den. Diese haben gerechte Anstellungsbedingungen verdient, die leider heute im europäischen Strassenverkehr nicht mehr selbstverständlich sind und teilweise mit Füßen getreten werden. Darum braucht es Spielregeln wie das Kabotageverbot.

**AMSTUTZ:** Im grenzüberschreitenden Geschäft stehen Schweizer Transportunternehmen seit Jahren unter Druck, weil ausländische Mitbewerber mit viel günstigeren Kostenstrukturen arbeiten können. Mit der Frankenstärke steigt der Anreiz, mit im Ausland zugelassenen Nutzfahrzeugen auch Transportaufträge innerhalb der Schweiz durchzuführen. Wir fordern die strikte Durchsetzung der geltenden Kabotagebestimmungen. Für die ASTAG völlig ausgeschlossen ist jede weitere Zusatzbelastung für das Transportgewerbe. Insbesondere kommt eine Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags, wie es im Rahmen des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) derzeit geplant ist, für die ASTAG auf keinen Fall in Frage.

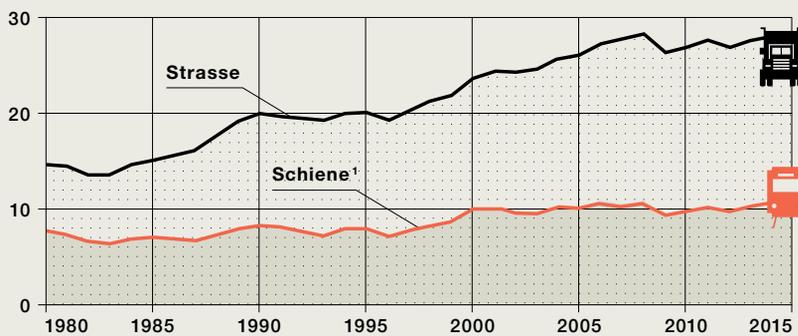
**Die Schiene gilt als umweltfreundliches Transportmittel, während Strassentransporteur von tiefen Dieselpreisen und billigen Arbeitskräften profitieren. Machen Sie mit Dumpingpreisen den Markt kaputt?**

**AMSTUTZ:** Der Strassentransport nimmt seine umweltpolitische Verantwortung mehr als ernst und verbessert mit Milliardeninvestitionen in moderne Fahrzeuge die Ökobilanz laufend. Bei einem Nutzfahrzeug der Euro-Norm 6 liegen die Schadstoffemissionen inzwischen bei nahezu null. In stark belasteten Stadttei- >

«Wir können uns zum Dank mal  
gegenseitig zum Bier einladen.»  
Nicolas Perrin und Adrian Amstutz  
im Bahnhof Bern.



**TRANSPORTLEISTUNG GÜTERVERKEHR** — Entwicklung in der Schweiz.  
in Milliarden Nettotonnenkilometer



Strasse und Schiene: Zwischen 1980 und 2013 legte die Transportleistung in der Schweiz um 88% zu. Dabei stieg der Güterverkehr auf der Strasse mit 149% deutlich stärker als jener auf der Schiene mit 33%. 2014 verzeichnete der Schienengüterverkehr im Vergleich zum Vorjahr ein Plus von 4,6%.

<sup>1</sup> Nettotonnenkilometer ohne Eigengewicht der Güterfahrzeuge (inkl. Anhängern), Container und Wechselbehälter im Kombinierten Verkehr

Quelle: Gütertransportstatistik (GTS), Statistik des Öffentlichen Verkehrs (OeV) 2015

len kommt heute sauberere Luft aus dem Auspuff, als der Lastwagen ansaugt! Klar, die Dieselpreise sind vorübergehend gesunken. Mittelfristig zeigt der Trend aber klar nach oben.

**PERRIN:** Dass die Strasse so viel macht, ist sicherlich positiv. Aber auch wir bleiben dran und fahren zum Beispiel heute bereits mit 75 Prozent erneuerbarem Strom. Der ganz grosse Vorteil der Bahn liegt darin, auf wenig Fläche sehr grosse Mengen zu bewegen.

**AMSTUTZ:** Tatsache ist aber auch, dass bei uns die Kosten in den letzten Jahren im Vergleich weitaus stärker gestiegen sind. Nur schon mit der Schwerverkehrsabgabe (LSVA) liefert die Branche jährlich 1,5 Milliarden Franken an den Staat ab – notabene zur Mitfinanzierung der Schiene. Für ein 40-Tonnen-Fahrzeug ist das rund 1 Franken pro Kilometer, der an den Staat abgeliefert werden muss. Dazu kommen Abgaben, Steuern und Gebühren, die massive Löcher in die Buchhaltung reissen. Die Löhne der Chauffeure liegen weit über denjenigen in den Nachbarländern. Von Dumping kann also keine Rede sein.

**Wie stellt die ASTAG sicher, dass Schweizer Transporteure konkurrenzfähig bleiben?**

**AMSTUTZ:** Wie der Schienengüterverkehr ist auch der Gütertransport auf der Strasse auf bessere Rahmenbedingungen an-

gewiesen. Dazu gehört in erster Linie, dass das bestehende Regulativ nicht weiter verschärft wird und es stattdessen eine Entlastung im fiskalischen und administrativen Bereich gibt. Ich wiederhole mit Nachdruck: Eine Erhöhung der Abgabenlast ist absolut tabu. Darum steht die ASTAG auch hinter der Milchkuh-Initiative, die alle neuen Abgaben einem fakultativen Referendum unterstellen will.

**«Die Kapazität auf der Verkehrsinfrastruktur wird gesamthaft knapper.»**

NICOLAS PERRIN

**PERRIN:** Ein verlässliches Regulativ ist für beide wichtig. Auch unsere Seite ist überreguliert, vor allem im grenzüberschreitenden Verkehr. Hier dominieren nationale Spezifika, die unnötige Komplexität generieren. Bei der Finanzierung gibt es eine positive Richtung. Mit FABI hat das Volk einer soliden Finanzierung der Bahninfrastruktur zugestimmt. Die Strasse wird voraussichtlich mit der NAF folgen. Damit können beide zufrieden sein.

**Der Strassenverkehr stösst an seine Kapazitätsgrenzen. Staus und Unfälle**

**auf National- und Hauptstrassen sind das Resultat. Wie weiter?**

**AMSTUTZ:** 2014 gab es 21 451 Stautunden. Das sind über 2 Jahre mit 24 Stunden Stau pro Tag. Das schlimmste aber ist: 85 Prozent aller Staus entstehen wegen vernachlässigtem und nicht bedarfsgerechtem Ausbau der Infrastruktur. Die negativen Folgen sind nicht nur Zeitverlust, Behinderungen und Unfälle, sondern vor allem massive volkswirtschaftliche Kosten. Und auch das Klima leidet durch den staubedingt hochgetriebenen CO<sub>2</sub>-Ausstoss. Das ist absurd! Deshalb braucht es nach FABI für die Schiene auch ein umfassendes Modernisierungsprogramm für die Strasse inklusive Kapazitätserweiterungen. An allererster Stelle stehen Engpassbeseitigungen auf den Nationalstrassen.

**PERRIN:** Die Kapazität auf der Verkehrsinfrastruktur wird gesamthaft knapper. Neben den Ausbauten, die wegen den aufwendigen Verfahren sowohl für die Strasse wie auch für die Schiene immer länger dauern, wird deshalb eine intelligente Ko-Modalität umso wichtiger. Eine isolierte Betrachtung der beiden Verkehrsträger können wir uns politisch und zunehmend auch wirtschaftlich nicht mehr leisten.

**Wie kann sich der Schienengüterverkehr behaupten? Wo sehen Sie seine Kernaufgabe?**

**AMSTUTZ:** Der Schienengüterverkehr ist heute nur konkurrenzfähig, weil ihn sein Konkurrent, der Strassentransport, zwangsweise subventioniert. Das kann es nicht sein. Die Schiene ist im Gesamtgüterverkehr zu wichtig, sie muss sich im Wettbewerb selbst behaupten. Ich bin überzeugt, wenn man SBB Cargo endlich in die betriebliche Freiheit entliesse und privatwirtschaftlich arbeiten lässt, kann sie es auch.

**PERRIN:** Wir stehen bereits sehr hart im Wettbewerb und haben uns in den letzten Jahren unternehmerisch massiv entwickelt. Das neue Gütertransportgesetz bestätigt diesen Weg. SBB Cargo selbst erhält nur noch wenige Subventionen für Leistungen, die wir aus rein unternehmerischer Sicht nicht mehr erbringen würden. Diese werden in den nächsten Jahren



**Adrian Amstutz**, 62, ist seit 2008 Zentralpräsident des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbandes (ASTAG) mit Hauptsitz in Bern, dem in 18 regionalen Sektionen rund 5000 Strassentransportfirmen angehören. Amstutz ist SVP-Nationalrat und Fraktionschef der Partei sowie Exekutivrat von Swiss Olympic. Er ist Miteigentümer des Architektur- und Bauleitungsbüros Amstutz Abplanalp Birri AG und lebt in Sigriswil BE.



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

vollständig abgebaut. Unabhängig davon erhält natürlich die Infrastruktur Unterstützung aus dem FABI-Topf. Diese ist für den Ausbau des Netzes und den Erhalt der Substanz unabdingbar.

**Wo sehen Sie Möglichkeiten, um gemeinsame Ziele zu erreichen?**

**PERRIN:** Logistik und im Speziellen der Gütertransport sind wesentliche Standortfaktoren. Nicht nur die Unternehmen, sondern auch die Bevölkerung sind auf ihr reibungsloses Funktionieren angewiesen. Darum staune ich manchmal über den tiefen Stellenwert, den unsere Branche in der Schweiz bei Politikern, aber auch bei Managern hat. Die Schuld sehe ich allerdings nicht zuletzt bei uns selbst. Wir sind zu schwach organisiert und zu stark verzettelt. Hier sehe ich Potenzial, das wir gemeinsam anpacken müssen und auch wollen.

**AMSTUTZ:** Die Strassentransporteure in der Schweiz sind seit Jahren bestrebt, ihr sehr grosses Know-how auch im Schienengüterverkehr einzubringen – schauen Sie etwa das Erfolgsmodell Cargo Domizil an. Seitens der Bahnunternehmen ist hier durchaus Offenheit zu spüren. Die Schweiz hat in den letzten Jahren gegenüber dem Ausland deutlich an Standortgunst in der Logistik verloren. Hier müssen wir ansetzen, die Politik ist dringend gefordert. Wir müssen die Rahmenbedingungen für alle Verkehrsträger so verbessern, dass möglichst effiziente, kostengünstige und kundengerechte Transportdienstleistungen möglich sind.

**Der Gotthard-Basistunnel setzt neue Massstäbe im Schienengüterverkehr. Ist das Jahrhundertprojekt auch für Sie ein Grund zur Freude?**

**AMSTUTZ:** Zuerst müssen wir uns bewusst sein, dass der Gotthard-Basistunnel zu einem sehr grossen Teil vom Strassentransportgewerbe bezahlt wurde. Jährlich floss und fliesst rund 1 Mia. Franken an Erträgen aus der LSVa in die Finanzierung der NEAT und weiterer Eisenbahn-Grossprojekte. Kann damit die Verlagerung des alpenquerenden Verkehrs von Grenze zu Grenze – nicht von Erstfeld nach Airolo –

umgesetzt werden, so entspricht dies dem Auftrag des Volks. Dahinter stehen wir selbstverständlich. Jedoch befürchten wir, dass der neue Basistunnel am Gotthard verstärkt dem Personen- statt dem Güterverkehr auf der Schiene dienen wird. Deshalb wird unsere Freude durch den Sinn für die Realität getrübt.

**PERRIN:** Es ist der politische Wille und sinnvoll, dass der Basistunnel mehrheitlich dem Güterverkehr zu Verfügung steht. Die gesamte SBB und selbstverständlich auch ich persönlich werden sich dafür einsetzen. Mit dem neuen Gütertransportgesetz werden sogenannte Netznutzungspläne eingeführt, die die notwendige Kapazität für den Güterverkehr langfristig absichern.

**Wie sehen Sie die Situation in der Schweiz auf Strasse und Schiene in zehn Jahren? Erleben wir den Verkehrskollaps?**

**AMSTUTZ:** Ja, wenn wir nicht umgehend mit umfassenden Ausbaumassnahmen auf dem Nationalstrassenetz beginnen. Es ist nicht zehn Jahre vor dem Kollaps, sondern bereits fünf vor zwölf! Daran kann auch die Bahn kein Interesse haben, weil sonst die Detailversorgung zusammenbricht. Oder kennen Sie einen Bauernhof oder ein Lebensmittelgeschäft mit Bahnanschluss? Ich kenne auch keinen Güterzug, der in den Städten und Dörfern die Kehrtrichter einsammelt. Sie sehen – es braucht eben beide.

**Würden Sie lieber eine Lok führen oder einen LKW fahren?**

**AMSTUTZ:** Am liebsten fahre ich Töff! –



# Zeichen der Zeit

Zwei Verkehrsträger – zwei Sprachen. Doch wenn es darum geht, jährlich schweizweit gemeinsam 27,4 Milliarden Tonnenkilometer sicher ans Ziel zu bringen, sind sich Strasse und Schiene einig.

Illustration: Clara Terne

## An der Schiene



### Endsignal Langsamfahrstelle

Die verminderte Geschwindigkeit gilt, bis das letzte Fahrzeug an diesem Signal vorbeigefahren ist. Danach kann wieder auf die zugelassene Geschwindigkeit beschleunigt werden.

### Geschwindigkeitsankündigung

Ab dem nächsten Signal gilt die mit der Zahl  $\times 10$  angezeigte Höchstgeschwindigkeit in km/h. Diese Zahl kann beliebig sein. In diesem Beispiel ist es 80 km/h.

### Die Anfangstafel

Die Tafel CAB-Anfang bezeichnet die Stelle, an der die Strecke mit Führerstandssignalisierung beginnt und bedeutet: Halt für Fahrten, bei denen das zugführende Fahrzeug nicht mit einer funktionsfähigen ETCS-Fahrzeugausrüstung ausgerüstet ist.

## An der Strasse



### Überholverbot

Fahrzeugen mit mehr als 3,5 Tonnen Gesamtgewicht ist ab hier das Überholen von Motorfahrzeugen und Strassenbahnen untersagt.

### Notfallspur

Versagen auf abschüssiger Strecke die Bremsen, kann hier in einer Kieswanne der Lastwagen zum Stillstand gebracht werden.

### Achtung Umleitung

Voranzeige für den Schwerverkehr. Häufig vor Baustellen, bei Grossanlässen oder nach Unweterschäden anzutreffen.



[blog.sbbcargo.com](http://blog.sbbcargo.com)

Sie wollen wissen, was auf der Schiene läuft? Aktuelle Beiträge finden Sie im Cargo Blog und mit dem Hashtag #cargomag auf dem Facebook- oder Twitter-Kanal.

## Ausgezeichnetes Magazin

Grosse Ehre fürs Cargo Magazin: Beim Best of Corporate Publishing Award (BCP) 2015 in München gab es von der Jury Silber in der Kategorie «B2B/Handel, Transport, Logistik». Der BCP ist der grösste Wettbewerb für Corporate Publishing und Content Marketing in Europa.

[tiny.cc/bcpaward](http://tiny.cc/bcpaward)

## Güterwagen-Rapper

Die Berner Chartstürmer «Chlyklass» haben sich für ihren neuen Videodreh einen besonderen Ort ausgesucht: Inmitten von Güterwagen rappen sie zum Song «Ke Plan». Wir haben die Band zum Interview getroffen.

[tiny.cc/chlyklass](http://tiny.cc/chlyklass)

## Rangieren mit Yves und Jürg

Voller Einsatz für die Kunden: Wir haben zwei Kollegen des regionalen Cargo Teams in Biel einen Tag lang über die Schultern geschaut. Egal, ob Zucker, Düngemittel oder Metalle: Yves und Jürg bringen es sicher ans Ziel.

[tiny.cc/yvesjuerg](http://tiny.cc/yvesjuerg)



[facebook.com/sbbcargo](https://facebook.com/sbbcargo)



[instagram.com/sbbcargo](https://instagram.com/sbbcargo)



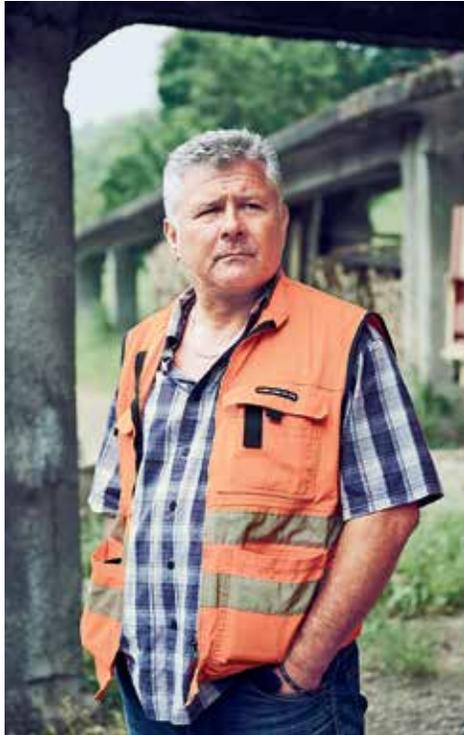
[twitter.com/sbbcargo](https://twitter.com/sbbcargo)



[blog.sbbcargo.com](http://blog.sbbcargo.com)



[youtube.com/sbbcargo](https://youtube.com/sbbcargo)



«Wichtig ist, dass sich die Tiere sicher fühlen, wenn sie von einer Seite auf die andere wechseln», sagt SBB-Natur-experte Detlef J. Uhrich

# Leben an bester Verkehrslage

Strasse und Schiene sind nicht nur dem Transport vorbehalten. Entlang von Asphalt und Gleisen lebt eine grosse Anzahl von Tieren und Pflanzen. Ein seltener Bewohner reiste sogar im Güterwagen in die Nordschweiz.

Text: Susanne Wagner  
Fotografie: Lukas Lienhard

Wildtiere lieben Autobahnbrücken: Füchse, Rehe, Dachse, Marder, Igel und Hermeline nutzen sie, um sicher auf die andere Strassenseite zu gelangen. Über 40 «Grünbrücken» verbinden in der Schweiz die abgetrennten Lebensräume der Tiere. Aber auch zwischen Gleis und Schotter tummelt sich die Fauna. Etwa im Hauptbahnhof Zürich. «Im trockenwarmen Gleisfeld von Zürich haben die Mauereidechsen einen funktionierenden Lebensraum gefunden», sagt Barbara Huber, Projektleiterin Umwelt bei der SBB.

Die 10 bis 25 Zentimeter grosse Echsenart kam ursprünglich nur im Tessin und im Jura vor. Das südliche Reptil, das Wärme und Sonne liebt, wurde von Güterzügen in die Nordschweiz eingeschleust. Und es fühlt sich wohl im Zürcher HB. Durch Zugslärm oder andere Emissionen fühlt es sich kaum gestört. In den letzten Jahren hat die Mauereidechsenpopulation stark zugenommen. Dazu tragen die mit Steinplatten, Schotter, Schnittgut und Ästen gefüllten Drahtgitterkörbe bei, die den Reptilien entlang der Gleise als Versteck und Sonnenterrasse dienen. In die aufgestellten Körbe verkriechen sich auch Gelbbauchunken, nachdem sie gelaicht haben. Der wenige Zentimeter grosse Frosch mit dem gelbgefleckten Bauch gilt als gefährdet und gehört, wie alle Amphibien und Reptilien in der Schweiz, zu den geschützten Arten.

Neben Amphibienkörben wurden für die Frösche unter Aufsicht der Umweltbaubegleitung der Durchmesserlinie zahlreiche kleine Laichgewässer in Form von Wannan angelegt. «Bei jedem Bau einer Eisenbahnanlage wird geprüft, ob schützenswerte Lebensräume betroffen sind», erklärt Umweltfachfrau Huber, «wenn ja, ist die SBB gesetzlich verpflichtet, diese zu erhalten oder Ersatzmassnahmen zu treffen.» Nach dem Bau der Serviceanlage Herdern zwischen dem Hauptbahnhof Zürich und Altstetten blieb dank dieser ökologischen Vorkehrungen eine Population der Gelbbauchunke nicht nur bestehen, sondern hat sich in den letzten Jahren weiter vermehrt. Dank der naturnahen Aufwertung haben sich auf dem Areal auch seltene Insektenarten wie die Blauflügelige Sandschrecke und viele Wildbienenarten angesiedelt.

## Fleissige Schafe und Geissen

Sonnenbadende Eidechsen kann auch Detlef J. Uhrich auf seinen Begehungen im Sommer regelmässig beobachten. Die SBB pflegt entlang des Bahnnetzes rund 2700 Hektaren Böschungen, die den Gleisbereich schützen und verschiedenen Tieren und Pflanzen als Lebensraum dienen. Zu den Aufgaben des Leiters Natur Region Mitte der SBB gehört es, zu Fuss ganze Gleisabschnitte wie etwa >



# Grünbrücke

## Bei der Wildtierpassage

1

Das Ziel von Grünbrücken ist die ökologische Aufwertung und Vernetzung der Lebensräume im Siedlungsraum.

2

Wildtierpassagen verbinden die abgetrennten Lebensräume der Tiere.

3

Mauereidechsen fühlen sich im trockenwarmen Gleisfeld wohl.





## Grünstreifen



## Böschung

### Was man entlang der Gleise alles findet.

**1**  
Grünstreifen entlang der Schienen bieten willkommene Lebensräume für Tiere und Pflanzen.

**2**  
Hochstämmige Apfelbäume einer Pro-Specie Rara-Sorte dienen als Brutplatz für Vögel und als Lebensraum für Insekten.

**3**  
Das Einjährige Berufkraut gehört zu den Problempflanzen, die wertvollere Pflanzen verdrängen.

**4**  
Dank einem Projekt von Pro Natura und Creanatura gibt es am Bruggerberg Bruchsteinmauern als Ersatzlebensräume für Schlingnattern.

**5**  
Der junge Holunder, der hier an einem Zaun wächst, gehört zu den erwünschten Pflanzen, die zur Biodiversität beitragen.

**6**  
An dieser Böschung bei Brugg kommen regelmässig Ziegen zum Einsatz. Sie fressen auch gerne Brombeerstauden und anderes Gestrüpp.

**7**  
In den angelegten Holzhaufen auf der Bahnböschung finden Igel, Insekten und andere Kleintiere einen Unterschlupf.



Olten–Bern abzuschreiten. Dabei entscheidet er, was für die Gehölzpflege in nächster Zeit gemacht werden muss: etwa welche Bäume ein Sicherheitsrisiko darstellen und gefällt werden müssen.

Ab und zu kommt Uhrich auch an einer Schaf- oder Geissenherde vorbei, die im Auftrag der SBB und der Umweltorganisation Creanatura jeweils drei Wochen auf den Magerwiesen der Bahnböschungen weiden. «Die Ziegen kommen gut auf sehr steilen Hängen zurecht und fressen auch dornige Pflanzen und Problempflanzen wie Brombeeren oder junge Robinien», so Uhrich. Zwar bildet die Beweidung der Flächen zurzeit noch die Ausnahme, aber es ist ökologisch die wertvollste Methode. In der Region Mitte werden auf etwa einem Drittel aller Flächen die Wiesen ein- bis zweimal im Jahr gemäht und das Mähgut abgeführt, um die Wiese mager und die Biodiversität hoch zu halten. Auf ungedüngten Magerwiesen siedeln sich neben Schmetterlingen und Reptilien besonders gerne einheimische Pflanzen wie Wiesensalbei, Feldthymian, Kleiner Wiesenknopf oder Hauhechel an, die auf gedüngten Wiesen oft von nicht einheimischen Arten (sogenannten Neophyten) wie z.B. Goldruten verdrängt werden.

### Rückkehr des Schachbrettfalters

Die ökologische Aufwertung durch die speziellen Pflegemassnahmen fördert die Artenvielfalt: so fand man auf SBB-Böschungen im Raum Brugg letztes Jahr die Bienen-Ragwurz, eine Orchideengattung, die eigentlich nur im Jura vorkommt. Wie sich die Pflanze über die Kantons-grenzen verbreitet hat, wissen selbst die Umweltfachleute der SBB nicht. Das plötzliche Auftauchen des Ragwurzes im Mittelland ist umso erstaunlicher, da die Lebensräume vieler Tiere und Pflanzen durch die Verkehrsinfrastruktur und die Zunahme der überbauten Flächen in der Schweiz zunehmend fragmentiert werden.

Deshalb wurden in den letzten Jahren so genannte Ökokorridore von drei bis über 30 Metern Breite geschaffen. Das Ziel ist die ökologische Aufwertung und Vernetzung der Lebensräume im Siedlungs-

raum. Die Grünstreifen entlang von Autobahnen und Eisenbahnlinien verbinden die Habitate und Wanderkorridore für Pflanzen und Tiere und sorgen dafür, dass sich die Populationen untereinander austauschen. In der Agglomeration Brugg-Windisch entstand 2007 ein solcher Ökokorridor als gemeinsames Projekt der SBB, der Stadt Brugg, des Kantons Aargau und weiterer Partner. So gelang es, rund 900 Aren Bahnböschung bestehend aus Magerwiesen, Weiden und verschiedenen Gehölzstrukturen miteinander zu vernetzen. Zum Konzept gehören auch speziell angelegte Holzhaufen als Unterkünfte für Insekten, Reptilien, Igel und andere Kleintiere. Durch Massnahmen wie diese hat die Population einiger bedrohter Arten in den letzten Jahren wieder zugenommen – etwa jene der Zauneidechse und des Schachbrettfalters.

Auch für Wildtiere ist die Mobilität über grössere Distanzen hinweg lebensnotwendig. Um die Nachteile von unterbrochenen Wanderkorridoren von Wildtieren gering zu halten, gibt es in der Schweiz bereits über 300 Wildtierpassagen. Das sind naturnah gestaltete Unter- oder Überführungen, die es Wildtieren wie Rehen oder Hirschen ermöglichen, Bahngleise oder Autobahnen sicher zu überqueren. Zum Beispiel auf der Wildtierpassage auf der Neubaustrecke der SBB zwischen Bern und Olten: ein rund 20 Meter breiter «Deckel» über das Bahngleis und die A1 ist mit einer idyllischen Hecken- und Wiesenlandschaft bepflanzt und von Hecken und niederen Bäumen gesäumt. «Dieser Schutz ist wichtig, damit sich die Tiere sicher fühlen, wenn sie von einer Seite auf die andere wechseln», sagt Uhrich. Mit Hilfe von Fotokameras konnte man feststellen, dass die Tiere die Wildtierübergänge wie diesen rege nutzen und dass diese baulichen Massnahmen viel zur Erweiterung des natürlichen Lebensraums vieler Arten beitragen. —



# FIT FÜR DEN GROSSEN BERG

Der Countdown zur Eröffnung des Gotthard-Basistunnels läuft. Mit einer intensiven Schulung werden rund 3900 Angestellte auf ihre neuen Aufgaben vorbereitet. Mit dabei sind über 300 Mitarbeitende von SBB Cargo und SBB Cargo International.

*Text: Peter Krebs*

Der Berg ruft. Am 1. Juni 2016 wird der längste Eisenbahntunnel der Welt eröffnet: der 57 Kilometer lange Gotthard-Basistunnel, intern GBT genannt. Damit gehen nicht einfach zwei mit Schienen und Fahrleitung ausgestattete Röhren in Betrieb, es wird vielmehr ein komplexes und hochmodernes System eröffnet. Stollen, Nothaltestellen, Lüftungsanlagen, Beleuchtung, Stromversorgung, Steuerungsanlagen und vieles mehr zählen dazu.

Sie bilden die bauliche und technische Grundlage für die sichere, pünktliche und auch schnelle Durchfahrt der bis zu 260 Güterzüge und 65 Personenzüge, die den Tunnel täglich durchqueren können. Doch die beste Infrastruktur nützt wenig, wenn sie nicht professionell bedient wird. Um sie fit für den Gotthard zu machen, erhalten die involvierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der SBB und anderer Unternehmen gegenwärtig die nötige Ausbildung.

«Insgesamt bilden wir rund 3900 Personen aus», sagt Christian Pugliese, Projektleiter Bildung Neat bei der SBB AG. Nebst 2900 Mitarbeitenden der SBB profitieren etwa 1000 Personen von Drittfirmen von der Schulung. Darunter das Personal der Feuerwehren, der Sanität und der Polizei, die im Ereignisfall Bescheid wissen müssen. Auch 200 Lokführer anderer im Güterverkehr tätiger Bahnunter-

nehmen werden ausgebildet, die den Tunnel befahren werden.

SBB Cargo gehört zu den ersten, die den Tunnel kommerziell nutzen werden. Ab Juni 2016, wenn der Probebetrieb beginnt, werden zunächst vorwiegend Güterzüge durch den Tunnel rollen. Die fahrplanmässigen Personenzüge folgen mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2016. Alle 156 Lokführer von SBB Cargo und die 100 Lokführer von SBB Cargo International, die für den Einsatz auf der Gotthardachse vorgesehen sind, sollen bereits bis Ende Mai 2016 ausgebildet sein, erklärt Attilio Albertini, Leiter Projekte Ausbildung SBB Cargo. Dazu kommen gut 50 Mitarbeitende der Abteilung «Operations», die für die Zugsteuerung zuständig sind. Zu den ersten Lokführern, die ab August ausgebildet werden, zählen jene, die während des Testbetriebs im Einsatz stehen werden. Dieser startet Anfang Oktober 2015 noch ohne kommerzielle Züge. Mit dabei sind dann bereits 21 Lokführer von SBB Cargo.

### **3-D-Simulation des Gotthards**

Das umfangreiche Schulungsprogramm der SBB ist individuell nach den Bedürfnissen der einzelnen Berufskategorien ausgerichtet. Die Lokführer und das Zugpersonal der Personenzüge befassen sich

an drei Tagen mit der Funktionsweise und den Eigenschaften des Jahrhundertbauwerks. Eine besonders intensive Ausbildung erhalten die 570 Personen, welche den neuen Tunnel warten werden, sowie die 350 Mitarbeitenden, die den Zugverkehr von der neuen Betriebszentrale in Pollegio aus steuern. Für alle gilt das Prinzip, dass sie mindestens einmal den Tunnel von innen sehen und die eindrückliche Atmosphäre sinnlich erfahren können.

«Die Ausbildung ist ein absolut zentrales Element der Inbetriebnahme», unterstreicht Pugliese. Einerseits könnten sich die Mitarbeiter die nötigen Kenntnisse und Fertigkeiten aneignen, andererseits springe ein Funke der Begeisterung auf sie über. «Je besser die Leute ausgebildet sind, desto motivierter sind sie», so Pugliese. Ein weiterer Grund ist entscheidend: Wollen die den Tunnel benutzenden Unternehmen vom Bundesamt für Verkehr (BAV) die Betriebsbewilligung erhalten, müssen sie nachweisen, dass ihr Personal über die nötigen Kenntnisse verfügt.

Einen bedeutenden Beitrag an die Ausbildung und später an die Weiterbildung der Mitarbeitenden erwartet die SBB von der völlig neuartigen 3-D-Simulation, die seit Juli 2015 vorerst als Prototyp eingesetzt wird. Das von der SBB mit finanziel-



«Je besser die Leute ausgebildet sind, desto motivierter sind sie», sagt SBB-Ausbilder Christian Pugliese.

ler Unterstützung des BAV entwickelte Lehrmittel bildet Basistunnel und Zulaufstrecken wirklichkeitsnah ab. Projektleiter Michael Bruderer spricht von einer «riesigen virtuellen Lern- und Trainingswelt», in der sich die Lernenden einzeln oder auch als Gruppen bewegen können. So sei es zum Beispiel möglich, eine Evakuierungsübung in Echtzeit und mit verschiedenen Rollen zu simulieren. «So etwas kommt in dieser Form und in dieser Komplexität noch nirgendwo sonst zum Einsatz.» Die Simulation am Bildschirm und mit 3-D-Brille vermittelt mehr als Wissen. Sie ermöglicht es, Prozesse und situationsgerechtes Handeln zu üben. Ausserdem schafft sie

eine praxisnahe Ergänzung zur Ausbildung vor Ort, die nur noch eingeschränkt möglich sein wird, wenn der Tunnel in Betrieb ist. —

Foto: Remo Inderbitzin

## GOTTHARD-COUNTDOWN

- 2015**  
**Juni**

Während 365 Tagen rollen zwei weisse Lokomotiven mit den Namen Erstfeld und Biasca und dem Festakt-Logo «Gottardo 2016» als Vorboten der Tunneleröffnung durch die Schweiz.
- 2015**  
**15 Aug**

Inbetriebnahme des Zugleitsystems ETCS Level 2 auf der Beschleunigungsstrecke Brunnen–Flüelen–Altdorf–Rynächt. Die Umstellung ist ein wichtiger Meilenstein für die Inbetriebnahme des neuen Gotthardtunnels Ende 2016. Anfang November 2015 soll die Inbetriebnahme Pollegio–Castione mit ETCS Level 2 folgen.
- 2015**  
**Okt**

Einbau der letzten bahntechnischen Komponenten und Beginn des Testbetriebs. In über 3000 Testfahrten muss nachgewiesen werden, dass der neue Gotthardtunnel einwandfrei und sicher funktioniert.
- 2016**  
**1 Juni**

Feierlicher Staatsakt zur Eröffnung des neuen Gotthardtunnels. An den beiden Tunnelportalen werden Züge von Norden und Süden her für die Jungfernfahrten durch den Tunnel starten. Ab jetzt übernimmt die SBB den neuen Gotthardtunnel von der AlpTransit Gotthard und ist fortan die offizielle Betreiberin.
- 2016**  
**4/5 Juni**

Grosses Volksfest unter der Bezeichnung «Gottardo 2016» für die ganze Schweizer Bevölkerung. In Erstfeld und im Raum Pollegio-Biasca wird ein festliches Rahmenprogramm geboten.
- 2016**  
**10 Dez**

Letzte Bergfahrt (SBB Cargo) über die alte Bergstrecke und feierlicher Anlass in Airolo und Göschenen.
- 2016**  
**11 Dez**

Inbetriebnahme des neuen Gotthardtunnels und erste offizielle Durchfahrt mit einer Re 484.



Aktuelle Informationen zum Gotthard und zur Eröffnung des Gotthard-Basistunnels im Dezember 2016 finden Sie unter:

[gotthard.sbbcargo.com](http://gotthard.sbbcargo.com)

Lisa Barzaghi, Leiterin «Hospitality Office» am Festival del film Locarno

# Die Gastgeberin

Text: Jean-Pierre Rittler  
Fotografie: Marvin Zilm

Und auf einen Schlag ist es still. Die Leinwand dunkel, der Beifall verklungen, die Sitze leer. Dann, Mitte August, wandert Lisa Barzaghi jeweils abends über die verlassene Piazza Grande ihrer Heimatstadt Locarno und kann es kaum fassen. «Ein merkwürdiges Gefühl», sinniert sie. «Das geht von hundert auf null in einem Moment. Es braucht eine Weile, bis ich realisiere: «Accidenti, das Festival ist tatsächlich zu Ende!» Dann fühle ich mich zuerst verloren, muss Luft holen, mich wieder an ein normales Leben gewöhnen.»

Das «normale» Leben hat Barzaghi vier Monate vorher verlassen. Im April trifft sie als eine der Ersten im Hauptsitz der Festivalleitung des Festival del film Locarno ein. Die Vorbereitungen für einen der glamourösesten Events der Schweiz nehmen ihren Anfang. Barzaghi kennt dieses Gefühl: Seit vier Jahren leitet die 29-Jährige das «Hospitality Office», den Dreh- und Angelpunkt für Einladung, Anreise und Unterbringung aller geladenen Gäste. Seit sie 18 Jahre alt war, hat sie jeden Sommer hier mitgeholfen.

## 1000 Einladungen in alle Welt

Es wird Juni, und die Filme werden bestimmt. Lisa Barzaghi verschickt Einladungen in die ganze Welt. «Wir kümmern uns um rund 1000 Personen», erklärt sie, «in erster Linie Journalisten, Vertreter der Filmindustrie, Mitarbeitende von anderen Festivals, Jurymitglieder. Und dann natürlich die Schauspieler, Regisseure und Produzenten.»

Für jeden Film werden je nach Sektion nur eine bestimmte Anzahl Personen eingeladen. Gibt das keinen Streit? «Dafür haben wir unsere Bibel», lacht Barzaghi und meint das «Regolamento ospitalità». Darin ist fixiert, welche Art von Gästen

welchen Service vom Festival zu erwarten haben.

Ein Knackpunkt sind die Unterkünfte. Mitten in der Hochsaison so viele freie Betten im kleinen Locarno zu finden, ist eine Herausforderung; Barzaghi hat die Hotelfachschule absolviert, das erleichtert den Kontakt. Parallel dazu werden Flüge gebucht und die Transporte nach Locarno organisiert. Je näher das Festival rückt, desto grösser wird das Team. Am Schluss kümmern sich acht Personen in der Zentrale und unzählige Helfer um die Gäste.

Bei tausend Gästen läuft nicht immer alles rund. Manche kommen am falschen

«Es ist so stimulierend,  
motivierend, voller  
Adrenalin, eine  
faszinierende Welt.»

Tag an oder sind mit dem Hotelzimmer nicht zufrieden. Während des Festivals sitzt die Chefin im Büro und löst pausenlos Probleme. «Unvorhergesehenes ist dann an der Tagesordnung. Aber ich habe ein fantastisches Team, da verliert keiner die Nerven. Dabei gilt unsere wichtigste Regel: Nie in Panik verfallen, es gibt immer eine Lösung.»

## Decknamen für VIPs

Und da sind noch die VIPs, um die sich die Chefin ganz persönlich kümmert. Die Weltstars werden abgeschirmt und bekommen Decknamen, damit niemand weiss, wer wann wo eintrifft und wohnt. Dabei muss Barzaghi auch auf allerlei Sonderwünsche Rücksicht nehmen. «Generell kann ich sagen: Je prominenter eine Per-

son ist, desto weniger Allüren hat sie. Es ist eher die zweite Garde, die sich zickig aufführt.» Wer hat sie am meisten beeindruckt? Sie überlegt nicht lange: «Harry Belafonte!» Der Weltstar nahm 2012 den «Pardo alla carriera» für sein Lebenswerk entgegen. Von seinem Benehmen und Umgang mit dem Personal redet man am Festival noch heute voller Bewunderung und Respekt. «Che signore», erinnert sich Lisa Barzaghi verträumt.

## Kino liegt kaum drin

Selbst hat die aufgestellte Organisatorin kaum Zeit, sich einen Film anzuschauen. «Ich versuche, wenigstens einen oder zwei Filme auf der Piazza Grande zu sehen. Zu mehr reicht es leider nicht, und mein Handy klingelt alle paar Minuten.»

Und dann, nach zehn Tagen Dauerstress, nachdem sich 170 000 Besucher etwa 300 Filme aus 50 Ländern angeschaut haben, endet das Festival von einem Moment auf den anderen, und zurück bleibt diese merkwürdige Leere. Wieso tut sie sich das eigentlich an? Lisa Barzaghi überlegt. «Das frage ich mich manchmal auch. Aber das Festival ist so stimulierend, motivierend, voller Adrenalin, eine faszinierende Welt.» Sie trinkt einen Schluck von ihrem Kaffee. «Ich langweile mich normalerweise schnell. Aber ich kann versichern: Das Festival lässt das absolut nicht zu!» —



Moment der Ruhe: Immer wenn es die Zeit erlaubt, macht Lisa Barzaghi eine Pause in der Bar Al Borgo gleich neben der Piazza Grande.



SBB CFF FFS Cargo

# Setzen Sie auf Schweizer Qualität und Nachhaltigkeit.

Der neue Gotthardtunnel – kürzester Weg durch  
die Schweizer Alpen.

[gotthard.sbbcargo.com](http://gotthard.sbbcargo.com)



Durch und durch  
die Schweiz.

[gottardo2016.ch](http://gottardo2016.ch)