

cargo

Klein und fein in Chiasso. Porträt der Tessiner Firma Newsped Transport & Logistics SA. 6

Inspektion in Chiasso und Basel. Unterwegs mit Zollbeamten und Taschenlampe. 10

Ohne Staus in Turin. Wie Zuschauer und Sportler an den Olympischen Spielen weiter kommen. 16

Unsere Stimme in Mailand. Sandra Sansotta, Supporterin des Beratungsteams in Italien. 18



Schotter. 4

Rotes Sofa für SBB Cargo. Roter Teppich für Adolf Ogi. Kalender, Broschüren, Zertifikate.

Klein, aber oho! 6

Wenige Angestellte verschieben bei der Firma Newsped in Chiasso viel Tonnage.

Mehr Transporteffizienz dank neuer Infrastruktur. 9

Carte Blanche für Giovanni Bertola, Vizepräsident der Schweizer Handelskammer in Italien.

Was fährt denn da durch Nacht und Wind? 10

Unterwegs mit den Zollkontrolleuren in Basel und Chiasso.

Neues Konzept im Wagenladungsverkehr Schweiz. 12

Nach unbefriedigendem Geschäftsgang fokussiert und spart das Unternehmen.

Vorfahrt für die Sicherheit. 14

Bericht von der diesjährigen ChemOil-Gefahrguttagung.

Bereit für die olympische Familie. 16

Paolo Balistreri sorgt dafür, dass in Turin im Februar 2006 alles rund läuft.

Neue Destinationen in Italien. 17

Ab dem 11. Dezember fährt SBB Cargo Melzo und Padua selber an.

Mit angenehmer Stimme aus Mailand. 18

Sandra Sansotta berät Kunden und Kollegen gleichermaßen kompetent.

Titelbild: Mineralwasser aus Italien für Schweizer Ladenregale – und gegen Schweizer Durst: Ein Mitarbeiter erfasst eine Getränkeladung.

Sie wünschen ein Gratisabonnement?

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

Änderung von Adresse oder Abonnement

Bitte schicken Sie die Originaletikette zusammen mit der Angabe der gewünschten Änderung (Adresse, Anzahl Exemplare, Sprache etc.) per Fax +41 (0)51 229 00 69 oder mit der Post an:

SBB Cargo, Logistikmagazin cargo,
G-MS-MK, Elsässertor, 4065 Basel, Schweiz

Impressum.

cargo 4 | 05. Dezember 2005. Das Logistikmagazin von SBB Cargo erscheint viermal pro Jahr in Deutsch, Französisch, Italienisch. **Auflage** 30 000 Exemplare. **Redaktion** Martin Radtke (Leitung), Stephan Appenzeller, Marcel Hänggi, Urs (Longo) Hofer, Benno Grüter, Erwin Rosenast, Christoph Rytz, Tom Schaich. **Grafik/Satz** Favo Werbeagentur, Basel. **Litho** ExactaPro, Arlesheim. **Druck** Stämpfli AG, Bern. **Redaktionsadresse** SBB Cargo, «Redaktion Logistikmagazin cargo», 4065 Basel, Schweiz, Telefon +41 (0)51 229 06 55, Fax +41 (0)51 229 06 66, cargomagazin@sbb.ch, www.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.



«Die weltweit einzigartig dichte
Zustellstruktur **bleibt bestehen.**»

Liebe Leserin, lieber Leser

SBB Cargo sichert mit dem Projekt Fokus im innerschweizerischen Wagenladungsverkehr ab Juni 2006 weiterhin 95 Prozent der heute transportierten Wagen. Neu durchschnittlich alle 10 Kilometer bedienen wir auf dem SBB-Netz weiterhin 323 Zustellpunkte. Damit bleibt die weltweit einzigartig dichte Zustellstruktur bestehen. Der Abbau von rund 5 Prozent der Wagentransporte trifft die Zustellungen von nicht kostendeckend verrechenbaren, einzelnen Wagen, vielfach in Freiverladen.

Wir bedauern, diesen Schritt tun zu müssen, aber der Verkehrs- und Umsatzrückgang in dieser innerschweizerischen Sparte zwingt uns, das Wagenladungsnetz neu aufzubauen. Die Umsetzung des Projekts Fokus erfolgt im Gespräch mit den Kunden. Damit stellen wir sicher, dass wir mit neuen, flexibleren Zustellformen möglichst viel Verkehr auf den Schienen halten können, ohne Millionendefizite.

Die Realisierung des Projekts Fokus wird ab Januar 2006 eingeleitet. Vor Ende Jahr will die schweizerische Politik in ihrer jährlichen Budgetberatung diskutieren, ob sie die Realisierung des Projekts Fokus vermeiden und das heutige, defizitäre Netz mit 510 Zustellpunkten neu mittels einer Subvention von über 90 Millionen Schweizer Franken (60 Millionen Euro) bestellen will.

Als erstes «Projekt» werden wir die nicht direkt produktiven Kosten um rund 30 Millionen Schweizer Franken (20 Millionen Euro) senken.

Zudem: Vom Projekt Fokus nicht betroffen sind die Netze für die Schweizerische Post und die Zuckerindustrie, aber auch das Netz «Cargo Express» für den Handel, für Stückgutpediteure und Cargo Domino-Transporte. Fokus

tastet auch die Ganzzüge in der Schweiz und im Import-, Export- sowie Transitverkehr nicht an. Hier wird SBB Cargo mit ihren Tochterunternehmen in Deutschland und Italien (SBB Cargo Deutschland und SBB Cargo Italia) ein Wachstum von über 20 Prozent ausweisen.

Ich bin überzeugt, dass wir mit diesen Projekten die Basis für die Zukunft von SBB Cargo stärken und für Sie eine attraktive Lieferantin für Gütertransporte bleiben oder werden können.

Ihr

Daniel Nordmann
Leiter SBB Cargo



Rotes Sofa für Paul Wittenbrink in Berlin.

Am 22. Deutschen Logistik-Kongress in Berlin.

Der bedeutendste Kongress für europäische Logistikfachleute, der Deutsche Logistik-Kongress, fand vom 19. bis 21. Oktober 2005 in Berlin statt. SBB Cargo präsentierte ihre Leistungen.

Regelmässig nehmen am Kongress der Bundesvereinigung für Logistik (BVL) mehr als 2500 Führungskräfte der Branche und über 200 Medienvertreter teil. Paul Wittenbrink, Mitglied der Geschäftsleitung und Leiter Marketing & Sales, vertrat SBB Cargo auf dem roten Sofa der «Deutschen Verkehrszeitung DVZ».

Wichtige Zertifikate erneuert.

SBB Cargo hat ihr Qualitätszertifikat erneuert und die Sicherheitsüberprüfung des Bundesamts für Verkehr (BAV) bestanden. Das Zertifikat gilt für die nächsten drei Jahre.

Die externe Überprüfung der Qualität und der Sicherheit hat für SBB Cargo grosse Bedeutung. Die Bescheinigungen zeigen die hohen Qualitäts- und Sicherheitsstandards, die das Unternehmen erfüllt und nach denen gearbeitet wird. Beispielsweise vergibt die chemische Industrie Aufträge nur an zertifizierte Unternehmen. Die regelmässige Kontrolle der Sicherheit ist die Grundlage für die Betriebsbewilligung des BAV. Überprüft wird, ob alle Bedingungen für einen sicheren und zuverlässigen Bahnbetrieb gewährleistet und die gesetzlichen Vorgaben richtig umgesetzt sind.

SBB Cargo ist seit 1996 nach der ISO-Norm 9001 zertifiziert.



Der andere Blick auf den Güterverkehr.

Gérard Pétremand fotografierte den SBB Cargo-Kalender 2006. Er zeigt den Güterverkehr aus seiner ganz eigenen Perspektive.

Ist es die Wirklichkeit oder ein Modell? Der Genfer Fotograf und Künstler Gérard Pétremand lässt den Betrachter seiner Motive mehr als einen Augenblick innehalten. Für den SBB Cargo-Kalender 2006 hat er unter anderem in Estavayer-le-Lac, Hüntwangen oder Dillingen den Transport von Rohstoffen und damit den Beitrag von SBB Cargo zur Wertschöpfung der Kunden fotografiert. In seinem ganz eigenen Stil. Er spielt mit Schärfe und Distanz und lässt so den Betrachter für den ersten Moment im Glauben, eine Modelllandschaft zu sehen.

Interessenten können den Kalender mit einer Vorauszahlung bestellen. Die Lieferung erfolgt Anfang Dezember.

SBB Cargo AG, 4065 Basel, Schweiz
Postkonto 17-667220-5
Vermerk «Kalender 2006»

Schweiz: 45 Franken / Europa: 33 Euro
(inkl. MwSt. und Versandkosten)

Ein roter Teppich für Adolf Ogi.

Lokomotivführer werden: Diesen Bubentraum hatte Adolf Ogi, Uno-Sonderbeauftragter für Sport, Entwicklung und Frieden und ehemaliger Bundesrat der Schweiz. SBB Cargo hat geholfen, den Traum für einen Tag wahr werden zu lassen.

Das Schweizer Fernsehen hat dem Uno-Sonderbeauftragten einen Tag bei der SBB geschenkt. Mitte September nahm Adolf Ogi das Geschenk an und besuchte auch SBB Cargo. Er setzte sich zunächst in die Kabine eines Kranführers und verlud unter sachkundiger Anleitung Container des kombinierten Verkehrs vom Lastwagen auf den Shuttlezug, den SBB Cargo von Basel nach Rotterdam fährt. Danach begleitete Adolf Ogi einen Lokomotivführer bei seiner täglichen Arbeit mit einer Diesellokomotive Am 843 in den Birsfelder Hafen. Hier wird ein Grossteil des Mineralölimports in die Schweiz verladen.



Foto: Guy Perrenoud

Alt Bundesrat Adolf Ogi in einer Am 843.

Neuer Geschäftssitz in Duisburg offiziell eingeweiht.

Anfang November wurde der neue Geschäftssitz von SBB Cargo Deutschland in Duisburg offiziell eingeweiht. Dabei hat die Duisburger Bürgermeisterin Doris Janicki im Beisein des Duisburger Oberbürgermeisters Adolf Sauerland eine moderne Zweisystemlokomotive Re 482 auf den Namen «Duisburg» getauft. Nicolas Perrin, stellvertretender Leiter von SBB Cargo, überbrachte die Glückwünsche des Schweizer Mutterhauses.

Seit Juni 2005 hat SBB Cargo Deutschland seinen Hauptsitz in Duisburg. Der Standort liegt auf der Nord-Süd-Achse und gehört zu den wichtigsten logistischen Drehscheiben Deutschlands. 40 Prozent der deutschen Nord-Süd-Verkehre kommen aus Nordrhein-Westfalen. Der grösste Binnenhafen Europas ermöglicht SBB Cargo eine hervorragende Anbindung an die Westhäfen der Nordsee.



Foto: Jens Thiem

Bürgermeisterin Doris Janicki mit Ausbildungslokfürer Jan Bölke.

Neue Publikation: Service Rollmaterial.

Die Publikation «Wer bei uns warten lässt, fährt länger» beschreibt, welche Leistungen der SBB Cargo-Bereich Service Rollmaterial seinen Kunden anbietet.

Lokomotiven und Güterwagen müssen unterhalten und repariert werden. Dafür ist bei SBB Cargo der Bereich Service Rollmaterial zuständig. Die reich bebilderte Publikation stellt den Bereich vor und zeigt, zum Teil tabellarisch, sein Dienstleistungsangebot.

Die Broschüre kann ab sofort kostenlos bestellt oder heruntergeladen werden unter

► www.sbbcargo.com/publi



Service Rollmaterial stellt sein Angebot vor.



Klein, aber oho!

Die Tessiner Firma Newsped ist an der Plattform Desio zur grössten Kundin von SBB Cargo im Süd-Nord-Verkehr avanciert.

Small is beautiful – und flexibler als die Grossen. Das beweist die Newsped Transport & Logistics SA. Sie sitzt in Chiasso-Brogeda am gleichnamigen Lastwagengrenzpunkt Schweiz–Italien. Durch das Nadelöhr zwingen sich 90 Prozent aller Strassentransporter auf dieser Achse. Ein erheblicher Teil des Newsped-Verkehrs rollt auf der Schiene. In ihrem europäischen Netz spielen auch die Südhäfen Genua, Venedig, Livorno und La Spezia tragende Rollen.

In Newspeds Zentrale arbeiten zwar nur sieben Köpfe. Diese steuern aber beachtliche Tonnagen einer weit gefächerten Güterpalette. Allein das Lastwagenkerngeschäft in beide Richtungen zwischen der Schweiz und Italien summiert sich auf monatlich über 300 Trucks mit bis zu 8000 Tonnen Ladung. Deren Ein- und Ausfuhrverzollung liegt in den Händen eines Partners im nahen Stabio.

Tor zur Lombardei.

Als operative Bahnverkehrsbasis fungieren die Magazzini Desio Brianza (MDB), auch Centro Logistico Integrato Milano Nord genannt. Der 95 000 Quadratmeter umfassende Komplex gehört zu den wichtigsten Schiene–Strasse–Drehscheiben der Lombardei. Knapp zwei Drittel seiner Gesamtfläche sind überdacht. Der komplett ausgestattete Logistikpark der MDB erbringt alle assoziierten Dienstleistungen vom Zusammenstellen und Rangieren der Züge über den Güterumschlag zwischen Strasse und Schiene bis zur Lagerhaltung. Er verfügt über Direktanschluss an die Bahnstrecke Mailand–Chiasso, die bedeutendste zwischen Italien und Nordeuropa.

Newsped (die Wortcollage steht für «Neue Spedition») hatte im Frühjahr 2004 alle operativen Belange in Desio an die MDB ausgelagert. «SBB Cargo ist die primäre Nutzerin dieser Anlage. Auf sie entfallen vier Fünftel unserer Schienenaktivitäten», sagt der Amministratore Delegato der MDB, Tiziano Pietrucci. «Newsped Transport & Logistics wiederum ist unser erster und grösster Kunde im Süd-Nord-Verkehr an dieser Plattform», ergänzt Francesco Meroni. Der 42-Jährige ist als Mitglied des Marketing- und Beratungsteams von SBB Cargo in Mailand für die Betreuung dieses Kunden zuständig.

Tomatenmark, Teigwagen, Olivenöl.

Neben anderen MDB-Services nutzt Newsped in diesem Areal 500 Quadratmeter zur Transitlagerung italienischer Exportladung, die per Lastwagen eintrifft, bevor sie von SBB Cargo in die Schweiz weitergeführt wird. Die Fracht besteht in erster Linie aus Konsumgütern und

Nahrungsmitteln, allen voran Tomatenmark, Teigwaren und Olivenöl, aber auch aus Mineralwasser, Wein und Spirituosen. Eine Ausnahme im Newsped-Portfolio bilden italienische Modeartikel, die nach ihrer Anlieferung im Zollfreilager

«**Unseren Kunden ist die Ladungssicherheit wichtig. Darum setzen wir nur gedeckte Wagen mit Trennwänden ein.**»

Claudio Galfetti

des Logistikparks unter Verschluss bleiben. Auf Weisung des Empfängers überstellt Newsped die Ware per Lastwagen zu den Flughäfen Mailand, Rom, Frankfurt oder Paris, von wo aus sie in alle Welt ausgeflogen wird. Das Spezialgeschäft umfasst jährlich 15 000 bis 20 000 Kartons unterschiedlicher Grössen.

Im Monatsdurchschnitt bringt Newsped per SBB Cargo von und nach Desio 60 bis 70 Wagons mit 3000 Tonnen Fracht auf die Reise. «Unsere Hauptkunden, führende Schweizer Detaillisten, messen der Ladungssicherheit grosse Bedeutung bei. Darum setzen wir nur gedeckte Wagen mit Trennwänden ein», sagt Geschäftsführer Claudio Galfetti. Mittelfristig will er mit SBB Cargo, nicht zuletzt «wegen unserer guten Kooperation», seine Nordverkehre auf Deutschland, vor allem in die Räume Mannheim und Frankfurt, ausweiten.

Claudio Galfetti, 48, gehörte im November

2001 zu den Gründern der Firma, ebenso die Disponentin Cinzia Pedio und der Verkaufschef Adolfo Cappelletti. Letzterer gilt dank seinem profunden Know-how als «Grand Old Man der Wein- und Spirituosenpedition». Das will etwas heissen, denn Newsped ist in diesem Segment Spitzenreiterin im Grossraum Chiasso.

Glassand, Mais, Holz.

Sinngemäss umgekehrt laufen Newspeds Nord–Süd-Transporte. Zum Beispiel befördert SBB Cargo in ihrem Auftrag monatlich etwa 400 Tonnen aus den Benelux-Staaten stammenden Glassand nach Desio. Von dort wird er per Lastwagen an italienische, überwiegend toskanische Kristallmanufakturen verteilt.

Die Minifirma mit der Maxipalette unterhält, teilweise per SBB Cargo, noch andere Schienenverkehre. So speditiert Newsped mit SBB Cargo jährlich 30 000 bis 40 000 Tonnen Schweizer Stammholz zu Empfängern auf der Apenninen-Halbinsel sowie 10 000 Tonnen italienischen Mais zu Weiterverarbeitungsbetrieben im Kanton Bern. Newsped betreut auch Holzimporte aus dem EU-Raum. Das Geschäft liegt bei der in Como domizilierten italienischen D.W.A. s.r.l., die sie im Mai 2002 gekauft hatte. Diese bringt mit ausländischen Bahngesellschaften jährlich 25 000 Tonnen aus Belgien, bis zu 60 000 Tonnen aus Frankreich und 10 000 Tonnen aus Osteuropa ins Land. 80 Prozent sind Stamm-, der Rest ist Schnittholz. D.W.A. fertigt zudem Lastwagentransporte aus der EU ab.

Eisenschrott, Zement, Gips.

Daneben betätigt sich Newsped in mehreren bilateralen Schienenverkehren mit Eisenschrott, Zement, Gips, Zellulose und gebrauchter Kleidung zwischen der Schweiz und Italien als reine Verzollungsagentin. Das vielseitige Engagement hat ihr einen Platz im Toptrio der in Chiasso ansässigen Bahnspediteure beschert. Apropos ▶



Von links: Claudio Galfetti, Adolfo Cappelletti, Tiziano Pietrucci, Francesco Meroni.



Italienisches Wasser gegen Schweizer Durst in den Magazzini Desio Brianza.

Flexibilität: «Newsped ist ein moderner Betrieb. Sein Management steht jeder Innovation aufgeschlossen gegenüber. Als ich Claudio Galfetti über unseren Plan informierte, im Spätherbst 2005 einen neuen Verkehr von und nach neun italienischen Plattformen einzurichten, war er sofort Feuer und Flamme», erzählt Francesco Meroni.

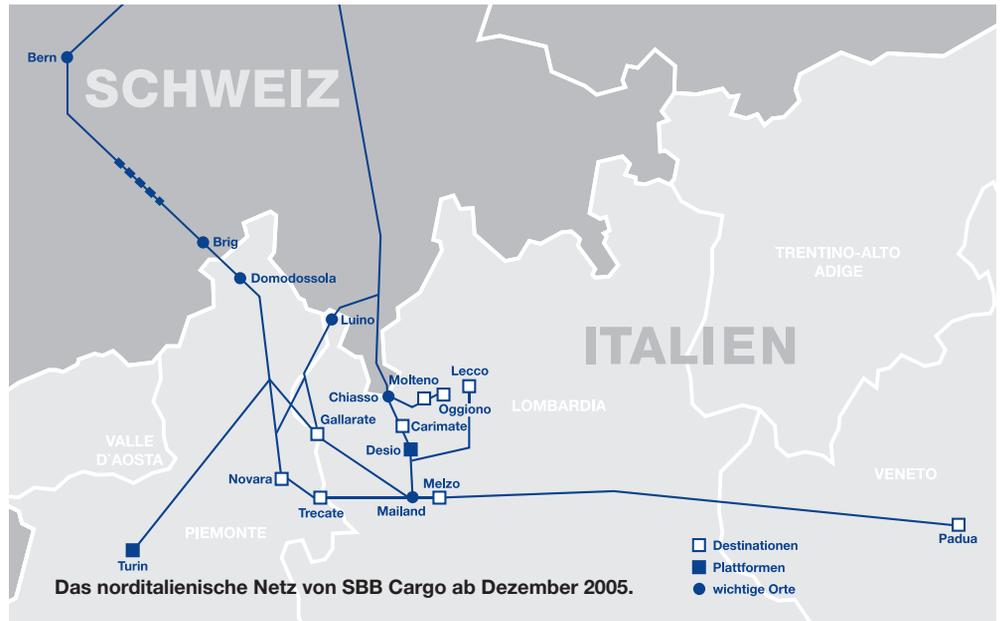
Lehre bei der Bahn.

Meroni und Galfetti kennen sich seit Mitte der 90er-Jahre. Sie verbindet neben einem persönlichen Vertrauensverhältnis auch «Kollegialität»: Galfettis Berufslaufbahn hatte einst mit einer dreijährigen SBB-Lehre zum Betriebsdisponenten im Personen- und Güterverkehr begonnen. Nach gut fünfzehnjähriger SBB-Zugehörigkeit, an die er sich gern erinnert, wechselte Galfetti 1990 zu Danzas in Chiasso.

Vor Übernahme seiner heutigen Position hatte er zweieinhalb Jahre als Filialleiter Chiasso und Direktor Schienenverkehre Italien für Kühne + Nagel zwei Hüte getragen. Als er bei Newsped einstieg, war sein damaliger Kühne + Nagel-Mitarbeiter Cappelletti, der Weinlogistiker par excellence, mit von der Partie. Seither kommen Newsped dessen Spezialkenntnisse der Beförderung edler Tropfen in Kartons, Kesselwagen, Tank-Lkw und Hochsee-Produktetankern zugute.

Text: Wilf Seifert.

Fotos: Hansjörg Egger, Wilf Seifert.



Nach Turin.

Ab dem 1. Quartal 2006 fährt SBB Cargo neu auch nach Turin. Am Standort Sant'Ambrogio bei Turin stehen modernste Umschlagmöglichkeiten für unterschiedlichste Güterarten zur Verfügung.

Neben der Region Lombardei gehört auch das Piemont mit Turin zu den wichtigen Wirtschaftsstandorten in Italien. Mit dem Fahrplanwechsel fährt SBB Cargo Turin-Avigliana/Sant'Ambrogio offiziell an. Hier schlägt die Firma Gleiscar S.p.A. die Güter um. Als Infrastruktur der Plattform stehen Hallengleise, ein Freiverladegleis, Krananlagen mit einer Nutzlast von 30 Tonnen, Lagerhallen und gegen 100 Strassenfahrzeuge zur Verfügung. Die Produktpalette, die umgeschlagen werden kann, reichen von Stahlhalbfabrikaten (Coils, Walzdraht, Knüppel, Bramen, Pakete) über Handelsgüter, Container bis zu Papierrollen und Massengüter. Derzeit prüft SBB Cargo, ob weitere Destinationen im Raum Turin angefahren werden können. Im Vordergrund steht der Interporto bei Turin-Orbassano.

Rund ein Dutzend Anschlüsse in Italien.

Das Netz von SBB Cargo in Italien wächst. Neben Turin führt SBB Cargo ab dem Fahrplanwechsel Züge in Eigenregie nach Melzo und Padua (siehe Seite 17). Insgesamt umfasst das Angebot in Italien neu 11 Destinationen. Weiterhin angefahren werden Novara und Gallarate im kombinierten Verkehr. Weitere Destinationen sind Molteno und Oggiono für Stahltransporte, Treocate für Brennstofftransporte, Lecco für Stahl- und Holztransporte. Autozüge werden nach Carimate geführt. Dazu kommen die Plattformen Desio und Turin für Handelsgüter und Stahl.

Text: Martin Radtke. Grafik: Favo.

Liberalisierung des Eisenbahnverkehrs und **Bau grosser Infrastrukturen.**



Giovanni Bertola

ist Vizepräsident der Schweizer Handelskammer in Italien (CCSI).

Hauptaufgabe der Handelskammer ist die Förderung und Entwicklung der Handels-, Industrie- und Wirtschaftsbeziehungen zwischen den beiden Ländern. Die Handelskammer bietet Unternehmen Dienstleistungen in verschiedenen Ressorts an. Der Schwerpunkt liegt in den Bereichen Recht und Verwaltung. Spezifische Fragestellungen werden in Ad-hoc-Beratungen bearbeitet und geklärt.

Die Umsetzung grosser Infrastrukturmassnahmen wird zusammen mit der Liberalisierung des Eisenbahnnetzes einen wichtigen Schub für die Steigerung der Effizienz des Schienentransports auslösen. Dies soll die Wettbewerbsfähigkeit gegenüber dem Strassentransport weiter erhöhen.

Die Liberalisierung des Schienengüterverkehrs ist ein wichtiger Schritt zur Öffnung des Transportmarkts. Das bringt verschiedene Vorteile: höhere Effizienz, Kostensenkungen, höhere Zuverlässigkeit, alleinige Verantwortung zwischen Abfahrts- und Ankunftsort.

Die Eisenbahn nutzt elektrische Energie. Das hat gegenüber dem Strassenverkehr zwei weitere grundlegende Vorteile auf dem Weg zur so genannten nachhaltigen Entwicklung:

- Ökologie: Senkung der Emission von Schadstoffen in die Atmosphäre.
- Energieersparnis: Auch unter Berücksichtigung der gesamten Energiekette verbraucht ein Elektromotor bei gleicher Leistung und gleichen Fahrbedingungen weniger als halb so viel Energie wie ein Dieselmotor.

Investitionen in die Infrastruktur.

Die Modernisierung des Simplontunnels und der Neubau des Lötschberg- und des Gotthardbasistunnels sowie die weiteren dazu gehörenden Infrastrukturprojekte erlauben, dass die Vorteile des Schienenverkehrs bestmöglich genutzt werden können. Die Projekte erfordern enorme Investitionen der beteiligten Länder. Es ist daher unerlässlich, dass die beteiligten Investoren gemeinsam Prioritäten festlegen und die Projekte auf koordinierte, rationelle und effiziente Weise umsetzen.

Impulse entlang den Verkehrsachsen.

Diese Verkehrsachsen werden Impulse geben für das Wirtschaftswachstum in allen Regionen, die sie durchqueren. Gegenwärtig erleben in Norditalien die intermodalen Umschlagplätze

und Logistikpole einen starken Aufschwung. Sie bieten den dortigen Unternehmen grossartige Möglichkeiten und einen wichtigen Wettbewerbsvorteil.

Die Schweizer Handelskammer in Italien unterstützt und fördert seit mehreren Jahren über Veranstaltungen und Diskussionen diese für eine bessere Entwicklung der Wirtschaft und des Handels grundlegenden Themen und legt dabei besonderes Augenmerk auf die Abschnitte

«**Gegenwärtig erleben in Norditalien die intermodalen Umschlagplätze und Logistikpole einen starken Aufschwung.**»

Giovanni Bertola

in Italien und der Schweiz. Die Schweizer Handelskammer in Italien ist Mitglied der «Gemeinschaft der Handelskammern der Achse 24 Genua–Rotterdam». Diese neu gegründete Gemeinschaft will gegenüber dem europäischen Koordinator mit Information und Aufklärung sowohl in den betroffenen Gebieten als auch auf der Gemeinschaftsebene eine unterstützende Funktion ausüben.

Die Schweizer Handelskammer in Italien, die ausserdem Mitglied der Assoziation ACG Gotthard ist, hat die Absicht, in naher Zukunft eine Veranstaltung zum Bau des Gotthardbasistunnels in der Schweiz zu organisieren. Damit will sie vertiefende Diskussionen anstossen und frühzeitig Herausforderungen angehen, die ein Projekt in dieser Grössenordnung begleiten.



Was fährt denn da durch **Nacht und Wind?**

55 Millionen Tonnen transportiert SBB Cargo jährlich. Vieles davon grenzüberschreitend. Ein Augenschein mit dem Zoll in Basel und Chiasso.

«Schweizer Zoll, Grüezi. Führen Sie Waren mit? Bitte öffnen Sie Ihren Kofferraum.» Nicht ganz so, aber fast: Was dem Autofahrer auf dem Rückweg aus dem Ausland in die Heimat widerfahren kann, kennt auch der Güterverkehr auf den Schienen.

Donnerstagabend, kurz nach 22 Uhr im Rangierbahnhof Basel. Die Zollfachleute Patricia Stutzmann und Roman Dörr machen sich auf den Weg vom Dienstgebäude ins Gleisfeld. Vor

kurzem ist der Güterzug 44 603 mit 19 Waggons aus Deutschland eingetroffen. Stutzmann und Dörr wollen mit Stichproben überprüfen, ob in den Waggons auch das ist, was auf den Frachtpapieren steht: eine so genannte Zollrevision. Mit ihnen unterwegs ist René Spühler, Visiteur von SBB Cargo. Er ist dafür verantwortlich, dass die Türen und Tore der Waggons korrekt geöffnet und auch wieder geschlossen werden.

Schwedisches Papier für Verpackung.

Bereits beim ersten Wagon kommt Spühler zum Einsatz. In einem Kraftakt stemmt er die Schiebewand des mit «Nordwaggon» beschrifteten Güterwagens auf. Zum Vorschein kommen knapp mannshohe Papierrollen. Hergestellt von einem schwedischen Papierkonzern, ist die Fracht unterwegs vom holländischen Terneuzen nach Romont (Kanton Freiburg). Zollfachfrau Stutzmann klettert in den Wagon und öffnet den



Vereinfachung für die Kunden.

Ganz ähnlich die Situation im Süden. Auch hier werden die Züge nur stichprobenweise kontrolliert. Im Verkehr nach Italien beispielsweise von der Guardia di Finanza in Begleitung eines spezialisierten Cargo-Mitarbeiters.

Für die Kunden von SBB Cargo hat sich der administrative Aufwand beim Grenzübertritt in diesem Jahr auf ein Minimum reduziert, nachdem sich die Tochtergesellschaften in Italien und Deutschland zur Teilnahme am vereinfachten gemeinschaftlichen Versandverfahren, kurz vgVV, qualifiziert haben. Das vgVV bringt eine wesentliche Vereinfachung der Zollformalitäten. Es müssen keine T-Versandmeldungen/NCTS mehr er-

« Der internationale Frachtbrief beziehungsweise der Übergabeschein für den Kombiverkehr gilt zugleich als Zolldokument. »

stellt werden. Der internationale Frachtbrief CIM beziehungsweise der Übergabeschein TR für den kombinierten Verkehr dient im vgVV zugleich als Zolldokument.

Zurück nach Basel. Der ganze Zug ist ein bunter Querschnitt durch Waren und Destinationen. Neben Papier und Tabak sind da auch leere Fässer unterwegs von Brühl in Deutschland nach Monthey im Wallis. Oder gut verzurrte Acetylen-Gasflaschen von Geleen-Lutterade in

Holland nach Dagmersellen (Kanton Luzern). Im Zug eingereicht sind auch verschiedene Tankwagen mit Chemikalien. «Davon müssen und wollen wir die Finger lassen», so Dörr. Will der Zoll die Ware überprüfen, erfolgt die Kontrolle des Wageninhalts am Domizil des Kunden.

Vor allem Massengüter.

Nicht nur beladene Wagen sind von Interesse, auch leere. Zum Abschluss der Kontrolle öffnet Spühler einen Wagen, der bereits eine sehr lange Reise hinter sich hat. Gestartet in Chirk, einem Ort zwischen Birmingham und Liverpool, ist der Vierachser nach der Fahrt durch den Kaltunnel nun unterwegs nach Menznau im Luzerner Hinterland. Mit vereintem Handlampenlicht kontrollieren Dörr und Stutzmann, ob da nicht noch was im Wagen versteckt ist.

Ausser Luft ist wirklich nichts drin, und so macht sich die kleine Truppe nach knapp einer Stunde auf den Rückweg ins Dienstgebäude. Unterwegs erzählen Dörr und Stutzmann, was sie am häufigsten antreffen und kontrollieren: «Es sind vor allem Massengüter wie Waschmittel, Getreideflocken, Papier, Konservendosen, Zucker, Schrott.» Unregelmässigkeiten kämen sehr selten vor.

Stutzmann und Dörr entlassen den Güterverkehr in das Dunkel der Nacht und löschen ihre Handlampen.

Text: Michael Blum. Fotos: Georg Anderhub.

Schutzumschlag einer der Rollen. Kurze Diskussion mit Kollege Dörr, dann ein Nicken. Alles in Ordnung. Dokumente und Ware stimmen überein.

Beim nächsten Wagen, den das Zweierteam kontrolliert, lässt bereits der Geruch auf die Ladung schliessen. Ein leicht süsslicher Tabakduft liegt in der Luft. Auch hier öffnet Visiteur Spühler den mit «Inter Ferry Boats Zeebrugge» beschrifteten Wagen. Darin sind Kartonboxen gestapelt. «Da sind ganze Tabakblätter drin», weiss Dörr aus Erfahrung. Die Fracht ist unterwegs von Rosendaal in Holland nach Onnens-Bonvillars am Neuenburger See. Auch hier haben Dörr und Stutzmann nichts einzuwenden.



Nächtlicher Kontrollgang mit Taschenlampe am Zoll von Basel.



Neues Konzept im Wagenladungsverkehr Schweiz.

SBB Cargo fokussiert das Bedienungsnetz im Wagenladungsverkehr Schweiz flächendeckend auf die Bedürfnisse der verladenden Wirtschaft. Das Unternehmen hat überdies eine Kostenreduktion in den nicht direkt operativen Bereichen beschlossen. Das Kostensenkungsprogramm ist die Reaktion auf die unbefriedigende Geschäftsentwicklung.

Bis im Juni 2006 sollen bei SBB Cargo 590 Stellen abgebaut werden, weitere 60 Stellen bei SBB Infrastruktur. Der Abbau erfolgt ohne Entlassungen. Insgesamt erwartet SBB Cargo von diesen und weiteren Massnahmen eine Ergebnisverbesserung von 85 Millionen Franken (57 Millionen Euro) pro Jahr und eine konkurrenzfähige Kostenstruktur. Für das laufende Jahr wird mit einem Verlust im hohen zweistelligen Millionenbereich gerechnet, zusätzlich fallen Rückstellungen für die beschlossene Restrukturierung an. Dank den Massnahmen erwartet SBB Cargo ab 2007 ein ausgeglichenes Finanzergebnis.

Fallende Preise, steigender Druck auf Kosten.

Das Verhältnis zwischen Erträgen und Kosten hat sich bei SBB Cargo verschlechtert und hat zu einem massiv negativen Finanzergebnis geführt. Die Gründe für die unbefriedigende Geschäftsentwicklung von SBB Cargo liegen einerseits in den fallenden Preisen, dem Nachfragerückgang, den Optimierungsanstrengungen der Kunden und den Produktivitätsfortschritten der Strasse. Im Wettbewerb zwischen Strasse und Schiene andererseits verschärfte der Konkurrenzdruck sich schneller als erwartet. Die Strasse verbesserte mit der Erhöhung der Gewichtslimite auf 40 Tonnen ihre Produktivität massiv; die Erhöhung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe hat sie nur ungenügend kompensiert. Dies führte für den Schienenverkehr zu einem Konkurrenznachteil und damit für SBB Cargo zu einem schnell und stark wachsenden Druck auf die Kostenstruktur. SBB Cargo konnte die negative Preisentwicklung und die Ertragseinbussen in der Vergangenheit zum Teil mit Produktivitätsfortschritten kompensieren, zum Beispiel durch die Einführung des Neuen Wagenladungsverkehrs. Eine andere Stütze bildeten die Subventionen des Bundes für den Wagenladungsverkehr. Diese sanken bis 2008 auf null. Damit fällt auf der Ertragsseite eine wichtige Kompensationsmöglichkeit für die fallenden Preise weg.

Massnahme Senkung der Strukturkosten.

Mit einem Abbau in den nicht direkt operativen Bereichen passt SBB Cargo ihre Kosten der veränderten Umsatz- und Ertragssituation an. Dies betrifft die klassischen Overhead-Bereiche und weitere zentrale Funktionen wie Produktionsplanung und -steuerung, Auftragsabwicklung und IT. Optimierungen werden sowohl in der Zentrale Basel als auch in der Fläche angestrebt. SBB Cargo senkt in den untersuchten Bereichen die Strukturkosten um rund 30 Millionen Franken (20 Millionen Euro) und erhöht damit seine Konkurrenzfähigkeit am Markt.

Massnahme Fokussierung Wagenladungsverkehr Schweiz.

Zusätzlich muss SBB Cargo die Kosten für das Bedienungsnetz im Wagenladungsverkehr Schweiz senken. SBB Cargo richtet das Bedienungsnetz neu flächendeckend an den Bedürfnissen der verladenden Wirtschaft aus. Verschiedene Varianten wurden eingehend überprüft. Dabei wurden betroffene Kunden einbezogen. Das Ergebnis: Die optimale Grösse des Bedienungsnetzes von SBB Cargo liegt bei 323 Punkten, dem so genannten Grundnetz Plus. Durch neue Produktionskonzepte wie Ring- und Sammelzüge wird es unter bestimmten Voraussetzungen (zum Beispiel Flexibilität der Kunden, Mindestmenge pro Zustellung) möglich sein, zusätzlich einzelne Punkte ausserhalb des «Grundnetzes Plus» anzufahren. In diesem Sinne erar-

« Die Strasse verbesserte mit der Erhöhung der Gewichtslimite ihre Produktivität auf Kosten der Schiene erheblich. »»

beitet SBB Cargo mit verschiedenen Kunden massgeschneiderte Lösungen. In jedem Fall ist die Voraussetzung für die Bedienung die Wirtschaftlichkeit.

Über das «Grundnetz Plus» kann SBB Cargo in Zukunft 95 Prozent des heutigen Verkehrsvolumens abwickeln. Mit der Einführung des «Grundnetzes Plus» beim Fahrplanwechsel 2006 am 28. Mai 2006 erwartet SBB Cargo eine Ergebnisverbesserung von jährlich 20–25 Millionen Franken (13–17 Millionen Euro).

Weitere Massnahmen.

Um die Kostenstruktur weiter zu verbessern, überprüft SBB Cargo auch den Bereich Service Rollmaterial. Die Arbeiten sind angelaufen. Entscheide werden im Frühjahr 2006 fallen. SBB Cargo erwartet durch die Umsetzung des Projekts Kosteneinsparungen in annähernd vergleichbarer Höhe wie beim Projekt Strukturkosten.

International führt SBB Cargo ihren Wachstumskurs fort und entwickelt die internationalen Verkehre weiter. Insbesondere vorangetrieben wird der branchenspezifische Aus- und Aufbau. SBB Cargo verstärkt dafür ihre Vertriebskapazitäten in Deutschland sowie Italien und arbeitet laufend an der Optimierung der Produktion im internationalen Verkehr.

Dank der Kostensenkungsmassnahmen erwartet SBB Cargo substantielle Ergebnisverbesserungen. Mit den Massnahmen wird SBB

Cargo ihre Kostenstruktur nachhaltig verbessern und auch im Wagenladungsverkehr Schweiz auf ein konkurrenzfähiges Niveau bringen.

Wagenladungsverkehr ist Herzstück.

Der Wagenladungsverkehr ist das Herzstück des Bahngüterverkehrs für die verladende Wirtschaft in der Schweiz. Er wird auch in Zukunft über 40 Prozent des Umsatzes von SBB Cargo ausmachen. SBB Cargo hat in diesem Bereich in den letzten Jahren Investitionen von rund 330 Millionen Franken (220 Millionen Euro) getätigt, davon über 210 Millionen Franken (140 Millionen Euro) für Güterwagen und 110 Millionen Franken (73 Millionen Euro) für Rangierloks. Mit den Produktionssystemen Ganzzugsverkehr und Cargo Expressnetz, mit Cargo Domino und den Kundennetzwerken erzielt SBB Cargo am Markt gute Ergebnisse. Dies strebt SBB Cargo auch im Wagenladungsverkehr an. Mit dem «Grundnetz Plus» kann SBB Cargo den Wagenladungsverkehr nachhaltig sichern, eigenwirtschaftlich und ohne Bundessubventionen betreiben, solange die Rahmenbedingungen (Nachtfahrverbot, 40-Tonnen-Limite, leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe) in dieser Form bestehen bleiben. Flexible Produktionskonzepte erlauben darüber hinaus massgeschneiderte Lösungen für Kunden.

- Grundnetz Plus
323 Bedienungspunkte



Zusätzlich bedient:

- ▶ Rund 70 Punkte, nur unter gewissen Voraussetzungen (z.B. flexible Zustellung, Mindestmengen) als Kundenlösung möglich, sofern wirtschaftlich.
- ▶ Punkte auf KTU-Netzen, nach Verhandlungen.

Text: Martin Radtke. Foto: Alain D. Boillat.

Sicherheit hat Vorfahrt.



Die diesjährige Gefahrguttagung von ChemOil Logistics stand im Zeichen technischer Verbesserungen am Rollmaterial und vorbeugender Massnahmen.

Schweizer Statistiken aus den 90er-Jahren über Bahnunfälle mit Gefahrgut zeigen, dass vier Fünftel aller Freisetzungen nach Entgleisungen auftraten. Auslöser der restlichen 20 Prozent waren Kollisionen. Möglicherweise hätte das Gros der Folgeschäden dieser Ereignisse abgewendet werden können, wenn die Wagen mit Entgleisungsdetektoren ausgerüstet gewesen wären. Darauf verwies Branchenfachmann François Le Fort vom Bundesamt für Verkehr (BAV) an der dritten jährlichen Gefahrguttagung, zu der SBB Cargo-Tochter ChemOil Logistics unlängst ins Tar-Ubag-Areal, «die grösste Tankstelle Helvetiens», geladen hatte. Das Kürzel verknüpft die Namen der Tankanlage Rümlang (Tar) und ihrer Unterflurbetankungsanlage Flughafen Zürich (Ubag).

Nach BAV-Erhebungen rollen jährlich rund 11 Millionen Tonnen gefährlicher Güter kreuz und

quer durch die Schweiz. 1 Prozent des Schweizer Schienennetzes gilt für Gefahrguttransporte als «inakzeptabel», 15 Prozent sind «im Übergangsbereich angesiedelt». Das spezielle BAV-Augenmerk gilt drei Kategorien: brennbaren Flüssigkeiten, vorwiegend Mineralölen (65 Prozent), brennbaren, druckverflüssigten Gasen wie Propan (4 Prozent) sowie humantoxischen, druckverflüssigten Gasen, allen voran Chlorgas und Schwefeldioxid (0,8 Prozent).

Bauliche Verbesserungen.

In seinem Referat «Erhöhte Sicherheit beim Gefahrguttransport auf der Schiene» widmete sich Le Fort unter anderem den aktuellen und künftigen Anforderungen an Chlorkesselwagen, denen eine «zehnmal höhere Sicherheitsausstattung abverlangt» werde. Das diesbezügliche Massnahmenpaket umfasse Energie absorbie-

rende Elemente, Puffer, Untergestelle, Tankböden, Schutzschilde, Domdeckel, Armaturen und angeschweisste Anbauteile, präzisierte er.

Auch Klaus Hill, Gefahrgutbeauftragter von SBB Cargo, thematisierte in seinem Vortrag die «grosse Gefahr des Leitstoffes Chlor». Das BAV konkretisierte zurzeit die baulichen Anforderungen an die neue Chlorkesselwagen-Generation und diskutierte die Spezifikationen mit den betreffenden Chemieunternehmen und Wagenbesitzern. Die strukturellen Verbesserungen seien bereits in der RID 2005 (Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter) verankert oder würden sich in der RID 2007 wiederfinden.

Weiterentwickelte Drehgestelle wie jenes, das 2004 am zweiten ChemOil-Logistics-Gefahrguttag im Werk Rheinfelden der Josef Meyer Waggon AG zu besichtigen war, und solche die



beispielsweise über eine kontinuierliche Diagnose und Entgleisungsdetektion verfügen, kosten etwa doppelt so viel wie ihre konventionellen Pendanten. Verbesserte Sicherheitsmassnahmen gebe es nicht zum Nulltarif. Dieser ökonomische Aspekt müsse ins Kalkül einbezogen werden, sagte Hill.

Vorbeugung und mobile Kontrollen.

Das Grunddilemma, mit dem sich der Carrier konfrontiert sieht, ist die ambivalente Haltung der Öffentlichkeit gegenüber dem Thema Gefahrguttransporte. Hill brachte es auf diesen Nenner: «Praktisch jeder akzeptiert ihre wirtschaftliche Notwendigkeit, vorausgesetzt, sie führen nicht an seinem Haus vorbei.» SBB Cargo forciert die Einhaltung aller internationalen und nationalen Gefahrgut-Transportvorschriften. Flankiert durch die Störfallverordnung, hatte sie bereits Anfang der 90er-Jahre mit der Dokumentation von Risikoeinschätzungen und Sicherheitsmassnahmen für ihre Strecken begonnen. Kernziel war und bleibt die Verhinderung

von Unfällen. Treten sie dennoch ein – «Es ist unmöglich», sagte Hill, «solche Ereignisse gänzlich auszuschliessen» –, so gilt es, ihr Ausmass zu minimieren. Im Vorgriff darauf hatte SBB Cargo ein flächendeckendes Unfallmanagement ins Leben gerufen.

**« Es ist unmöglich,
Unfälle vollkommen aus-
zuschliessen. »»**

Klaus Hill

Hill zeigte den Arbeitsmodus der zur SBB-Division Infrastruktur gehörenden Mobilen Gefahrgutequipe auf. Sie sei autorisiert, alle Netzbewerber mittels Stichproben auf die Einhaltung der Gefahrgutvorschriften zu überprüfen und die Resultate offen zu legen. Hinzu kämen unangemeldete BAV-Kontrollen. «Bei schwerwiegenden Mängeln wird dem Eisenbahnverkehrs-

unternehmen die Weiterfahrt bis zur Behebung untersagt», erklärte er.

Gestützt auf Problemanalysen, entwickelt SBB Cargo Präventivmassnahmen. Daran arbeiten interne Gefahrgutexpertenkreise, die Steuergruppe Gefahrgutverlader sowie der Internationale Gefahrgutexpertenkreis mit. Hills Resümee: Erstens sind Gefahrguttransporte auf der Schiene durch nahezu lückenlose Kontrollsysteme noch sicherer geworden. Zweitens gilt die Eisenbahn aus sicherheitstechnischer und ökologischer Sicht als prädestinierter Gefahrgutcarrier. Zudem verfügt SBB Cargo über wachsameres, engagiertes Personal. Dieses kann nicht durch die Technik ersetzt werden.

Text: Wilf Seifert. Fotos: Wilf Seifert, ChemOil.



Eine grosse, grosse Familie.

Tausend Busse, Sonderzüge im Halbstundentakt, Simulationen und SMS-Dienste: Wie während der Olympischen Spiele in Turin der Verkehrskollaps abgewendet werden soll.

Dieses Abenteuer beginnt am 10. Februar 2006 und dauert siebzehn Tage: Die zwanzigsten Olympischen Winterspiele. Doch das Gros der Arbeit ist vollbracht, wenn im Turiner Stadio Olimpico das olympische Feuer gezündet wird. Falls sich die Kalkulationen der vier Jahre Vorbereitungszeit als richtig, die Aufrufe an Zuschauer, aufs Auto zu verzichten, als wirksam erweisen, so kann Paolo Balistreri dem Abenteuer ruhig entgegenblicken.

Balistreri zeichnet für die Logistik der Turiner Winterspiele verantwortlich. Seine Aufgabe umreist er so: «Wir haben vom Internationalen Olympischen Komitee den Auftrag, die Mobilität der Olympischen Familie und der Zuschauer zu gewährleisten – und dürfen dabei natürlich die Bedürfnisse der anderen Menschen in der Region nicht vernachlässigen.» Die grösste logistische Herausforderung sei der Transport der Men-

schen. Das Material lässt sich zu einem guten Teil schon vorher in Stellung bringen, und wenn der Personentransport reibungslos läuft, wird auch der Gütertransport während des Grossanlasses kein Problem darstellen.

Über eine Million Menschen.

Doch die olympische ist eine grosse «Familie»: 5200 Athleten mit Betreuern, 3500 Offizielle, 4000 Mitarbeiter des OK, 11 000 Medienvertreter, 4000 Sponsoren, 16 000 Freiwillige, also fast 44 000 Personen. Dazu werden 1,2 Millionen Zuschauer erwartet. Diese Menschen bewegen sich zwischen Turin, den Wettkampforten in den Alpen und dem Flughafen Caselle, wobei der entfernteste Austragungsort, Bardonecchia, rund 100 Kilometer von Turin entfernt liegt.

«Wenn am ersten Wettkampftag in den Bergen alle 60 000 erwarteten Personen mit dem

Auto kämen, würde der Verkehr des Tals innert einer halben Stunde zusammenbrechen», sagt Balistreri. In Zusammenarbeit mit den lokalen, regionalen und nationalen Verkehrsunternehmen wurde deshalb ein eindrückliches System von Extrazügen, Bussen und Shuttles entwickelt. Auf dem Rückgrat des olympischen Personentransports in den Alpen, der Dorsale Olimpica Montana, werden Busse zwischen rund um die Uhr im Zehnminutentakt verkehren. Zwischen Turin und Bardonecchia sind stündlich zwei Züge mit je tausend Plätzen vorgesehen.

Der private Autoverkehr wird an den Autobahnausfahrten gefiltert: Nur Einheimische mit Bewilligung werden auf das Regionalstrassensystem gelassen. Die anderen werden auf Parkings gesammelt, von wo Shuttlebusse zu den Wettkampforten respektive ins Stadtzentrum verkehren.

Das Verkehrsnetz der Verkehrsbetriebe von Turin wird vorübergehend um 750 000 zusätzliche Tram-, Bus- und Shuttlekilometer erweitert. Der Flughafen Caselle wurde renoviert, je zehn neue Check-In-Schalter und Abflug-Gates wurden errichtet. Fast 1000 Busse aus ganz Italien werden während der Spiele zusätzlich zum regulären öffentlichen Verkehr im Einsatz sein – zum Vergleich: Im ganzen Piemont ohne Turin verkehren zu Normalzeiten 1400 öffentliche Busse. Und schliesslich wird – und das dürfte die Kinder

« Wir dürfen
die Bedürfnisse der
Einheimischen
nicht vernachlässigen. »

Paolo Balistreri

besonders freuen – der Schulverkehr in der Region wegfallen. Die Schulen bleiben nämlich geschlossen.

SMS und Leuchtanzeigen.

Die Zahlen sind beeindruckend – «Noch nie», sagt Balistreri, «wurde der öffentliche Verkehr für olympische Winterspiele derart ausgebaut» –, doch die Arbeit der Planer bestand nicht nur aus Strassenkilometern, zusätzlichen Bussen und Sonderzügen. Um abzuschätzen, wie die Personenströme sich bewegen werden, wurden Computersimulationen eingesetzt, was es erlaubte, flexibel zu planen: «Wir verfügten erst ein halbes Jahr vor der Eröffnung über ausreichend genaue Schätzungen über die Zahl der Gäste», erklärt Balistreri. Während der Spiele werden Verkehrsleitzentralen allfällige Engpässe erfassen und Informationen über Leuchtanzeigen und per SMS an die Verkehrsteilnehmer sofort weitergeben.

Wie das Abenteuer ausgehen wird? Wenn der Verkehr in den Nachrichten über die Spiele kein Thema sein wird, dürfte es als gelungen gelten.



Paolo Balistreri, 48, ist Architekt und Spezialist für die Kombination verschiedener Verkehrssysteme. Er arbeitet normalerweise für den Unternehmerverband Confindustria Piemontese, Abteilung Verkehr. Seit 2002 ist er Chef Logistik und Transport im Toroc, dem Organisationskomitee der Olympischen Winterspiele Turin 2006.

Text: Marcel Hänggi. Illustration: Michael Meister.

Melzo und Padua – zwei neue Destinationen in Italien.



Foto: Hansjörg Egger

Wird neu von SBB Cargo angefahren: Melzo in der Region Mailand.

Im Auftrag von ERS Railways fährt SBB Cargo ab Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2005 Containerzüge in eigener Transportverantwortung und mit eigenen Lokomotiven von Basel nach Melzo und Padua und in der jeweiligen Gegenrichtung.

Die Züge kommen direkt aus dem Hafen Rotterdam, wo die Container grösstenteils vom Schiff auf Bahnwagen verladen werden, um ihre Reise nach Süden anzutreten, respektive sie gehen aus Italien kommend in Richtung Norden mit Endbestimmung Rotterdam. Während ERS Railways die Züge auf dem nördlichen Streckenabschnitt fährt, übernimmt SBB Cargo den Hin- und Rücktransport zwischen Basel und Melzo im Raum Mailand sowie zwischen Basel und Padua. Mit Padua fährt SBB Cargo nun auch eine Stadt im Nordosten des Veneto an. Der Aktionsradius von SBB Cargo in Italien wird somit stark erweitert.

Das gute Preis-Leistungs-Verhältnis und die zuverlässige Transportqualität bewegen ERS Railways, die Kooperation mit SBB Cargo fortzusetzen. Dass SBB Cargo ab Dezember in alleiniger Transportverantwortung und ohne Unterfrachtführer in Italien fahren kann, ist ein weiterer Pluspunkt. «Dank der Eigenproduktion sind wir einziger Ansprechpartner für unsere Kunden. Wir

reduzieren die Schnittstellen und sind effizienter», erklärt Key Account Managerin Naja Dreisler.

Pro Woche werden neun bis zehn Zugspare auf der Strecke Basel–Melzo und vier bis fünf Zugspare auf der Strecke Basel–Padua gefahren. Eingesetzt werden Loks vom Typ Re 474 der Firma Siemens. Der Abtransport zum Endkunden und die Zuführung zu den Terminals in Melzo und in Padua, wo die Container umgeschlagen werden, finden auf der Strasse statt.

Mit der Firma ERS Railways, die im Auftrag von European Rail Shuttle (ERS) fährt, verbindet SBB Cargo seit 2004 eine gute Partnerschaft. European Rail Shuttle ist auf den Bahngüterverkehr zwischen Rotterdam sowie den deutschen Nordseehäfen und achtzehn verschiedenen Destinationen in ganz Europa spezialisiert. Das Unternehmen fährt 280 Züge pro Woche.

Text: Antje Gessner.



Die wohlthuende Stimme in Mailand.

Sandra Sansotta agiert als Supporterin des Kundenberatungsteams in Mailand rasch und geschickt. Dabei kann sie auf ihre Schweizer Wurzeln und lange Erfahrungen in Italien zurückgreifen.

Sandra Sansotta ist schnell. Ein Klingelton genügt und die Telefonleitung geht auf. «SBB Cargo Milano, Sandra Sansotta», eröffnet ihre sympathische Stimme das Gespräch. Das weiche Timbre lässt kaum italienisches Temperament vermuten. «Ich bin ein ruhiger Typ. Als erste Anlaufstelle im Beratungsteam Mailand trifft es sich gut, ein gewisses Mass an Standvermögen zu haben», sagt sie über ihr ausgeglichenes Naturell. Die Gelassenheit und Ruhe führt auf Berner Wurzeln zurück, die ihre Jugend prägten und auf die sie als Doppelbürgerin der Schweiz und Italiens gerne zählt. «Eines nach dem anderen», sagt sie sich während hektischer Zeiten in breitem Berndeutsch. Sie spreche und denke in Deutsch und Italienisch, sagt sie – je nachdem wie sie angedredet werde oder woran sie arbeite.

Mit Taktik zur raschen Tat.

Ruhe, Überblick und im richtigen Moment zielgerichtetes Handeln sind gute Voraussetzungen an der Schnittstelle zwischen Kunden, Verkaufsspezialisten und Bahnkollegen aus dem In- und Ausland. Über den Tisch von Sandra Sansotta geht viel. Priorität haben jedoch Kundenanliegen. Sind ihre vier Kollegen und der Leiter des Beratungsteams unterwegs, nimmt sie sich der Anfragen der Kunden an. «Oft wünschen die Kunden Auskunft über Offerten. Oder sie brauchen Unterstützung, wenn sie das erste Mal mit Cis-Online einen Wagen buchen», sagt Sandra Sansotta. Das brauche viel Einfühlungsvermögen und profunde Kenntnisse. Die Beratungsspezialisten wiederum schätzen es, wenn die Formalitäten für die Offerten in die Wege

geleitet werden oder etwa erste Absprachen für Transporte für Verkehre im Open access mit SBB Cargo Italia oder in Kooperation mit Trenitalia bereits erledigt sind.

Diplomatie bewegt mehr.

Sandra Sansotta mit ihrer langjährigen Erfahrung im Bahngeschäft kennt die Nuancen der verschiedenen Mentalitäten. «Man muss wissen, wann in Italien im Umgang mit den Behörden eine E-Mail genügt und wann ein Gang zum Schalter oder ein persönlicher Besuch notwendig ist», erklärt sie. Dieses Fingerspitzengefühl, gepaart mit der stoischen Ruhe, macht sie zu einer wichtigen Stütze im Beratungsteam Mailand. Auch die Schweizer Cargo-Kollegen in Basel oder im Kunden Service Center (KSC)

Freiburg finden bei Sandra Sansotta zuverlässig Antworten, sei es zur Unterstützung bei Übersetzungen oder seien es Auskünfte zu Formalitäten in Italien. «Sandra weiss es», heisst es dann», sagt sie lachend. «Schliesslich arbeite ich seit 21 Jahren bei der SBB.» Bei Streckenunterbrüchen, beispielsweise nach Unwettern, müsse man unverzüglich wissen, an wen man sich wende. Und wie man vorgehe: «Bei den Italienern gelangt man kaum direkt zum Thema; Small-Talk gehört zur Höflichkeit. Italiener sind lebhafter. Bei den Schweizern und Deutschen geht das viel direkter, etwa im Stil: «Guten Morgen, ich brauche ...». Interkulturelle Zusammenarbeit erfordert taktisches und diplomatisches Geschick.

Unüblich für italienische Gepflogenheiten, steht die Telefonleitung vom Beratungsteam Mailand bereits ab 8 Uhr morgens offen. Bis 17 Uhr

« Man muss wissen, wann im Umgang mit den Behörden eine E-Mail und wann ein Gang zum Schalter angezeigt ist. »»

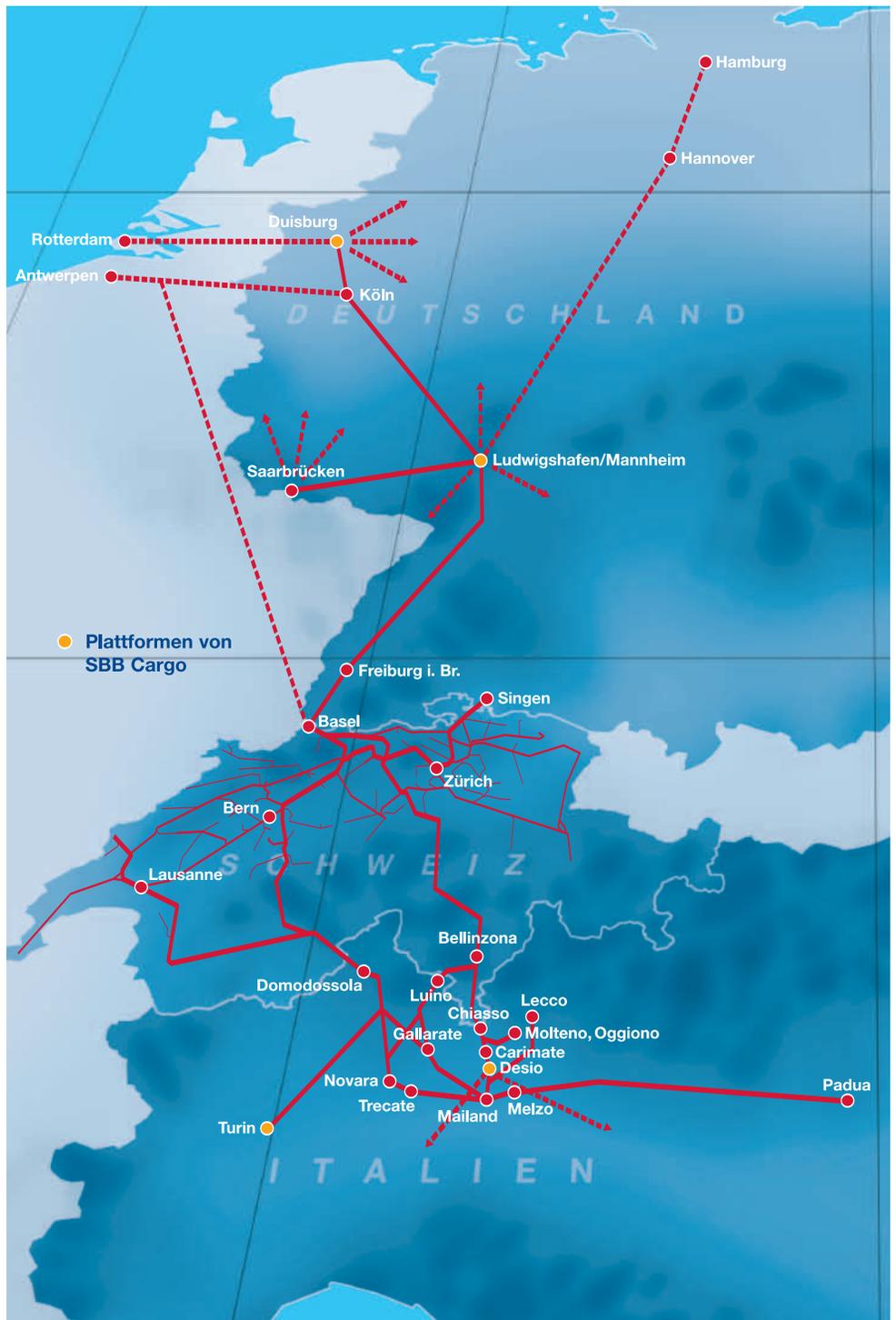
Sandra Sansotta

ist Sandra Sansotta durchgehend erreichbar. Wer zuvor oder später anruft, wird automatisch auf ihr Mobiltelefon umgeschaltet. «Dringende Kundenanliegen haben immer Priorität», sagt sie zu der permanenten Hotline. Da sie nahe an der Schweizer Grenze wohnt, sieht sie von Mailand an Arbeitstagen wenig. Ein Shopping in der Modemetropole steht gelegentlich an einem Samstag an. Weil – so gehört es sich für eine Supporterin des Beratungsteams – ihre Bodenständigkeit auch in einem Faible für Schuhe Ausdruck findet.

Sandra Sansotta.

Die in Bern aufgewachsene Italo-Schweizerin stiess 1984 nach einer kaufmännischen Lehre zur Bahn. Ihr SBB-Debüt absolvierte sie mit ihren perfekten Kenntnissen in Deutsch, Französisch und Italienisch als Sprachsekretärin beim bahnärztlichen Dienst. 1988 wechselte sie zu SBB Cargo in Bern. 1992 wurde sie an die damalige Generalvertretung in Mailand berufen. Ihrer Liebe und den italienischen Wurzeln folgend, entschied sich Sandra Sansotta für diese berufliche Herausforderung und etablierte sich als Supporterin des Mailänder Beratungsteams. Die Mutter zweier Kinder im Alter von acht und vierzehn Jahren wohnt mit ihrer Familie nahe der Schweizer Grenze.

Text: Susanne Perren. Foto: Hansjörg Egger.



Kunden Service Center:

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

Marketing & Sales:

Verkauf CH (ohne Tessin)
Postfach
4065 Basel
Schweiz
Tel. 0800 707 100
Fax 0800 707 010
cargo@sbb.ch

**Für Italien:
Verkaufsagentur Italien**
SBB Cargo Srl
Via Vittor Pisani 7
20124 Milano
Italia

Verkauf Tessin:
Tel. 0800 864 360
Fax 0800 864 361
Italien:
Tel. +39 02 6749 0097
Fax +39 02 6710 1183
sales.italy@sbb.ch

**Für Deutschland:
Verkaufsagentur
Deutschland/Benelux**
SBB Cargo GmbH
Schifferstrasse 200
47059 Duisburg
Deutschland
Tel. +49 (0)203 607 84 07
Fax +49 (0)203 607 84 09
deutschland@sbbcargo.com

Kombinierter Verkehr

Postfach
4065 Basel
Schweiz
Tel. Schweiz 0800 707 100
Fax Schweiz 0800 707 010
Tel. Europa 00800 7227 2224
Fax Europa 00800 7222 4329
cargo.verkauf@sbb.ch

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

Rollmaterialunterhalt:

Service Rollmaterial
Eisässertor
Centralbahnstrasse 4
4065 Basel
Schweiz
Tel. +41 (0)51 229 04 50
Fax +41 (0)51 229 04 59
vertrieb.servicerollmaterial@sbb.ch

Rechnen Sie mit uns.

↔ SBB CFF FFS Cargo

SBB Cargo macht möglich, dass es auch im Norden Süden ist. Und sorgt gleichzeitig für mehr als 20.000 Lastwagenfahrten weniger pro Tag. Rechnen Sie auch in Zukunft mit allem, was Ihnen schmeckt. www.sbbcargo.com

Für den Geschmack des Südens: SBB Cargo.