

cargo

Das Logistikmagazin von SBB Cargo

3 | 12



Viel Betrieb... 4

...herrscht am WLV-Bedienpunkt Genf-La Praille.

Rasche Reaktion... 7

...zeigen die Mitarbeitenden von Operations in jeder Situation.

Gute Alternative... 10

...zur Strasse sind die neuen Linienzüge im Binnen-KV.

Mehr Sicherheit... 12

...bringt die ECM-Zertifizierung von SBB Cargo.

Bild der Saison.



Schiene und Strasse im selben Takt: Seit Anfang dieses Jahres verkehrt zwei Mal täglich ein Linienzug mit Containertragwagen zwischen Dietikon ZH und Renens VD und zurück nach festem Fahrplan und mit Tempo 120. Güter, die am Nachmittag in Dietikon aufgeladen werden, sind am Abend in Renens. Weitere solche Verbindungen zwischen den Wirtschaftszentren des Landes sind in Planung. Foto: Gian Vaitl

Titelseite: Der Zug wird in Renens zur Abfahrt vorbereitet. Foto: Guy Perrenoud

Entscheide für die Zukunft.

Liebe Leserin, lieber Leser

Das Ziel von SBB Cargo ist es, Ihnen langfristig und zuverlässig Güterverkehr anzubieten. Neben unserem Netzwerk und Know-how gehört dazu die notwendige wirtschaftliche Nachhaltigkeit. Mit wichtigen Entscheiden haben wir den Boden dafür bereitet, ein ausgeglichenes Ergebnis zu erreichen.

Letztes Jahr haben wir das internationale Geschäft erfolgreich ausgegliedert. Dieses Jahr setzen wir in der Schweiz Meilensteine um:

› Beim Wagenladungsverkehr haben wir das Bediennetz in einem engen Prozess mit Kunden, Verbänden und Behörden neu festgelegt. Nicht rentable Zustellpunkte bedienen wir ab Dezember 2012 nicht mehr; die Umsetzung kommt wie geplant voran.

› Beim kombinierten Binnenverkehr bauen wir unser Angebot schrittweise aus, um für die Zukunft ein zweites Standbein im Binnenverkehr zu entwickeln. Seit Anfang Jahr verkehrt zweimal am Tag ein Linienzug zwischen Dietikon und Renens. Wir wollen wichtige Wirtschaftszentren der Schweiz mit Linienzügen verbinden. Linienzüge sind eine Alternative zur Strasse, denn sie umfahren Staus. Mit unserem Angebot für den kombinierten Binnenverkehr rücken Strasse und Schiene enger zusammen.

› Bei der Fahrzeugflotte haben wir festgelegt, welche Fahrzeuge wir künftig einsetzen wollen. Eine höhere Standardisierung bei Lokomotiven und Wagen vereinfacht das Angebot und den Unterhalt, was Kosten einspart.

Mit dem sanierten Bediennetz, unserem Angebot für den kombinierten Binnenverkehr und der Strategie für unsere Fahrzeugflotte sind wir bereit für die bevorstehende öffentliche Diskussion. Die Politik diskutiert bald, wie der Schweizer Schienengüterverkehr in der Fläche grundsätzlich aussehen soll. Ich wünsche mir, dass der Gesetzgeber die Rahmenbedingungen so gestaltet, dass für unsere Kunden wettbewerbsfähige und langfristig verlässliche Angebote möglich sind. Denn die Bahn als Transportmittel macht ökologisch und ökonomisch Sinn und bietet logistisch vorteilhafte Lösungen. Unser Beitrag dazu ist es, eine unternehmerisch gesunde Basis zu schaffen. Wir wollen auch in Zukunft dort sein, wo in der Schweiz Güter bewegt werden.



Nicolas Perrin, CEO SBB Cargo



Inhalt.

- 4 **Rentabler Güterverkehr.**
Der Zustellpunkt Genf-La Praille blüht.
- 7 **Das Herz von SBB Cargo.**
Die Abteilung Operations steuert den Betrieb.
- 10 **Neues Angebot.**
Der Kombinierte Verkehr wird ausgebaut.
- 12 **Pionierin der Sicherheit.**
SBB Cargo wird ECM-zertifiziert.
- 14 **Schotter.**
Neue Flottenstrategie, neues Magazin.
- 16 **Die Brücke zum Einklappen.**
Eine Bahnbrücke hält Winterschlaf.
- 17 **Cloud Computing für die Logistik.**
Gastkolumne von Oliver Wolf.
- 18 **40 Tonnen sicher im Griff.**
Ernst Stalder ist Reachstacker-Fahrer.

Wo der Schienengüterverkehr Zukunft hat.

Über den Güterbahnhof Genf-La Praille wird die zweitgrösste Schweizer Stadt mit Lebensmitteln, Industrie- und Handelsgütern versorgt. Das Team der Regionalen Cargo Production fertigt täglich während 20 Stunden 200 Wagen ab. Ein Augenschein.

TEXT: HEINI LÜTHY – FOTOS: GUY PERRENOUD



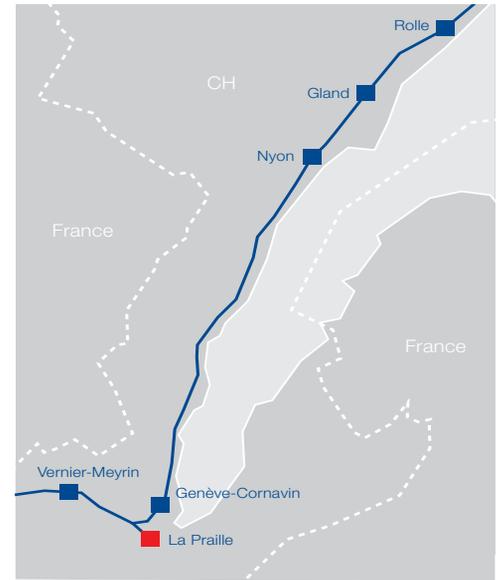
Modern: die Am 843, eine der saubersten Dieselloks, im Einsatz in Genf-La Praille.

Im Güterbahnhof Genf-La Praille fängt der Arbeitstag früh an: Der erste Güterzug hält um 2.51 Uhr. SBB Cargo hat ihn als Cargo-Express-Service besonders schnell quer durch die Schweiz geführt. Die Wagen sind mit Produkten für die Läden von Migros beladen. Um 3 Uhr beginnen Mitarbeiter der Regionalen Cargo Produktion (RCP) mit ihrer Arbeit. Ab 4 Uhr geht es richtig los: Innerhalb der nächsten zwei Stunden kommen zwei Güterzüge und drei Expresszüge an, die umgehend verarbeitet werden müssen.

Genf ist mit gegen 200 000 Einwohnerinnen und Einwohnern die zweitgrösste Stadt in der Schweiz. Viele internationale Organisationen, darunter die UNO, das CERN und das Internationale Komitee vom Roten Kreuz IKRK, haben in der Rohnstadt ihren Sitz. Vom Genfersee bis nach Genf-La Praille sind es knapp 4 Kilo-

meter. Hier liegt das Stade de Genève, das Heimstadion des Fussballclubs Servette. Unmittelbar neben dem Fussballstadion ist der SBB Cargo-Standort Genf-La Praille. Er hat für die Güterbahn eine grosse Bedeutung und erfüllt gleich mehrere Funktionen: Genf-La Praille ist Güterbahnhof, Bedienpunkt des Wagenladungsnetzes, Zustell- und Abholpunkt des Cargo-Express-Netzes und ein sogenannter Teambahnhof. Auf einem Teambahnhof werden Züge neu formiert und für die Zustellung zum Kunden bereit gemacht.

Selbst mitten in der Nacht ist der Ablauf eingespield: Cedric Brasey fährt die Rangierlokomotive an die Puffer des ersten Wagens heran. Sein Kollege, der RCP-Spezialist Gilbert Bochet, bückt sich unter den Puffern hindurch, hängt die Kupplung ein, zieht sie an und verbindet den Bremsschlauch. Mit seiner jahrzehntelangen



Von Genf-La Praille aus werden weitere Zustellpunkte bei Genf bedient.

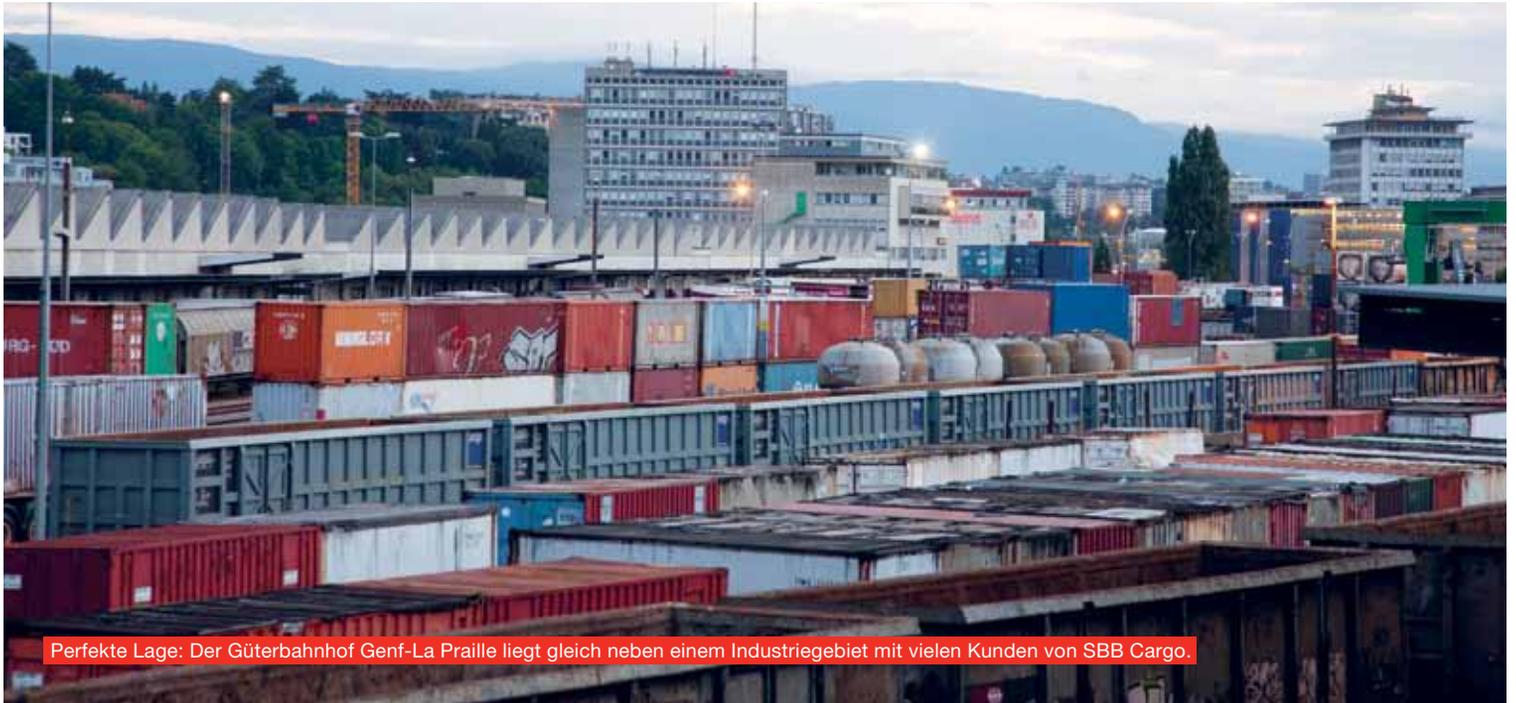
Erfahrung im Rangierdienst beherrscht er jeden Handgriff im Schlaf. Dennoch arbeitet er hoch konzentriert.

Gut eingespieltes Teamwork.

Brasey schiebt den Fahrhebel nach vorn. Langsam, mit Rucken und Rütteln setzt sich der Zug in Bewegung. Die Lokomotive zieht die Wagen ans südliche Ende des Gleisfelds. Rangierspezialist Bochet hängt die Bremsschläuche ab und Lokführer Brasey fährt langsam in die Gegenrichtung. Die Wagen werden aneinandergeschoben, die Kupplungen entspannen sich. Jetzt folgt für Bochet ein Einsatz, der Muskeln erfordert: Mit einer langen Stange schlägt er von unten den Bügel jeder Kupplung aus dem Haken, einen nach dem anderen. Das Gelände ist hier leicht abschüssig. Die Wagen rollen von selber langsam in eines der zwei Dutzend Gleise, geleitet von den Weichen. Sie werden vom Stellwerk aus gesteuert. Am Ende des Gleisfelds wartet bereits ein weiterer RCP-Spezialist, der von Hand Hemmschuhe setzt und so die Wagen am richtigen Ort zum Stehen bringt. Dann formiert das RCP-Team die Wagen und Wagengruppen zu neuen Zügen.

Es ist viel Handarbeit nötig, um jeden ankommenden Zug nach Kunden und Destination in Einzelwagen oder Gruppen von mehreren Wagen aufzuteilen. Dies dauert je nach Länge des Zugs und nach Anzahl der Destinationen >





Perfekte Lage: Der Güterbahnhof Genf-La Praille liegt gleich neben einem Industriegebiet mit vielen Kunden von SBB Cargo.

10 Minuten bis zu gut einer halben Stunde. Die Expresszüge führen in der Regel rund 20, die normalen Züge 25 bis 30 Wagen.

Patrice Ducry, Teamchef RCP von Genf-La Praille, bedient mit seinen 30 Kollegen nicht nur Kunden in der benachbarten Industriezone, sondern ist auch für den Betrieb des Güterbahnhofs Vernier-Meyrin und dessen Industriezone zuständig. Zusätzlich fahren sie die Zustellpunkte Genf-Cornavin, Nyon, Rolle und Gland am Genfersee an. Dort lagern die Empfänger der Ladung die Güter oder laden sie für die Feinverteilung auf Last- oder Lieferwagen um.

200 Wagen mit 2000 Tonnen Gütern pro Tag.

Zwanzig Stunden am Tag, von 3 bis 23 Uhr, kommen in Genf-La Praille Güterzüge an, werden zerlegt, neu formiert und an ihren Bestimmungsort gefahren. Es sind etwa 200 Wagen mit 2000 Tonnen Gütern pro Arbeitstag, die hier abgefertigt werden; ohne Ganz- und Transitzüge, die den Bahnhof nur passieren. Rund die Hälfte der Menge stammt vom Wagenladungsverkehr, die andere von den Expresszügen. Am Samstagnachmittag und

am Sonntag gönnt Genf-La Praille sich und seinen Mitarbeitern Ruhe.

«Die Lage hier ist unser Trumpf», erklärt Patrice Ducry. «Wir sind gleich neben einer Zone mit einer dichten Konzentration von Industrie- und Handelsunternehmen. Der Autobahnanschluss ist ebenfalls sehr nahe.» Zu den Kunden, die Ducry und seine Mitarbeiter bedienen, gehören Migros, Coop, McDonald's, Feldschlösschen, Holcim, das Elektrotechnikunternehmen ABB Sécheron, der Autoimporteur Honda und viele mehr.

Schiene und Strasse, klug verknüpft.

In Genf-La Praille zeigt sich, wo der Schienengüterverkehr Zukunft hat: dort, wo wichtige Industriezonen über die Schiene miteinander verknüpft sind und Menschen, Gewerbe und Industrie mit grosse Gütermengen versorgt werden müssen. Wo Schiene und Strasse klug zusammenspielen und jeder Verkehrsträger seine Stärken ausspielen kann. Und dort, wo Transport- und Umschlagleistungen auf die Bedürfnisse der jeweiligen Kunden ausgerichtet sind und effizient erbracht werden.

Bald wird in Genf-La Praille eine Fläche von rund 100 000 Quadratmeter frei: Der Bahnbetrieb wird weiter rationalisiert. Die Fläche soll

Teil eines neuen Wohn- und Geschäftsviertel werden; es ist das grösste städtebauliche Projekt Genfs. Die Menschen, die dann hier wohnen und arbeiten, werden Lebensmittel und Waren in den Läden finden, die während der Nacht umweltschonend und effizient per Bahn angeliefert wurden. Patrice Ducry: «Ich bin sicher, dass der Güterverkehr hier in Genf-La Praille zunimmt. Wir haben treue Kunden, die auf die Bahn setzen und dies weiterhin tun werden.»

ZWEI UNTERSCHIEDLICHE STROMSYSTEME.

Für den Rangier- und Zustelldienst stehen dem RCP-Team in Genf-La Praille drei vierachsige Rangierlokomotiven Am 843 und ein Rangiertraktor Tm 232 zur Verfügung. Diesellokomotiven seien für den Einsatz vor Ort ideal, sagt Patrice Ducry. «Wir haben zwei verschiedene Stromsysteme: das schweizerische mit 15 000 Volt und 16 2/3 Hertz sowie das französische mit 25 000 Volt und 50 Hertz. Alle Anschlussgleise liegen in der Industriezone. Damit ist ein grosser Teil unseres Verteilgebiets nicht elektrifiziert.»

Kühler Kopf in jeder Situation.

Die Abteilung Operations von SBB Cargo überwacht und steuert den Binnengüterverkehr. Ihre Aufgabe ist es, bei Zwischenfällen und Problemen rasch die richtige Lösung zu finden. Die Mitarbeitenden bewahren auch in heiklen Situationen stets einen kühlen Kopf.

TEXT: RETO NEYERLIN – FOTOS: GIAN VAITL – INFOGRAFIK: WERBEKONTOR



Schichtleiter Thomas Glur trifft die wichtigen Entscheidungen und informiert die Kunden.

Das Elsässertor, der Hauptsitz von SBB Cargo in Basel, ist längst in Dunkelheit gehüllt. Nur im westlichen Teil des zweiten Stocks brennt noch Licht: In den Büros der Abteilung Operations wird es nie Nacht. Hier laufen alle Fäden des Schweizer Güterverkehrs zusammen. Hier ist sozusagen das Herz von SBB Cargo, und ein Herz schlägt bekanntlich rund um die Uhr. So herrscht bei Operations 24-Stunden-Betrieb, 7 Tage in der Woche – weil eben auch der Güterverkehr keine Pause kennt.

Operations dafür verantwortlich, dass – vereinfacht gesagt – jeder Güterzug eine Lokomotive hat. In Ausnahmesituationen wie der aktuellen besteht ihre Aufgabe unter anderem darin, dem Lokführer technischen Support zu geben. Doch diesmal bringt auch der Neustart des elektronischen Systems die Zugmaschine nicht dazu, ihren Dienst wiederaufzunehmen. Also organisiert Christian Krapf umgehend eine Ersatzlokomotive.



Peter Maibach am Helpdesk Lok gibt dem betroffenen Lokführer per Telefon Support, kann aber...

22.44 passiert: Nichts geht mehr.

Schichtleiter Thomas Glur ist seit 19 Uhr im Einsatz. Bisher lässt sich sein Arbeitstag als eher ereignislos bezeichnen. Das ändert sich jedoch schlagartig, als um 22.44 Uhr per Mail die Meldung eintrifft, dass zwischen Oberbuchsitzen und Egerkingen im Solothurner Bezirk Gäu eine defekte Lokomotive den Bahnverkehr zum Erliegen gebracht hat. Nichts geht mehr, die Strecke ist für den Verkehr Richtung Rangierbahnhof Limmattal (RBL) gesperrt. «Dieser Abschnitt ist besonders heikel, denn er bildet nachts eine der Hauptadern für SBB Cargo. Hier fliesst der ganze Güterverkehr von West nach Ost durch», erklärt der Schichtleiter die Bedeutung des Ereignisses.

Priorität hat aber erst einmal, dass die Strecke so schnell wie möglich wieder befahrbar ist. Denn bereits sind mehrere andere Güterzüge blockiert – diese haben keine andere Wahl, als zu warten. Für die Passagiere eines Personenzuges ist Busersatz organisiert worden. Von Olten her hat sich inzwischen der Lösch- und Rettungszug aufgemacht, um den stecken gebliebenen Güterzug abzuschleppen. Eine knappe Stunde nach dem Lokausfall hängt dieser an der Kupplung des Rettungszuges und wird auf ein Ausweichgleis des Postterminals in Härkingen gezogen.



... das Problem nicht lösen. Deshalb muss Lokleiter Christian Krapf eine Ersatzlokomotive organisieren.

Sofort druckt er aus dem Cargo-Informationssystem CIS die Zugliste aus und schaut, welche Waren und Kunden betroffen sind: Es ist ein «bunter» Zug, mit diversen Gütern von verschiedenen Kunden. Und mit 732 Metern und 1426 Tonnen eine lange und schwere Komposition, die nicht so einfach abzuschleppen ist. Deshalb ist nun das Know-how von Lokleiter Christian Krapf und Peter Maibach, Helpdesk Lok, gefragt. Deren Abteilung ist innerhalb von

Damit haben die anderen Züge wieder freie Bahn, wenn auch mit teils erheblichen Verspätungen. Einen Güterzug der Post hat es am schlimmsten erwischt. Er ist wegen des unfreiwilligen Zwischenhalts 97 Minuten zu spät unterwegs. Die Information an den Kunden erfolgt umgehend. Tagsüber wäre das eine Aufgabe für die Kundeninfo von Operations, in der Nacht übernimmt dies der Schichtleiter oder der Lastendisponent. Der Lastendisponent ist auch dafür besorgt, dass Wagen, die im Rangierbahnhof Limmattal ihren Anschluss verpassen, möglichst schnell mit einer anderen Verbindung an ihren Zielort gelangen. In Extremfällen wird sogar ein Sonderzug zusammengestellt, was in dieser Nacht aber nicht nötig ist.

Kunde 01

Der Kunde bestellt die Wagen und bucht den Transportauftrag über CIS-online.



Betrifft der Transportauftrag den Wagenladungsverkehr, sind Lokführer und Lokomotiven bereits geplant. Grosse Mengen etwa von Öl, Kies oder Zement werden mit sogenannten Ganzzügen transportiert. Dafür müssen Strecke, Lokomotive und Lokführer eigens geplant werden.

Transportauftrag 02

Operations 03

Operations überwacht und steuert die geplanten Transporte. Verspätet sich ein Zug beispielsweise wegen einer Lokstörung, informiert die Zugsteuerung die Kunden. Der Schichtleiter führt das Team fachlich.

Schichtleiter

Transportabrechnung 05

SBB Cargo stellt den Transport und die weiteren Dienstleistungen dem Kunden in Rechnung.

Kundeninformation 04

Bei einem Ereignis bekommen Kunden Detailinformationen. Beispielsweise, wann der Güterwagen, der wegen eines Lokdefekts den geplanten Anschlusszug verpasst hat, beim Kunden eintrifft.

Ereignismanager Operations 03.1

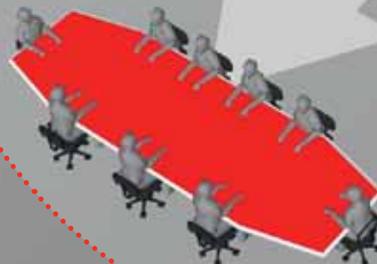
Er unterstützt den Schichtleiter. Gemeinsam legen sie fest, wie der Güterzugverkehr bei Ereignissen möglichst reibungslos fließen kann. Bei grösseren Ereignissen (Beispiel: Erdbeben Gotthard) bietet der Ereignismanager Operations den Notfallstab SBB Cargo auf.

Notfallstab SBB Cargo 03.2

Entscheider aller Geschäftsbereiche sitzen am Tisch – bei Bedarf mehrmals täglich. Die Mitglieder stellen sicher, dass alle notwendigen Ressourcen bereitstehen.

Krisenstab SBB 03.3

Bei grossen Ereignissen (Beispiel: Erdbeben Gotthard) wird der Krisenstab der SBB aufgeboten. Krisenstab SBB und Notfallstab SBB Cargo arbeiten eng zusammen.



MARKTNEWS

SBB Cargo will sich **grün** zertifizieren lassen.

Die Schweizer Güterbahn plant, sich nach der ISO-Norm 14001 zertifizieren zu lassen. Diese Norm enthält weltweit anerkannte Anforderungen an ein Umweltmanagementsystem. Das heisst, dass das zertifizierte Unternehmen genau festgelegte Standards für den Umweltschutz einhalten muss. Derzeit ermitteln Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von SBB Cargo, wie und wodurch die Umwelt in den Produktionsabläufen belastet wird.

Für die Lokleitung ist der Fall noch nicht ganz ausgestanden: Der Führer der Pannelokomotive hat inzwischen die Lenkzeit überschritten und darf nicht mehr weiterfahren. Es wird ein Pikett-Lokführer aufgeboten, der den Zug mit der Ersatzlokomotive wenig später übernimmt und ihn schliesslich mit rund zweistündiger Verspätung im RBL abliefern.

Für Operations ist dieses Ereignis damit abgeschlossen. Schichtleiter Thomas Glur nimmt einen grossen Schluck Wasser, setzt sich wieder hinter seine Bildschirme und beobachtet die weiteren Verkehre, die er auch die letzten zwei Stunden nicht aus den Augen gelassen hat. Denn auch wenn es mal ein wenig hektischer wird, kommt doch kein echter Stress auf. Nicht einmal dann, wenn eine aussergewöhnliche Situation nicht nur ein paar Stunden dauert, sondern einen ganzen Monat – wie nach dem Felssturz bei Gurnellen am 5. Juni 2012. «Das ist schliesslich unser tägliches Brot», wie es Thomas Glur ausdrückt. Man kann es auch professionelle Gelassenheit nennen.

Von der Leitzentrale zu Operations.

Bis Juni 2011 hiess die Abteilung Leitzentrale; bei der Aufteilung in SBB Cargo Schweiz und

SBB Cargo International auf 1. Juli wurde sie umbenannt. Operations ist seither für den Schweizer Güterverkehr inklusive diverser Importe und Exporte zuständig. Die Betriebsabwicklung des internationalen Verkehrs wurde nach Olten verlegt. Dies ist nicht die einzige Veränderung, welche die Abteilung in der näheren Vergangenheit erlebt hat: Im November 2008 erfolgten der Umzug und die Integration des Kundenservice-Centers von Freiburg nach Basel. Total 70 Mitarbeitende in 6 Gruppen – vom Order Management bis hin zur Dispo KV – sorgen heute dafür, dass der Binnengüterverkehr möglichst reibungslos läuft. ■

Mitmachen und gewinnen:

Besuch bei Operations, dem Herzen von SBB Cargo.

Die Abteilung Operations steuert alle Güterzüge von SBB Cargo. Die Fachleute suchen sofort nach neuen Transportwegen, wenn ein Streckenabschnitt blockiert ist. Bei dem dicht befahrenen Schienennetz in der Schweiz ist das oft eine Herausforderung. Vor allem, wenn verderbliche Ware geladen ist. Am Donnerstag, 1. November 2012, 17 bis 19 Uhr, haben Sie die Möglichkeit, Operations in Basel zu besuchen.

Exklusiv für die Leserinnen und Leser verlost das Cargo-Magazin zwanzig Einladungen zu einem Besuch bei Operations. Interessierte melden sich an bis **Freitag, 5. Oktober 2012, unter www.sbbcargo.com/de/operations**

Wir wünschen viel Glück!

Unter www.cargo-blog.ch informieren wir über die Gewinnerinnen und Gewinner.



Teilnahmebedingungen: Das Angebot richtet sich an alle natürlichen in der Schweiz wohnhaften, volljährigen Personen. Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von SBB, SBB Cargo sowie deren Angehörige sind von der Teilnahme ausgeschlossen.

Was ist ein **Ganzzug?** ?

Ein Ganzzug verkehrt vom Ausgangs- bis zum Bestimmungsort als Ganzes. Er wird also nicht wie beim Wagenladungsverkehr in Rangierbahnhöfen aufgeteilt und neu zusammengestellt. Ganzzüge werden vor allem für den Transport von Massengütern wie Kies, Zement oder Mineralöl eingesetzt und bestehen deshalb aus gleichen Wagen mit der gleichen Ladung. Ganzzüge können grosse Tonnagen auf einmal bewegen. Die Webisode «Was ist ein Ganzzug?» finden Sie auf YouTube:

www.youtube.com/sbbcargovideos



Ganzzug.



Der Reachstacker erlaubt es, Container rasch von Last- auf Bahnwagen umzuladen und umgekehrt.

Bahn und Lastwagen – optimal kombiniert.

SBB Cargo baut das Angebot für den Kombinierten Verkehr innerhalb der Schweiz aus. Ein Element davon ist der neue Terminal in Cadenazzo TI, der in diesem Frühling in Betrieb genommen wurde.

TEXT: KATIA GUERRA – FOTO: BERNHARD LOCHMATTER

Das Fahrzeug nähert sich dem Güterzug, positioniert den Ausleger über dem Container und erfasst diesen sicher mit seinen Aufsetzapfen. Mühelos hebt es ihn an und stellt ihn dann zentimetergenau auf dem Lastwagen ab. Bereits nach wenigen Minuten kann der Chauffeur des Camions mit seiner Ladung losfahren.

Seit April ist der Terminal von Cadenazzo, wo sich diese Szene abspielt, eine effiziente

Umschlagsplattform und integraler Bestandteil des Angebots «Bahn & Umschlag» von SBB Cargo. Den Kunden von SBB Cargo stehen vier 220 Meter lange Gleise zur Verfügung und ein Reachstacker: ein kranartiges Fahrzeug, das speziell zum Umladen von Containern gebaut wurde. Es erlaubt, die Behälter rasch von Güterzügen auf Lastwagen und umgekehrt umzuladen. Der Reachstacker kann bis zu 40 Tonnen schwere Container bewegen.

Zusätzlich verfügt er über Sicherheitssysteme, die verhindern, dass die Last angehoben werden kann, wenn die Tragvorrichtungen nicht sicher verbunden sind.

«Diese Art von Containerumschlag stellt die Zukunft des Kombinierten Verkehrs dar», erklärt Giorgio Biasca, der Leiter des regionalen Cargo-Produktionsteam von Cadenazzo. Das Team besteht aus 15 Mitarbeitern; 3 von ihnen haben eine Ausbildung zum Reachstacker-Fahrer absolviert. Zurzeit nimmt diese Form des Umschlags neben dem traditionellen Beladen und Entladen von Güterwagen im Durchschnitt vier Stunden pro Tag in Anspruch. Vier Unternehmen – die beiden Transporteure Galliker und Dreier, Postlogistics und McDonald's – nutzen dieses Angebot bereits, doch es sollen bald mehr werden, denn Verhandlungen mit weiteren sind im Gang. «Wir richten uns vor allem an die Lastwagen-transporteure, aber auch an Endkunden»,

erklärt Marc Falconnier, Key Account Manager bei SBB Cargo. «Und wir unterstreichen, dass unser Angebot einfach, ökologisch und qualitativ hochstehend ist und es erlaubt, Container während 24 Stunden pünktlich und zu attraktiven Preisen von Terminal zu Terminal zu transportieren.»

11 Millionen Franken investiert.

Postlogistics ist einer der vier Kunden, die den Terminal von Cadenazzo bereits nutzen. «Wir sind sehr zufrieden mit diesem professionellen Service», sagt Stefan Fiechter, bei Postlogistics verantwortlich für den Kombinierten Verkehr. «Nach einer ersten Phase, in welcher wir den Umschlag besonders aufmerksam beobachtet haben, sind wir jetzt beruhigt. Der Umschlag läuft bestens ab, und wir brauchen uns überhaupt keine Gedanken mehr zu machen über den Transport unserer mobilen

Post-Container.» Der neue Terminal in der Industriezone westlich von Cadenazzo erweitert die Kapazität des bestehenden Verladepunkts beim SBB-Bahnhof, die an ihrer Grenze angelegt ist. Die SBB hat mehrere Jahre mit Überzeugung an der Realisierung dieses Projekts gearbeitet und dafür 11 Millionen Franken investiert. «Dies bedeutet einen grossen Schritt voran in der Erreichbarkeit des Tessins», erklärt Nicolas Perrin, CEO von SBB Cargo. «Im Hinblick auf die Eröffnung des Gotthard-Basistunnels haben wir die Voraussetzungen dafür geschaffen, dass unsere Kunden im Tessin noch schneller und effizienter mit der übrigen Schweiz verbunden sind. Wir erwarten von diesem interessanten Angebot eine spürbare Steigerung des intermodalen Verkehrs und hoffen, damit die Situation auf den Tessiner Strassen verbessern und einen Beitrag an die ökonomische und ökologische Entwicklung der Region leisten zu können.» ■

«Wir sehen, dass wir richtig liegen.»

Daniel Bürgy, Gesamtprojektleiter KV-Strategie, über die ersten Erfahrungen mit dem neuen Pendelzug Dietikon–Renens.



Daniel Bürgy

Wie funktioniert das Angebot mit dem neuen Pendelzug genau?

Seit Anfang dieses Jahres führt SBB Cargo zwei Mal pro Tag direkte Linienzüge mit jeweils zehn Containertragwagen von Dietikon ZH nach Renens VD und zurück: morgens und abends ab Renens und nachmittags und abends ab Dietikon. Wir können alle handelsüblichen Behälter transportieren, die Abwicklung ist für die Kunden sehr einfach und der Marktauftritt neutral.

Was sind die ersten Erfahrungen mit diesem neuen Konzept?

Was die Auslastung betrifft, liegen wir im Plan. Dies gilt besonders für die Nachmittagsfahrten,

die gut ausgebucht sind. Und die Pünktlichkeit beträgt 99 Prozent.

Welchen Vorteil haben die Kunden?

Nehmen wir das Beispiel des Nachmittagszuges ab Dietikon: Die Kunden können am Mittag eine Bestellung annehmen, diese dem Spediteur übergeben, der die Güter nach Dietikon disponiert. Am Abend ist der Zug in Renens, und der Spediteur kann die Waren nachts für die Feinverteilung neu kommissionieren und frühmorgens ausliefern. Ergänzend bleibt der Nachtsprung möglich, wobei die Waren am nächsten Morgen direkt verteilt werden. Die Behälter können zudem durch die hohe Taktdichte rasch zirkulieren. Bestellungen sind sehr kurzfristig möglich, ein einfaches Telefon reicht, auch kurz vor Abfahrt.

Wie will SBB Cargo dieses Angebot weiterentwickeln?

Mit diesem Angebot können wir ein neues Marktsegment erschliessen. Die Zeiten, da sich Schiene und Strasse bekämpften, sind vorbei, die Schweiz braucht Logistikkösungen mit Köpfchen. Wir sehen, dass wir damit richtig liegen.

«BAHN & UMSCHLAG»: DER KOMBINIERTE BINNENVERKEHR.

Den Kombinierten Verkehr (KV) gibt es nicht nur international, sondern auch innerhalb der Schweiz: das Angebot «Bahn & Umschlag» von SBB Cargo. Dieses wird ausgebaut – Cadenazzo (siehe Hauptartikel) und Rothenburg (siehe Seite 18) sind zwei der acht Terminals, die im Hinblick darauf 2012 erweitert und erneuert wurden.

Dahinter steckt ein neues Produktionskonzept: Die Beförderung der Güter erfolgt mit Linienzügen im Takt mit Tempo 120 – anders als im Wagenladungsverkehr, der nur nachts geführt wird. Ein Element dieses neuen Konzepts ist der seit Januar 2012 zwischen Dietikon und Renens verkehrende Pendelzug mit festem Fahrplan.

Ziel dieses Angebots ist es, Lastwagenverkehr auf die Schiene zu bringen und damit die Nationalstrassen zu entlasten. Den Auf- und Ausbau des Angebots realisiert SBB Cargo in enger Zusammenarbeit mit Strassentransporteuren sowie Grosskunden.



Die ECM-Zertifizierung schreibt umfassende und lückenlose Dokumentationen vor.

Lebenslang lückenlos überwacht.

Als erstes europäisches Bahnunternehmen hat sich SBB Cargo nach dem ECM-Standard zertifizieren lassen. Dies bedeutet mehr Sicherheit im Eisenbahngüterverkehr, wirkt sich aber auch finanziell positiv aus.

TEXT: ROBERT WILDI – FOTO: GIAN VAITL

Unschöne Ereignisse können auch positive Erkenntnisse liefern. So geschehen im Mai 2011: Im süddeutschen Müllheim entgleiste ein Güterzug mit Chemikalien, glücklicherweise kam es nicht zu einer Katastrophe. In der Folge führte SBB Cargo bei Hunderten von eigenen Güterwagen Kontrollen und Nacharbeiten durch. «Ein zeitintensiver Prozess, der uns jedoch erheblich erleichtert wurde», erinnert sich Beat Gutzwiller, Leiter Qualität, Sicherheit und Umwelt (QSU). Dies dank der ECM-Zertifizierung.

ECM, «Entity in Charge of Maintenance», steht für einen klar formulierten Anforderungskatalog von Sicherheitsrichtlinien. Die Europäische Union hat ECM 2008 eingeführt. Eine «für die Instandhaltung zuständige Stelle» hat dafür Sorge zu tragen, dass alle ihr in den nationalen

Fahrzeugregistern zugeordneten Wagen nach gültigem Regelwerk instand gehalten werden. Mit der operativen Umsetzung von ECM hat SBB Cargo im Januar 2010 begonnen und hat die Erstzertifizierung im September desselben Jahres erhalten. Die Zertifizierung schreibt vor, dass für jeden einzelnen Güterwagen eine Wagenkarte geführt wird, auf der sämtliche Wartungen, Reparaturen, Betriebsprozesse und -eigenheiten vom Bau bis zur Verschrottung im Detail dokumentiert und damit rückverfolgbar sein müssen.

Dass man sich damit auf dem richtigen Weg befinde, habe das Ereignis von Müllheim deutlich belegt, sagt Beat Gutzwiller. «Die lückenlose Dokumentation hat uns enorm geholfen.» Die Vorzüge des ECM ->



Dank der Dokumentation aller relevanten Daten des Wagens kann SBB Cargo der Werkstatt Informationen übergeben. Dies kann den Reparaturvorgang erheblich erleichtern und beschleunigen. Aus der Betriebsgeschichte könne man wichtige Schlüsse ziehen, erklärt Beat Gutzwiller: «Wenn zum Beispiel der Wagen vor fünf Jahren schon einmal das gleiche Problem hatte, sind wir dank ECM rasch über die damaligen Massnahmen im Bild und können diese für den aktuellen Fall nutzen.»

Präventive Wirkung.

Diese Informationen unterstützen nicht nur den Reparaturprozess, sondern entfalten auch präventive Wirkung für den zukünftigen Betrieb. «Die verbesserte Transparenz ist für uns eine optimale Basis, um für jeden einzelnen Wagen und damit den Gesamtbetrieb präzisere Risikoanalysen und -profile zu erstellen», erklärt Beat Gutzwiller. SBB Cargo sei heute in der Lage, den Zustand der Flotte mit einer Genauigkeit zu dokumentieren, die noch vor Jahren undenkbar gewesen sei.

Die Einführung der ECM-Anforderungen ersetzt die bislang gängige Selbstdeklaration durch ein unabhängiges Prüfverfahren und ist damit für SBB Cargo eine wertvolle Hilfe bei der kontinuierlichen Verbesserung der Betriebssicherheit. Eine hundertprozentige Sicherheit werde es auch in Zukunft nicht geben, sagt Beat Gutzwiller. «Aber nahe an diese Marke heranzukommen, ist durchaus ein realistisches Ziel.» ■

Anforderungskatalogs, der im Rahmen der aktuellen Bahnreform ab 2013 verbindlich in Kraft treten soll, wurden damit offensichtlich.

Die konkreten und bewährten Reparaturabläufe von SBB Cargo werden durch ECM zwar nicht verändert, doch die Rollenverteilung wird neu definiert. Beispiel: Ein Güterwagen von SBB Cargo erleidet während der Fahrt einen Defekt. Vor Ort wird er von einem technischen Kontrolleur anhand eines Fehlerkatalogs inspiziert. Falls der Kontrolleur feststellt, dass sich der Wagen in einem betriebsgefährdenden Zustand befindet, wird er sofort aus dem Verkehr gezogen. Der Wagenhalter respektive die ECM-Stelle – hier also SBB Cargo – erteilt den Auftrag, wo und wie die Reparaturen zu erfolgen haben.

PRÄVENTION GEHT VOR.

Das Wartungssystem von SBB Cargo basiert auf Prävention: Lokomotiven und Güterwagen werden in einem fix definierten Turnus regelmässig kontrolliert und überprüft. So können Mängel frühzeitig festgestellt und repariert werden. Dank dieser Methode können Reparaturen reduziert werden. Zurzeit arbeitet SBB Cargo an der Umsetzung eines sogenannten CBM-Systems (Condition Based Maintenance), mit welchem dieses Prinzip noch gestärkt werden soll. Hauptzweck: effizienterer Einsatz des Rollmaterials und Mehrwerte für die Kunden wie hohe Verfügbarkeit und Planungssicherheit.

JENS-ERIK GALDIKS,
Leiter Flottentechnik, ist der geistige Vater der ECM-Zertifizierung bei SBB Cargo.



Jens-Erik Galdiks

SBB Cargo hat sich als erstes europäisches Eisenbahnunternehmen nach dem ECM-Standard zertifizieren lassen. Was war die Motivation?

Es war uns schon früh klar, dass dies ein zukunftsorientierter Entscheid sein würde, der neben höherer Sicherheit auch kommerzielle Vorteile bringt: Damit können wir die technische Verfügbarkeit der Fahrzeuge verbessern, was sich finanziell positiv auswirkt.

Was waren die grössten Herausforderungen bei der Umsetzung?

Die Anforderungen von ECM sind grundsätzlich nicht neu, aber teilweise sehr detailliert. Dafür jeweils optimale spezifische Lösungen zu entwickeln, stellt eine grosse Herausforderung dar.

Das Zertifikat gilt für eigene Güterwagen. Streben Sie eine Erweiterung auf Drittwagen an?

Das bestehende Zertifikat gilt für sämtliche Güterwagen, aber bislang hat SBB Cargo sich auf die eigenen Wagen fokussiert. Eine Ausweitung auf andere Wagenhalter ist jedoch in Prüfung.

Gibt es für den Unterhalt von Lokomotiven ein vergleichbares Zertifikat?

Nein. Die Systematik ECM gilt zwar heute schon für sämtliche Bahnfahrzeuge, aber die Zertifizierungspflicht bisher nur für Güterwagen. Da es für uns jedoch von Anfang an klar war, dass diese auch für Lokomotiven kommen wird – voraussichtlich 2016 –, haben wir die Systematik entsprechend aufgebaut. SBB Cargo ist somit für die Zukunft ideal gerüstet und hat umfassendes Know-how erworben, welches auch für die anderen Divisionen der SBB sehr hilfreich sein wird.

Der Bund führt ein neues Finanzierungssystem für die Benützung der Bahntrassen ein.



Neues Trassenpreissystem: Nutzer stärker in die Pflicht nehmen.

Die Finanzierung der Bahninfrastruktur ist heute nicht nachhaltig gesichert: Für Betrieb und Substanzerhalt wie auch für den Ausbau der Bahninfrastruktur ist der Mittelbedarf, den es künftig braucht, deutlich höher als die verfügbaren Mittel. Aus diesem Grund konzipierte der Bund ein neues Finanzierungssystem, das gleichzeitig auch eine stärkere Mitfinanzierung durch die Nutzer vorsieht. Das neue Trassenpreissystem bringt beides zusammen.

Was heisst das konkret? Um 250 Kilometer mit dem Auto zurückzulegen, benötigen wir mehr Benzin als für 80 Kilometer. Durch die Länge und durch die Art der Strasse wird die Reise unterschiedlich teuer. Das ist auch beim neuen Trassenpreissystem so. So wird der Basispreis generell für alle Züge erhöht. Dazu kommen individuelle Zuschläge. Am neuen Trassenpreissystem beteiligen sich alle wesentlichen Nutzer und Träger

der Bahninfrastruktur, so beispielsweise Pendlerinnen, Bahnkunden, Bund, Kantone sowie die Verkehrs- und Infrastrukturunternehmen.

Sowohl im Personenverkehr als auch im Güterverkehr führt die veränderte Berechnung zu höheren Trassenkosten und damit zu einer Verteuerung der Transporte. Je nach Art des Transportes fällt diese unterschiedlich hoch aus. Der Basispreis bemisst sich neu aus gewichts- und distanzabhängigen Komponenten (pro gefahrene Achskilometer). Für weitere Faktoren wie Züge in der Hauptverkehrszeit oder für Gefahrguttransporte müssen individuelle Zuschläge berappt werden. SBB Cargo gibt diese zusätzlichen Trassenkosten vereinfacht und verursacherorientiert weiter. Die Trassenpreise werden vom Bundesamt für Verkehr (BAV) für das gesamte Schienennetz Schweiz in zwei Stufen erhöht, erstmals per 1. Januar 2013 und weiter per 1. Januar 2017.

InnoTrans



Innotrans Berlin: SBB Cargo präsentiert sich.

Vom 18. bis 21. September findet in Berlin die Innotrans statt, die Branchenplattform für Schienenverkehrstechnik. SBB Cargo präsentiert sich hier zusammen mit SBB Personenverkehr den Messebesuchern. Ein Highlight ist die neue SBB Cargo-Hybridlok Eem 923, die an der Innotrans gemeinsam mit Stadler Rail dem internationalen Fachpublikum präsentiert wird. Daneben wird SBB Cargo gebrauchte Lokomotiven und Güterwagen im Markt anbieten. So viele Entscheidungsträger wie an der zweijährlich stattfindenden Innotrans treffen sich an keinem anderen Anlass der Branche. Damit bietet sich hier eine gute Gelegenheit, wertvolle Kontakte zu knüpfen.



Das Cargo-Magazin kommt an – und wird neu ausgerichtet.

Das Cargo-Magazin ist bei den Leserinnen und Lesern bekannt, und es wird gern gelesen. Das zeigt die jüngste Leserbefragung, die im Frühling 2012 durchgeführt wurde. Dennoch stehen Änderungen bevor.

Im März 2012 hat ein Umfrage-Institut im Auftrag von SBB Cargo 788 Leserinnen und Leser am Telefon und elektronisch befragt. Die telefonische Leserbefragung zeigt: SBB Cargo hat den Bekanntheitsgrad des Cargo-Magazins auf 91 Prozent gesteigert (Umfrage 2006: 80 Prozent). 75 Prozent aller Leser und 80 Prozent aller Kunden haben angegeben, dass sie alle vier Ausgaben oder drei von vier lesen, die pro Jahr erscheinen. Gute Noten haben die Leser auch für die Verständlichkeit der Texte, für das Layout und das Bild-Text-Verhältnis gegeben.

Die Leserbefragung hat aber auch gezeigt, dass die Qualität der Leseradressen nicht dem aktuellen Bedürfnis entspricht. Zudem verlangt das modifizierte Erscheinungsbild der SBB Anpassungen bei der Heftgestaltung. Darum hat die Redaktionsleitung die Arbeiten für ein neu gegliedertes Cargo-Magazin begonnen.

Neue Flottenstrategie: SBB Cargo setzt die Fahrzeuge effizienter ein.



Eem 923

Die vollständige Erneuerung der Rangierloks wird nächstes Jahr abgeschlossen. Danach wird es statt wie bisher 10 nur noch 3 Loktypen geben: Die neue Hybridlok Eem 923 wird die wichtigste Lok der Flotte. Die moderne Diesellok Am 843 wird hauptsächlich für den schweren Rangier- und Zustelldienst eingesetzt, der Tm 232 für den leichten Dienst. Dies hat tiefere Betriebs- und Unterhaltskosten wie auch eine bessere Verfügbarkeit zur

Folge. Für den Transitverkehr von SBB Cargo International wird die bestehende Flotte moderner Lokomotiven der Typen Re 482 und Re 484/Re 474 genutzt. Zusätzlich ist geplant, Mehrsystem-Lokomotiven für Deutschland, die Schweiz und Italien anzumieten. Die bewährten Streckenloks Re 620 und Re 420 kommen im Schweizer Binnenverkehr zum Einsatz. Mit Servicemassnahmen wird sichergestellt, dass diese weitere 15 bis 20 Jahre eingesetzt werden können.

Ihre Güterwagenflotte hat SBB Cargo bereits in den vergangenen Jahren gemäss den Bedürfnissen ihrer Kunden gezielt modernisiert und erneuert. Auch hier wird in den kommenden Jahren die Zahl der Typen und dank effizienterem Einsatz die Flottengrösse weiter reduziert werden. Bereits von 2006 bis 2011 konnte die Zahl der Wagen um 24 Prozent verringert werden, obwohl das Aufkommen im Wagenladungsverkehr, dem wichtigsten Bereich, nur um 15 Prozent zurückging. Dies ist Ausdruck der immer effizienteren Disposition und des beschleunigten Wagenumlaufs. Die Flottenstrategie ist Teil der Sanierungsmassnahmen von SBB Cargo, um im Geschäftsjahr 2013 ein ausgeglichenes Ergebnis zu erreichen.

Neuer Auftritt: SBB Cargo-Sujet als Bei- lage in diesem Magazin.

Die neue SBB-Werbekampagne «Unterwegs zuhause» stellt mit einem Sujet SBB Cargo und den Güterverkehr in den Mittelpunkt. Die Kampagne begleitet seit diesem Jahr die Kommunikation der SBB in allen Divisionen und erinnert daran, wofür 28 000 Mitarbeitende täglich Höchstleistungen für 1 Million Kunden vollbringen – auch im Güterverkehr. Die Kampagne soll ein authentisches Bild der SBB vermitteln und keine polierte Werbewelt. Deshalb wurde bei der Entwicklung Wert darauf gelegt, die Bahn so zu zeigen, wie sie wirklich ist. Gleichzeitig steckt aber auch ein gewisser Witz in den Motiven. Wie etwa bei dem Plakat «Jungfernfahrt». Es liegt als Sonderdruck dieser Ausgabe des Cargo-Magazins bei.



Giacobbo/Müller reisen durch den Gotthard.

Besondere Gäste auf der Gotthardstrecke: Das Deutschschweizer Satiriker-Duo Viktor Giacobbo und Mike Müller ist Anfang August in einem Güterzug im Führerstand von Dietikon nach Bellinzona mitgefahren. «Mike vermisst die Minibar», twittert Giacobbo von unterwegs. In Erstfeld steigt Andreas Meyer, CEO der SBB, zu. Giacobbo lässt seine Follower kurze Zeit später wissen: «Service jetzt top – Andreas Meyer spendiert Panettone.»



Mike Müller, Viktor Giacobbo,
Andreas Meyer (v.l.)



Eine Brücke zum Einklappen.

Die Steffenbachbrücke an der Furka-Bergstrecke ist weltweit ein Unikum: Da sie in einem Lawinenzug liegt, wird sie jeden Spätherbst demontiert und im Frühling wieder aufgebaut oder besser: ausgeklappt. Von einem eingespielten Team aus Freiwilligen.

TEXT: BERNHARD RAOS – ILLUSTRATION: MICHAEL MEISTER

«Es ist dieses Jahr wider Erwarten gut gelaufen. Wir konnten die Steffenbachbrücke im Mai drei Tage früher als geplant montieren», erzählt Walter Willi, Leiter der Bauabteilung bei der Dampfbahn-Furka-Bergstrecke (DFB). Dabei türmte sich der Schnee an einigen Stellen bis zu 15 Meter über den Geleisen und ein Lawinengang beim Steffenbachtobel machte Sorgen. Weil sich der Schnee jedoch gesetzt und verfestigt hatte und der Hang ruhig blieb, gings mit der Räumung rascher als befürchtet.

Jeweils im Frühling, wenn die Raupenfräse den Tobelrand erreicht und die Schneeräumung im Graben abgeschlossen ist, wird die Bühne frei für ein spezielles technisches Schauspiel: Ein erfahrenes Team von rund 20 Leuten, von denen jeder seine Handgriffe kennt, montiert die Steffenbachbrücke mit 36 Meter Spannweite. Die weit gespannte dreiteilige Stahlkonstruktion aus dem Jahr 1925 kommt ohne Pfeiler in der Bachrinne aus; sie wurde so konstruiert, nachdem ein paar Jahre zuvor eine

Lawine den ursprünglichen steinernen Viadukt zerstört hatte.

Der Faltmechanismus der Klappbrücke, entworfen vom Schweizer Bauingenieur Rudolf Dick, gilt als weltweit einmalig. Für den Auf- und Abbau braucht es keinen Kran. Das 13 Meter lange Mittelteil hängt an grossen Scharnieren und kann nach unten geklappt und am Brückenträger fixiert werden. Ein Mauervorsprung schützt es dort vor Lawinen. Das obere >

und das untere Brückenteil samt dranhängendem Mittelteil werden beim Abbau berg- beziehungsweise talwärts auf den Schienen zurückgezogen. Der Aufbau erfolgt dann in umgekehrter Reihenfolge. «Unser Team benötigt rund sechs Stunden, um die tonnen-schweren Brückenteile mit zwei hydraulischen Seilwinden in Position zu bringen», sagt Willi. Noch bis 1990 waren Handwinden im Einsatz und die Arbeiten entsprechend mühsamer. Die Drahtseile mit 16 Millimeter Durchmesser werden über Flaschenzüge geführt, um die fast 50 Tonnen – 32 Tonnen wiegt die eigentliche Brücke, 15 Tonnen der Gleisoberbau – zu bewegen.

Fast 50 Tonnen müssen jeweils bewegt werden.

Wäre eine lawinensichere Streckenführung nicht weniger aufwendig? Bauleiter Willi sagt lachend: «Mein Vorschlag einer Umfahrung mit Dammschüttung fand keine Zustimmung. Die heutige Brücke sei ein einmaliges Kulturgut und schützenswert, hiess es.» Die Klappbrücke bleibe für die DFB ein «Highlight zum Vorzeigen».

Deshalb werden auch im kommenden Oktober wieder rund 20 Freiwillige, die sich meist seit vielen Jahren für die DFB engagieren, die Brücke für ihren Winterschlaf zusammenklappen. ■

FURKA-BERGSTRECKE: EINE ETWAS ANDERE BAHNLINIE.

Die Bahnstrecke über die Furka wurde 1925 eröffnet und 1981, kurz bevor der Furka-Basistunnel in Betrieb ging, stillgelegt. Der geplante Rückbau wurde von Eisenbahnfans verhindert, die 1983 den Verein Furka Bergstrecke (VFB) und zwei Jahre später die Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG (DFB) als Betriebsgesellschaft gründeten. Ab 1992 konnte der Fahrbetrieb von Realp aus in Etappen wieder aufgenommen werden, 2010 das letzte Teilstück bis Oberwald. Die Strecke hat eine Länge von 17,8 Kilometer; sie ist nicht wintersicher und wird von Juni bis Oktober befahren.

Die DFB gibt es nur dank grossem Engagement: Hunderte Freiwillige mit Sektionen in der Schweiz, Deutschland, Belgien und den Niederlanden erbringen jährlich rund 36 000 Arbeitsstunden. Gönner-Aktionäre haben in den letzten Jahren mehrere Kapitalerhöhungen ermöglicht, ein Teil der Mittel kommt aus Spenden.

www.dfb.ch



Oliver Wolf

Cloud Computing für die Logistik: Kosten sparen dank der Wolke.

Liebe Logistikerinnen, liebe Logistiker

Kaum eine Branche ist volatileren Anforderungen ausgesetzt als die Logistik: Sie muss binnen kürzester Zeit auf neue Situationen reagieren, Kundenwünsche realisieren und ständig variierenden Ansprüchen gerecht werden. Bislang war die IT-Infrastruktur dazu verpflichtet, kontinuierlich die maximale Leistung bereitzustellen, um auch zu Spitzenzeiten alle Aufträge erfüllen zu können. Bei reduzierter Auslastung standen also überflüssige Kapazitäten nutzlos zur Verfügung. Das lässt sich mit Cloud Computing ändern: Mit flexibler Verfügbarkeit von Rechnerleistung und nutzungsabhängiger Abrechnung lassen sich die Kosten deutlich reduzieren.

Besonders KMU profitieren von der Cloud: Gerade dort sind kosteneffiziente und individuelle Lösungen gefordert, während grosse Investitionen in umfangreiche Applikationen mit vielen für das Unternehmen überflüssigen Komponenten im Budget nicht vorgesehen sind. Erfolgt die Abrechnung nach Nutzung, können KMU auch auf Lösungen zugreifen, die für sie bislang unerschwinglich waren. Aber auch für grosse Unternehmen bietet die Cloud Vorteile: Firmeninterne Private-Cloud-Lösungen können die Ressourcen von Abteilungen und Organisationseinheiten bündeln, das Know-how konzentrieren und die einzelnen Investitionsposten durch Kumulation reduzieren.

Obwohl die Cloud mit ihrer Skalierbarkeit für die Logistik wie geschaffen zu sein scheint, üben sich viele Akteure noch in Zurückhaltung. Ungeklärte Fragen und noch nicht ausgeräumte Vorurteile halten einige Unternehmen davon ab, Applikationen in die Cloud auszulagern. Themen wie Datensicherheit, Versorgungsengpässe und fristgerechte Ergebnislieferung werden derzeit noch kritisch betrachtet. In der Praxis stellen sich die Befürchtungen hingegen als unbegründet heraus: Bei den meisten Anwendern konnten durch den Einsatz von Cloud Computing sowohl die Datensicherheit als auch die Verfügbarkeit und die Performance deutlich verbessert werden. Auch die Entwicklung neuer Konzepte führt zum Umdenken: Die anfängliche und bei der Einführung neuer Technologien stets vorhandene Skepsis schwindet zunehmend. Internationale Sicherheitsstandards und Schutzmassnahmen sowie rechtliche Rahmenbedingungen werden Schritt für Schritt an die Bedürfnisse der Branche angepasst. 2011 konnten sich gemäss einer Marktanalyse bereits 64 Prozent der befragten Unternehmen aus Deutschland vorstellen, Software in der Cloud auszuführen.

Das erste umfassende Cloud-Computing-Konzept für die Logistik finden Sie unter www.logistics-mall.de.

Dipl.-Inform. Oliver Wolf ist Leiter des Fraunhofer-Innovationsclusters «Cloud Computing für Logistik».



Ernst Stalder

40 Tonnen sicher im Griff.

Ernst Stalder ist einer der Rangierspezialisten, die zum Fahrer eines neuen Reachstacker-Umschlagfahrzeugs von SBB Cargo ausgebildet wurden. Damit lädt er jetzt täglich im Terminal Rothenburg bis zu 40 Tonnen schwere Container von Bahn- auf Lastwagen und umgekehrt.

TEXT: SUSANNE WAGNER – FOTO: DOMINIK PLÜSS

Als Ernst Stalder das erste Mal im Cockpit des Reachstackers sass, kribbelte es in seinem Bauch. Das war im Februar 2012. Selbst für den erfahrenen Rangierspezialisten war es eine Herausforderung, den Umgang mit dem 75 Tonnen schweren Umschlagfahrzeug zu lernen: Mit Hilfe der Knöpfe vor ihm übte er, die langen Greifarme so auszuklappen, dass sie einen Container fassen konnten. Spannend war es für ihn auch, als auf dem Cargo-Freiverladeplatz Rothenburg das erste Mal ein Lastwagenchauffeur darauf wartete, dass der Reachstacker den Container vom Lastwagen auf den Bahnwagen hievte.

«Die Anspannung legte sich dann aber rasch», blickt Ernst Stalder zurück. Doch der Respekt vor der riesigen Maschine ist geblieben. Sicherheit wird grossgeschrieben. Es ist Vorschrift, stets zu zweit zu arbeiten. Der zweite Mann gibt per Funk Bescheid, wenn er den Container entriegelt hat. Erst danach darf Stalder die Greifarme ausfahren lassen, die den Container ein-klemmen und vom Bahnwagen abheben. Dabei muss Ernst Stalder auf die waagrechte Position des Containers achten und sie wenn nötig mit den Steuerknöpfen korrigieren. Auf dem Display liest er ab, wie viele Tonnen er gerade hebt – falls er die maximale Ladelaast von 40 Tonnen überschreitet, erklingt ein Alarmton.

Um sich nicht ablenken zu lassen, hört der Familienvater in der klimatisierten Kabine nie Musik, obwohl das erlaubt wäre. Die anspruchsvolle Arbeit mit dem Reachstacker verlangt Sorgfalt, Konzentration und Umsicht. Ernst Stalder: «Den Reachstacker kann man nicht einfach anlassen wie einen Rasenmäher. Man muss mit dem Kopf ganz bei der Sache sein und darf nicht pressieren.» An diesem Morgen ist dies auch nicht nötig. Stalder hat Frühschicht und steigt deshalb bereits im Morgengrauen in die Kabine des Reachstackers. Die zehn Container kommen jeden Morgen um 5.45 Uhr mit dem Zug in Rothenburg an – aus dem Tessin via Olten, wo schon die Hälfte der Wagen abgeladen wird.

Mit Hilfe des neuen Umschlagfahrzeuges verladen die Rangierarbeiter die Container direkt auf den wartenden Lastwagen – was vor der Anschaffung des Reachstackers nicht möglich war. Welche Güter sich in den Containern befinden, sieht Ernst Stalder nicht. Aber er findet diese Art des Transports sinnvoll und begrüsst es, dass SBB Cargo vermehrt auf den Kombinierten Verkehr setzt.

Was ist es für ein Gefühl, ein Fahrzeug zu steuern, das selbst 40 Tonnen schwere Container mühelos aufhebt? «Man muss konzentriert arbeiten. Aber es ist auch schön, eine so grosse

ERNST STALDER, 53,

ist verheiratet, Vater von zwei erwachsenen Töchtern (20 und 23 Jahre alt), lebt in Rothenburg und arbeitet dort seit 29 Jahren bei der SBB. Er absolvierte nach der Schulausbildung die SBB-Lehre und durchlief im Laufe der Jahre verschiedene SBB-interne Ausbildungen wie etwa zum Fahrer des funkgesteuerten Schienentraktors und zuletzt zum Fahrer des mobilen Umschlaggerätes Reachstacker. Zum Ausgleich arbeitet er in seiner Freizeit als Hauswart.

Maschine zu bedienen», sagt Ernst Stalder, der schon als Bub Lokführer werden wollte, mit einem Strahlen auf dem Gesicht. Diese Arbeit ist für ihn eine Abwechslung zum sonst schon vielfältigen Tagesablauf: ankommende Züge kontrollieren, sie mit dem Schienentraktor zum Anschlussgleis fahren, leere Züge holen oder beladene Wagen für den Wagenladungsverkehr zusammenstellen und für die Abfahrt bereit machen.

Nach einem ausgefüllten Arbeitstag schaltet Ernst Stalder am besten ab, indem er im Garten arbeitet, an einem der nahen Seen spazieren geht, mit seiner Frau einen schönen Film anschaut oder einfach auf dem Balkon sitzt. ■

3 Fragen.

Erinnern Sie sich an Ihren ersten Transport?
Ja, als ich mit der Streckenlokomotive den ersten Mineralölzug zustellte. Ich hatte Respekt!

Welches zusätzliche Talent möchten Sie gerne haben?

Ich würde gerne Tennis spielen können. Ich schaue gerne Matches am Fernsehen, und mich beeindruckt es, wie souverän Profis wie etwa Roger Federer mit Schläger und Ball umgehen.

Wofür geben Sie regelmässig Geld aus?
Für Zigarillos. Ich kann sehr gut entspannen, wenn ich auf dem Balkon sitze und rauche.



Impressum.

cargo 3|12. September 2012. Das Logistikmagazin von SBB Cargo erscheint viermal pro Jahr in Deutsch, Französisch, Italienisch. **Auflage** 20 000 Exemplare. **Redaktion** Heini Lüthy (Leitung), Martin Radtke, Martina Riser, Christoph Rytz, Matthias Widmer, Tom Schaich. **Gestaltung/Produktion** Werbekontor, Basel. **Litho** ExactaPro, Arlesheim. **Druck** Stämpfli AG, Bern. **Redaktionsadresse** SBB Cargo, «Redaktion Logistikmagazin cargo», 4065 Basel, Schweiz, Telefon +41 (0)51 229 06 73, Fax +41 (0)51 229 02 99, www.sbbcargo.com/de/magazin
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/de/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 an +41 (0)51 229 01 02, per E-Mail an cargomagazin@sbbcargo.com oder per Post an SBB Cargo, cargo magazin, G-VB-REG-MKO, Centralbahnstrasse 4, 4065 Basel, Schweiz

Kundenservice:

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

SBB Cargo International
Riggenbachstrasse 8
4600 Olten
Schweiz
Tel. Schweiz 0800 707 100
Tel. Europa 00800 7227 2224
info@sbbcargo-international.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

-  www.cargo-blog.ch
-  www.facebook.com/sbbcargo
-  www.twitter.com/sbbcargo
-  www.youtube.com/sbbcargovideos
-  www.flickr.com/cargo-blog
-  www.issuu.com/sbbcargo





SBB CFF FFS

Unterwegs
zu Hause.



Unsere Jungfernfahrt