

cargo

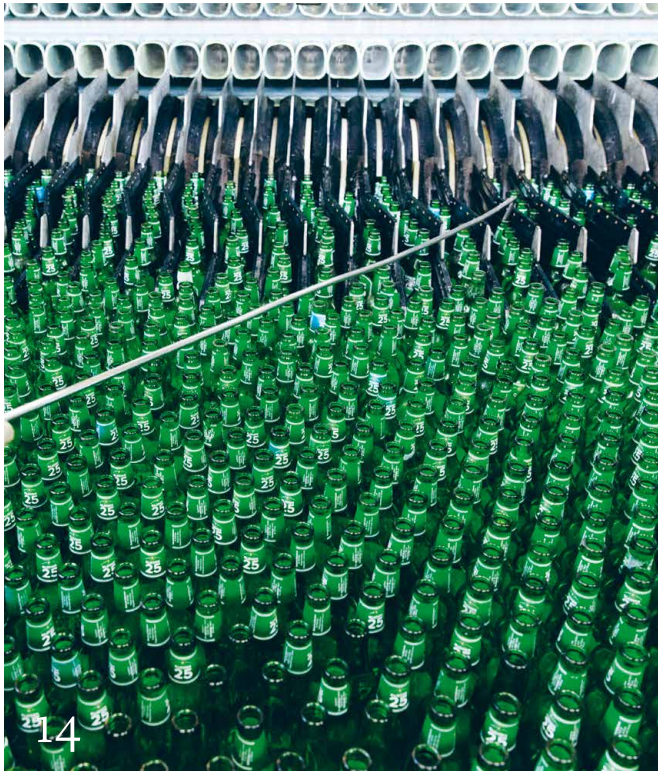
CEO-Talk
mit B Logistics-
Chef Geert
Pauwels.

S. 24

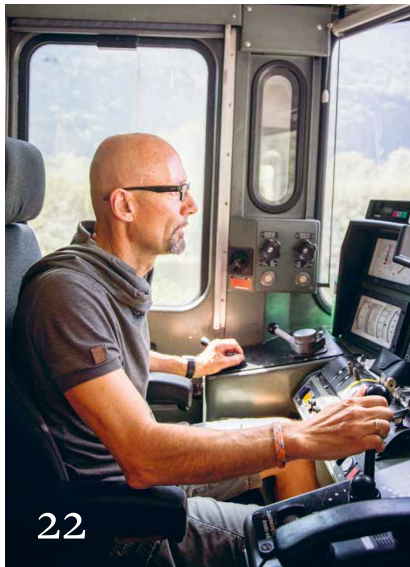
Logistik
im Wandel

Voller Einsatz für
eine erfolgreiche Güterbahn





Abfüllanlage bei Feldschlösschen.



Lokführer Luca Orsega.

- 4 Menschen bei SBB Cargo
Den Güterverkehr neu denken

- 9 Blick ins Ausland
Andere Länder, andere Güter

- 12 Innovation
**Anja-Maria Sonntag:
«Überraschungen sind erwünscht»**

- 14 Schwerpunkt
**Feldschlösschen:
Brauschloss mit Gleisanschluss**

- 21 Facts & Figures
Lebensmittellogistik

- 22 Gotthard
Es dämmert in Erstfeld

- 24 CEO-Talk
Geert Pauwels, B Logistics

- 28 Neues aus der Branche
Schotter

- 29 Das Objekt
Der RFID-Chip

- 30 Meine Logistik
**Andrea Fürholz und Debora Hofer,
Ruderinnen**

Impressum

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

Gesamtauflage: 6500 Exemplare **Redaktion SBB Cargo:** Lea Meyer (Leitung), Brigitte Hager, Anouk Ilg, Miriam Wassmer, Daniela Hunziker, Stefan Boss
Redaktion Crafft: Roy Spring (Leitung), Kristina Morf, Pirmin Schilliger, Susanne Wagner, Robert Wildi, Simon Brunner **Konzept, Gestaltung und Realisation:** Crafft Kommunikation AG, Zürich **Übersetzungen:** Traductor, Basel **Lithografie und Druck:** Neidhart + Schön AG, Zürich **Redaktionsadresse:** SBB Cargo «Redaktion Logistikmagazin cargo» Bahnhofstrasse 12, 4600 Olten, cargomagazin@sbbcargo.com

Das Copyright liegt bei SBB Cargo. Der Abdruck von Artikeln ist mit Quellenangabe erlaubt. Bitte schicken Sie uns ein Belegexemplar.

Gratisabonnement auf www.sbbcargo.com/de/abonnement
Abonnieren Sie das Cargo Magazin schweizweit kostenlos oder lesen Sie die Onlineversion unter www.sbbcargo.com. Adressänderungen oder Löschung des Abonnements bitte an cargomagazin@sbbcargo.com



ClimatePartner
klimaneutral

Druck | ID: 53232-1308-1004

Die Weichen sind gestellt

Mit 2016 geht im schweizerischen Schienengüterverkehr ein ausserordentlich ereignisreiches Jahr zu Ende. Allem voran wurde im Juni im internationalen Rampenlicht der neue Gotthard-Basistunnel eröffnet – im Dezember geht das Jahrhundertprojekt definitiv in Betrieb. Quasi nebenbei ging ein weiteres wegweisendes Grossprojekt über die Bühne: Mit dem WLW 2017 wird der Wagenladungsverkehr auf eine neue Stufe gehoben. Per Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2016 werden die wichtigsten Standorte nicht mehr nur einmal täglich, sondern bis zu dreimal bedient.

Wie ist es möglich, all diese Herausforderungen auf höchstem Niveau zu bewältigen? Keine Frage: Hinter dieser Leistung stehen Menschen, die jeden Tag mit Leidenschaft und Fachkompetenz ihr Bestes geben. Stellvertretend für die Belegschaft kommen auf den folgenden Seiten Mitarbeitende zu Wort, die mit ihrem Einsatz für die Zukunft der Branche stehen (Seite 4).

Dank gebührt auch den Kunden, die auf die Vorteile der Güterbahn setzen. Die führende Brauerei der Schweiz setzt heute 60 Prozent ihres gesamten Liefervolumens auf der Schiene um. In unserer Reportage erfahren Sie, wie sich Feldschlösschen vom regionalen Produzenten zum internationalen Getränke-logistiker entwickelt hat (Seite 14).

Stillstand ist Rückschritt – das gilt insbesondere in der Transport- und Logistikbranche. Wer mithalten will, braucht Visionen für die Zukunft. Welche Innovationen bei SBB Cargo zurzeit mit Hochdruck entwickelt und umgesetzt werden, erfahren Sie auf Seite 12.

In vielen Ländern gilt das Bahnland Schweiz als Vorbild. Zu Recht? Unsere Tour d’Horizon zeigt, welche Rolle die Güterbahn in Europa und in Übersee spielt (Seite 9). Eine tägliche Expressverbindung zwischen Basel und Antwerpen («SwissXpress») verbindet die Schweiz mit Belgien. Wie erfolgreiche Netzwerke den Markt beleben, verrät uns Geert Pauwels, CEO der belgischen Güterbahn (B Logistics) im Gespräch mit SBB-Cargo-Chef Nicolas Perrin (Seite 24).

Ich wünsche Ihnen eine spannende Lektüre.

Lea Meyer
Leiterin Kommunikation

lea.meyer@sbbcargo.com





Nico Bischoff (28)

PRODUKTIONSFACHMANN

«Wir haben fast alle unsere 250 Hbbills-uy aufgerüstet. Das sind die Güterwagen mit Klimagerät, die Migros transportiert beispielsweise damit ihre Kühlprodukte. Nun wissen wir jederzeit, wie feucht und wie kühl es im Inneren ist. Werden gewisse Werte überschritten, löst das System automatisch Alarm aus. In Wagen, die Container transportieren, haben wir Gewichtssensoren eingebaut, die sofort anzeigen, ob richtig und nicht zu viel beladen wurde. Merkt man erst unterwegs, dass etwas nicht stimmt, muss der ganze Zug angehalten und neu beladen werden. Man sagt, die neuen Güterwagen seien «intelligenter» – mir gefällt die Idee, dass meine Kollegen und ich den Wagen ein Hirn einbauen.»

Den Güterverkehr neu denken

Digitalisierung, Automation, Infrastruktur, Kundenverhalten:
Der Transport auf Schienen ist im Umbruch. Mittendrin: SBB Cargo
und ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Text: Simon Brunner
Fotografie: Dan Cermak

Bestellte man vor 20 Jahren einen Güterwagen, lief der Bestellprozess noch ganz anders ab: mit Telefon oder Fax. Intern wurde mit Lochstreifen oder Fernschreiber kommuniziert. Internationale Frachtbriefe wurden in sechsfacher, die nationalen in vierfacher Ausführung ausgestellt. Die von Hand geschriebenen Wagenetiketten wurden an den Wagen angebracht. Ob Wagen verfügbar waren oder nicht, wurde telefonisch an den einzelnen Bahnhöfen abgefragt.

Das Beispiel zeigt, wie sich die ganze Logistikbranche verändert. Die Herausforderungen sind enorm: Kunden wollen heute just-in-time produzieren, in ihren eng getakteten, komplexen Produktionsketten ist kein zeitlicher Spielraum vorhanden. Zudem soll umweltschonender transportiert werden und schliesslich lautet die Vorgabe aus der Politik, dass SBB Cargo wirtschaftlicher werden und sich selber tragen muss.

Und es wird mehr denn je transportiert: Der Welthandel hat seit 2009 um 30 Prozent zugenommen (und um über 200 Prozent seit 1990). Analog werden auch in der Schweiz immer mehr Güter befördert. Und in unserem kleinen, topografisch anspruchsvollen Land soll laut Bundesamt für Statistik (BFS) der Güterverkehr zwischen 2010 und 2030 um weitere 45 Prozent zunehmen. Nicht alle Transportwege wachsen gleich schnell. An der Spitze: die Schiene, mit einem prognostizierten Wachstum von rund 77 Prozent bis 2030, laut BFS.

Grösster Umbruch der Geschichte

Wie ist das alles gleichzeitig möglich und was bedeuten diese Anforderungen für die Mitarbeitenden? Anja-Maria Sonntag, Projektleiterin Automation bei SBB Cargo (Interview auf Seite 12), betont, das oberste Ziel sei, mit Innovationen mehr Nutzen für den Kunden zu genieren und Prozesse zu vereinfachen. Dabei gehe es nicht um das Einsparen von Arbeitsplätzen, im Gegenteil: «Es gibt Funktionen bei SBB Cargo, die wir heute nur mit Mühe besetzen können.» In den nächsten 15 Jahren werden viele Mitarbeitende pensioniert. Harte körperliche Arbeit und Schicht-

betrieb seien bei Jungen nicht mehr gefragt. «Ohne Digitalisierung hätten wir Mühe, diese Arbeiten zukünftig noch zu erledigen», so Sonntag. Seit ein paar Jahren werden halb- und vollautomatische Kupplungen getestet. Der Kosten- und Zeitvorteil ist enorm, wenn Zugwagons dereinst ohne menschliches Zutun zusammengehängt oder getrennt werden können.

In Bezug auf umfangreiche Neuerungen engagiert sich SBB Cargo beim Technischen Innovationskreis Schienengüterverkehr (TIS). Ziel der neun beteiligten Unternehmen ist es, bis 2030 den Güterwagen von Grund auf neu zu denken. Hinzu kommt die strategische Partnerschaft von SBB Cargo mit Bosch Engineering (BES). Kernstück des Projekts «Intelligenter Güterwagen» ist eine kleine Box mit Sensoren, die in den Güterwagen installiert wird. «Temperatur, Laufleistung und Position – alles wird genau erfasst und an die Leitstelle gesendet», erklärt BES-Projektleiter René Höpfner. Ob ein Wagen richtig beladen ist, wird mittels eines Systems des Anbieters PJM in Echtzeit erfasst. Damit sind die Zeiten vorbei, wo ein Wagen auf der Strecke aus der Komposition ausgereiht und neu beladen werden musste, nur weil eine Palette zu viel aufgeladen worden war.

Am 11. Dezember 2016 steht der grosse Fahrplanwechsel bevor. Damit geht einerseits der neue Gotthard-Basistunnel in Betrieb, andererseits startet der Wagenladungsverkehr 2017, der das Angebots- und Produktionskonzept in ein neues Zeitalter überführt. Der Schienengüterverkehr leistet heute 36 Prozent an der gesamten Transportleistung von Strasse und Schiene in der Schweiz – 2030 werden es laut Bundesamt für Statistik 44 Prozent sein. SBB Cargo mit ihren 3000 Mitarbeitenden, 6800 Güterwagen und rund 500 Triebfahrzeugen steht vor dem grössten Umbruch der Geschichte. Auf den nächsten Seiten erklären eine Angebotsplanerin, der Produktionsleiter, ein Produktionsfachmann und eine Lokführerin, was dieser Wandel für sie persönlich bedeutet.

«Es gibt Funktionen bei SBB Cargo, die wir heute nur mit Mühe besetzen können.»



Roland Walter (28)

TEAMLEITER LASTENDISPOSITION

«Zuerst die Zahlen: Im April kamen 67,2 Prozent unserer Züge pünktlich an – waren also nicht mehr als drei Minuten verspätet –, im Juli waren es schon 75,6 Prozent. Es braucht noch ein wenig, bis wir unser Ziel von 78 Prozent erreicht haben, aber wir sind sehr gut gestartet mit der «Taskforce Pünktlichkeit», die ich co-leite. Wenn im Dezember WLW 2017 anläuft und wir die Kunden öfter bedienen als heute, wird die Pünktlichkeit noch wichtiger. Das A und O ist, dass der Zug pünktlich abfährt: Dem Zug ist für jeden Streckenteil ein Slot zugeteilt – verliert er diesen, muss er sich im wahrsten Sinn des Wortes hinten anstellen.»



Sandra Marko (36)

LOKFÜHRERIN

«Als kleines Mädchen liebte ich Spielzeugautos, als Teenager war mir klar: Ich will mit Motoren zu tun haben. Und sie müssen gross sein! Heute freue ich mich jedes Mal, wenn mir die 620er zugeteilt wird, unsere grösste Lok mit 7832 kW. Die fährt sich einfach super, man spürt ihre geballte Kraft. Im Führerstand haben wir immer das iPad dabei – nein, nicht um auf Facebook zu surfen, das ist strengstens verboten. Auf dem Tablet sind alle relevanten Daten gespeichert: Streckenprofil, Geschwindigkeiten, Handbücher und so weiter. Papierloser Führerstand heisst das. Kein Vergleich zu früher, als der Lokführer einen Koffer voller Dokumente mitschleppen musste.»





Chantal Mormile (35)

STRATEGISCHE ANGEBOTSPLANERIN

«Jede Firma versucht, den Verkauf ihrer Produkte und Dienstleistungen anzukurbeln. Damit man den Kunden aber tatsächlich einen Mehrwert bieten kann, braucht es die Fähigkeit, coole neue Ideen zu generieren und auch umzusetzen. Ein Beispiel: Einer unserer Verkäufer kam mit der Idee zu mir, mittels einer Wagenwaschanlage die Grundlage für den Wagenwiederbelad zu schaffen. Damit könnte das Geschäft mit dem Kunden gut ausgebaut werden. Eine solche Anlage ist zwar teuer, aber die Rechnung könnte für alle aufgehen – auch und vor allem für den Kunden. Innovation ist eine Einstellungssache. Das lernen wir gerade.»





Jon Bisaz (47)

LEITER PRODUKTION

«Wir stehen kurz vor dem grössten Fahrplanwechsel in der Geschichte von SBB Cargo. Ab dem 11. Dezember, mit dem Wagenladungsverkehr 2017, stellen wir das Produktionssystem und das Angebot von Grund auf um. Die Herausforderung: Wir können den Ernstfall nicht live testen, es gibt ja kein Paralleluniversum zum Ausprobieren. Wir haben natürlich viel am Computer simuliert, What-if-Analysen gefahren, über 1000 Kundengespräche geführt, unsere 2000 Mitarbeitenden schon lange auf diesen grossen Moment vorbereitet.

Aber auf was kommt es wirklich an? Klar, eine saubere Planung, ein gutes Risikomanagement und Schulung sind wichtig, aber der Schlüssel zum Erfolg liegt darin, dass die Mitarbeitenden den Wandel mittragen – es muss ihr Projekt sein. Das sagt sich leicht, jeder Chef will das Team einbeziehen. Aber was, wenn es unangenehmen Input gibt? Und was, wenn er auch noch zutrifft? Ich habe selber viel gelernt in diesem Prozess und bin jetzt sehr optimistisch, dass es gut kommt. Wir sind parat!»

Andere Länder, andere Güter

Das Bahnland Schweiz ist weltbekannt für seine gute Infrastruktur. Mit welchen Herausforderungen haben die Güterbahnen in anderen Ländern zu kämpfen? Eine Tour d'Horizon durch Europa und nach Übersee.

Text: Pirmin Schilliger, Illustration: Henrik Franklin



Andere Länder lassen sich nur bedingt mit der Schweiz vergleichen. Zu unterschiedlich sind Faktoren wie Grösse und Dichte des Eisenbahnnetzes, Topografie sowie politische und wirtschaftliche Rahmenbedingungen. Doch in allen anderen Ländern gilt es als grosse Herausforderung, den Wagenladungsverkehr, also den Transport von Einzelwagen, wirtschaftlich zu betreiben.

Politische Instrumente wie Schwerverkehrsabgabe und Lkw-Nachtfahrverbot sowie klare Verlagerungsziele von der Strasse auf die Schiene sind wichtige Pfeiler des Schweizer Schienengüterverkehrs. Doch in anderen Ländern gibt es bezüglich Eisenbahn auch Vorteile gegenüber der Schweiz, so etwa wirtschaftliche Grösse oder eine Topografie, Nachteile, die ein kleines und gebirgiges Land wie die Schweiz erst wettmachen muss.

Die starke Position des Schienengüterverkehrs in der Schweiz mit einem Anteil von 36 Prozent am gesamten Transportaufkommen basiert auf Pünktlichkeit, Verlässlichkeit und einer Qualität, die man in den anderen Ländern vergeblich sucht. «Damit hat sich SBB Cargo über die Industrie hinaus erfolgreich den Dienstleistungssektor als neues Marktsegment erschlossen, so etwa Grosskunden wie Coop, Migros oder die Post», sagt Susanne Fiselius-Martens, Projektleiterin Xrail XCB bei SBB Cargo. Das Unternehmen setzt primär auf eine bessere Abdeckung der Transportbedürfnisse im Inland. Einzigartig ist die 24-Stunden-Produktion im Wagenladungsverkehr 2017 mit bis zu drei Bedienzeiten am Tag. Möglich sei dies nur, weil der Schienengüterverkehr hierzulande dem Personenverkehr gesetzlich gleichgestellt ist, so Fiselius-Martens.



BELGIEN

Privat und profitabel

Das Land ist bezüglich Grösse und Dichte des Schienennetzes vergleichbar mit der Schweiz. Ganz anders sind aber die Topografie und die politischen Rahmenbedingungen. Jahrelang versuchte sich die Schienengütersparte der belgischen Eisenbahngesellschaft (SNCB) mit immer neuen Sanierungskonzepten aus den roten Zahlen zu hieven. Der Break-even wurde 2013 geschafft. Seit letztem Jahr firmiert die ehemalige SNCB Logistics

Das Rezept heisst Pünktlichkeit und Verlässlichkeit.

als B Logistics, ein privates Unternehmen, an dem die SNCB noch 31 Prozent der Aktien hält. Dieses ist mit lediglich 1900 Angestellten weiterhin profitabel unterwegs, bei einem Umsatz von 456 Mio. Euro im letzten Jahr und einer Förderleistung von 5 Mrd. Tonnenkilometern (tkm). Für den Wagenladungsverkehr (WLV), der auf einen Anteil von 41 Prozent kommt, gibt es in Belgien weiterhin über 200 Servicepunkte. Noch wichtiger sind Ganzzüge und Züge für den kombinierten Verkehr, mit schnellen Verbindungen von den Seehäfen zu den europäischen Wirt- >

schaftszentren, von Schweden bis in die Schweiz und von Frankreich bis Osteuropa. Ein solcher Ganzzug verkehrt täglich zwischen Antwerpen und der Schweiz.



DEUTSCHLAND

Sanieren, restrukturieren, expandieren

DB Cargo Deutschland ist mit einem Umsatz von 4,417 Mrd. Euro und einer Transportleistung von über 98 Mrd. tkm das europäische Schwergewicht. Die starke Position beruht auf einem expansiven Wachstum; der Konzern ist mit rund zwei Dutzend Tochtergesellschaften europaweit aufgestellt. DB ist mit über 1500 Zügen pro Woche zwischen den wichtigsten Wirtschaftsregionen und Seehäfen des Kontinents klarer Marktführer im Kombinierten Verkehr (KV). Auch der Ganzzugverkehr spielt, da es Massengüter wie Kohle und Erze zu transportieren gilt, eine wichtige Rolle. Allerdings hat DB Cargo in den letzten Jahren Marktanteile verloren. In der derzeit laufenden Sanierungsphase stehen die «Wachstumsstrategie 2030» sowie das Programm «Zukunft Bahn» im Mittelpunkt. Der WLV, der zwischen 1995 und 2005 stark abgebaut wurde und jetzt noch 39 Prozent Anteil hat, soll wieder profitabel werden: einerseits, indem er weiter verschlankt und die Bedienpunkte optimiert werden. Andererseits will DB Cargo ihre Produktion neu modellieren und Synergien mit dem Ganzzugverkehr nutzen.



FRANKREICH

Im Schatten des | TGV

Im Pionierland der Hochgeschwindigkeitszüge drohte dem Schienengüterverkehr fast schon das Abstellgleis. Die staatliche Fret SNCF, die seit Jahren mit Verlusten kämpft, beherrscht den Markt



mit einem Anteil von 60 Prozent. Nach Jahren rigorosen Abbaus versucht sie, den WLV wieder wirtschaftlich zu machen. Doch das Konzept mit einem Netz von Rangier-Hubs in grösseren Städten scheint nicht zu greifen. In den letzten fünf Jahren ist der WLV nochmals um 15 Prozent geschrumpft. Die gesamte Verkehrsleistung von rund 20 Mrd. tkm geht immer stärker auf das Konto von 400 Grosskunden im Ganzzug- und im KV. Organisatorisch ist die Fret SNCF als eine von fünf Sparten eingebunden in die SNCF Logistics. Die Frachtochter der SNCF bewirt-

schaftet weltweit die ganze Transportwertschöpfungskette und bedient mit multimodalen Lösungen über 120 Länder.

ITALIEN

Der Flaschenhals

Die Trenitalia Cargo bewegt sich mit einer Verkehrsleistung von rund 15 Mrd. tkm in einer ähnlichen Grösse wie SBB Cargo. Ein wichtiger Teil der beförderten Fracht sind jedoch Massengüter wie etwa Schrott



für die Stahlindustrie. Den WLV hat die Trenitalia Cargo weitgehend eingestellt. Im KV zwischen den Nordseehäfen und Oberitalien sieht sie sich ausländischen Konkurrenten wie DB Cargo, SBB Cargo International oder der französischen Captrain Italia gegenüber. Über die Tochter TX Logistik versucht sie in diesem Segment mitzumischen. Insgesamt kommt der Schienengüterverkehr in Italien gerade noch auf einen Anteil von 6 bis 7 Prozent am gesamten Gütertransport. Es fehlen leistungsfähige Containerterminals am Mittelmeer für den Umschlag vom Schiff auf die Schiene. Die Zugstrecken von der Küste durch den Apennin nach Norden werden noch jahrelang ein Flaschenhals bleiben.

ÖSTERREICH

Es lebe die Donau-Monarchie

Die Rail Cargo Austria (RCA), eine Tochter der ÖBB Holding, fährt eine offensive Wachstumsstrategie. Sie hat vor Jahren die Schienengütersparte der Ungarischen Staatsbahnen übernommen und im letzten Herbst die deutsche EBM Cargo gekauft. Ausgehend von den Heimmärkten bietet sie massgeschneiderte Bahnlogistiklösungen zwischen Nordsee, Schwarzem Meer, Mittelmeer und Standorten in Osteuropa, bis in die Türkei und nach Russland: Ganzzüge, KV und Einzelwagen. Der WLV hat mit einem Anteil von 47 Prozent einen annähernd so hohen Stellenwert wie bei SBB Cargo. Der Bahnanteil am gesamten Transportaufkommen liegt in Österreich bei 35 Prozent und damit ebenfalls fast auf Schweizer Niveau. Die RCA rühmt sich ihrer Wirtschaftlichkeit. Tatsächlich liegt – bei einer Verkehrsleistung von rund 29 Mrd. tkm – die EBIT-Marge bei 3,5 Prozent: im internationalen Vergleich ein Spitzenwert.



POLEN

Pole-Position zwischen Ost und West

PKP Cargo wurde 2001 als Tochter der staatlichen Eisenbahngesellschaft PKP ausgegliedert. 2009 geriet sie im eigenen Land in die Defensive, denn DB Cargo Deutschland schluckte den privaten Konkurrenten PCC Logistics. 2013 ging PKP Cargo an die Börse, seither wirtschaftet sie profitabel. Das verlorene Terrain will PKP Cargo durch forsche Expansion zurückgewinnen. Mittlerweile ist sie in neun EU-Ländern aktiv, dies mit einer Verkehrsleistung von 30 Mrd. tkm. Grosse



↑
**Alles über
 tausend Kilometer
 gehört auf die
 Schiene.**
 ↓

Hoffnungen setzt man in den Bahnverkehr mit dem Fernen Osten. Heute schon ist sie an 20 wöchentlichen Verbindungen entlang des Ost-West-Korridors beteiligt. Investiert wird aber vor allem in den Ausbau intermodaler Terminals an der Ostsee. Aktuell dominieren in Polen weiterhin Ganzzüge mit Massengütern wie Kohle, Koks, Stahl, Kies und Baustoffen, während der WLV weiter schrumpft.

USA

Comeback des Schienengüterverkehrs

In den USA hat der Schienengüterverkehr seinen Marktanteil, gemessen in Tonnenkilometern, allein zwischen 1990 und 2006 von 29 Prozent auf über 40 Prozent vergrößert. In den letzten Jahren kam es

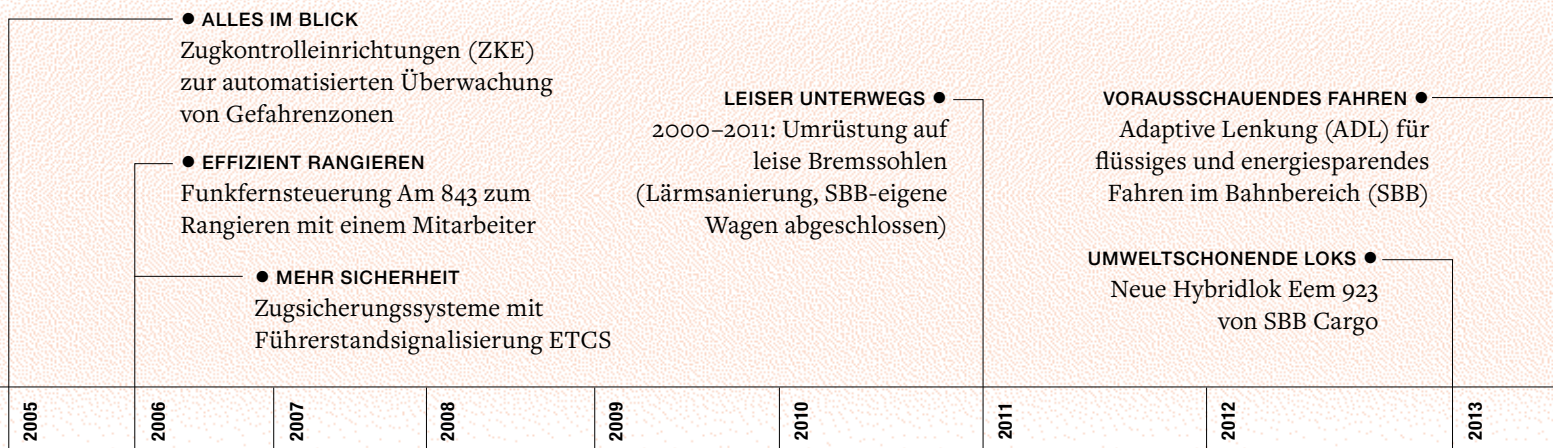
zu einem weiteren Schub, beflügelt durch die Fracking-Aktivitäten: Das im nördlichen Mittleren Westen geförderte Öl und Gas muss über weite Strecken zu den traditionell an den Küsten gelegenen Raffinerien transportiert werden. Auf dem amerikanischen Schienennetz herrscht Arbeitsteilung: Die langen Strecken bedienen die sieben «Class 1 Railroads». Sie transportieren vor allem Massengüter mit kilometerlangen Zügen, denen mehrere Dieselelektrolokomotiven vorgespannt sind. Die beiden grössten Gesellschaften, die Union Pacific und die BNSF Railway, sind beide westlich des Mississippi unterwegs und dort direkte Konkurrenten. Mit je über 4000 Lokomotiven und rund 40000 Beschäftigten sind sie ähnlich gross. Die BNSF setzte 2015 rund 21,4 Mrd. Dollar um. Zusammen sind die sieben Big Players für rund 90 Prozent des auf der Schiene getätigten Frachtumsatzes verantwortlich. Daneben gibt es mehrere Hundert kleinere Gesellschaften. Sie haben sich im Umfeld grosser Rangierbahnhöfe auf die regionale und lokale Feinverteilung der Güter spezialisiert. Hier spielt der WLV nach wie vor eine bedeutende Rolle. Sie sind mit ihren fein verästelten Angeboten für das Motto im amerikanischen Güterverkehr verantwortlich: «Was über tausend Kilometer befördert wird, gehört grundsätzlich auf die Schiene.» →



«Überraschungen sind erwünscht»

Wer sich nicht weiterentwickelt, landet schnell auf dem Abstellgleis. Anja-Maria Sonntag, Projektleiterin Automation, sagt, welche Projekte bei der Innovationsoffensive bei SBB Cargo im Vordergrund stehen.

Interview: Susanne Wagner



SBB Cargo macht die Güterwagen fit fürs digitale Zeitalter. Warum erst jetzt? Im Vergleich zu anderen Bahnen oder Wagenhaltern sind wir früh dran und haben einen Vorsprung. Auch haben sich die technologischen Möglichkeiten energieautarker Systeme in den letzten Jahren nochmals stark weiterentwickelt.

Und im Vergleich mit der Strasse? Dieser Vergleich ist schwierig, da Lastwagen auf ihren Fahrzeugen Strom haben. Der Güterwagen an sich ist ein Stück Eisen ohne Strom.

Trotzdem: Weshalb ist die Vernetzung der Waggons so wichtig, um mit dem Güterverkehr auf der Strasse Schritt halten zu können? In Zukunftsforen fallen Begriffe wie Logistic 4.0., integrierte Logistikketten und Just-in-time-Lieferungen. Wir alle kennen die Bemühungen von Versandhändlern, in immer kürzerer Zeit die Waren zum Verbraucher zu bringen. Um diesen Trends zu folgen, sind die Trans-

parenz der Logistikkette und die Nachvollziehbarkeit der Transportwege sowie automatisierte Datenverarbeitung extrem wichtig. Hier können wir nur mithalten, wenn unsere Wagen intelligent sind.

↑
«Wir sind ein Teil der Logistikkette der Kunden, und da müssen wir hineinpassen.»
 ↓

Sensoren spielen bei intelligenten Güterwagen eine entscheidende Rolle. Wie setzt SBB Cargo die gewonnenen Daten konkret um? Sensoren sind nur ein kleiner Teil. Die eigentlichen Benefits ergeben sich aus dem Datenmanagement. Die gewonnenen Daten können in der Cloud mit weiteren Datenquellen verknüpft werden. Ausser-

dem können wir die Wagen in einem speziellen Internetportal verfolgen oder aber auch die Daten, wie etwa die Laufleistung, direkt in unser SAP-System einbringen. Kunden werden in Zukunft einen auf sie zugeschnittenen Zugriff auf das Datenportal erhalten und so die für sie relevanten Informationen wie Ankunftszeit, Dokumentation der Kühlkette oder unerlaubte Zugriffe direkt abfragen können.

In einer Pilotphase rüstete SBB Cargo 150 Kühlwagen mit Sensoren aus. Gab es Überraschungen? Die Pilotphase ist ein wichtiger Teil des Entwicklungsprozesses. Es ist sogar erwünscht, dass man hier Überraschungen erlebt, damit man die Systeme verbessern und etwas dabei lernen kann. In der Summe sind wir sehr zufrieden.

Was haben Sie gelernt? Etwa, dass die Zuordnung der Daten für die Kunden ganz wichtig ist. Bei sensitiven Gütern können sie kontrollieren, ob die Temperaturen während eines Transports

im vorgegebenen Rahmen waren. Eine weitere Anwendung betrifft das Thema Food Defense. Wir können dem Kunden die Sicherheit geben, dass der Wagen während der Fahrt nicht geöffnet wurde. Wie wichtig dies den Kunden ist, hatten wir etwas unterschätzt.

Warum Kühlwagen in der Pilotphase?

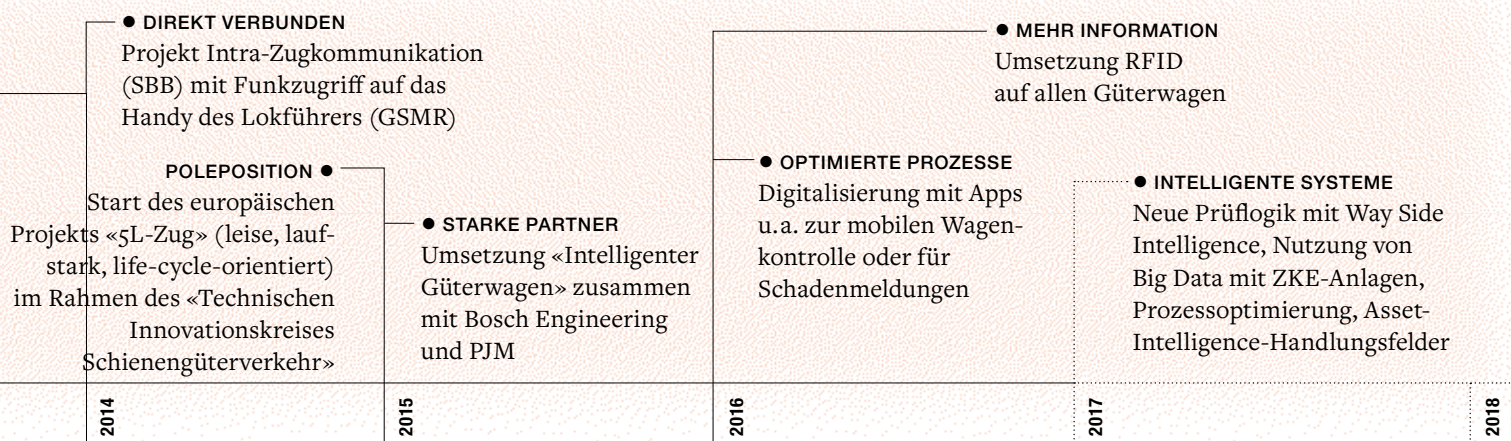
Handelsgüter eignen sich generell gut dafür, und je sensibler die Ware ist, desto höher sind die Anforderungen an die Logistik. Bei Kühlwagen ist die Temperatur ein besonders sensibler Parameter.

Es geht dabei um zwei Themen: um Kameras, welche die Wagen filmen, nach Schäden suchen und automatisch auswerten. Die erste dieser Kameras wird derzeit in der Instandhaltung in Muttenz für ihre Aufgabe trainiert. In einem nächsten Schritt wird die Kamera an der Einfahrt zum Rangierbahnhof Limmattal aufgestellt, wo sie Güterzüge im produktiven Einsatz kontrolliert. Andererseits wollen wir die von Infrastruktur erhobenen Kontrolldaten optimal auswerten. Das Ziel ist schliesslich, schneller, nachvollziehbarer und zuverlässiger produzieren zu können.

ausgerüsteten Züge werden bereits nächstes Jahr fahren. In einem weiteren Projekt streben wir variable Containeroberbauten der Güterwagen an. Dafür überlegen wir uns, den Oberbau und Unterbau zu trennen. Der Oberbau soll je nach Anforderung der Kunden und der Güter angepasst werden.

Weitere Innovationen?

Nächstes Jahr werden wir einen neuen Zug mit verschiedenen innovativen Komponenten zum Thema Lärmschutz fahren lassen.



Was sind die nächsten Schritte?

Die Intelligenz für Güterwagen, die alle Anforderungen unserer Kunden erfüllt, kann man nicht als serienreifes Produkt am Markt kaufen. Es sind alles Prototypen, die wir mit dem Lieferanten weiterentwickeln. Dank der neu gewonnenen Erfahrung haben wir die technischen Aspekte verbessert, etwa die Genauigkeit und Häufigkeit des GPS-Signals. Ab Oktober wird die Serienlösung fertig, und als Nächstes wird es um die Ausrollung gehen. Das Portal, auf dem die Kunden den Weg ihrer Güter via «Track and Trace» verfolgen können, wird Ende 2016 aufgeschaltet.

Wann werden alle Güterwagen von SBB Cargo mit Sensoren unterwegs sein?
Unser Ziel ist es, dies möglichst bald zu realisieren. Wir haben uns einen Zeithorizont von zwei Jahren gesetzt.

Wie steht es mit der Umsetzung der «wegseitigen Intelligenz», eines weiteren Projekts der Automatisierungsoffensive von SBB Cargo?

Sensorik und Kameras in Ehren, aber sind Menschen letztlich nicht verlässlicher als Geräte?

Um abzuschätzen, ob Baumstämme auf einem Güterwagen genügend fixiert sind, sind sicher die Menschen besser. Beim exakten Abmessen einer Strecke schneidet die Maschine besser ab. Wir kombinieren die Stärke von Mensch und Maschinen. Wir wollen nicht komplett automatisieren, aber unser Ziel sind möglichst bedienungsarme Abläufe.

Welche Vorteile verspricht sich SBB Cargo von einer computer-gesteuerten Logistikkette?

Intelligente Güterwagen sind eine Anforderung des Marktes. Wir sind ein Teil der Logistikkette der Kunden, und da müssen wir hineinpassen.

Welche innovativen Projekte sind bei SBB Cargo in der Pipeline?

Wir arbeiten an einer automatischen Kupplung und Bremsprobe, um die Abläufe schneller zu machen. Die ersten damit

Sind selbstfahrende Rangierloks bei SBB Cargo bald Realität?

Wir arbeiten im Augenblick daran, die schon im Einsatz stehenden Funkfernbedienungen der Loks um ein Display und ein Kollisionswarnsystem zu erweitern. Aber eine vollautomatische Rangierlok wird wohl erst 2020 oder 2023 auf Fahrt gehen. —



Anja-Maria Sonntag, Leiterin Transformation bei SBB Cargo, arbeitet seit zwei Jahren intensiv an der Frage, wie der Schienengüterverkehr durch den Einsatz von Technologien effizienter gestaltet werden kann. Sie hat langjährige Erfahrung im Innovations- und Projektmanagement aus Automobil- und Schienenfahrzeugindustrie.



Seit 1889 mit der Bahn verbunden:
Feldschlösschen-Rangierchef Simon Herzog mit
einer Rangierlok am Hauptsitz in Rheinfelden.

Brauschloss mit Gleisanschluss

Einst war es die Dampflok, heute sind es moderne Güterzüge: Feldschlösschen transportiert Bier und Mineralwasser seit 140 Jahren vor allem via Schiene zur Kundschaft. Im Gleichschritt mit SBB Cargo erneuert sich das Unternehmen permanent, um den wachsenden Anforderungen des Marktes gerecht zu werden.

*Text: Robert Wildi
Fotografie: Anne Morgenstern*

Ein früher Morgen wie im Drehbuch. Strahlend blauer Himmel, die aufgehende Sonne taucht das gigantische Backsteinschloss in ein filmreifes Licht. Für den perfekten Mittelalterstreifen müssten am fiktiven Set jetzt ein paar Ritter in Vollrüstung ums Eck galoppieren. Was tatsächlich auftaucht, hat indes viel mehr PS. Es ist eine Güterlokomotive, die sich vom Bahnhof Rheinfelden her den Weg auf den Schlosshügel bahnt. In cooler Pose auf der Brüstung steht ein Ritter der Neuzeit. Es ist Simon Herzog, Rangierchef im Dienste der Feldschlösschen Getränke AG. Rund fünfmal täglich werden bis zu zehn mit Bier und Mineralwasser gefüllte Bahnwagen via Anschlussgleis nach Rheinfelden gebracht und von dort in alle Himmelsrichtungen verteilt. Simon Herzog ist es, der diesen Warenfluss koordinieren und gewährleisten muss. Und dies schon seit 36 Jahren.

Rund um das «märchenhafte» Brauimperium im Aargauer Fricktal, wo knapp die Hälfte von schweizweit rund 1300

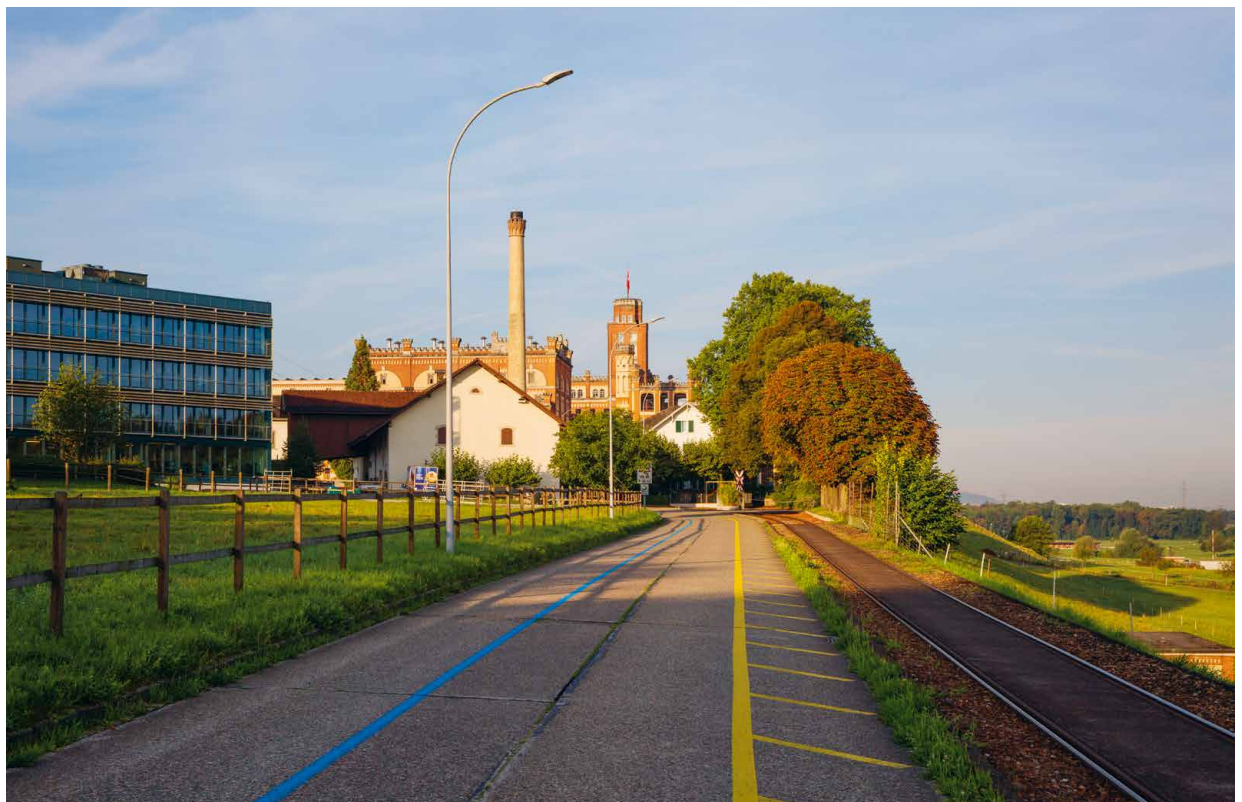
Mitarbeitenden tätig sind, hat Feldschlösschen vier Kilometer eigene Gleise verlegt. Das zeigt die tiefe Verbundenheit des Unternehmens mit der Bahn seit seiner Gründung im Jahr 1876. Schon die erste Bierlieferung von Feldschlösschen erfolgte auf der Schiene ab Rheinfelden. Dreizehn Jahre später wurde der direkte Gleisanschluss zum Brauschloss Realität, sodass Simon Herzogs heutiger Job in den frühesten Anfängen von einem Pferdefuhrhalter übernommen wurde. Es folgte eine lange Epoche der Dampflok, mit der sogar noch Simon Herzog zehn Jahre kutscherte. 1990 übernahm die Diesellok. Aus Liebe zur Tradition und zu Marketingzwecken hält Feldschlösschen vor Ort bis heute Pferde und setzt sie für Bierlieferungen in die Rheinfelder Altstadt ein.

Von Rheinfelden in die ganze Welt

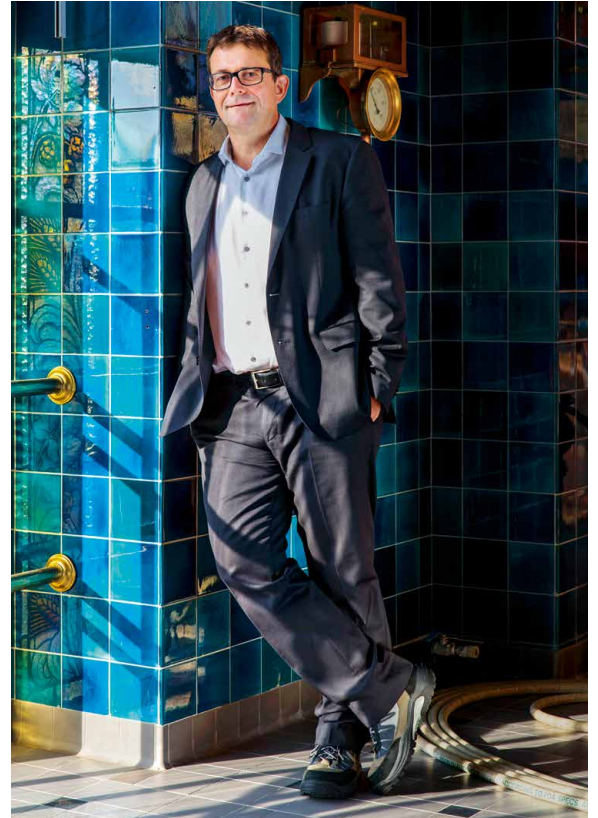
«Zeit für Nostalgie bleibt uns im hektischen Alltag kaum», sagt Thomas Stalder, Geschäftsleitungsmitglied und als Leiter Customer Supply Chain für die gesamte

Transportlogistik von Feldschlösschen verantwortlich. Die Welt habe sich gedreht und mit ihr die logistischen Herausforderungen im Handelsgeschäft. Feldschlösschen ist heute ein Tochterunternehmen der Carlsberg Group, braut neben Rheinfelden auch in Sion insgesamt acht eigene Biermarken selbst und füllt am Bündner Standort Rhäzüns sein eigenes Mineralwasser ab. Von Bern bis Tavernes und Landquart bis Satigny GE betreibt das Unternehmen an insgesamt 21 neuralgischen Standorten Lager- und Verteilzentren. Neben den Eigenprodukten vertreibt Feldschlösschen etliche weitere Bier- und Mineralwassersorten auf Provisionsbasis. Total liefert die grösste Schweizer Getränkehändlerin mehr als 1000 unterschiedliche Produktartikel in die Lager, Keller und Kühlschränke von gegen 30 000 Kunden, vom Detailhandelsriesen bis zum Bergrestaurant.

Ob klein oder gross, diese Klientel wird immer anspruchsvoller. Ganz kurzfristige Aufträge gehören heute zur Tages-



Vier Kilometer firmeneigene Gleise: Feldschlösschen-Hauptsitz in Rheinfelden.



«Zeit für Nostalgie bleibt uns kaum»:
Thomas Stalder, Logistikchef bei Feldschlösschen
in der historischen Brauerei.

↑
«Die 48-Stunden-
Lieferfrist
ist längst
kalter Kaffee.»
↓

THOMAS STALDER,
LOGISTIKCHEF
FELDSCHLÖSSCHEN

ordnung. «Die 48-Stunden-Lieferfrist ist längst kalter Kaffee», sagt Thomas Stalder. Maximal 24 Stunden dürfen es sein, in vielen Fällen wird ein «morgen» schon gar nicht mehr akzeptiert. «Um konkurrenzfähig zu bleiben, müssen wir den Warenfluss also permanent beschleunigen, ohne an Qualität zu verlieren.» Geschwindigkeit ist im Bier- und Getränkehandel unabhängig vom Nachfragemarkt ein entscheidendes Kriterium. Es handelt sich im Gegensatz zu Nähmaschinen oder Holz-tischen um verderbliche Ware. Die gesamte Getränkeproduktion in Rheinfelden wird durchschnittlich innert zwei bis drei Wochen umgeschlagen und verfrachtet.

Richtig herausfordernd sind zum Beispiel riesige Sportanlässe. Heuer bestritt Feldschlösschen zum vierten Mal in Folge das Eidgenössische Schwingfest. Total

20000 Zuschauer mussten in Estavayer FR mitten im Grünen bei Gluthitze ausreichend mit gekühltem Frischbier und anderen Getränken versorgt werden. Ein logistischer Hosenlupf. An der Fussball-Euro 2008 belieferte Feldschlösschen alle acht Stadien in der Schweiz und Österreich sowie mehr als 100 Public-Viewing-Zonen. Insgesamt wurden für den Event rund 50000 Hektoliter Bier verkauft, was den Jahresabsatz gleich um 20 Prozent erhöhte.

Solche Projekte oder die tägliche Belieferung von über 12 000 Kunden aus der Hotellerie, Restauration oder Cateringszene sind zumindest auf der «letzten Meile» nur über die Strasse möglich. Trotzdem setzt Feldschlösschen bis heute 60 Prozent des gesamten Liefervolumens auf der Schiene um. Vor allem in die eigenen Warendepots und zu Grosskun- >

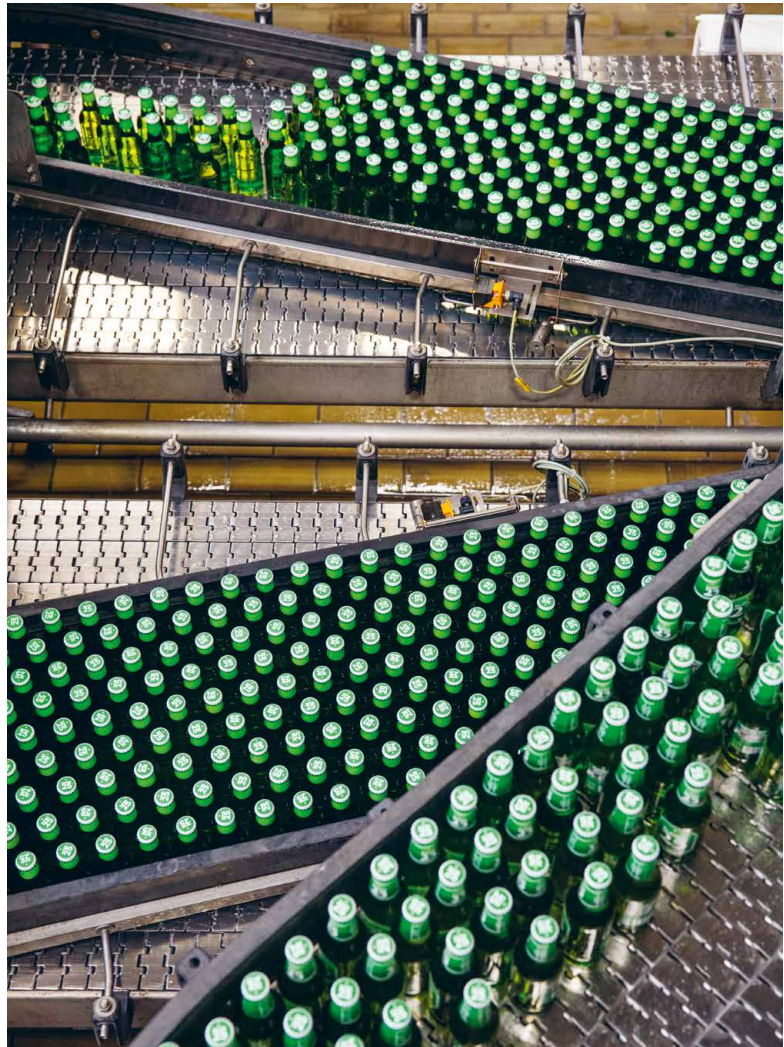
den wie Coop gelangt das Getränkegut fast ausschliesslich per Bahn. Der Einzelwagenverkehr von SBB Cargo ermöglicht Feldschlösschen zudem, auch für die Feinverteilung unterschiedlichster Liefermengen an Endkunden maximal viele Kilometer auf der Schiene zurückzulegen. «Undenkbar wäre so etwas zum Beispiel im Nachbarland Frankreich, wo im Güterverkehr nur ganze Züge angeboten werden», sagt Thomas Stalder.

Neben der Flexibilität und der damit verbundenen Wirtschaftlichkeit der Bahn dank Einzelwagen steht für Feldschlösschen die Partnerschaft mit SBB Cargo auch bezüglich Transportqualität auf einem soliden Fundament. Innovationskraft schweisst offenbar zusammen. Als erste Schweizer Unternehmen überhaupt haben nämlich die beiden Parteien im letzten Jahr die Einhaltung der IFS-Normen (International Food Standards) vertraglich miteinander vereinbart. Weil Bier und Mineralwasser Lebensmittel sind, müssen sie laut IFS auf allen Transporten kontrolliert und für Dritte absolut unzugänglich sein, was von allen Partnern einiges an Aufwand erfordert.

«Noch schneller und flexibler»

Trotz solcher Errungenschaften darf die Entwicklung nicht stillstehen. Feldschlösschen setze zwar aus Tradition und aus guten Gründen auf die Schiene, habe diese Treue aber nicht in Stein gemeisselt, mahnt der Logistikchef. Kurzum: «Um ihren Status quo als unser Prioritätspartner mittel- und langfristig zu behaupten, muss die Bahn mit den sich wandelnden Marktbedürfnissen mithalten, künftig also noch schneller und flexibler werden.» Erledige sie ihre Hausaufgaben, liege sogar eine weitere Volumenverlagerung auf die Schiene über die aktuellen 60 Prozent hinaus absolut drin.

Die Botschaft kommt beim Adressaten SBB Cargo an. Dort weiss man, dass im zunehmend zeitkritischen Umfeld jeder Gleichschritt ein empfindlicher Rückschritt ist. «Kam es früher zu einer verspäteten Zustellung in ein Depot von Feldschlösschen, konnte dies mit Puffern in den Be-



Mehr als 1000 unterschiedliche Produktartikel: Abfüllanlage.



Täglich werden über 12 000 Kunden beliefert: Warenauslieferung.

**FELDSCHLÖSSCHEN:
MEILENSTEINE
DER 140-JÄHRIGEN
FIRMENGESCHICHTE**

› **1876** Gründung und erste Bierlieferung via Pferdefuhrwerk und Eisenbahn.

› **1889** Bau eines SBB-Gleisanschlusses auf dem Firmengelände in Rheinfelden.

› **1898** Feldschlösschen braut 100 000 Hektoliter Bier, wird zur grössten Brauerei in der Schweiz und ist es bis heute geblieben.

↑

«Ein enttäuschter Partner wechselt heute ohne Wimpernzucken auf die Strasse.»

WOLFRAM KÖSTER,
LEITER HANDEL, BAU, ENTSORGUNG
SBB CARGO



ständen vor Ort ausgeglichen werden», sagt Wolfram Köster, Leiter der Business-Unit Handel, Bau, Entsorgung bei SBB Cargo. Solche Zustände gehören ins Reich der Nostalgie. Das Horten von Notfallreserven wäre in Zeiten von individuell abgestimmten Bestell- und Liefermengen bis zum einzelnen Bierharass reine Verschwendung.

Weniger Lkws dank WLW 2017

Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit sind in Zeiten von immer mehr Kostendruck und immer kleineren Gewinnmargen nicht nur Gebote, sondern Überlebensstrategie. «Wenn wir nicht jederzeit gewährleisten können, dass Feldschlösschen einen Kunden am Folgetag der Bestellung mit der exakt geforderten Menge an Frischbier beliefert, haben wir versagt», sagt Köster, «das sind wir als Transportpartner uns selbst und allen Kunden schuldig, ob aus der Getränke-, Möbel- oder Zementbranche.» Denn, so Köster, «ein enttäuschter

Partner wechselt heute ohne Wimpernzucken auf die Strasse».

Mit dem bevorstehenden Fahrplanwechsel kann SBB Cargo ganz neue Argumente für die Bahn ins Feld führen. Neben der offiziellen Aufnahme des Gotthard-Basistunnels (GBT) ins Streckennetz fällt am 11. Dezember auch der Startschuss für das Projekt Wagenladungsverkehr (WLW) 2017. «Es beginnt ein neues Zeitalter für den Güterverkehr», verleiht Wolfram Köster dem Datum sogar einen historischen Anstrich. Zu Recht. Der GBT verkürzt nicht nur die Fahrzeit auf der Nord-Süd-Achse um 30 Minuten, sondern bietet im Wagenladungsverkehr Kapazitäten für deutlich grössere Güterzüge mit 750 Metern Länge und 2000 Tonnen Gewicht.

Für Feldschlösschen bedeutet die neue Gotthardflachbahn zwar unmittelbar keinen Mehrwert, weil das Depot in Taverno schon heute von der Bahn bedient wird. Potenzial sieht Thomas Stalder im Falle, dass der Tunnel SBB Cargo einen fle- >



Die «letzte Meile» ist nur über die Strasse möglich: Güterwagen und Lkw auf dem Firmengelände.

1950 Patentierung des von Feldschlösschen entwickelten Transportsystems der Swiss Container Cars.

1961 Einführung der Europalette, die von Feldschlösschen als erstem Getränkeunternehmen der Schweiz verwendet wird.

2011 Produktionsstandort Rhäzüns wird auf kombinierten Verkehr (Wechselbehälter) umgestellt.

2013 Feldschlösschen führt den ersten 18-Tonnen-Elektro-Lkw der Schweiz ein.

xibleren und erweiterten Fahrplan ins Tessin ermöglichen. Genau das ist geplant. In Kombination mit dem anderen Grossprojekt WLW 2017 sollen in absehbarer Zeit verkehrsstarke Bedienpunkte in der Südschweiz bis zu drei statt heute nur zwei Zustellungen pro Tag erhalten. Das erlaubt eine Erhöhung und flexiblere Verteilung der Transportkapazitäten. «Sicher interessant, zumal uns diese Option auch mehr Möglichkeiten geben würde, im italienischen Markt noch stärker Fuss zu fassen», so Stalder.

Sehr direkt profitiert Feldschlösschen vom WLW 2017 für die Bier- und Mineralwasserlieferungen in die Westschweiz. Der Kapazitätsausbau erlaubt es SBB Cargo nämlich, die Strecke Rheinfelden nach Satigny GE via «Nachtsprung» so zu bedienen, dass die Ware dort morgens um 5.00 Uhr statt wie bisher 7.30 Uhr eintrifft. Optimal für Feldschlösschen, da jetzt wieder die gesamte Produktion für den Raum Genf via Bahn befördert werden kann. «Mit dem alten Regime waren wir gezwungen, einen Teil der Ware am Vorabend per Lkw nach Satigny zu bringen,

damit diese dort am Folgemorgen früh genug zur Feinverteilung bereitstand», erklärt Thomas Stalder.

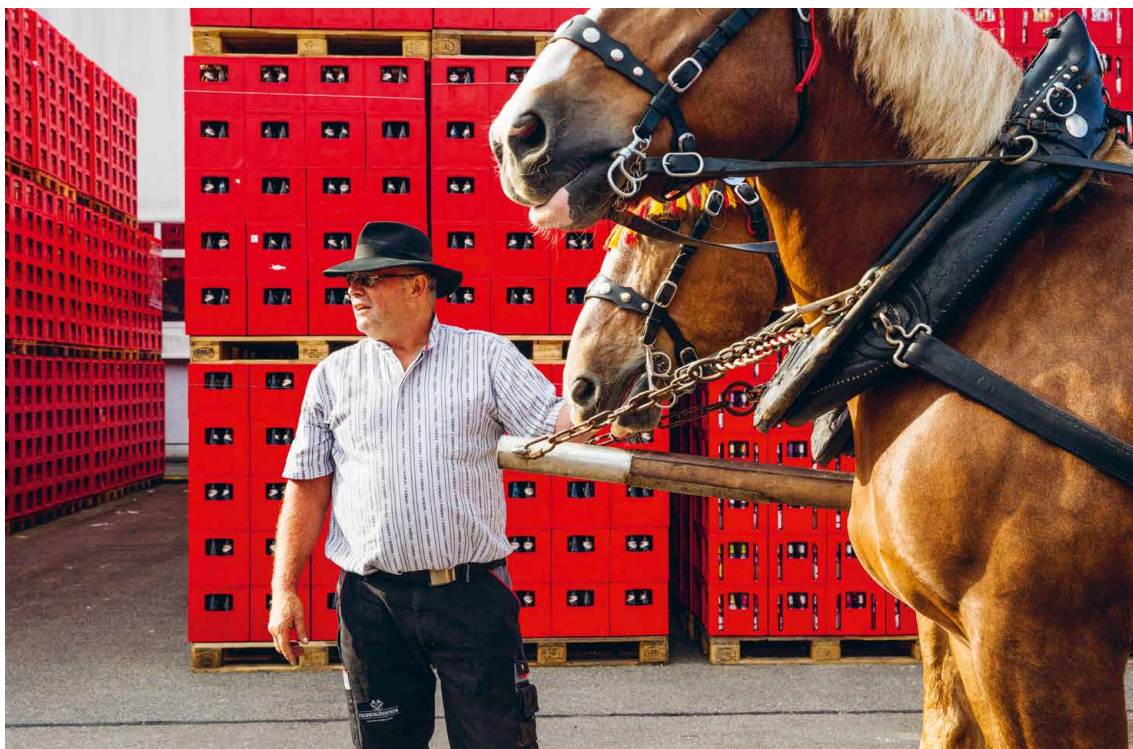
↑
«Ich will die
Modernisierung
im Güterverkehr
an vorderster
Front miterleben.»
↓

SIMON HERZOG,
RANGIERCHEF FELDSCHLÖSSCHEN

Dank dem neuen Fahrplan durch Wagenladungsverkehr 2017 fährt der Zug von Rheinfelden nach Genf später ab: Nachmittags um 17.25 Uhr statt bisher 16.00 Uhr verlässt ab Mitte Dezember jeweils der letzte Güterzug den Bahnhof am Fuss des Schlosshügels. Optimal für

Feldschlösschen. «So haben wir länger Zeit für die Bereitstellung der Ware inklusive Kommissionierung und Verlad», sagt Thomas Stalder.

Für Rangierchef Simon Herzog bedeutet der Fahrplanwechsel indes längere Arbeitstage. Ein Problem hat er damit nicht. Schliesslich habe er weit über die Hälfte seines Lebens bei Feldschlösschen verbracht und sei für die grosse Loyalität seines Arbeitgebers dankbar. In seinem kleinen Bürohäuschen direkt am Anschlussgleis zeugen säuberlich eingerahmte Urkunden, Zeitungsausschnitte und Fotos von den epochalen Entwicklungen, die Simon Herzog bei Feldschlösschen erlebt und teils mitgeprägt hat. «Ich will die fortschreitende Modernisierung im Güterverkehr ebenfalls an vorderster Front miterleben.» Er schaut auf die Uhr, schon bald ist Mittag. Zeit für die nächste Bierfahrt vom Schloss runter zum Bahnhof. Es ist heute schon die dritte. —



Vom regionalen Bierfuhrhalter zum internationalen Getränkelogistiker: Feldschlösschen-Fuhrmann Hubert Schlachter.

Frisch ans Ziel

Der Transport von Lebensmitteln gilt als Königsdisziplin im Güterverkehr. SBB Cargo sorgt dafür, dass die Ware rechtzeitig eintrifft.

Illustration: Bratislav Milenkovic

MIGROS – Rund **2800** Bahnwagen befördert SBB Cargo jede Woche für die Migros. Dabei wird unterschieden nach Near-Food (z. B. Getränke), Non-Food (z. B. Kleidung), Food (z. B. Reis) und Frischprodukten (z. B. Milchprodukte).

APROZ – Durchschnittlich **140** Bahnwagen verlassen jede Woche den Getränkehersteller Aproz. In den letzten 50 Jahren wurden von SBB Cargo über 4,2 Milliarden Liter Quellwasser aus den Walliser Alpen an verschiedene Schweizer Verteilzentren geliefert.

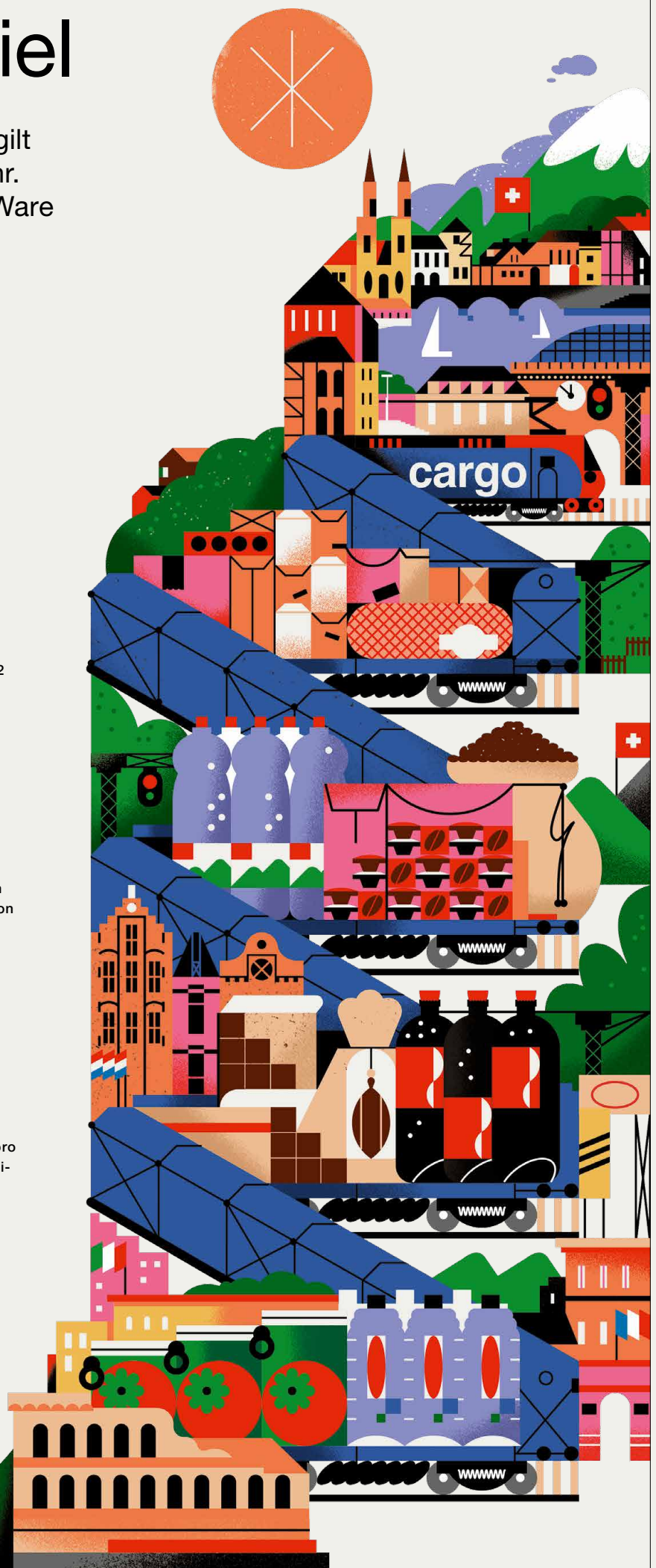
NESPRESSO – **63** Pendelwagen verkehren wöchentlich im Auftrag von Nespresso zwischen Orbe und Avenches.

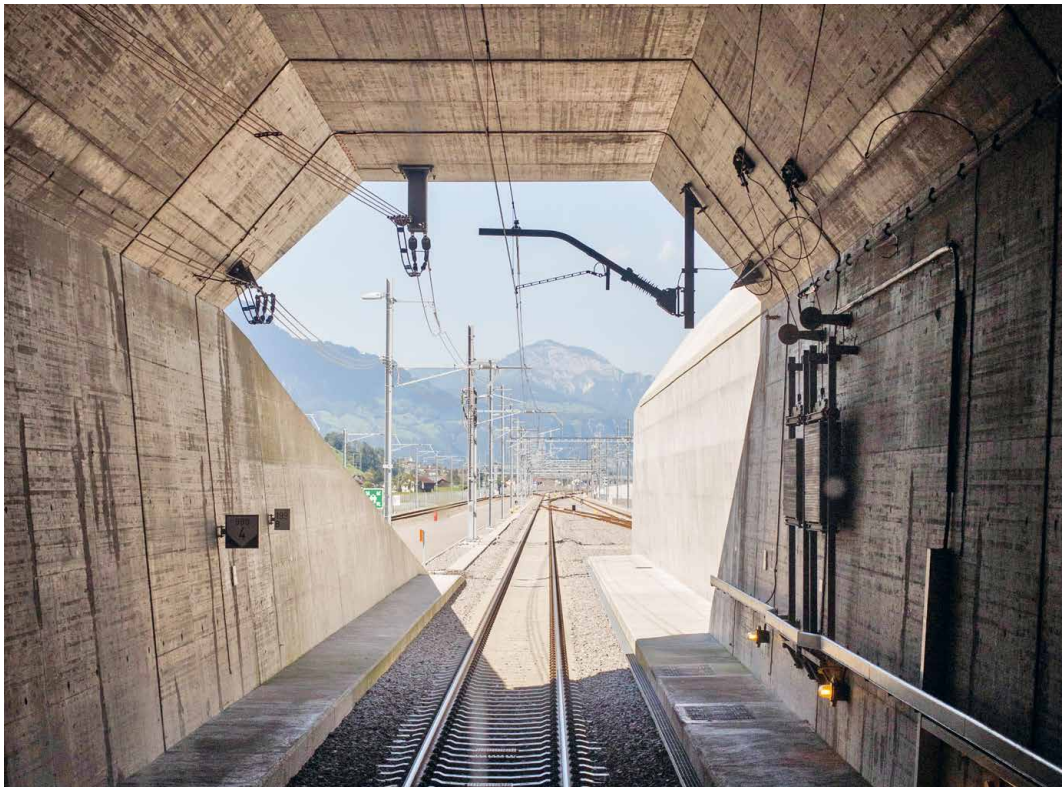
LINDT & SPRÜNGLI – Im Schnitt **423** Tonnen Kakao befördert SBB Cargo pro Woche für die Produktion bei Lindt & Sprüngli von Amsterdam nach Olten.

COCA-COLA – Mehr als **1000** Paletten befördert SBB Cargo jede Woche für Coca-Cola, dies in einer 550 Meter langen Zugkombination, bestehend aus bis zu 31 Bahnwagen.

LONGOBARDI – **12 bis 15** Bahnwagen mit italienischen Longobardi-Tomatenkonserven gelangen pro Woche in die Schweiz. Zukünftig sollen auch Longobardi-Pasta und -Olivenöl durch den Gotthard-Basistunnel transportiert werden.

VITTEL – **6** Bahnwagen von Vittel transportiert SBB Cargo im Wochenrhythmus aus Frankreich zu Schöni Transport nach Rothrist.





«Ein ruhiges, aber konzentriertes Fahren»: Tunnelportal bei Erstfeld.

Es dämmt in Erstfeld

Am 11. Dezember geht der Gotthard-Basistunnel definitiv in Betrieb. Exklusiv konnte das Cargo Magazin einen Lokführer an Bord eines kommerziellen Güterzugs mit 35 Güterwagen durch den neuen Tunnel begleiten.

Text: Stefan Boss

Fotografie: Anne Gabriel-Jürgens

Ein sonniger Tag im Tessin. Wir stehen zwischen den Gleisen am Güterbahnhof San Paolo in Bellinzona. Schon fährt er ein, der endlose Zug aus Cadenazzo. Luca Orsega, Lokführer bei SBB Cargo International, begrüsst uns mit Handschlag. Es steht Aufregendes auf dem Programm: die Fahrt durch den 57 Kilometer langen Gotthard-Basistunnel im Güterzug.

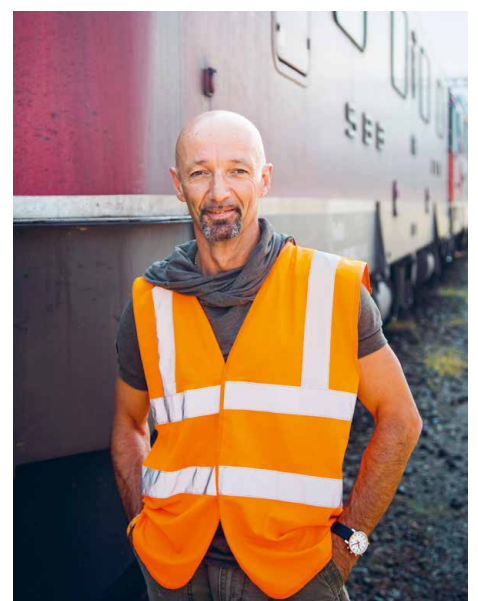
Kein weiterer Test soll es sein, sondern eine richtige Fahrt in einem kommerziellen Zug, der sonst über die Bergstrecke von Süd nach Nord verkehren müsste. Er besteht aus offenen Wagen, gedeckten Wagen und Tragwagen – ein bunter Zug im Wagenladungsverkehr. Ziel ist der Rangierbahnhof Limmattal, wo die Wagen neu formiert und weiterverfrachtet werden. Orsega macht ein kurzes Manöver und hängt ein paar weitere Wagen an. Sage und schreibe 601 Meter lang ist der Tross! Damit kommt ein entscheidender Vorteil des Bauwerks voll zum Tragen:

Durch den neuen Tunnel können bis zu 750 Meter lange Züge fahren. Über die Bergstrecke ist bei 580 Metern Schluss.

Im Führerstand der Re 620 greift Orsega zum Telefon und meldet dem Dienstleiter in der Betriebszentrale Pollegio Fahrbereitschaft. Er spricht Tessiner Dialekt. Es dauert nur Augenblicke, und schon wird das Signal auf Grün gestellt. Um 13.44 Uhr setzt sich die Maschine mit den 35 Wagen ruckelnd in Bewegung.

Die feierliche Eröffnung am Gotthard von Anfang Juni ist längst vorbei, über 100 000 Personen nahmen daran teil. Das Foto mit den Ehrengästen, die im Personenzug durch den Gotthard fahren, ging um die Welt. Aber wie fühlt sich die Durchfahrt im Güterzug an? Schliesslich wurde der neue Tunnel vor allem für den Cargo-Verkehr gebaut.

«Nervoso?» Orsega schüttelt den Kopf und lacht. Er ist schon fünfmal durch die neue Röhre geflitzt, Probleme hatte er



Vorfreude und ein bisschen Wehmut: Luca Orsega, Lokführer bei SBB Cargo International.

noch nie. Wir fahren an einem Rebberg vorbei, die Trauben hängen schwer an den Zweigen. Bei Biasca, an den mächtigen Flanken des Rheinwaldhorns, kommen wir auf die Neubaustrecke. Es gibt nun keine Aussensignale mehr, Orsega verlässt sich auf den kleinen Monitor, auf dem ihm die Signale angezeigt werden (Verkehrssystem ETCS Level 2).

Um 14.05 Uhr nähern wir uns dem schlanken Betonportal, dann wird es dunkel. Neben der Fahrspur blitzen im Schein-

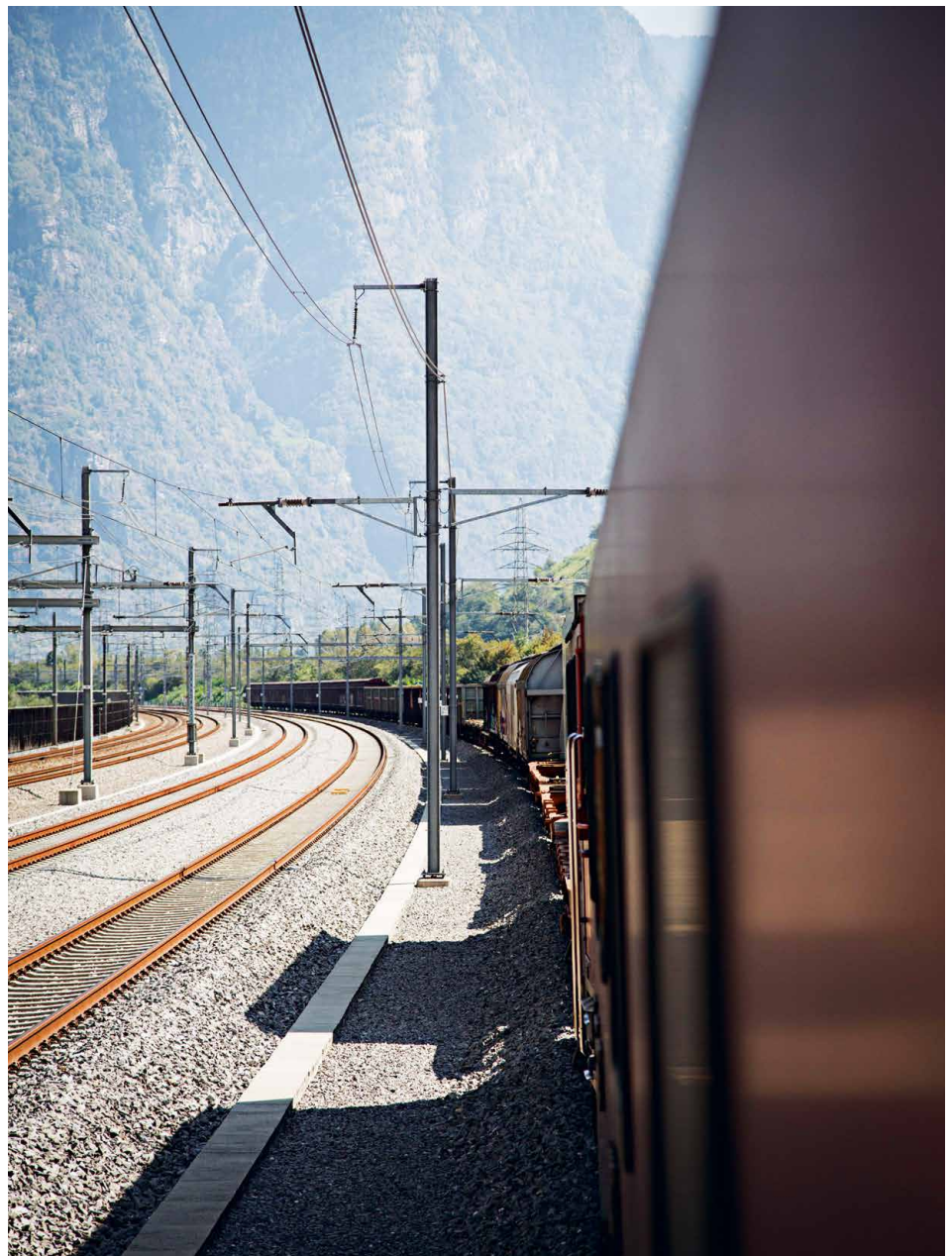
↑
«Dank des Gotthard-
Basistunnels bringen wir
die Ware 30 bis 45 Minuten
schneller ans Ziel.»
↓

werferlicht die Distanztafeln und die Signale für den Notausgang auf – das ist alles. Orsega dreht am Stufenschalter, beschleunigt seine Lok, bis sie gut 100 Stundenkilometer erreicht. «Es ist ein ruhiges, aber konzentriertes Fahren», sagt der dreifache Vater, der mit seiner Familie in Giornico wohnt.

Frischere Früchte und Gemüse

Ganz zuvorderst führen wir einen Sattelanhänger mit Tessiner Früchten und Gemüse mit. Es handelt sich um einen Transport der Firma Zingg in Hedingen. Franz Gräzer, zuständig für den kombinierten Verkehr, freut sich über den künftigen Zeitgewinn. «Dank des Gotthard-Basistunnels bringen wir unsere Ware 30 bis 45 Minuten schneller ans Ziel», sagt er später am Telefon. Die Ware wird in Dietikon umgeschlagen und dann auf der letzten Meile mit dem Lastwagen ausgeliefert.

Nach 40 Minuten, die flackernden Lichter der Nothaltestellen von Faido und Sedrun sind vorüber, erscheint ein Dämmerlicht am Horizont, das rasch heller wird. Auch Erstfeld im Urnerland ist heute eine Sonnenstube. Wie verändert das neue



Neuer Trumpf für die Bahn: Güterbahnhof San Paolo in Bellinzona.

Bauwerk die tägliche Arbeit? «Es gibt zwei Gefühle», sagt Orsega mit einem Lachen. Einerseits liebt er die Berge, er hat selber ein kleines Ferienhaus in den Tessiner Alpen, deshalb ist er etwas wehmütig, dass er keine Züge mehr über die Bergstrecke mit ihren Kehrtunneln fahren wird.

Andererseits freut er sich über den neuen Trumpf für die Bahn. Es können nicht nur längere Züge durch den Basistunnel fahren, für Züge bis 1600 Tonnen entfällt auch das Vorspannen einer zweiten Lok. Der Tunnel erlaubt es, die Kapazität im Nord-Süd-Verkehr stark zu steigern. Der umweltschonende Transport ist Orsega ein grosses Anliegen. Schliesslich

kam der gelernte Automechaniker genau deshalb zur Bahn. Zudem schätzt er die grössere Sicherheit im neuen Tunnel: «Du musst nicht damit rechnen, dass auf einmal ein Hindernis wie ein Stein oder ein Tier auf der Strecke ist.»

Nach gut zwei Stunden fahren wir im Bahnhof Arth-Goldau ein. Orsega stoppt kurz vor der Rigibahn, einem Meisterwerk der Ingenieurskunst des 19. Jahrhunderts. Kollege Christoph Roth wartet schon auf dem Perron, er wird den Zug bis ins Limmattal weiterfahren. Der 11. Dezember kann kommen: Das Personal und der Tunnel sind bereit für die Inbetriebnahme des Meisterwerks des 21. Jahrhunderts. —

«Wir müssen die Eisenbahn schlichtweg neu erfinden!»: Geert Pauwels (l.) und Nicolas Perrin am Zürcher Hauptbahnhof.



«Wer sich zurücklehnt, ist sofort im Rückstand»

Wie die Schweiz verfügt auch Belgien über ein ausserordentlich dichtes Schienennetz. Gespräch zwischen Geert Pauwels, CEO der belgischen Güterbahn B Logistics, und Nicolas Perrin, CEO von SBB Cargo, über Unterschiede, Gemeinsamkeiten und die Zukunft der Branche.

Interview: Roy Spring
Fotografie: Daniel Winkler

Herr Pauwels, als Marathonläufer sind Sie es gewohnt, lange durchzuhalten. Ist Ausdauer auch im Beruf gefragt?

GEERT PAUWELS: Nun, eigentlich bin ich kein sehr guter Marathonläufer, leider bleibt mir nicht genügend Zeit zum Trainieren. Deshalb stehe ich jeden Marathon nur mit Willenskraft durch. Aber die meisten Läufer – so auch Nicolas, mit dem ich zwischen den Xrail-Meetings gerne joggen gehe – werden Ihnen bestätigen, dass es ein echtes Hochgefühl ist, die Zielgerade zu überqueren.

Herr Perrin, auch in der Schweiz geht die Branche durch turbulente Zeiten.

Wie steht es um Ihre Work-Life-Balance?
NICOLAS PERRIN: Es war ein intensives Jahr! Aber wenn es dem Geschäft gut geht, stimmt auch das Wohlbefinden. Schwierig zu verdauen war der Rückschlag durch den starken Franken kurz nach der erfolgreichen Sanierung. Doch es ist wie im Sport: Erfolgserlebnisse helfen uns, solche Durststrecken zu verkraften.

PAUWELS: Genau! Die Wende zu schaffen, war sicherlich das Schwierigste, was ich je getan habe. Es war tatsächlich ein Marathon, aber die Ziellinie wurde immer weiter hinausgeschoben, jedes Jahr noch etwas

weiter. Ohne Durchhaltewillen und Leidenschaft wäre unsere Firma nicht da, wo sie heute ist.

B Logistics hat sich vom defizitären Teil der staatlichen SNCB zum mehrheitlich privaten, wettbewerbsorientierten Unternehmen entwickelt. 2013 haben Sie den Turnaround verkündet. Wie kam es dazu?

PAUWELS: Als wir 2008 die Restrukturierung starteten, ging es schlicht darum, das Überleben der Firma zu sichern. Misserfolg war keine Option. Wir haben sämtliche Aspekte des Zugfahrens hinterfragt: Management, Betriebsprozesse, Kundenbeziehung, Unternehmensführung... Wir haben die Betriebskosten stark zurückgefahren und investierten gezielt in qualifizierte Leute, um eine schlagkräftige Organisation zu werden. In den letzten sechs Jahren hat sich die DNA unserer Firma grundlegend verändert. Jetzt liegt der Fokus nicht mehr auf dem Überleben, sondern auf unserem neuen Ziel: der Verkehrsverlagerung.

Auch SBB Cargo konnte 2013 die «schwarze Null» verkünden. Wie kommen Sie zu nachhaltigem Erfolg?

PERRIN: Zwei Aspekte sind entscheidend: Erstens geht es darum, am Ball zu bleiben und immer noch besser zu werden. Wer sich zurücklehnt, ist sofort im Rückstand. Zum anderen müssen wir unsere Flexibilität ausbauen, um auf negative Einflüsse von aussen reagieren zu können. Das sind die Hebel, um im Wettbewerb vorne dabei zu bleiben.

Skeptiker halten einen wettbewerbsfähigen Schienengüterverkehr für unmöglich. Liegen sie falsch?

PAUWELS: In Europa sieht die Entwicklung des Schienengüterverkehrs in den letzten zehn Jahren nicht gut aus. Doch es gibt nicht nur Schattenseiten. Die Überlastung auf den Strassen und die Sorgen rund um das Klima werden zwingend zu einer steigenden Nachfrage bei der Bahn führen. Daher bin ich überzeugt, dass wir eine erfolgreiche Zukunft vor uns haben! Wir wollen erstklassige Schienenprodukte anbieten, die punkto Service und Leistung einen Unterschied machen und die so gut sind, dass die Kunden automatisch die Schiene bevorzugen.

PERRIN: Ich habe mich immer dezidiert für eine wettbewerbsorientierte Bahn ein- >

gesetzt. Nur mit einer unternehmerischen Ausrichtung sind wir für unsere Kunden ein Partner auf Augenhöhe! Es geht darum, mit konkurrenzfähigen Angeboten möglichst viele Güter auf die Bahn zu bringen. Aber natürlich brauchen wir Voraussetzungen, die es uns ermöglichen, mit gleich langen Spiessen zu kämpfen. So muss etwa eine Bahninfrastruktur analog zur Strasse bezahlbar sein.

Die Bahn erzielt in der Schweiz im Vergleich zu anderen europäischen Ländern überdurchschnittlich hohe Marktanteile. Ist die Schweiz ein Vorbild?

PAUWELS: Ja, und zwar in zwei Bereichen: Erstens ist die Schweiz der lebende Beweis dafür, dass die Verlagerung klappt, wenn die politischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen stimmen. Auf der anderen Seite muss man sagen, dass SBB Cargo diese Möglichkeiten voll nutzt. Das Unternehmen ist Klassenbesten, wenn es um Qualität geht,

↑

«Die Industrie wird immer mehr auf die Grenzen des wachsenden Strassen- transports aufmerksam.»

GEERT PAUWELS

↓

und von einem Marktanteil von über 40 Prozent können wir nur träumen. In Gesprächen in Belgien erwähne ich die Schweiz oft als «Best Practice» in Europa.

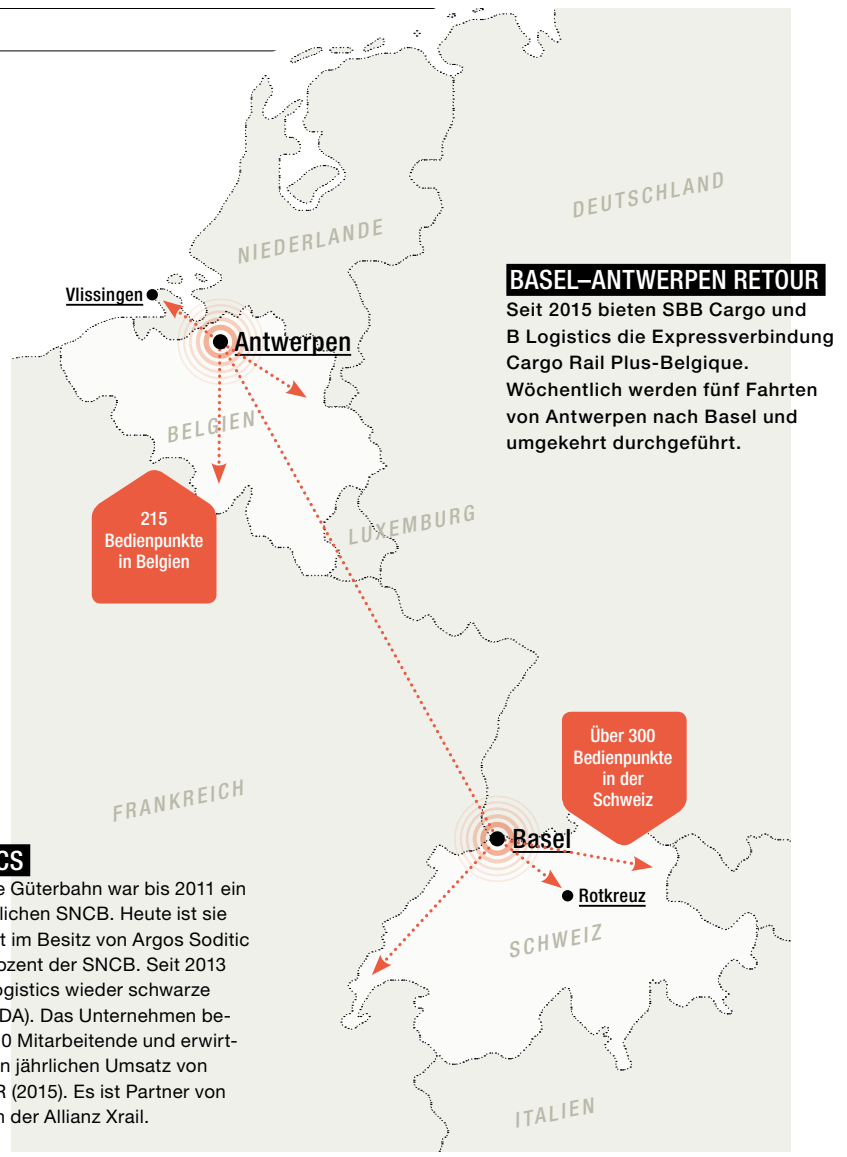
PERRIN: Das ist der Konsens in unserem Land: Kunden, Politik und Bevölkerung stehen geschlossen hinter der Bahn. Zudem sind wir fähig, auf dem dichten Netz rentabel zu fahren – selbst Güter, die gemäss Theoriebuch der Logistikbranche nicht per se für die Bahn prädestiniert sind.

PAUWELS: Staatliche Unterstützung ist zentral für die Verkehrsverlagerung, besonders für Produkte mit geringer oder gar keiner Marge: Kurzdistanzen, WLW. Wir

hoffen, dass wir die belgische Regierung zum Schweizer Modell hinführen können. Wir glauben, dass die Investitionen unserer Gesellschaft künftig Kosten in vielfacher Höhe ersparen wird.

Welche Aspekte sind aus Schweizer Sicht am belgischen Modell interessant?

PERRIN: Belgien hat einen starken Hafenteil und eine grosse Produktion im industriellen Bereich mit Massengütern und Schüttgut. Wir hingegen bewegen uns in einer Dienstleistungsgesellschaft, in der die schwerere Industrie allmählich verschwindet. Aber wenn es um logistische Abläufe geht – vom Buchen bis zum Einchecken von kapazitätsgeprüften Trassen mit Dreiphasenproduktion – sind wir sicherlich im Pulk der führenden Bahnen in Europa dabei. Wo uns die Belgier etwas voraus haben, ist bei den «Quick and dirty»-Lösungen: Einfach mal loslegen, ohne lange zu überlegen! Hier hat unsere Firmenkultur sicher Entwicklungspotenzial.



Die Topografie der beiden Länder könnte unterschiedlicher kaum sein. Was zeichnet die Situation in Belgien aus?

PAUWELS: Wie Nicolas sagt, bietet unsere geografische Lage in der Tat grosse Chancen. Dank den bedeutenden Seehäfen gibt es eine enorme Konzentration von Logistikströmen, und wir haben ja auch noch einige Industriebetriebe. Die kluge Bündelung von WLW und intermodalen Strömen bietet Wachstumschancen. Auch liegt der heutige Marktanteil der Schiene in Belgien gerade mal bei 8 Prozent. Das Potenzial für Wachstum ist also enorm!

Auch in Belgien ist der WLW rückläufig. Was tun Sie, um ihn am Leben zu erhalten?

PAUWELS: Der WLW leidet unter der Konkurrenz der Strasse, die mit niedrigen Dieselpreisen, Rationalisierungen und Outsourcing punktet. Dennoch bleibt er zentral für alle Industriezweige, besonders für die Chemie-, die Stahl- und die Automobil-

industrie. Wir haben unser Angebot gründlich überarbeitet, um ein ausgeglichenes Ergebnis zu erzielen und um die Qualität drastisch zu steigern. Anders als in der Schweiz sind 90 Prozent unseres WLW international ausgerichtet. Um die Ansprüche der Kunden zu erfüllen, entwickeln wir unter der Marke «Green Xpress Network» neue Schienenprodukte. Ich bin glücklich darüber, dass das erste Produkt der Swiss Xpress ist, den wir letztes Jahr zusammen mit SBB Cargo im Rahmen von Xrail aufgleist haben. Dank der tadellosen Qualität der Verbindung zwischen Antwerpen und Basel hat sich das Volumen unterdessen bereits vervierfacht!

Welche Strategie verfolgen Sie als Xrail-Partner?

PAUWELS: Vor kurzem haben wir unsere Produktionssysteme verbunden, um die Wagen bei Swiss Xpress von der Abfahrt bis zur Ankunft verfolgen zu können. Der nächste Schritt ist das gemeinsame Buchungssystem, das von den Xrail-Mitgliedern entwickelt wurde.

PERRIN: Wir wissen, was unsere Kunden wollen: gute und häufige Verbindungen, kurze Transitzeiten, wettbewerbsfähige Preise. Das Buchungssystem kann eine Hebelwirkung erzielen, indem es die Schiene benutzerfreundlicher macht und den grenzübergreifenden Transport verbessert. Bei der Umsetzung von WLW 2017 haben wir gespürt, wie sehr die Kunden eine bessere Planung begrüßen. Sie haben ihre Logistiksysteme auf die Schiene ausgerichtet und möchten die Vorteile optimal ausspielen.

Wie gross ist das Potenzial bei der Verkehrsverlagerung?

PAUWELS: Bis 2021 sollten wir 13 Prozent Marktanteil erreichen, das bedeutet eine Verdoppelung zum heutigen Volumen. Der transalpine Intermodale Güterverkehr von und nach Italien bietet sicherlich gute Chancen. Schwieriger ist es, auf Kurz- und Mittelstrecken zu wachsen, da der Markt hier stark umkämpft ist. Der direkte Konkurrent ist der LKW-Transport mit seinen tiefen Kosten und hoher Flexibilität. Da können wir nur mit Massifizie-

rung, hohen Taktfrequenzen, kurzen Umschlagszeiten und hoher Zuverlässigkeit mithalten.

Wie ist die Situation in der Schweiz?

PERRIN: Wir bewegen uns mit einem Marktanteil von 23 Prozent bereits auf sehr hohem Niveau. Es gibt also nicht Dutzende von Firmen, die wir noch nicht im Portfolio haben. Entwicklungspotenzial sehe ich beim Importverkehr. Heute kommt immer noch ein überproportional hoher Anteil über lange Distanzen auf der Strasse ins Land. Da gibt es vielversprechende Modelle

↑
«Es geht darum, mit konkurrenzfähigen Angeboten möglichst viele Güter auf die Bahn zu bringen.»

NICOLAS PERRIN

↓

wie den Swiss Split, das intermodale Anschluss- und Verteilsystem. Hier transportieren wir jährlich bereits rund 70 000 Container, was die Umwelt zusätzlich mit rund 4300 Tonnen CO₂ entlastet. Das zukünftige Terminal Basel Nord ist ein wesentlicher Baustein dafür.

PAUWELS: Die Industrie wird immer mehr auf die Grenzen des wachsenden Strassenverkehrs aufmerksam. «Just in time» kann von LKWs nicht mehr garantiert werden, viele Kunden schauen sich nach Alternativen um. Diese Chance müssen wir als Bahnunternehmer packen! Wir sind in der Lage, nachhaltige und sichere Lösungen anzubieten.

Mit einem Innovationsprogramm wollen Sie den Güterverkehr ins digitale Zeitalter befördern. Wie das?

PAUWELS: Wir müssen die Eisenbahnschlichtweg neu erfinden! Unsere Branche arbeitet mehr oder weniger mit Anlagen, die 20 bis 30 Jahre alt sind. Werden sie mit Sensoren ausgestattet, können sie zu einer

unbezahlbaren Informationsquelle werden. Bald werden die Kunden ihre Wagen selber buchen und jederzeit verfolgen können. Aber wir müssen noch viel weiter gehen: Das Kundenerlebnis für den Gütertransport muss so einfach werden, wie wenn Sie sich ein Zugbillet kaufen.

PERRIN: Beim intelligenten Güterwagen sind wir in einer Vorreiterrolle. Wir hoffen, dass andere Bahnen auf diesen Zug aufspringen werden. Die Digitalisierung bietet grosse Chancen, sowohl im Austausch mit dem Kunden wie in einem stärker automatisierten Bahnbetrieb. Unsere Branche ist gut beraten, wenn sie diese Entwicklungen aufnimmt und in transparente und kompetitive Angebote für die Kunden umsetzt.

Wo sehen Sie die Güterbahn im Jahr 2050?

PAUWELS: Die Schiene wird künftig grosse urbane Zentren verbinden und Güter in ein lokales multimodales Transportnetzwerk einspeisen. Der Bahnverkehr wird ohne Verzögerungen Grenzen queren und eine wettbewerbsfähige Alternative zum Luft- und Strassentransport bieten. Ich bin überzeugt, dass diese positive Entwicklung möglich ist und dass wir – SBB Cargo und B Logistics – zu den Firmen gehören, die den Unterschied ausmachen werden. —

Geert Pauwels, 42, ist seit 2008 CEO der belgischen Güterbahn. Er arbeitete als Analyst und Unternehmensberater bei McKinsey und war später Regierungsberater des belgischen Ministers für öffentliche Unternehmen. Er absolvierte einen «Master in economics» an der Universität von Antwerpen sowie einen «Master in international business» an der École de Management in Grenoble. Er ist verheiratet und Vater eines Sohns und einer Tochter.

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

Schotter



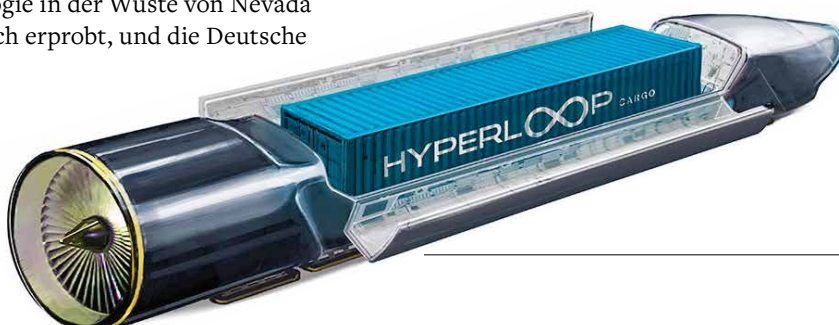
Für Mörtel die Bahn — Beim Import von Mörtel aus Österreich setzt das Bauchemieunternehmen Sika auch in Zukunft auf die Bahn. Vereinbart wurde bei der Vertragsverlängerung für 2017 und 2018 ein Transportvolumen von 12000 Tonnen pro Jahr.

HYPERLOOP ONE

Gigantische Rohrpost für Güter

Werden Güter und Passagiere bald mit bis zu 1220 km/h durch luftleere Röhren katapultiert? Mittels Magnetschwebetechnik will der kalifornische Vordenker und Tesla-Gründer Elon Musk die Bahn revolutionieren. Weltweit beschäftigen sich bereits diverse Firmen, Konsortien und Wissenschaftler mit der Entwicklung der Idee. So hat das Unternehmen Hyperloop One, zu dessen Investoren unter anderem General Electric und die französische Eisenbahngesellschaft SNCF gehören, kürzlich die Antriebs-Technologie in der Wüste von Nevada erfolgreich erprobt, und die Deutsche

Bahn erstellt eine Machbarkeitsstudie zum High-Speed-Güterverkehr für die Region Saudi-Arabien, Vereinigte Arabische Emirate und Katar. Auch Cargo Sous Terrain (CST), das Projekt für eine unterirdische Güterbahn im Schweizer Mittelland, hat eine Kooperation mit Hyperloop One vereinbart. Die Amerikaner sind – so CEO Rob Lloyd bei Vertragsabschluss – davon überzeugt, dass sich damit «die Zukunft der Logistik von Grund auf verändern wird». «Diese Partnerschaft bringt uns technologisch nach vorne», schwärmt CST-Präsident Peter Sutterlüti, der bis 2030 in der Schweiz ein nachhaltiges, privat finanziertes Gesamtlogistiksystem realisieren will.



GATEWAY BASEL NORD

Support aus Rotterdam

Der Seehafen Rotterdam und die Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) haben im September an den World Port Days in Rotterdam ihre Zusammenarbeit bekräftigt. Schwerpunkt der Absichtserklärung ist der Bau des trimodalen Containerterminals Gateway Basel Nord zur Stärkung des wichtigsten Güterverkehrskorridors Europas, Rotterdam–Basel–Genua. «Die Drehscheibe Basel in Verbindung mit dem Gotthard-Basistunnel wird den effizienten Gütertransport auf Wasser und Schiene weiter stärken», betonte Emile Hoogsteden, Direktor Containerverkehre, Stückgut und Logistik des Hafens Rotterdam.



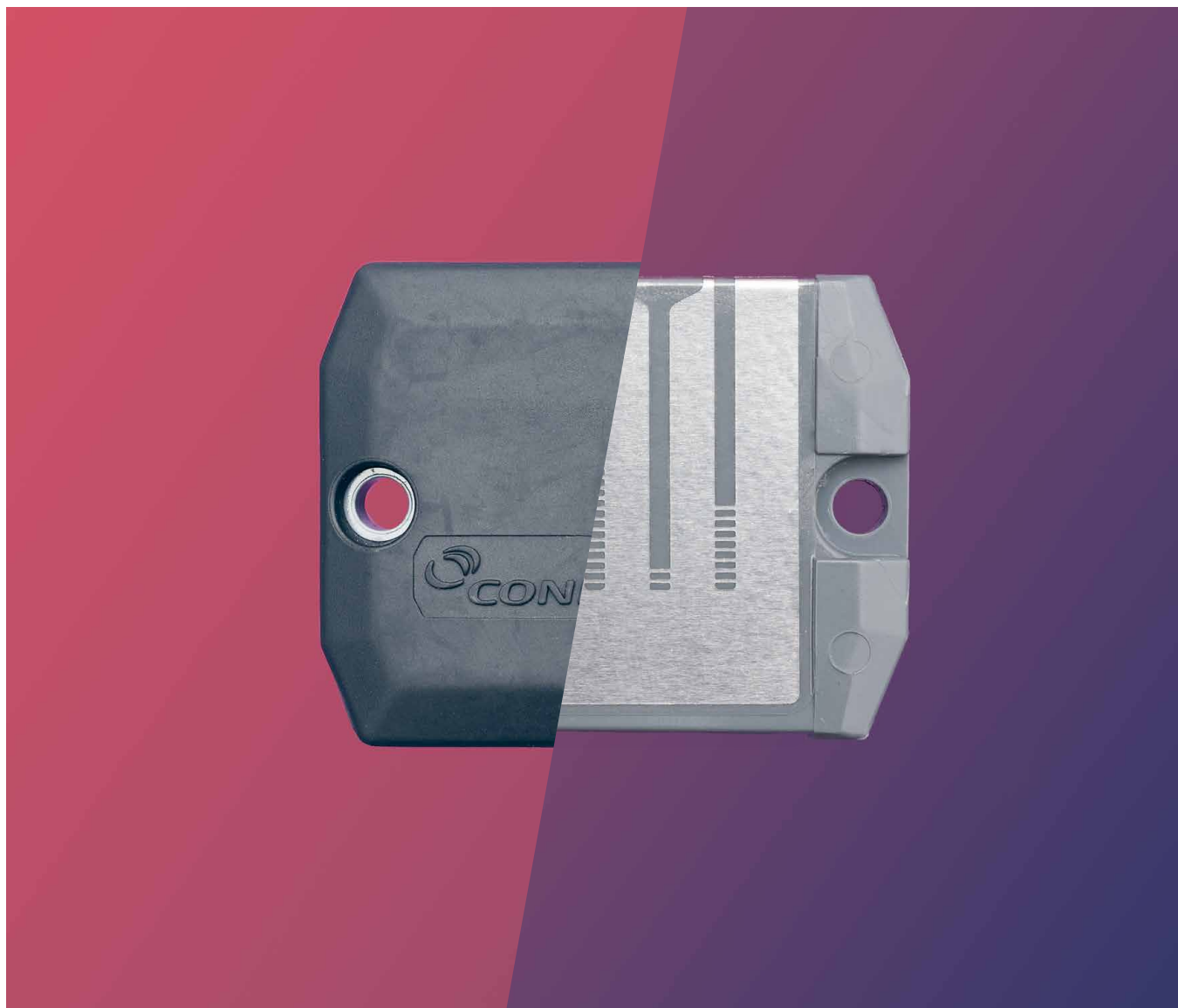
Panettone für alle!
Pünktlich zum grossen Fahrplanwechsel und zur Feier der Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels verteilt SBB Cargo im Bahnhof Basel Panettone direkt aus dem Tessin.

REFIT RE 620

Frischzellenkur für Cargo-Loks

25 Fahrzeuge des Typs Re 620 werden bis 2019 für je 1,58 Mio. Franken im Werk Bellinzona revidiert. Die von SBB Cargo im Binnenverkehr eingesetzten Loks bilden das Rückgrat des schweizerischen Wagenladungsverkehrs. Mit dem Refit wird ihre Lebensdauer um mindestens 15 Jahre verlängert.

Harte Schale, kluger Kern



Der RFID-Transponder «**IronsidesTMGlobal M4QT**» vom finnischen Hersteller Confidex ist kleiner als eine Kreditkarte, wiegt gerade mal 22 Gramm – und verwandelt einen über 50 Tonnen schweren Güterwagen in ein intelligentes Fahrzeug. Der Chip zur Radiofrequenzidentifikation (RFID) ist wasserdicht, schlagfest und funktioniert bei Temperaturen zwischen –40 und 85 Grad Celsius. Aktuell testet SBB Cargo das Trackingsystem für das Einscannen und elektronische Übermitteln von Wagennummern. Der RFID-Empfänger, der die Daten während der Zugfahrt übernehmen kann, ist direkt neben dem Gleis montiert. Die erfassten Echtzeit-Daten dienen der Optimierung der Logistikkette sowie der Prozesstransparenz gegenüber den Kunden.

Andrea Fürholz und Debora Hofer, Ruderinnen

Kraft, Eleganz, Teamwork

Text: Susanne Wagner

Fotografie: Simon Habegger

Es ist morgens um acht Uhr, der See ist noch glatt, die ersten Sonnenstrahlen glitzern. Andrea Fürholz und Debora Hofer ziehen konzentriert die Ruder durch das Wasser. Das klingt einfach, doch damit ihr schmales Boot blitzschnell über den See gleitet, müssen die Ruderschläge der Athletinnen absolut synchron miteinander sein. Die beiden Sportlerinnen sind nicht wegen der schönen Stimmung hier: Sie zählen zu den besten Ruderinnen ihres Alters in der ganzen Schweiz.

Hinten sitzt Debora Hofer, 19, aus dem bernischen Pohlern. Sie ist die Schlagfrau und gibt den Rhythmus vor. Andrea Fürholz nimmt den Takt auf und gibt möglichst viel Kraft hinein. «Das Schwierige am Rudern ist, dass jeder Teil des Schlags komplett gleichzeitig mit dem anderen erfolgen muss», sagt die Achtzehnjährige.

Wie gut dieses Teamwork klappt, zeigt der jüngste sportliche Erfolg des Duos: An ihrer ersten U23-Weltmeisterschaft in Rotterdam im vergangenen Sommer schafften sie auf Anhieb den hervorragenden neunten Rang. Dies ist umso erstaunlicher, als sie letzte Saison noch Doppelvierer mit vier Ruderinnen mit je zwei Rudern gefahren waren. Für die Saison 2016 teilte der Ruderverband Fürholz und Hofer in die Bootsklasse Zweier ohne Steuerfrau ein.

Gerade im Rudern sind Erfolge nur mit regelmässigem Training und einer bestens eingespielten Logistik möglich. An Wettkämpfe und in die mehrere Wochen dauernden Trainingslager reisen die Sportlerinnen meist per Bahn oder mit dem Vereinsbus. Die Ausrüstung der Boote ist individuell auf die Körpergrösse der Athletinnen abgestimmt. Der Einfachheit

halber bleiben die Boote im Bootshaus, alles andere wäre bei den rund 25 Kilogramm schweren und neun Meter langen Zweierbooten viel zu umständlich. Lediglich für die Wettkämpfe fährt die ganze Ausrüstung in einem eigens dafür gebauten Bootsanhänger mit. Oder per Containerschiff, wie etwa letztes Jahr, als sie an der Junioren-WM in Rio starteten und im Doppelvierer den fünften Rang erreichten.

Eine Frage der Schlagzahl

In der Trainingstasche von Debora Hofer befinden sich neben den Trainingskleidern und dem Rudereinteiler eine grosse Trinkflasche, die Sonnenbrille, Sonnencreme, zudem, je nach Jahreszeit, Langarmshirts,

↑
**Ihr gemeinsamer Traum
ist die Teilnahme an
den Olympischen Spielen
in Tokio 2020.**
↓

Gilets, lange Hosen, Skisocken und ein Stirnband. Ein besonders wichtiges Accessoire ist die Schlagzahluhr, ein kleiner Computer, der die Anzahl Schläge pro Minute, die Geschwindigkeit und die zurückgelegte Strecke anzeigt. Debora Hofer, die im Alter von zwölf Jahren mit dem Rudern angefangen hat, studiert Medizin und muss ihr aufwendiges Training sehr gut planen. Unter der Woche stehen sechs Trainings in Thun und Biel und am

Wochenende fünf Trainings in Sarnen auf dem Programm.

Auch die Sportgymnasiastin Andrea Fürholz hat mit wöchentlich 15 bis 25 Trainingsstunden einen vollen Terminkalender: Nach dem Vormittag an der Schule fährt sie mit der Bahn von Zürich nach Cham, wo sie rudert, Krafttraining macht oder zum Ausgleich joggt und Velo fährt. Jedes Wochenende ist sie frühmorgens auf dem Vierwaldstättersee. Die Tochter einer Ruderfamilie entschied sich nach ein paar Jahren Schwimmsport erst mit sechzehn Jahren fürs Rudern.

Mit wem die beiden Sportlerinnen nächste Saison trainieren werden, wissen sie noch nicht. In der Kategorie U23 legt man sich noch nicht auf eine Teampartnerin oder eine Bootskategorie fest, denn es geht darum, möglichst viel Erfahrung als Einer oder im Zweier- oder Vierermannschaftsboot zu sammeln. «Als Team braucht es grosses Vertrauen in die anderen, allein kann man nichts erreichen», sagt Debora Hofer.

Gemeinsam sind den beiden ein Traum und ihr langfristiges sportliches Ziel: die Teilnahme an den Olympischen Sommerspielen in Tokio 2020. —



«Allein kann man nichts erreichen»:
Andrea Fürholz (vorne) und Debora Hofer
beim Training auf dem Vierwaldstättersee.



SBB CFF FFS Cargo

Der neue Gotthardtunnel – das Herzstück im alpenquerenden Güterverkehr.

Gut kombiniert. Gut unterwegs.

www.sbbcargo.com



Durch und durch
die Schweiz.

gottardo2016.ch