

# cargo

Das Logistikmagazin von SBB Cargo

3 | 09



**Schräg.** 4

Die Rampe, Dienerin des Alltags.

**Rollend.** 8

Luftfracht im Lastwagen auf der Schiene.

**Frisch.** 10

Mineralwasser aus Italien.

**Genial.** 16

Ein Bus ohne Räder und Chassis.



Bild der Saison.

### Bildschirmschoner: Jetzt downloaden.

Die Wagennummer eines Wagens vom Typ Habils. Die 85 ist der Ländercode der Schweiz, die 275 steht für den Wagentyp, die 0184-1 ist die individuelle Wagennummer. Die italienische Spumador S.p.a. liefert in einem solchen Wagen Mineralwasser in die Schweiz (siehe Seite 10).

Entdecken Sie die virtuelle Transportreise durch die Bildwelten dieses Magazins – als Bildschirmschoner. Einfach auf Ihren Computer laden. Wir wünschen Ihnen viel Vergnügen!





## Von Rampe zu Rampe.

Liebe Leserin, lieber Leser

«Es sind immer die einfachsten Ideen, die aussergewöhnliche Erfolge haben», schrieb der russische Dichter Leo Tolstoi. Die Sehnsucht nach Einfachheit ist in unserer komplexen Welt ein neuer Trend. Gerade in Krisenzeiten sind einfache Abläufe gefragt. Sie sind meist effizienter, günstiger und können besser gesteuert werden. Einfache Lösungen sind oft auch bewährte Lösungen. Und Bewährtes muss ja nicht immer altmodisch sein.

In diesem Sinne haben wir das Cargo Magazin, das Sie in Händen halten, einem zentralen, aber an sich äusserst einfachen und bewährten Element der Logistikketten gewidmet: der Rampe. Die Rampe ermöglicht einen höchst effizienten Umschlag in vielen Branchen. Wenn sich die Güter nicht gerade pumpen, saugen oder schütten lassen, passieren sie meistens eine Rampe. Lesen Sie in diesem Heft, wie verschiedenartig die Güter sind, die SBB Cargo von Rampe zu Rampe transportiert.

Die Rampe ist eng mit unserem Wagenladungsverkehr verknüpft. Damit die Rampe und die Bahn eine langfristige Zukunft haben, engagieren wir uns mit Nachdruck dafür, dass die Rahmenbedingungen für dieses Angebot inklusive der zugehörigen Anschlussgleise eine langfristige Kontinuität und Berechenbarkeit haben. Mit zuverlässigen Transportleistungen tragen unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter täglich ihren Teil dazu bei.

Nicolas Perrin  
CEO SBB Cargo

## Inhalt.

- 4 Schauplatz Rampe.**  
Die Vielfalt einer simplen Einrichtung.
- 6 Wie die Infrastruktur wird.**  
Interview mit Hans Werder.
- 8 Nachts rollt die Autobahn.**  
Bahn fährt Lastwagen mit Luftfracht.
- 10 Von der Plattform zur Rampe.**  
Spumador-Mineralwasser fährt SBB.
- 12 Die Grossen fahren vor.**  
SBB Cargo baut den Kombiverkehr aus.
- 14 Schotter.**  
Rübenkampagne. Sicherheitsrichtlinien
- 16 Der Bus, der keiner ist.**  
Dank Pedibus sicher in den Kindergarten.
- 17 Dumping ist gefährlich.**  
Prof. Stölzle warnt vor zu tiefen Preisen.
- 18 Gespür fürs Unbekannte.**  
Urs Dannenhauer geht auf Nummer sicher.



# Bescheidene Dienerin des Logistikalltags.

Die Rampe prägt das Erscheinungsbild vieler kleiner Landbahnhöfe. Indem sie sich im Dienste des Menschen krümmt, hilft sie, krumme Rücken zu vermeiden...

TEXT: MARCEL HÄNGGI – FOTOS: GIAN VAITL

An der Zürcher Tramhaltestelle Hauptbahnhof/Bahnhofplatz können die Wartenden zum Zeitvertreib Sprachen vergleichen: «Achtung Stufe!» steht auf Deutsch, Französisch, Rätoromanisch, Serbokroatisch und in weiteren Sprachen am hohen Randstein, der die Ebene des Warteraumes von der der Tramschienen trennt.

Eigentlich ist diese «Stufe» eine Rampe. Sie bringt die Fahrgäste auf das Niveau des Fahrzeugbodens, was bequemes Einsteigen selbst mit Kinderwagen und Rollstuhl ermöglicht. Die Zürcher Verkehrsbetriebe haben sich den Umbau ihrer Haltestellen viel kosten lassen, um ihren Gästen durch solche rampenartige Stufen das Leben zu erleichtern.

Die Rampe ist eine unscheinbare, einfache Dienerin im Transportalltag. Das Erscheinungsbild des typischen kleinen Landbahnhofs ist geprägt vom Holzschuppen mit der Betonrampe mit eisenverstärkter Kante. Die Rampe ist ein Schlüsselobjekt der verladenden Wirtschaft; Über sie gelangen die Güter auf den Zug.

Das Wort Rampe ist französisch, abgeleitet von ramper (schleichen, kriechen), das wiederum vom altfränkischen rampon (sich zusammenkrampfen, rümpfen) oder dem altenglischen hrimpan (runzeln) stammt und letztlich auf indogermanisch [s]kerb (drehen, krümmen) zurückgeht. Die deutschen Wörtern krumm, rümpfen, ramponieren, schrumpfen und schräg sowie

Harfe (die mit krummen Fingern gespielt wird), Harpune (mit dem gekrümmten Widerhaken) und Rücken (ursprünglich: «der Gekrümmte») sind alle mit der Rampe verwandt. Indem die schräge Rampenauffahrt die Bahnarbeiter davor bewahrt, sich beim Verladen krümmen zu müssen, verhindert sie Krämpfe ebenso wie ramponierte Rücken... ■

**Linke Seite:** Auf dem Recyclinghof der Stadt Zug, gleich neben dem Bahnhof.

**Unten links:** Rampe der Druckerei der Tamedia AG in Zürich.

**Unten rechts:** Auf der Rampe des Alteisenhändlers Kurt Landolt in Näfels, Kanton Glarus.





## «Der Verkehr sollte seine Kosten decken.»



Der Verkehr darf nicht an Engpässen ersticken, sagt Hans Werder. Er soll aber auch nicht so schnell weiterwachsen wie bisher.

INTERVIEW: MARCEL HÄNGGI  
FOTO: ZVG

### Herr Werder, wie entwickelt sich die Verkehrsinfrastruktur der Schweiz in näherer Zukunft?

Zunächst ist es wichtig zu betonen, dass die Entwicklungen auf Schiene und Strasse koordiniert sind. Das Wichtigste auf der Schiene sind gegenwärtig die Neat und die Anschlüsse an die Hochgeschwindigkeitsnetze. Beides befindet sich im Bau. Ab etwa 2015 werden die Mittel für die beschlossene «Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur» (ZEB) bereitstehen. Damit sollen die schlimmsten Engpässe behoben werden. Schliesslich will der Bundesrat bald zwei Vorschläge für die «Bahn 2030» präsentieren. Bei den Nationalstrassen hat die Fertigstellung des beschlossenen Netzes Priorität. Zweitens sollen auch hier Engpässe behoben werden, die die Funktionstüchtigkeit des gesamten Netzes gefährden. Eine zweite Tunnelröhre am Gotthard gehört nicht dazu. Im Agglomerationsverkehr befinden sich die dringlichsten Projekte auf Schiene und Strasse im Bau, weitere Projekte werden vorbereitet.

### In den Agglomerationen sind die Bahntrassen durch die S-Bahnen stark ausgelastet. Der Güterverkehr hat kaum Platz, und neue Spuren können kaum gebaut werden. Stösst das Verkehrswachstum hier an seine Grenzen?

Eine Politik, die darauf setzt, dass das Verkehrswachstum sich selber erstickt, wäre verantwortungslos – volkswirtschaftlich, aber auch ökologisch. Deshalb muss der Bedarf gedeckt werden, natürlich auf



**Links aussen:** Zur Abfahrt bereit von der Rampe von Kurt Landolt, Näfels.

**Oben:** Papiernachschub in der Tamedia-Druckerei in Zürich.

**Links:** Rampe der Firma Schmelzmetall in Gurtellen, Kanton Uri.

**Rechts:** Handarbeit ist in der Tamedia-Druckerei nach wie vor gefragt.



*koordinierte Weise und so umweltschonend wie möglich. Es kann aber nicht sein, dass der Verkehr schneller wächst als das Bruttosozialprodukt.*

#### **Das tut er aber seit einigen Jahrzehnten.**

*Richtig, und der Grund dafür ist, dass der Verkehr zu billig ist. Langfristig müssen wir dafür sorgen, dass der Verkehr die Kosten, die er verursacht, auch deckt.*

## Verkehrs- und Siedlungsentwicklung müssen koordiniert werden.

Hans Werder

*Das muss aber international koordiniert werden. Die Verteuerung des Verkehrs muss kommen, auch deshalb, weil die Klimapolitik im Bereich Verkehr bisher am erfolglosesten war.*

**Das Mittelland wächst immer mehr zu einer einzigen Agglomeration zusammen. Ist der Verkehr Motor oder Folge dieser Entwicklung?** Vermutlich ist das eine wechselseitige Beziehung. Politisch sehr wichtig ist, dass Verkehrs- und Siedlungsentwicklung aufeinander abgestimmt werden. Das ist eine der ganz grossen Herausforderungen. Wenn die Siedlungsentwicklung entlang der S-Bahn-

*Achsen stattfindet und die Städte verdichtet werden, ist das sinnvoller, als wenn das ganze Mittelland zum Siedlungsbrei wird. Wenn ein Kanton vom Bund Geld für Agglomerationsverkehrsprojekte beantragt, ist heute eines der wichtigsten Kriterien, dass Verkehr und Raumplanung aufeinander abgestimmt sind.*

#### **Aufgrund welcher Analysen plant man die Verkehrsinfrastruktur?**

*Wir erstellen Szenarien über die Verkehrsentwicklung, die natürlich mit den Bevölkerungsszenarien des Bundesamtes für Statistik und den Wirtschaftsprognosen des Staatssekretariats für Wirtschaft abgestimmt werden. Wir arbeiten immer mit mehreren Szenarien, die auf unterschiedlichen Annahmen basieren, aber es gelten für alle Verkehrsarten die selben Planungsgrundlagen. Derzeit ist der Horizont dieser Szenarien das Jahr 2030.*

#### **Im Bereich Schiene besteht international der Trend, die grossen Strecken auszubauen, bei einem gleichzeitigen Rückzug aus der Fläche. Wird die Schweiz ihr dichtes Netz aus dem 19. Jahrhundert erhalten können?**

*Die grossen Investitionen erfolgen im Zentrum und in den Knoten, aber es ist unser Ziel, das gute Angebot auch in peripheren Regionen aufrechtzuerhalten. Doch es ist die Aufgabe der SBB, das Netz ständig zu überprüfen. Das gilt für den Güterverkehr für den Personenverkehr.*

#### **Sehen Sie für die nähere Zukunft ganz andere Verkehrssysteme wie etwa «Swiss Metro», «Cargo Tube», Magnetbahnen?**

*Bis 2030 haben wir schlicht kein Geld für ganz neue Verkehrsträger. Darüber hinaus wäre es unseriös, Prognosen zu machen. Aber so oder so: Neue Verkehrsträger müssen sich sinnvoll in die bestehenden Netze einfügen. Das ist bei den neuen Ideen bislang nicht gelöst. Was nützt es, wenn Sie mit der «Swiss Metro» in wenigen Minuten von Bern nach Zürich gelangen, dann aber 20 Minuten brauchen, um auf die S-Bahn umzusteigen? ■*

**Hans Werder** ist seit 1996 Generalsekretär des Departementes für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK). Der 63-jährige Jurist und Politologe forschte in den Bereichen öffentliche Verwaltung, Planung und schweizerische Demokratie, bevor er 1980 ins Direktionssekretariat der Bundeskanzlei kam. 1987 bis 1996 war er Erster Direktionssekretär der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern.

Lastwagen übernimmt von Flugzeug: Karlheinz Fichtners Truck auf dem Frankfurter Rhein-Main-Flughafen.



# Luftfracht fährt auf der Schiene.

Europafieger sind zu klein, um in ihren Rümpfen palettierte Fracht zu befördern. Die Güter aus Übersee reisen deshalb zumeist auf der Strasse quer durch den Kontinent – durch die Schweiz auch auf der Schiene, dank der «Rollenden Autobahn» (Rola) der RAlpin AG zwischen Freiburg im Breisgau und Novara.

TEXT: KURT METZ – FOTOS: RALPIN AG

Frankfurt, Rhein-Main-Flughafen, morgens um halb sechs. In den Frachthallen geht es bereits hektisch zu und her. Die über Nacht von den Cargo-Frachtern aus aller Welt angelieferten Sendungen werden für die Weiterbeförderung gruppiert.

Nachdem Karlheinz Fichtner die Formalitäten für seinen Lufthansa-Luftfracht-Ersatzkurs LH 7538 erledigt hat, dockt er seinen Sattelschlepper an die mobile Beladebühne unweit des Rollfelds an. Jeweils vier Luftfrachtpaletten passen in einen 18 Meter langen Sattelschlepper. Die Plane runter – und los gehts auf der Autobahn Richtung Freiburg. Die Disponenten von Lufthansa Cargo und der auf Luftfracht spezialisierten Firma Georgi Transporte haben auf einer Reihe von «Rollenden Autobahnen» (Rola) von Freiburg im Breisgau nach Novara fixe Stellplätze für den Luftfracht-Ersatzverkehr durch die Alpen gebucht. 2008 waren es wöchentlich durchschnittlich fünfzig Sendungen.

**Stau nur auf der Strasse.**

Im Terminal Freiburg passiert Fichtner die Waage – sein Truck darf nicht mehr als 44 Tonnen wiegen – und den Profilbogen – die Eckhöhe darf 4 Meter nicht übersteigen. Im Schritttempo fährt er über die Rampe auf den Zug, bis er seine Position direkt hinter dem Begleitwagen erreicht. Lässt Luft aus der Federung ab, zieht die Antennen ein, verkeilt die Räder und packt seine Schlafutensilien. Nun geht er in den Begleitwagen mit Liegeabteilen und einem

Aufenthaltsraum mit Küche. Zwei Sandwiches, einen Schokoriegel und eine Wasserflasche hat er beim Check-in erhalten. Pünktlich um 13.23 Uhr fährt der Zug ab, an der Spitze eine Lokomotive von SBB Cargo Deutschland. Zeit

Zwei Sandwiches, ein Schokoriegel und eine Wasserflasche für die Überfahrt.

für den Rückzug ins Abteil. Die Fahrzeit an Bord der Rola zählt als Ruhezeit. Nach Ankunft in Novara kurz vor Mitternacht solls unverzüglich weitergehen.

**Schlafend durch die Alpen.**

Während die Fahrer ruhen, gibt es in Weil am Rhein einen Lok- und Richtungswechsel. Nun zieht eine Maschine der BLS Cargo den Zug bis Domodossola. Über die Gleisdreiecke in Basel und Bern vermeidet die Rola Spitzkehren und erreicht Frutigen nahezu ohne Unterbruch. Hier wird der Lokomotivführer abgelöst. Eine Pufferzeit sorgt dafür, dass der Lötschberg-Basistunnel präzise zur richtigen Zeit befahren werden kann. Bis zur Eröffnung des derzeit längsten Alpentunnels musste für die Alpendurchquerung eine zweite Lokomotive vorgespannt werden; dieser Zusatzaufwand entfällt nun. In Domodossola übernimmt eine

Lokomotive von SBB Cargo Italia, die an die italienischen Strom- und Sicherheitssysteme angepasst ist, den Zug.

**Direkt nach Süden.**

Für die relativ kurze Distanz von der Grenze Domodossola bis zum Zielterminal Novara braucht die Rola noch drei Stunden. Die Strecke ist einspurig und kurvenreich, was nur eine bescheidene Geschwindigkeit erlaubt. Im speziell für die Rola gebauten Terminal etwas ausserhalb der Stadt entlädt Fichtner seinen Luftfracht-Lastenzug als Erster. Ein letztes Winken – und weg ist er. Im Logistikzentrum der Firma Freschi Schiavone in Sesto Fiorentino kommt er frühmorgens an. Hier entlädt er seine vier Flugzeugpaletten. Die einzelnen Päckchen und Pakete werden den Empfängern in Süditalien auf der Strasse zugestellt. ■

<b>KLIPP &amp; KLAR</b>
<b>AUSGANGSBAHNHOF</b> Freiburg im Breisgau
<b>BESTIMMUNGSORT</b> Novara
<b>DISTANZ</b> 426 km
<b>TRANSPORTGUT</b> Waren aller Art auf Paletten
<b>EMPFÄNGER</b> Italienische Logistikdienstleister



Über die Rampe rollt die Luftfracht auf die rollende Strasse.

SBB Cargo übernimmt die Mineralwasserfracht auf der Plattform Camnago-Lentate.



## Von der Plattform **an die Rampe.**

Der Weg von der Quelle bis zum Konsumenten ist für ausländische Mineralwasser oft weit. Die italienische Spumador arbeitet für einen Grossteil der Strecke mit SBB Cargo zusammen und stellt so sicher, dass ein natürliches Produkt naturverträglich bleibt.

TEXT: URSULA HOMBERGER – FOTOS: MAURIZIO TOLINI

An einem schwülen Augustnachmittag im Jahre 1804 ist Hauptmann Adalberto Boccia im Auftrag Napoleons unterwegs, um die Gegend um Parma zu erkunden. Dabei dringt er in ein Seitentälchen des Flusses Taro vor. Erschöpft von der Hitze, beschliesst er, zu rasten und sich von der Mühsal seiner Wanderung zu erholen. Just in dem Moment entdeckt er zu seiner Freude ein klares Wasser, das unter einem Felsen hervorsprudelt. Dieses Wasser ist von einer solchen Spritzigkeit und Leichtigkeit, dass er es in seine Feldflasche füllt, es zurück in sein Lager trägt und seinen Kameraden begeistert von der «magischen Quelle» berichtet.

Boccias Feldflasche ist einer 2-Liter-Petflasche gewichen, und was er damals wenige Kilometer weit trug, wird heute über lange Strecken transportiert, um nördlich der Alpen die Kehlen durstiger Schweizer zu erfrischen. Zu kaufen gibt es das Wasser mit der schönen Geschichte unter dem Namen Acqua Minerale Naturale S. Andrea bei einem Schweizer Detailhändler, vertrieben wird es von der italienischen Spumador S.p.a., einer traditionsreichen Getränkegruppe, die nebst S. Andrea Bagni vier weitere Abfüllanlagen betreibt.

### Ein Leistungspaket geschnürt.

Zwischen Spumador und dem Schweizer Detailhändler steht SBB Cargo. Seit dem vergangenen Oktober fährt sie jeden Tag durchschnittlich 5 Bahnwagen mit je 54 Paletten Mineralwasser – Tendenz steigend – von der Plattform Lentate sul Seveso direkt an die Rampen der Schweizer Verteilzentren in Frauenfeld, Mägenwil und Schmitten. Während die Lastwagentransporte zwischen S. Andrea Bagni und dem zwischen Mailand und Como gelegenen Lentate von Spumador durchgeführt werden, übernimmt SBB Cargo ab der Plattform die Gesamtverantwortung für den zweiten Teil der Transportkette. Zu ihrem Leistungspaket gehörten auch die Versicherung der Ware und die Verzollung der Sendungen am Zoll in Chiasso.

Frachtzahler ist Spumador. Auf die Frage, weshalb sie sich für SBB Cargo entschieden habe, antwortet Enrico Pellerino, Leiter Logistik bei Spumador: «Wir haben uns nicht allein aufgrund des Umweltfaktors zugunsten der Bahn entschieden. Aber alle Faktoren zusammen, also der Schutz der Umwelt, der Preis, die dank des erprobten Systems zu erwartende Qualität des Transports, das angebotene Dienstleistungspaket und die Zuverlässigkeit

unserer Ansprechpartner, haben für SBB Cargo gesprochen.»

### Beste aller Varianten.

In Bezug auf den Umweltschutz sei er angesichts des Emissionsvergleichs Schiene-Strasse überzeugt, dass dieser Entscheid für sein Unternehmen positiv sei. Ein verantwortungsvoller Umgang mit den Ressourcen stehe nämlich im

Firma Transwaggon, welche die Bahnwagen stellt und steuert. «Wir haben vorab Versuchstransporte durchgeführt und konnten die wenigen Schwachstellen innert nützlicher Frist beseitigen», sagt Enrico Pellerino. Heute sei die Zusammenarbeit von Flexibilität und Präzision geprägt. Deshalb sei für ihn eine Ausdehnung der Verkehre auf andere Destinationen und mögliche neue Plattformen durchaus wünschenswert.

Adalberto Boccia hat nicht nur eine Quelle entdeckt; er hat einen Strom in Bewegung gesetzt. ■

Wir haben die wenigen Schwachstellen innert nützlicher Frist beseitigt.

Enrico Pellerino

Zentrum der Bemühungen von Spumador, so Enrico Pellerino weiter. Die Gruppe setzt auf innovative Abfüllprozesse, um den Verbrauch von Wasser und Energie zu vermindern.

Der Transport via Plattform hat sich als beste aller möglichen Varianten entpuppt. Allerdings verlangt er auch einen perfekten elektronischen Informationsfluss zwischen allen involvierten Parteien, vom Besteller, dem Schweizer Detailhändler, über den Produzenten Spumador, das Logistikunternehmen LTM, SBB Cargo bis zur

## KLIPP & KLAR

**AUSGANGSBAHNHOF**  
Camnago-Lentate,  
Italien

**BESTIMMUNGORT**  
Mägenwil, Frauenfeld  
und Schmitten

**DISTANZ**  
275 bis 363 km

**TRANSPORTGUT**  
Palettiertes Mineral-  
wasser

**WAGEN**  
Habbillin

**EMPFÄNGER**  
Grosser Schweizer  
Detailhändler



### Stille Wasser gründen tief.

Die Getränkegruppe Spumador S.p.a. mit Hauptsitz in Caslino al Piano in der Provinz Como betreibt an 5 Standorten in Norditalien Abfüllanlagen mit insgesamt 21 Produktionslinien. Nebst jener von S. Andrea besitzt sie 3 weitere Quellen. Während das Wasser von S. Antonio vor allem lokal verankert ist, richtet sich das von Valverde an die Luxusgastronomie im Inland und in Übersee. Andere Produkte werden auch in die umliegenden Länder ausgeführt. 2008 hat Spumador rund 900 Millionen Liter Mineralwasser, Süss-, Funktions- und Sportlergetränke sowie Fruchtsäfte abgefüllt und 160 Millionen Euro umgesetzt. Das Unternehmen beschäftigt 430 Mitarbeiter und gehört zu den wichtigsten Akteuren auf dem italienischen Getränkemarkt.



Umschlag am neu ausgebauten Standort Renens (Waadt).

## Die ganz Grossen fahren vor.

SBB Cargo baut den Kombinierten Verkehr in der Schweiz aus. In Renens und Sion macht ein neues Angebot mit einem Umschlagsfahrzeug Furore.

TEXT: ADRIAN KOHLER, SUSANNE PERREN – FOTOS: SBB PICTUREPARK

SBB Cargo baut sein Angebot für Strasse-Schiene-Transporte in der Schweiz aus. An zwei Standorten in der Westschweiz und im Wallis, in Renens und in Sion, bietet das grösste Transportunternehmen jetzt bessere Umschlagsmöglichkeiten für Güter in Containern und Wechselbrücken an.

SBB Cargo setzt an beiden Standorten seit Neustem zwei Umschlagsfahrzeuge vom Typ

Kalmar Reachstacker DRF400-60C5 ein und treibt so die Verlagerung der Gütertransporte auf die Schiene voran. Das sogenannte Flurförderzeug in Sion hat den Vollbetrieb am 1. April 2009 aufgenommen; das in Renens am 1. Juni. An beiden Standorten haben intensive Testphasen gezeigt, dass der Umschlag per Reachstacker flexibler ist als beispielsweise mit einem Portalkran. Gleichzeitig können mehr Güter schneller umgeschlagen werden. >

Von der flexibleren und höheren Umschlagskapazität in Sion und Renens profitieren unter anderen der SBB Cargo-Kunde Valrhône Logistics SA. Je nach Saison lässt die Detailhandelskette pro Abend 15 bis 30 Wechselbehälter vom Logistikzentrum in Bussigny nach Renens spedieren. Dort lädt SBB Cargo die Behälter auf die Bahn um, überführt sie in der Nacht

back-Spreader, kurz «Piggyback» (englisch für Huckepack) lassen sich alle gängigen Wechselbehälter und auch komplette Sattelaufleger aufnehmen und auf Waggons aufsetzen, wie dies bei intermodalen Verkehren üblich ist.

## Der Kombinierte Verkehr funktioniert.

Daniel Poget

nach Sion und stellt die Behälter für einen lokalen Transportpartner bereit, der die Ware im Wallis verteilt. «Der Kombinierte Verkehr funktioniert», sagt Daniel Poget, Logistikchef von Valrhône Logistics SA.

### Limite ausschöpfen.

Bis anhin wurden die Behälter von maximal 16 Tonnen horizontal umgeschlagen. Der Reachstacker DRF400-60C5 mit einer Eigenmasse von bis zu 80 Tonnen fasst pro Container neu bis zu 40 Tonnen und schöpft damit die 44-Tonnen-Limite für Lastwagen aus, was sich in Sion mit dem Umschlag von Zementcontainern bereits auszahlt. Die Reachstacker sind vor allem für kleinere Umschlagterminals eine nachfragegerechte Alternative zu den bisherigen Portalkränen. Durch die Ausstattung der Reachstacker mit dem sogenannten Piggy-

### Ohne Anschlussgleis bis vor die Tür.

SBB Cargo setzt mit dem Ausbau im Kombinierten Verkehr für die Schweiz ein Signal: Der Bahntransport und die damit verbundenen bahnnahen Logistikdienstleistungen führen von Tür zu Tür – selbst für Bahnkunden ohne Anschlussgleis. Das Angebot ist für Lastwagentransporteure eine interessante Alternative zu den Langstreckenverkehren mit reinem Lastwagentransport. Die Bahn fährt die längere Strecke, die Lastwagen können für die Feinverteilung eingesetzt werden. Damit können Bahn und Lastwagen in enger Zusammenarbeit ihre jeweiligen Stärken ausspielen. Güter können über Nacht transportiert werden, und es wird dabei noch eine deutlich bessere CO<sub>2</sub>-Bilanz auf dem Gesamtverkehr erreicht. ■

## Kombinierter Verkehr legt zu.

International sind die Container auf dem Vormarsch. Auch in der Schweiz kommen sie zunehmend zum Einsatz. Noch liegt bei Stückguttransporten der Fokus auf der Strasse: Gemäss Logistikmarktstudie 2009 verkehren 65,5 Prozent der Stückgüter auf der Strasse. Obwohl die Feinverteilung in ländlichen Gebieten für die Bahn gelegentlich eine Herausforderung ist, ist sie bei Stückgütern gut aufgestellt: 10,3 Prozent der Stückgüter werden im Kombinierten Verkehr spediert, 20 Prozent im Schienenverkehr von Anschlussgleis zu Anschlussgleis. «Der Kombinierte Verkehr wird auf längere Sicht in den Vordergrund rücken», prognostiziert Andreas Rösch, der bei SBB Cargo auf Kundenprojekte im Kombinierten Verkehr spezialisiert ist. «Bei Schüttgütern wie Zement, Salz oder Glas, die weniger zeitkritisch sind, liegt die Bahn ökologisch vorn. Und sie umfährt Verkehrsstaus.»



## Batterie bringt Bier.

Der Elektrotransporter Modec aus England liefert derzeit im Rahmen eines Pilotversuchs in verschiedenen Schweizer Städten Bier und Mineralwasser der Feldschlösschen Getränke AG aus. Obwohl mit Batterie betrieben, ist er mit einer Höchstgeschwindigkeit von 80 Kilometer pro Stunde auch im Stadtverkehr alltagstauglich. Ein Nachteil ist die geringe Nutzlast von 1,5 Tonnen. Dem stehen die Vorteile gegenüber: Die Emissionen sind gering, der Energieverbrauch ist nur halb so gross wie der eines vergleichbaren Dieselfahrzeugs, und der Modec ist leise. Wenn die Nutzlastfrage gelöst werden kann, will Feldschlösschen weitere Modecs anschaffen.

## Was ist Cross Docking?



Das Aufkommen von Cross Docking ist auf den Engpass Rampe im Handel zurückzuführen. Gerade in der Stadt ist es für Hersteller teilweise schwierig, die Läden in engen Strassen zu bedienen. Grosse Lastwagen stauen sich an den Rampen. Deshalb werden die Komplettladungen der Hersteller aufgebrochen. Die Industrie liefert nicht länger direkt an den Handel, sondern an einen Umschlagpunkt, eine zentrale Docking-Station (auch Transshipment Point genannt). Dort werden die Ladungen filialgerecht kommissioniert und anschliessend zum Kunden befördert.



## Die Rüben rollen an.

Bei der Rübenernte kommen flexible Verlade-  
möglichkeiten zum Einsatz.

Von Mitte September bis Mitte Dezember 2009 läuft die diesjährige Rübenkampagne. «Kampagne» wird die Zeit der Zuckerrübenernte und -verarbeitung genannt.

Prognosen gehen von einer Ernte im Rahmen des letzten Jahres aus, das heisst, SBB Cargo wird bis zu 1 Mio. Tonnen Zuckerrüben aus der ganzen Schweiz nach Frauenfeld oder Aarberg transportieren.

Für den Verlad der Rüben nutzen die Rübepflanzler entweder eine fixe Anlage oder eine mobile Verladeanlage. Der Pflanzler lässt dabei die Rüben einfach vom Anhänger auf das mobile Förderband fallen. Dieses befördert die Rüben in den offenen Güterwagen. Der Umlad eines mit 10 Tonnen gefüllten Anhängers dauert damit lediglich wenige Minuten.

### Agenda.

#### 18. September 2009

1. Swiss Logistics Day. Schweizer Logistikunternehmen öffnen ihre Türen für ein breites Publikum.

#### 29. September 2009

DVZ-Forum «Green Logistics», Hamburg. Ökologie und Ökonomie – passt das zusammen?

#### 16. – 18. Oktober 2009

Transportmesse «TranspoTec 2.0», Mailand. Konferenz mit SBB Cargo und Il Sole 24 Ore Trasporti am 16. Oktober.

#### 28. Oktober 2009

5. GS1 Business Day, Zürich. Infrastruktur 2020 – Bedürfnisse, Engpässe, Massnahmen.

#### 5. – 6. November 2009

Internationales Forum «Port&ShippingTech», Genua. Wirtschaftliche und nachhaltige Entwicklung der Hafenlogistik.

#### 25. November 2009

Verleihung Swiss Logistics Award.





## Positive Signale und Impulse an der transport logistic in München.

Schweizer Werte überzeugten.

Trotz Wirtschaftskrise erreichte die transport logistic 2009 in München mit über 48 000 Besuchern gleich viele Eintritte wie im Logistik-Boomjahr 2007.

SBB Cargo war erneut mit einem frischen Auftritt im Freigelände vertreten. Am SBB Cargo-Stand überzeugten sich die Besucher von den traditionellen Schweizer Werten wie Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit, Umweltbewusstsein, Präzision und Sicherheit. Ungeachtet der Wirtschaftslage, äusserten sich die Gesprächspartner sehr positiv. Die Qualität der Besucher lag auf einem sehr hohen Niveau, und alle Aussteller bestätigten, sehr intensive Kundengespräche geführt zu haben.

## Kooperation mit ACTS.

Der Kombinierte Verkehr im Inland gewinnt weiter an Bedeutung: SBB Cargo geht mit ACTS eine Kooperation ein. Ziel sind komplexe Gesamtlösungen Schiene/Strasse für die Kunden.

Die ACTS AG, führender Anbieter von Containersystemen, und SBB Cargo planen Angebote im Binnenverkehr neu aus einer Hand. Vom Know-how und vom Roll- bzw. Transportmaterial der beiden Logistikspezialisten profitieren Branchen, die Schüttgüter wie Holzschnitzel, Biomasse, Altglas u.a. transportieren.

ACTS besorgt den optimalen Einsatz des Equipments und übernimmt die Gesamtdisposition des Verkehrs. SBB Cargo konzentriert sich auf den Bahntransport und arbeitet die Angebote mit ACTS aus.

ACTS AG Schweiz feiert dieses Jahr ihr 20-Jahr-Jubiläum.

## Sicher nachschlagen.

Die Richtlinie für sicheren Umschlag ist ab sofort bei SBB Cargo erhältlich.

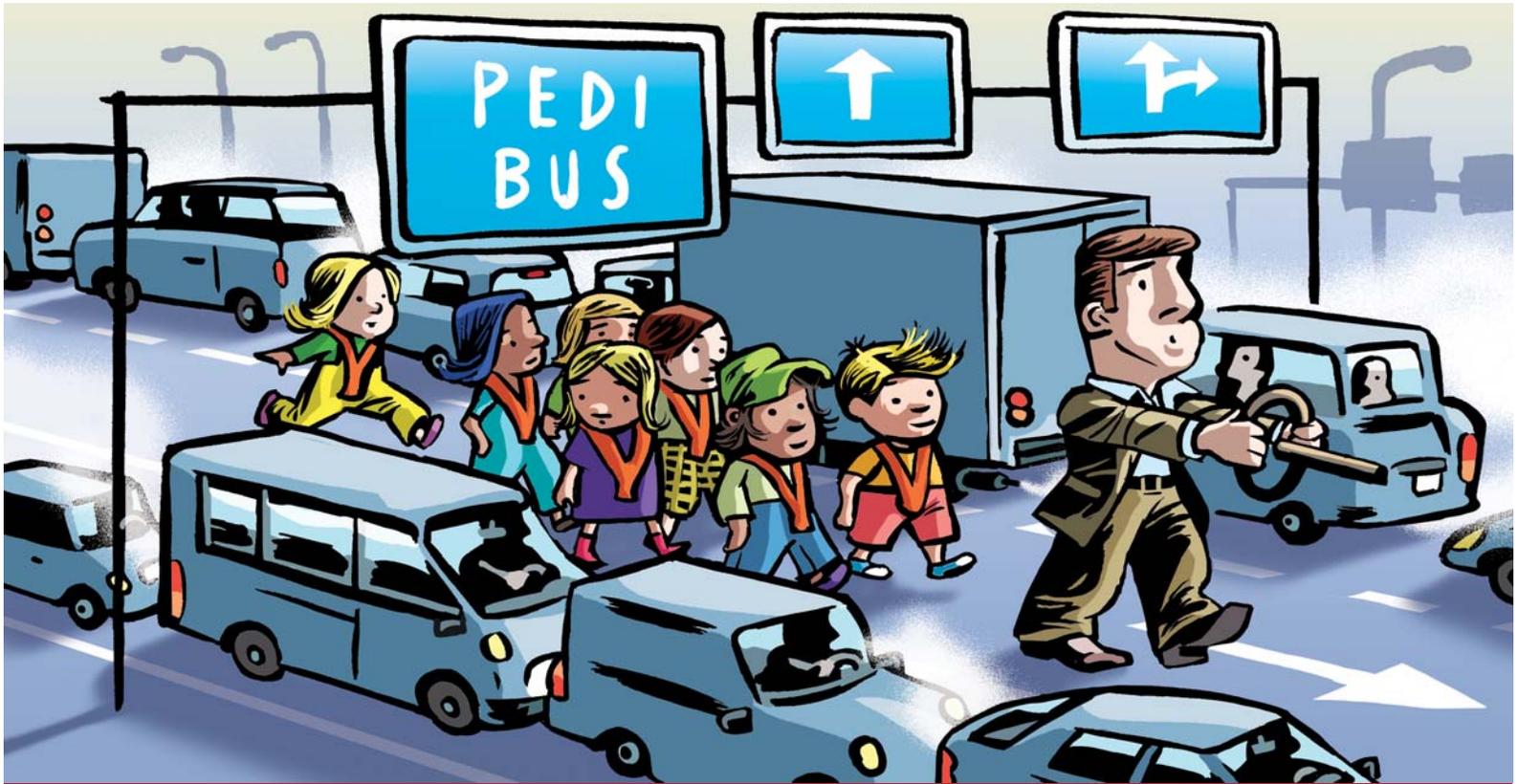
Die Regeln für einen sicheren Umschlag müssen zur eigenen, aber auch zur Sicherheit aller anderen Beteiligten zwingend eingehalten werden. Die überarbeitete Broschüre «Richtlinie für das sichere Umschlagen von Gütern» beinhaltet:

- Verhaltensregeln für den Güterumschlag
- Umgang mit Fahrleitungen und Starkstrom

Die Richtlinie gilt auf dem ganzen schweizerischen Eisenbahnnetz für alle Einzelwagen und Wagengruppen, die in einem Freiverladegleis beladen, entladen oder umgeladen werden. Sie ergänzt die Allgemeinen Geschäftsbedingungen für Transportleistungen von SBB Cargo.

Die Richtlinie und die Allgemeinen Geschäftsbedingungen können Sie unter [www.sbbcargo.com/agb](http://www.sbbcargo.com/agb) herunterladen oder beim Kunden Service (Telefon 0800 707 100 – Taste 4) bestellen. Die Richtlinie für sicheren Umschlag ist ab sofort bei SBB Cargo erhältlich.





## Der perfekte Schulbus ist gar keiner.

Mit Schulkameraden zur Schule zu gehen, ist ein tägliches Abenteuer, auf das immer mehr Kinder verzichten müssen. Eine genial einfache Idee belebt den Schulweg neu.

TEXT: MARCEL HÄNGGI – ILLUSTRATION: MICHAEL MEISTER

Er ist das erste regelmässige Verkehrserlebnis im Leben der meisten Menschen: der Kindergarten- respektive Schulweg. Er fördert die soziale Entwicklung, er verschafft regelmässige Bewegung, er trainiert für das Verhalten im Verkehr – und er macht Spass. Doch für immer mehr Familien scheint der Schulweg eher ein logistischer Alltagsalbtraum zu sein. Die Zeit ist knapp, der Weg gefährlich, also muss ein Elternteil das Kind begleiten, dabei sollte man schon im Büro sein, oder ein kleines Geschwister muss in die Krippe am anderen Ende der Stadt gebracht werden ...

Relax: Es gibt die einfache, sympathische und billige Lösung. Sie heisst Pedibus. Der Pedibus

ist ein Bus mit Linien, Haltestellen, einem Fahrplan, einem Chauffeur – aber ohne Bus. Pedibus ist lateinisch, Ablativ Plural von pes (Fuss), zu Deutsch: «mit den Füßen». Der Pedibus ist, wie der Vater eines Kindergartenkindes sagt, das genialste Verkehrsmittel seit der Erfindung des Fahrrads.

Teufelskreis durchbrechen.

1998 wurde in Lausanne der erste Schweizer Pedibus eingerichtet. Es ging darum, einen Teufelskreis zu durchbrechen: Immer mehr Eltern brachten ihre Kinder mit dem Auto zur Schule, mit der Folge, dass der Verkehr in Schulhaus-

nähe zunahm und der Schulweg für die, die zu Fuss gingen, noch gefährlicher wurde. Die Autos müssen weg, die Begleitung muss bleiben, sagten sich ein paar Eltern. Sie begannen, sich beim Begleiten einer Kinderschar abzuwechseln – und zwar auf festgelegten Routen mit Haltestellen und Fahrplan. Heute bestehen in der Schweiz mehr als 250 Linien, die meisten in der französischen Schweiz, und auch in Norditalien, in Frankreich, Österreich und anderswo werden Pedibusse eingerichtet. Zu 70 Prozent gehe die Initiative von Eltern oder Elternorganisationen aus, sagt Françoise Lanci-Montant, die als Koordinatorin der Pedibus-Projekte der französischen Schweiz Interessierten hilft, >

eigene Linien einzurichten. Immer öfter seien es aber auch Behörden oder Schulleitungen, die etwas gegen den zunehmenden Autoverkehr vor den Schulhäusern unternehmen wollten.

Für Lanci-Montant hat der Pedibus nur Vorteile: Die Kinder haben Spass am Kontakt mit den anderen Kindern. Weil die Fahrpläne grosszügig berechnet sind, gibt es für Kinder

## Wenn der Pedibus einmal unterwegs ist, überzeugt er alle.

Françoise Lanci-Montant

und Begleitperson keinen Stress. Die Lehrer berichten, dass Pedibus-Kinder entspannter seien. Die Eltern müssen ihr Kind nicht mehr täglich begleiten und gewinnen so Zeit.

Natürlich komme es vor, dass ein Projekt mangels Freiwilliger scheitere. Aber sie mache, sagt Lanci-Montant, auch die Erfahrung, dass an einer Sitzung alle Teilnehmer zunächst nur Schwierigkeiten sehen wollten – und am Ende der Sitzung seien zwei Linien beschlossene Sache. Und wenn der Pedibus einmal unterwegs sei, überzeuge er durch seine Vorteile.

### Am besten unbegleitet.

Auch aus gesundheitspolitischer Sicht ist der Pedibus zu begrüssen. Eine wissenschaftliche Studie, die vom Bundesamt für Sport finanziert wurde, hat gezeigt, dass zwischen den sportlichen Fähigkeiten und dem Schulweg ein enger Zusammenhang besteht. Seit Längerem zeigen Auswertungen der militärischen Musterungen, dass die Leistungsfähigkeit bei jungen Männern abnimmt – und dass sie im Tessin, dem Schweizer Kanton mit dem höchsten Motorisierungsgrad, am tiefsten liegt. Sportkurse können die tägliche Bewegung des Schulwegs nicht ersetzen.

Eine perfekte Sache? Fast, sagt Christine Steinmann, Leiterin Verkehrssicherheit beim Verkehrsclub der Schweiz: Der Pedibus sei das Zweitbeste. Das Beste sei, wenn die Kinder unbegleitet zur Schule gehen könnten. Wo das für die Kleinsten aber zu gefährlich ist, lernen sie es im Pedibus. Auf dass sie ihn dereinst nicht mehr brauchen. ■



## Führt die Konjunkturkrise zu einer Qualitätskrise im Verkehr?

Liebe Logistikerinnen, liebe Logistiker

*Wir alle kennen den Spruch: «Was wenig kostet, kann auch nichts taugen.» Ein niedriger Preis signalisiert eine schwache Qualität. Bei Dienstleistungen kommt dieser Sichtweise eine besondere Bedeutung zu: Dienstleistungen – dazu zählen auch alle Logistik- und Verkehrsleistungen – sind immateriell und lassen sich im Vorfeld einer Kaufentscheidung nicht auf ihre Qualität testen. Als Ersatz dient häufig der Preis als Qualitätsindikator für potenzielle Kunden – nebst der Reputation des Anbieters. Viele Kunden sind deshalb im Nachhinein besonders enttäuscht, wenn eine hochpreisige Dienstleistung Qualitätsdefizite offenbart.*

*In der derzeitigen Konjunkturkrise stehen die Preise für Logistik- und Verkehrsleistungen stark unter Druck: Der rückläufige Warenaustausch vermindert die Nachfrage nach Transportleistungen; der Transportmarkt leidet unter teilweise beachtlichen Überkapazitäten. Die Anbieter des Strassengüterverkehrs sind deshalb vielerorts in eine Preisdumping-Strategie eingetreten. Dank des intermodalen Wettbewerbs spürt dies sofort auch der Kombinierte Verkehr (KV), dessen Angebot in Anbetracht des Netzleistungscharakters weniger leicht angepasst werden kann als das der Strasse. Sehr hohe Fixkostenanteile bieten nur begrenzte Spielräume für Preissenkungen. Welche Handlungsoptionen stehen den KV-Anbietern jetzt zur Verfügung?*

*Derzeit wird bei den KV-Akteuren über Spielräume bei Preissenkungen nachgedacht. Um eine Margenerosion zu vermeiden, müssen parallel mögliche Kostenreduzierungen vor allem in Form ausgedünnter Fahrpläne ins Auge gefasst werden. Dies erlaubt zwar den Abbau von Fixkostenbestandteilen und trägt aufgrund von Bündelungseffekten kurzfristig zu einer besseren Auslastung der verbleibenden Relationen bei. Allerdings drückt ein solcher Ansatz auch direkt das Qualitätsniveau, das bei netzbasierten Verkehrsleistungen massgeblich von der Dichte und der Taktung der bedienten Relationen abhängt. Der Kombinierte Verkehr fährt in eine sprichwörtliche Falle: Niedrige Preise signalisieren nicht nur eine schlechtere Qualität, sie bedingen sie auch! Realisiert die verladende Wirtschaft diese Qualitätserfahrung, steigt die Gefahr, dass viele Kunden dem KV für immer den Rücken kehren. Um diese Abwärtsspirale nicht anzuhetzen, heisst es schlicht und einfach: Qualität hochhalten und nur geringe Preiszugeständnisse offerieren!*

Prof. Dr. Wolfgang Stölzle  
Ordinarius, Lehrstuhl für Logistikmanagement,  
Universität St. Gallen



## Ein Gespür für das Unbekannte.

Urs Dannenhauer ist ein Spezialist für Verladesicherheit. Er lässt schon mal zu Experimentalzwecken Güterwagen auflaufen.

TEXT: SUSANNE PERREN – FOTO: GUY PERRENOUD

### 3 Fragen.

#### Stichwort Chaos:

*Beunruhigt mich nicht, weil ich es zuerst ordne.*

#### Erinnern Sie sich an Ihren ersten Transport?

*Ich kaufte für Mama ein: beim Metzger, im Milchküchli und beim Bäcker. Alles musste stets schön verstaut werden.*

#### Welches Talent hätten Sie gerne?

*Musizieren würde ich gerne; meist war ich nur der Chauffeur, der die Töchter in den Musikunterricht brachte.*

«Ich bin in einem Vierfrauenhaushalt gross geworden. Da lernt man packen, verstauen – und vor allem: Geduld üben. Ich mag keine Hast; doch meist war es ein Hin und Her, bis wir in die Ferien fahren konnten.

Meine liebste Zeit an einem Arbeitstag ist früh morgens. Die Ruhe nutze ich, um das Regelwerk für Verladesicherheit à jour zu bringen. Laufend arbeiten wir Ergänzungen ein. Für neue Verkehre beispielsweise. Im Idealprozess erfahre ich ein Jahr früher davon und kann für die neue Ladung gemeinsam mit dem Kundenberater von SBB Cargo und dem Kunden eine Lösung entwickeln. In der Realität sind die Zeitspannen kürzer. Wir haben auch schon binnen zweier Wochen abgeklärt, was für Wagen wie beladen werden sollen, und so ein neues Verladebeispiel erstellt. Jeder Verlad variiert je nach Transportgut: Holz fährt auf anderen Wagen als Metall. Es muss gegen Witterung geschützt werden, denn bei Schnee und Regen wird neues Holz morsch. Meine Schlüsselleute sind die Technischen Kontrolleure Cargo. Sie richten ein besonderes Augenmerk auf die abfahrtsfertigen Wagen und beraten auch die Kunden. Ich kann ja nicht ständig vor Ort sein.

#### Versteckte Gefahren.

Ich bin ein strukturierter Mensch. Nicht umsonst fand ich als Fachspezialist für Qualität und Sicherheit meine Bestimmung. Obwohl unsere Kunden und Partner den Güterumschlag genau nehmen, sind die Gefahren für Aussenstehende nicht immer auf den ersten Blick erfassbar. Eine ungesicherte Papierrolle in einem geschlossenen Wagen kann ein Risiko sein. Oder Fahrleitungen: Sie stehen stets unter Hochspannung. Sind sie nicht richtig geerdet oder ausgeschaltet, ist die Unfallgefahr gross.

Ich habe einen Rampenblick. Wo immer ich bin, in Duisburg, Rotterdam und in der Schweiz ohnehin, überall sehe ich mir die Rampen an. Die in Muttenz ist ein Paradiestück. Sie liegt

leicht erhöht. Dort oben staune und sinniere ich über das System Cargo. Manchmal führen wir in der Fläche – natürlich nur in abgesperrten Sektoren in Rangierbahnhöfen – praktische Versuche durch: Wie reagiert ein mit Papierrollen beladener Wagen bei einem Auflaufstoss? Vieles lässt sich grob berechnen, aber es braucht auch ein Gespür für das Unbekannte: Je nach Witterung oder Unterlagen ändern die Bedürfnisse.

### Plastik oder Plane?

Es gibt auch Tage, da arbeite ich ausschliesslich im Büro. Die Kunden fragen zum Beispiel nach, ob sie die Ware besser mit Plastikfolie, Netzen oder Planen abdecken sollen. Ich gebe Auskunft per Telefon und werte Transportüberwachungsgeräte wie die Profilordnungsanlage vor dem Löttschberg aus. Diese zeichnet alles auf, was das Lademass übersteigt. Ragt ein Holz oben aus, sieht man das. Unser Regelwerk ist à jour. Dennoch bin ich auf die Erfahrungen der Technischen Kontrolleure angewiesen. Das Wissen aller zählt in diesem Bereich. Wir wollen auch morgen die richtigen Empfehlungen abgeben.

Abschalten kann ich zum Glück gut. Am liebsten in unserem Ferienhaus in Graubünden. Oder ich gehe in den Wald Holz holen. Da muss man vor allem zupacken, nicht verpacken, und das tut mir gut.» ■

**Urs Dannenhauer, 51,** arbeitete nach der SBB-Lehre als Maschinenschlosser für zwei Jahre in die Privatwirtschaft. 1980 zog es ihn zurück zur Bahn: Er liess sich zum Visiteur ausbilden und agierte ab 1992 als Chefvisiteur im Rangierbahnhof Basel SBB. Acht Jahre und viele Erfahrungen später wechselte er in die Verladeberatung. Urs Dannenhauer wohnt mit seiner Frau und seinen erwachsenen drei Töchtern in Frenkendorf. Er ist Präsident der Bürgergemeinde.



#### Impressum.

**cargo 3|09.** August 2009. Das Logistikmagazin von SBB Cargo erscheint viermal pro Jahr in Deutsch, Französisch, Italienisch. **Auflage** 20 000 Exemplare. **Redaktion** Susanne Perren (Leitung), Adrian Kohler, Martina Riser, Christoph Rytz, Matthias Widmer, Tom Schach. **Grafik/Satz** Favio Werbeagentur, Basel. **Litho** ExactaPro, Arlesheim. **Druck** Stämpfli AG, Bern. **Redaktionsadresse** SBB Cargo, «Redaktion Logistikmagazin cargo», 4065 Basel, Schweiz, Telefon +41 (0)41 210 33 49, Fax +41 (0)51 229 00 69, [www.sbbcargo.com/cargomagazin](http://www.sbbcargo.com/cargomagazin)  
Das Copyright für dieses Magazin liegt bei SBB Cargo. Der Abdruck von Artikeln ist unter Quellenangaben erlaubt. Bitte schicken Sie uns jeweils ein Belegexemplar.

#### Sie wünschen ein Gratisabonnement?

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

#### Änderung von Adresse oder Abonnement

Bitte schicken Sie die Originaletikette zusammen mit der Angabe der gewünschten Änderung (Adresse, Anzahl Exemplare, Sprache etc.) per Fax +41 (0)51 229 01 02, E-Mail [cargomagazin@sbbcargo.com](mailto:cargomagazin@sbbcargo.com) oder per Post an: SBB Cargo, cargo magazin, G-CH-MS-M, Centralbahnstrasse 4, 4065 Basel, Schweiz

#### Kunden Service:

**SBB Cargo AG**  
Kunden Service  
Centralbahnstrasse 4  
4065 Basel  
Schweiz  
Tel. Schweiz 0800 707 100  
Fax Schweiz 0800 707 010  
Tel. Europa 00800 7227 2224  
Fax Europa 00800 7222 4329  
[cargo@sbbcargo.com](http://cargo@sbbcargo.com)  
[www.sbbcargo.com](http://www.sbbcargo.com)

#### Marketing & Sales:

**Verkauf Schweiz**  
Postfach  
4065 Basel  
Schweiz  
Tel. 0800 707 100  
Fax 0800 707 010  
[cargo@sbbcargo.com](mailto:cargo@sbbcargo.com)

**Vertrieb Italien**  
SBB Cargo Srl  
Via Vittor Pisani 7  
20124 Milano  
Italia  
Tel. +39 0331 24 86 74  
Fax +39 0331 24 86 89  
[sbbmilano@sbbcargo.com](mailto:sbbmilano@sbbcargo.com)

**Verkaufsagentur  
Deutschland/Benelux**  
SBB Cargo GmbH  
Schifferstrasse 166  
47059 Duisburg  
Deutschland  
Tel. +49 (0)203 607 84 07  
Fax +49 (0)203 607 84 09  
[deutschland@sbbcargo.com](mailto:deutschland@sbbcargo.com)

**Chemie, Mineralöl**  
ChemOil Logistics AG  
Güterstrasse 97  
Postfach  
4002 Basel  
Schweiz  
Tel. +41 (0)61 226 60 60  
Fax +41 (0)61 226 60 30  
[info@chemoil.ch](mailto:info@chemoil.ch)

#### Instandhaltung:

**Asset Management**  
Verkauf  
Viale Officina 18  
6500 Bellinzona  
Schweiz  
Tel. +41 (0)51 227 60 10  
Fax +41 (0)51 227 67 97  
[instandhaltung.verkauf@sbbcargo.com](mailto:instandhaltung.verkauf@sbbcargo.com)  
[sbbcargo.com](http://sbbcargo.com)

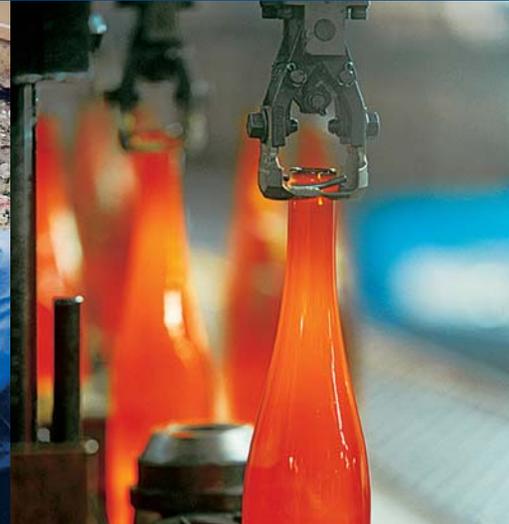




## Damit Scherben wirklich Glück bringen, setzt Vetro-Recycling beim Transport von Altglas auf **SBB Cargo und den Kombinierten Verkehr in der Schweiz.**

Jährlich kommen über 300 000 Tonnen Altglas zusammen. Ein Grossteil liefert Vetro-Recycling auf dem Schienenweg zur Glashütte in St-Prex. SBB Cargo übernimmt den Transport von der Sammelstelle bis hin zur Schmelzwanne (Glasofen), unabhängig davon, ob Schiene oder Strasse zum Einsatz kommt. Dabei bleibt der Transport stets in einer Hand. Das sorgt für Transparenz und ermöglicht SBB Cargo, höchst flexibel auf Kundenwünsche einzugehen. So werden Pünktlichkeit, Wirtschaftlichkeit und Verfügbarkeit gewährleistet und obendrein noch die Umwelt geschont. Gut kombiniert – ein echter Glücksfall.

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



SBB CFF FFS Cargo