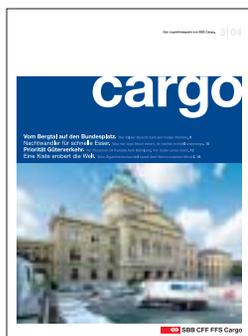


# cargo

- Vom Bergtal auf den Bundesplatz.** Der Valser Quarzit kam per Cargo Domino. 6  
**Nachtwandler für schnelle Esser.** Was wir tags frisch essen, ist nachts schnell unterwegs. 10  
**Priorität Güterverkehr.** Für Personen ist Kanada kein Bahnland. Für Güter umso mehr. 12  
**Eine Kiste erobert die Welt.** Eine Zigarettenschachtel stand dem Normcontainer Modell. 18



**Titelbild:**

Früher ein Parkplatz, seit dem 1. August 2004 ein Platz, wie es sich vor einem Regierungsgebäude gehört: Der Berner Bundesplatz wurde mit 400 Tonnen Valser Quarzit belegt.

**Foto:**

Hansjörg Egger

**Schotter. 4**

Kalender. Kunden. Strecke. Marketingleiter. Alles neu.

**Vom Bergtal auf den Bundesplatz. 6**

Der Platz vor dem Bundeshaus repräsentiert mit Valser Quarzit. Dieser kam mit Cargo Domino.

**Mut wird belohnt. 9**

Carte Blanche für Bernhard Kunz, Managing Director der Hupac SA.

**Nächtliche Züge für schnelle Esser. 10**

Was McDonald's tags frisch aufischt, war nachts mit der Bahn unterwegs.

**Die Güter haben Vorfahrt. 12**

In Kanada hat die Schiene im Güterfernverkehr keine Konkurrenz.

**Signale zwischen Gleis und Achse. 14**

SBB Cargo testet eine Technologie zur Wagenerkennung.

**Fest am Netz. 16**

Fast 2000 Schweizer Firmen haben ihren eigenen Bahnanschluss.

**Eine Kiste erobert die Welt. 18**

Ohne Container geht kaum mehr was. Dabei ist diese Erfindung noch gar nicht alt.

**Giraffe «à la minute». 20**

Wie ein Zirkus trotz Tunnelbrand gerade noch rechtzeitig zur Vorstellung kam.

**Ökobilanz im Handumdrehen. 21**

Ein neues Internet-Tool berechnet den Schadstoffausstoss von Gütertransporten.

**Gradlinig und offen. 22**

Adrian Bögli hält SBB Cargo in Deutschland am Laufen.

**Impressum.**

**cargo 3|04.** September 2004. Das Logistikmagazin von SBB Cargo erscheint viermal pro Jahr in Deutsch, Französisch, Italienisch. **Auflage** 30 000 Exemplare. **Redaktion** Martin Radtke (Leitung), Stephan Appenzeller, Christoph Frei, Antje Gessner, Urs (Longo) Hofer, Erwin Rosenast. **Grafik/Satz** Favo, Basel. **Litho** ExactaPro, Arlesheim. **Druck** Stämpfli AG, Bern. **Redaktionsadresse** SBB Cargo, «Redaktion Logistikmagazin cargo», CH-4065 Basel, Schweiz, Telefon +41 (0)512 29 06 55, Fax +41 (0)512 29 06 66. [cargomagazin@sbb.ch](mailto:cargomagazin@sbb.ch), [www.sbbcargo.com](http://www.sbbcargo.com)

**Sie wünschen ein Gratisabonnement?**

Nichts leichter als das: Senden Sie eine E-Mail an [cargomagazin@sbb.ch](mailto:cargomagazin@sbb.ch) oder einen Fax an +41 (0)512 29 01 01, und Sie erhalten *cargo* viermal pro Jahr kostenlos ins Büro oder nach Hause gesandt.



Foto: Gian Vätti

## Liebe Leserin, lieber Leser

Eine Unternehmensstrategie geht dann auf, wenn auch die Kunden der Meinung sind, dass der eingeschlagene Weg der richtige ist. Ich freue mich daher sehr, dass wir bei zwei grossen Ausschreibungen erhebliche Erfolge erzielen konnten. Im Binnenverkehr hat sich Die Schweizerische Post, im internationalen Verkehr die Hupac SA für SBB Cargo entschieden.

Die Schweizerische Post hat uns im Juli beauftragt, auch in den nächsten zwei Jahren sämtliche Züge von PostMail (Briefpost) und Paketpost zu fahren. Ausgeschrieben waren sechs einzelne Lose, und wir haben trotz intensiven Wettbewerbs das gesamte Paket erhalten. Diese Postverkehre liegen genau in der Strategie von SBB Cargo: Für die Kunden in der Schweiz wollen wir ein qualitativ hoch stehendes Binnenverkehrsnetz anbieten (Seite 5).

Im Rahmen der bisher grössten Ausschreibung für grenzüberschreitende europäische Eisenbahnleistungen im kombinierten Verkehr mit mehr als 12 000 Zügen im Jahr hat sich die Hupac SA nun entschieden, einen grossen Teil ihrer Transportleistungen an SBB Cargo zu vergeben. Neu fahren wir für Hupac nicht nur von Grenze zu Grenze in der Schweiz, sondern durchgehend von Deutschland nach Italien. Ausschlaggebend war neben der hohen Qualität unserer Transportleistungen die grenzüberschreitende Traktion, die SBB Cargo dank der beiden Tochtergesellschaften in alleiniger Verantwortung erbringen kann (Seite 9).

Die beiden Grossaufträge motivieren uns, die festgelegte Strategie mit der Stabilisierung des Binnenverkehrs auf hohem Niveau und mit dem erheblichen Ausbau unserer internationalen Aktivitäten auf der Nord-Süd-Achse konsequent weiterzuentwickeln.

Das bedeutet beispielsweise, bestehende Produkte dem jeweiligen Transportbedürfnis des Kunden anzupassen und sich dabei gegenüber der (Strassen-)Konkurrenz zu behaupten. Das gelingt SBB Cargo immer wieder. So setzt McDonald's seit Jahren auf Cargo Express, die bewährte schnelle Nachtzustellung (Seiten 10 und 11). Und jüngst konnten wir die Neugestaltung des Bundesplatzes in der Schweizer Bundeshauptstadt Bern unterstützen. Die benötigten Steine reisten mit Cargo Domino vom kleinen Bergdorf Vals direkt auf den Platz vor dem Bundeshaus (Seiten 6 bis 8).

Wann dürfen wir Ihnen unsere Innovationsfreude beweisen?

Herzlich grüsst  
Ihr

**Paul Wittenbrink**  
Leiter Customer Relationship Management

## Getaufte Lokomotive und grosser Bahnhof.

**Mit einem grossen Hafenfest haben Baslerinnen und Basler Ende August hundert Jahre moderne Rheinschifffahrt bis Basel gefeiert. Ein Höhepunkt der dreitägigen Feierlichkeiten war die Taufe einer SBB Cargo-Lokomotive.**

Die Taufpaten, Wirtschaftsdirektor Ralph Lewin, Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt, und Volkswirtschaftsdirektor Erich Straumann, Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft, haben im Beisein von SBB Cargo-Leiter Daniel Nordmann eine Lokomotive Re 482 auf den Namen «Basler Rheinhäfen» getauft. So werden die vier Hafenteile Kleinhüningen, St. Johann, Birsfelden und Auhafen von Basel seit 1946 genannt. Eigner der Basler Rheinhäfen sind die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft.

Lokomotiven des Typs Re 482 können sowohl in Deutschland wie auch in der Schweiz fahren. Damit trägt SBB Cargo dazu bei, das gute Image der Basler Rheinhäfen auch über die Landesgrenze hinauszutragen. Rund 100 000 Baslerinnen und Basler begingen mit viel Musik, Show und Gaumenfreuden den Geburtstag der modernen Rheinschifffahrt.

## Neuer SBB Cargo-Kalender.

**SBB Cargo präsentiert im Kalender 2005 «Brücken schlagen» die schönsten Brücken auf der Nord-Süd-Achse.**

Erneut hat Fotograf Robert Wälti-Portner stimmungsvoll die Welt des internationalen Schienengüterverkehrs festgehalten. Mit besonderem Flair hat er die Jahreszeiten sowie einmalige Morgen- und Abendstimmungen eingefangen. Ab sofort kann der SBB Cargo-Kalender 2005 mit einer Vorauszahlung bestellt werden. Die Lieferung erfolgt Anfang Dezember.

SBB Cargo AG, CH-4065 Basel  
Postkonto 17-667220-5  
Vermerk «Kalender 2005»

Schweiz: 35 Franken/Europa: 26 Euro  
(inkl. MWSt. und Versandkosten)



Foto: Patrick Lüthy

Die Taufpaten und ihr «Baby»: Regierungsrat Erich Straumann, SBB Cargo-Leiter Daniel Nordmann, Regierungsrat Ralph Lewin (von links).



## Zufrieden mit SBB Cargo.

**Der Verband Schweizerischer Anschlussgleise- und Privatgüterwagenbesitzer (VAP) veröffentlichte die Ergebnisse der Mitgliederbefragung 2003. Die Mehrheit der Befragten zeigten sich grundsätzlich zufrieden mit SBB Cargo.**

Knapp hundert Gleisanschliesser, Verlager, Spediteure und Wagenbesitzer beteiligten sich an der Umfrage ihres Verbandes. Darin stuften sie das dichte Bedienungsnetz im Binnenverkehr als grosses Plus ein. Die Verlager sehen in diesem Netz eines der wichtigsten Potenziale der Bahn. Mit den Unterhaltswerkstätten der SBB Cargo-Abteilung Service Rollmaterial sind die Befragten allgemein zufrieden. Verbesserungsmöglichkeiten sehen die VAP-Mitglieder beim Transportpreis, beim Preis-Leistungs-Verhältnis und beim Offertwesen. Ferner bewerteten die Befragten den Zug als umweltfreundliches Transportmittel. Doch auf die Frage «Wären Sie mittelfristig bereit, einen ökologischen Mehrpreis zu bezahlen, um Ihre Güter per Bahn zu befördern?» antworteten nur neun Prozent mit einem klaren Ja. Der VAP wurde 1912 gegründet und hat rund 300 Mitglieder. Sie erzielten im Jahr 2002 im Binnenverkehr 75 Prozent des Transportvolumens von SBB Cargo.



Foto: Bo Brännhege

Der Kluge schickts mit dem Zuge: Die Schweizerische Post unterwegs.

## Zwei neue Grossaufträge.

**Die Unternehmen Hupac und Die Schweizerische Post haben Bahntransportleistungen ausgeschrieben. Beide Firmen setzen auch in Zukunft auf SBB Cargo.**

Hupac, die Markführerin im europäischen Kombiverkehr, hat einen grossen Teil ihrer Transportleistungen langfristig an SBB Cargo vergeben. In Deutschland und in Italien übernimmt SBB Cargo ab 2005 zusätzliche Transportleistungen und führt die meisten Züge als so genannter Hauptfrachtführer in ungeteilter Transportverantwortung über die gesamte Strecke. Auf einzelnen Abschnitten, wo SBB Cargo nicht selbstständig tätig ist, beauftragt SBB Cargo Partnerbahnen als Unterfrachtführer mit der Traktion der Züge. Auf dem Schweizer Abschnitt verliert SBB Cargo einige Züge an Mitbewerber. Die Gesamtbilanz, gemessen in Zugskilometern, ist für SBB Cargo positiv. Hupac hatte Anfang Jahr ihren gesamten Schienenverkehr international ausgeschrieben. Mit über 12 000 Zügen pro Jahr handelte es sich um die bisher grösste Ausschreibung im europäischen Schienengüterverkehr.

In den Jahren 2005 und 2006 wird SBB Cargo täglich rund neunzig Ganzzüge für Die Schweizerische Post fahren. Dies ist das Ergebnis einer Ausschreibung, welche die Post im Frühling 2004 ausgeschrieben hatte. Sämtliche Bahndienstleistungen, das heisst alle ausgeschriebenen Ganzzüge, Traktionen und Rangierleistungen, gingen an SBB Cargo. Ausschlaggebend für den Zuschlag waren laut Post neben dem überzeugendsten Gesamtangebot das gute Preis-Leistungs-Verhältnis, die Qualität und die Flexibilität, die eingespielte Zusammenarbeit sowie das Knowhow.



Foto: Hansjörg Egger

Benno Grüter

## Herzlich willkommen zu Bahn 2000.

## Benno Grüter neuer Marketingleiter.

**Am Samstag, 23. Oktober 2004, wird die Bahn-2000-Neubaustrecke Mattstetten-Rothrist für die Öffentlichkeit zugänglich gemacht.**

Die 45 Kilometer lange Neubaustrecke gilt als Herzstück von Bahn 2000. Erstmals vor der offiziellen Eröffnung am 12. Dezember 2004 erhalten Interessierte exklusiv Gelegenheit, die Neubaustrecke mit Tempo 160 zu befahren. Hauptort der Festlichkeiten ist Olten. Auf dem SBB-Gelände ist eine grosse Bahnshow aller Bereiche der SBB, darunter SBB Cargo, geplant.

**SBB Cargo hat seit Mitte August einen neuen Marketingleiter.**

Benno Grüter verfügt über eine umfassende Erfahrung im Bereich von Marketing und Marktforschung. Zuletzt arbeitete der 41-Jährige bei der Winterthur Life & Pensions als Leiter des Projekts Service-Qualitäts-Monitoring. Benno Grüter ersetzt Christoph Frei, der in den Bereich Verkauf der SBB-Division Infrastruktur wechselt.



## Dominosteine aus dem Valsertal.

**Wenn ein so prestigeträchtiger Ort wie der Bundesplatz in Bern neu gestaltet wird, ist es für SBB Cargo Ehrensache, mit reibungslosen Transporten zum guten Gelingen beizutragen – mit Hilfe von Cargo Domino kein Problem.**

Das Rütli des 21. Jahrhunderts – ein munterer Bergbach zwischen steilen Abhängen. Das erste ist eine Beschreibung des Bundesplatzes in Bern, das zweite der Standort eines Steinbruchs in Vals im Bündner Oberland. Zwei Orte, scheinbar ohne jeden Berührungspunkt. Und doch haben sie eine Gemeinsamkeit: Seit die-

sem Sommer liegen Steine aus Vals, ausgebreitet zu einem nahezu 2200 Quadratmeter grossen «Teppich», auf dem neu gestalteten Platz vor den Pforten des Bundeshauses.

Den Bogen zwischen dem entlegenen Bergtal und dem Regierungsgebäude in Bern hat SBB Cargo geschlagen. 400 Tonnen Valser

Quarzit galt es zu transportieren. Dies von einem Abgangsort fernab von jeglichem Bahnanschluss zu einem Bestimmungsort mitten in einer belebten Innenstadt. Bis vor kurzem war es undenkbar, die Bahn für einen solch aufwändigen Transport erfolgreich ins Spiel zu bringen. Dank der unkomplizierten Umschlagstechnolo-



seinem Steinbruch, während er eine Grosssprengung vorbereitet. Und: «Ich würde jederzeit wieder mit Cargo Domino transportieren – ein Supersystem!»

### Mustergültiger Transport.

Tatsächlich ist der Transport der Steinplatten aus dem engen Valsertal vor die Pforten des Bundeshauses ein Musterbeispiel für Cargo Domino: Vor- und Nachlauf waren ausschliesslich auf der Strasse möglich, für die lange Distanz zwischen Landquart und Bern kam die Bahn zum Einsatz.

Insgesamt wurden in Vals während eines Monats 34 Cargo Domino-Schiebeplanenbehälter mit durchschnittlich je zwölf Tonnen Steinplatten beladen. Aufwändig, für den Ortsun-

## « Wir haben knallhart kalkuliert, Preis und Leistung gegeneinander abgewogen. »

Pius Truffer

kundigen gar abenteuerlich war ihr Weg ins Unterland: Die Strasse durchs zwanzig Kilometer lange Valsertal ist stellenweise so eng, dass zwei Autos nicht kreuzen können, geschweige denn ein Lastwagen mit Anhänger verkehren kann. Deshalb musste der zweite Domino-Behälter jeweils am Taleingang in Ilanz stationiert und in einem zweiten Durchgang nach Vals gefahren

### Stichwort «Rütli».

Die im Kanton Uri am Vierwaldstättersee gelegene Rütliwiese, im Volksmund «das Rütli», ist die mythologische Geburtsstätte der Schweizerischen Eidgenossenschaft.

werden. Die anschliessenden vierzig Kilometer zwischen Ilanz und Landquart liessen sich hingegen gut mit dem Anhängerzug bewältigen. In Landquart wurden die Behälter stationiert und in sechs Tranchen auf den Güterbahnhof Bern Weyermannshaus überführt. Dort nahm sie für die letzte Etappe bis zum Bundeshaus nochmals ein Lastwagen in Empfang.

### Ehrgeiziges Dispteam.

Dass sich die einzelnen Teile dieses Transportes nahtlos zu einem Ganzen zusammenfügten, dafür war das Cargo Domino-Dispositionsteam im Kunden Service Center (KSC) in Freiburg verantwortlich. Hier, in einer kleinen Arbeitszelle mitten in einem riesigen Grossraumbüro, laufen alle Domino-Fäden zusammen. Von der Kundenbestellung über die Auftragserteilung an den Transporteur bis zur Disposition der Behälter und der Tragwagen wird alles koordiniert. Seit einem Jahr arbeitet das junge, dreiköpfige Dispositionsteam ausschliesslich für Cargo Domino. Und es tut dies mit Begeisterung. Kundenzufriedenheit steht an oberster Stelle; flexibel und schnell möchte es sein, mit den Mitbewerbern von der Strasse mithalten können.



gie des Systems Cargo Domino ist dies heute möglich.

Auch dank Pius Truffer, dem Mitbesitzer der Truffer AG in Vals, deren Stein sich bei der Ausschreibung für die Neugestaltung des Berner Bundesplatzes gegen die Konkurrenz durchgesetzt hat. Truffer entschied sich nicht nur aus ökologischen Gründen, mit SBB Cargo zusammenzuarbeiten: «Wir haben knallhart kalkuliert, Preis und Leistung gegeneinander abgewogen. SBB Cargo ist konkurrenzfähig», sagt er am Tag der letzten Sendung, hoch oben in

Im Bergtal muss beginnen, was glänzen soll vorm Bundeshaus: Verlad von Quarzitplatten in Vals, Kanton Graubünden.



Der neue Platz in Arbeit und in fertigem Zustand: Die 26 Springbrunnen symbolisieren die Kantone.

Auf die Besonderheiten angesprochen, die der Steinplattentransport mit sich gebracht habe, antwortet Teammitglied Philippe Tissot: «Solche Transporte sind kein Problem. Genau dafür ist Cargo Domino geschaffen.» Dass auf dem Bundesplatz immer genügend Platten zum Verlegen bereitlagen, schreibt er nicht nur SBB Cargo zu. Er windet auch den beiden beteiligten Transportunternehmen, Casty Transporte aus Chur und Krummen Transporte und Logistik aus Kerzers, ein Kränzchen: «Sie waren es, die mit dem grossen Gewicht, dem engen Tal und den prekären Platzverhältnissen auf dem Bundesplatz zurechtkommen mussten. Ohne solche Partner könnte Cargo Domino nicht als das flexible und

zuverlässige System angeboten werden, das es heute ist.»

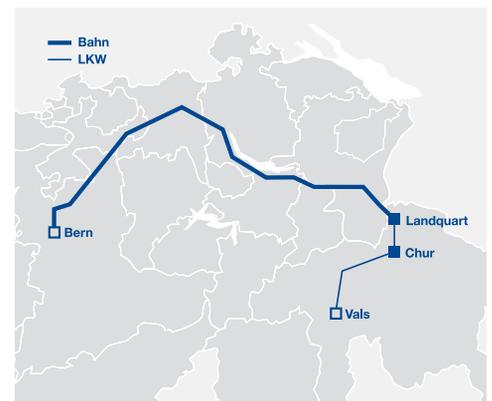
#### Gelassene Chauffeure.

Eng? Chauffeur Thomas Müller von Casty Transporte lacht. Für ihn ist die Strasse durchs Valsertal längst keine Herausforderung mehr. Er führt auch für Valser Wasser Cargo Domino-Transporte aus und befährt die Strecke oft mehrmals täglich. Er kennt jede Kurve. Dass die schweren Steinplatten, die nur den untersten halben Meter des Behälters füllen, den Schwerpunkt nah am Boden halten, kommt ihm gelegen. Und auch sein Pendant in Bern, Hansjörg Benninger von Krummen Transporte und Lo-

## Von Vals in die Welt.

Der Valser Quarzit wurde aufgrund seiner hervorragenden geophysikalischen Eigenschaften, aber auch dank seines Aussehens für die Neugestaltung des Bundesplatzes ausgewählt. Der fünfzig Millionen Jahre alte Stein zeugt von der grossen geologischen Vielfalt der Alpen und steht symbolisch für die Vielseitigkeit der Schweiz. Wichtig war für Kunde und Lieferant, dass die Platten auf dem Berner Bundesplatz möglichst so verlegt werden konnten, wie sie dem Berg entnommen wurden. Deshalb wurden sie grossformatig geschnitten und vor dem Abtransport nummeriert.

Valser Quarzit ist nicht nur in der Schweiz ein begehrtes Produkt. Die Truffer AG liefert vierzig Prozent ihrer Erzeugnisse ins angrenzende Ausland, nach England und nach Übersee. Dabei handelt es sich oft um Projekte, die um ein Vielfaches grösser sind als der Bundesplatz. Das Steinwerk in Vals gilt als eines der modernsten in der Schweiz und verfügt über einen hohen Automatisierungsgrad; dennoch bietet es das ganze Jahr über Arbeit für zwanzig Mitarbeiter aus dem Dorf.



gistik, ist die Ruhe in Person – sogar wenn er im frühmorgendlichen Berner Stossverkehr nur schrittweise vorwärts kommt und sein Fahrzeug auf den mit Baugerät verstellten Bundesplatz manövrieren muss.

Am 1. August 2004 wurde der neue Bundesplatz offiziell durch Bundespräsident Joseph Deiss eingeweiht und als Rütli des 21. Jahrhunderts bezeichnet. SBB Cargo hat dazu ihren Beitrag geleistet.

Text: Ursula Homberger. Fotos: Hansjörg Egger

# Mut wird belohnt.



**Bernhard Kunz**

ist Managing Director bei der Hupac SA, dem Holdingunternehmen der Hupac-Gruppe. Die Hupac-Gruppe ist mit zahlreichen Logistik- und Transportunternehmen in ganz Europa tätig. Im Jahr 2003 hat Hupac 301,1 Millionen Franken (192,0 Millionen Euro) Umsatz erzielt. Die Hupac SA wurde 1967 gegründet und hat ihren Sitz in Chiasso.

## Die durchgehende Traktion kommt ins Rollen. Sie ist aus unserer Sicht ein Meilenstein in der Geschichte des kombinierten Verkehrs.

Bei diesem Produktionsprinzip übernimmt eine Bahn die volle Traktionsverantwortung durchgehend vom Abgangsterminal bis zum Bestimmungsterminal. Dies im Gegensatz zur heutigen Situation, wo nach dem Territorialprinzip gearbeitet wird und die Bahnen nur bis an die Landesgrenzen fahren.

## Welche Vorteile ergeben sich für die Bahnen und die Kunden?

a) Die Produktivität der Traktion kann nachhaltig verbessert werden. Die heutigen Lokwechsel an der Grenze entfallen. Diese Schnittstellen sind oftmals Auslöser von Problemen, da beispielsweise die nötigen Ressourcen auf den Folgestrecken fehlen.

b) Die Verantwortung der Traktion liegt bei nur einer Bahn. Sie ist einziger Ansprechpartner für die betreffende Relation. Ein Zug im Einsatz auf einer tausend Kilometer langen Strecke kann über eine einzige Schnittstelle koordiniert und kontrolliert werden.

c) Qualitätsverträge werden in Zusammenarbeit mit den Kunden ermöglicht. Die Bahn

übernimmt die Gesamtverantwortung für ihre Leistungsparameter. Dies ist eine grosse Chance, denn der Partner, der qualitativ besser arbeitet, kann sich am Markt besser positionieren.

d) Der administrative Aufwand wird reduziert. Die Zugs-, Frachtbrief- und Zollnoten, die heute bei bis zu fünf verschiedenen Bahnen und Zollstellen gemeldet werden, können in Zukunft über eine Schnittstelle koordiniert werden. Das bedeutet Einsparung von Zeit und Geld für alle.

## Erstmals Ausschreibung durchgeführt.

All diese Vorteile haben Hupac veranlasst, dieses Jahr erstmals in ihrer 36-jährigen Geschichte eine Ausschreibung (Angebotsverfahren) bei den Bahnen durchzuführen. Die Vergabekriterien waren klar: neben dem Preis-Leistungs-Verhältnis die durchgehende Traktion. Denn wir müssen uns im Wettbewerb behaupten und die vom Bund geforderte Reduktion der Betriebsbeiträge erfüllen. Dazu sind neue Prozesse nötig.

## « Der Güterverkehr darf nicht Lückenbüsser bleiben. »

Bernhard Kunz

Wir waren positiv überrascht von der Qualität der Offerten, die wir erhielten, und vor allem auch vom innovativen Ansatz. Dies zeigt, wie offen die Mitarbeiter der Bahnen diese Chance sehen. Ab Fahrplanwechsel im Dezember 2004 wird das neue Konzept umgesetzt. Wir sind sicher, dass wir gemeinsam mit unseren Partnern einen grossen Beitrag zur Verkehrsverlagerung leisten können.

## Mutige Bahnen.

Dass dies überhaupt möglich wird, verdanken wir jedoch den Bahnen oder besser gesagt dem Mut der Bahnen, sich dem Wettbewerb zu stellen. Kleinere Privatbahnen haben bereits in den vergangenen Jahren bewiesen, dass man im kombinierten Verkehr die Kosten weiter senken kann, ohne auf die Rentabilität zu verzichten.

Nun haben auch die Staatsbahnen die Initiative ergriffen und nutzen die Chancen der durchgehenden Traktion auf internationalen Strecken.

SBB Cargo hat mit ihren Tochterfirmen in Deutschland und Italien Pionierarbeit geleistet. Als erstes Unternehmen überhaupt bietet SBB Cargo seit Anfang Jahr durchgehende Zugleistung zwischen Duisburg und Novara. Wir sind stolz, dass es sich um einen Kombiverkehrszug für Vier-Meter-Sattelaufleger über die Simplon-Strecke handelt.

Auch Railion hat mit ihrem Partner BLS Lötschbergbahn bereits viel geleistet. Trenitalia ist nicht untätig geblieben und hat sich durch den Partner TX Logistics in Deutschland die Möglichkeit offen gehalten, durchgehende Züge durch die Schweiz anzubieten.

Der dringend nötige Wettbewerb unter den Bahnen wird diese nicht schwächen, sondern stärken. Auch als Operateur stellen wir uns dem Wettbewerb. Durch die Betriebsbeitragspolitik des Schweizer Bundes sind heute im Transit durch die Schweiz über fünfzehn Operateure aktiv. Auf der Brenner-Achse sind es nur drei. Es ist gerade dieser Wettbewerb, der uns fit hält und uns jeden Tag herausfordert, unsere Leistungen zu hinterfragen und zu verbessern.

Aber auch die Politik im In- und Ausland ist gefordert. Neben dem Ausbau der Infrastrukturen denken wir besonders an Prioritätenregelungen für die Güterzüge, die in vielen Fällen dem Personenverkehr untergeordnet sind. Wir brauchen gute, schnelle und attraktive Trassen, um den Güterverkehr weiter auf die Schiene zu verlagern. Dies ist nicht möglich, wenn der Güterverkehr nur Lückenbüsser bleibt.

# Der Big Mac und die **Nachtwandler.**



Über Nacht läuft SBB Cargo zu Hochform auf. In den Genuss kommt dabei auch McDonald's: Die 142 Restaurants erhalten täglich am frühen Morgen frische Ware, die in Oensingen am Vorabend vorbereitet wurde.



16:00 h



21:00 h



00:00 h

Pünktlich um 16 Uhr verlassen die Container das Zentrallager von McDonald's in Oensingen. Die grellen Scheinwerfer bei der Verladerrampe gehen aus, hier kehrt nun Ruhe ein. Jetzt kommt SBB Cargo zum Zug. Die Bahn wird aktiv, läuft mit Cargo Express zur Hochform auf. Im Gegensatz zur Strasse kennt der Schienenverkehr kein Nachtfahrverbot. Zwischen 22 Uhr und 4 Uhr kann das im Wettbewerb der Frachtspedition

«**Jede Minute zählt in der Logistik der Frischware. Zwei Stunden müssen fürs Rangieren reichen.**»

entscheidend sein. Ein Vorteil ist es allerweil. SBB Cargo vollbringt mit der schweizweiten Zustellung über Nacht eine logistische Leistung, die gerade Gastronomiebetrieben wie McDonald's, aber auch Detailhandelsunternehmen einen Zeitgewinn und eine Angebotsoptimierung ermöglicht. Die Lieferung vom McDonald's-Zentrallager nach Renens verdeutlicht die Logistikleistung exemplarisch.

**Täglich zehn Container Frischware.**

Täglich belädt das McDonald's-Team in der so genannten Foodtown zehn Container mit Frischware; sieben Tonnen pro Container. Die Container werden in Oensingen zur Bahn gefahren und anschliessend im Cargo Domino-Verfahren auf die Bahn verladen. Zwei Container je Bahnwagen; unter ihnen ein Wagen nach Renens.

Die weiteren Vorbereitungen für die Abfahrt nach Olten laufen exakt und schnell. Jede Minute zählt. Züge formieren, Wagen kontrollieren und im Cargo Informationssystem (CIS) eingeben, Bremsprobe machen. Knappe 45 Minuten später fährt der McDonald's-Zug in Richtung Olten.

Olten ist die Drehscheibe solcher Cargo Express-Zustellungen. Hier formiert das Rangiererteam die Wagen neu. Ziele in der Westschweiz werden via Lausanne angefahren; jene in der



**Frisch aus Foodtown – ein Restaurant wird im Morgengrauen beliefert.**

Deutschschweiz via Zürich. Zwei Stunden müssen fürs Rangieren reichen. Um 0.45 Uhr fährt der Cargo Domino-Wagen für Renens neu formiert via Bern Richtung Lausanne und weiter nach Renens. Um 3.12 Uhr trifft er am Ziel ein, eine Viertelstunde später ist der Zug zum Umladen bereit. Die Wagen werden nach weiteren Zielorten aufgereiht. Schliesslich schiebt eine hydraulische Vorrichtung auf dem Laster die Container horizontal von jedem Bahnwagen auf die wartenden Lastwagen.

McDonald's hat seine gesamte Logistik an das Unternehmen HLS Logistik GmbH ausgelagert. HLS war der erste SBB Cargo-Kunde, der sich mit der kombinierten Transportkette einen Haus-zu-Haus-Service ermöglichte.

**Höchste Anforderungen.**

Denn auch Fastfood besticht durch Frische: Brötchen, Salate, Joghurt, Milch, Käse, Hamburger, Big Mac und Co. werden täglich neu angelie-

fert und danach frisch zubereitet serviert. So will es das Frischegebot von McDonald's. In der Frachtspedition will McDonald's ökologisch eine führende Rolle übernehmen. Mit der ausgeklügelten Logistikkette unterstützt SBB Cargo McDonald's dabei.

**Text: Susanne Perren. Fotos: Tobias Sutter**



04:00 h



06:30 h



10:00 h



## Verkehrte Welt.

**Güterzüge in Nordamerika sind länger, schwerer, teilweise doppelstöckig beladen und genießen auf dem Schienennetz absolute Priorität. Ein Augenschein im Westen von Kanada.**

Der Touristenzug, unterwegs von Jasper in den Rocky Mountains nach Prince Rupert an der Pazifikküste, steht mitten im Wald. Schon eine ganze Weile. Über Lautsprecher informiert das Zugpersonal, dass der Zug hier einen entgegenkommenden Zug abwarten müsse. Das dauere

eine halbe Stunde oder so, und: «Geniessen sie die zusätzliche Zeit an Bord!» Tatsächlich dauert es eine geschlagene Stunde, bis in der Ferne das tiefe Brummen von Dieselloks zu hören ist, immer stärker wird und der Güterzug der Canadian National mit 114 Getreidewagen am Personenzug

vorbeizieht. Eine für Nordamerika typische und mehrfach erlebte Szene. Im Gegensatz zu Europa genießen Güterzüge in Kanada und den USA absolute Priorität. Kein Wunder, denn das Schienennetz gehört den Güterverkehrsunternehmen. Der Personenfernverkehr spielt eine Statistenrolle.

**Staatstragende Unternehmen.**

Zwei grosse Unternehmen beherrschen heute den Güterverkehr auf der Schiene in Kanada: die 1881 gegründete Canadian Pacific Railway (CP) und die etwas grössere, aber jüngere Canadian National Railway (CN). Beide Unternehmen haben ihren Ursprung in den Anfangsjahren des kanadischen Staates. CP entstand aus den Forderungen der kanadischen Provinzen, das Gebiet der jungen Föderation durch die Schiene zu er-

« Bis 800 Kilometer kann der Lastwagen mithalten, ab dann konkurrenzieren sich nur noch die Bahnen. »

schliessen. CN entstand durch den Zusammenschluss mehrerer kleiner Bahnen in allen Gebieten Kanadas und wurde dadurch so etwas wie die Staatsbahn. Bis 1977 betrieben beide Bahnen renommierte Fernverkehrszüge quer durch den Kontinent, verloren aber viel Geld. Das Personenverkehrssegment wurde deshalb in der dafür gegründeten staatlichen Gesellschaft Via Rail zusammengefasst. Heute sind CP wie CN reine Güterverkehrsunternehmen, arbeiten mit Gewinn und sind an Börsen in New York respektive Toronto kotiert.

**Massengüter über lange Distanzen.**

Das Hauptgeschäft für beide Bahnen sind heute die Bereiche Holz, Kohle, Getreide und Intermodal, jeweils in Ganzzügen von häufig mehr als hundert Wagen. Wagenladungsverkehr im

**Kanadische Güterbahnen im Vergleich.**

	Canadian Pacific Railway (CP)	Canadian National Railway (CN)
Gegründet	1881	1918
Hauptsitz	Calgary, Alberta	Montréal, Québec
Anzahl Mitarbeiter	15 645	22 012
Streckenlänge	22 160 km	28 500 km
Anzahl Lokomotiven	1622	1457
Anzahl Wagen	47 600	58 750
Bruttotonnenkilometer	351 937,6 Mio.	501 748,8 Mio.
Eckpunkte	Vancouver, Montréal, Chicago, Detroit, Philadelphia, New York City	Prince Rupert, Vancouver, Halifax, Chicago, New Orleans
Internet	www.cpr.ca	www.cn.ca

Stand Ende 2003



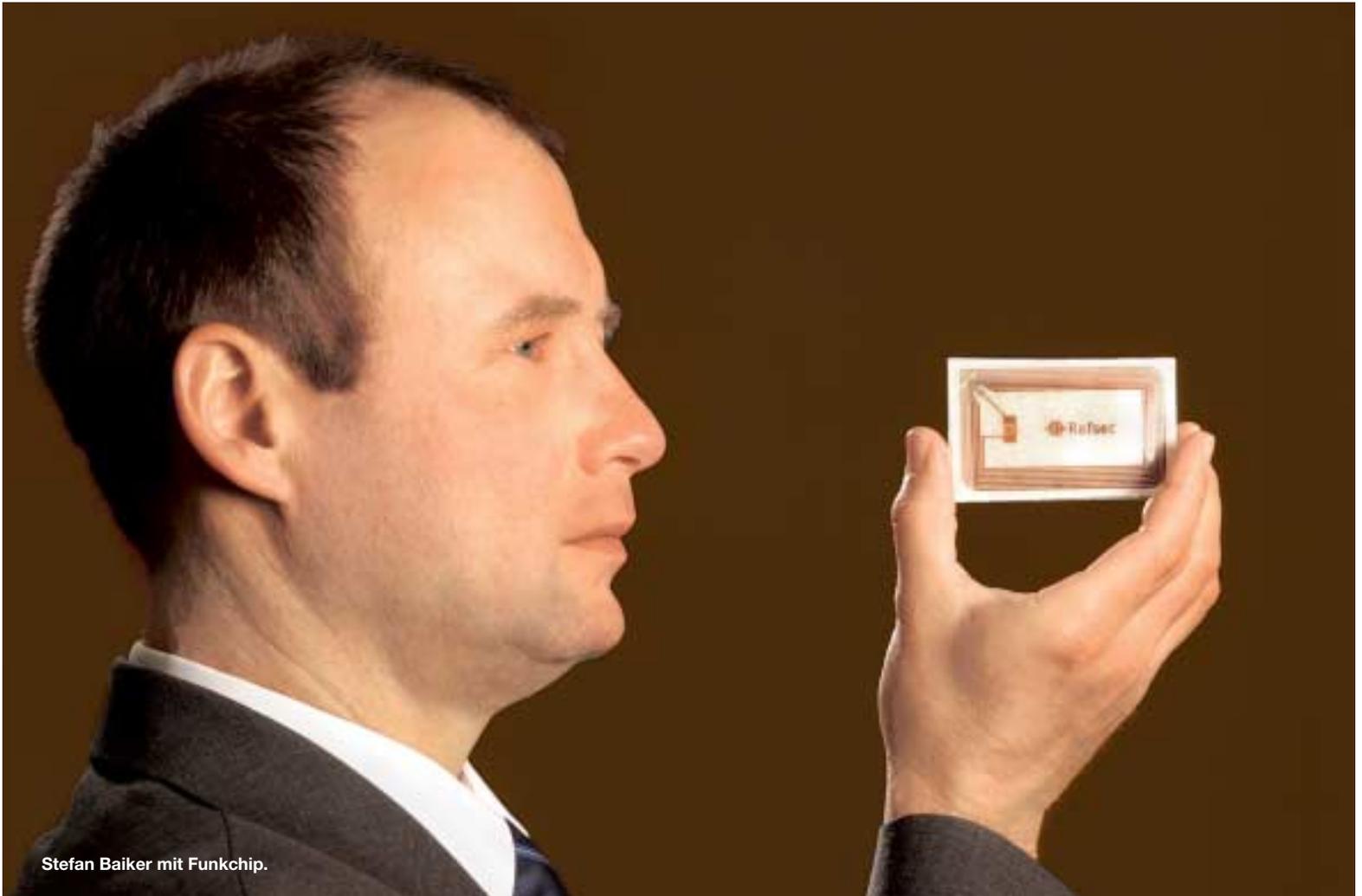
europäischen Sinne kommt praktisch nicht mehr vor. Beide Bahnen sind sowohl im Ost-West-Verkehr durch Kanada wie auch im Verkehr mit den USA tätig. Bis gegen 800 Kilometer kann der Lastwagen als Konkurrent zur Schiene mithalten, ab dann konkurrenzieren sich nur noch die beiden Bahnen. Eine Fusion von CP und CN stand übrigens nie zur Diskussion, in einigen wenigen Bereichen – bei der gegenseitigen Gleisbenutzung beispielsweise – wird zusammengearbeitet.

Im transkontinentalen Containerverkehr hat die Bahn praktisch eine Monopolstellung, die Preise liegen rund vierzig Prozent unter jenen der Strasse. Und für die nächsten Jahre wird ein massiver Anstieg der Menge erwartet. Allein im Hafen von Vancouver, dem wichtigsten Umschlagplatz Schiene-Wasser im Westen, erwarten die Verantwortlichen einen Anstieg um das Dreifache bis in das Jahr 2020. CP investiert deshalb in die Anschaffung von 5500 Tragwagen für den Intermodalverkehr und 75 fernsteuerbare Zwischenlokomotiven für die Strecke durch die Rocky Mountains. Bereits heute werden die meisten Wagen doppelstöckig mit Container beladen. Kaum vorstellbar, wie der Verkehr im Jahre 2020 aussehen wird. Die Personenzüge werden dann wohl noch mehr im Wald stehen gelassen.

Text: Michael Blum. Fotos: Canadian National Railway



Unterwegs in grossartiger Landschaft – hier in Windy Point, Alberta.



Stefan Baiker mit Funkchip.

## Signale zwischen **Gleis** und **Achse.**

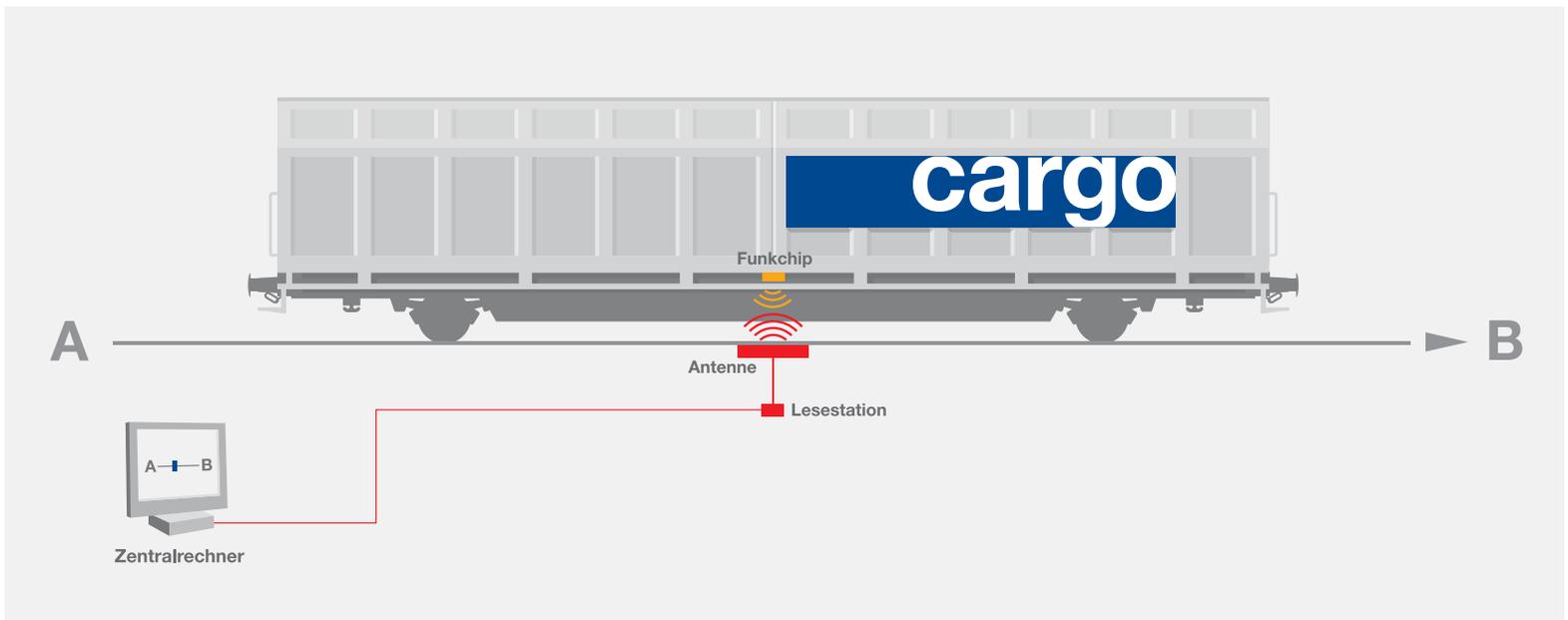
**SBB Cargo evaluiert eine preiswerte Technologie, die Waggons automatisch und effizienter erfassen könnte. Der Vorteil für die Kunden: aktuelle Transportdaten, mit denen man Logistik besser planen kann.**

Auf den ersten Blick erscheint das Verfahren simpel: Man nehme eine Anzahl Funkchips im Kreditkartenformat, Transponder genannt, dazu eine Lesestation mit einer Antenne, und fertig ist ein Erfassungssystem für Artikel aller Art. Die Wiener Hauptbücherei zum Beispiel versah im vergangenen Jahr mehr als 300 000 Bücher

und CDs mit Chips, die Leihdatum und andere Kenndaten an eigens installierten Terminals speichern. Seither gibt es keine Warteschlangen mehr.

SBB Cargo prüft derzeit, ob sich diese Technologie auch für Bahntransporte verwenden lässt. Die Vorteile liegen auf der Hand: Güterwag-

gons würden automatisch und schnell erfasst, und Kunden könnten mit aktuellen Daten ihre Lieferungen verfolgen. Seit Ende 2003 arbeiten Experten der Bahn deshalb mit Wissenschaftlern der Fachhochschule Joanneum in Graz daran, die Radio Frequency Identification (RFID) für den Einsatz nutzbar zu machen. Genauer:



Die Wiener Hauptbücherei heftet Funkchips in ihre Bücher, SBB Cargo testet dasselbe für ihre Waggons.

mit passiven Transpondern, die auf einer Sendefrequenz von 13,56 Megahertz arbeiten.

#### Antenne zwischen Stahl und Steinen.

Solche Chips waren bislang nur bei geringen Geschwindigkeiten im Einsatz: Anders als aktive Transponder, die im Personenverkehr der SBB bereits verwendet werden, benötigen sie keine Batterie. Die Lese-Antenne versorgt den Chip mit Energie, sobald er in ihrem Magnetfeld erscheint. Zudem sind 13,56-Megahertz-Transponder mittlerweile Massenware und kosten pro Stück weniger als einen Franken.

Im Einsatz, so die Idee, steckt der Funkchip an der Unterseite des Waggons, während die Antenne im Gleisbett befestigt ist – umgeben von Schmutz, Wasser, Eis oder abgeschliffenem Metallstaub der Schienen. Um solche Störeinflüsse, vor allem durch Metalle, zu erkunden, entwarf Wolfgang Steinbauer von der Fachhochschule Joanneum eine Testbox mit einem Transponder unter dem Deckel und der Lese-Antenne auf dem Boden. Dann schob er mit seinen Studenten die unterschiedlichen Substanzen in den Sendebereich. Die Messungen zeigten, dass tatsächlich nur Metalle die Kommunikation signifikant behindern. «Die Antenne wird dann gewissermassen verstimmt», erklärt Steinbauer.

#### Experimente für den Ernstfall.

Die ersten Probefahrten fanden letzten April nahe Basel statt – mit einer Re 482-Lokomotive. An deren Unterseite befestigten die Ingenieure drei Geräte: einen Chip, der mit einer Antenne im Gleisbett kommuniziert, ein Messgerät, das feststellt, ob die Antenne dem Funkchip ausreichend Energie liefert, und eine Box mit einem kompletten RFID-System, um störende Einflüsse

durch Magnetfelder zu erfassen, die zum Beispiel durch den Motorenbetrieb entstehen.

Um dies zu testen, rangierten die Forscher die Re 482 vor eine zweite Lok mit aktivierten Bremsen und starteten die Motoren. Doch die Messgeräte im Führerstand der Re 482 zeigten keine Störungen im Bereich der 13,56 Megahertz an. Auch während Fahrten mit bis zu 80 Stundenkilometern waren keine Probleme zu erkennen. Zudem zeigte sich, dass das Antennenfeld auch bei diesem Tempo schnell genug Energie liefert,

« Die Ergebnisse  
unserer Tests stimmen  
zuversichtlich.  
Die RFID-Technologie  
ist preiswert und braucht  
kaum Wartung. »

Stefan Baiker

und auch der «Ernstfall»-Chip konnte der Antenne im Gleisbett Signale senden. «Technisch ist ein solches System also grundsätzlich machbar», sagt Wolfgang Steinbauer.

#### 140 Stundenkilometer als nächstes Ziel.

Gleichwohl planen Steinbauer und sein Partner von SBB Cargo, Elektroingenieur Stefan Baiker, weitere Versuche. Sie möchten die Zuverlässigkeit des Systems prüfen und eine Antenne testen, die einen längeren Funkbereich erfasst und so das Zeitfenster zum Senden und Empfangen vergrößert. Im Herbst werden sie dazu einen Zug, der auf einer Neubaustrecke pendelt,

mit RFID ausrüsten, um noch höhere Geschwindigkeiten bis zu 140 Stundenkilometer zu fahren.

#### Schweizweit schnellere Transporte.

Derzeit werden die Waggons mit einem mobilen Gerät von Hand erfasst; automatische Kontrollen könnten die Abwicklung von Transporten beschleunigen. Zudem könnte sich ein Datenservice für Detailhändler oder andere Grosskunden lohnen, deren Logistik sich mit Informationen über Lieferungen effizienter gestalten liesse. Zumindest in der Schweiz. Was an den Landesgrenzen geschähe, ist offen. Denn in Europa gibt es noch kein einheitliches Verfahren. Die Deutsche Bahn zum Beispiel hat zahlreiche Güterwaggons mit Sendern ausgestattet, die Satelliten des Global Positioning System (GPS) anpeilen und so wieder aufzufinden sind.

Für Stefan Baiker steht eine GPS-Lösung für SBB Cargo im Moment allerdings nicht im Vordergrund. «Die Ergebnisse unserer Tests stimmen mich zuversichtlich», sagt er, «darum glaube ich, dass die RFID-Technologie preiswerter und weniger wartungsintensiv ist als eine Lösung mit aktiven Sendern auf den Wagen.»

Text: Norbert Raabe. Foto: Erwin Zbinden.  
Illustration: Favo

# Fest am Netz.



## Fast 2000 Anschlussgleise gibt es in der Schweiz, gemeinsam sind sie über tausend Kilometer lang. Immer wieder kommen neue dazu. Denn ein Anschlussgleis ist eine Investition in die Zukunft.

«Es ist wichtig, dass neue Anschlussgleise entstehen und dass bestehende beibehalten werden.» Das sagt Hans-Ueli Gubler, Geschäftsführer der fbb Unternehmungen mit Hauptsitz in Bauma im Zürcher Oberland. Die fbb ist vor allem in der Verteilung und Herstellung von Kies, Beton, Strassenbelägen und Kalksandsteinen tätig. Verteilt auf fünf Firmenstandorte, nennt sie mehrere Kilometer Anschlussgleis ihr eigen; jährlich wickelt sie eine halbe Million Tonnen Material auf diesem Weg ab.

Gemeinsam ist den Anschlussgleisen, dass sie ohne Gublers Voraussicht und ohne die Hartnäckigkeit, mit der er sich für ihre Realisierung und damit für den Transport von Massengütern auf der Schiene einsetzte, heute nicht bestehen

würden. Gubler ist von der Bahn nach wie vor so überzeugt – «ich zweifle nicht, dass ich richtig liege» –, dass die fbb, obwohl die Zeiten für die Baubranche alles andere als rosig sind, ihre beiden Gleise am Standort Hinwil erneuert und um ein drittes erweitert: Im Betonwerk wird demnächst der seitliche Entlad von Kies in eine so genannte Eurogasse möglich sein, die bis zu 400 Tonnen aufs Mal fasst.

### Wettbewerbsvorteil.

Auch die Hastag Kies AG in Wil ZH, eine der Lieferantinnen der fbb, nimmt eine Gleiserneuerung zum Anlass für eine Erweiterung. Das Kieswerk im Rafzerfeld saniert in den nächsten drei Jahren seine rund vierzigjährige Gleisanlage

und erstellt bei dieser Gelegenheit ein zweites Abstellgleis. Dadurch können die drei Hastageigenen Zugkompositionen vor und nach dem Belad auf dem Areal selber abgestellt werden. Dies erhöht erstens die Flexibilität des Unternehmens, weil es auf Kundenbestellungen schneller reagieren kann. Zweitens spart das Unternehmen die Kosten fürs Abstellen der Wagen bei Drittfirmen. Insgesamt will die Hastag Kies AG rund 3,3 Millionen Franken (2,2 Millionen Euro) in dieses Vorhaben investieren. Kurt Fehr, Betriebsleiter bei der Hastag Kies AG, dazu: «Natürlich ist diese Summe sehr hoch, aber wenn alle Kieswerke im Rafzerfeld ihre Materialien auf der Strasse transportieren würden, würde der Verkehr Richtung Zürich schon heute zusammen-

brechen. Ich bin überzeugt, dass wir in nächster Zeit froh sein werden, diese Investition getätigt zu haben.» Kommt hinzu, dass ein Gleisanschluss auch ein Wettbewerbsvorteil ist: Gerade bei grossen Aufträgen von Bund oder Kantonen wird häufig zur Bedingung gemacht, dass der Kies-transport per Bahn erfolgt.

### Imagegewinn.

Es werden jedoch nicht nur bestehende Anlagen aufgewertet, sondern auch neue Projekte realisiert. So eröffnete die auf Recycling, Erdbau und Transporte spezialisierte Gebrüder Schneider AG im September im Industriegebiet Volketswil nahe Zürich ein neues, 15 000 Quadratmeter grosses Baustoffrecyclingcenter mit Gleisanschluss. Rund eine halbe Million Franken (330 000 Euro) hat Schneider allein für die Gleisanlage eingesetzt, die vom wenig befahrenen Stammgleis abzweigt, welches das Industriegebiet Volketswil erschliesst. «Bahnneuling» René Schneider, Geschäftsführer bei der Gebrüder

## « Im neuen Anschlussgleis liegt die Zukunft. »

René Schneider

Schneider AG, ist bezüglich des Anschlusses zuversichtlich: «In diesem Gleis liegt die Zukunft. Wir setzen uns aufgrund unserer Tätigkeit täglich mit Ökologie auseinander. Da liegt es auf der Hand, dass wir für grössere Distanzen auf die Bahn umsteigen. Ein Teil unserer Kundschaft honoriert das durchaus, sodass die Bahntransporte letztlich auch eine Imagefrage sind.» Ziel ist es, in der neuen Anlage pro Jahr 50 000 Kubikmeter Bauschutt von Baustellen aus der Region aufzubereiten und der Wiederverwertung zuzuführen; für die Bahn sollen etwa 20 000 Tonnen rausspringen. Rund ein Drittel davon werden geschredderte Altholzschnitzel sein, die unter anderem an italienische Spanplattenwerke verkauft werden sollen.



Zufriedener Bahnneuling: René Schneider von der Gebrüder Schneider AG.

### Unterstützung für Anschlussgleise.

Sind diese drei Projekte Ausnahmen? – «Nein», sagt Hans Brändle, von der Abteilung Strategische Planung bei SBB Cargo. «Es werden nach wie vor Anschlussgleise gebaut, wenn auch nicht im selben Ausmass wie in den boomenden Achtzigerjahren». Er schränkt Gublers Aussage insofern ein, als für SBB Cargo ein Faktor erfüllt sein muss: «Für ein Anschlussgleis muss ein gewisses Frachtaufkommen vorhanden sein.» Ausserdem muss der Anschluss topografisch und technisch machbar sein.

Aufgrund der Projektskizze des Kunden fällt SBB Infrastruktur den Grundsatzentscheid, ob das gewünschte Anschlussgleis erstellt werden kann. Verpflichtet sich der Kunde, seine künftigen Transporte mit SBB Cargo abzuwickeln, wird er kostenlos durch sein Projekt begleitet. Das heisst, es werden ein Betriebskonzept erstellt und die technischen Voraussetzungen festgelegt, auf Grund deren der Kunde die Detailplanung in Auftrag geben kann, im Normalfall an ein spezialisiertes Planungsbüro. Diese Leistung kann jedoch auch bei SBB Infrastruktur eingekauft werden, was besonders dann sinnvoll ist, wenn die neue Anlage direkt an das SBB-Netz anschliesst.

Die Finanzierung eines Anschlussgleises ist grundsätzlich Sache des Anschliessers. Der Bund zahlt Finanzhilfen von maximal fünfzig Prozent der anrechenbaren Baukosten aus, sofern eine Mindestmenge von jährlich 7500 Tonnen oder 450 Wagen gewährleistet ist. Die meisten Kantone hingegen richten keine Unterstützungsbeiträge für Anschlussgleise mehr aus.

### Kontakt.

Wer sich für den Bau eines Anschlussgleises interessiert und bereits SBB Cargo-Kunde ist, wendet sich an den Kundenberater. Alle anderen unterstützt das Kunden Service Center.

Telefon Schweiz: 0800 707 100  
Telefon Europa: 00800 7227 2224

Text: Ursula Homberger. Foto: Hansjörg Egger

## Nord-Süd-Achse prägt Halbjahresergebnis.

**Das SBB Cargo-Ergebnis des ersten Halbjahres ist gezeichnet durch den Markteintritt der DB-Gruppe auf der Gotthardachse. SBB Cargo hat die Monopolstellung auf der wichtigsten Nord-Süd-Güterachse verloren. Dagegen entwickelt sich der Binnenverkehr ausgezeichnet.**

Im Transitverkehr über den Gotthard hat SBB Cargo in den ersten sechs Monaten gegenüber der Vergleichsperiode 8,1 Prozent weniger Tonnenkilometer gefahren. Zwar konnte SBB Cargo diesen Verlust noch nicht vollständig mit Neuverkehr in Deutschland und Italien kompensieren. Doch das Unternehmen steigerte die Verkehrsleistung im Ausland um weitere 30 Prozent.

### Stark wachsender Binnenverkehr.

Gegenüber der Vorjahresperiode wuchs der Exportverkehr aus der Schweiz um 3,0 Prozent. Es wurde vor allem mehr Stahl nach Italien gefahren. Dagegen sank der Importverkehr um 8,1 Prozent. Grund für den Rückgang sind hauptsächlich weniger Mineralölimporte aufgrund hoher Rohölpreise. Erfreulich ist die starke Zunahme der Verkehrsleistung im schweizerischen Binnenverkehr: Im ersten Halbjahr konnte die Verkehrsleistung um 13,7 Prozent gesteigert werden. Vor allem die Anzahl Transporte für Grossbaustellen hat zugenommen.

### Aus einer Hand.

SBB Cargo hat einen wichtigen Meilenstein erreicht: Seit Januar fährt das Unternehmen Züge in ungeteilter Verantwortung von Deutschland nach Italien. SBB Cargo ist das erste Bahnunternehmen Europas, das auf der Nord-Süd-Achse durch die Schweiz ihren Kunden Produktionsverantwortung aus einer Hand anbieten kann.



# Eine Kiste erobert die Welt.

**Ohne Container könnte man sich den Gütertransport heute nicht mehr vorstellen. Die international standardisierte Stahlkiste hat in den letzten Jahrzehnten in einem unvergleichlichen Siegeszug die Transportwelt revolutioniert.**

Weltweit sind heute schätzungsweise 15 Millionen Container unterwegs, und zwar Tag für Tag, auf allen erdenklichen Punkten der Erdkugel: Auf der Schiene, in der Luft, auf dem Wasser, auf den Strassen. Der Begriff Container kommt aus dem Englischen «to contain», was so viel wie «enthalten», «umfassen», aber auch «fassen» und «messen» heisst. Der Container ist ein Sinnbild

des industrialisierten Welthandels. Er ist so selbstverständlich geworden, dass man sich fragt, wie die Güter vor seiner Erfindung überhaupt befördert wurden. Tatsächlich liessen sich die Menschen zu allen Zeiten einiges einfallen, um ein Gut von A nach B zu schaffen. Während Jahrhunderten zogen schwer bepackte Pferde und Maulesel über die Alpen. Es folgten Post-

kutschen, Güterzüge und Lastwagen. Die Waren lagen offen auf der Plattform oder waren in Säcken oder Kisten verpackt.

### **Erfinderischer Spediteur.**

Schon seit beinahe hundert Jahren setzen Transportunternehmen genormte Transportbehälter ein. Die Amerikaner benutzten während

des Zweiten Weltkriegs und des Vietnamkriegs riesige Transportboxen. Als Erfinder des Containers, wie wir ihn heute kennen, gilt Malcom McLean. Er war in den Fünfzigerjahren an der amerikanischen Ostküste als Spediteur tätig und ärgerte sich über die unterschiedlichen Bestimmungen für den LKW-Verkehr in den einzelnen US-Bundesstaaten. Deshalb begann er, seine Lastwagen auf Schiffe zu verladen, und beför-

« Malcom McLean zog eine Packung Zigaretten aus dem Automaten, als ihm die Idee der stapelbaren modularen Box kam. »



derte sie entlang der Küste zu ihren Zielorten. Um effizienter zu sein, verlied McLean bald nur noch die Wechselbehälter statt der ganzen Trucks: Der Container war geboren. Auf die Idee der stapelbaren modularen Box soll der Amerikaner gekommen sein, als er eine Packung Zigaretten aus einem Automaten zog.

**Die «amerikanische Kiste».**

Als McLean die Container zehn Jahre später auch im Transatlantikverkehr einsetzen wollte, suchte er nach geeigneten Häfen in Europa. Doch das System stiess auf Skepsis. Viele Fachleute erkannten damals das Potenzial der «amerikanischen Kiste», wie sie spöttisch genannt wurde, noch nicht. Allein Bremen und Rotterdam

sagten zu und wurden damit die ersten Containerhäfen Europas. 1966 legte das erste Containerschiff in Bremen an. Die Idee breitete sich schnell aus, Anfang der Siebzigerjahre wurde der transpazifische Schiffsverkehr zwischen den USA und Asien containerisiert, Mitte der Jahrzehnts folgten Nordafrika und der mittlere Osten, zu Beginn der Achtziger schloss sich Südamerika an. Der Nutzen des Systems liegt auf der Hand: Mit einer einzigen Kranbewegung kann eine ganze LKW-Ladung abgesetzt und direkt zum Empfänger befördert werden. Weitere Vorteile: Container sind stapelbar, schützen die Ware und passen sich den Transportträgern auf Strasse, Schiene und See an.

2,59 Metern (8 1/2 Fuss) entspricht der maximalen Durchfahrthöhe der Zufahrtstunnels zum New Yorker Hafen.

Neben diesem Standardmass, das mit fünfzehn bis zwanzig Tonnen beladen werden kann, gibt es doppelt so lange Container, die bis zu dreissig Tonnen Ladung aufnehmen können. Ausserdem unterscheiden sich Container für Stückgut, für Massengut, für Schwergut, für Autos oder für schnell verderbliche Güter auch in technischer Hinsicht. In den letzten Jahren ist der Containerumschlag rasant gewachsen. 2001 wurden weltweit 72 Millionen beladene Container verschifft. Der interkontinentale Handel geht heute zu mehr als 95 Prozent über See. Die Erfolgsgeschichte des Containers geht weiter.

Text: Susanne Wagner. Fotos: Gettyimages, Bo Brännhage. Illustrator: Max Grüter

**Mass setzt sich weltweit durch.**

Geblichen ist bis heute das Standardmass der modernen Container von 2,44 x 2,59 x 6 Meter. Es wurde 1964 als ISO-Norm festgehalten und ist eine der wenigen Standards, die sich international durchsetzen konnten. Die Höhe von

**Der Container und die Bahn.**

Bereits im 19. Jahrhundert, in den Tagen des Dampfbetriebs, wurden auf den Zugfähren über den Kanal von London nach Frankreich plombierte Behälter von der Bahn auf das Schiff und umgekehrt verladen. Seit den 1960er und 1970er Jahren haben sich die Anforderungen an den Güterverkehr verändert: Statt Rohstoffen und Massengütern wurden jetzt vermehrt kleinere Mengen an Halb- und Fertigfabrikaten verschoben, die ihr Ziel unter einem grösseren Zeitdruck erreichen mussten. Der Güterverkehr begann sich mehr und mehr auf die Strasse zu verlagern. Mit dem Angebot des kombinierten Verkehrs passte sich die Bahn diesen Entwicklungen an.

Heute spielt der Container deshalb am Schnittpunkt zwischen Bahn- und Strassenverkehr eine entscheidende Rolle. Dank strassentauglichen Behältern wie Containern, Wechselaufbauten und Sattelaufliegern ist es möglich, Ladungen über längere Distanzen auf den Schienen zu befördern und sie später zur Feinverteilung einem Strassenfahrzeug zu übergeben.



Von Bahn auf Strasse auf Schiff auf Bahn: der Container.



## Giraffentransport «à la minute».

**Die Elefanten nehmen die Bahn, die Giraffe reist auf der Strasse. Es sei denn, ein Tunnelbrand bringe alles durcheinander.**

Wenn auf der Leinwand die Zeitbombe tickt, ist meist klar, wie es ausgeht: In der drittletzten Sekunde trifft der Held ein, in der zweitletzten beseitigt er seinen letzten Widersacher mit einem Faustschlag, in der letzten entschärft er die Bombe und rettet damit die Menschheit.

Ralph Schmid sieht sich zwar nicht als Held. Doch er ist verantwortlich für Wagenpark und Logistik beim Circus Knie – also auch dafür, dass bei einem Wechsel des Standorts Zirkuszelt, Geräte, Wohnwagen, Tiere und Menschen rechtzeitig am neuen Spielort ankommen. Bomben gibt es keine zu entschärfen, aber dafür auch keinen Drehbuchautor, der die Probleme so gestreut hat, dass es am Ende gerade wieder einmal gereicht hat.

### Unten Feuer, oben Schnee.

November 2001. Der Zirkus gastiert in Brunnen, nächste Station ist Bellinzona. Routine – normalerweise, doch diesmal ist der Gotthard-

Strassentunnel nach dem Brand von Ende Oktober gesperrt. Oben auf dem Pass liegt Schnee.

Rund vier Fünftel des gesamten Zirkusmaterials wird normalerweise auf der Schiene transportiert, der Rest auf der Strasse. Mit diesem Rest reist, als einziges Tier, auch die Giraffe: Auf

« Wir sind in  
solchen Fällen einfach  
Optimisten. »

Ralph Schmid

dem Spezialfahrzeug, das tiefer liegt als Bahnwagen, kann sie den Hals strecken, wenn sie liegt. Doch nun gibt es keine offene Strasse über den Gotthard. Schmid nimmt mit SBB Cargo Kontakt auf. Ein Hupac-Zug wird zusammengestellt, in Brunnen ein provisorisches Terminal

errichtet. Als Circus Knie am 8. November nach Brunnen kommt, wird gerade das Gleis eingerichtet. Wunderbar, denkt Schmid, das reicht: Nach der Abendvorstellung vom 9. November muss verladen werden.

Doch am Morgen dieses Tages entdeckt Schmid, dass das gestern gebaute Gleis gar nicht für den Verlad vorgesehen ist. Das richtige Gleis wird gleich daneben gebaut – erst heute. Dann muss geteert werden, der Teer muss abkühlen, die Elefanten sollen sich nicht die Füße daran verbrennen. Schmid glaubt nicht mehr, dass man es schaffen wird.

Die Vorstellung ist um 22.30 Uhr zu Ende. Gegen Mitternacht ist das Perron fertig geteert. Um drei Uhr früh ist es abgekühlt. Von 22.30 bis 16 Uhr am nächsten Tag stehen für Abbau, Transport, Wiederaufbau siebzehn und eine halbe Stunde zur Verfügung. Als in Brunnen mit dem Verladen begonnen werden kann, ist das Material, das auch im Normalfall im Zug reist, bereits

im Tessin eingetroffen. Man könnte schon mal damit zum Standplatz losfahren – doch die Chauffeure befinden sich noch nördlich der Alpen. Um Zeit zu sparen, werden in aller Eile Leute mit Lastwagen-Fahrausweis aus der Region zusammengetrommelt.

«Wir wussten, dass es sehr knapp wird», sagt Schmid. Es musste klappen, oder die Vorstellung hätte abgesagt werden müssen: Halbes Programm mit halbem Material, das geht nicht. Aber: «Wir sind immer optimistisch. Man entscheidet in solchen Fällen fortlaufend und schöpft immer aus, was möglich ist.»

### Elefanten auf der Autobahn.

In Brunnen wird es 5 Uhr, bis der Spezialzug abfahren kann, um 7 trifft er in Lugano ein; die Lastwagen machen sich auf den Weg über den Monte Ceneri.

«Das Spezielle am Zirkus», sagt Schmid, «ist für mich die Herausforderung, unter Zeitdruck bei immer wieder anderen Bedingungen schnell handeln zu müssen. Ich könnte mir nicht vorstellen, Transporte vom festen Büro aus zu disponieren.» Die immer anderen Bedingungen sind mal ein Tunnelbrand, mal das Wetter oder die Launen der Tiere. Vielleicht hat man in dieser Nacht, während man untätig warten muss, Zeit, sich an die andern Transportpannen zu erinnern, die es beim Circus Knie schon gab: Wie man einst mit den Elefanten an einer Weide mit Eseln vorbei musste. Die Grautiere ohne Rüssel waren neugierig und kamen gelaufen, die Grautiere mit Rüssel kriegten Angst und flüchteten auf die nahe Autobahn – glücklicherweise vorbei an den Büro-Wohnwagen, so dass die Leute im Büro unverzüglich die Polizei alarmieren konnten.

Die Uhr tickt weiter, und es wird knapp. Doch es ist wie im Film oder, wie Schmid sagt, «ein kleines Wunder»: Es reicht. Einige Minuten weniger, und die Zuschauer hätten statt des fertigen Zirkuszeltts eine Baustelle vorgefunden.



**Ralph Schmid**, 32, arbeitet nach seiner Zimmermannslehre als Allrounder bei einem kleinen Zirkus und stiess 1995 als Chauffeur zum Circus Knie. Seit 2000 ist er Chef Logistik und Wagenpark. Der Circus Knie ist der grösste Schweizer Zirkus. 2004 gibt er 375 Vorstellungen in 46 Städten der Schweiz und legt dafür rund 2800 Bahnkilometer zurück. Während der Spielsaison beschäftigt der Circus Knie rund 180 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, darunter 40 Artistinnen und Artisten aus zwölf Nationen.

Text: Marcel Hänggi. Illustration: Michael Meister

## Ökobilanz im Handumdrehen.



Foto: Photonica

### Ein neues Internet-Tool von SBB Cargo berechnet die Ökobilanz von Gütertransporten.

In jeder Flasche Mineralwasser steckt ein Deziliter Erdöl: Mit dieser etwas unappetitlichen Formulierung machen Umweltschutzorganisationen auf die Tatsache aufmerksam, dass in unseren Produkten «graue» Energie steckt – Energie, die beim Transport verbraucht wird.

SBB Cargo bietet nun, zusammen mit vier weiteren europäischen Bahngesellschaften, ein Internet-Tool, mit dem sich für Transporte in siebzehn west- und mitteleuropäischen Ländern der Energieverbrauch und weitere umweltrelevante Kennzahlen (Ausstoss von CO<sub>2</sub> und fünf weiteren Schadstoffen) berechnen lassen. Das Portal EcoTransIT ist über [www.sbbcargo.com](http://www.sbbcargo.com) durch einen Mausklick erreichbar.

### Mit 90 Gigajoule durch Europa.

Ein Beispiel: Eine Transportfirma verschickt hundert Tonnen Durchschnittsgut von Karlstad (Schweden) nach Brescia (Italien), wobei die Zubringerstrecken bis Karlstad respektive von Brescia je 20 Kilometer betragen. Per Bahn verbraucht der Transport 90 Gigajoule Energie, davon rund ein Sechstel für die 40 Kilometer Zubringerstrecke im Lastwagen, fünf Sechstel für die 2370 Kilometer Bahnstrecke. Die ganze Strecke per Lastwagen würde 250 Gigajoule verbrauchen.

Auf der EcoTransIT-Maske lässt sich aber auch detailliert eingeben, welche Wege wie zurückgelegt werden sollen. Etwa so: Karlstad–Göteborg per Bahn, Göteborg–Rotterdam und Rotterdam–Basel per Schiff,

Basel–Brescia per Bahn; die Zubringerstrecken mit dem Lastwagen. Der Energieverbrauch liegt nun mit 92 Gigajoule leicht über dem Nur-Bahn-Transport. In Bezug auf Schadstoffe führt die Bahn deutlicher: 5 Tonnen CO<sub>2</sub> (Bahn) gegenüber 6 Tonnen (kombiniert); 12 Kilogramm Stickoxide (Bahn) gegenüber 92 Kilogramm (kombiniert).

Klar, mag man denken, schneidet die Bahn am besten ab, wenn das Portal von Bahngesellschaften angeboten wird. So einfach hat man es sich jedoch nicht gemacht. Als in Schweden die Idee für EcoTransIT entstand, waren die nötigen Daten nicht verfügbar. Das Heidelberger Institut für Energie- und Umweltforschung (Ifeu) wurde beauftragt, diese Daten aus unabhängigen Quellen zusammenzustellen. Die Erstellung der Datenbank kostete laut Helmut Kuppelwieser vom SBB Bahn Umwelt Center rund 130 000 Euro (200 000 Franken). Sie war deswegen aufwändig, weil ein Bahnkilometer in Ungarn nicht dasselbe ist wie ein Bahnkilometer in Schweden, wo vor allem mit Strom aus Wasserkraft gefahren wird (während in Ungarn pro hundert Tonnen Gut und hundert Bahnkilometer 0,3 Tonnen CO<sub>2</sub> ausgestossen werden).

### Auf dem aktuellsten Stand.

«Damit die Daten aktuell bleiben, treffen sich die Verantwortlichen der beteiligten Gesellschaften einmal im Jahr», sagt Kuppelwieser. Dieses Jahr stehe wegen neuer Abgasnormen eine Anpassung der Emissionswerte für Lastwagen an.

► [www.sbbcargo.com](http://www.sbbcargo.com)

# Gradlinig und offen.



## Adrian Bögli ist Geschäftsleiter der SBB Cargo Deutschland GmbH. Mit Bögli sitzt in Köln ein Pragmatiker und erfahrener Eisenbahner im Führerstand.

Adrian Bögli kommt gerne rasch zur Sache. Er ist keiner, der um den heißen Brei herumredet. Offen und direkt ist er im persönlichen Gespräch, offen und deutlich formuliert er seine Ziele: SBB Cargo will im Schienenverkehr auf der Nord-Süd-Achse Marktführerin werden. Offen und transparent will er mit den Kunden zusammenarbeiten, ihnen darlegen, welche Leistung die Bahn erbringen, ihnen aber auch nicht verschweigen, welche sie nicht erbringen kann. «Schienenlogistik verkaufen bedeutet auch, beim Kunden das Verständnis zu wecken, dass sich bei seinen betriebsinternen Abläufen etwas ändern kann oder muss», sagt Bögli. Die Worte eines Pragmatikers, der weiss, wovon er spricht, – und dem die Praxis schon oft Recht gegeben hat.

Bögli ist in Sachen Eisenbahngüterverkehr kein unbeschriebenes Blatt; im Gegenteil, in dieser Welt ist er seit dreissig Jahren, seit Beginn seiner beruflichen Karriere, zu Hause. Die Hälfte dieser Zeit hat der gebürtige Berner als Verkäufer für SBB Cargo in Deutschland verbracht. Ein profunder Kenner des deutschen Marktes und der Marktbedürfnisse also. «Mit der durchgehenden Transportleistung von Deutschland nach Italien aus einer Hand bietet SBB Cargo eine Transportalternative an, die uns einen Wettbewerbsvorteil sichert», ist er überzeugt.

### Kreativität und Bodenhaftung.

Auch wenn er als Leiter der SBB Cargo Deutschland GmbH einen breiten Aufgabenbe-

reich zu bewältigen hat und am Firmensitz in Köln einem guten Dutzend Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter vorsteht, geht Bögli nach wie vor häufig hinaus zu den Kunden, um zusammen mit ihnen und den Spezialisten aus Betrieb und Produktion «gescheite und vernünftige» Lösungen und Konzepte zu entwickeln. Sein Team wird ihm den Rücken stärken. Überhaupt spreche er lieber von «wir» als von «ich», sagt Bögli. Er pflegt den kooperativen Führungsstil, der ihm bei der SBB sozusagen in die Wiege gelegt wurde. Kreativität soll herrschen in den Büros in Köln; dennoch sollen die Ziele realistisch bleiben, sodass sie auch erreicht werden können. Einmal mehr spricht der Pragmatiker in ihm.

Offenheit prägte auch den privaten Bögli, sagt er von sich selber. Dass er gut und unvoreingenommen auf Menschen zugehen könne, bezeichnet er als seine grösste menschliche Stärke. Eine Eigenschaft, die sich auf die Wahl seines Hobbys ausgewirkt hat: Teamplayer Bögli ist begeisterter Fussballer; sein Verein an seinem Wohnort in Frankfurt am Main liegt ihm sehr am Herzen. Und er gibt noch eine weitere Seite von sich preis: jene des grossen Kenners und Liebhabers der Rockmusik. «Man muss die Vielschich-

«**SBB Cargo bietet mit der durchgehenden Schienenleistung von Deutschland nach Italien aus einer Hand eine Transportalternative an.**»

Adrian Bögli

tigkeit des Lebens auskosten», ist Bögli überzeugt. «Das ist nicht nur im Privatleben, sondern auch im Beruf wichtig.» Die Aufgabe bei SBB Cargo in Deutschland passt ausgezeichnet in dieses Konzept.

**Adrian Bögli**, 47, begann seine Laufbahn mit einer Lehre als SBB-Betriebsdisponent in Bern. Nach deren Abschluss wechselte er in den Güterdienst des Güterbahnhofs Bern. Seine nächste Station war die Berner Zentrale des Güterverkehrs, wo er unter anderem Grosskunden aus der Apparate- und Maschinenindustrie betreute. 1989 ging Bögli zur Frankfurter SBB Cargo-Vertretung. Nach der Ausbildung zum Speditionsleiter wurde er 1999 Leiter dieser Vertretung. 2001 wurde er von der Cargo-Direktion mit den Vorbereitungen zum Aufbau des Auslandsengagements von SBB Cargo in Deutschland beauftragt. Ab 2002 arbeitete er für Swiss Rail Cargo Köln, die heutige SBB Cargo Deutschland, in verschiedenen Funktionen. Heute ist Adrian Bögli Geschäftsleiter von SBB Cargo Deutschland.

Text: Ursula Homberger. Foto: Erwin Zbinden



## Kunden Service Center

### Kunden Service Center

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

## Customer Relationship Management (CRM)

### Verkauf CH (ohne Tessin)

Postfach  
4065 Basel  
Schweiz  
Tel. +41 (0)512 29 00 04  
Fax +41 (0)512 29 01 01  
cargo.verkauf@sbb.ch

### Verkauf CH

**Region Tessin/Italien**  
SBB Cargo  
Via Vittor Pisani 7  
20124 Milano  
Italia  
Tessin:  
Tel. 0800 864 360  
Fax 0800 864 361  
Italien:  
Tel. +39 02 6749 0097  
Fax +39 02 6710 1183  
sales.italy@sbb.ch

### Telesales

Kunden Service Center  
Rue de la Carrière 2A  
1700 Fribourg  
Schweiz  
Tel. +41 (0)512 21 64 03  
Fax +41 (0)512 21 64 83  
frachtauskunft@sbb.ch

### Verkauf Deutschland/Benelux

SBB Cargo Deutschland GmbH  
Bayenstrasse 2  
50678 Köln  
Deutschland  
Tel. +49 (0)221 390 18 00  
Fax +49 (0)221 390 18 18  
deutschland@sbbcargo.com

### Verkauf Frankreich

CFF Cargo  
23, rue d'Alsace  
75010 Paris  
France  
Tel. +33 (0)1 46 07 41 45  
Fax +33 (0)1 46 07 48 33  
gvp@sbb.ch

### Kombiniertes Verkehr

Postfach  
4065 Basel  
Schweiz  
Tel. +41 (0)512 29 00 04  
Fax +41 (0)512 29 01 01  
cargo.verkauf@sbb.ch

### Chemie, Mineralöl

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

# Felsvorsprung.

**Cargo Domino hiess die mit Abstand beste Transportlösung für die Gestaltung des neuen Bundesplatzes.**

Kürzlich wurde in Bern der neue Bundesplatz eingeweiht: Für die Fläche von 2200 Quadratmetern mussten original Quarzitplatten vom Steinbruch im Bündner Valserthal nach Bern transportiert werden. Kein Problem dank Cargo Domino, der gesamtheitlichen Transportlösung, die Güter jeder Art auf ökonomischem und ökologischem Weg von der Strasse auf die Schienen verschiebt. Zu jeder Tages- und Nachtzeit. An alle Adressen in der ganzen Schweiz. Sicher, zuverlässig und pünktlich.

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