

# cargo

Das Logistikmagazin von SBB Cargo

4 | 10



**Erwartung.** 4  
Kunden und ihre Zukunftsszenarien.

**Planung.** 10  
Bahnnetze für die Zukunft.

**Erweiterung.** 12  
Ein Gateway für die Zukunft.

**Optimierung.** 14  
Tunnels für die Zukunft.



## Bild der Saison.

### Bildschirmschoner: jetzt downloaden.

Tauben fühlen sich heimisch in Industrielandschaften. Dieser Schnappschuss gelang unserem Fotografen Bernhard Lochmatter auf dem Umschlags- und Verladeterminale Niederglatt. Über das Terminal der Zukunft, das Gateway Limmattal, lesen Sie auf Seite 12.

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





## Wichtige Meilensteine.

Liebe Leserin, lieber Leser

«Prognosen sind schwierig, besonders wenn sie die Zukunft betreffen.» Von wem dieser Satz stammt, ist unklar; er wird unter anderem dem Schriftsteller Mark Twain und dem Komiker Karl Valentin zugeschrieben.

«Prognosen sind schwierig, besonders wenn sie Tunnels betreffen» wäre auch zutreffend. SBB Cargo bereitet sich auf die grossen Schritte im Transitverkehr vor: Die neue Gesellschaft SBB Cargo International mit dem Partner Hupac wird Anfang 2011 Realität. 2017 wird der Gotthardbasistunnel eröffnet, und damit wird der Nord-Süd-Verkehr eine neue Dimension erhalten. Allerdings wird mit dieser Eröffnung ein Veränderungsprozess nicht abgeschlossen, im Gegenteil: Damit beginnt er erst. Die Nord-Süd-Achse durch die Schweiz wird sich über Jahre weiterentwickeln. Projekte wie der Ausbau auf 4 Meter Eckhöhe, 750 Meter lange Züge oder mehr Kapazität auf den Zufahrtsstrecken müssen im Interesse der Güterverkehrsbranche dringend realisiert werden.

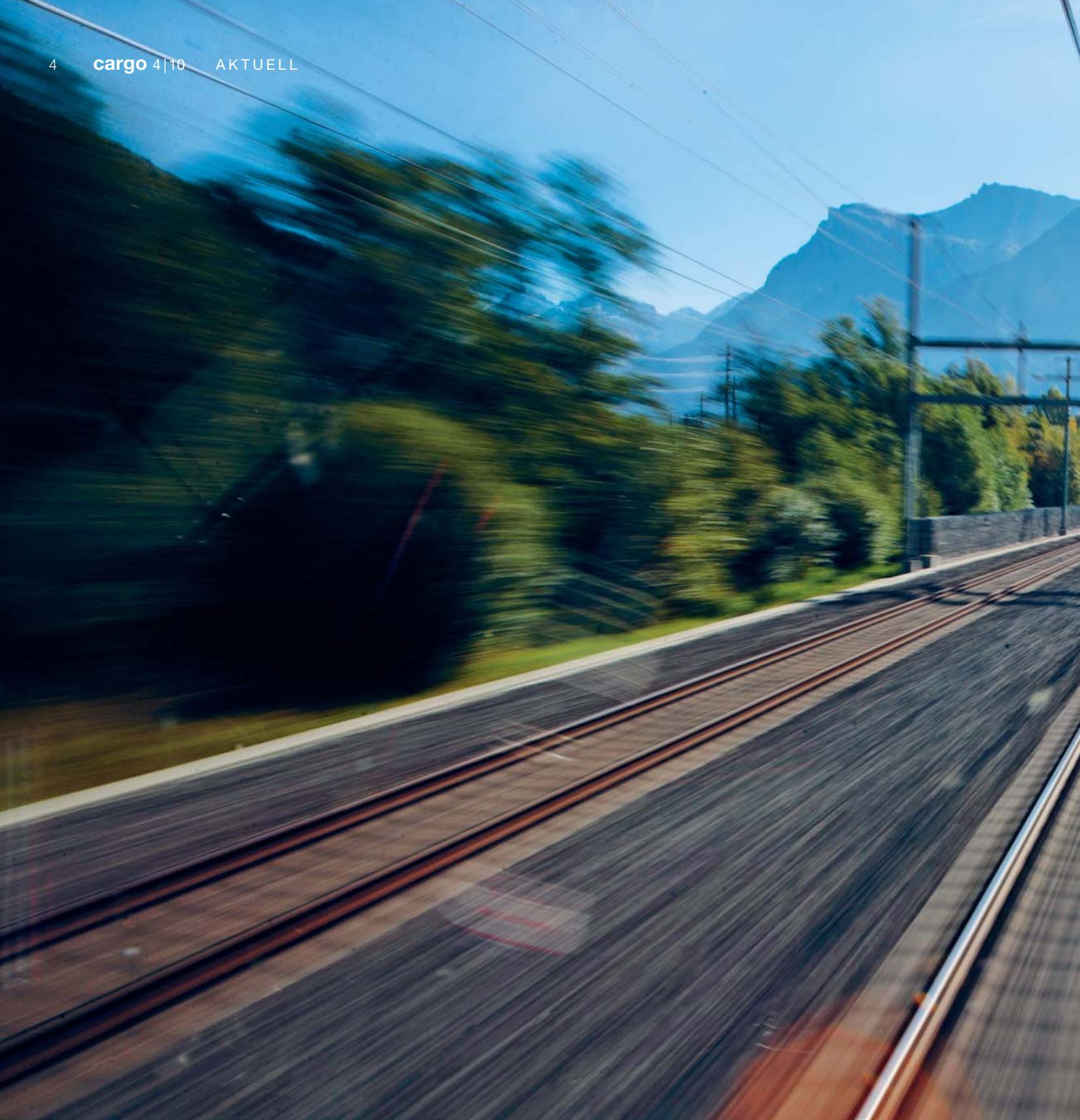
Ein weiterer Meilenstein ist die «Bahn 2030»: Auch das nationale Netz braucht eine echte Zukunftsperspektive. Was politisch vor allem als Konzept für den Personenverkehr betrachtet und diskutiert wird, ist für den Schienengüterverkehr der Zukunft entscheidend. SBB Cargo lanciert Ende 2010 das Schlüsselprojekt «Angebots- und Verkehrskonzept 2030». Damit wollen wir zusammen mit SBB Infrastruktur festlegen, wie wir für unsere Kunden ein leistungsfähiges und marktgerechtes Bahnnetz sichern.

Sie sehen, dass wir nicht nur bestrebt sind, täglich eine perfekte Dienstleistung zu liefern, sondern uns auch dafür engagieren, langfristig die Voraussetzungen dafür zu schaffen.

Nicolas Perrin  
CEO SBB Cargo

## Inhalt.

- 4 **Blick in die Kristallkugel.**  
Was SBB Cargo-Kunden erwarten.
- 9 **Schotter.**  
Qualität, Sicherheit, Gotthard-Aushub
- 10 **Knüpfen für morgen.**  
Wie Netze geplant werden.
- 12 **Fit für das, was kommen wird.**  
Was das Gateway Limmattal können wird.
- 14 **Jahrhundertbau.**  
Güterverkehr in den Zeiten des Basistunnels.
- 16 **Startrek-Logistik.**  
Beamten statt transportieren? Wohl kaum.
- 17 **Beruf mit Zukunft.**  
Gastkolumne von Wolfgang Stölzle.
- 18 **Die nächste Generation.**  
Alexander Fuchs in Vaters Fussstapfen.



# Die Güterbahn **hat Zukunft.**

In näherer Zukunft werden wichtige Weichen für die Bahnlogistik in der Schweiz gestellt. Das Cargo Magazin wirft einen Blick in die Kristallkugel.

TEXT, INTERVIEWS: HEINI LÜTHY – FOTOS: GIAN VAITL, GUY PERRENOUD



In sieben Jahren – vielleicht schon in sechs – wird der Gotthardbasistunnel eröffnet. Und etwas mehr als zehn Jahre danach soll die «Bahn 2030» den dazumal anfallenden Verkehr bewältigen. Es ist bestimmt nicht verwegen, zu prognostizieren, dass die Eisenbahnlandschaft und die Logistik in zwanzig Jahren ziemlich anders aussehen werden als heute.

Das Cargo Magazin befragte Schlüsselkunden über ihre Perspektiven und Szenarien sowie

über ihre Wünsche an den Bahntransport und speziell an SBB Cargo.

Alle drei befragten grossen Logistikunternehmen bekennen sich weiterhin zum Bahntransport und zur Zusammenarbeit mit SBB Cargo – sofern das Angebot stimmt. Alle sind sich darüber im Klaren, dass die Bedingungen schwierig sind, dass die Konkurrenz der Strasse hart ist und dass vieles von äusseren Faktoren abhängt – etwa von politischen Entscheiden, die

ausserhalb des Einflussbereichs von SBB Cargo und den anderen Bahngesellschaften gefällt werden.

Die Kunden setzen weiterhin auf den Schienentransport, und SBB Cargo ist daran, zusammen mit ihnen ein «Angebots- und Verkehrskonzept 2030» zu entwickeln. Dies zeigt: Die Güterbahn hat Zukunft! ■

# «Wir werden künftig wohl mehr **per Bahn** befördern»

Die Holcim (Schweiz) AG transportiert jedes Jahr Millionen Tonnen Zement, Kies und Beton – wenn immer möglich auf der Bahn. Ihr oberster Logistiker, Ulrich Walt, sieht seinen Gütertransport zunehmend eingengt durch den wachsenden Personenverkehr.



## Ulrich Walt, blicken Sie für uns in die Zukunft: Wie wird sich Ihr Geschäft in den kommenden Jahren verändern und wie wird sich dies auf den Transport auswirken?

Ich sehe zwei Trends. Einerseits einen industriellen. Wir werden unsere Produktionsstätten wohl konzentrieren. Das dürfte dazu führen, dass wir mehr auf der Schiene befördern, da wir dann Transporte über längere Distanzen brauchen.

### Und der zweite Trend?

Der Trend zu Nachhaltigkeit. Wir werden in Zukunft wohl mehr Sekundärrohmaterial verwenden. Diese Materialien müssen meist über weitere Distanzen hertransportiert werden – das wären somit auch bahnaffine Transporte.

### Welche äusseren Faktoren werden Ihre Logistik in Zukunft verändern?

Eine wichtige Frage ist, ob und wie sich die Mobilität verteuern wird. Deren Preis wird stark von der Politik gesteuert. Der Personentransport per Bahn ist in der Schweiz eher günstig. Der Gütertransport ist auf der Strasse teuer und auf der Schiene auch

nicht gerade günstig. Ich bin davon überzeugt, dass der Transport, und dazu zähle ich auch die Mobilität der Menschen, teurer wird.

### Welche Entwicklungen beobachten Sie im Schienenverkehr?

Auf der Schiene sind wir heute eingengt durch Infrastruktur-Engpässe vor allem in den Ballungsgebieten. Der Personenverkehr verdrängt dank seinem Erfolg den Güterverkehr. Der Lötschberg-Basistun-

Ich glaube nicht, dass die Leute einfach **aufs Auto umsteigen**.

Ulrich Walt

nel beispielsweise wurde ursprünglich für den Güterverkehr gebaut. Heute befahren ihn zu 70 Prozent Personenzüge. Warum? Weil Tagesausflüge aus der Deutschschweiz ins Oberwallis möglich geworden

**Ulrich Walt** ist Leiter Auftragsmanagement, Distribution, Logistik bei der Holcim (Schweiz) AG sowie Vizepräsident des Verbandes VAP (Verlader Anschlussgleise Privatgüterwagen). Das Unternehmen ist eine Tochtergesellschaft der Holcim Ltd., einer der grössten Zementproduzentinnen der Welt. Sie stellt jährlich in drei Werken 2,5 Millionen Tonnen Zement her und ist damit grösste Produzentin der Schweiz, fördert in rund zwanzig Steinbrüchen und Kiesgruben gut 6 Millionen Tonnen Kies, Sand und Schotter und produziert in etwa vierzig Betonwerken über 1,5 Millionen Kubikmeter Beton. Sie beschäftigt 1300 Personen.

sind und weil man heute vom Wallis nach Bern zum Arbeiten pendeln kann.

### Was liesse sich dagegen unternehmen?

Man sollte den durchgehenden Takt infrage stellen. Während der Randzeiten fahren viele Züge fast leer, aber dennoch im Stunden- oder Halbstundentakt herum. Die wichtige Pendlerzeit, wo es ein dichtes Angebot braucht, lässt sich gut eingrenzen. Aber tagsüber und nachts – da muss man darüber nachdenken, ob man das wirklich braucht.

### Mit dieser Forderung dürften Sie auf grossen Widerstand stossen. Vermutlich würde die Bahn Kunden an die Strasse verlieren.

Ich glaube nicht, dass die Leute einfach aufs Auto umsteigen, wenn man das Bahnangebot ausdünnert. Ich bin sicher, dass sie umdenken werden. Die Situation ist nicht so eindimensional, da bin ich überzeugt.

### Wer ist Ihrer Ansicht nach verantwortlich für diese Situation?

Das Infrastrukturthema ist stark politisch geprägt: Es herrscht ein multipler Verteilungskampf zwischen Bund und Kantonen, zwischen Personen- und Güterverkehr, zwischen Ausflüglern und Pendlern. Und das Thema wird in den kommenden Jahren immer brisanter werden.

### Welche Wünsche und Anforderungen an SBB Cargo haben Sie in Zukunft?

Wir wünschen natürlich, dass der Wagenladungsverkehr weiterbetrieben wird. Und wir brauchen eine Bedienfrequenz zwei Mal am Tag, morgens und abends. Weiter wünschen wir uns, dass der Freiverlad beibehalten wird. Es braucht dafür ein minimales Netz, gewissermassen eine kritische Masse. Es ist uns bewusst, dass diese Dinge massgeblich durch die Politik bestimmt werden. Der Verband der verladenden Wirtschaft VAP setzt sich für diese Anliegen ein, aber wir müssen erkennen, dass der Personenverkehr eine stärkere Lobby hat. Bei uns stehen nicht so viele Leute dahinter wie beim Personenverkehr, den täglich Hunderttausende benutzen. Und schliesslich wünschen wir uns natürlich weiterhin eine möglichst gute, offene Kommunikation zwischen den Partnern. ■



## «Schiffstransport ohne Bahn ist undenkbar.»

Die Rhenus Port Logistics AG schlägt am Basler Rheinhafen jährlich über eine Million Tonnen um, den grössten Teil davon verlädt sie auf die Bahn. Ihr Geschäftsführer, Bruno Imhof, wünscht sich eine noch engere Zusammenarbeit mit SBB Cargo.

### Bruno Imhof, die Rhenus Port Logistics hat ihren Sitz am Basler Rheinhafen. Ist sie eine Schiffsfrachtgesellschaft?

Nein, wir sind ein Gesamtlogistik-Dienstleister. Hafenlogistik ist für uns natürlich ein wichtiger Zweig.

### Wie wichtig ist der Wassertransport für Sie?

Viele unserer Transporte kommen via Nordseehäfen in die Schweiz, viele andere gehen im Transitverkehr nach Süden. Fünfzehn Prozent der Schweizer Im-

port- und Antwerpen. Dazu ist das Schiff geradezu prädestiniert.

### Welches sind Ihre wichtigsten Frachtgüter?

In erster Linie Massenstückgüter, beispielsweise Stahlbleche in Rollen und Paketen, sowie Aluminium in Bündeln. Sehr wichtig ist natürlich auch Getreide. Die Schweiz importiert grosse Mengen Weizen und Mais. Seit Jahren in unserer Dienstleistungspalette ist das Sammeln und Transportieren von Recyclingstoffen wie Altglas, Holzabfällen und Schrott. Weiter laufen über unsere Anlagen kontaminiertes Erdreich sowie Strassenaufbruchsmaterial. Ebenfalls transportieren wir die traditionellen Massengüter wie Kohle, Sand, Kies und so weiter, schlagen sie um und lagern sie teilweise.

### Welche Transportmittel benutzen Sie zu Land?

Unsere Transporte laufen vom Wasser auf die Schiene und umgekehrt. Rund 90 Prozent unseres gesamten Importverkehrs ab Basel gehen mit der Bahn weg. Lastwagen benutzen wir für die letzte Meile. Schiffahrt ist ökologisch sinnvoll. Zudem hat der Rhein noch viel Kapazität.

## Von Rotterdam nach Basel sollte man auf das Schiff setzen!

Bruno Imhof

portgüter kommen über den Rheinhafen ins Land. Allein wir schlagen hier pro Jahr 1 bis 1,2 Millionen Tonnen um. Im Export führen wir vor allem schwere Maschinen aus der Schweiz in die Seehäfen Rotter-

**Bruno Imhof** ist Geschäftsführer der Rhenus Port Logistics AG. Rhenus Port Logistics AG gehört zur Rhenus-Gruppe. Die Rhenus-Gruppe zählt mit einem Umsatz von 2,7 Milliarden Euro zu den führenden europäischen Logistikdienstleistern. Mit 16300 Beschäftigten ist Rhenus an über 290 Standorten präsent und umfasst die Geschäftsbereiche Contract Logistics, Freight Logistics, Port Logistics sowie Public Transport.

### Welche Zukunftsentwicklung sehen Sie für den Transport und die Logistik?

Der Transport wird sich vermehrt in Containern abwickeln. Weiter werden mit dem Bevölkerungswachstum auch die Transporte für Lebensmittel und Konsumgüter zunehmen.

### Was wird sich in der Branche verändern?

Im Lastwagengeschäft herrscht derzeit ein harter Preiskampf. Es wird also eine Bereinigung und eine Konzentration auf wenige Grosse geben, dann werden die Preise steigen. Treibstoffpreise und Gebühren für den Strassentransport werden vermutlich weiter steigen. Die Chancen für den Bahn- und den Schiffstransport können verbessert werden.

### Wie beurteilen Sie das Angebot von SBB Cargo?

SBB Cargo hat ein ausgezeichnetes Netz und ist in der Schweiz nach wie vor gut aufgestellt. Was uns am besten gefällt, ist das marktwirtschaftliche Denken; auch die Reaktionszeit hat sich stark verbessert. Das Preis-Leistungs-Verhältnis ist in Ordnung und die Preise sind mehr oder weniger stabil. Leider wird von uns immer mehr administrativer Aufwand verlangt, etwa bei der Wagenbestellung oder der Rechnungskontrolle. In dieser Hinsicht wälzt SBB Cargo mehr Aufwand an die Kunden ab. Darüber diskutieren wir zurzeit aber mit SBB Cargo und werden gemeinsam sicherlich eine Lösung finden.

### Welche anderen Wünsche oder Forderungen haben Sie an SBB Cargo?

Wir wünschen uns weiterhin eine partnerschaftliche Beziehung – und die kann durchaus noch enger werden. Das Zusammenspiel von Schifffahrt und Bahn kann man optimieren. Die Strecke Rotterdam–Basel eignet sich in ökologischer wie ökonomischer Hinsicht bestens für die Schifffahrt. Das sollte man doch in erster Linie auf das Schiff setzen!

### Da sind Sie und SBB Cargo auch Konkurrenten!

Ja. In erster Linie aber sind wir Partner, und diese Partnerschaft soll ausgebaut werden.

### Heisst dies, dass Sie auch in Zukunft auf den Bahntransport setzen werden?

Schiffstransport ohne Bahn ist undenkbar. Die Zusammenarbeit der Bahn mit den Rheinhäfen – und da meine ich nicht nur Rhenus – ist sehr wichtig. Daran müssen wir im Interesse beider Partner festhalten. ■

# «Wir brauchen ein klares Bekenntnis zum WLV.»

Die Fenaco nutzt den Wagenladungsverkehr (WLV) wie kein anderes Unternehmen in der Schweiz. Fortunat Schmid, zuständig für die Logistik, hofft auf ein klares politisches Zeichen zur Beibehaltung dieses Angebots.



## Fortunat Schmid, wie viele Verladestellen haben Sie und was transportieren Sie?

Wir transportieren etwa eine halbe Million Tonnen Güter pro Jahr mit der Bahn, hauptsächlich Getreide und Futterrohwaren. Dafür bewirtschaften wir rund achtzig Anschlussgleise und nutzen je über hundert Abgangs- und Empfangsorte; daraus ergeben sich 650 verschiedene Relationen. Das heisst, wir nutzen das Wagenladungsverkehrs-Netz so breitflächig wie sonst niemand.

## Der WLV ist ja seit längerem unter Druck. Wie wirkt sich das bei Ihnen aus?

Die Verlade- wie auch die Entladestellen werden zunehmend erneuerungsbedürftig, und dafür sind die Besitzer, bei uns die Landwirtschaftlichen Genossenschaften (Landi) oder wir selber, verantwortlich. Oft ist es jedoch unsicher, ob sich die Investition lohnt. Wenn wir eine Weiche für ein Anschlussgleis ersetzen müssen, kostet das über 100 000 Franken, je nach Typ sogar das Mehrfache. Und wenn wir nicht wissen, wie lange der WLV auf diesem Zustellpunkt noch aufrechterhalten wird, ist das immer ein schwieriger Entscheid.

## Rechnen Sie denn damit, dass dieser Verkehr stark reduziert oder gar eingestellt wird?

Auf etwa fünf Jahre hinaus wird unser Bahnverkehr voraussichtlich stabil bleiben. Und ich gehe auch nicht davon aus, dass in diesem Zeitraum die Preise deutlich steigen. Doch ich stelle fest, dass

Das meiste Geld für  
Bahninfrastruktur fliesst  
heute in den Transit.

Fortunat Schmid

der grösste Teil des Geldes für die Bahninfrastruktur in den Transit, vor allem in die Neat, geleitet wird. Die politische Sensibilisierung für den WLV ist sehr tief. Wenn nicht bald ein ganz klares politisches Zeichen zugunsten des Verkehrs in der Fläche und des WLV kommt, bin ich skeptisch, ob dieser auf längere Frist in der heutigen Form aufrechterhalten wird. Andererseits ist es durchaus ver-

**Fortunat Schmid** ist Geschäftsleiter Qualitätsmanagement, Logistik und Projekte in der Geschäftsbereichsgruppe Getreide, Ölsaaten und Futtermittel der Fenaco. Die Fenaco ist ein genossenschaftlich organisiertes Unternehmen der Schweizer Bauern. Sie versorgt die Landwirte mit Produktionsmitteln und übernimmt, verarbeitet und vermarktet deren Erzeugnisse. Ihr gehören viele Tochtergesellschaften, darunter die Detailhandelsketten Volg und Landi sowie der Brenn- und Treibstoffhändler Agrola oder auch Marken wie Ramseier-Säfte und Elmer Citro. Sie beschäftigt 8300 Personen und erwirtschaftete 2009 einen Umsatz von 5,4 Milliarden Franken.

nünftig, sich zu fragen, ob es sinnvoll sei, eine Verladestelle für 5000 Tonnen im Jahr längerfristig zu betreiben.

## Wie beurteilen Sie die Zusammenarbeit mit SBB Cargo?

In der Schweiz ist SBB Cargo mit Abstand unser wichtigster Partner für den Bahntransport, und das wird – vorausgesetzt, die Leistung stimmt – so bleiben. Für unsere Transporte genügen die Trassenkapazitäten zurzeit. Mittelfristig rechne ich allerdings damit, dass die zunehmende Belastung des Netzes durch den Personenverkehr zu Problemen führen wird. Wenn wir aus diesem Grund die Termine nicht mehr einhalten können beziehungsweise die Ankunftszeiten nicht mehr planbar sind, steigen die Kunden auf die Strasse um.

## Was wünschen oder erwarten Sie von SBB Cargo?

Das geht aus dem Gesagten hervor: Wir brauchen klare Bekenntnisse zum WLV an möglichst vielen lohnenden Verladestellen in der Schweiz. Weiter muss das Angebot preislich attraktiv bleiben. Und schliesslich brauchen wir praktikable Lösungen und attraktive Preise bei Xrail für den europäischen Verkehr.

## Welche Entwicklungen sehen Sie für die weitere Zukunft?

Auf längere Frist rechne ich mit einer höheren Volatilität der Warenmärkte. Dieses Szenario wirkt sich für die Bahnen wohl eher ungünstig aus: Schwankende Warenströme sind mit der Bahn schwer zu bewältigen. Mit Lastwagen ist man schon viel flexibler.

## Also: Nachteil Schienentransport.

Es sind auch andere Szenarien denkbar. Ich bin überzeugt, dass Energie teurer wird – und das ist gut so. Das wird längerfristig den Transport verteuern, vor allem auf der Strasse. Wenn es zu teuer ist, Getreide aus Osteuropa oder aus Übersee in die Schweiz zu transportieren, ist die Schweizer Landwirtschaft wieder im Vorteil. Ich hoffe einfach, dass dann in der Schweiz die dafür nötige Infrastruktur noch vorhanden ist. ■

## SQS-Audits erfolgreich durchgeführt.

Im September 2010 führte die Schweizerische Vereinigung für Qualitäts- und Management-Systeme (SQS) Audits bei SBB Cargo durch und bestätigte den Erhalt aller Zertifikate für SBB Cargo, SBB Cargo Deutschland und SBB Cargo Italia. Chemoil bestand die Rezertifizierung nach ISO 9001. Das Rail-Assessment SQAS (Safety and Quality Assessment System) bezüglich Anfor-

derungen für Transporte für die chemische Industrie konnte neu auf SBB Cargo Deutschland erweitert werden. Der Erteilung eines Gesamtzertifikates nach ISO 9001 für SBB Cargo steht somit nichts im Wege. Die Analyse der SQS zeigt allerdings auch Verbesserungsmöglichkeiten auf. Diese werden in den nächsten Monaten aufgearbeitet.

## SBB Cargo erhält die Erstzertifizierung für ECM.

Als erstes europäisches Eisenbahnverkehrsunternehmen hat SBB Cargo die Erstzertifizierung für Entity in Charge of Maintenance (ECM) erhalten. Das im September von der Schweizerischen Vereinigung für Qualitäts- und Management-Systeme (SQS) durchgeführte Audit hat bestätigt, dass SBB Cargo die Auflagen für eine ECM-Erstzertifizierung erfüllt. Bis Ende 2010 muss jedem Güterwagen eine für die Instandhaltung zu-

ständige Stelle (ECM) zugewiesen werden. Diese ist dafür verantwortlich, dass jeder Wagen gemäss seinem Instandhaltungsplan und den geltenden Regelwerken gewartet wird. Ab dem 1. Januar 2011 dürfen nur noch Wagen befördert werden, für die eine ECM festgelegt ist.

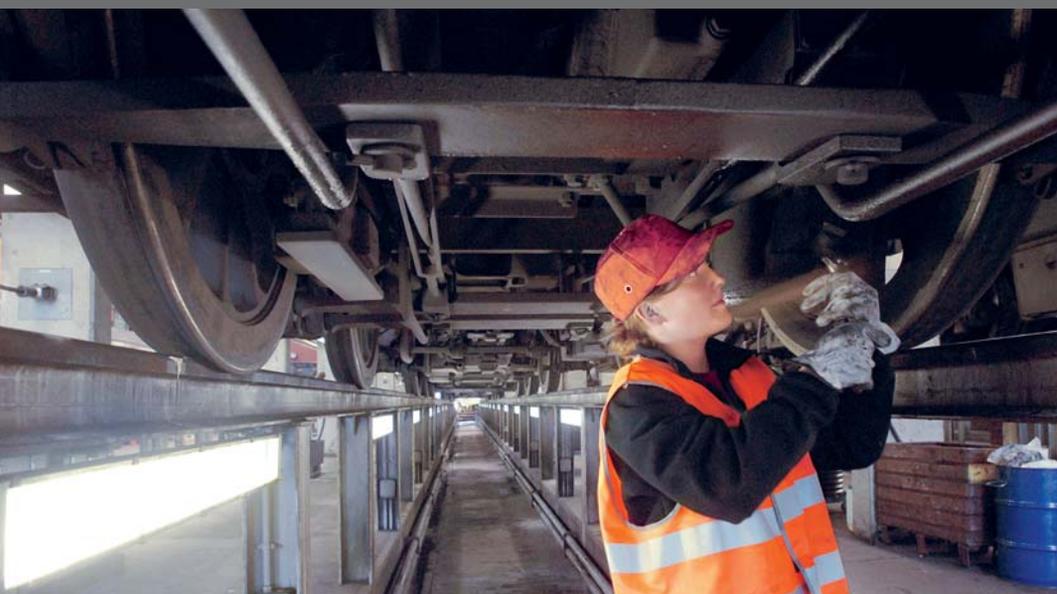


## Sechs Millionen Tonnen Gotthard-Aushub transportiert.

Am 15. Oktober 2010 erfolgte der historische Durchstich des Gotthardbasistunnels. Bis zu diesem Zeitpunkt hat SBB Cargo fast 6 Millionen Tonnen Ausbruchmaterial abtransportiert.

Vor zehn Jahren haben SBB Cargo und das Baustoff- und Recyclingunternehmen Agir AG die ARGE Ökotrans gegründet, um für die Alptransit das Ausbruchmaterial aus dem Gotthardtunnel zu transportieren und weiterverarbeiten oder entsorgen zu lassen. 1,1 Millionen Tonnen wurden nach Affoltern am Albis transportiert, wo Agir das Material zur Betonproduktion verwendet oder anderweitig verarbeitet. Mit 2,5 Millionen Tonnen wurde bei Flüelen eine neue, attraktive Naherholungszone mit künstlichen Inseln im Urnersee geschaffen. Zudem wird wöchentlich ein Ganzzug mit Schlamm, der beim Waschen des Kieses entsteht, nach Gettnau LU zur Entsorgung gefahren. Zurzeit finden vor allem Kiestransporte zwischen Amsteg und Erstfeld statt.

Ausführliche Informationen über die Bau-transporte finden Sie unter [www.sbbcargo.com/bau](http://www.sbbcargo.com/bau)





# Netze für die Zukunft knüpfen.

Für die Gestaltung des künftigen Angebots und die Klärung des langfristigen Investitions- und Anlagebedarfs vernetzt sich SBB Cargo mit allen Beteiligten.

TEXT: URSULA HOMBERGER – FOTO: BERNHARD LOCHMATTER

Warenströme, Trassenzugänge, Allianzen, Infrastrukturausbauten, Containerisierung, Regulierungen und über allem die Bedürfnisse der Kunden: Die Faktoren, die das Gesicht des Güterverkehrs in den kommenden zwei Jahrzehnten bestimmen werden, sind mannigfaltig.

Verlässliche Prognosen für diesen Zeithorizont zu erstellen, ist sehr schwierig. Im Gegensatz

zum Personenverkehr, wo aufgrund demografischer Hochrechnungen die Nachfrage auf die nächsten dreissig Jahre hinaus relativ präzise vorhergesagt werden kann, ist der Güterverkehr wegen der konjunkturellen Zyklen und Veränderungen in der Wirtschaftsstruktur permanent mit Nachfrageschwankungen konfrontiert. Er muss also auf der einen Seite flexibel auf diese Schwankungen reagieren und auf der anderen

trotzdem die nötigen Kapazitäten bereitstellen können; es braucht somit trotz der Unsicherheiten eine langfristige Planung.

«Wir haben heute keine Gewissheit, was in zehn oder zwanzig Jahren sein wird. Aber wir wissen: Wenn wir jetzt nichts tun, werden wir später feststellen, dass wir zu wenig getan haben. Deshalb braucht es heute strategische >

Entscheide», sagt Renato Fasciati, Leiter Unternehmensentwicklung und Mitglied der Geschäftsleitung von SBB Cargo.

### Kein Tappen im Dunkeln.

Trotz der Schwierigkeiten von genauen Vorhersagen muss sich SBB Cargo bei solchen Entscheidungen nicht von der Intuition leiten lassen: Zusammen mit der Abteilung Fahrplan & Netzdesign von SBB Infrastruktur schätzt SBB Cargo aufgrund von Prognosen des Bundesamts für Raumentwicklung die langfristigen Marktbedürfnisse für den Schienengüterverkehr ab. Mit Hilfe eines sogenannten Netzevaluationsmodells wird in der Folge die Trassenbelastung berechnet und festgestellt, ob deren Kapazität sowie jene der übrigen Bahnanlagen in der Zukunft ausreichen werden.

Grundsätzlich nimmt man heute an, dass aufgrund der Bevölkerungszunahme weltweit stets mehr Güter hergestellt werden. Auch die Arbeitsteilung wird weiter zunehmen. Davon wird der Güterverkehr profitieren. Zudem wird sich der Trend vom Binnenverkehr zu kontinentalen oder Überseetransporten mit längeren Transportdistanzen fortsetzen.

Vor diesem Hintergrund wird dem sinnvollen Einsatz eines jeden Transportträgers und der geschickten Kombination der Transportmodi wachsende Bedeutung zukommen. Im Vordergrund steht dabei nicht der Aufbau sich konkurrierender Netze, sondern deren sinnvolle Verknüpfung über die jeweiligen Landes- oder Netzgrenzen hinaus. Deshalb werden auf internationaler Ebene Allianzen vermehrt zum Thema. Man kann jedoch davon ausgehen, dass die heutigen grossen und erfahrenen Netzanbieter innerhalb dieser Bündnisse Bestand haben werden.

### Qualitätsverbesserung durch Standardisierung.

Um sich für dieses Marktumfeld zu rüsten, hat SBB Cargo das Projekt «Angebots- und Verkehrskonzept 2030» lanciert. Es ist in diesem Herbst angelaufen und führt in enger Zusammenarbeit mit der Division Infrastruktur und mit Vertretern der verladenden Industrie alle Faktoren zusammen, die den Güterverkehr beeinflussen. Auf dieser Grundlage sollen bis Ende 2011 langfristige Investitionsentscheide gefällt werden. Projektleiter Beat Lampart rechnet heute jedoch nicht damit, dass es aufgrund der Projekter-

kenntnisse im Schienengüterverkehr in den nächsten zwanzig Jahren zu einer Revolution kommt. Vielmehr soll eine Standardisierung angestrebt werden. Darüber hinaus will SBB Cargo durch moderne Planungsmittel, durch schnelleres und einheitlicheres Rollmaterial und unter Einbezug neuester Technologien ihre Effizienz und ihre Qualität kontinuierlich verbessern. So wird einerseits den Qualitätsanforderungen der Kunden Genüge getan, und andererseits kann der Güterverkehr bei der Vergabe der Trassen bessere Bedingungen in die Waagschale werfen (siehe Box).

### Die Vorteile der zunehmenden Containerisierung.

Künftig wird sich das heutige Einzelwagenangebot noch stärker auf bahnaffine Güter konzentrieren, und für einige Branchen oder Güter müssen neue Angebote entwickelt werden. Eine weitere Tendenz zeichnet sich heute schon ab: «In den nächsten Jahren werden auch im Binnenverkehr vermehrt Container eingesetzt», sagt Beat Lampart. «Die Vorteile dieses System liegen auf der Hand: einheitliches

Wenn wir **jetzt nichts tun**, werden wir **später feststellen**, dass wir **zu wenig getan haben**.

Renato Fasciati

Wagenmaterial, einheitliche Transportbehälter, einheitliche Prozesse, die im internationalen Verkehr längst Standard sind.»

Auch wenn die Idee der Vereinfachung durch Standardisierung und den vermehrten Einsatz von Normbehältern besticht, verdrängen wird sie den Wagenladungsverkehr aus Sicht von SBB Cargo nicht. Für zahlreiche Güter sind Container ungeeignet.

### Die Politik redet mit.

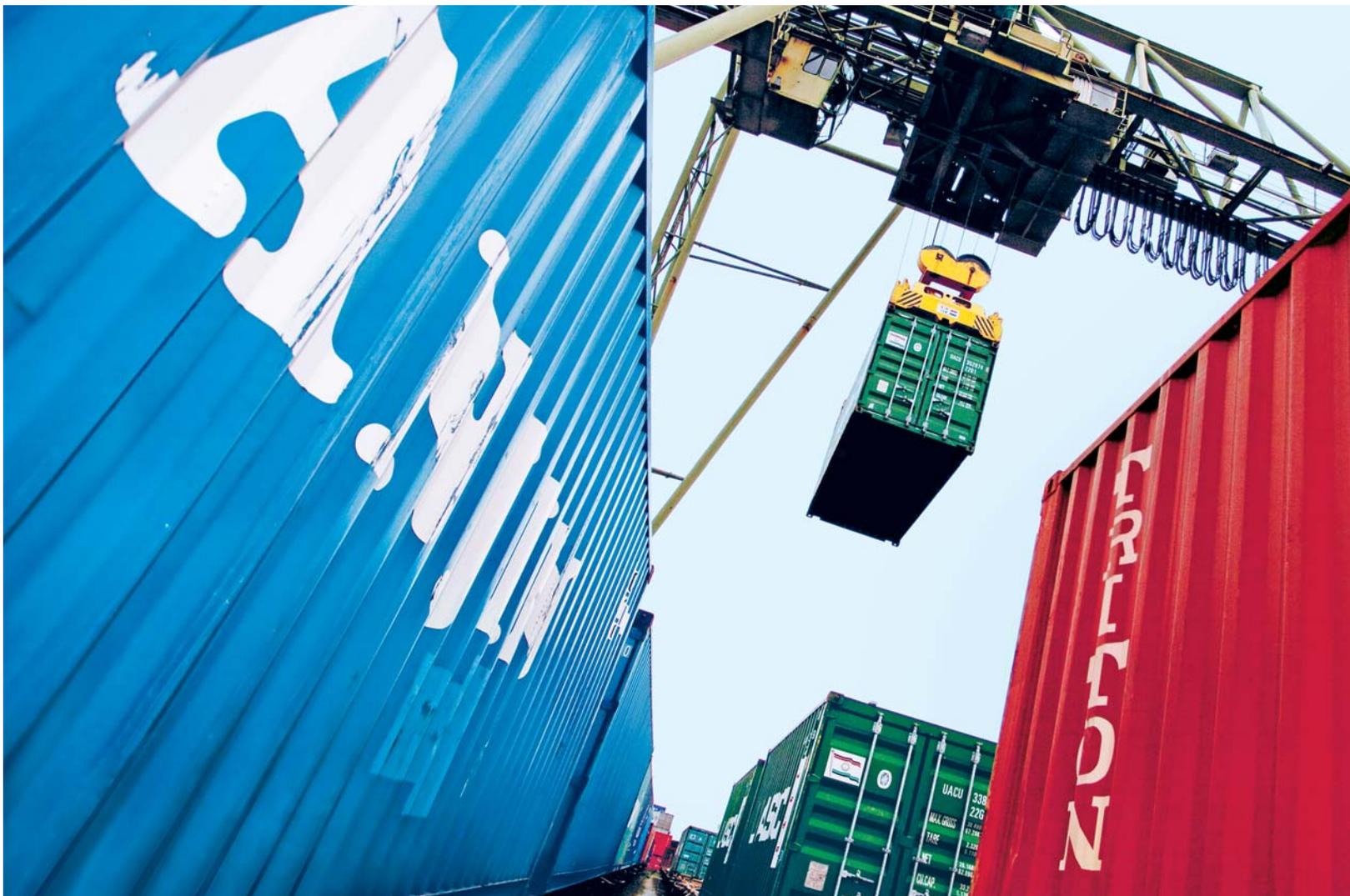
Die Zukunft des Güterverkehrs liegt jedoch nicht nur in der Hand von Wirtschaft, Technologie und Systemen. Auch die Politik redet ein gewichtiges Wort mit; die staatliche Regulierung des Lastwagenverkehrs ist von nicht zu unterschätzender Bedeutung für die Güterbahn. «Ob wir wettbewerbsfähig bleiben können, hängt unter anderem auch vom Nachtfahrverbot für Lastwagen, von der Höhe der

### Trassen geschickt aufteilen.

Der viel zitierte Kampf um die Trassen, der in naher Zukunft Personen- und Güterverkehr gegeneinander aufbringen soll, wird sowohl von Beat Lampart als auch von Renato Fasciati relativiert. Die Bahninfrastruktur richte sich stets nach den Spitzenzeiten des Personenverkehrs aus. Würden neue Bauvorhaben wie jene im Rahmen von «Bahn 2030» realisiert, entstünden damit ausserhalb der Spitzenzeiten auch Lücken für den Güterverkehr. Die Kunst sei es, so Beat Lampart, diese zu finden und möglichst geschickt zu füllen. Auf diese Weise würde das Netz besser ausgelastet. Ein Priorisierungswechsel zugunsten des Güterverkehrs – heute haben schnelle Personenzüge stets Vorrang – am späten Abend und in der Nacht könnte ein Übriges zur Entspannung der Situation beitragen.

Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe, vom zulässigen Höchstgewicht für Lastwagen und vom Verbot der nationalen Kabotage ab. Und hier wird der Druck künftig zunehmen», ist Renato Fasciati überzeugt. Er hofft, dass das politische Verlagerungsziel in der Schweiz beibehalten wird und der Bund den Regulierungsrahmen auch für den Binnenverkehr entsprechend weiterentwickelt.

Nicht nur SBB Cargo, sondern auch die Kunden würden Zeit brauchen, um sich an neue strukturelle Gegebenheiten anzupassen, sind sich Beat Lampart und Renato Fasciati einig. Deshalb sollen alle Beteiligten in die künftigen Veränderungsprozesse eingebunden und Neuerungen langfristig angekündigt werden. Die Millioneninvestitionen auf Kundenseite in Anschlussgleise und Rollmaterial sollen mit einer möglichst grossen Planungssicherheit honoriert werden. ■



# Das Tor zur Welt im Limmattal.

Das Gateway Limmattal schafft optimale Voraussetzungen für den Güterverkehr der kommenden Jahrzehnte. Der neue Container-Umschlagbahnhof ist auf den rasch wachsenden Güterverkehr mit den grossen Meerhäfen ausgerichtet. SBB Cargo will künftig noch effizienter von diesen bis ins Schweizer Anschlussgleis liefern.

TEXT: ALEXANDER SAHEB – FOTO: BERNHARD LOCHMATTER



beiten an den Kapazitätsgrenzen und bieten wenig Ausbaumöglichkeiten; das Terminal Zürich wurde Ende 2009 wegen des Baus der Durchmesserlinie geschlossen.

Für die Zukunft genügt das nicht. Laut einer Studie des Fachbüros Rapp Trans ist in den kommenden Jahren mit einem weiter wachsenden Güteraufkommen zwischen den grossen Überseehäfen und der Schweiz zu rechnen. Bis 2025 dürften es gegen 2000 Container täglich sein, und bis 2030 wird nochmals ein starkes Wachstum prognostiziert. Ausserdem können an den bestehenden Terminals nur höchstens 500 Meter lange Züge abgefertigt werden. Die Standardlänge für Züge auf der Langstrecke zur Nordsee liegt jedoch heute bei 700 Meter.

#### Gute Nachbarschaft.

Mit dem Gateway Limmattal plant SBB Cargo deshalb einen international vernetzten und hocheffizienten Hub für Überseecontainer. Das Gateway Limmattal soll den dringend benötigten Kapazitätzuwachs bringen und die Transporte effizienter machen. Im Gateway werden die Warenströme von Importen und Exporten gebündelt und verteilt. Sie fahren entweder weiter zu regionalen schweizerischen Umschlagterminals oder auf 700 Meter langen Zügen in die Häfen an Nordsee und Mittelmeer. «Das Gateway wird der Schweiz im Import- und Exportverkehr neue Möglichkeiten eröffnen und ihre diesbezügliche Attraktivität erhöhen», sagt Lampart. In der ersten Ausbaustufe, die 2015 in Betrieb gehen soll, ist eine Kapazität von 540 Containern pro Tag vorgesehen. In einem zweiten Ausbauschnitt wird man die Abfertigungskapazität bedarfsabhängig erhöhen.

Für den Standort im Limmattal sprechen mehrere Gründe. Allen voran ist da die Nachbarschaft zum Rangierbahnhof Limmattal, dem Herzstück des schweizerischen Einzelwagenladungsverkehrs. «Damit sichern wir die problemlose Verteilung der Container», sagt Lampart. Die regionalen Terminals wie etwa Renens, Cadenzano oder Chavornay werden künftig täglich vom Limmattal aus angefahren und erhalten damit gleichfalls tägliche Anbindung an diesen grossen Übersee-Güterhub. SBB Cargo kann damit den Containertransport vom Seehafen oder Grossterminal in Europa bis ins lokale Anschlussgleis der Schweiz – oder umgekehrt – aus einer Hand anbieten. Aber auch die Lage in

der Nähe Zürichs, des Wirtschaftszentrums der Schweiz, ist ein Pluspunkt.

#### Kaum Mehrverkehr auf der Strasse.

Das Gateway Limmattal schafft somit die optimale Bündelung der Import- und Exportwarenströme und gewährleistet den besten Übergang in den schweizerischen Wagenladungsverkehr. Die Transporte bleiben länger auf der Schiene und werden erst nahe am Zielort auf Lastwagen verladen. Im Gateway selbst wer-

## Das Gateway eröffnet der Schweiz im Import- und Exportverkehr neue Möglichkeiten.

Beat Lampart

den gemäss den politischen Vorgaben 80 Prozent der ankommenden Güter von der Bahn auf die Bahn umgeschlagen. Nur 20 Prozent reisen auf der Strasse weiter. Dadurch erhöht das Gateway das bestehende Strassenverkehrsaufkommen der Region gemäss einer Studie des Beratungsbüros Basler + Partner um lediglich 1 Prozent.

Das Gateway soll mehrheitlich über den Fonds zur Förderung des öffentlichen Güterverkehrs und über kommende Leistungsvereinbarungen zwischen Bund und SBB finanziert werden. National- und Ständerat werden dazu noch in diesem Jahr im Rahmen der Beratungen über die Leistungsvereinbarung 2011/12 wichtige Entscheidungen treffen.

Die Kantone Zürich und Aargau unterstützen das Projekt. Zurzeit rechnet man mit Kosten von insgesamt 150 Millionen Franken für das Gateway sowie für Anpassungsarbeiten am Rangierbahnhof Limmattal und für die Verbindung zwischen diesem und dem Gateway. 2012 ist das Plangenehmigungsverfahren vorgesehen. ■

Schweizer Firmen exportieren zunehmend über Europa hinaus in die ganze Welt. Umgekehrt gelangen immer mehr Importwaren aus Übersee in unser Land, etwa Textilien und Konsumgüter aus China. Per Schiff erreichen sie die grossen Häfen der Nordsee und des Mittelmeers und werden dort umgeschlagen. Idealerweise reisen sie per Bahn in die Schweiz und hier direkt ins Anschlussgleis des Kunden oder für die letzte Meile noch auf einem Lastwagen. Die Exportgüter nehmen den umgekehrten Weg.

#### Bestehende Terminals am Anschlag.

«Wir sehen im schweizerischen Güterverkehr seit einigen Jahren immer mehr Überseecontainer», sagt Beat Lampart, Senior-Projektleiter für das Gateway Limmattal. Mittlerweile kommen fast tausend Container täglich via Schiene aus einem Hafen an oder gehen in einen solchen ab. Die drei Umschlag- und Verladeterminals in Aarau, Basel-Wolf und Niederglatt ar-



# Durchbruch für den Bahngüterverkehr.

Die Eröffnung des Gotthardbasistunnels wird dem Bahngüterverkehr grosse Wettbewerbsvorteile verschaffen. Seinen vollen Nutzwert erhält der Tunnel aber erst, wenn die Zufahrtslinien fertiggestellt sind.

TEXT: STEPHAN DIETRICH – FOTO: ALPTRANSIT GOTTHARD AG

«Wenn der erste Güterzug durch den Gotthardbasistunnel rollt, ist das natürlich ein Freudentag für uns und ein Meilenstein in der Geschichte der Schweizer Verkehrspolitik», erklärte SBB Cargo-CEO Nicolas Perrin, als am 15. Oktober im längsten Tunnel der Welt der Durchstich erfolgte.

Ob der neue Tunnel seinen Betrieb wie geplant 2017 aufnehmen wird oder, wie neue Prognosen sagen, schon ein Jahr früher, er bedeutet für den alpenquerenden Bahnverkehr einen

enormen Schritt. Der Verkehr durch die Alpen wird einfacher, die Kapazitäten werden grösser und die Produktivität steigt. Diese Wettbewerbsvorteile gegenüber der Strasse sind Voraussetzung für die angestrebte Verlagerung des Gütertransports von der Strasse auf die Schiene. Allerdings wird die erste durchgehende Flachbahn durch die Alpen erst mit dem Ceneri-Tunnel fertig – voraussichtlich 2019.

Ungenügend bleiben die Kapazitäten der Zufahrtslinien. Im Norden sollen die Engpässe

zumindest in der Schweiz bis 2020 behoben sein, im Süden gibt es trotz Absichtserklärungen von italienischer Seite noch keine konkreten Pläne. Die Zufahrtstrecken sind entscheidend dafür, dass der Gotthardbasistunnel sein Potenzial ausspielen kann. «Wir sollten eine durchgehende Zuglänge von möglichst 750 Meter erreichen können. Heute ist die Luino-Achse das Nadelöhr des gesamten Korridors, weil hier die Zuglänge auf 550 Meter beschränkt ist», sagt Jobst Grotrian, Leiter Netzbedarf und Regulation bei SBB Cargo. >

## MARKTNEWS

### Xrail für den Swiss Logistics Award nominiert.

GS1 Schweiz, der Verband für Standardisierung, Logistik, Supply und Demand Management, hat SBB Cargo mit Xrail für die Verleihung des 15. Swiss Logistic Award nominiert. SBB Cargo hatte sich stellvertretend für die bei Xrail beteiligten sieben Bahnen beworben. Passend zum Thema der Ausschreibung, «Innovation gewinnt», bietet der Xrail-Service eine qualitativ hochwertige Dienstleistung mit grenzüberschreitender Fahrplan- und Laufzeitüberwachung im Wagenladungsverkehr an. Die Preisverleihung fand nach Redaktionsschluss am 24. November statt.

Weitere Informationen:  
www.swisslogisticsaward.ch



### Wie viele Container gibt es?



Weltweit gibt es 30 Millionen Container; 86 Prozent davon sind 20- oder 40-Fuss-Standardcontainer. 1956 liess der US-Unternehmer Malcom McLean erstmals 58 baugleiche Stahlbehälter mit der Kapazität einer Lastwagenladung auf ein Schiff verladen. Seither hat diese Box einen weltweiten Siegeszug angetreten, und ihre Bedeutung nimmt weiter zu. Ein grosses Problem ist es, dass Container nicht immer dort zur Verfügung stehen, wo sie gebraucht werden. Laut Schätzungen kostet der Transport der leeren Behälter weltweit 7 Milliarden Dollar pro Jahr. Deshalb wird an einem neuen, faltbaren Container gearbeitet, der diese Kosten um 75 Prozent reduzieren könnte.

Mit der Inbetriebnahme des Basistunnels steigt die Kapazität von heute 160 auf 260 Züge pro Tag. Wann die entsprechende Nachfrage erreicht wird, hängt von der Wirtschaftskonjunktur und der gesamteuropäischen Entwicklung des Bahn(güter)verkehrs ab.

Für Nicolas Perrin steht aber jetzt schon fest: «Die Nord-Süd-Achse wird einen Wachstumsschub erleben. Der Gotthardbasistunnel wird über die Grenzen hinaus ausstrahlen, neue Verkehrsströme und Transportkonzepte werden sich entwickeln.»

#### Kein neues Rollmaterial nötig.

Für die Trassenvergabe ist in Zukunft eine neue Organisation zuständig (siehe Kasten). Für die Anfangsphase steht der Fahrplan in seinen Grundzügen fest: Pro Stunde und Richtung sollen zwei Personen- und sechs Güterzüge durch die 57 Kilometer lange Röhre fahren. Ein Personenzug pro Stunde wird weiterhin die Bergstrecke benutzen. Für den Güterverkehr ist diese höchstens als Ausweichstrecke bei Unterhaltsarbeiten vorgesehen.

Während es für den Personenverkehr neues Rollmaterial braucht, kommt SBB Cargo mit dem vorhandenen aus und muss einzig einige zusätzliche Lokomotiven auf das neue Zuggleit- und Sicherungssystem ETCS umrüsten. Während die Personenzüge mit bis zu Tempo 200 oder gar 250 durch die Röhre rasen, bleibt die

Güterbahn bei 100 Stundenkilometern. Güterschnellzüge mit Tempo 160, wie sie zum Teil in Frankreich und Deutschland auf einzelnen Abschnitten verkehren, sind am Gotthard vorerst noch Zukunftsmusik.

#### Ein Heimvorteil weniger.

Sicher ist: Der Wettbewerb zwischen verschiedenen Bahngesellschaften wird sich durch die Eröffnung des Basistunnels verschärfen. Als «Bergspezialistin» hat SBB Cargo heute am Gotthard einen Heimvorteil. Das An- und Abhängen einer zusätzlichen Lokomotive sowie

Der Gotthardbasistunnel wird über die Grenzen hinaus ausstrahlen.

Nicolas Perrin

die Bewältigung der Besonderheiten einer Bergstrecke sind für sie Routine. Dieser Vorteil fällt mit dem Basistunnel weg. Trotzdem ist Nicolas Perrin überzeugt, auch in Zukunft auf der Gotthardstrecke Marktleader zu bleiben. «Die neue SBB Cargo International richtet sich bereits heute auf genau diese internationalen Verkehre aus». ■

## KLIPP & KLAR

<p><b>STRECKE</b> Erstfeld – Biasca</p> <hr/> <p><b>VIA</b> Basistunnel</p> <hr/> <p><b>DISTANZ</b> 57 km</p> <hr/> <p><b>FAHRZEIT</b> 37 min</p> <hr/> <p><b>GESCHWINDIGKEIT</b> 92 km/h</p> <hr/> <p><b>MAXIMALGEWICHT</b> 4000 t</p> <hr/>	<p><b>STRECKE</b> Erstfeld – Biasca</p> <hr/> <p><b>VIA</b> Bergstrecke</p> <hr/> <p><b>DISTANZ</b> 97 km</p> <hr/> <p><b>FAHRZEIT</b> 80 min<sup>1</sup></p> <hr/> <p><b>GESCHWINDIGKEIT</b> 72 km/h</p> <hr/> <p><b>MAXIMALGEWICHT</b> 1600 t (N–S) 1300 t (S–N)</p> <hr/>
---	--

<sup>1</sup> Reine Fahrzeit ohne Rangierarbeiten für Zusatzlokomotive.

### Eine neue Organisation für die Trassenvergabe.

Der Gotthardbasistunnel wird als schnellste, fast steigungsfreie Bahnverbindung zwischen Nord- und Südeuropa äusserst attraktiv sein – nicht nur für SBB Cargo, sondern auch für ihre Konkurrenz aus halb Europa. Anders als heute die Trasse Schweiz AG soll in Zukunft eine betreiberunabhängige Organisation für eine diskriminierungsfreie Vergabe der Trassen sorgen; so will es die EU.

Wie diese Organisation genau aussehen wird, wird mit der Bahnreform 2 entschieden. Allerdings ist diese Reform ins Stocken geraten. Offen ist unter anderem noch, welche Kompetenzen die neue Organisation genau haben wird und wie weit sie bei der Fahrplangestaltung mitreden kann und soll.

Die Preisfestsetzung bleibt Sache des Bundes.



# Beam me up, Scotty!

## (oder vielleicht lieber doch nicht).

In der Science-Fiction ist die Logistik einfach: Güter und Menschen werden im Nu von da nach dort «gebeamt». Realität werden solche Fantasien wohl nie – auch wenn Experimente davon träumen lassen.

TEXT: ROLAND FISCHER – ILLUSTRATION: MICHAEL MEISTER

Transportieren heisst, ein Ding von hier nach dort bringen. Danach ist es am alten Ort nicht mehr vorhanden, dafür steht es am neuen zur Verfügung. Logisch. So war das schon, als man die Dinge noch von Hand herumtrug, so geht es bei der Luftfracht. Macht man sich allerdings Gedanken über die Zukunft, gerät mitunter auch Selbstverständliches durcheinander.

In (nicht mehr ganz frischen) Science-Fiction-Filmen geht es ganz einfach: Auf die Fiction «Beam me up, Scotty» drückt der Chefindingenieur des Raumschiffs Enterprise den Knopf, und glitzernd löst sich das Gut (meist ein Mensch)

in nichts auf, um einen Filmschnitt später woanders wieder zu erscheinen. Die physikalische Realität ist da ein wenig komplizierter.

Angenommen, es ginge ...

Mal angenommen, die technischen Schwierigkeiten seien bloss vorläufiger Natur. Mal angenommen, es würde ein Gerät entwickelt, das einen Gegenstand de- und an einem anderen Ort rematerialisieren könnte. Was genau würde vom einen zum andern Ort speditiert: Das Ding an sich oder nur die Information über dieses Ding? Würde die Materie energetisch verflüss-

igt, irgendwie durch Zeit und Raum gesogen und am neuen Ort wieder verfestigt? Oder würde das Frachtgut nur gescannt (was kaum sehr schonend vonstatten gehen dürfte), um am Zielort neu erschaffen zu werden? Ist das Transportwesen der Zukunft also wirklich noch Logistik oder nur ein delikater Zweig der Datenübertragung? Das sind nun nicht mehr bloss Gedankenspielerien für Star-Trek-Freunde. In den letzten Jahren berichteten die Medien immer wieder von ersten Beam-Erfolgen.

Dabei ging es freilich nur um einen seltsamen quantenmechanischen Effekt, der eine ganz >

neue Art der Informationsübertragung möglich macht. Zwei Teilchen werden «verschränkt», wie die Physiker es nennen: Das eine beeinflusst das andere, ohne dass die beiden eine erkennbare Verbindung haben. Der Wiener Quantenphysiker Anton Zeilinger hat mithilfe der Verschränkung einzelne Lichtteilchen schon über 144 Kilometer «gebeamt».

Theoretisch ist diese «spukhafte Fernwirkung», wie Einstein sie nannte, auch bei grösseren Ob-

Ein Wiener Professor hat schon **über 144 Kilometer** gebeamt.

jekten denkbar. Materie wird bei diesem physikalischen Synchronschwimmen allerdings keine verfrachtet, zu einem «Transport» kommt es also nicht. Tatsächlich gehen die meisten Physiker davon aus, dass ein Beamen im eigentlichen Sinn überhaupt ausgeschlossen ist – zu sehr würden gängige physikalische Prinzipien dabei strapaziert.

### Nicht gerade umweltfreundlich.

Auch die aus ökologischer Sicht an sich sympathische Idee, Materie nicht tonnenweise kreuz und quer um den Planeten zu karren, sondern nur die Information zu übermitteln: Das Informations-Beamen grösserer Objekte würde wohl Unmengen von Energie verschlingen, viel mehr, als wir derzeit zu produzieren imstande sind.

Zudem hätten wir einige Sorgen mehr am Hals, was Original und Kopie angeht: Waren liessen sich beim Beamen umstandslos vervielfältigen. Und philosophisch ist die Sache auch nicht ohne: Wäre ein Mensch, der nicht verfrachtet, sondern gescannt, aufgelöst und wiederaufgebaut würde, noch derselbe? Könnte man beim Beamen gewissermassen die Pausetaste drücken, wenn man in der Zukunft wiederauferstehen will?

Kurz und gut: Wir können froh sein, dass das Transportwesen auch in ferner Zukunft noch nach ziemlich altertümlichen Prinzipien funktionieren wird. Alles andere würde wohl zwar für weniger Verkehrschaos, dafür aber für ein viel existenzielleres Durcheinander sorgen. ■



## Der Supply Chain Manager – ein Beruf mit Zukunft.

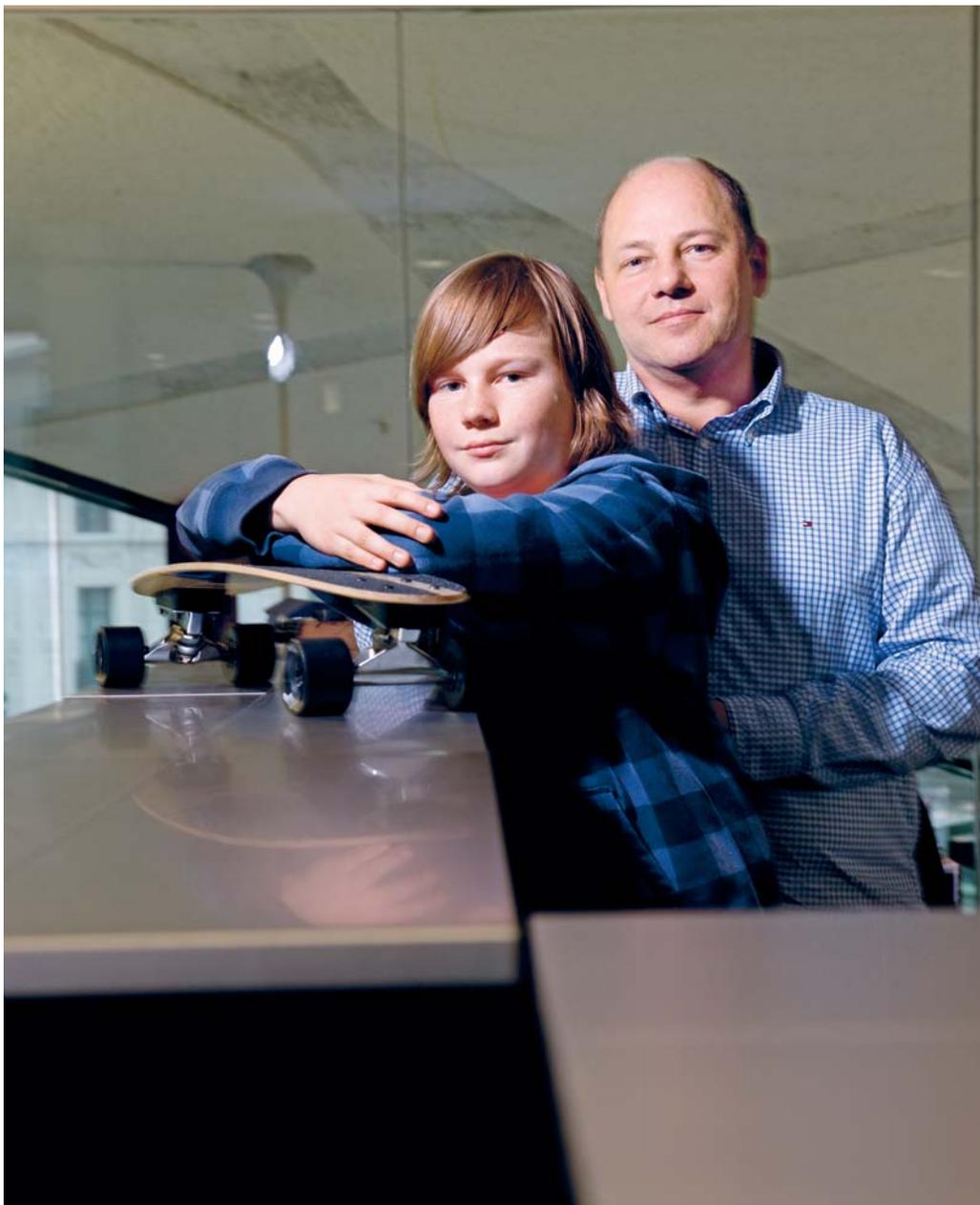
*Liebe Logistikerinnen, liebe Logistiker*

*Unstrittig ist, dass die Anforderungen an Fach- und Führungskräfte in Güterverkehr und Logistik einem massiven Wandel unterliegen. Wo es noch vor ein bis zwei Dekaden bei operativen Entscheidungsträgern etwa darum ging, Transporte auf überschaubaren Relationen zu disponieren, sind heute viele dieser Stellenprofile mit den Auswirkungen der rasanten Entwicklung der Logistik konfrontiert: Der nach wie vor anhaltende Trend, immer mehr Wertschöpfungsaktivitäten an Dritte auszulagern, erhöht massgeblich den Koordinationsbedarf logistischer Entscheidungen.*

*Zudem unterliegen Wertschöpfungsnetzwerke in fast allen Branchen dem Trend zur Globalisierung: Durchschnittliche Transportweiten wachsen nicht nur auf Beschaffungs- und Absatzmärkten, sondern auch zwischen einzelnen Fertigungsstufen. Globalisierung, gepaart mit starker Arbeitsteiligkeit, erhöht demnach deutlich die Komplexität logistischer Netzwerke. Bedingt durch hohen Kostendruck, sind Belieferungs- und Distributionskonzepte in solchen Netzwerken oftmals auf «lean» getrimmt: Bestände werden möglichst eliminiert oder auf ein Minimum heruntergefahren. Dies verlangt eine hohe Zuverlässigkeit der Logistikprozesse, obwohl mit der Komplexität der Netzwerke auch deren Risikoanfälligkeit steigt. Alles in allem sind damit die Aufgaben und Entscheidungen von Fach- und Führungskräften der Logistik von deutlich höheren Ansprüchen geprägt als früher.*

*Dies muss sich auch in den Berufsbildern widerspiegeln: So symbolisiert bereits die bekannte Weiterentwicklung des Transportdisponenten oder Lageristen zur Logistikfachkraft ein verändertes Qualifikationsprofil. Jetzt steht es an, sich Gedanken über die Fortentwicklung des Logistikleiters zum Supply Chain Manager zu machen. Ein wesentlicher Unterschied dürfte in der deutlich stärkeren Aussenorientierung liegen, mithin also der Koordination der Geschäftspartner in der Supply Chain. Daran müssen sich auch die wesentlichen Ziele seines Aufgabenspektrums orientieren. Es geht nunmehr um die Supply-Chain- und weniger um die Unternehmensoptimierung. Aus- und Weiterbildungsanbieter sind gefordert, dieses Profil als Massstab und Referenzgrösse ihrer Angebote zu wählen. Dann wird der Supply Chain Manager zu einem Beruf der Zukunft.*

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



## Die fünfte Generation steht bereit.

Thomas Fuchs arbeitet in der vierten Generation bei der Bahn. Sein Sohn Alexander, der im November erstmals an einem Zukunftstag der SBB dabei war, könnte die Tradition weitertragen.

TEXT: HEINI LÜTHY – FOTO: GUY PERRENOUD

Beschreibt Thomas Fuchs, 44, was er tut, klingt das kompliziert: Er sei verantwortlich für Langfristplanung, mittelfristige Unternehmensplanung und Dimensionierung der Ressourcen bei SBB Cargo, liefere Inputs an die Flottenstrategie und sitze an der Schnittstelle von Verkauf, Asset Management und Produktion. In den Worten Alexanders versteht es auch der Laie: «Mein Vater plant sozusagen die Wagen. Und auch die Loks, glaube ich.»

Die Abteilung Geschäftsplanung, für die Thomas Fuchs fachlich verantwortlich ist, plant die nötigen Kapazitäten der Wagen und anderer Ressourcen mit einem Zeithorizont von einem bis sechs Jahren. 8600 Wagen, 200 Loks, 140 Rangierloks und 770 Lokführer werden von der Geschäftsplanung dimensioniert.

### In den Führerstand oder ins Büro.

Zweimal, sagt der zwölfjährige Alexander, habe er den Arbeitsplatz seines Vaters besucht: «Früher einmal, und am Zukunftstag im November.» Für diesen Tag stellte SBB Cargo ein Programm zusammen, in dessen Rahmen die Töchter und Söhne der Angestellten an mehreren Stationen einen Einblick in die Tätigkeit ihrer Mütter und Väter erhielten. Einmal, erzählt Alexander, habe er zudem den Rangierbahnhof Muttenz besucht. «Und an einem Besuchstag durfte ich auf einer Lok mitfahren!»

Auf die Frage, was ihn bei seinen Besuchen am meisten beeindruckt habe, sagt Alexander: «Der Aufwand und die vielen Leute, die es braucht, um die Waren von einem Ort zum anderen zu transportieren.» «Sehr wahrscheinlich» wolle er selber einmal zur Bahn, «als Lokführer oder ins Büro. Ich habe ja noch ein paar Jahre Zeit.»

Offensichtlich ist es noch etwas früh, um sich so genau festzulegen. Die Auswahl ist ja auch enorm: «Wenn ich daran denke, was Login, der Ausbildungsverbund in der Verkehrsbranche, heute alles anbietet, so kann man sich bei der Bahn ja fast alle Berufswünsche erfüllen», sagt Thomas Fuchs. Es würde ihn freuen, wenn der

### Der Zukunftstag

Der bisherige Töchtertag wird in seinem zehnten Jahr unter dem neuen Namen Zukunftstag weitergeführt. Er soll Schülerinnen und Schülern von der 5. bis zur 7. Klasse die Gelegenheit geben, die Berufswelt und den Arbeitsalltag ihrer Eltern kennenzulernen.

Weitere Informationen:  
[www.nationalerzukunftstag.ch](http://www.nationalerzukunftstag.ch)



Sohn in seine Fussstapfen träte: «Ich bin jetzt in der vierten Generation bei der Bahn, er wäre dann die fünfte.»

**Da schlägt das Herz höher.**

Thomas Fuchs ist in Karl-Marx-Stadt, dem heutigen Chemnitz, aufgewachsen. Er absolvierte eine Berufslehre bei der Deutschen Reichsbahn, wurde Lokführer, Disponent und arbeitete in Produktionsplanung, Produktionsoptimierung und Dimensionierung. 1991 zog er nach München, wo er für die Deutsche Bundesbahn und deren Nachfolgesellschaften arbeitete. 2001 kam er zu SBB Cargo.

Wie sehen Sie die Zukunft für die Bahn und für sich selber? «SBB Cargo sehe ich nach wie vor als führende Güterbahn in der Schweiz. Für mich selber sehe ich die Chance, den Wandel gerade jetzt mit der Neupositionierung von SBB Cargo mitzugestalten. Da schlägt mein Herz natürlich gleich etwas höher.» ■



### 3 Fragen.

**Welches war Ihre erste Logistikleistung?**  
 Alexander: Der Auf- und Abbau des Weihnachtmarktes in Münchenstein.  
 Thomas: Die Belegung der Werkstatt während der Lehre. Damit die Lok, die als erste wieder hinaus musste, auch zuvorderst stand.

**Was fällt Ihnen zum Stichwort Chaos ein?**  
 Alexander: Mein Zimmer.  
 Thomas: Es gibt in meinem Job immer kurzfristige Einflüsse, die die langfristige Planung tangieren können. Da ist es wichtig, dass man sich nicht aus der Ruhe bringen lässt.

**Über welches Talent möchten Sie verfügen?**  
 Alexander: Fliegen, Gedanken lesen, zeitreisen.  
 Thomas: Besser skifahren, um weiterhin schneller zu sein als mein Sohn. Und manchmal möchte ich in schönen Momenten die Zeit anhalten können.

**Impressum.**  
 cargo 4|10. November 2010. Das Logistikmagazin von SBB Cargo erscheint viermal pro Jahr in Deutsch, Französisch, Italienisch. **Auflage** 20 000 Exemplare. **Redaktion** Heini Lüthy (Leitung), Sandra Lüscher, Martina Riser, Christoph Rytz, Matthias Widmer, Tom Schaich. **Grafik/Satz** Scholz & Friends Basel. **Litho** ExactaPro, Arlesheim. **Druck** Stämpfli AG, Bern. **Redaktionsadresse** SBB Cargo, «Redaktion Logistikmagazin cargo», 4065 Basel, Schweiz, Telefon +41 (0)43 233 88 84, Fax +41 (0)51 229 00 69 [www.sbbcargo.com/magazin](http://www.sbbcargo.com/magazin)  
 Das Copyright für dieses Magazin liegt bei SBB Cargo. Der Abdruck von Artikeln ist unter Quellenangaben erlaubt. Bitte schicken Sie uns jeweils ein Belegexemplar.

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

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

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

**Marketing & Sales:**  
**Verkauf Schweiz**  
 Postfach  
 4065 Basel  
 Schweiz  
 Tel. 0800 707 100  
 Fax 0800 707 010  
[cargo@sbbcargo.com](mailto:cargo@sbbcargo.com)  
**Vertrieb Italien**  
 SBB Cargo Srl  
 Via Vittor Pisani 7  
 20124 Milano  
 Italia  
 Tel. +39 0331 24 86 74  
 Fax +39 0331 24 86 89  
[sbbmilano@sbbcargo.com](mailto:sbbmilano@sbbcargo.com)

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

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

MIX  
Papier aus verantwortungsvollen Quellen  
FSC® C016087

myclimate  
neutral  
Drucksache  
No. 01-10-595903 – [www.myclimate.org](http://www.myclimate.org)  
© myclimate – The Climate Protection Partnership

# Alles, was Sie schon immer über Logistik wissen wollten. Und vieles mehr.

## In jedem Cargo Magazin.



Vergrössern Sie Ihren Wissensvorsprung. Mit dem Cargo Magazin von SBB Cargo. Es erscheint viermal im Jahr und wird direkt an Ihre Adresse geliefert. Jetzt **Gratisabonnement bestellen: [www.sbbcargo.com/magazin](http://www.sbbcargo.com/magazin)**