

cargo

Wertstoffe, Abfall und Recycling

Die Rolle der Bahn bei der Wiederverwertung

CEO-Talk mit
Kaspar E. A. Wenger,
Holcim Schweiz
S. 21



Wertstoffe, Abfall und Recycling



8 Der Schienengüterverkehr spielt beim Transport von rezyklierbaren Stoffen eine zentrale Rolle.

27

Argumente und Meinungen zur FABI-Vorlage «Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur»



Titelbild: Mit der Bahn angelieferter Eisenschrott vor der Weiterverarbeitung.

- 4 WWF-CEO Thomas Vellacott
«Die Ökobilanz spricht für die Bahn»
- 7 Essay von Dr. Mirjam Hauser
Vom «Güsel» zur Recyclinglogistik
- 8 Titel
Von der Müllhalde zur Goldgrube
- 12 Facts & Figures
Faszination Cargo
- 18 Schotter
Neuigkeiten aus der Logistikbranche
- 20 CEO-Talk
«Entscheidend sind die Rahmenbedingungen»
- 24 Reportage
Wie die Gotthardlok zum Handy wird
- 27 FABI
«Die wichtigste Vorlage dieses Jahrzehnts»
- 29 Cargo-Klick
Rätseln im Schilderwald
- 30 Meine Logistik
Nadine Strittmatter, Topmodel

Gratisabonnement auf www.sbbcargo.com/de/abonnement

Abonnieren Sie das Cargo Magazin kostenlos. Leserinnen und Leser, die in der Schweiz wohnen, wählen zwischen einer gedruckten und einer elektronischen Version oder bestellen beide Sorten. Wer ausserhalb der Schweiz wohnt, liest die elektronische Version.

Adresse ändern, Abonnement ändern oder löschen

Über www.sbbcargo.com/de/abonnement oder cargomagazin@sbbcargo.com geben Sie uns Ihre neue Adresse, Änderungen oder die Löschung des Abonnements bekannt.



Liebe Leserin, lieber Leser

Wenn man die Wertstoffe betrachtet, die einer erneuten Verwendung zugeführt werden, dann stellt man fest, dass dieser zukunftsgerichtete Bereich über ein grosses Potenzial verfügt. Eigentlich logisch! Die Ressourcen werden immer knapper, was den Anreiz erhöht, wertvolle Materialien wiederzuverwerten.

Wenn sich nachhaltige Wertstoffkreisläufe etablieren, spielt die Transportindustrie eine zentrale Rolle. Eine verlässliche und kompetente Partnerin für den Transport von Wertstoffen auf der Schiene ist SBB Cargo. Verlässlichkeit und Kompetenz – das sind zwei wichtige Eigenschaften in diesem Markt. Eine weitere heisst: Volumen. Auch hier bietet der Schienengüterverkehr Vorteile.

Die vorliegende Ausgabe mit dem Hauptthema «Wertstoffe auf der Schiene» zeigt auf, wie wichtig die Recyclingindustrie für Wirtschaft und Logistik bereits ist. Spannende Erkenntnisse wünscht Ihnen

Martin Radtke
Leiter Crossmedia SBB Cargo
martin.radtke@sbbcargo.com



www.sbbcargo.com

Weiterführende Informationen im Webportal von SBB Cargo sind mit diesem Icon markiert.



blog.sbbcargo.com

Weiterführende Informationen im Cargo Blog sind mit diesem Icon markiert.

Impressum Cargo 3|2013

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

Gesamtauflage

15000 Exemplare

Redaktion (SBB Cargo)

Martin Radtke (Leitung), Karin Grundböck, Martina Riser, Miriam Wassmer, Matthias Widmer

Redaktionelle Mitarbeit (Crafft)

Roy Spring (Leitung), Peter Krebs, Robert Wildi, Pirmin Schilliger, Jean-Pierre Ritler

Konzept, Gestaltung und Realisation

Crafft Kommunikation AG, Zürich

Übersetzungen

Traductor, Basel

Lithografie und Druck

Neidhart + Schön AG, Zürich

Redaktionsadresse

SBB Cargo «Redaktion Logistikmagazin cargo»
4065 Basel, Schweiz
cargomagazin@sbbcargo.com

Das Copyright für dieses Magazin liegt bei SBB Cargo. Der Abdruck von Artikeln ist unter Quellenangaben erlaubt. Bitte schicken Sie uns jeweils ein Belegexemplar.



ClimatePartner
klimaneutral

Druck | ID: 53232-1308-1004



«Die Ökobilanz spricht für die Bahn»

Die Wiederverwertung genießt in der Schweiz einen hohen Stellenwert, meint Thomas Vellacott, CEO von WWF Schweiz. Noch kaum bekannt sei hingegen die zentrale Rolle der Bahn in der Recyclinglogistikkette.

*Text: Pirmin Schilliger
Fotografie: Gerry Nitsch*



WWF-Chef Thomas Vellacott in seinem Büro.

S *BB Cargo: Sind die Schweizer, wie oft gelobt wird, tatsächlich Weltmeister im Recycling?*

THOMAS VELLACOTT: Die Schweiz schneidet im Vergleich mit anderen Industrienationen sehr gut ab. Aber mit «Recyclingweltmeister» wäre ich etwas vorsichtig, denn die Bezeichnung trifft nicht auf alle wiederverwerteten Stoffe zu. Gerade in ärmeren Ländern werden PET-Flaschen fast hundertprozentig gesammelt, einfach darum, weil das dort sehr lohnenswert ist. Da werden dann – ich habe es selber schon erlebt – die leeren Flaschen, kaum hat man sie in einen Eimer geworfen, wieder herausgefischt, in Hinterhöfen gesammelt und Altstoffhändlern verkauft.

Die Rücklaufquoten bei Glas liegen in der Schweiz mittlerweile bei 94 Prozent, bei Aludosen bei 91 Prozent. Gibt es angesichts dieser stolzen Zahlen überhaupt noch Verbesserungspotenzial?

Rund ein Fünftel dessen, was heute in den Kehrtrümpfen landet, könnte bei noch sorgfältigerer Trennung ebenfalls Separatsammlungen zugeführt werden. Vor allem bei kompostierbarem Material könnten Konsumentinnen und Konsumenten noch mehr tun.

Liesse sich über einen weiteren Ausbau der Separatsammlungen zusätzlich Abfall reduzieren? Warum passiert da nicht mehr?

Zur Diskussion steht das Wiederverwerten von Kunststoffen. Das Problem ist allerdings, dass es viele verschiedene Kunststoffe gibt, die optisch kaum zu unterscheiden sind. Die Konsumenten sind deshalb mit der sauberen Trennung schnell einmal überfordert. Ohne zusätzliche Hilfestellung mutet man ihnen mit dieser Aufgabe wohl zu viel zu.

Wo liegt die Reizschwelle der Akzeptanz beim separaten Entsorgen?

Es erstaunt mich immer wieder, wie sorgfältig die Leute an den Sammelstellen ihren getrennten Abfall in bis zu zehn verschiedene Behälter einwerfen. Dieses

Verhalten ist Ausdruck einer von hohem Umweltbewusstsein geprägten Mentalität. Andererseits ist die Sammeldisziplin mit den hohen Rücklaufquoten kein Selbstläufer. Sie muss durch Kampagnen und begleitende Massnahmen wachgehalten werden. Insofern ist es alles andere als selbstverständlich, dass wir das erreichte Recyclingniveau auch in Zukunft aufrechterhalten können.

In welchem Bereich erkennen Sie weiteren Handlungsbedarf?

Unser Abfallsammel- und Entsorgungssystem muss konsumentenfreundlich bleiben. Damit es das bleibt, darf es nicht noch komplizierter werden.

Was heisst das konkret?

Wir müssen das System logistisch vereinfachen. Heute bringen die Leute gewisse Dinge wie Milchflaschen, PET-Getränkeflaschen und verbrauchte Batterien zu den Detailhändlern zurück. Anderes, wie etwa Glas oder Weissblech, landet in den Sam-

«Wir müssen das Sammel- und Entsorgungssystem logistisch vereinfachen.»

melstellen der Gemeinden. Konsequenter und effizienter wäre es, wenn es einen Ort für alle Stoffe gäbe, also eine Sammelstelle für alles.

Der Energieaufwand für das Recycling ist nicht ganz ohne. Es braucht dafür eine ausgeklügelte Logistik und hochtechnische Aufbereitungsanlagen. Ab wann lohnt sich das?

Im Prinzip lohnt sich Recycling immer dann, wenn für die Wiederverwertung eines Stoffes weniger Energie verbraucht und die Umwelt weniger belastet wird als für dessen Neugewinnung. Wichtig ist weiter, dass ein Stoff beim Recycling nicht an Qualität einbüsst, so dass er möglichst oft im ursprünglichen Sinn und Zweck eingesetzt werden kann. >



«Ausdruck einer von hohem Umweltbewusstsein geprägten Mentalität»: Altglassammelstelle.

Ein Beispiel?

Papier lässt sich bloss bis zu siebenmal wiederverwerten. Viele Metalle sind hingegen ohne Qualitätseinbusse über sehr viele Produktzyklen wieder einsetzbar.

Gewisse Metalle bereiten Kopfzerbrechen, weil sie sich fast nicht mehr aus den Geräten zurückgewinnen lassen. Zeichnen sich da Lösungen ab?

Tatsächlich stecken heute in einem Elektronikgerät bis zu 40 verschiedene chemische Elemente, darunter seltene Metalle wie Germanium oder Indium und die weltweit knappen seltenen Erden wie etwa Europium oder Neodym. Technische Anlagen zur sauberen Trennung der vielen wertvollen Stoffe und zu deren Rückgewinnung sind aber noch nicht ausgereift. Ohnehin macht die Entsorgung durchschnittlich lediglich 10 Prozent der Umweltbelastung aus, die ein Produkt über seinen gesamten Lebenszyklus verursacht. Die grosse Umweltbelastung passiert bei der Gewinnung der Rohstoffe, beim Transport und in der Produktion. Ob Smartphone, Computer, Auto oder Einfamilienhaus: Die Dinge müssen so konstruiert werden, dass sich die verwendeten Stoffe am Ende problemlos wieder rezyklieren lassen. Und für die rezyklierten Stoffe muss es eine Nachfrage geben, was nicht immer einfach ist. Denn bei gewissen Nutzern hält sich hartnäckig das Vorurteil, neue Stoffe seien besser als wiederverwertete.

Funktioniert die Recyclingwirtschaft also nicht perfekt?

Ja, aber wenn wir uns erinnern, wie es vor 30 und mehr Jahren war, stellen wir fest: Der Güselnotstand von einst ist Vergangenheit. Wir haben seither enorme Fortschritte gemacht und mit der Entsor-

«Für die rezyklierten Stoffe muss es eine Nachfrage geben.»

gungs- und Recyclingwirtschaft hat sich ein neuer Wirtschaftszweig mit Tausenden von Arbeitsplätzen entwickelt, der einen wichtigen Bereich des technischen Umweltschutzes repräsentiert.

Recycling selbst ist mit Lärm und allenfalls mit weiteren unangenehmen Emissionen verbunden. Wie gut akzeptiert das die Bevölkerung?

Die Akzeptanz ist hoch. Die Leute erwarten, dass der Kehrriech vor ihrer Haustüre abgeholt wird. Sie klagen aber nicht über den dabei vom Lastwagen verursachten Lärm.

Apropos Lastwagen: Wie gut wissen die Leute über den Transport Bescheid?

Sie assoziieren Müllentsorgung primär mit Kehrriechwagen, also mit Lastwagen, obwohl sie auch auf der Sammelstelle gelegentlich Lastwagen begegnen, die Be-

hälter und Container wegtransportieren. Dass es Schnittstellen gibt zwischen Lastwagen und Bahn und dass Altpapier, Glas oder Metallschrott schliesslich grösstenteils auf der Schiene in die Fabriken transportiert werden, ist kaum im öffentlichen Bewusstsein verankert. Die Rolle der Bahn in der Recyclinglogistikette wird der Bevölkerung am ehesten beim Elektronikschrott klar, einfach deshalb, weil jeder dafür schon eine Annahmestelle bei einem Bahnhof gesehen hat.

Wie würden Sie die Rolle der Bahn in der Recyclinglogistikette definieren?

Der Energieverbrauch beim Transport ist ein nicht zu unterschätzender Teil der Ökobilanz des Recyclings. Weil dabei die Bahn im Vergleich mit der Strasse besser abschneidet, sollten die Güter auf den Entsorgungswegen so früh wie möglich mit der Bahn transportiert werden. Diese Devise hat unseres Wissens die Recyclingwirtschaft allerdings schon gut umgesetzt, nur weiss das kaum jemand.

Die Recyclingwirtschaft tut also Gutes, spricht aber zu wenig darüber.

Wichtig ist, dass wir immer wieder auf die dringende Notwendigkeit von Ressourceneffizienz, wie sie mit Hilfe der Bahn beim Transport der gesammelten Güter schon weitgehend erreicht ist, hinweisen. —

Thomas Vellacott, 42, ist seit Mai 2012 CEO von WWF Schweiz, der grössten Schweizer Umweltorganisation. Nach dem Besuch der Kantonsschule Winterthur studierte er Arabistik und Internationale Beziehungen, Anschliessend arbeitete er im Private Banking der Citibank und als Berater bei McKinsey & Company in Zürich.

Vom «Güsel» zur Recyclinglogistik

Konsumforscherin Dr. Mirjam Hauser über den Umgang mit Rohstoffen

Die Ressourcen werden weltweit knapper – und somit immer teurer. Doch noch immer gehen Rohstoffe in grossen Mengen verloren, da sie – in Form von Haushalts- und Siedlungsabfällen – weggeworfen und so möglichen Nutzungskreisläufen entzogen werden. «Güsel» lautet die geringschätzigste Bezeichnung für das, wofür wir keine Verwendung mehr haben. War unser Umgang mit Konsumüberresten lange Zeit relativ sorglos, so hat sich die Debatte um den Haushaltsabfall mittlerweile stark verändert: von der sicheren zur effizienten Entsorgung, von der thermischen zur stofflichen Verwertung und vom Re-cycling zum Up-cycling bis hin zum kompletten Re-Design.

Diese Debatte mit dem Ziel ganzheitlicher Stoffkreisläufe erwächst folgendem Bewusstsein: Eine Erde allein reicht nicht aus, wenn sieben Milliarden Menschen im gleichen Stil weiterkonsumieren, wie dies Schweizer, Japaner oder Amerikaner tun. Die Menschheit lebt über ihre Verhältnisse. Naturressourcen wie Nahrungsmittel, Erdöl, Erdgas, Kohle, Metalle, Holz und Fasern verbrauchen wir schneller, als die Erde sie regenerieren kann. Und wir produzieren mehr Abfälle und CO₂, als die Erde absorbieren kann.

Experten aus Kultur- und technischen Wissenschaften, Industrie, Handel und Politik sind sich einig: Wir müssen uns stärker in Richtung einer Kreislaufwirtschaft bewegen. Diese orientiert sich am Stoffkreislauf der Natur und versucht, Stoffe und Energie möglichst lange durch intelligente Nutzung ohne Abfälle und ohne Emissionen weiter- und wiederzuverwenden. Dies ist nicht nur ökologisch und sozial sinnvoll, sondern auch notwendig. In einer endlichen Welt haben die gängigen Produktionsverfahren ohne wirklichen stofflichen Kreisschluss keine Zukunft.

Ein umweltfreundliches Konsumverhalten und zusätzliche Recyclingbereitschaft bedingen, dass Entwickler, Produzenten und Händler heute die Weichen stellen. In Zukunft sollen Produkte entweder nach dem Erstgebrauch weiterhin nutzbar sein oder sie müssen ohne Verluste in den natürlichen Stoff-

kreislauf zurückfinden können. Ökodesign wird zur Pflicht, wobei die Verantwortung beim Hersteller liegt. Denn nur dieser hat das Wissen über den Lebenszyklus seines Produkts.

Damit das angedachte Ökodesign über die gesamte Spanne umgesetzt werden kann, braucht der Konsument detaillierte Informationen über die Produkt- und Verpackungsbestandteile. Die Produktinnovationen bedingen auch eine Innovation der Rückführungssysteme, sprich der Abfall- und Recyclinglogistik. In Zukunft werden wir überall bequem sammeln und deponieren können – was eine hohe Quantität und Qualität der gesammelten Fraktionen gewährleistet. Die Weiterentwicklung der Sammelsysteme beinhaltet zusätzliche und verbesserte Recyclingstationen, mehr Sammlungen direkt vor der Haustüre, mehr Recyclinghöfe sowie den verstärkten Einbezug von Produzenten und des Handels.

Innovative Dienstleistungen werden eine zentrale Rolle spielen. Diese werden dort entstehen, wo sie dem hyperflexiblen Menschen möglich machen, sein Leben intensiv zu nutzen und kostbare Zeit nicht für den Haushalt aufwenden zu müssen. Concierge-Services im Wohnhaus und Abholdienste machen es möglich, dass wir uns zukünftig nicht mehr ums Sammeln und korrekte Entsorgen unserer Konsumreste kümmern müssen.

Um der Vision einer innovativen Kreislaufwirtschaft näherzukommen, braucht es das Zusammenspiel aller Akteure: Gesetzgeber, Verbände, Industrie, Handel, Dienstleister und Konsumenten müssen alle einen Effort leisten, um das System ganzheitlich weiterzubringen. Der Transport- und Logistikbranche fällt die Aufgabe zu, den Recyclingkreislauf so effizient und umweltschonend wie möglich am Laufen zu halten – und dort, wo sinnvoll, auf der Schiene.



Die GDI-Studie «Vom Abfall zum Rohstoff? Die Zukunft des Recyclings» kann unter folgendem Link gratis bezogen werden: <http://gdi.ch/recycling-studie>

DR. MIRJAM HAUSER ist Senior Researcher am GDI Gottlieb Duttweiler Institute und analysiert Veränderungen der Gesellschaft, der Wirtschaft und des Konsums. Dieser Essay basiert auf ihrer Studie «Vom Abfall zum Rohstoff? Die Zukunft des Recyclings».





Brun-Mech 5500 kg

Von der Müllhalde zur Goldgrube

Die Wiederverwertung hat in der Schweiz volkswirtschaftliche Relevanz. Ob Glas, Papier, Holz, Schrott oder Abfall: Tonne um Tonne wird täglich gesammelt, transportiert und rezykliert. SBB Cargo ist in diesem Kreislauf ein wichtiges Glied.

*Text: Robert Wildi
Fotografie: Christian Schnur*



Die Szenerie spielt vor einer Migros-Filiale im Zürcher Stadtkreis 8. Die Hand des schick gekleideten Geschäftsmanns verschwindet in der runden Öffnung. Dann ertönt ein lautes «Klirren». Die leere Weinflasche ist im Innern des blauen Altglascontainers in 1000 Stücke zersprungen. Daneben entsorgt ein junger Mann leere Bierflaschen im Akkord. Es herrscht ein Kommen und Gehen. Über 26000 dieser Container in unterschiedlichen Grössen sind heute in der ganzen Schweiz aufgestellt. Sie schlucken gewaltige Altglasmengen. Allein im Jahr 2012 sammelten die Schweizerinnen und Schweizer rund 354000 Tonnen, wie von der Altglasverwertungsfirma Vetropack AG zu erfahren ist. Das sind 44 Kilogramm pro Kopf der Bevölkerung. Mit einer Recyclingquote von fast 96 Prozent wird unser Land nicht zu Unrecht als Weltmeister der Altglasverwertung bezeichnet.

Doch welchen Weg beschreiten eigentlich die Scherben einer entsorgten Discounterbierflasche, um irgendwann als Bestandteil eines edlen Champagnerglases an der Bar eines Luxushotels aufzutauchen? Der Kreislauf ist mehrstufig. In regelmässigen Abständen werden zunächst die Sammelcontainer von Lastwagen abgeholt und in regionale Zwischenlager gebracht. Von dort geht es weiter in die verschiedenen Recyclinganlagen; dies überwiegend auf der Schiene, zum Beispiel nach St-Prex, rund 20 Bahnminuten von Lausanne entfernt. Hier steht die «Glashütte». So heisst das Glaswerk von Vetropack AG, in dem jährlich über 100000 Tonnen Altglas aus der ganzen Schweiz angeliefert und zu neuwertigem Recyclingglas verarbeitet werden. Das entspricht einem Marktanteil von immerhin 30 Prozent.

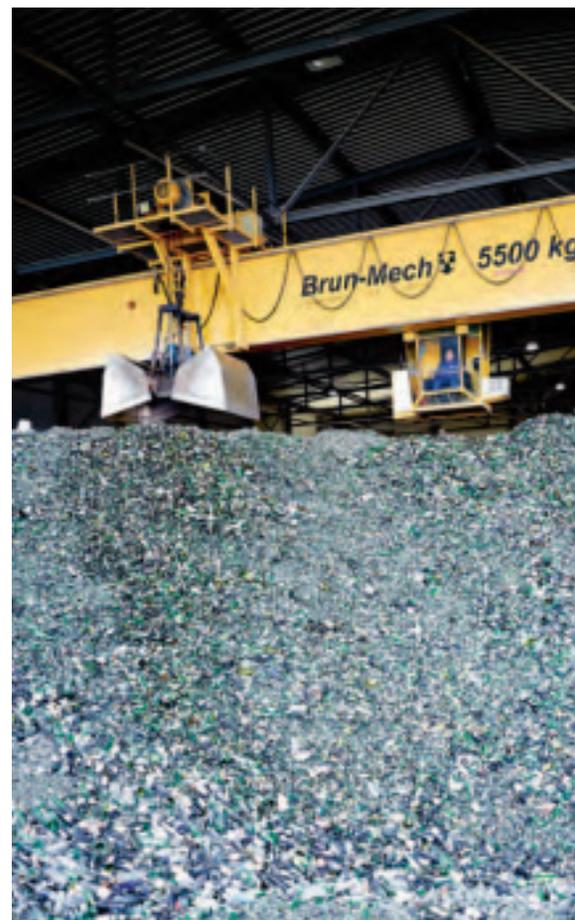
Ohne die Transportlogistik von SBB Cargo wäre diese Umschlagsmenge gar nicht möglich. Denn 60 Prozent ihres Altglasvolumens bezieht die «Glashütte» in St-Prex per Anlieferung via Schiene. Bis zu zehn mit Flaschen und Scherben prall

gefüllte Bahnwagen werden täglich vom lokalen Bahnhof der kleinen Ortschaft über eine kleine Zufahrtsschiene zu einem Sammelbecken innerhalb des Betriebsareals navigiert und dort entleert. Der Scherbenhaufen wird zunächst in Handarbeit am Fliessband von Fremdstoffen befreit. Dann wird das Altglas bei über 1500 Grad eingeschmolzen und im 24-Stunden-Betrieb zu neuen Gläsern, Flaschen und je nach Kundenwunsch weiteren Glasprodukten verarbeitet. «Vom kleinen Winzerbetrieb am Genfersee bis zu den grossen Detailhandelsketten im Land beliefern wir das gesamte Auftraggeberspektrum», erklärt Peter Reimann, Leiter Beratung und Beschaffung bei Vetropack AG. Im Gegensatz zur Anlieferung erfolgen der Abtransport und der Vertrieb des in der Glashütte produzierten Recyclingglases zu 100 Prozent auf der Strasse.

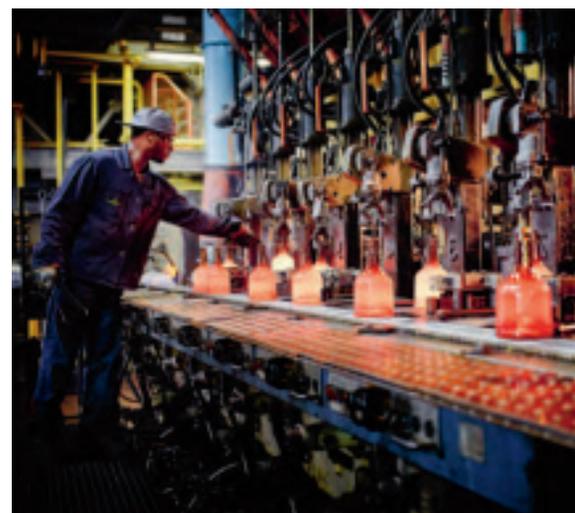
Glas ist nur einer von diversen Wertstoffen, die in der Schweiz mittels einer ausgeklügelten Sammel- und Transportlogistik in grossen Mengen dem Recycling zugeführt und wiederverwertet werden. Das Beispiel Vetropack AG verdeutlicht: Die Bahn respektive SBB Cargo nimmt in diesem Stoffkreislauf, mit dem die Wirtschaft heute je nach Optik Millionenbeträge umsetzt oder einspart, eine zentrale Rolle ein. Über Zahlen spricht man in der Recyclingbranche derweil nicht gern. Welchen Profit die jährliche Verarbeitung von 100000 Tonnen Altglas in St-Prex tatsächlich bringt, mag Peter Reimann aus Konkurrenzgründen nicht beziffern. «Reich werden wir davon mit Sicherheit nicht.»

Optimierte Bahnlogistik beim Altpapiertransport

Eher bedeckt hält sich zu diesem Thema auch die Papierrecyclingbranche. Pro Jahr werden in der Schweiz heute rund 1,3 Millionen Tonnen Altpapier gesammelt und wiederverwertet. Das sind immerhin stattliche 165 Kilo pro Einwohner. Grosse Mengen fallen dabei auf industrielle Betriebe wie etwa die Kioskbetreiberin Valora. Der Logistikbereich nilo Night



Ankunftshalle für Altglas: Mit einem Hallenkran mit Greifer werden in der Glashütte St-Prex gebrauchte Flaschen, Gläser usw. der Kleinzerlegung zugeführt.



Gehörschutz obligatorisch: Eingeschmolzenes Altglas wird mit Druckluft zu neuen Glasbehältern in allen möglichen Formen geblasen.



Milchig weisser Film: Auf dem Gelände herumfliegender Quarzsand beschichtet das Altglas, bevor es in den Recyclingprozess geschleust wird.



Heute bestellt, morgen geliefert: Nach der Abkühlung auf Raumtemperatur und internen Qualitätskontrollen sind die Recyclingflaschen bereit zum Versand.

«Wir füllen jeden Tag acht grosse Container mit nicht mehr aktuellen Zeitungen und Zeitschriften.»

PETER HÄRDI

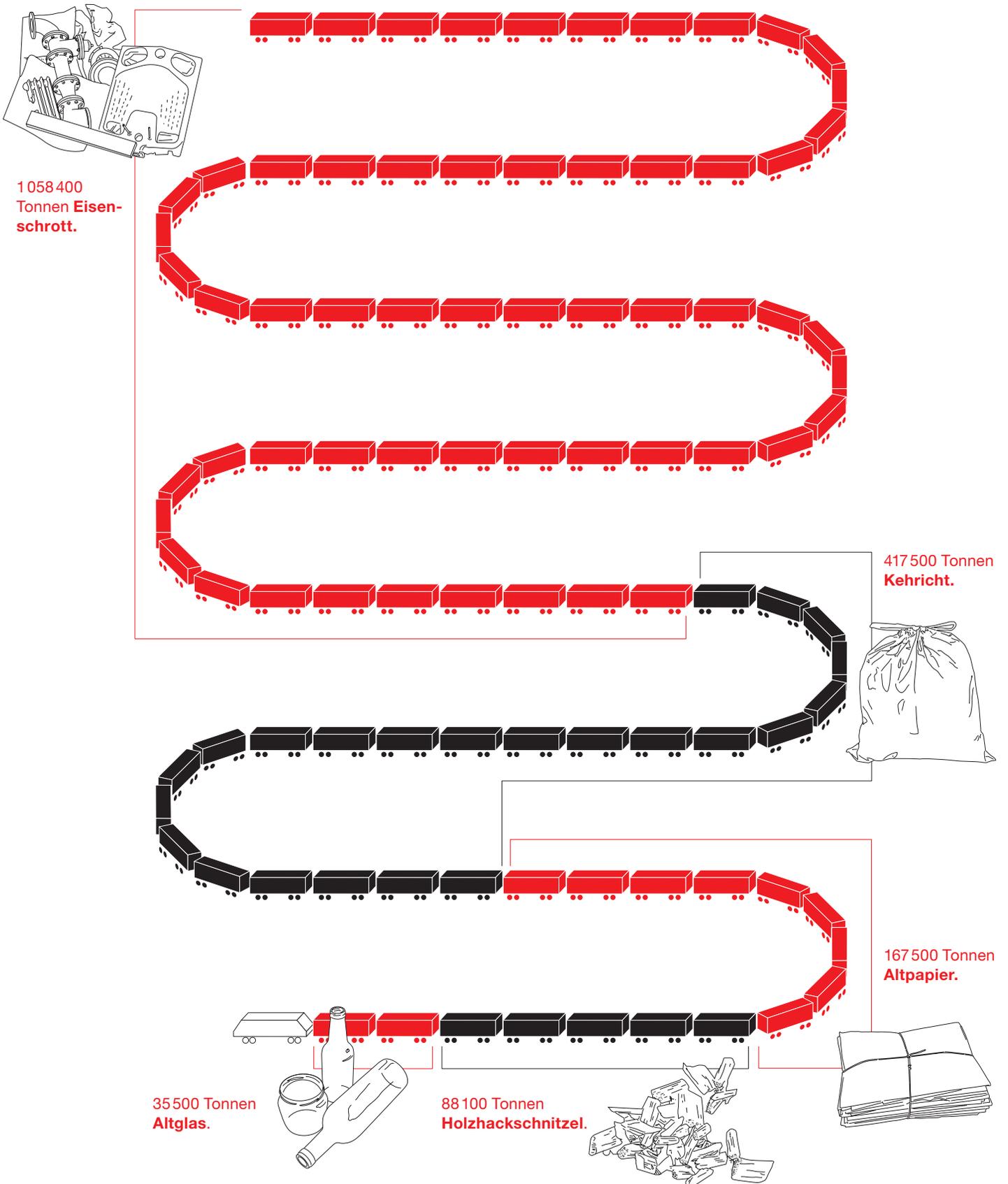
Logistics verteilt täglich in den frühen Morgenstunden Zeitungen und Zeitschriften an insgesamt über 1000 Valora-Verkaufsstellen und weitere rund 5000 Verkaufsstellen in der ganzen Deutschschweiz und im Tessin. Gleichzeitig wird dort das Altpapier vom Vortag eingesammelt.

«Täglich kommen so 60 bis 80 Tonnen Papier zusammen, die via Sprinter und Lastwagen in unsere Zentrale im solothurnischen Egerkingen transportiert und säuberlich aussortiert werden», erklärt Peter Härdi, Bereichsleiter Logistik Schweiz der Valora-Gruppe. Der Weitertransport zu den Altpapierverarbeitungsstellen erfolgt dann zu 100 Prozent auf der Schiene durch SBB Cargo. «Wir füllen jeden Tag acht grosse Container mit nicht mehr aktuellen Zeitungen und Zeitschriften und lassen diese mit vier Bahnwagen transportieren», so Peter Härdi. Die Frachtmenge kann an Spitzentagen 100 Tonnen erreichen.

Zielort des wertvollen Wertstofftransports ist die Perlen Papier AG im luzernischen Root. Sie zersetzt pro Jahr insgesamt 450000 Tonnen Altpapier unter Beimischung von Wasser in ihre ursprünglichen Fasern und produziert daraus Zeitungs- und Magazinpapier. Die Preise auf dem Altpapiermarkt bewegen sich auf einem ähnlichen Niveau wie beim Glas. Bei Lieferungen von mehr als 1000 Tonnen pro Jahr bezahlen Papierfabriken für reines Papier heute Mindestpreise von rund 55 Franken pro Tonne. Wenn Papier und Karton gemischt angeliefert und zuerst getrennt werden müssen, sind es pro Tonne etwa 20 Franken und mehr.

Obschon die preisliche Konkurrenz der Strasse hart ist, bezieht Perlen heute immer noch mehr als 100000 >

Unterwegs zum Recycling. Übersicht über das jährliche Transportvolumen von SBB Cargo bei den wichtigsten Wertstoffen (im Jahr 2012).



Tonnen Altpapier auf dem Schienenweg via SBB Cargo. «Bahntransporte geben uns die Möglichkeit, die eigenen logistischen Abläufe vor Ort zu optimieren», sagt Jürgen Stokowy, Leiter Logistik der Perlen Papier AG. Im Gegensatz zum Lastwagen, von dem das Altpapier nach der Anfahrt sofort unter Zeitdruck entladen werden müsse, ermögliche die Abwicklung der Bahnfracht ein individuelles Zeitmanagement. Auch zahlreiche Gemeinden, die ihr Altpapier nach Perlen bringen, bevorzugen die Bahnlösung. «Sie fahren damit ökologischer, als wenn sie Lastwagentransporte organisieren müssten», beobachtet Jürgen Stokowy.

Aus Bauschrott wird Stahl für Hochhauskonstruktionen

Neben Glas, Papier und PET aus privaten Haushalten transportiert SBB Cargo viele Wertstoffe im Auftrag der Industrie, etwa für den Bausektor. Eine grosse Kundin ist die Zementherstellerin Holcim Schweiz, die sich als Kies- und Betonlieferantin profiliert hat. Ein wichtiger Umschlagplatz ist die NEAT-Baustelle. SBB Cargo transportiert riesige Mengen an Kies und Zement zu den Baustellen am Gotthard und am Ceneri. Allein im Jahr 2012 waren es über 250000 Tonnen Kies sowie rund 115000 Tonnen Zement. «Und dies ist erst ein kleiner Teil der gesamten Transportmenge, die SBB Cargo in unserem Auftrag quer durch die Schweiz bewegte», sagt Ulrich Walt, Logistikchef von Holcim Schweiz. Ein weiteres Grossprojekt betrifft die Kraftwerke Linth Limmern AG. Die Kraftwerke bauen die Kapazität ihrer Wasserkraftanlagen beim Mutt- und Limmernsee im Kanton Glarus massiv aus. Bis Ende 2015 werden fast eine halbe Million Kubikmeter Beton verbaut. «Die Zementlieferungen dürfen nur mit der Bahn erfolgen, um die Dörfer des Tals vor dem Verkehr zu schützen», sagt Walt.

Auch Stahl, Eisenschrott und Metall sind Wertstoffe, die sich hervorragend auf der Schiene transportieren lassen. In der Schweiz wird pro Jahr rund eine Million Tonnen Schrott in den Recyclingkreislauf geschleust und zu Sekundärrohstoffen verarbeitet. Den Mammutanteil teilen

sich fünf grosse Schredderwerke. Eines ist die Karl Kaufmann AG im bernischen Thörishaus. Der Recyclingbetrieb arbeitet eng mit SBB Cargo zusammen. Rund zwei Drittel der verarbeiteten Schrottrohstoffe verlassen die Werke der Karl Kaufmann AG auf der Schiene. Beim Stahlschrott sind es sogar über 90 Prozent. Dieser wird von SBB Cargo direkt ins solothurnische Gerlafingen gebracht, wo er im lokalen Stahlwerk eingeschmolzen und zu Stahl verarbeitet wird (siehe Interview in der rechten Spalte).

Innovative Containerlösungen für Holzhackgut und Abfall

Was für die Schrott- und Stahlbranche gilt, treibt auch alle übrigen Transporteure von Wertstoffen um. Im harten Verteilungskampf zwischen Strasse und Schiene gilt es, Vor- und Nachteile beider Varianten immer wieder von Neuem abzuwägen. Diesem Thema kann sich auch SBB Cargo nicht entziehen. «Wir werden in Zukunft vermehrt mit Lösungen im kombinierten Verkehr arbeiten und diese mit allen Mitteln perfektionieren», sagt etwa Markus Stark, Leiter der Business Unit-Holz/Pa-

Die Holzhackschnitzel können enorm schnell entladen werden.

pier/Agro/Stahl. Dafür braucht es starke Partner in der Transportlogistik.

Deshalb hat SBB Cargo im Frühling dieses Jahres eine neue Kooperationsvereinbarung im Bereich innovativer Containersysteme mit der Innofreight Swiss GmbH unterzeichnet. Das von Innofreight entwickelte Behälter- und Waggonsystem Woodtrainer wird schon seit geraumer Zeit für den Altpapiertransport in die beiden Papierfabriken Perlen und Utzenstorf genutzt. Per Anfang 2013 hat SBB Cargo auch für alle Holzhackguttransporte auf die Innofreight-Technologie umgestellt. Die Woodtrainer-Waggons bieten mit je 135 Kubikmetern ein überdurchschnittlich grosses Transportvolumen und können dank ihrer speziellen Hydraulik enorm >

Lukas Stuber, Geschäftsführer der Stahl Gerlafingen AG



«Die Produktion von Stahl nimmt an Bedeutung zu.»

Herr Stuber, wie viel Stahlschrott wird in Gerlafingen pro Jahr zu Stahl für die Bauindustrie verarbeitet?

Im Jahr 2012 haben wir gut 700000 Tonnen Stahlschrott eingekauft. 70 bis 85 Prozent davon gehen bei uns in die Produktion von Bewehrungsstahl.

Welche Entwicklung erwarten sie für die ökonomische Bedeutung der Stahlproduktion?

Sie wird aus meiner Sicht zunehmen. 2012 wurde in der Schweiz rund eine Million Tonnen Bewehrungsstahl abgesetzt, was einem Gegenwert von CHF 600 bis 650 Mio. entspricht. Der Marktanteil von Stahl Gerlafingen liegt bei 40 bis 50 Prozent. Ich denke, dass wir weiter zulegen werden. Ein Grund ist der Trend zum verdichteten Bauen, wo auf engem Raum viel Höhe und viel Tiefe gefragt sind. Ohne Stahl geht das nicht.

Woher und wie kommt der Schrott nach Gerlafingen?

Hauptlieferanten sind Schweizer Schrotthändler wie die Karl Kaufmann AG, die per Bahn bei uns anliefert. Ferner importieren wir auch Schrott, der mit Schiffen oder Lastwagen bis Basel transportiert wird. Dort wird er auf Ganzzüge von SBB Cargo verladen und nach Gerlafingen geführt.

Welche Vorteile hat der Schrotttransport auf der Schiene?

Die Wagen können in den Rangierbahnhöfen gesammelt und nach Gerlafingen gefahren werden. So können wir das Stahlwerk sogar über das Wochenende mit einem rollenden Lager versorgen, ohne das Material sofort umschlagen zu müssen. Die Umweltemissionen mit der Bahn sind ebenfalls geringer als auf der Strasse. Auch gibt es auf der Schiene kein Nachfahrverbot, was ein weiterer Vorteil ist.





Linke Seite: Die Frachtmenge beim Altpapier kann bei SBB Cargo an Spitzentagen bis zu 120 Tonnen erreichen.

Oben: Rund ein Viertel des Kehrichts in der Schweiz wird auf der Schiene in die Verbrennungsanlagen transportiert.

Unten: Stahlschrott aus den Schredderwerken wird zum grössten Teil im Stahlwerk eingeschmolzen und wiederverwertet.

schnell entladen werden. «Bei einem Ganzzug mit 24 Waggonen und 72 Containern braucht es dafür nur fünf Stunden», bestätigt Giorgio Mauro, Geschäftsführer der InnoFreight Swiss GmbH. Durchschnittlich bewegt SBB Cargo wöchentlich drei Züge, vollbeladen mit Holzhackgut, zwischen Italien und der Schweiz. Da spielt die Zeitkomponente eine wesentliche Rolle im Wettbewerb mit der Strasse. Insgesamt setzt SBB Cargo heute bereits 400 InnoFreight-Container im kombinierten Verkehr ein.

Ein wichtiges Bindeglied der Transportlogistik im Kombinierten Verkehr ist auch die ACTS AG mit Sitz in Bern. Das Unternehmen stellt SBB Cargo spezielle Waggonen mit Drehrahmen zur Verfügung, die ein rasches Umladen von oder auf Lastwagen ermöglichen. Zudem verfügt

ACTS über 800 eigene Container, mit denen verschiedene Güter und Wertstoffe transportiert werden. Der Hauptanteil ist Haushalts- und Industriekehricht. 500 000 Tonnen Müll transportiert ACTS zusammen mit SBB Cargo jährlich zu den Schweizer Kehrichtverbrennungsanlagen (KVA), wo der Abfall unter Nutzung der Wärmeenergie zu wiederverwertbarer Schlacke verbrannt wird. Ein lukratives Geschäft, wie Geschäftsführer Fritz Zumkehr sagt: «Unser Jahresvolumen Kehricht entspricht einem Gegenwert von CHF 61 Mio.»

In der ganzen Schweiz werden heute pro Jahr 3,4 Millionen Tonnen Kehricht verbrannt. Davon wird rund ein Viertel auf der Schiene transportiert. Rechnet man die Zahl von ACTS hoch, hat der nationale Abfallberg einen Wert von über CHF 400

Mio. Der nutzlose Kehricht, den wir zuhause im Abfallkübel entsorgen, ist für die Recyclingindustrie also im wahrsten Sinne des Wortes eine Goldgrube. Dies vor allem dann, wenn er von den Konsumenten auch in Zukunft sauber getrennt wird. Dies erhöht die Wirtschaftlichkeit der Wiederverwertung enorm. Zeitungen und Zeitschriften gehören in die Altpapiersammlung, PET-Flaschen in die entsprechende Sammelstelle und leere Wein- und Bierflaschen auch weiterhin in den blauen Altglassammelcontainer. Zum Beispiel vor der Migros-Filiale im Zürcher Stadtkreis 8. Ob es beim Entsorgen «klirrt» oder nur «röhrt», ist sekundär. —

Christof Dietz, Leiter Logistik und Entsorgung bei der Eberhard Recycling AG

«Stoffkreisläufe schliessen und Deponieraum schonen»



Die 1989 gegründete Eberhard Recycling AG ist auf Altlastsanierungen spezialisiert. Sie behandelt

unter anderem kontaminierte Boden- und Rückbaustoffe mit einem Wiederaufbereitungsgrad von über 95 Prozent und bindet sie wieder in den Stoffkreislauf ein.

SBB CARGO: Herr Dietz, die Eberhard Recycling AG betreibt in Rümlang ein Wasch- und Aufbereitungscenter für kontaminierte Materialien. Was ist darunter zu verstehen?

CHRISTOF DIETZ: Wir betreiben seit über 20 Jahren eine der

weltweit grössten Bodenwaschanlagen zur Reinigung von kontaminierten Aushub- und Rückbaumaterialien. Das Prinzip der Bodenwäsche beruht hauptsächlich auf der nassmechanischen Separation von kontaminierten und sauberen Materialien. Die gereinigten Kies- und Sandkomponenten gelangen als Recyclingbaustoffe in den Stoffkreislauf zurück, während das Schadstoffkonzentrat anderweitig verwertet oder ordnungsgemäss deponiert wird.

Woher stammen die kontaminierten Materialien?

Aus der ganzen Schweiz. Vorwiegend aus älteren Industriegebieten, die rückgebaut und einer neuen Nutzung zugeführt werden.

Wie gelangt das Material nach Rümlang?

Die Bodenwaschanlage verfügt über ein Anschlussgleis für Ganzzüge. Damit können grös-

sere Mengen an Altlastmaterialien auch per Bahn angeliefert werden.

Von welchen Mengen reden Sie da etwa?

Je nach Lage der Baustellen schwankt das Jahresvolumen zwischen 250 000 und 600 000 Tonnen. Wir transportieren aber auch sauberen Aushub und Schüttgüter wie Kies und Sand mit der Bahn.

Weshalb setzt die Eberhard Recycling AG für den Transport von kontaminierten Materialien auf die Bahn?

Der kombinierte Verkehr zwischen Schiene und Strasse ist nicht eine Frage der Politik, sondern eine Frage der Effizienz, der Ökologie und der Ökonomie. Voraussetzung für die richtige Wahl ist das Vorhandensein der nötigen Infrastruktur, des Inventars und des Wissens.

Sind denn beim Schienentransport von kontaminierten Stoffen bestimmte Sicherheitsrichtlinien zu befolgen?

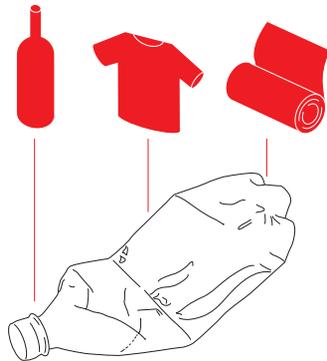
Beim Transport müssen die bekannten Bestimmungen der Bahnen und allenfalls zusätzlich die Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter beachtet werden.

Welche wirtschaftliche Relevanz hat die Wiederverwertung von mineralischen Bauabfällen insgesamt in der Schweiz?

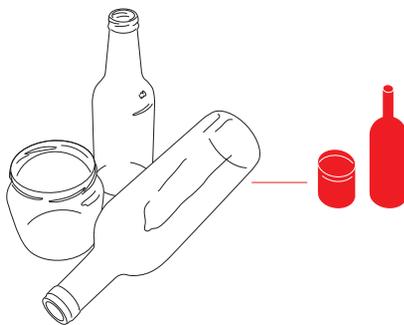
In der Schweiz fallen pro Jahr etwa 15 Millionen Tonnen mineralische Bauabfälle an, die heute zu 80 Prozent der Wiederverwendung zugeführt werden. Die Eberhard-Unternehmungen sind bestrebt, diese Rate weiter zu steigern, Stoffkreisläufe zu schliessen und dadurch die natürlichen Ressourcen und den Deponieraum zu schonen.

Innere Werte. Warum es sich lohnt, erneuerbare Wertstoffe zu transportieren.

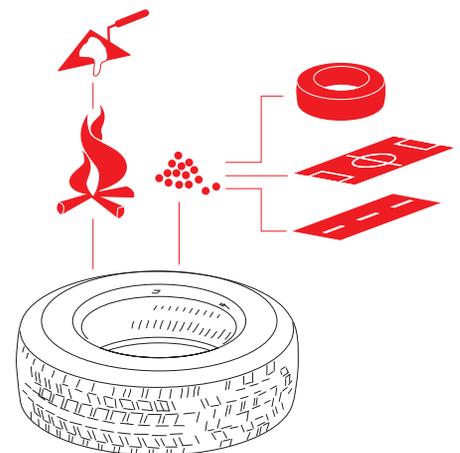
PET wird zur Herstellung von Kunststoffflaschen, Textilien oder Folien verwendet. Leere PET-Flaschen werden in der Schweiz an etwa 26000 Stellen gesammelt. Bei der sortenreinen Wiederverwertung in Recyclingwerken büsst PET nichts von seiner ursprünglichen Qualität ein.



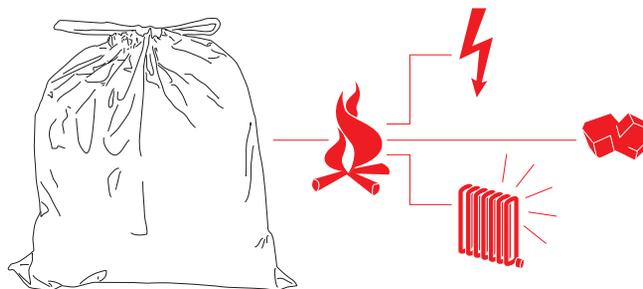
Das systematische Sammeln und das Wiederverwerten von Papier und Karton entlasten die öffentliche Entsorgung in Deponien und Kehrriechverbrennungsanlagen (KVA). **Altpapier** ist zudem der wichtigste Bestandteil für die Papier- und Kartonindustrie.



Bei der Herstellung von Verpackungsglas (Mehrwegflaschen, Konservengläser usw.) wird bis zu 90 Prozent geschmolzenes **Altglas** verwendet. Die systematische Wiederverwertung spart bedeutende Mengen an Energie und Rohstoffen ein.



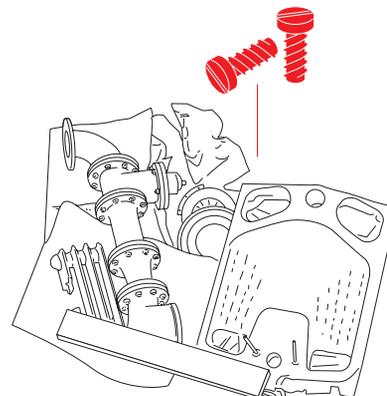
In modernen KVA werden Rückstände von **Kehrriech** aus Industrie und Haushalten als Quelle für wertvolle Metalle und Mineralstoffe wiederverwertet. Die Verbrennungsenergie wird oft auch zur Stromproduktion oder als Fernwärme zur Beheizung von Gebäuden genutzt.



Jährlich werden in der Schweiz etwa 50000 Tonnen **Altpneus** entsorgt. Beim Recycling kommen die stoffliche Verwertung von Altfengummi, die Verbrennung in der KVA sowie der Einsatz als Ersatzbrennstoff in Zementwerken in Frage. Recyclingprodukte sind verschiedene Baustoffe.



Holz hackschnitzel bestehen zu 100 Prozent aus Holz und dienen als Rohstoff für die Holzverarbeitende Industrie (Pressspanplatten, Holzfaserdämmplatten, Papierindustrie usw.) sowie als Brennstoff für Heizkraftwerke oder für Hackschnitzelheizungen.



Eisenschrott für die Stahlindustrie kann beliebig oft und ohne nennenswerte Verluste eingeschmolzen und wiederverarbeitet werden. Die Sortiertiefe, die Qualität und die Effizienz des Schrottrecyclings sind bei anderen Werkstoffen bisher unerreicht.

Schotter

Nord-Süd-Shuttle

Neuer Linienzug zwischen Dietikon und dem Tessin

Seit Mitte Juni fährt SBB Cargo im Kombinierten Verkehr täglich von Montag bis Freitag einen Linienzug zwischen Dietikon (ZH) und Cadenazzo (TI) respektive Lugano-Veduggio und zurück. Neu ist, dass auf diesem Nord-Süd-Shuttle neben Wechselbrücken auch Sattelaufleger transportiert werden können. Mit dem Linienzug umfahren die Kunden von SBB Cargo die Staus am Gotthard stressfrei und die Waren werden pünktlicher geliefert. Zudem kann die Bahn nachts fahren, was Camions nicht erlaubt ist. Die Feinverteilung ab den Umschlagzentren erfolgt per Lastwagen. SBB Cargo baut das Netz im kombinierten Verkehr schrittweise aus. Seit dem letzten Jahr gibt es bereits regelmässige Verbindungen zwischen Dietikon und Renens sowie Neuendorf und Gossau. Die neue Linie leistet einen wichtigen Beitrag zu den Verlagerungszielen des Bundes im alpenquerenden Verkehr.



Bereit für den Süden: In Dietikon wird ein Sattelaufleger verladen.



Expertin Maria Leenen im Cargo Blog.

«Die Schweiz ist als Bahnland generell ein Vorbild»

Das letzte Cargo Magazin ist der Frage nachgegangen, ob der Schienengüterverkehr in der Schweiz ein Vorbild sei. Auf dem Cargo Blog haben sich unterdessen internationale Experten zum Thema geäussert. «Die Schweiz ist als Bahnland generell ein Vorbild», sagte Maria Leenen im Interview. Sie ist CEO von SCI Verkehr, dem weltweit tätigen unabhängigen Beratungsunternehmen für die Mobilitätswirtschaft, das die Studie «Europäischer Markt für den Schienengüterverkehr» erarbeitet hat.

Wie schneidet die Schweiz im Vergleich ab?

MARIA LEENEN: Der Modal-Split-Anteil der Schiene ist im Personen- und im Güterverkehr im europäischen Vergleich herausragend. In der Schweiz spielt die Bahn generell eine deutlich wichtigere Rolle als im Autoland Deutschland.

Ist der Einzelwagenladungsverkehr trotzdem unter Druck?

Die Situation des Einzelwagenverkehrs bleibt schwierig. Denn dieser ist, ausser bei gewissen Gefahrguttransporten, relativ gut auf die Strasse verlagerbar. Insbesondere in schwierigen wirtschaftlichen Zeiten besteht daher höherer Wettbewerb durch Speditionen, die wegen der Auslastung auch einmal unter dem Kosteniveau fahren.



<http://bit.ly/modaldt>

Auf dem Cargo Blog finden Sie das ganze Interview, den Link zur Studie sowie weitere Stimmen zum Thema.

Kontakt

Kundenservice
SBB Cargo AG
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@sbbcargoint.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

Im Internet



www.facebook.com/sbbcargo



www.twitter.com/sbbcargo



www.youtube.com/sbbcargo



blog.sbbcargo.com



www.flickr.com/cargo-blog



www.issuu.com/sbbcargo

Neuer Partner**SBB Cargo rollt für Globus**

Das Unternehmen Magazine zum Globus AG, eine Tochter der Migros, setzt auf SBB Cargo. «Globus ist beim Warentransport auf Zuverlässigkeit, Termintreue und Flexibilität in puncto Mengen angewiesen», sagt Rolf Ryser, Leiter Bahnprojekte beim Migros-Genossenschafts-Bund. Das Logistikzentrum für alle Nonfoodartikel von Globus und Herren Globus befindet sich in Otelfingen (ZH). Dort erfolgt die Detailkommissionierung am Vorabend der Lieferung. Die Waren werden in Wechselcontainer verladen und im Lastwagenvorlauf zum Terminal Dietikon gefahren. Hier schlägt SBB Cargo täglich vier bis zwölf Container auf den Bahnwagen um und fährt sie zu den Empfangsterminals in Gossau, Renens, Genf, Landquart und Cadenazzo. Ab dem jeweiligen Terminal werden die Nachläufe per Lastwagen ausgeführt. Die vordefinierten Anlieferfenster in den Filialen werden dank pünktlicher Ankunft der Wechselbehälter stets eingehalten.

«Bahn und Umschlag»**Tessiner Transporteur setzt auf SBB Cargo**

Das Tessiner Transportunternehmen Fattorini Autotrasporti Sagl nutzt neu das Angebot «Bahn und Umschlag». Täglich spediert SBB Cargo für Fattorini unterschiedliche Güter in Wechselbehältern von Norden nach Süden und umgekehrt. Bis anhin transportierte Fattorini die Güter vom Tessin in Richtung Norden hauptsächlich auf der Strasse. Jährlich führen rund 1000 Lastwagen vom Tessin nach Dietikon und zurück. Diese Fahrten werden durch den neuen Transport mit SBB Cargo eingespart. Für SBB Cargo entschied sich Fattorini vor allem wegen der Möglichkeit, über Nacht transportieren zu können. Auch die Umgehung von Staus und damit verbundener Kosten spielt eine Rolle beim Entscheid. «Die Transportmöglichkeit mit SBB Cargo ist für uns eine gute Lösung, weil die Behälter über die Nacht durch den Gotthard fahren und die Züge pünktlich sind», sagt Geschäftsführer Massimo Fattorini.

Schiengüterverkehr in der Fläche**SBB unterstützt den Vorschlag des Bundesrats**

Der Bundesrat hat die Vorlage «Gesamtkonzeption zur Förderung des Schienengüterverkehrs in der Fläche» im April in die Vernehmlassung geschickt. Die Vorlage gestaltet die Zukunft des Güterverkehrs auf der Schiene in der Schweiz. Die SBB hat nun ihre Stellungnahme dazu abgegeben. Die Positionen der SBB decken sich weitgehend mit denjenigen des Bundesrats. Die Vorlage verfolgt zwei Prinzipien:

- Der Bund verlangt, dass Güterverkehrsangebote eigenwirtschaftlich sind.
- Der Bund stellt bedarfsgerechte Eisenbahninfrastrukturen bereit und setzt die regulatorischen Rahmenbedingungen für einen nachhaltigen und effizienten Güterverkehr in der Fläche fest.



Effizienter Güterverkehr in der Fläche.

Gute und stabile regulatorische Rahmenbedingungen und ein wettbewerbsfähiger Zugang zur Infrastruktur, verknüpft mit der unternehmerischen Ausrichtung der Güterbahnen, garantieren der Schweizer Wirtschaft ein langfristig marktfähiges Angebot im Schienengüterverkehr.

Damit sich der Güterverkehr für die Bahnen lohnt, braucht es Regelungen im Strassenverkehr wie das Nachtfahrverbot, das Kabotageverbot und Beschränkungen von Gewicht und Länge. Wichtig ist zudem die Sicherung der Trassenkapazitäten über die neuen Instrumente von Netznutzungskonzepten und -plänen. Die finanzielle Förderung soll sich auf Investitionen in Anlagen, Innovationen sowie zukunftsfähige Angebote ausrichten.

 <http://bit.ly/SBBPosition>

Neue Hybridlok**SBB Cargo tauft «Stockhorn»**

Zusammen mit Peter Siegenthaler, Vizestadtpräsident von Thun, taufte Nicolas Perrin, CEO von SBB Cargo, die «Stockhorn», die in der Region Thun im Wagenladungsverkehr zum Einsatz kommt. Die «Stockhorn» ergänzt die Flotte der 30 bestellten Hybridloks vom Typ Eem 923, die im Rangierdienst effizienter, nachhaltiger und wirtschaftlicher als die ersetzten schweren Rangierlokomotiven sind.



Nachwuchs in der Lokfamilie von SBB Cargo: SBB Cargo-Chef Nicolas Perrin (rechts) und der Thuner Vizestapi Peter Siegenthaler taufen die «Stockhorn».



Holcim

Nicolas Perrin (links) und Kaspar E.A. Wenger vor dem Holcim Zementwerk Siggental.



«Unterm Strich muss die Rechnung aufgehen»

Der weltweit tätige Baustoffkonzern Holcim ist auch als Kunde ein Schwergewicht. Ein offenes Gespräch zwischen Holcim Schweiz-Chef Kaspar E. A. Wenger und Nicolas Perrin, CEO bei SBB Cargo.

Text: Roy Spring

Fotografie: Markus Bertschi

Holcim wurde 1912 im aargauischen Holderbank gegründet. Welche Bedeutung haben die Schweizer Wurzeln innerhalb des Konzerns?

KASPAR E. A. WENGER: Wir sind von unserer DNA geprägt und fühlen uns der Schweizer Tradition verbunden. Wir kämpfen täglich darum, dass in unserem Land nicht nur Dienstleistungen erbracht werden, sondern dass auch die Schwerindustrie rentabel produzieren kann. Wir tun alles, um diesen Sektor am Leben zu erhalten. Aber wir sind auch flexibel genug, um uns notfalls rasch zu bewegen.

Holcim beschafft ihre Güter auf globaler, regionaler und lokaler Ebene. Welches sind die besonderen Herausforderungen?

WENGER: Zement ist ein schweres und relativ billiges Gut. Umso mehr spielt der Transport eine Rolle. Es geht darum, dem Kunden das Material zur richtigen Zeit verfügbar zu machen. Wir versuchen, wann immer möglich die Bahn einzuset-

zen. In dieser Hinsicht ist SBB Cargo ein idealer Carrier für uns.

Zement kann nicht in beliebig grossen Mengen gelagert werden und muss quasi wie eine verderbliche Ware «just-in-time» geliefert werden. Was bedeutet das für SBB Cargo?

NICOLAS PERRIN: Holcim hat hohe Ansprüche an uns betreffend Flexibilität, geografische Verteilung und Pünktlichkeit. Den Ball nehmen wir gerne auf. Dank dem leistungsfähigen Netzwerk und unserer grossen Erfahrung können wir diese Anforderungen täglich bestens erfüllen.

Wie weit kann man wirtschaftlich vernünftig Zement transportieren?

WENGER: Die Faustregel hiess früher: Ein Zementwerk kann einen Radius von 150 Kilometern abdecken. Wenn ich ausserhalb einen neuen Kunden hatte, musste ich also ein neues Zementwerk einplanen. Im kompetitiven Umfeld der Transport-

und Logistikbranche sind heute jedoch weitaus grössere Distanzen von bis zu 500 Kilometern möglich. Es ist denkbar, Zement von Hamburg nach Neapel zu verschieben. Das ist vielleicht nicht ganz optimal, aber es ist jederzeit möglich. Beim Transport von Fixpunkt zu Fixpunkt ist die Bahn klar im Vorteil.

Herr Perrin, Holcim hat sein Transportvolumen mit SBB Cargo in den letzten zwei Jahren fast verdoppelt. Wie gross ist die Abhängigkeit?

PERRIN: Holcim ist einer unserer grössten Kunden. Wir haben beidseitig viel in den Zementtransport auf der Schiene investiert. Natürlich bindet das, aber beide Seiten profitieren auch. Das macht ja gerade eine gute Zusammenarbeit aus. Für uns hat Holcim eine grosse Bedeutung, weil die Bauindustrie durch die geplanten Grossbaustellen auch in Zukunft ein wichtiges wirtschaftliches Standbein der Schweiz bleibt. >

Es bestehen langfristige Verträge zum Transport der Rohstoffe auf der Schiene. Inwieweit profitiert Holcim von langfristig garantierten Spezialkonditionen?

PERRIN: Holcim profitiert davon, dass wir unser Netzwerk und unsere Investitionen so ausrichten, dass wir die Transporte optimal ausführen können. Dazu braucht es von beiden Partnern eine langfristige Perspektive. Wir konnten bis heute diese Stossrichtung partnerschaftlich gestalten und haben dabei auch die notwendige Transparenz.

Wo liegen die Probleme?

WENGER: Container sind ein Thema, der Kombinierte Verkehr und ein funktionierender Einzelwagenladungsverkehr. Im Transportgeschäft herrscht ein harter Wettbewerb der Verfügbarkeit. Die Strasse ist eine ernstzunehmende Konkurrentin. Sie ist billiger, es gibt Überkapazitäten im Süden wie auch im Norden. Aus unserer Sicht haben wir also den Vorteil, dass wir immer auch Alternativen haben, wenn sich eine Destination nicht rechnet oder wenn SBB Cargo die erwarteten Leistungen

«Es braucht beidseitig eine langfristige Perspektive.»

NICOLAS PERRIN

gen nicht mehr ermöglicht. Bei aller Nachhaltigkeit, die wir anstreben, muss für uns die Rechnung unter dem Strich aufgehen.

Wie sehr ist Ihnen daran gelegen, dass es SBB Cargo als Partner noch lange gibt?

WENGER: Wenn man Güter mit der Bahn transportieren kann, dann muss man das machen. Wir bekennen uns klar zu SBB Cargo, zur Bahn und zu einem leistungsfähigen Schienengütertransport!

Welche Entwicklungen bereiten Ihnen am meisten Kopfzerbrechen?

WENGER: Ein grosses Problem sehe ich im zunehmenden Personenverkehr, der dazu führt, dass der Schienengüterverkehr in

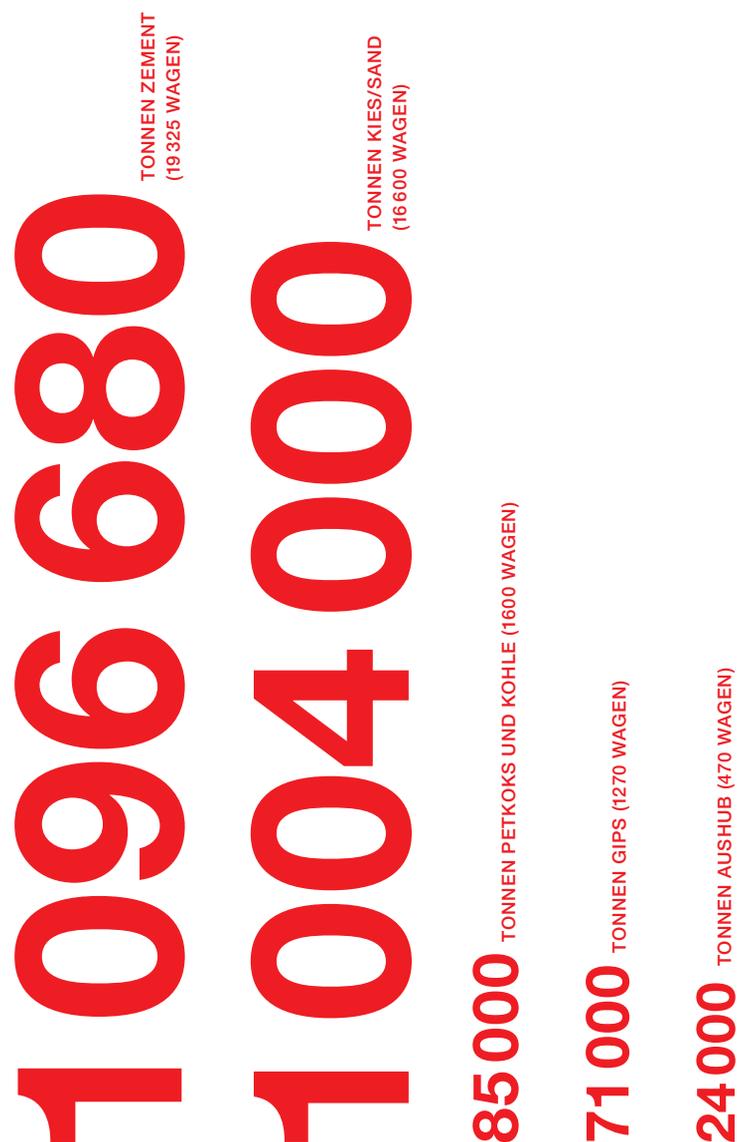
Kundenporträt

Holcim (Schweiz) AG

Die Holcim (Schweiz) AG ist die Schweizer Tochtergesellschaft des weltweit tätigen Konzerns Holcim Ltd., einer der grössten Zementproduzentinnen der Welt. Sie stellt jährlich in drei Werken 2,5 Millionen Tonnen Zement her und ist damit grösste Produzentin der Schweiz,

fördert in rund zwanzig Steinbrüchen und Kiesgruben gut 6 Millionen Tonnen Kies, Sand und Schotter und produziert in etwa vierzig Betonwerken über 1,5 Millionen Kubikmeter Beton. Sie beschäftigt 1276 Personen.

SBB Cargo hat 2012 für die Holcim (Schweiz) AG transportiert:



der zweiten Liga spielt. Die reibungslose Rotation von Wagen wird gerade in Ballungszentren wie Zürich immer schwieriger. Diese Zusammenhänge muss SBB Cargo im SBB-Kontext thematisieren.

Herr Perrin, wie gut können Sie Ihre Interessen bei der SBB durchsetzen? Werden Ihre Bedürfnisse innerhalb des Konzerns genügend ernst genommen?

PERRIN: Klar werden wir ernst genommen. Das Problem liegt aber tiefer. Sowohl auf der Strasse wie auch auf der Schiene reicht die Infrastrukturkapazität in Ballungsräumen zu gewissen Zeiten nicht mehr für alle Verkehrsbedürfnisse. Die Bahn hat den Vorteil, dass sich der Stau «planen» lässt und zugeteilte Trassen im Jahresfahrplan garantiert sind. Das gibt unseren Kunden bestmögliche Pünktlichkeit. Hingegen gibt es eine Lücke zwischen langfristiger Planung und Jahresfahrplan. Diese ist sowohl innerhalb der SBB wie bei der Politik erkannt. Ich hoffe, dass wir mit den sogenannten Netznutzungsplänen diese Lücke auch rechtlich rasch schliessen können. Die SBB hat diese Forderung auch in der Motion Zukunft Schienengüterverkehr in der Fläche eingebracht.

Politik spielt eine wichtige Rolle. Ihr Logistikkopf, Ulrich Walt, sitzt im Präsidium des Verbands der verladenden Wirtschaft (VAP). Mit Erfolg?

WENGER: Wir versuchen auf allen Ebenen die Interessen des Binnengüterverkehrs zu fördern und die Konsequenzen von gewissen politischen Vorstellungen bewusst zu machen. Für einen Politiker ist es sicher interessant zu sagen, dass man alle fünf Minuten vom Bahnhof Stadelhofen nach Oerlikon pendeln kann. Aber am dichten Taktfahrplan muss man noch irgendwie unsere Zementwaggons vorbeibringen.

Wo sehen Sie Möglichkeiten, um gemeinsame Ziele zu erreichen?

PERRIN: Im Gegensatz zur Strasse oder zum Personenverkehr ist das Lobbying der Verlagerer für den Schienengüterverkehr nicht effizient aufgestellt. Hier geht

es nicht um ein Gegeneinander, sondern um einen gemeinsamen Auftritt gegenüber der Bevölkerung und der Politik. Wenn wir nicht klar sagen, was wir wollen, können wir unsere Anliegen nicht erfolgreich anbringen. Es ist auch wenig bekannt, dass die Bahnen mit einem Viertel am Binnenverkehr einen nicht wegzudenkenden Beitrag leisten.

Zur Energiegewinnung nutzt Holcim alternative Brennstoffe. Aus Image-Gründen – oder steckt mehr dahinter?

WENGER: Wir arbeiten intensiv mit der Recycling-Industrie zusammen und sehen darin eine Möglichkeit, unsere Wertschöpfung zu optimieren. Wir betreiben Öfen mit einer Temperatur von 1450 Grad Celsius, was uns erlaubt, sämtliche Materialien schadstoffarm zu verbrennen. Unser Ziel ist es, Kohle kontinuierlich durch alternative Brennstoffe zu ersetzen und gleichzeitig die Prozesskosten im Energie-

«Ein grosses Problem sehe ich im zunehmenden Personenverkehr.»

KASPAR E. A. WENGER

bereich zu stabilisieren oder gar zu senken. Wir verwerten Abfälle wie Plastik, Trockenklärschlamm, Altpneus, Lösungsmittel oder Abfallholz – ganz nach dem Motto «Abfall ist Energie am falschen Ort».

Recycling liegt im Trend. Material zur Wiederverwertung wird oft über grosse Distanzen transportiert. Kann der Schienengüterverkehr davon profitieren?

PERRIN: Klar, hier öffnet sich ein neuer Markt. Wir sehen gerade mit unseren neuen Produkten im kombinierten Verkehr innovative Lösungen im Entsorgungsbereich. Zusammen mit Partnern wollen wir das Angebot ausbauen.

SBB Cargo hat Holcim 2011 mit dem «prix éco volume» für die grösste

absolute CO₂-Einsparung ausgezeichnet. Warum?

PERRIN: Wir sind überzeugt, dass nachhaltige Transportlösungen immer wichtiger werden. Dazu bieten wir ein CO₂-freies Produkt an und arbeiten seit längerer Zeit mit my climate zusammen. Diese Entwicklung wollen wir fördern und sehen die Bahn natürlich als wesentliches Element dazu. Deshalb vergeben wir diesen Preis an Kunden, die diese Einschätzung teilen und mit Taten untermauern.

Wofür würden Sie SBB Cargo gerne auszeichnen?

WENGER: Dafür, dass sich das Verhältnis zu SBB Cargo in den letzten Jahren drastisch verbessert hat. Als ich vor 13 Jahren hier anfang, hatten wir eine schwierige Phase. Als SBB Cargo entschied, Bahnhöfe für den Einzelwagenladungsverkehr zu schliessen, erfuhren wir es vom Kunden, der seinen Zement nicht mehr geliefert bekam. 2001 wechselten wir mit dem Kohlentransport zur Mittelthurgaubahn, weil wir dort bessere Konditionen erhielten. Danach hat ein Umdenken zu mehr Kundennähe, Dialog und Offenheit stattgefunden. Die Zusammenarbeit entwickelt sich nach wie vor vielversprechend. Was natürlich nicht heisst, dass man es nicht noch besser machen könnte. –

 <http://bit.ly/holcim-d>
Der CEO-Talk in voller Länge.

KASPAR E. A. WENGER

hat Betriebswirtschaft an der Universität St. Gallen studiert. 1994 eröffnete er die Holcim Vertretung in China, die er vor Ort während drei Jahren führte. 2000 wurde ihm die Leitung der Marketing- und Verkaufsorganisation der Holcim Schweiz übertragen, 2004 wurde er zum Länderleiter Schweiz und im Sommer 2012 zum Area Manager Zentraleuropa ernannt. Er ist verheiratet und Vater von drei Kindern.

NICOLAS PERRIN

ist seit 2008 CEO von SBB Cargo und Mitglied der Geschäftsleitung der SBB. Er hat an der ETH Zürich Bauingenieurwesen studiert. Der 54-Jährige ist verheiratet und lebt in Schaffhausen.

Wie die Gotthardlok zum Handy wird

Kaum eine Lokomotive hat sich mehr in die Herzen der Schweizer gefahren als die Ae 6/6. Dieses Jahr geht ein Stück Eisenbahngeschichte zu Ende: Die Gotthardlok wird ausser Dienst gesetzt und zum grossen Teil verschrottet.

Text: Jean-Pierre Rittler
Fotografie: Gian Vaitl

Innert weniger Stunden ist alles vorbei. Grosse Zangen greifen knirschend in das Metall, reissen es auseinander, zerfetzen, zerstoßen, zermahlen und zerlegen alles, was sich ihnen in den Weg stellt. Aus über 60 Jahre altem nationalem Stolz und ver-



18. März: In Ecublens beginnt bei Thévenaz-Leduc SA der Abbruch der Ae 6/6 «Stadt Basel».

dienter Ingenieurstechnik bleiben dann nur noch fein säuberlich getrennte Haufen von Stahl, Kupfer und etwas Kunststoff übrig. So traurig enden in den nächsten Monaten die meisten der noch als Einsatzreserve genutzten Ae 6/6, allgemein als Gotthardlok bekannt.

Symbol für den Aufbruch

«Ja, das tut weh», sagt Roland Seidel, Leiter des Flottenmanagement von SBB Cargo, zum Verschrotten der stolzen Lok. «Nicht nur die Eisenbahnfans, auch meine Kollegen und das Topmanagement sind traurig. An der Ae 6/6 hängt eben sehr viel Herzblut.» Lokführer Bruno Lämmli (siehe Interview auf Seite 26) bestätigt: «Es

schmerzt, wenn man etwas Vertrautes für immer verliert.»

Das Verschwinden dieses Mythos geht allen nahe. Ausser dem berühmten Krokodil hat sich keine andere Lok so tief in die Herzen der Schweizer gefahren. Sie war nach dem Krieg ein Symbol für den Aufbruch, der Modernität und zugleich des Nationalstolzes. Roland Seidel: «Die Ae 6/6 hat in der Schweiz ein neues Bahnzeitalter eingeläutet.»

Technisch war das neue Gefährt damals weltweite Spitzenklasse: sechs Motoren à 1000 PS konnten 600 Tonnen schwere Züge auf eine Geschwindigkeit von bis zu 74 km/h bringen. Die Ae 6/6 schaffte es auch, 750 Tonnen über eine Steigung von bis zu 21 Promille zu ziehen, ideal also für den Verkehr über den Gotthard. Und als erste Lokomotive der SBB konnte sie auch im Sitzen bedient werden. Doch das Volk liebte sie nicht nur wegen der Technik. Die Loks bekamen die Namen von Kantonen, Gemeinden und Städten, an deren Seite prangte stolz und gross das jeweilige Wappen. «Das war nicht einfach eine Marketingidee. Das kam wirklich von Herzen», erklärt Roland Seidel. «Heute ist man rationaler, da haben die Loks oft nur noch Nummern. Namengebung und Taufe leben jedoch bewusst für unsere neue Rangier-Hybridlok Eem 923 wieder auf.»

Wenn eine neue Ae 6/6 in den Dienst gestellt wurde, führte das in den jeweili-

gen Orten oft zu einem Volksfest. Ihre erste Fahrt erfolgte dann immer mit lokalen Schulklassen über den Gotthard ins Tessin – für viele tausend Schweizer ein bis heute unvergessenes Erlebnis.

120 Stück der Ae 6/6 wurden gebaut, während 20 Jahren verrichteten sie ihren Dienst am Gotthard und teilweise am Simplon. In den späteren 1960er-Jahren wurden sie von dort abgezogen und im Flachland eingesetzt, in den 1990er-Jahren dann gezielt für den Güterverkehr – sie war mit der Zeit zu langsam für die Anforderungen des Personenverkehrs geworden. Und jetzt ist ganz Schluss. Jens Galdiks, Leiter der Flottentechnik von SBB Cargo, erklärt: «Heute haben diese Loks ein durchschnittliches Alter von



Die grossen Stücke werden mit dem Schneidbrenner von Hand in immer kleinere Teile zerlegt.

55 Jahren. Man müsste sie jetzt wieder komplett revidieren, was in die Millionen gehen und trotzdem den Anforderungen des modernen Bahnbetriebs nicht mehr gerecht werden würde. Irgendwann >



Die zerlegten Teile der Lok werden sortiert und auf dem Recyclingmarkt verkauft. Sehr begehrt ist das Kupfer, das in modernen Handys Verwendung findet.

lohnt sich eine solche Lok mit dem Design vom Ende der 1940er-Jahre und so alten Komponenten nicht mehr. Da muss man loslassen können.»

55 Jahre Durchschnittsalter – die Ae 6/6 hat schon jetzt mehr geleistet, als man je erwartet hatte. Bei einer modernen Lok rechnet man mit einer Betriebszeit von



Der grösste Teil der 120-Tonnen-Lok wird nach der Demontage eingeschmolzen und recycelt.

35 bis 40 Jahren. «Dass die Lok sich so lange halten konnte, liegt am wirklich grundsoliden Konzept und dem Credo jener Zeit, alle Teile der Lok revidieren oder ersetzen zu können. Dazu kommt eine sehr fürsorgliche und emotional-positiv geprägte Pflege. Man hat sehr viel Sorge zu ihr getragen und angemessen in den Unterhalt und die Pflege investiert. Sie war DAS Aushängeschild für die SBB für viele Jahre», erklärt Roland Seidel.

Von den 120 gebauten Gotthardloks stehen nur noch zehn bei SBB Cargo als Reservefahrzeuge bereit. Auf sie wartet diesen Herbst der letzte Einsatz während des «Rübenverkehrs», der Zeit der Zuckerrübenenernte, in der kurzfristig viel Lokkapazität im Güterverkehr benötigt wird. «Ich hoffe, wir können so viele Loks wie möglich noch verkaufen», sagt Roland Seidel. Wer will, kann sich den Mythos für unter 100000 Franken zuhause aufstellen. Fahren darf man damit aber nicht mehr. Das obliegt SBB Historic, die mit sechs Loks künftig das historische Erbe der SBB für die Nachwelt noch einsatzbereit halten wird. Was nicht verkauft werden kann, wird verschrottet.

Gemäss der Nachhaltigkeitsstrategie der SBB legt man dabei Wert auf eine möglichst umweltgerechte Verarbeitung. Die Verschrottung wird von zwei Spezial-

firmen übernommen, mit dem Ziel, möglichst wenig Abfall zu produzieren. Eine dieser Firmen mit Sitz am Genfersee schafft es, 98 Prozent einer verschroteten Ae 6/6 wiederzuverwerten.

Bevor eine Lok in den Abbruch geht, werden einige wertvolle Komponenten wie Zugsicherungsteile, Antennen, Funkgeräte und Tachometer ausgebaut. Dann wird das Öl abgelassen und die Demontage beginnt. 2,5 Tage lang werden erst die elektrischen Komponenten ausgebaut, danach wird der Lokomotivkasten mit Schneidbrennern und grossen hydraulischen Scheren zerlegt und am Schluss werden die grossen Komponenten wie Räder und Achsen in kleine Teile geschnitten. Die zerlegten Teile werden sortiert nach Materialsorten verkauft. Sie gelangen so zurück in den



Nach acht Tagen: Die Einzelteile der Lok sind für den weltweiten Rohstoffmarkt bereit.

weltweiten Kreislauf von Rohstoffen. Sehr begehrt ist dabei das Kupfer. Und so kommt ein Teil der stolzen Ae 6/6 auch wieder zurück zum Schweizer Volk: als Kupferkomponenten in neuen Handys. —

Interview

«Sie verhinderte jede Hektik»

Bruno Lämmli (42) ist seit 22 Jahren Lokführer im Depot Erstfeld und darf weiterhin eine der letzten verbliebenen Ae 6/6 fahren. Er fährt Sonderzüge für Gäste oder Überfahren im Auftrag von SBB Historic.

SBB CARGO: Herr Lämmli, erinnern Sie sich an Ihre erste Begegnung mit der Ae 6/6?

BRUNO LÄMMLI: Mit 21 fuhr ich als angehender Lokführer im Führerstand meiner ersten Ae 6/6 mit. Alles war neu und natürlich beeindruckte die Lokomotive den Neuling.

Was bedeutete die Ae 6/6 für die Lokführer?

Sie wurde für alle Arten von Zügen eingesetzt. So liebten sie gewisse Lokführer, und andere hassten sie. Wichtig war aber, dass man damit meistens ohne Probleme nach Hause kam. Man kann die Ae 6/6 als sehr zuverlässiges Arbeitsgerät bezeichnen.

Was war das Besondere an der Lok?

Besonders war die gute Ausnutzung der Zugkraft. Bedingt durch ihre sechs Achsen zog die Ae 6/6 auch bei schlechtem Wetter die Lasten, als wäre es das Leichteste der Welt. Zudem ging man bei der Ae 6/6 immer etwas gemütlicher ans Werk, weil die Lokomotive jede Hektik verhinderte.

Hatten Sie ein spezielles Erlebnis?

Hier eines davon herauszupicken ist nicht leicht. Da waren etwa die erfreuten Gesichter der Leute an den Bahnhöfen, wenn Sie «ihre» Lokomotive erkannten.

Wie sind neue Loks im Vergleich?

Während man bei der Ae 6/6 noch jeden Schaltvorgang hört, bedient man bei neuen Lokomotiven einen Computer, der die Befehle lautlos ausführt. Mit der Ae 6/6 ist es noch reine Handarbeit.

 <http://bit.ly/Ae66dt>
Video über die Zerlegung der Gotthardlok im Zeitraffer

«Die wichtigste Vorlage dieses Jahrzehnts»

Die FABI-Vorlage des Bundes soll die Finanzierung und den Ausbau der Bahninfrastruktur langfristig sichern. Davon profitieren nach Einschätzung der SBB auch der Güterverkehr und seine Kunden.

Text: Peter Krebs

Nach den Volksabstimmungen über die Bahn 2000 und die Neat in den 1980er- und 1990er-Jahren steht die Schweiz erneut vor einer richtungweisenden Entscheidung zur Zukunft des öffentlichen Verkehrs. Wahrscheinlich im Februar 2014 stimmt die Bevölkerung über die FABI-Vorlage ab: über «Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur». Laut der Einschätzung der SBB handelt es sich «um die wichtigste Bahnvorlage dieses Jahrzehnts».

Finanzieren und Ausbauen

FABI besteht aus drei Teilen. Mit dem Bahninfrastrukturfonds (BIF) schafft die Vorlage erstens eine dauerhafte Finanzierung für das Bahnnetz. Zweitens enthält sie auch ein grosses und langfristiges Ausbauprogramm. Dieses strategische Entwicklungsprogramm (STEP) wird in Etappen realisiert. Es lässt sich flexibel an neue Bedürfnisse und Entwicklungen anpassen. FABI liefert auch gleich einen Vorschlag, drittens, wie der erste STEP-Ausbauschritt bis 2025 ausgestaltet werden könnte. FABI sagt also nicht nur, aus welchen Quellen die Mittel stammen, sondern auch, wofür sie verwendet werden. Dabei sind zwei Sachverhalte grundsätzlich neu:

- Während für die grossen Bahnprojekte der letzten Jahre jeweils eigene und befristete Finanzierungen nötig waren, ist der BIF unbefristet.
- Aus den Mitteln des Fonds werden nebst dem Ausbau zusätzlich auch der Betrieb und der Unterhalt des Bahnnetzes finanziert.

Drei Gründe für FABI

1 FABI schafft eine neue und dauerhafte Finanzierung der Bahninfrastruktur. Der Bahninfrastrukturfonds (BIF) ist unbefristet. Er wird durch zusätzliche Mittel gespeist. Er finanziert sowohl den Ausbau wie den Substanzerhalt und den Betrieb des Netzes.

2 Dank FABI wird die Bahninfrastruktur in der ganzen Schweiz angemessen weiter ausgebaut. Die Leistungsfähigkeit des Netzes wird schrittweise erhöht, Engpässe werden beseitigt.

3 Vom Ausbau des Netzes profitiert auch der Güterverkehr. Mehrere Teilprojekte, darunter Überholgleise und Entflechtungen, sichern und steigern die Kapazität und die Qualität auf wichtigen und überlasteten Achsen und Abschnitten.

Insgesamt stehen für diese zentralen Aufgaben in Zukunft deutlich mehr Mittel zur Verfügung. Zu den Quellen, aus denen der Bund die Bahninfrastruktur heute speist (FinöV-Fonds und Leistungsvereinbarungen) kommen weitere Gelder im Umfang von rund CHF 700 Mio. pro Jahr. Sie stammen aus der Erhöhung der Trassenpreise, aus der Reduktion des Fahrkostenabzugs für Pendler bei der direkten Bundessteuer und aus einem Beitrag der Kantone.

Die Aufstockung ist auch deshalb bedeutend, weil das Netz zurzeit unterfinanziert ist. Die Gelder reichen für den Betrieb, den Substanzerhalt und den Ausbau mittelfristig nicht aus. FABI stellt nun sicher, dass die Bahnen ihren Kunden auch künftig ein leistungsfähiges und dauerhaft finanziertes Angebot zur Verfügung stellen können.

Ein erster grosser Ausbauschritt wird bis 2025 realisiert. Er umfasst Projekte von insgesamt CHF 6,4 Mia., wobei das Parlament den bundesrätlichen Vorschlag von CHF 3,5 Mia. nahezu verdoppelte. Dies vor dem Hintergrund der Prognose, dass der Schienenverkehr kräftig weiterwachsen wird: Der Bund erwartet sowohl im Personen- wie im Güterverkehr bis 2030 hohe Zuwachsraten.

Auch der Güterverkehr profitiert

Dieses Wachstum im Güterverkehr kann «nur mit einem weiteren bedarfsgerechten Ausbau der Bahninfrastruktur realisiert werden», ist Johannes Erhart, Leiter Netz in der Unternehmensentwicklung von SBB Cargo AG, überzeugt: «Um die Waren der Kunden weiterhin pünktlich befördern und die Strasse entlasten zu können, >

sind wir auf qualitativ hochwertige Trassen in genügender Anzahl angewiesen.»

Dringlich sind für SBB Cargo Massnahmen auf der West-Ost-Achse. Denn hier überlagern sich die wachsenden Trassenbedürfnisse von Personen- und Güterverkehr besonders stark. Im ersten Ausbauschnitt sind Ausbauten auf dieser Achse denn auch vorgesehen. Laut Johannes Erhart werden dabei die Anforderungen des Güterverkehrs am ehesten bei der Kapazitätssicherung berücksichtigt.

Dazu gehören die Überholgleise am Genfersee. Dank des Tunnels am Bielersee bei Ligerz wird am Jurasüdfuss eine punktuelle Kapazitätssteigerung möglich sein. Darüber hinaus enthält der Ausbauschnitt 2025 eine Vielzahl von Massnahmen, die das Nachfragewachstum im Personenverkehr abdecken, ohne den Druck auf die Trassen im Güterverkehr zu erhöhen.

Der zweite Ausbauschnitt

Allerdings lassen sich im ersten Schritt nicht alle absehbaren Engpässe im Netz der SBB beheben. Am dringendsten ist eine Lösung im Raum Aarau-Zürich, in dem die Nachfrage im Personen- und Güterverkehr an Kapazitätsgrenzen stösst. Gleichzeitig befindet sich hier der Zulauf zum Rangierbahnhof Limmattal, dem wichtigsten der Schweiz. «Dieses Nadelöhr muss bis spätestens 2030 gezielt angegangen werden», fordert Johannes Erhart. Auch das scheint dank FABI möglich zu sein. Bis 2030 soll ein zweiter Ausbauschnitt folgen, bei dem Massnahmen in

diesem Raum im Prinzip vorgesehen sind. Der Bundesrat wird bis im Jahr 2018 eine entsprechende Vorlage erarbeiten. Der Planungshorizont von STEP erstreckt sich weit über das Jahr 2030 hinaus. Das Programm enthält Massnahmen im Umfang von rund CHF 42 Mia., die in Dringlichkeitsstufen eingeteilt sind. «Für SBB Cargo ist es wichtig, die eigenen Bedürfnisse in diesen Prozess einzubringen», sagt Johannes Erhart. Als Basis dient die Langfristplanung, die in die Gesamtplanung der SBB eingebunden ist.

Das grosse Projekt FABI spielt übrigens auch für den Viermeterkorridor auf der Gotthardachse eine tragende Rolle. Der Bundesrat will ihn bis 2020 realisieren. Er sieht in seiner im vergangenen Mai verabschiedeten Botschaft ans Parlament vor, ihn zunächst über den FinöV-Fonds und dann über den BIF zu finanzieren, sobald dieser wirksam wird.

Voraussetzung ist nun, dass die Stimmen die FABI-Vorlage an der Urne gutheissen. Die Chancen sind intakt. Der Ständerat hat das Projekt im der Schlussabstimmung ohne Gegenstimme angenommen, und auch der Nationalrat verabschiedete es mit grosser Mehrheit. —

JOHANNES ERHART
leitet bei SBB Cargo innerhalb der Unternehmensentwicklung die Abteilung Netz. Er ist damit auch für das Dossier FABI innerhalb von SBB Cargo verantwortlich.



Politische Agenda

JUNI 2013: National- und Ständerat verabschieden die FABI-Vorlage mit grossen Mehrheiten. In der Beratung haben sie den ersten Ausbauschnitt auf CHF 6,4 Mia. aufgestockt.

JUNI 2013: Das Initiativkomitee zieht die Volksinitiative «Für den öffentlichen Verkehr» zurück. FABI ist der direkte Gegenvorschlag zu dieser Initiative.

FEBRUAR 2014 (VORAUSSICHTLICH): Das Volk stimmt über die FABI-Vorlage ab.

2016 (VORAUSSICHTLICH): Die gesetzlichen Grundlagen von FABI treten in Kraft. Das Projekt kann umgesetzt werden.

2017: Die Trassenpreise werden zum zweiten Mal nach 2013 erhöht. Die zusätzlichen Einnahmen sind Teil der FABI-Vorlage.

2018: Der Bundesrat unterbreitet dem Parlament den zweiten Ausbauschnitt des FABI-Projekts. Er enthält die Massnahmen, die bis 2030 umgesetzt werden.

BIS 2025: Umsetzung des ersten Ausbauschnitts von FABI.

Meinungen

«Lieber ein Bauwerk mehr»



Ein prosperierendes Land ist auf eine gute Infrastruktur angewiesen. Heute sind die verfügbaren Trassen nicht immer auf die Bedürfnisse der Verlagerer zugeschnitten. Grossen Bedarf gibt es bei den Terminals. Wenn Lastwagen zu lange auf einen Container warten müssen, kommt es zu einer Rückverlagerung auf die Strasse. FABI dürfte ein Schritt in die richtige Richtung sein. Jedes Infrastrukturprojekt ist wichtig. Ohne Lötschberg- und Gotthardtunnel stünde die Schweiz heute nicht so gut da. Also: Schaffen wir lieber ein Bauwerk mehr, sei es für Schiene oder Strasse, als das Geld in nicht nachhaltigen Strömen versickern zu lassen.

Hans-Peter Dreier

CEO Dreier Transporte, Logistik, Suhr

«Verkehrsträger Schiene stärken»



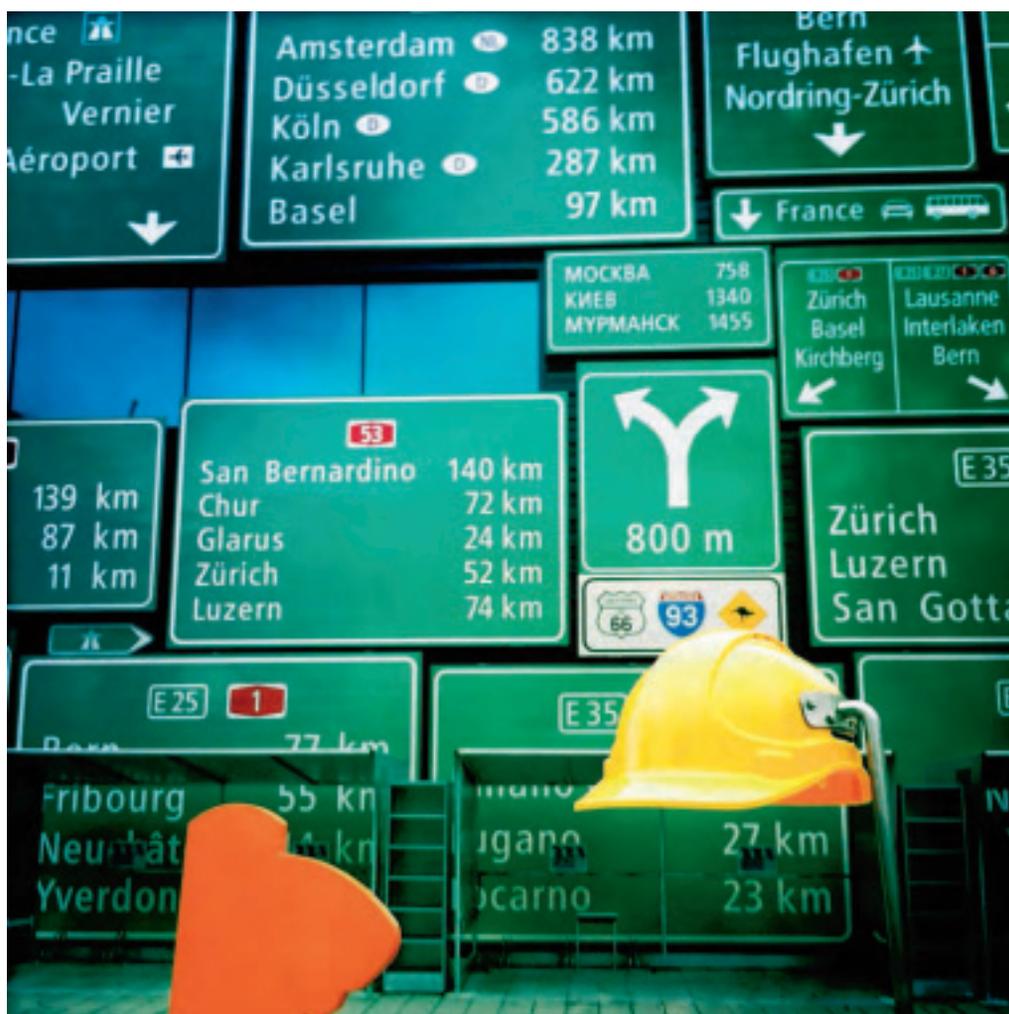
In den ersten zehn Jahren dieses Jahrhunderts ist der Güterverkehr, in Tonnenkilometern gerechnet, auf der Strasse um rund 25 Prozent gestiegen, der Verkehr auf der Schiene blieb hingegen stabil. Das Problem wird sich weiter verschärfen. Die FABI-Vorlage hilft, den Verkehrsträger Schiene zu stärken. Der Ausbau muss aber noch gezielter auf die Bedürfnisse der Verlagerer abgestimmt werden und nicht primär auf diejenigen der Bahnoperatoren. Auch die Rahmenbedingungen sind kritisch zu hinterfragen, beispielsweise, ob es volkswirtschaftlich und verkehrspolitisch richtig ist, den Personenverkehr gegenüber dem Güterverkehr weiterhin generell prioritär zu behandeln.

Bernhard Metzger

Leiter Direktion Logistik Transport Migros; Vizepräsident Swiss Shippers' Council (SSC)

Rätseln im Schilderwald

Markus Bertschi ist freischaffender Fotograf und ein aufmerksamer Beobachter des Details.



«Um den besten Weg zu finden, gibt es heute zum Glück das Navigationsgerät. Und wer auf die Schiene setzt, kommt noch viel einfacher ans Ziel.»

Verkehrshaus der Schweiz, Luzern

Nadine Strittmatter, Topmodel und Recyclingbefürworterin

«Ein schlechtes Gewissen hat auch seine Vorteile»

Text: Jean-Pierre Ritzler

Fotografie: Maurice Haas

Nadine Strittmatter hat ihr Thema gefunden. Wie kaum eine andere im internationalen Modelbusiness setzt sie sich für Nachhaltigkeit ein. Sie ist Botschafterin für myclimate, einen der weltweit führenden Anbieter von freiwilligen Kompensationsmassnahmen; sie arbeitet für Fair Power, die erste kommerzielle Handelsplattform für Stromnachweise aus erneuerbaren Quellen, und sie bekennt sich auf Plakaten und Anzeigen zur aktuellen Schweizer Recyclingkampagne «Ich trenne».

Sie hat Ecken und Kanten, ist klug, interessant und hat eine eigene Meinung. Noch schlimmer: Sie sagt, was sie denkt. Und hat trotzdem Erfolg. Trotzdem? «Wer als Model in der Modebranche arbeitet, wird als junges Mädchen indoktriniert, nicht für sich selbst zu denken. Eine eigene Meinung zu haben, zu rebellieren – das sind alles Dinge, die von den Agenturen nicht zugelassen sind und bei Castings nicht gefallen», erklärt Nadine Strittmatter. Sie hat es dennoch geschafft, und heute gilt die 28-Jährige aus dem aargauischen Baden als das einzige echte Topmodel der Schweiz.

Der Charakter zählt

Alles begann mit 16, als sie beim Elite-Model-Look-Wettbewerb den 5. Rang belegte. Sie zog von zu Hause aus, ging nach Paris – und wurde kurz darauf von Chanel und Dior gebucht. Seither steht sie weltweit für die ganz Grossen der Branche vor der Kamera. Ihr Terminkalender ist eine logistische Meisterleistung: Unzählige Ter-

mine für Castings, Fittings, Shootings oder Interviews prägen ihren Alltag.

13 Jahre Erfolg ist in diesem Business eine halbe Ewigkeit. «Wirklich gute Models definieren sich über den Charakter und nicht über die Schönheit», sagt Nadine, «die Topmodels haben alle ein Thema, für das sie sich einsetzen. Das macht den Unterschied zu denen, die nur eine kurze Karriere haben.»

Zuerst der Zug

Das Bewusstsein für die Nachhaltigkeit ist ihr erst mit der Zeit gekommen. Nadine: «Ich bin auf dem Land aufgewachsen, mir war die Natur immer nah. Aber erst durch das viele Herumreisen ist mir die Wichtigkeit des Umweltschutzes bewusst geworden. Ich habe gesehen, dass sich weltweit viele Leute dafür einsetzen. Damals war die Schweiz in dieser Beziehung noch nicht sehr entwickelt, da war zum Beispiel Kalifornien schon viel weiter. Aber ich sah auch die vielen negativen Auswüchse, wenn man nicht darauf achtet.»

Dass es nötig ist zu handeln, zeigt ihre eigene Branche. «Das Umweltbewusstsein ist im Modebusiness leider nicht sehr entwickelt. Es gibt zwar ein paar Vorbilder, die das gut machen, Stella McCartney zum Beispiel. Aber das ist noch immer eine Ausnahme.» Es sei sehr schwer, nachhaltige Mode zu finden.

Selbst versucht Nadine, so schonend wie möglich mit der Natur umzugehen. «Ich flicke meine Lieblingskleider so lange wie möglich. Viele Kleider verschenke ich oder ich gebe sie in die Altkleidersamm-

lung. Letztes Jahr reiste ich mit Solidar-Med durch Dörfer Moçambiques. Dort habe ich gesehen, dass die Sachen auch wirklich ankommen.»

Auf Reisen sei sie bestrebt, so wenig Ressourcen wie möglich zu verschwenden. «Wann immer es geht, reise ich mit dem Zug», sagt sie. Das sei nicht nur umweltschonender, sondern auch angenehmer, man könne dabei arbeiten, telefonieren usw. «Aber seien wir ehrlich: Ich fliege viel, das ist mein Job. Meine CO₂-Bilanz ist in dieser Hinsicht katastrophal.»

Hat sie deshalb ein schlechtes Gewissen? «Hmm, wenn ich keines hätte, wäre wirklich etwas falsch», gesteht sie. «Aber ein schlechtes Gewissen hat auch seine Vorteile – es motiviert mich, zu handeln.»

Dass mehr Leute davon erfahren, dass die Gesellschaft sensibilisiert wird, dafür setzt sich Nadine Strittmatter ein – egal, ob es der Branche passt oder nicht. «Mir ist es wichtig, dass ich authentisch bin. Nur so kann ich jeden Tag in den Spiegel schauen und mich wohlfühlen. So wurde ich erzogen und das ist auch mein Rat an die jungen Models: Versucht nicht, jemand anderes zu sein und steht zu eurer Persönlichkeit.» –



blog.nadinestrittmatter.com

Planet Nadine – der Blog von Nadine Strittmatter

<http://www.nadinestrittmatter.com>

Website von Nadine Strittmatter

<http://www.ich-trenne.ch>

«Ich trenne» – die Recyclingkampagne von Swiss Recycling



Ihr Terminkalender ist eine logistische
Meisterleistung: Topmodel Nadine
Strittmatter beim SBB Cargo-Shooting.



SBB CFF FFS Cargo

Wir sind da, wo die Natur wichtig ist.

Wir denken heute schon an morgen und setzen deshalb auf nachhaltige und ressourcenschonende Transportleistungen. Damit machen wir den Schienenverkehr einzigartig und für den Wirtschaftsstandort Schweiz ökologisch wertvoll. Für umweltfreundliche Transporte.
www.sbbcargo.com

