

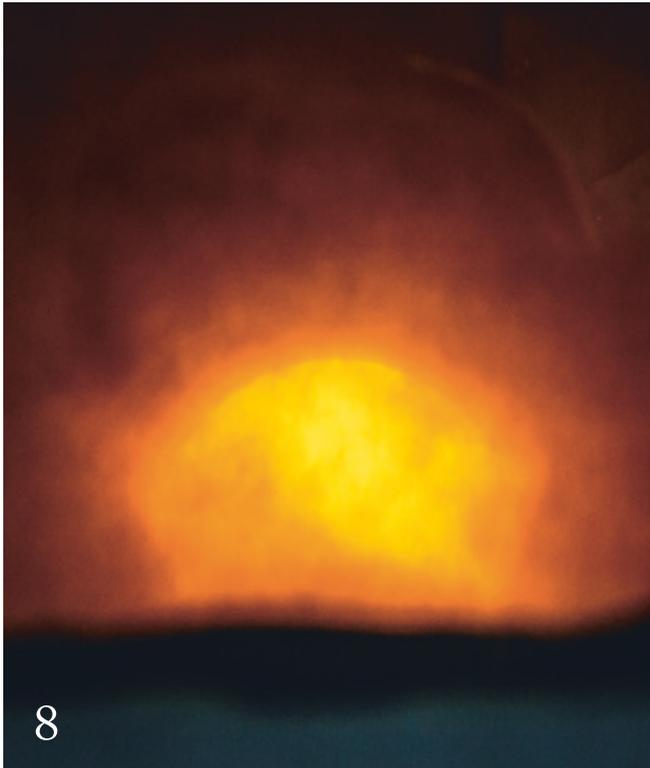
# cargo

CEO-Talk mit  
Hansjörg Reiss  
von Fenaco

S. 18

## Anschluss garantiert

WLV 2017: Bereit für  
den Wagenladungsverkehr  
von morgen



1450 Grad Celsius: Drehrohfen im Holcim-Werk Siggenthal.



Rudelführerin: Barbara Iseli, 29, aus Hittnau.

- 4 Essay  
**Sonderfall Schweiz**
  
- 7 Jobst Grotrian, SBB Cargo  
**«Eine völlig neue Logik»**
  
- 8 Wagenladungsverkehr bei Holcim  
**Hightech im Steinbruch**
  
- 15 Blick ins Ausland  
**Auf Nummer sicher**
  
- 16 WLW 2017  
**Fester Fahrplan für Güter**
  
- 18 CEO-Talk  
**Hansjörg Reiss, Fenaco**
  
- 22 Gotthard-Basistunnel  
**Südwärts in die Zukunft**
  
- 24 Bahngeschichte  
**Unterwegs mit Käse,  
Wein und Elefanten**
  
- 28 Schotter  
**Neues aus der Branche**
  
- 29 Das Objekt  
**Mit leisen Sohlen**
  
- 30 Meine Logistik  
**Barbara Iseli, Dogwalkerin**

#### Impressum

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

**Gesamtauflage:** 8000 Exemplare **Redaktion SBB Cargo:** Lea Meyer (Leitung), Brigitte Hager, Anouk Ilg, Miriam Wassmer, Daniela Hunziker **Redaktion Crafft:** Roy Spring (Leitung), Kristina Morf, Peter Krebs, Pirmin Schilliger, Susanne Wagner, Robert Wildi, Manuel Fischer **Konzept, Gestaltung und Realisation:** Crafft Kommunikation AG, Zürich **Übersetzungen:** Traductor, Basel **Lithografie und Druck:** Neidhart + Schön AG, Zürich **Redaktionsadresse:** SBB Cargo «Redaktion Logistikmagazin cargo» Bahnhofstrasse 12, 4600 Olten, [cargomagazin@sbbcargo.com](mailto: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**<sup>o</sup>  
**klimaneutral**

Druck | ID: 53232-1308-1004

# Fit für die Zukunft

**M**it viel Pomp und Prominenz wurde im Juni der neue Gotthard-Basistunnel eröffnet. Das Jahrhundertbauwerk in den Alpen sorgte weltweit für Schlagzeilen. Abseits des Rampenlichts steht ein anderes Grossprojekt des Bahngüterverkehrs: WLW 2017. Hier geht es darum, den Wagenladungsverkehr (WLW) fit für die Zukunft zu machen. SBB Cargo passt sich dem zunehmenden Tempo der Logistik an und bedient grosse Standorte neu nicht mehr nur einmal, sondern bis zu dreimal täglich. Dadurch verteilt sich auch die Belastung der Gleise und Bahnhöfe besser über den Tag. Per Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2016 können die Kunden zudem konkrete Abhol- und Zustellzeiten verbindlich buchen.

**S**eit über zwei Jahren laufen intensive Vorbereitungen. Im Interview (Seite 7) erklärt Projektleiter Jobst Grotrian, welche Gründe bei SBB Cargo zur Umstellung geführt haben und wie die Herausforderungen im ständigen Dialog mit den über 1000 Kunden bewältigt werden. Was bedeutet der Transport von Güterwagen im Alltag und wie funktioniert er überhaupt? Für die Titelgeschichte haben wir einen Steinbruch von Holcim besucht, die mit ihrer Zementproduktion zu den letzten Vertretern der Schwerindustrie in der Schweiz gehört. Das Fazit ist klar: Ohne einen leistungsfähigen Bahntransport wäre ein wichtiger Wirtschaftszweig unseres Landes akut gefährdet (Seite 8).

Zu den absoluten Topkunden zählt auch Fenaco. Speziell in der Erntezeit fallen beim weiterverzweigten Unternehmen der Schweizer Landwirte enorme Volumen an, die traditionell auf der Schiene transportiert werden. Welche Rolle der Wagenladungsverkehr spielt, sagt Hansjörg Reiss, Leiter des Geschäftsbereichs Futtermittel-Rohprodukte, im Gespräch mit SBB Cargo-Chef Nicolas Perrin (Seite 18).

**L**ast, but not least schauen wir nicht nur voraus, sondern werfen auch einen Blick in die turbulente Vergangenheit des Bahngüterverkehrs in der Schweiz. Dabei lesen Sie unter anderem, warum bei SBB Cargo heute keine Elefanten mehr transportiert werden (Seite 24).

Ich wünsche Ihnen eine spannende Lektüre.

Lea Meyer  
Leiterin Kommunikation

[lea.meyer@sbbcargo.com](mailto:lea.meyer@sbbcargo.com)



# Sonderfall Schweiz

Kleinräumig, dicht bevölkert, hügelig: Die Schweiz ist verkehrstechnisch eine Ausnahmeerscheinung. Das gilt auch für den Schienengüterverkehr, der mit dem Konzept Wagenladungsverkehr 2017 gestärkt werden soll.

*Text: Pirmin Schilliger  
Illustration: Michael Driver*

«Die Schweiz war eben immer Bahn-affiner als das übrige Europa.»





Mit einer Länge von über 2300 Kilometern auf einer Fläche von 41 285 km<sup>2</sup> ist das schweizerische Eisenbahnnetz das dichteste der Welt. Es ist auch eines der modernsten, denn es ist fast vollständig elektrifiziert. Das ist umso erstaunlicher angesichts der nicht gerade eisenbahnfreundlichen Topografie mit steilen Bergen, tiefen Tälern und engen Schluchten. Entsprechend besteht das Netz aus vielen Brücken, Viadukten und Tunneln. Viele Strecken sind kurvig angelegt und können nicht in hohem Tempo befahren werden. «Es gibt viele Geschwindigkeitsprofile, und das führt zu komplizierten Fahrzeitberechnungen, die uns bei der Planung der Fahrpläne jeweils einiges abverlangen», sagt Heidrun Buttler, Leiterin Fahrplanplanung bei SBB Infrastruktur.

Auf der Karte ähnelt das fein verästelte Eisenbahnnetz einem U-Bahn-Netz. Tatsächlich übernimmt die Eisenbahn im dicht besiedelten Mittelland mit seinen vielen Pendlern eine ähnliche Funktion wie die U-Bahn in London oder New York. Die Schweiz ist also ein Bahnland par excellence. Davon profitiert nicht nur der Personen-, sondern auch der Güterverkehr. «Es gibt kaum ein anderes Land mit einem derart vielfältigen Transportangebot auf der Schiene», sagt Daniel Bürgy, Leiter Vertrieb SBB Cargo. Ob frische oder tiefgekühlte Lebensmittel, Getränke, Getreide, Zement, Stahl, Kehrlicht, Recyclinggüter – fast alles, was die Wirtschaft produziert und transportiert, wird auch mit der Bahn befördert.

#### Teil der nationalen Identität

Zum Eisenbahn-Sonderfall wurde die Schweiz erst im Laufe des 20. Jahrhunderts. Im Gegensatz zu den meisten anderen europäischen Ländern, die im Laufe der Jahrzehnte viele Strecken stilllegten, dünnte die Schweiz ihr Schienennetz nicht aus. Warum? «Die Schweiz war eben immer Bahn-affiner als das übrige Europa», sagt Verkehrslogistik-Professor Dirk Bruckmann von der Hochschule Rhein-Waal, der sich bis 2015 mehrere Jahre an der ETH intensiv mit dem Schweizer Schienengüterverkehr befasst hat. Gerade aus deutscher Optik werde deutlich, wie sehr die Bahn zur Eidgenossenschaft gehöre. «Sie ist Teil der nationalen Identität, der Kitt, der den Staat zusammenhält», so Bruckmann. Vorteilhaft sei ausserdem, dass die Schweiz keine Automobilindustrie aufgebaut habe. Deshalb sei es auch nicht von Interesse gewesen, aus industriepolitischen Gründen den privaten Strassenverkehr zu fördern. Kurzum: Die Politik und das Schweizer Volk wollen eine starke und gut funktionierende Eisenbahn.

Allerdings genoss in der Vergangenheit der Personenverkehr auf dem Schienennetz insofern Priorität, als er den Güterverkehr auf die Abend- und Nachtstunden verdrängte. Das revidierte Gütertransportgesetz will dies nun ändern. Es schafft mit klar geregelten Netz- >

↑  
 «Ich hoffe, dass SBB Cargo als Vorreiter eines modernen WLW andere Länder aufrütteln und mitziehen kann.»  
 ↓



Gefragt sind Präzision, Verlässlichkeit und Pünktlichkeit – Qualitäten also, die als typische Schweizer Tugenden gelten.

nutzungskonzepten und der Zuteilung von bestimmten Kapazitäten gleich lange Spiesse für den Güter- und den Personenverkehr. Ein erster wichtiger Schritt ist das Projekt WLW 2017. Das bedeutete eine grosse Herausforderung für die Fahrplaner der SBB: Sie mussten auf einem historisch gewachsenen Netz innert Kürze 30 Prozent zusätzliche Kapazitäten für den Wagenladungsverkehr (WLW) bereitstellen, und zwar allein durch optimale Auslastung der bestehenden Infrastruktur.

### Rangieren in den Stosszeiten

Haben hier nicht längst die Algorithmen das Kommando übernommen? «Schön wärs», meint Heidrun Buttler. Natürlich arbeiten die Fahrplaner mit modernster Software, aber Konflikte löst das System nicht automatisch. Buttler stützt sich auf ein Team von 120 Spezialisten, die täglich bis zu 500 Anpassungen an den Fahrplänen vornehmen. Hinzu kommen Projekte wie der WLW 2017. «Das Konzept einer kontinuierlichen 24-Stunden-Produktion und das Dreiphasenprinzip ermöglichen es jetzt, den Personenverkehr zu umfahren und mehr Transportkapazitäten für den Güterverkehr zu erhalten», sagt Buttler. «In den Stosszeiten des Personenverkehrs rangieren, dazwischen fahren» lautet nun die Maxime. So finden der Wagenladungs- und der Personenverkehr auf dem stark ausgelasteten Netz am besten aneinander vorbei.

«Die Produktion des WLW wird anspruchsvoller», so Buttler. Damit das neue System spielt, müssen alle Akteure noch intensiver zusammenarbeiten. Zur Bewältigung des WLW 2017 sind Präzision, Verlässlichkeit und Pünktlichkeit gefragt – Qualitäten also, die als typische Schweizer Tugenden gelten. Profitieren von den neuen Möglichkeiten werden die verladende Wirtschaft und der WLW selber. «Unsere Kunden wollen kontinuierlich in hoher

Qualität transportieren», sagt Bürgy. Die starke Position, die der WLW mit dem neuen Konzept erhält, bedeutet fast schon einen weiteren Sonderfall. Denn die Bahngesellschaften anderer Länder haben sich aus diesem Transportsegment schon längst zurückgezogen oder reduzieren ihr Angebot. Das mehr als 15 Mal grössere Frankreich hat heute weniger Bedienpunkte im WLW als die Schweiz.

### Pionierrolle der Schweiz

Angesichts der internationalen Entwicklung drängt sich die Frage auf, ob die Schweiz allenfalls auf ein System setzt, das im übrigen Europa ein Auslaufmodell ist. Eine isolierte Schweizer Transportlösung wäre in einer zusehends globaleren Wirtschaft kaum sinnvoll. Bürgy relativiert: «Rund zwei Drittel der gesamten Einzelwagen verkehren innerhalb der Schweiz.» Andererseits würde eine Wiederbelebung des WLW in Europa natürlich auch der Schweiz helfen, räumt er ein.

Die Experten sind sich einig, dass der WLW 2017 ein Schritt in die richtige Richtung ist. «Das neue Konzept ist ein wichtiger Hebel, damit der Güterverkehr wettbewerbsfähiger wird», ist Dirk Bruckmann überzeugt. Für die Beteiligten ist jedoch klar, dass weitere Innovationen folgen müssen. Der Güterwagen selbst muss zum Industrie-4.0-fähigen Waggon aufgerüstet werden, der intelligent kommuniziert und den Kunden Zusatznutzen bietet. Bei SBB Cargo laufen verschiedene Pilotprojekte. Weitere Ansätze sind intelligente Lösungen beim Rangieren und Fahren wie automatische Zugkontrollanlagen, automatische Kupplungen oder automatisierte Bremsproben. Weiter würde ein Güterwagen, bei dem sich Chassis und Aufbau trennen lassen, den Warenumschatz geradezu revolutionieren.

«Die Konkurrenzsituation zwischen Personen- und Güterverkehr bleibt in den Ballungsräumen, dort, wo sich S-Bahn, Fernverkehr und Güterzüge auf das Schienennetz drängen, auch in Zukunft bestehen», räumt Bürgy ein. Im Umfeld der Rangierbahnhöfe, die nun bis zu dreimal öfter angefahren werden, stösst das Schienennetz an seine Kapazitätsgrenzen. Besonders eng ist es zwischen Basel und dem Mittelland, am Jurasüdfuss und in den Räumen Zürich und Lausanne. Allerdings sind zusätzliche Infrastrukturen nur über einen längeren Zeithorizont zu realisieren. Das revidierte Gütertransportgesetz schafft nicht zuletzt die Voraussetzung, um rechtzeitig mit der mittel- und langfristigen Planung zu beginnen.

Dirk Bruckmann sieht die Schweiz in der Pionierrolle. «Ich hoffe, dass SBB Cargo als Vorreiterin eines modernen WLW andere Länder aufrütteln und mitziehen kann.» Bürgy ist zuversichtlich, dass dies gelingen wird. Er geht davon aus, dass nach einer Restrukturierungsphase der Wagenladungsverkehr auch in anderen Ländern wieder wachsen wird – und kein Schweizer Sonderfall bleibt. —

↑  
Das mehr als  
15 Mal grössere  
Frankreich hat  
heute weniger  
Bedienpunkte  
im WLW als die  
Schweiz.  
↓

# «Eine völlig neue Logik»

In wenigen Wochen startet der neu konzipierte Wagenladungsverkehr. Verkehrsökonom Jobst Grotrian sagt, was auf die Kunden zukommt.

Interview: Pirmin Schilliger

## Herr Grotrian, warum braucht der Wagenladungsverkehr (WLV) ein neues System?

SBB Cargo ist für die Logistikkette der Schweizer Unternehmen mit einem Anteil von 25 Prozent an der gesamten Transportleistung Strasse/Schiene von zentraler Bedeutung. Der WLV übernimmt dabei die Schlüsselrolle. Unter den derzeitigen Bedingungen kann er aber nicht kostendeckend betrieben werden. Weiter wird die Infrastruktur künftig noch knapper, und zugleich hält die Digitalisierung in der Logistik Einzug und das Tempo erhöht sich. Der Kostendruck auf die Schiene steigt in den nächsten Jahren kontinuierlich an. Die Frankenstärke und die schlechende Deindustrialisierung der Schweiz erfordern wirkungsvolle Massnahmen, um den Wagenladungsverkehr in Zukunft nachhaltig betreiben zu können.

## Was wird ab 2017 besser?

WLV 2017 ist der erste Schritt, um das heutige System fit für die Zukunft zu machen. Wir erweitern damit das Angebot für unsere Kunden, verbessern die Auslastung der Bahninfrastruktur und können effizienter arbeiten. Zentrale Bausteine sind eine 24-Stunden-Produktion in mehreren Phasen sowie eine passgenaue Buchungslogik.

## 24-Stunden-Mehrphasenproduktion – was heisst das?

Eine Produktion, die den Gütertransport nicht mehr nur über Nacht abwickelt wie bisher, sondern über 24 Stunden. SBB Cargo holt und bringt die Güter an grossen Standorten bis zu dreimal täglich von und zu unseren Kunden. Wir können da-



**Jobst Grotrian** ist Verkehrsökonom und ein ausgewiesener Experte im Bereich Verkehrspolitik und Transportwirtschaft. Als Co-Projektleiter von SBB Cargo ist er zuständig für die Umsetzung des Konzepts WLV 2017.

mit mehr Gütern in Expressverbindungen transportieren. Sie werden abends beim Kunden abgeholt und kommen am nächsten Morgen an der Zieldestination an. Beim sogenannten kurzen Nachsprung stellen wir eine grosse Nachfrage fest, insbesondere in der Lebensmittelindustrie und bei Detailhändlern. In zwei weiteren Phasen werden die übrigen Güter abgeholt und zugestellt. Dies ermöglicht auch Tagesverbindungen. Dabei können wir die Rangierzeiten so legen, dass wir den Personenverkehr in den Morgen- und Abendspitzen mehrheitlich nicht mehr tangieren.

## Was ist «passgenaue Buchungslogik»?

Wir schaffen einen festen Fahrplan für den Güterverkehr. Unsere Kunden können konkrete Verbindungen buchen. Sie wissen so genau, ob ihre Güter zur gewünschten Zeit transportiert werden können. Unsere Kunden erteilen uns künftig also nicht einfach einen Beförderungsauftrag,

sondern legen gleichzeitig auch die konkreten Abhol- und Zustellzeitfenster fest. Entsprechend führen wir bereits bei der Buchung eine Kapazitätsprüfung durch und können so eine verbindliche Zusage zur Einhaltung der geplanten Transportkette machen.

## Wie gut sind die Kunden informiert?

Seit zwei Jahren stehen wir mit den Kunden in intensivem Kontakt und haben Gespräche und Workshops durchgeführt, in denen wir ihnen das neue Angebot nähergebracht und ihre Wünsche und Bedürfnisse mit aufgenommen haben. In den letzten Monaten haben wir unsere über 1000 Kunden umfassend über die Umstellung informiert. Zudem bieten wir ihnen vertiefte Schulungen zu unserem Buchungssystem an.

## Wie reagieren die Kunden?

Wir erleben unsere Kunden als sehr konstruktiv und erhalten viele positive Reaktionen. Wir sind uns dabei durchaus bewusst, dass diese Umstellung auch für unsere Kunden eine grosse Veränderung darstellt. Die grösste Herausforderung sehen wir darin, dass unsere Kunden neu die Wagen zu verschiedenen Zeiten am Tag für die Abholung bereitstellen können und vor der Bereitstellung die Zeit festlegen und diese buchen müssen, damit der Transport reibungslos funktionieren kann.

## Was ist die grösste Herausforderung für SBB Cargo?

Beim WLV 2017 handelt es sich nicht allein um einen neuen Fahrplan, sondern um eine grundlegend neue Art, den Wagenladungsverkehr zu produzieren. Neu müssen die Wagen gemäss dem Fahrplan befördert werden, auf dem sie gebucht wurden. Das ist eine völlig neue Logik gegenüber dem heutigen System, bei dem wir alle Wagen abholen, welche die Kunden uns am Gleis bereitstellen. —

Bereit zur Weiterverarbeitung: Rohmaterial  
in der Klinkerhalle des Holcim-Zementwerks  
in Siggenthal.

# Hightech im Steinbruch

Holcim produziert in der Schweiz jährlich rund 2,7 Millionen Tonnen Zement und gehört zu den letzten Vertretern der nationalen Schwerindustrie. Damit die Baurohstoffe landesweit per Bahn an die Kunden geliefert werden können, ist ein gutes Wagenladungsverkehrsnetz notwendig.

*Text: Robert Wildi*

*Fotografie: Flurina Rothenberger*

Ein Holcim-Mitarbeiter beim Anschliessen des Siloschlauchs zum Beladen des Bahnwagens.



65

Meter – das ist höher, als man denkt. Auf dem höchsten Silo des Zementwerks der Holcim (Schweiz) AG im aargauischen Siggenthal geniesst man eine beträchtliche Weitsicht. Im Süden sieht man bis Brugg, wo sich Aare, Reuss und Limmat vereinen, um 15 Kilometer weiter bei Koblenz im Rhein aufzugehen. In nördlicher Richtung sind hinter einem Wald die Kuppeln der beiden Reaktoren des Kernkraftwerks Beznau zu erkennen. Dazwischen liegt das in viel Grün gebettete Dörfchen Villigen, bekannt als Standort des Paul-Scherrer-Instituts. Aber auch einen grossen Steinbruch gibt es dort. Deutlich erkennbar sind die langen Förderbänder.

Der Villiger Steinbruch «Gabenchof» liefert Holcim das bereits vor Ort zerkleinerte Rohmaterial für die Zementproduktion hier im Werk. «Ich bin bei jedem Besuch vor Ort immer wieder fasziniert, mit welcher Urkraft gewaltige Druck- und Schlagmaschinen das Felsgestein brechen und regelrecht zerbröseln, ehe es via Förderbänder zu uns gelangt», sagt Hubert Meier. Er ist Leiter Bahntransporte bei Holcim und hat die kurze Sightseeing-Sequenz auf dem Dach des NEAT-Silos im Rahmen einer Führung durchs Werk organisiert. Der Speicherturm wurde 2003 gebaut, nachdem Holcim den Zuschlag erhalten hatte, für den Bau des 15,4 Kilometer langen Generi-Basistunnels den gesamten Zement zu liefern.

### Veritables Last-Minute-Geschäft

Produziert wird hier in Siggenthal an 365 Tagen im Jahr, und zwar rund um die Uhr. Die vom Förderband angelieferten Kalkstein- und Mergelstücke werden zunächst gemischt, vorhomogenisiert, gemahlen und getrocknet. Das daraus entstehende «Rohmehl» wird dann von einem langgezogenen Drehrohofen, der fortwährend rotiert, auf 1450 Grad Celsius erhitzt. Dabei entsteht der sogenannte «Klinker». Dieser wird im Klinkerkühler schnell ab-

gekühlt und in der Klinkerhalle zwischengelagert. In der Zementmühle wird der Klinker unter Zugabe von etwas Gips und danach gebranntem Schiefer zum finalen Zementpulver gemahlen.

Die Jahresleistung ist beträchtlich. Von den total 2,7 Millionen Tonnen Zement, welche die Holcim (Schweiz) AG pro Jahr herstellt, liefert Siggenthal rund eine Million. Den Rest produzieren die beiden anderen Werke in Untervaz (GR) und Eclépens (VD). Rund 40 Prozent der lokalen Zementproduktion hier im Aargau verlassen das Werk per Bahn und werden zum grössten Teil via Wagenladungsverkehr an über 100 Kunden in der ganzen Schweiz

↑  
 «Wir beladen unsere  
 Bahnwagen, noch bevor  
 wir wissen, welche Ladung  
 zu welchem Kunden geht.»

HUBERT MEIER,  
 LEITER BAHNTRANSPORTE HOLCIM

↓  
 ausgeliefert. Eine wichtige Scharnierfunktion übernimmt der Rangierbahnhof Limmattal (RBL) in Dietikon, wo täglich diverse Zementzüge von Holcim eintreffen und für die Weiterfahrt zu Bedienungspunkten in allen Himmelsrichtungen neu zusammengestellt werden.

2015 waren es 368 000 Tonnen Zement, die ab Siggenthal in Einzelwagen versandt wurden. Rund ein Drittel dieser Jahrestonnage geht an Grosskunden mit eigenem Gleisanschluss wie etwa den Generi-Basistunnel (noch bis Oktober 2016) oder grosse Baustoffproduzenten wie Kibag oder Agir. Zu den wichtigen Adressaten mit direkter Bahnanbindung gehören auch die Ostschweizer Holcim-Betonwerke in

St. Gallen, Niederstetten und Bürglen. Ein weiteres Drittel der Zementmenge verfrachtet Holcim an die eigenen Umschlagsterminals in Vernier, Giubiasco und Herisau, wo Lastwagen danach die Feinverteilung vornehmen. Das letzte Drittel schliesslich geht in den sogenannten Freiverlad. Bedient werden dabei ab Siggenthal für LKWs zugängliche Gleise in landesweiten Bahnhöfen, von wo rund 50 Holcim-Kunden bedient werden. Den Umlad und die Feinverteilung übernehmen Holcim-Strassentransporteure. Die anspruchsvolle Aufgabe, eine maximale Quote all dieser WLV-Lieferungen zuverlässig und pünktlich auszuführen, liegt in Hubert Meiers Verantwortungsbereich.

Damit das gelingt und die Schiene gegenüber der Strasse mittel- und langfristig konkurrenzfähig bleiben kann, hat Holcim in Siggenthal hohe Investitionen in eine neue Bahnverladeranlage getätigt. Über grosse Verladestutzen wird das fertige Zementmehl von oben durch den Domdeckel in die Bahnwagen gefördert. Maximal 70 000 Kilogramm fasst ein Wagen. Via Sensoren werden Abfüllprozess und Gewicht in Echtzeit auf Bildschirme in einem kleinen Kontrollraum übertragen. Zwei Mitarbeitende stellen sicher, dass kein Bahnwagen unter- respektive überladen wird.

Das Zementpulver sei so fein gemahlen, dass es sich wie Wasser im Waggon ausbreite, erklärt Hubert Meier. «Der Kontakt mit Wasser ist vor der Anlieferung beim Kunden jedoch strengstens verboten, da sich sonst sofort Hydratkris- >

Rechte Seite: Das vier Kilometer lange Förderband zwischen Steinbruch und Zementwerk führt über die Aare (oben links); in der Mühle werden die Rohstoffe zu Zementpulver gemahlen (oben rechts); das Werk in Siggenthal produziert jährlich rund eine Million Tonnen Zement und beschäftigt rund 110 Personen (unten).





talle bilden und der Zement unbrauchbar wird», fügt er an. Erst beim Kunden wird das Pulver unter Beimengung von Wasser und einem Kies-Sand-Gemisch zu Beton verarbeitet. Im Gegensatz zu weniger heiklen Gütern wie Holz, Kies oder Stahl müsse der Zementtransport daher zwingend in geschlossenen und trocken gehaltenen Güterwagen erfolgen. Holcim besitzt deshalb eine stattliche Flotte an eigenen Wagen für den Zementtransport.

### Tücken der Kurzfristigkeit

Die Fragilität gegenüber Witterungseinflüssen ist ein Grund, weshalb der Transport von Zement, obschon eigentlich ein günstiger Baustoff, ziemlich aufwendig und mit Zusatzkosten verbunden ist. Umso wichtiger ist eine hohe Pünktlichkeit bei der Lieferung. Erschwert wird diese allerdings durch den Umstand, dass das Bestellverhalten im Bausektor von einer enormen Volatilität geprägt ist. Alles laufe enorm kurzfristig ab, sagt Meier, «der Polier einer Grossbaustelle ruft uns in der Regel zwischen 10 und 15 Uhr an und bestellt eine Ladung Zement für den Folgetag.» Wenn es dann aber zu regnen beginne oder andere Einflüsse zu Planänderungen führten, könne es sein, dass er die Bestellung zwei Stunden später wieder storniere. Der Zementhandel sei ein veritables Last-Minute-Geschäft, das vom Lieferanten viel Flexibilität und Voraussicht abverlange. «Um schnell reagieren zu können, beladen wir unsere Bahnwagen hier in Siggenthal deshalb in aller Regel schon frühmorgens mit Zement, noch bevor wir überhaupt wissen, welche Ladung zu welchem Kunden geht.»

Die Tücken dieser Kurzfristigkeit wird auch die Einführung des «Wagenladungsverkehrs 2017» (WLV 2017) durch SBB Cargo per Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2016 für Holcim nicht ganz aus dem Weg räumen. Hubert Meier begrüsst zwar, dass der heute offene Buchungsvorgang

für Cargo-Wagenkapazitäten durch ein verbindliches Reservationssystem mit Transportgarantie ersetzt wird. «Der WLV 2017 ermöglicht uns auf jeden Fall eine verbesserte Planbarkeit im Sinne davon, dass eine bestätigte Reservation für einen Wagen künftig tatsächlich einer fixen Zusage entspricht.»

Im gleichem Atemzug ergänzt er jedoch, dass der Systemwechsel zumindest in der Startphase wohl nur für die Hälfte des Zementtransportgeschäfts von Holcim einen Vorteil bringen werde. «Ich spreche von den 50 Prozent unseres Liefervolumens an jene Kunden, die das Zementpulver in eigenen Silos lagern.» Für sie könne eine Transportkette im Rahmen von WLV 2017 künftig frühzeitig und verbindlich vorreserviert werden.

↑  
«Das volatile und kurzfristige Bestellverhalten lässt sich nur bedingt mit dem WLV 2017 vereinbaren.»

OLIVER SCHWOB,  
KUNDENBERATER SBB CARGO

↓

Anders sehe es für kleinere Kunden im Freiverlad sowie für Grosskunden ohne Lagermöglichkeiten aus. «Sie werden auch künftig von heute auf morgen bestellen. Das erhöht sogar die Chance, dass wir vom neuen Cargo-Buchungssystem, das auf dem Prinzip «First come – first served» basiert, öfter einen negativen Transportbescheid erhalten als heute», befürchtet Meier und erläutert seine Bedenken anhand eines fiktiven Beispiels: «Mit dem aktuellen System fährt unser Zug nach einer kurzfristigen Zementbestellung um 15 Uhr in Siggenthal einfach mal los, erreicht den RBL um 16 Uhr und hat eine reelle Chance, früher dran zu sein als andere Züge und deshalb noch gleichentags verarbeitet zu werden. Das neue System verpflichtet uns, schon vor der Abfahrt die

Kapazitäten am RBL zu prüfen und verbindlich zu buchen. Sind diese nicht vorhanden, ist die Ladung in Siggenthal blockiert und zwingt uns sofort zum Ausweichen auf die Strasse.»

Bei SBB Cargo ist man sich dieser Problematik bewusst. Kundenberater Oliver Schwob, der den Einführungsprozess von WLV 2017 als direkter Ansprechpartner eng an der Seite von Holcim begleitet, räumt ein: «Das volatile und kurzfristige Bestellverhalten im Bausektor lässt sich in der Tat nur bedingt mit den langfristigen, kapazitätsorientierten Prozessschritten des WLV 2017 vereinbaren.» Weil die Vergabe von Transportkapazitäten durch SBB Cargo im Rahmen von WLV 2017 aufgrund des transparenten Reservationsprozesses künftig restriktiver werde, seien situativ fehlende Verfügbarkeiten in der Tat nicht auszuschliessen. Auch das im Zuge von WLV 2017 neu etablierte Produktionskonzept in den Rangierbahnhöfen, wonach die bisher einzige Transportphase über Nacht («Nachtsprung») durch eine ganztägige Produktion ersetzt wird, habe seine Vor- und auch Nachteile: «Das neue Konzept wird situativ optimierte Transportzeiten mit sich bringen, jedoch im Einzelfall auch zu einer Verschlechterung der heutigen Rundlaufzeiten führen.»

Das weiss man bei Holcim. Aktuelle Szenarien im Unternehmen gehen sogar davon aus, dass das via SBB Cargo transportierte Zementvolumen nach Einführung von WLV 2017 gegenüber dem aktuellen Stand um rund 5 Prozent abnehmen könnte. «Wir wären schon sehr dankbar, wenn uns SBB Cargo im Umfeld des Systemwechsels eine verbindliche Zusicherung von bestimmten Mindestmengen an Transportkapazitäten abgeben könnte», betont Meier, «natürlich können wir nicht erwarten, dass damit alle unsere Spitzenzeiten gedeckt sind.» Mit einem geringfügigen Kapazitätsrückgang bei SBB Cargo könne Holcim aber grundsätzlich leben und den zusätzlichen Pufferbedarf beim Kunden mit eigenen Wagen decken.

Einen Mehrwert erhofft sich Meier von der Transparenz beim Buchungsvorgang sowie vom verbesserten Informationsfluss. Das gelte insbesondere auch im Negativfall. «Sollte eine Transport- >

Linke Seite: Rund 40 Prozent der Zementproduktion verlassen das Werk in Siggenthal per Bahn (oben); ein Mitarbeiter beim Bahnverlad (unten links); Silos an der Verladestelle (unten rechts).

kapazität von SBB Cargo nicht zur Verfügung stehen, vernehmen wir dies künftig gleich nach der Buchung, was unseren Handlungsspielraum zur Suche von Ersatzlösungen deutlich erhöht.» Mit dem aktuellen WLW-Buchungssystem gebe es hin und wieder ärgerliche Informationsspannen. «Bei sogenannten Anschlussbrüchen infolge von Streckenüberlastung oder Ausfall von Lok oder Lokführer werden wir nicht selten zu spät informiert und können deshalb nur eingeschränkt reagieren.»

#### Ein Jahr Vorlaufzeit

Reibungslos wird das Produktions- und Buchungsprozedere bei Holcim noch nicht funktionieren, wenn ab dem 11. Dezember die ersten Güterzüge nach dem neuen Fahrplankontakt rollen. Denn eine wesentliche Herausforderung bei der Umsetzung des WLW 2017 besteht darin, die neuen Reservationsprozesse von SBB Cargo in das Holcim-Logistikbewirtschaftungssystem zu implementieren. Der global aufgestellte Baustoffkonzern wickelt seinen IT-Geschäftsverkehr auch in der Schweiz

über das internationale Standardsystem Edifact ab. Um dieses im Hinblick auf die gesteigerten Informationsanforderungen von WLW 2017 neu mit dem SBB Cargo-

↑  
«Unsere Aussicht für den  
neu konfigurierten  
Wagenladungsverkehr ist  
vorsichtig optimistisch.»

HUBERT MEIER,  
LEITER BAHNTRANSPORTE HOLCIM

↓  
System CIS zu konfigurieren, benötigt Holcim laut Hubert Meier rund ein Jahr Vorlaufzeit.

Auf die Unterstützung seines wichtigsten Transportpartners kann das Unternehmen weiterhin zählen. «Da Holcim im Wagenladungsnetz von SBB Cargo eine systemführende Rolle einnimmt, haben

wir den Kunden ab den ersten Projektetappen regelmässig in die Entwicklungsschritte miteinbezogen», sagt Oliver Schwob. Zurzeit werde auch geprüft, Holcim nach der Systemumstellung einen temporären Vor-Ort-Support zur Verfügung zu stellen. Bei Holcim kommt dies gut an. Gleichzeitig gelte es ab sofort, bei den vielen Zementkunden von Holcim die Werbetrommel für künftig frühzeitigere Bestellungen zu rühren. «Ein schwieriges Unterfangen, da wir die Gesetzmässigkeiten des Marktes wohl nicht einfach so verändern können.»

Trotz Ungewissheiten blickt der Holcim-Bahntransportchef dem WLW 2017 positiv entgegen. «Unsere Aussicht für den neu konfigurierten Wagenladungsverkehr ist vorsichtig optimistisch und das Bekenntnis von Holcim zum Transportweg Schiene stärker denn je.» —



Investition für den Schienengüterverkehr: Holcim-Güterwagen im Rangierbahnhof Limmattal (RBL) in Dietikon.

# Auf Nummer sicher

Verspätete, gestrandete, vergessene Frachten:  
Mit WLW 2017 lassen sich Pannen im grenzüberschreitenden Wagenladungsverkehr vermeiden.

Text: Robert Wildi

2010 haben die Güterbahnen aus der Schweiz (SBB Cargo), Belgien (B Logistcs), Luxemburg (CFL Cargo), Österreich (RCG), Deutschland (DB Cargo) und Schweden (Green Cargo) die Xrail Allianz gegründet. Ziel: mehr Qualität im europäischen WLW und ein attraktives, wettbewerbsfähiges und verlässliches Angebot. Eifrig wurden Standards für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit definiert. Sie betreffen Themen wie Pünktlichkeit oder die Verfolgung und Rückverfolgung (Track and Trace) von Einzelwagen.

Für punktuelle Verbesserungen hat die Xrail Allianz seither gesorgt. Nicht beseitigt wurde das Grundübel: Bis heute wird der WLW in der Schweiz wie international als offenes System betrieben. Das heisst, Kunden können bis kurz vor Abfahrt ohne Voranmeldung ihre Transporte aufgeben, die Bahnen halten dafür Kapazitäten bereit in Form von Cargo-Produktion vor Ort, Lokomotiven, Trassen oder Kapazitäten an Rangierbahnhöfen. Diese Intransparenz sei das Problem, sagt Susanne Fiselius-Martens, Projektleiterin Xrail bei SBB Cargo: «Sind diese Ressourcen auf Spitzenzeiten ausgelegt, können die Bahnen mangels Auslastung kein Geld verdienen. Sind sie jedoch zu knapp bemessen, leidet die Transportqualität. Wagen bleiben irgendwo stehen oder erreichen den Zielort mit erheblicher Verspätung.» Als offenes System könne der WLW auf Dauer daher nicht konkurrenzfähig sein.

Der Markt stützt diese These. Etliche schweizerische und europäische Kunden aus Branchen, die eine verlässliche Transportqualität benötigen, sind auch nach der Gründung von Xrail im grenzüberschreitenden Verkehr auf die Strasse gewechselt oder haben ihre Transporte auf Ganzzüge gebündelt. Das ist einer der Hauptgründe, weshalb sich die italienische Trenitalia Cargo

(TIC) fast vollständig aus dem WLW zurückgezogen hat. Die Xrail-Partner stemmen sich vehement gegen diese Entwicklung. Auf nationaler Ebene sind sie damit beschäftigt, neue Buchungssysteme für den WLW einzuführen, so etwa vor ein paar Jahren die französischen Staatsbahnen (SNCF). Die Franzosen, neben den Italienern die zweiten grossen Abwesenden in der Xrail Allianz, signalisieren zurzeit Interesse an einer intensiveren Kooperation.

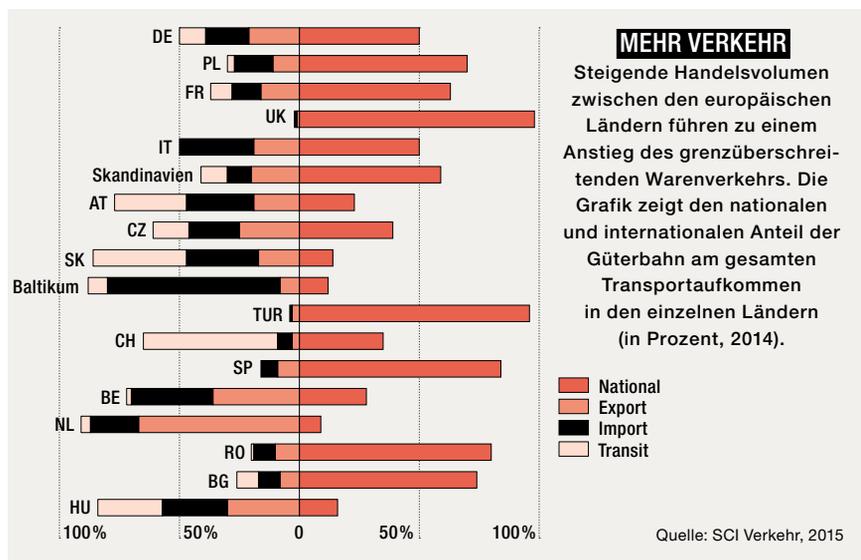
## Platzreservation garantiert

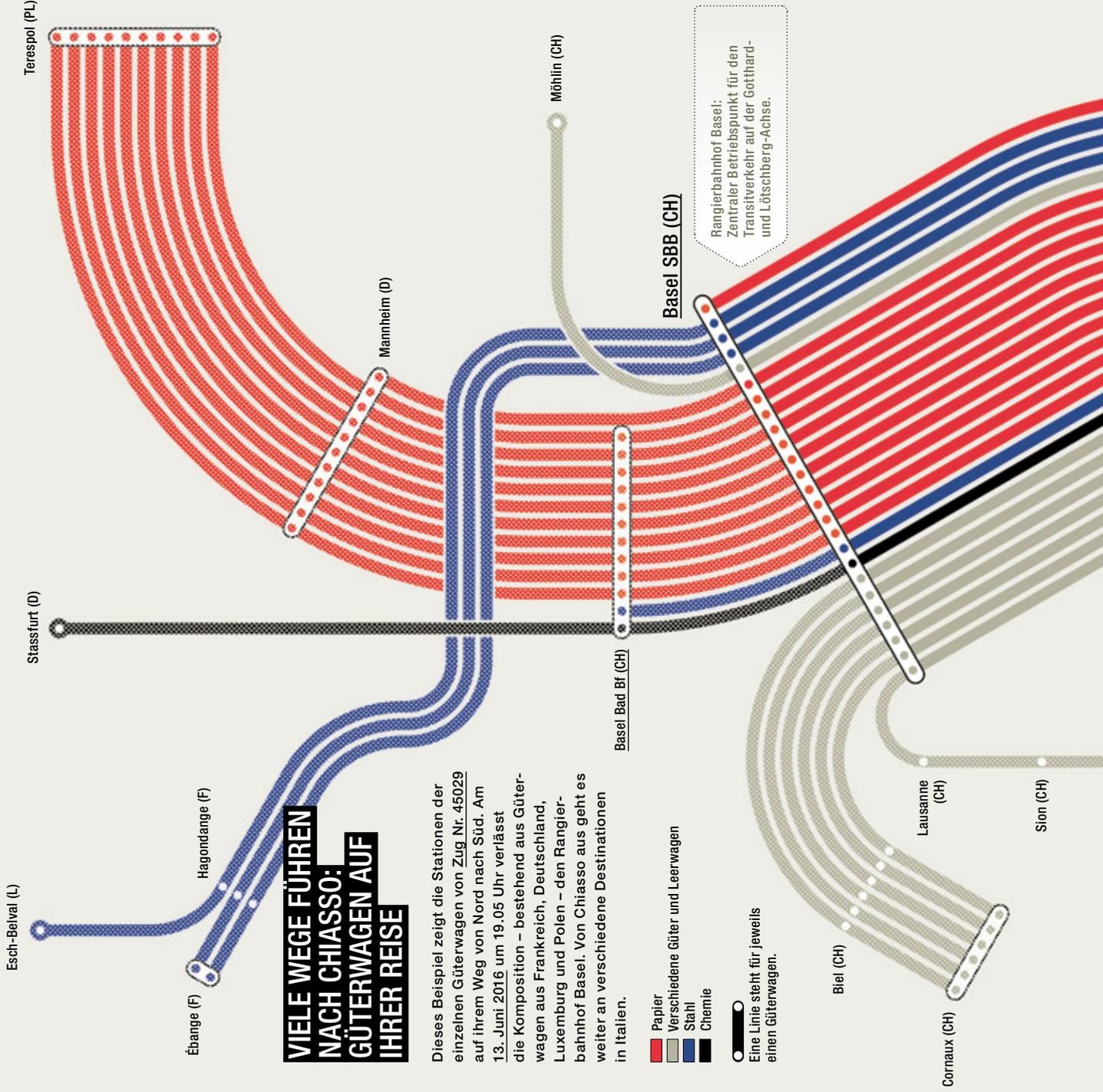
WLW 2017, das nationale Buchungssystem, das SBB Cargo per Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2016 offiziell in Betrieb setzen wird, schafft verbindliche Buchungstransparenz und mehr Transportsicherheit. Im Rahmen von Xrail sollen die Buchungssysteme der einzelnen Länder nun schrittweise miteinander verbunden und aufeinander abgestimmt werden. Bereits seit Oktober 2015 ist die grenzüberschreitende Reservation zwischen den Güterbahnen in Belgien, Luxemburg, Österreich und der Schweiz

online und wird ausgiebig getestet. Die Resultate seien vielversprechend, sagt Projektleiterin Fiselius-Martens.

Den neuen «Modus Operandi» erläutert sie anhand eines Beispiels: Ein Ostschweizer Industrieunternehmen will Ware nach Wien exportieren. Im SBB-Cargo-Buchungssystem CIS Online gibt er den gewünschten Abfahrts-termin, Zielort, Ware sowie Transportvolumen ein. SBB Cargo ermittelt automatisch die Ankunftszeit im Rangierbahnhof Hall (Tirol) und teilt diese via Xrail Broker der österreichischen RCG mit. RCG ermittelt den passenden Anschluss ab Hall sowie die Ankunftszeit in Wien. Diese Daten werden an SBB Cargo zurückgemeldet und gelangen via CIS Online direkt zum Kunden. Er verfügt jetzt über eine fixe Platzreservation mit allen wichtigen Angaben zur Transportkette.

Da die Volumina im bestehenden Rahmen bleiben, gilt laut Fiselius-Martens weiterhin: «Wer früh bucht, hat beste Chancen auf Kapazität.» «Mit dem Systemwechsel entwickeln wir den europäischen WLW von der Stufe Manufaktur zur industriellen Fertigung weiter», fasst sie zusammen. Für die Kunden werde damit vor allem die Planbarkeit ihrer Transporte markant erhöht. «Erstmalig haben sie dank dem neuen System die Möglichkeit, ihre Güter per Bahn im Einzelwagen mit verbindlicher Qualität durch Europa befördern zu lassen.» Ein Vorteil, derbarer Münze entspricht. —

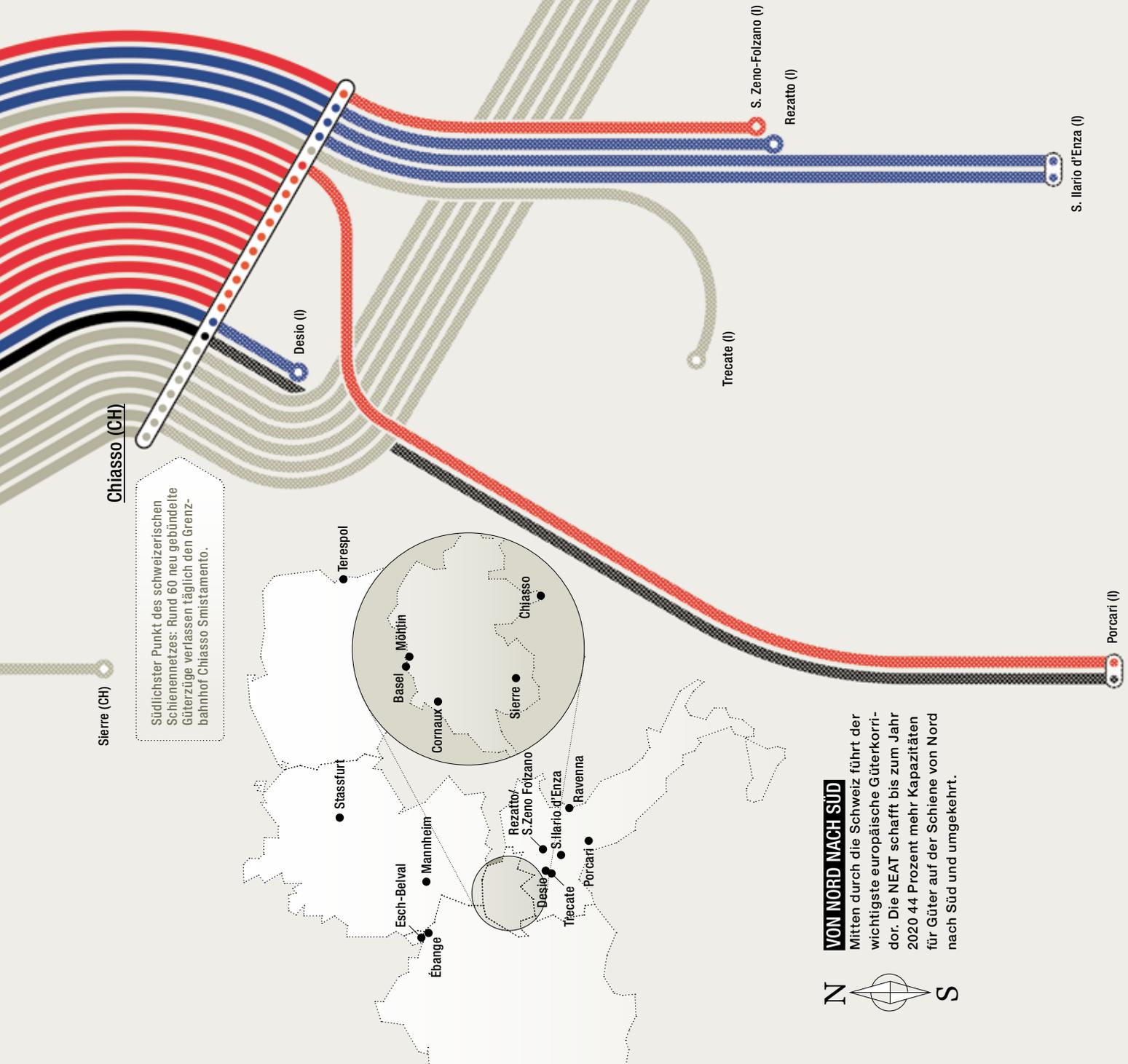




# Fester Fahrplan für Güter

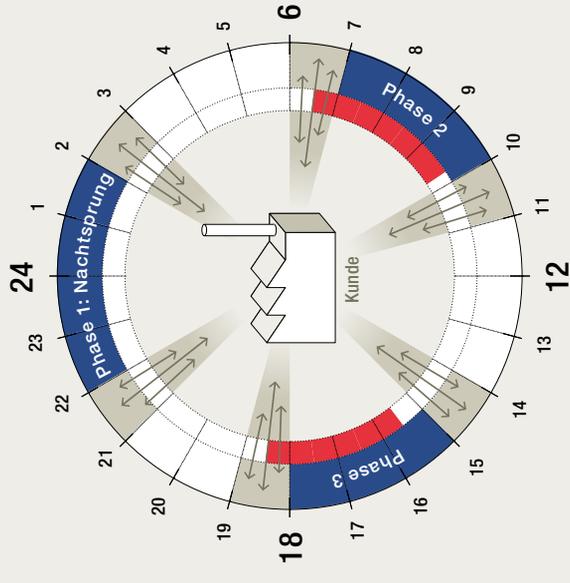
Auf dem dichtesten Bahnnetz der Welt herrscht Hochbetrieb. Der WLV 2017 schafft die Voraussetzungen für den Wagenladungsverkehr von morgen.

Mit einer ausgeklügelten Logistik sorgt der WLV 2017 dafür, dass den Kunden auf dem immer stärker ausgelasteten Schweizer Schienennetz jederzeit garantierte Transportkapazitäten zur Verfügung stehen. Im Vordergrund stehen mehr Effizienz, bessere Planbarkeit und eine transparente Kommunikation. Mit dem Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2016 startet das neue Buchungssystem, mit dem die Kunden verbindliche Abhol- und Zustellzeiten buchen können. Die Infografik auf dieser Doppelseite verdeutlicht die passgenaue Verzahnung der einzelnen Prozesse auf der Logistikkette.



\* Rangierbahnhof Limmattal, Lausanne Trage, Basel, Buchs und Chiasso

Quelle: SBB Cargo / Grafik: Craft



### 3-PHASEN-PRODUKTION IN DEN RANGIERBAHNHÖFEN

Herzstück des neuen WLV 2017 ist die «Produktionsuhr». Die standardisierte Produktion mit drei Verarbeitungsphasen während 24 Stunden schafft zusätzliche Netzkapazität durch Umlagerung der Verkehre aus der Hauptverkehrszeit des Personenverkehrs.

- In Rangierbahnhöfen\* werden Züge neu formiert
- Abholen und Zustellen der Wagen im Takt
- Hauptverkehrszeit im Personenverkehr

### KONZEPT MIT ZUKUNFT

Die verbindliche Planung der gebündelten Zu- und Abfahrten bei den Rangierbahnhöfen bilden die Grundlage für einen zuverlässigen, nachhaltigen und kundenorientierten Wagenladungsverkehr.

<http://tiny.cc/wlv2017>

Mehr über den WLV 2017 im Blog

### VON NORD NACH SÜD

Mitten durch die Schweiz führt der wichtigste europäische Güterkorridor. Die NEAT schafft bis zum Jahr 2020 44 Prozent mehr Kapazitäten für Güter auf der Schiene von Nord nach Süd und umgekehrt.



# «Ein Alleingang ist derzeit kein Thema»

Was bedeutet WLV 2017 für die Kunden? Gespräch von Nicolas Perrin, CEO von SBB Cargo, mit Hansjörg Reiss, Leiter Geschäftsbereich Futtermittel-Rohprodukte bei der Genossenschaft Fenaco.

Interview: Roy Spring  
Fotografie: Daniel Winkler

**Herr Perrin, vor kurzem wurde die grosse Eröffnung des Gotthard-Basistunnels gefeiert. Die Neuausrichtung des Wagenladungsverkehrs (WLV) findet im Schatten des Jahrhundert-Bahnprojekts statt. Ist sich die Öffentlichkeit zu wenig bewusst, was das bedeutet?**

**NICOLAS PERRIN:** Die Gotthard-Eröffnung war tatsächlich ein grandioser und für mich ein sehr emotionaler Moment. Das ist ein Objekt, das nicht nur auf die Schweiz, sondern auch auf Europa ausstrahlt. Doch von allen Umstellungen, die ich bei SBB Cargo erlebt habe, ist das Projekt WLV 2017 sicher die bisher einschneidendste – sowohl für die Kunden als auch für die Mitarbeitenden. Wir legen eine Basis für die Weiterentwicklung des Wagenladungsverkehrs und sind uns bewusst, dass man einen solchen Wandel nicht im Hauruckverfahren durchsetzen kann.

**Sondern?**

**PERRIN:** Veränderungen sind immer unangenehm, auch wenn sie eine bessere Ausgangslage für die Zukunft schaffen. Wir müssen gerade in den ersten Monaten nach der Einführung mit viel Gespür vorgehen und wo nötig auch mal über den

eigenen Schatten springen und Korrekturen anbringen. Fakt ist: Das Tempo in der Logistik steigt – mit WLV 2017 kommen wir dieser Entwicklung entgegen, indem wir grosse Standorte öfters bedienen.

**Herr Reiss, Fenaco nutzt den WLV wie kaum ein anderes Unternehmen in der Schweiz. Wie gross ist das Transportvolumen?**

**HANSJÖRG REISS:** Wir transportieren pro Tag grosse Mengen mit dem WLV, auf der Strasse würden diese rund 50 LKW-Ladungen entsprechen. Dementsprechend ist SBB Cargo für uns ein bedeutender Logistikpartner.

**Als Unternehmen der Bauern bekennt sich Fenaco zum umweltfreundlichen Transport auf der Schiene. War es klug, sich vom WLV abhängig zu machen?**

**REISS:** Alternativen gibt es immer! Ich will jedoch ganz klar festhalten, dass eine Verlagerung auf die Strasse aus unserer Sicht keineswegs erwünscht ist. Gerade während der Getreideernte fallen innert kurzer Zeit grosse Mengen an, die transportiert werden müssen. Da setzen wir auch auf SBB Cargo.

**PERRIN:** LKW und Bahn haben je ihre Stärken. Bei regelmässigen und wiederkehrenden Mengen ist die Bahn gerade auf langen Distanzen vorteilhaft. Das ist auch das primäre Ziel des WLV 2017: starke Hauptverbindungen mit dreimal täglichen Zustellungen für mehr Zuverlässigkeit und eine höhere Kadenz im Gütertransport.

**Der WLV ist seit langem ein wirtschaftliches Sorgenkind. Haben Sie befürchtet, dass er vor dem Aus steht?**

**REISS:** Man muss nur ins Ausland schauen, um zu erkennen, dass ein flächendeckender WLV wie in der Schweiz ein Sonderfall ist. In einem kleinen Land ist die Infrastruktur auf engstem Raum begrenzt. Überall ist von verdichtetem Bauen die Rede, man will dem Kulturlandverlust entgegenwirken und jeden Quadratmeter nutzen. Das bedeutet, dass die Zustellgleise in den meisten Fällen schlicht zu kurz sind, um Ganzzüge abzufertigen.

**Logistik ist zunehmend vom Tagesgeschäft geprägt – und SBB Cargo setzt auf mehr Planbarkeit. Werden mit dem WLV 2017 die Probleme einfach auf die Kunden abgewälzt?** >

Hansjörg Reiss (l.) und  
Nicolas Perrin am SBB-Hauptsitz  
im Wankdorf-City in Bern.



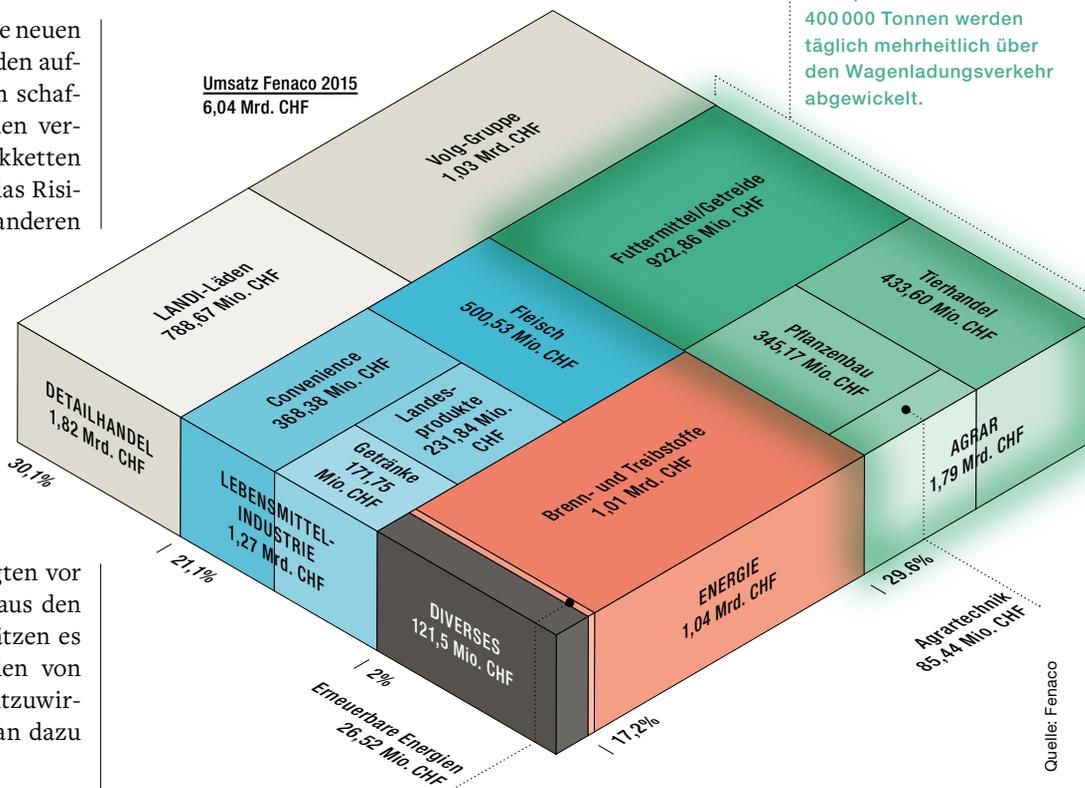
**FENACO** Die Agrargenossenschaft sorgt als Abnehmerin der Landwirte dafür, dass die Schweizer Lebensmittel zu den Kunden kommen. Als Lieferantin bietet Fenaco eine breite Palette von Produkten und Dienstleistungen. Dazu zählen der Getränkehersteller Ramseier, die Detailhändler Volg und Landi, die Futtermittelherstellerin UFA oder die Energieanbieterin Agrola. Die Genossenschaft mit Sitz in Bern beschäftigt rund 10 000 Mitarbeitende und erzielte 2015 einen Umsatz von 6,04 Mrd. Franken.

**BAHN BEVORZUGT**  
Hauptsächlich Getreide und Futterrohwaren werden auf der Schiene transportiert. Rund 400 000 Tonnen werden täglich mehrheitlich über den Wagenladungsverkehr abgewickelt.

**PERRIN:** Keineswegs! Wir haben die neuen Prozesse gemeinsam mit den Kunden aufgeleitet. Mit dem Buchungssystem schaffen wir gegenüber unseren Kunden verbindliche Transportpläne. Logistikketten brauchen dies. Natürlich besteht das Risiko, dass man den einen oder anderen Aspekt unterschätzt, der im Einzelfall grössere Auswirkungen haben könnte. Mit unseren Grosskunden haben wir diesen Schritt intensiv vorbereitet.

**Wann haben Sie von den Veränderungen erfahren? Wurden Sie vor vollendete Tatsachen gestellt?**

**REISS:** Die ersten Kontakte erfolgten vor zwei Jahren. Wir erkennen durchaus den Sinn der Veränderungen und schätzen es als einer der bedeutenden Kunden von SBB Cargo, aktiv am Prozess mitzuwirken. So konnten wir von Anfang an dazu



Quelle: Fenaco

↑  
«Es ist nicht ideal, mit der Rhätischen Bahn ein paar Erdbeeren nach Disentis hinaufzubefördern.»  
↓

HANSJÖRG REISS

beitragen, dass die Umsetzung möglichst reibungsfrei über die Bühne gehen wird.

**Was ändert sich konkret?**

**REISS:** Bisher konnten wir im WLW bis 48 Stunden vor dem Bedarf buchen. Nun kommt eine zweiwöchige Vorlaufzeit auf uns zu. Diese Frist ist allerdings gerade in der Erntezeit für uns viel zu lang. Man muss wissen, dass zum Beispiel die Brotweizenernte insgesamt nur gerade fünf Wochen dauert. Hier sind zwei Wochen eine halbe Ewigkeit. Schon nur das Wetter kann alles über den Haufen werfen. Zudem entscheiden die Kunden immer kurzfristig, wann sie wie viel bestellen wol-

len. Deshalb sind wir auf eine hohe Flexibilität im WLW angewiesen.

**PERRIN:** Mit WLW 2017 wollen wir die Planbarkeit der Verbindungen erhöhen – sowohl für uns als auch für die Kunden. Trotzdem: Wir werden weiterhin flexibel bleiben, das ist für uns sehr wichtig. Die Transporte können ab zwei Wochen bis 90 Minuten vor Zugsabfahrt gebucht werden. Spezifische Branchenbedürfnisse werden wir entsprechend berücksichtigen.

**Wie stark ist Ihr Unternehmen auf den Bahnverkehr ausgerichtet?**

**REISS:** Vor allem im Bereich Getreide- und Futtermittellogistik setzen wir stark auf die Bahn, insbesondere ab den Basler Rheinhäfen. Es geht ja immer auch um Investitionen. Bis Ende des nächsten Jahres ist die neue Umschlags- und Sammelstelle von Fenaco im Basler Auhafen fertiggestellt, dazu gehört ein 70 Meter hohes Silogebäude für die Lagerung von Futtermitteln und Getreide. Es wird sowohl eine

neue Bahnverladeranlage wie auch eine LKW-Verladestrasse eingerichtet. Zudem stehen wir in einem laufenden Dialog mit SBB Cargo, die im Norden Basels einen eigenen trimodalen Terminal für den Warenumschlag zwischen Schiff, Bahn und Lastwagen plant. Dieser soll den zunehmenden Containerverkehr vor allem von Übersee via Hafen Rotterdam bewältigen.

**PERRIN:** Es ist schon so: Die Kunden entwickeln sich mit uns weiter – und vice versa. Einen Gleisanschluss baut man nicht einfach auf die Schnelle, um ihn nach zwei Jahren nicht mehr zu nutzen. Die Logistik der Zukunft wird immer stärker zwischen dem Backbone-Verkehr und der anschließenden Feinverteilung unterscheiden.

**REISS:** Nach unserer Auffassung besteht eine optimierte Logistik aus einer Kombination von Bahn und Strasse. In diese Richtung lässt sich in Zukunft noch einiges bewegen, was die Bahn anbelangt. Auch unsere Mischfutterwerke sind stark auf die Schiene ausgerichtet. Eine Feinver-

teilung von den Mischfutterwerken zu den einzelnen Bauern mit der Bahn macht hingegen keinen Sinn.

#### **Welche Vorteile bringt der WLW 2017 für die Kunden?**

**PERRIN:** Sie erhalten häufigere Verbindungen an grosse Standorte und ein verlässliches Angebot. Neu erhalten die Kunden kapazitätsgeprüfte Verbindungen. Bisher konnten wir oft erst bei Abholung der einzelnen Güterwagen abschätzen, ob sie überhaupt rechtzeitig an ihrer Zieldestination ankommen werden. Unser grösster Anspruch ist, dass unsere Leistungen und Möglichkeiten so gut sind, dass wir auch als Bahnlieferant erste Wahl sind.

#### **Welche Erfahrungen machen Sie im grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr?**

**PERRIN:** Es wird mehr Importströme geben, nicht zuletzt wegen der Frankenstärke. Gleichzeitig wird in der Schweiz immer weniger produziert. So gesehen wird die Einbindung in ausländische Netze immer entscheidender. Die grössten Volumina laufen mit SBB Cargo International oder DB Cargo über Deutschland, den mit Abstand grössten Handelspartner der Schweiz. Im Chemiebereich setzen wir auf Chemoil als Bahnspediteur. Mit Xrail sind wir Teil der Allianz für den Wagenladungsverkehr. Mit einigen Mitgliedern haben wir neue direkte Produkte aufgebaut, zum Beispiel nach Antwerpen.

#### **Auch im Personenverkehr wachsen die Ansprüche: Immer mehr Menschen wollen pünktlich ankommen. Auf Kosten des Güterverkehrs?**

**REISS:** Als Cargo-Kunde sage ich natürlich, dass der Güterverkehr benachteiligt ist (schmunzelt). Auf der anderen Seite ist mir bewusst, dass auch der Personenverkehr berechnete Ansprüche hat. Wie bereits gesagt, ist alles eine Frage der Platzverhältnisse und der Infrastruktur. Nach dem Unterschied gefragt, sage ich immer: Güterverkehr ist Aktivverkehr – und der Personenverkehr ist Passivverkehr.

#### **Was meinen Sie damit?**

Während der LKW-Fahrer Waren transportiert, bewegt der Buschauffeur nur seinen Bus. Seine Ware verlädt und entlädt sich ja an den Haltestellen ganz von alleine! (lacht)

**PERRIN:** (lacht) ...auch wir wären manchmal froh, wenn die Kisten Beine hätten!

**REISS:** Im Ernst: Der aktive Warenverkehr ist und bleibt eine grosse Herausforderung. Es braucht Operateure, die ihn professionell abwickeln, und eine gewisse Tonnage, die eine rentable Auslastung der Infrastruktur garantiert.

↑  
«Der Personenverkehr kann zwanzig Jahre im Voraus auf die Minute genau planen.»

NICOLAS PERRIN

↓

**PERRIN:** Der Personenverkehr kann zwanzig Jahre im Voraus auf die Minute genau planen. Bei uns hingegen kann man nicht sagen, nächstes Jahr um 16.17 Uhr fährt in Herzogenbuchsee ein Güterzug ab. Darum ist es wichtig, dass im Schienengüterverkehr die absehbaren Kapazitäten langfristig gesichert sind. Das wird mit dem neuen Gütertransportgesetz der Fall sein. Auch beim Gotthard-Basistunnel sind die Kapazitäten klar definiert.

#### **Reicht das gegen die Konkurrenz auf der Strasse?**

**PERRIN:** Es geht darum, innerhalb dieser Rahmenbedingungen ein möglichst flexibles und zukunftsfähiges Angebot aufzusetzen. Zudem ist offen, ob sich nicht in Zukunft auf der Strasse ebenfalls solche Fragen stellen werden. Die Einführung von Road Pricing zum Beispiel würde das Denken ziemlich auf den Kopf stellen...

**REISS:** Mich stört generell, wenn ein Konflikt zwischen Strasse und Schiene inszeniert wird. Für mich geht es um eine opti-

male Ergänzung zwischen den beiden Systemen. Es ist ja nicht unbedingt sinnvoll, wenn man mit Lastwagen 1000 Tonnen Getreide nach Zürich in die Swissmill bringt. Umgekehrt ist es auch nicht ideal, mit der Rhätischen Bahn ein paar Erdbeeren nach Disentis hinaufzubefördern.

#### **Wo sehen Sie den Wagenladungsverkehr in zehn Jahren?**

**REISS:** Ich gehe davon aus, dass die Kapazitäten dann noch vorhanden sein werden. Bei der Anzahl der Bedienpunkte wird es sicher weitere Veränderungen geben. Wichtig ist, dass diese Optimierungen im Dialog erarbeitet werden und langfristig ausgerichtet sind. Letztlich geht es bei den Bedienpunkten immer um kostenintensive Investitionen in Infrastrukturen.

#### **Würden Sie manchmal am liebsten eine eigene Güterbahn kaufen, wie das Coop gemacht hat?**

**REISS:** Wie ich schon sagte: Alternativen gibt es immer. Aber uns ist auch bewusst, dass so ein Zug ausgelastet werden muss. Ein stehender Zug kostet Geld. Derzeit kommt für uns eine eigene Güterbahn nicht in Frage. Wir setzen auf eine Partnerschaft mit SBB Cargo. Ein Alleingang kommt aufgrund der gemeinsamen Zielsetzungen mit SBB Cargo für uns derzeit nicht in Frage. —

**Hansjörg Reiss**, 48, ist Agraringenieur und seit 2012 für die Geschäftseinheit GOF der Fenaco Genossenschaft tätig, in welcher er neben dem Futtermittel-Rohprodukte-Handel die Logistik verantwortet. Zudem führt er die Bauherrschaft für die neue Sammelstelle und das Umschlagssilo im Basler Auhafen. Davor war Reiss während 18 Jahren Geschäftsführer der Landi Reba.

**Nicolas Perrin**, 57, ist seit 2007 CEO von SBB Cargo. Der diplomierte Bauingenieur ETH ist seit 1987 bei der SBB tätig; unter anderem war er persönlicher Mitarbeiter des Präsidenten der SBB Generaldirektion und Stellvertreter des Delegierten für die Bahn 2000. 1999 stiess Perrin zu SBB Cargo, wo er zuerst die Produktion und ab 2007 den Geschäftsbereich International leitete.



Im Fokus der Medien: Ankunft des ersten Güterzugs im Bahnhof Flüelen.

# Südwärts in die Zukunft

Mit der ersten kommerziellen Fahrt eines Güterzugs durch den Gotthard-Basistunnel wurde am 3. Juni 2016 das neue Zeitalter im Schienengüterverkehr eingeläutet. Protokoll des historischen Festaktes.

Text: Peter Krebs  
Fotografie: Tanja Demarmels

Trotz des trüben Wetters herrscht grosse Zuversicht an diesem besonderen Freitag, dem 3. Juni 2016. Das Gotthardmassiv dient als majestätische Kulisse, und mit dem Gotthard-Basistunnel spielt ein Jahrhundertbauwerk die Hauptrolle, das zwei Tage zuvor mit seiner feierlichen Eröffnung in Anwesenheit von Bundesräten, Staatschefs und weiteren illustren Gästen weit über die Grenzen hinaus für Schlagzeilen gesorgt hat. Die Anwesenden im Bahnhof Flüelen erwarten nicht weniger als eine neue Dimension für den Güterverkehr durch die Alpen und seine Verlagerung auf die Schiene.

«Es zählt nicht der Tunnel, sondern das, was wir daraus machen», sagt Andreas Meyer, CEO der SBB, in seiner Ansprache. Anlass zum Feiern ist der erste kommerzielle Güterzug, der auf die Fahrt durch den Tunnel nach Süden geschickt wird. Es ist ein symbolisches, zugleich aber auch wichtiges Ereignis. Mit der Übernahme des Bauwerks durch SBB Infrastruktur startete am 1. Juni 2016 der Probebetrieb, der bis zum Fahrplanwechsel



Neue Dimension für den Güterverkehr: SBB-CEO Meyer (r.) mit Gotthard-Projektleiter Smania.

im Dezember andauert. Ab Anfang September 2016 wird dann ein grosser Teil des alpenquerenden Güterverkehrs durch den neuen Tunnel geleitet. «In dieser Zeit testen wir das Funktionieren der Anlage unter realen Bedingungen», sagt Aldo Smania, Projektleiter Basistunnel bei SBB Cargo. Alle beteiligten Mitarbeiter üben dabei intensiv die künftige Betriebsabwicklung ein. Nichts wird dem Zufall überlassen. Natürlich haben die Vorbereitungen nicht erst heute mit dem Festakt beim Nordportal begonnen. Bereits beim vorangehenden Testbetrieb war SBB Cargo massgeblich beteiligt.



Gruppenbild mit «Schneewittchen»: Nicolas Perrin, Peter Füglistaler, Aldo Smania, die beiden Pionierlokführer Dominik Baumberger und Edgar Aschwanden, Urban Camenzind, Andreas Meyer (v.l.n.r.).

### Erste Fracht für den Ceneri

Der erste kommerzielle Güterzug ist in Hüntwangen mit elf Kieswagen und zwei Lokomotiven gestartet. Die Fracht von rund 950 Tonnen ist für den Bau des Ceneri-Basistunnels bestimmt. Vor versammelter Presse hängt Aldo Smania in Flüelen die vordere Lokomotive ab. Damit demonstriert er einen Vorteil der Flachbahn: Im Gegensatz zur Fahrt über die alte Bergstrecke ist die doppelte Bespannung im neuen Tunnel nicht mehr nötig. Der Güterverkehr wird schneller, einfacher, sicherer und konkurrenzfähiger.

Konkret: SBB Chef Andreas Meyer rechnet mit einem Produktivitätsgewinn von 15 bis 20 Prozent innerhalb der Schweiz und von 5 bis 10 Prozent auf der Achse zwischen Rotterdam und Genua. Zwei Drittel der Kapazität des Basistunnels sind für den Güterverkehr reserviert. Bereits im Dezember dieses Jahres, wenn der Tunnel definitiv in Betrieb geht, werden pro Richtung stündlich vier Güterzüge abgefertigt. Einig sind sich die Verantwortlichen in der Einschätzung, dass das Volumen auf der Nord-Süd-Achse nicht sprunghaft zunehmen wird. «Es braucht eine Anlaufzeit», ist Nicolas Perrin, CEO von SBB Cargo, überzeugt.

### Vision 2020

Bis zum vollen Ausbau der Gotthard-Achse bleibt noch viel zu tun. Projektleiter Smania erwähnt die zahlreichen Baustellen, die den Verkehr noch beschränken,

die aber die Voraussetzung schaffen für den nächsten Ausbauschritt der NEAT. So wird 2017 die Luino-Linie für ein halbes Jahr geschlossen, damit sie modernisiert werden kann. Mit der Inbetriebnahme des Ceneri-Basistunnels und des 4-Meter-Korridors Ende 2020 wird die integrale Flachbahn endlich Realität. Dann werden täglich 260 Güterzüge auf der Nord-Süd-Achse verkehren können. Die Kapazität steigt dadurch um 44 Prozent. Ziel ist es,

┆  
 «Es zählt nicht  
 der Tunnel, sondern das,  
 was wir daraus machen.»

ANDREAS MEYER, CEO SBB

┆

auf der ganzen Achse 750 Meter lange und bis zu 2000 Tonnen schwere Güterzüge einzusetzen. «Wir sind noch nicht am Ziel, aber auf gutem Weg», sagt Peter Füglistaler, Direktor des Bundesamts für Verkehr, an den Feierlichkeiten in Flüelen. Der Güterverkehr auf der Schiene habe sich schon in den letzten Jahren positiv entwickelt. Als besonders erfreulich hebt er die Tatsache hervor, dass die Regierungschefs der Nachbarstaaten an der Gotthard-Eröffnungsfeier sich klar dazu bekannt haben,

die nötigen Kapazitäten an Zulaufstrecken und bei den Terminals zu schaffen.

Aldo Smania steht mit im Führerstand des Güterzuges, der durch den längsten Bahntunnel der Welt rollt. Gesteuert wird die Maschine vom Urner Lokomotivführer und Prüfungsexperten Edgar Aschwanden. Er stammt aus einer Eisenbahnerdynastie mit langer Vergangenheit: «Angehörige meiner Familie sind seit der Eröffnung des Gotthard-Tunnels im Jahr 1882 in der vierten Generation bei der Bahn tätig», sagt er stolz. Unter die Vorfreude auf die Arbeit auf der neuen Strecke mischt sich auch ein wenig Wehmut. Schliesslich geht eine lange und ereignisreiche Epoche zu Ende, wenn die Güterzüge nicht mehr über die traditionsreiche und anspruchsvolle Bergstrecke rollen.

Pünktlich um 10.12 Uhr lässt «Schneewittchen», die weisse Re 420 von SBB Cargo, einen schrillen Pfeifton erklingen. Langsam setzt sich der erste Güterzug mit elf angehängten Waggons in Bewegung. Dann nimmt er Fahrt auf in Richtung Süden, der Zukunft entgegen. —

 <http://tiny.cc/1Zug>  
 Exklusives Video der ersten Gotthard-Güterfahrt im Blog

# Unterwegs mit Käse, Wein und Elefanten

Die Geschichte des Schienengüterverkehrs ist von stetigem Wandel geprägt. Wir haben in den Archiven gestöbert und sind auf ein paar überraschende Trouvaillen gestossen.

*Text: Manuel Fischer  
Bilder: SBB Historic*

1948

Containertragwagen mit 4400-Liter-Grossbehältern im Grenzbahnhof Buchs (SG).





Die Anfänge des Schienengüterverkehrs reichen zurück bis in das ägyptische Reich mit den dort benutzten Spurrillen-Strassen. Zu Beginn des 19. Jahrhunderts wurden Güterwagen in englischen Bergwerksanlagen eingesetzt. Hierzulande erlebte der Gütertransport auf der Schiene seinen ersten Boom erst relativ spät. Aus dem Ausland war von einem neuartigen Transportmittel – der Eisenbahn – zu hören, mit dem die hohen Transportkosten reduziert werden könnten. Denn bis anhin sorgte die Postkutsche für den Transport von Gütern und Personen – ein Luxus, den sich nur wenige leisten konnten.

Die erste Bahnstrecke folgte entlang der Limmat von Zürich nach Baden, die «Spanisch-Brötli-Bahn»; genannt nach einer Badener Spezialität aus Hefe, den spanischen Brötli. Sie wurde 1847 eröffnet. Fast gleichzeitig wurden diverse weitere Bahnlinien gebaut und in den 1860er-Jahren wurden erste Güter – jährlich 2 Millionen Tonnen – auf der Schiene transportiert, die Zahl stieg danach stetig an: 1914 waren es bereits 19 Millionen Tonnen. Immer mehr private Bahngesellschaften – so unter anderem die Schweizerische Nordostbahn, die Jura-Simplon-Bahn oder die St. Gallisch-Appenzellische Eisenbahn – konkurrieren sich auf dem immer leistungsfähigeren Bahnnetz.

#### **Strom für die Gotthardbahn**

Die neue Infrastruktur ermöglichte erst die Ansiedlung exportorientierter Industrien in der Schweiz, so etwa des Maschinenbaus. Auf der Schiene konnten die Güter nun von sehr abgelegenen Gebieten in die kommerziellen Zentren des Landes wie Zürich, St. Gallen oder Genf transportiert werden. Die Zahl der Gleisanschlüsse kletterte von 37 im Jahr 1873 auf 400 im Jahr 1900. Doch es gab auch Rückschläge. Schwere Unfälle und vor allem die enormen Kosten der Alpendurchstiche führten zu Konkursen mehrerer Bahngesellschaften.

Die neue  
Infrastruktur  
ermöglichte  
die Ansiedlung  
von export-  
orientierten  
Industrien.

Das schwierige Umfeld führte dazu, dass sich die Schweizer Bevölkerung im Februar 1898 an der Urne für die Verstaatlichung des Bahnnetzes aussprach. Der erste Zug der Staatsbahn fuhr am 1. Januar 1901 von Zürich über Bern nach Genf. Offiziell wurden die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) am 1. Januar 1902 operativ tätig. Seither betreibt die SBB nebst dem Personenverkehr auch den Güterverkehr.

Während des Ersten Weltkriegs war die Schweiz von einem akuten Rohstoffmangel betroffen. Knapp wurde auch die Kohle, die für den Antrieb der Lokomotiven benötigt wurde. In der Not schritt die Schweiz zur Pioniertat und begann früh mit der Elektrifizierung ihres Bahnnetzes. 1912 entschied sich die SBB für das bis heute verwendete Wechselstrom-System. Damit wurde die 1913 eingeweihte Lötschbergbahn betrieben; ab 1920 wurde als wichtigste Strecke die Gotthardbahn elektrifiziert.

#### **Weintransport in Behälterwagen**

Vor dem Zweiten Weltkrieg, im Jahr 1938, wurden neben den klassischen offenen Wagen die ersten Behälter entwickelt und damit ergaben sich neue Möglichkeiten im Gütertransport auf der Schiene. Tankcontainer eigneten sich für den Transport von Flüssigkeiten, in erster Linie von Mineralölprodukten, aber auch für Fruchtsäfte >

und für Wein. Die Schiene war vor allem das ideale Transportmittel für Schüttgüter wie Erze, Kohle oder Kies. Ihre Beförderung erfolgte in offenen Güterwagen, deren Entleerung oft umständlich war. Häufig wurde von Hand ausgeschaufelt. Genial einfach war der 1891 zum Patent angemeldete «Talbotsche Selbstentlader», ein trichterförmiger Kasten mit Klappen zur Entleerung, die jedes Mal nur an einer Seite geöffnet werden mussten.

### Stangeneis aus der Brauerei

Schon immer besonders anspruchsvoll war der Transport von Lebensmitteln. Dies gilt insbesondere für den Käse, der nach 1860 einen Exportboom erlebte. Der zügige Ausbau der Verkehrswege und -mittel kam der Branche entgegen. Der Käsehandel förderte die Gründung von Talkäsereien und steuerte die vorrangige Produktion von Emmentaler, dem Exportschlager. Schon damals wurden die Laibe mit Brandzeichen der Händler und einzelner Käsereien versehen. Mittels Schablonen, Stempeln und Plaketten wurden auch die Kübel oder Fässer gekennzeichnet. Um die gleichmässige Kühlung auf dem Weg bis zu den Seehäfen zu garantieren, mussten die Bahnwagen mit der heiklen Ware fortlaufend mit Stangeneis aus Brauereien versorgt werden.

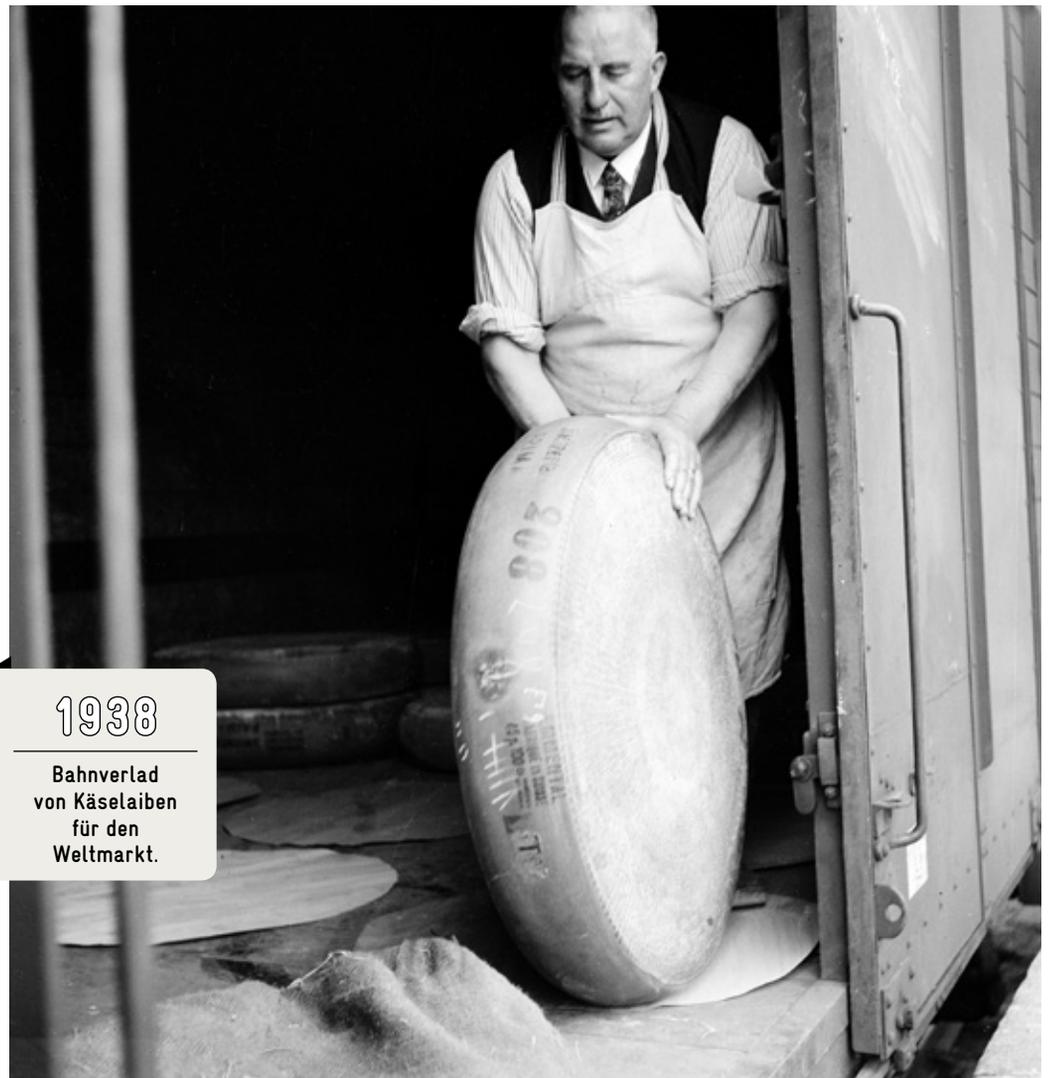
Noch gut ans Transportgeschäft während seiner Jugendzeit erinnert sich Marco Vogel, damaliger Geschäftsführer von Georg Vogel Weinhandel in Zürich. «Flaschenabfüllung im Produktionsgebiet war früher überhaupt kein Thema», sagt er. Bis in die 1970er-Jahre liess das Unternehmen Wein aus Südtirol in Grossbehälter abfüllen und diese per Bahn auf speziellen Containerwagen über den Grenzbahnhof Buchs (SG) in die Schweiz einführen. 15000 Liter Wein fasste ein einziger Grosszisternenwagen; dieser wurde nach der Zustellung in der Kellerei in 20 000 Flaschen abgefüllt.

### Zirkus auf der Schiene

Eine nahezu symbiotische Beziehung pflegt die Zirkusdynastie Knie zur

Schon immer  
besonders  
anspruchsvoll  
war der  
Transport von  
Lebensmitteln.

Bahn als Frachtunternehmen. Vom Gründungsjahr als Wanderzirkus 1919 bis 2005 wurden die für Darbietungen aufgetriebenen Tiere per Bahn transportiert. Davon ist man abgekommen. «Es geht um das Wohl der Tiere», lässt der Zirkus verlauten. Hingegen werden die bewohnbaren Zirkuswagen noch heute auf flache Tragwaggons gestellt, um die nächste Etappe der Tournee zu bewältigen. Die Kooperation der beiden Partner ist bis ins Detail eingespielt. Die Wagen gehören SBB Cargo, werden aber ausschliesslich für den schweizerischen Nationalzirkus eingesetzt. →



1938

Bahnverlad  
von Käselaiben  
für den  
Weltmarkt.

1945

Ein Elefant des Schweizer National-Circus Knie bei der Ankunft.



Eine nahezu symbiotische Beziehung pflegt die Zirkusdynastie Knie zur Bahn.



# Schotter



**Spatenstich am Bözberg** — Am 9. März begann der Bau des neuen Bözberg-Eisenbahntunnels, des grössten Einzelprojekts für einen durchgehenden 4-Meter-Korridor von Basel bis ins Tessin.



## ETCS 2

### Lizenz für den Gotthard

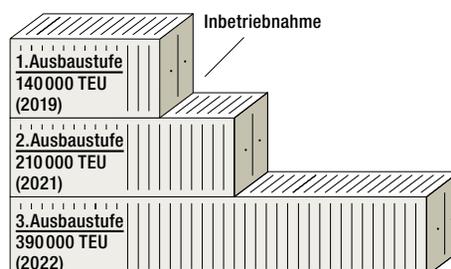
Die ersten Lokomotiven von SBB Cargo dieser Baureihe haben Ende Mai 2016 vom Bundesamt für Verkehr (BAV) die Betriebsbewilligung für die Fahrt durch den neuen Gotthard-Basistunnel erhalten. Zugelassen für ECTS Level 2 wurde das Modell Re 474. Bis Ende 2017 wird die SBB sämtliche Zugsicherungssysteme auf ihrem Schienennetz mit der zukunftsweisenden ETCS-Technologie versehen.

## GATEWAY BASEL NORD

### Etappenweiser Ausbau

Startschuss für das trimodale Gross-terminal in Basel Nord als Drehscheibe für den intermodalen Güterverkehr. Für das visionäre Projekt haben sich die Schweizer Logistik- und Transportunternehmen Contargo, Hupac und SBB Cargo zur Gateway Basel Nord AG zusammengeschlossen. «Wir wollen das Terminal 2019 in Betrieb nehmen und setzen auf Synergieeffekte mit der NEAT», sagte Nicolas Perrin, CEO von SBB Cargo, an einer Medienorientierung im Frühsommer 2016.

[www.gateway-baselnord.com](http://www.gateway-baselnord.com)



TEU (Twenty-foot Equivalent Unit) = Containereinheiten



## INTERNET

### Bahn im Bild

Immer mehr Mitarbeitende von SBB Cargo teilen über Instagram ihre faszinierenden Eindrücke aus dem Berufsalltag. So etwa Matthias Müller, Rangierer Region Zentralschweiz. Eine Trouville für Bahnliebhaber!

[www.instagram.com/matti\\_sbb](https://www.instagram.com/matti_sbb)



### Start des revidierten Gütertransportgesetzes.

Seither ist der Personen gegenüber dem Güterverkehr nicht mehr vortrittsberechtigt.

## INTERNATIONAL

### Schweizer Know-how für die Anden

Ein über 3000 Kilometer langer Eisenbahnkorridor soll in Südamerika den Atlantik mit dem Pazifik verbinden. Auch Schweizer Unternehmen wollen sich am Projekt für die Bahnstrecke zwischen dem brasilianischen Hafen von Santos und dem peruanischen Hafen von Ilo beteiligen. Die Gespräche mit dem zuständigen Ministerium in Bolivien sind am Laufen. Die Union der südamerikanischen Nationen (UNASUR) betonte die Bedeutung des «Bioceánico Central Rail Corridor» für die regionale Entwicklung.

# Mit leisen Sohlen



Die meisten Güterwagen in Europa sind auch heute noch mit den bewährten Bremsklötzen ausgerüstet. Ein Problem sind die herkömmlichen Bremsbeläge aus Gusseisen: Diese rauhen die Laufflächen der Räder auf, was zu starken Abrollgeräuschen führt. Anders bei SBB Cargo: Im Zuge der Lärmsanierungen wurden sie durch neuartige **Bremssohlen aus Komposit-Werkstoff («K-Sohle»)** ersetzt. Resultat: Die Räder bleiben glatter – der Lärmpegel sinkt erheblich. Bei der SBB wurden bereits 6267 Waggons von Cargo und Infrastruktur umgerüstet. Insgesamt sind 92 Prozent der Fahrzeuge lärmarm unterwegs. Die restlichen alten Wagen werden in den nächsten Jahren ausrangiert; ein Umbau würde sich nicht mehr lohnen (Stand: Ende 2015).

Barbara Iseli, Dogwalkerin aus Hittnau (ZH)

# Die Hundeflüsterin

Text: Susanne Wagner

Fotografie: Peter Hauser

Bevor Barbara Iseli mit ihrem Rudel in den Wald aufbricht, absolviert sie einen logistischen Parcours. Schon um sieben Uhr morgens fährt sie mit ihrem Kombi von ihrem Wohnort Hittnau los, um noch vor dem grossen Verkehrsaufkommen die Stadt Zürich zu durchqueren. Als Erstes holt sie in Wiedikon die zweijährige Sennenhund-Terrier-Mischlings-Hündin Isla ab, die schon wedelnd bereitsteht. Weiter geht es über den Zürichberg nach Schwamendingen und Dübendorf, bis alle fünf Pflegehunde für diesen Tag eingesammelt sind.

Barbara Iseli führt im Auftrag ihrer Kunden Hunde spazieren. Zum Service gehört es, die Hunde nach Vereinbarung zuhause oder am Arbeitsplatz der Herrchen oder Frauchen abzuholen – und zurückzubringen. Ihre Kunden sind Leute, die werktags keine Zeit haben, um stundenlang mit ihren Lieblingen an die frische Luft zu gehen, und froh sind, ihre Lieblinge in guten Händen zu wissen. Als Hundetrainerin, Verhaltensberaterin und ausgebildete Hundesamariterin mit eidgenössischem Sachkundeausweis und Zulassung des kantonalen Veterinärämtes ist Barbara Iseli eine gefragte Spezialistin.

## Verwunderte Blicke

Damit alle Vierbeiner im weissen Ford bequem Platz finden, liess sie die gesamte Ladefläche mit passgenauen Stahlgitterboxen bestücken. Auf einem Parkplatz neben dem Zoo Zürich lässt sie die Hunde aussteigen, nimmt sie an fünf Leinen und packt ein Bündel Robidog-Säcke in die Bauchtasche. Zwei Hunde traben links, drei rechts von ihr, so dass sie die ganze

Wegbreite füllt. Die verwunderten Blicke der Passanten ist sich die Hundebetreuerin längst gewohnt. Manchmal ist sie gar mit sieben oder zehn Hunden aufs Mal unterwegs, doch dann holt sie sich die Hilfe einer Assistentin dazu.

Kaum lässt sie die fünf Hunde von der Leine, geht der Spass für die Tiere erst richtig los. Gleichzeitig beginnt der anstrengende Teil für die Hundetrainerin. Mit ihrer ruhigen Art behält Barbara Iseli stets alle Hunde im Blick und pfeift sie sofort zurück, wenn sich eine Joggerin, ein Velofahrer, eine Spaziergängerin mit anderen Hunden oder ein Reiter hoch zu

↑  
**Kaum lässt sie die fünf Hunde von der Leine, geht der Spass erst richtig los.**  
↓

Ross nähert. Die Schützlinge gehorchen ihr aufs Wort und kommen subito angeharrt. Wie eine Schar staunender Kinder stehen sie mucksmäuschenstill vor ihr und schauen gebannt auf den erhobenen Zeigefinger ihrer Chefin, bis diese das erlösende «Jetzt ist wieder gut» ruft und die Hunde wieder davonhecheln, sich vor Freude auf dem Boden wälzen, nacheinander in den Bach springen oder zusammen im Gras herumtollen.

Als Hundesitterin hat die 29-Jährige ihren Traumberuf gefunden. Nach einer Tätigkeit im Bereich Alterspflege musste sie sich wegen eines Reitunfalls zur Arzt-

sekretärin umschulen lassen, was ihr jedoch nicht entsprach. «Hunde sind mein Leben, das war schon so, als ich mit vierzehn die Verantwortung für meinen ersten Welpen übernahm», erinnert sie sich. Vor ein paar Jahren konnte sie bei einem befreundeten Hundesitter erste Erfahrungen im Dogwalking sammeln. Seit Herbst 2014 ist sie selbständig und betreut die ihr anvertrauten Hunde stunden- oder tagesweise.

Es ist kein Zufall, dass Barbara Iseli die Sprache der Hunde zu sprechen scheint. Während ihrer Hundetrainerausbildung setzte sie sich gründlich mit dem Wesen der Vierbeiner auseinander. Sie beobachtet genau, wie Hunde untereinander kommunizieren, und sendet mit ihrer Stimme und der Körpersprache klare und eindeutige Signale. Jeder Hund habe unabhängig von der Rasse seinen ganz eigenen Charakter, sei vorwitzig und provoziere gerne seine Kameraden oder brauche mehr Ruhe und ziehe sich auch gerne mal zurück. Damit die Gruppe ausgeglichen und konfliktfrei bleibt, muss die Hundesitterin stets die Übersicht über das Geschehen behalten. Denn eines ist klar: Ob Hudelwetter, Vollmond oder Sonnenschein: Barbara Iseli hat als Rudelführerin immer das letzte Wort. —

«Jeder Hund hat seinen ganz eigenen Charakter», sagt Rudelführerin Barbara Iseli.





# **Ihr Anschluss an China – Gateway Basel Nord**

Nationales Containerterminal für Schiene,  
Rhein und Strasse: [gateway-baselnord.com](http://gateway-baselnord.com)