

cargo

Das Logistikmagazin von SBB Cargo

4 | 12



Im Takt... 4

...fährt der neue Linienzug des Kombinierten Binnenverkehrs.

Im Plan... 6

...ist das neue Projekt des Gateways Limmattal.

In die Offensive... 10

...geht CEO Nicolas Perrin mit SBB Cargo.

In die Zukunft... 18

...blickt Jasmin Müller, die Strategiechefin von SBB Cargo.

Bild der Saison.



Starke Muskeln: Der Kombinierte Verkehr erfordert, dass die Transportbehälter mit den Gütern umgeladen werden – vom Lastwagen auf die Bahn und später wieder auf den Lastwagen. Um die Container, die bis zu 40 Tonnen wiegen, zu heben, braucht es schwere und starke Geräte. Guy Perrenoud fotografierte einen solchen Reachstacker im Terminal von SBB Cargo in Renens VD.

Titelseite: Der Wagenladungsverkehr im Güterbahnhof Genf-La Praille läuft auf Hochtouren: Das Team der Regionalen Cargo-Produktion fertigt täglich während 20 Stunden 200 Wagen ab. Foto: Guy Perrenoud

Für einen gesunden Schienengüterverkehr.

Liebe Leserin, lieber Leser

Der Schienengüterverkehr in der Schweiz ist nicht wegzudenken. Mit einem Viertel Anteil an der gesamten Verkehrsleistung ist er für die verladende Wirtschaft das logistische Rückgrat und gleichzeitig auch ein volkswirtschaftlich bedeutender Faktor. SBB Cargo ist sich der Verantwortung bewusst, mit einer nachhaltigen unternehmerischen Ausrichtung und einer täglich qualitativ hohen Leistung als Marktleader den Erfolg des Schienengüterverkehrs massgeblich zu beeinflussen. Wir arbeiten dafür intensiv an unserer Strategie. Mit der Sanierung der Bedienpunkte, die auf den Fahrplanwechsel ansteht, gesundet unser Kern, der Wagenladungsverkehr. Neues Wachstum wird über das neue Angebot im kombinierten Binnenverkehr und den Anschluss an die Seehäfen im Import/Export über Gateways angestrebt. Und mit neuen Prozessen und neuer Informatik verbessern sich die Führung und die Transparenz entscheidend. Schliesslich standardisieren wir unsere Fahrzeugflotte, was wir am Beispiel der neuen Hybridlok umsetzen. Diese Massnahmen sind auch schmerzlich, bauen wir doch aktuell über 10 Prozent der Stellen ab. Als nachhaltiges Unternehmen machen wir das sozialverträglich.

Ebenso wichtig für die Zukunft sind die Rahmenbedingungen für den Schienengüterverkehr von morgen. Die politische Diskussion dazu ist angelaufen. Um die Finanzierung für den Ausbau und Erhalt der Infrastruktur geht es bei der FABI-Vorlage, die jetzt zur Behandlung in den Räten ist. Der Güterverkehr braucht langfristig gesicherte Kapazitäten auf dem Schienennetz. In die Vernehmlassung kommt die Motion «Zukunft des Schienenverkehrs in der Fläche». Hier geht es um die politischen Ziele für den Binnengüterverkehr, die Rahmenbedingen dazu und die Förderung der Schiene. Sie sehen, in den nächsten Monaten und Jahren wird die Politik wesentliche Weichenstellungen für die Logistik- und Transportbranche vornehmen.

Persönlich hoffe ich, dass die zukünftigen Rahmenbedingungen so gestaltet sind, dass wir als Güterbahn unternehmerisch arbeiten und uns auf unsere Stärken ausrichten können. Ich kann Ihnen versichern, dass sich die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von SBB Cargo voll einsetzen, unseren Beitrag dazu zu leisten. Wir wollen auch in Zukunft dort sein, wo in der Schweiz Güter bewegt werden.



Nicolas Perrin, CEO SBB Cargo



Inhalt.

- 4 Güterverkehr im Takt.**
Das neue Angebot für den Kombinierten Verkehr.
- 6 Schlüsselprojekt für die Schweiz.**
Der geplante Containerbahnhof im Limmattal.
- 8 Container für die Schweiz.**
Die Güterströme des Kombinierten Verkehrs.
- 9 Europäische Initiative.**
Güterwagen sollen moderner werden.
- 10 Nutzen für die ganze Branche.**
SBB Cargo-CEO Nicolas Perrin im Interview.
- 14 Schotter.**
iPads für Lokführer. Leser besuchen Operations.
- 16 Ein Dorf sorgt vor.**
Der Weiler Gwüest ist im Winter oft abgeschnitten.
- 17 Es braucht europäische Lösungen.**
Gastkolumne von Dirk Bruckmann.
- 18 Sie mag grosse, laute Maschinen.**
Jasmin Müller, Strategiechefin von SBB Cargo.

Kombinierter Binnenverkehr: Auf Linie.

So sieht die gelungene Kombination von Schiene und Strasse aus: Transportfirmen wie Planzer nützen auf der Strecke Dietikon–Renens den Linienzug von SBB Cargo. Das Angebot ist flexibel, und auf der Schiene umfahren die Kunden den Stau auf der Strasse.

TEXT: BERNHARD RAOS – FOTO: GIAN VAITL

Effizient: Der Weg vom Last- zum Bahnwagen beträgt nur wenige Meter.



Wenn Severin Baer, Mitinhaber der Transportfirma Planzer, das neueste Produkt von SBB Cargo für den kombinierten Binnenverkehr live erleben will, hat er es nicht weit: In 5 Minuten ist er vom Büro im zürcherischen Dietikon am Terminal. Dort fährt wochentags meistens knapp vor 16.15 Uhr einer seiner Lastwagen längs an das Gleis. Er hat zwei Wechselpritschen geladen. Der Reachstacker steht schon parat. Das traktorähnliche Fahrzeug fährt seinen Kran aus, packt die 20-Fuss-Container behutsam an ihren Aufsatzzapfen und hebt die Fracht auf die Ladefläche des Güterwagens. Kurz darauf fährt der Zug pünktlich ab.

Dass Lastwagentransporteure mit ihren Endkunden den Vor- und Nachlauf selber organisieren, ist bereits ab 13 Standorten in der ganzen Schweiz im Rahmen des neuen SBB Cargo-Angebots «Bahn&Umschlag» möglich. Das Spezielle am oben beschriebenen Prozedere ist der Zug: Er ist der erste direkte Linienzug, den SBB Cargo zwei Mal pro Tag immer zur selben Zeit von Dietikon nach Renens VD und zurück führt. Er schafft die Strecke in 3 Stunden. Die direkten Linienzüge ergänzen das bisherige Angebot, das weiterhin im Nachtsprung alle Terminals direkt miteinander verbindet. «Die einzige Schwierigkeit ist für uns, die Abfahrtszeiten einzuhalten. Ansonsten ist die Abwicklung für uns einfach», sagt Baer. Knapp kann es für den Lastwagen vor allem dann werden, wenn es auf der Strasse staut.

In unserem Beispiel geht alles glatt: Der Lastwagen hat die Wechselpritschen zuvor beim Conveniencegrosshändler Lekkerland im gut 20 Kilometer entfernten Brunegg aufgeladen. Auch dort war alles durchorganisiert. Der Lastwagen fährt unter die Behälter, die auf vier Beinen stehen und sich

per Luftdruck bewegen lassen. Geladen wird per Knopfdruck. Rechtzeitig ist der Lastwagen in Dietikon.

Dasselbe passiert später in umgekehrter Reihenfolge in Renens, wo ein Planzer-Lastwagen die Fracht ins eigene Terminal nach Tolochenaz VD bringt. Dort werden die einzelnen Sendungen sortiert und am nächsten Morgen distribuiert. Was Baer am Linienzugangebot schätzt, ist die Flexibilität: «Wir haben zwar fix drei Wagen im Wochenprogramm reserviert, doch es gibt zusätzlich die Möglichkeit von kurzfristigen Spotbuchungen.» Die Bahn sei «momentan auf einem konstruktiven Weg», fügt er an.

Mit 120 km/h unterwegs.

Mit Linienzügen im kombinierten Binnenverkehr (KV) will SBB Cargo ein neues Marktsegment erschliessen. «Es ist eine Alternative zur Strasse, die immer mehr unter Staus leidet. Die Züge fahren 120 Stundenkilometer und lassen sich auch tagsüber in den Verkehr mit Personenzügen einfügen», erklärt Daniel Bürgy, Leiter Vertrieb bei SBB Cargo.

Und Zeit ist bekanntlich Geld, denn Staus sind teuer. Allein im letzten Jahr haben die Staus auf Schweizer Nationalstrassen um 14 Prozent zugenommen. Schon ab Distanzen von rund 150 Kilometern rechnet sich der Kombinierte Verkehr für Lastwagentransporteure. Vor allem auch im Binnenverkehr, der in der Schweiz mengenmässig doppelt so viele Güter befördert wie der Transit. Aber auch im Import-/Exportverkehr sind die Weichen auf Wachstum gestellt: Experten schätzen, dass der Containerverkehr bis 2020 um bis zu

30 Prozent zunehmen wird – es hat also viel Potenzial für die Schiene.

Seit Anfang 2012 führt SBB Cargo die Linienverbindung Dietikon–Renens und zurück im Pilotbetrieb. Daniel Bürgy ist mit der Resonanz zufrieden: «Wir sind auf einzelnen Zügen bis zu 80 Prozent ausgelastet, haben aber noch freie Kapazitäten. Es dauert eben seine Zeit, bis sich die Vorteile herumgesprochen haben.»

Als Ergänzung zum Tagesangebot gäbe es ja auch die Nachtverbindungen, womit die Kunden die Waren am frühen Morgen abholen und zur Enddestination distribuieren können, sagt er. Dank der damit höheren Taktdichte können die Behälter rascher zirkulieren und die unproduktiven Standzeiten werden reduziert. Ein weiteres Argument für die neue Linie. ■

SCHRITTWEISER AUSBAU.

Im nächsten Jahr wird der kombinierte Binnenverkehr mit Linienzügen ausgeweitet. Dann verkehrt einmal täglich ein Zug von Gossau nach Genf und retour. Zudem wird eine Verbindung ins Tessin aufgebaut. Das Angebot soll schrittweise ausgebaut werden. Auf den Linienzügen sind Wechselbrücken mit einer Grösse von bis zu 13,6 Meter sowie alle Standardcontainer verladbar. Gebucht werden können Stellplätze von 7,45 Meter, auf denen jeweils ein Container geladen werden kann. Die Transporte weisen gegenüber dem reinen Lastwagentransport eine deutlich bessere CO₂-Bilanz auf dem Gesamtverkehr aus.

Bereits seit September führt SBB Cargo zusätzlich einen Linienzug für die Migros mit Kühlcontainern zwischen Neuendorf SO und Gossau SG.

Weitere Infos unter:
www.sbbcargo.com/de/kv



MARKTNEWS

Tiefkühlprodukte reisen im Riesencontainer per Bahn.

Seit fünf Jahren transportiert der Bäckerei- und Gastrozulieferer Pistor aus Rothenburg LU Waren mit SBB Cargo in die Verteilzentrale Chavornay VD. Seit dem 1. Oktober dieses Jahres setzt das Unternehmen dafür einen neuen «Giga»-Tiefkühlcontainer ein. Er hat ein Fassungsvermögen von 100 Kubikmetern und kann so 64 Pistor-Rollbehälter aufnehmen. Für die Kühlung auf minus 25 Grad stehen ein Elektro- und zwei Dieselaggregate zur Verfügung. Die Temperatur wird jederzeit überwacht, auch während des Transports.

Der Container ist eine Spezialanfertigung der Firma Isokit/Isosfrigo, transportiert wird er auf einem Tragwagen des Typs Sgns.



Der neue «Giga»-Tiefkühlcontainer von Pistor.



Schnellzug: Da der Linienzug mit Tempo 120 fährt, kann er tagsüber quer durch die Schweiz fahren.

Wie viele Zuckerrüben transportiert ein Güterwagen? ?

Die Zuckerfabrik Aarberg wird in diesem Jahr hundertjährig. Und seit hundert Jahren wird ein grosser Teil der Zuckerrüben per Bahn zur Verarbeitung gebracht. In den letzten Jahren waren es jeweils gegen 1 Million Tonnen, die SBB Cargo in die Fabriken Aarberg und Frauenfeld transportierte. Ein Güterwagen fasst rund 50 Tonnen, eine Rübe wiegt durchschnittlich 750 Gramm. Das sind also rund 67 000 Zuckerrüben pro Wagen.

Das geplante Gateway Limmattal – hier das Modell – hat vier Gleise für 700 Meter lange Züge.



Gateway Limmattal ist auf Kurs.

Ab 2018 übernimmt das Gateway Limmattal eine wichtige Funktion für den kombinierten Verkehr: Dort steigen die meisten der ankommenden Container aus den Nordseehäfen mit dem Kran von einem Güterwagen auf einen andern um. Damit will SBB Cargo das prognostizierte massive Wachstum des Kombinierten Verkehrs auffangen.

TEXT: SUSANNE WAGNER – FOTOS: GIAN VAITL

In den kommenden Jahren nimmt der Kombinierte Verkehr weltweit weiter zu. Auch die Schweiz ist davon betroffen: Aktuelle Studien rechnen damit, dass bis 2030 doppelt so viele Güter mit dem Kombinierten Verkehr in unser Land transportiert werden wie heute. Dazu kommt, dass Container immer beliebter sind. Im Überseeverkehr werden mit Ausnahme von Öl und Kohle bereits heute fast alle Güter in Containern befördert.

Knotenpunkte für Containertransporte sind sogenannte Terminals: Hier werden Container umgeladen – vom Bahnwagen auf einen andern Bahnwagen, auf einen Lastwagen, auf ein Schiff oder umgekehrt. Die vorhandenen Terminals in der Schweiz reichen bereits heute nicht mehr, um die Gütermengen effizient zu bewältigen. «Um die erwarteten Güterströme weiterhin umweltfreundlich auf die Schiene zu bringen und den Kollaps auf der Strasse zu vermeiden, sind >

leistungsstarke Eingangstore erforderlich. Diese fehlen heute», sagt Beat Lampart, Gesamtprojektleiter Gateway Limmattal bei SBB Cargo. Ohne solche Terminals riskiert die Schweiz, dass die Container zunehmend ausserhalb der Schweiz auf die Strasse umgeladen werden. «Das wiederum kann zu immer stärkerem Stau auf den Nationalstrassen führen und sogar eine Rückverlagerung des Verkehrs auf die Kantonsstrassen verursachen», so Beat Lampart.

Das Terminal im Limmattal, das Gateway Limmattal, soll 2018 in Betrieb genommen werden. Hier fahren dann 700 Meter lange Güterzüge, von den Mittelmeer- oder Nordseehafenterminals kommend, in den Rangierbahnhof Limmattal ein, ohne dass sie rangiert oder aufgetrennt werden müssen. Das Gateway Limmattal macht möglich, dass Container mittels Kran direkt auf die Wagen der weiterführenden Güterzüge umgeladen werden. Danach werden sie über das effiziente bestehende Feinverteilungsnetz des Wagenladungsverkehrs in die ganze Schweiz weitertransportiert.

Einbindung in den bestehenden Rangierbahnhof.

Bei der Planung des Projekts hatte SBB Infrastruktur etliche Randbedingungen zu berücksichtigen. Etwa die vorgegebene Nutzlänge der Einfahr- und Umschlaggleise von 700 Metern, die Einschränkung in Bezug auf die Grundwasserschutzszonen und auf die Sicherungsanlagen, zudem das Ziel, das Gateway optimal in einen funktionierenden Rangierbahnhof einzubinden.

Dem Projektteam ist es während der Planungsphase sogar gelungen, das Projekt so zu optimieren, dass eine höhere Produktivität des Terminals möglich wird. «Wir haben eine Lösung gefunden, bei der alle vier Gleise nebeneinander liegen und der Kran alle vier Gleise überspannt. Damit kann er die Container vom Shuttlezug direkt auf einen anderen Güterwagen oder einen Lastwagen verladen oder im Containerlager abstellen», sagt Michael Künzli, Gesamtprojektleiter für das Gateway bei SBB Infrastruktur.

Von den künftig 600 Containern, die das Gateway Limmattal dereinst pro Tag umschlagen wird, sollen mindestens 80 Prozent auf der Schiene weiterbefördert werden und nur maximal 20 Prozent per Lastwagen. Damit trägt das Gateway

Limmattal wesentlich zum umweltfreundlichen Gütertransport in der Schweiz bei. Am Standort des künftigen Gateways Limmattal wird heute bereits ein wichtiger Teil des kombinierten Güterverkehrs in der Schweiz umgeschlagen. Die sorgfältige und umfangreiche Bauphasenplanung macht es sogar möglich, den heutigen Containerverlad während der ganzen Bauphase aufrechtzuerhalten.



Das Projekt optimiert, um eine höhere Produktivität zu ermöglichen: Michael Künzli, Gesamtprojektleiter für das Gateway bei SBB Infrastruktur.

«Was die Terminplanung betrifft, ist das Projekt Gateway Limmattal auf Kurs. Gegenwärtig laufen

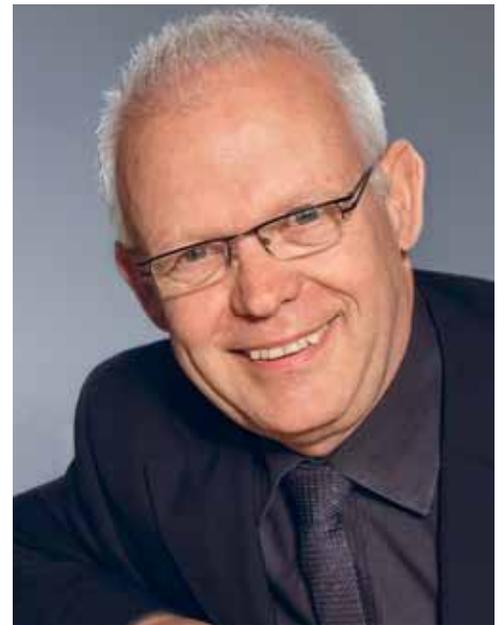
Das Gateway trägt wesentlich zum umweltfreundlichen Gütertransport in der Schweiz bei.

die Arbeiten rund um die öffentliche Planaufgabe», sagt Michael Künzli. Das heisst, die Projektunterlagen des Gateways Limmattal werden zusammengestellt und im November 2012 gemäss den terminlichen Vorgaben des Richtplans des Kantons Zürich beim Bundesamt für Verkehr eingereicht. Zum Start des Planungs-genehmigungsverfahrens wird das Projekt Gateway Limmattal Anfang 2013 für 30 Tage

bei der Gemeinde Spreitenbach und bei der Stadt Dietikon öffentlich aufgelegt.

Die Umweltverträglichkeit als wichtiges Kriterium.

Teil des Baubewilligungsgesuchs wird auch ein Umweltverträglichkeitsbericht zum Rangierbahn-



Mit dem Gateway den Kollaps auf der Strasse verhindern: Beat Lampart, Gesamtprojektleiter für das Gateway bei SBB Cargo.

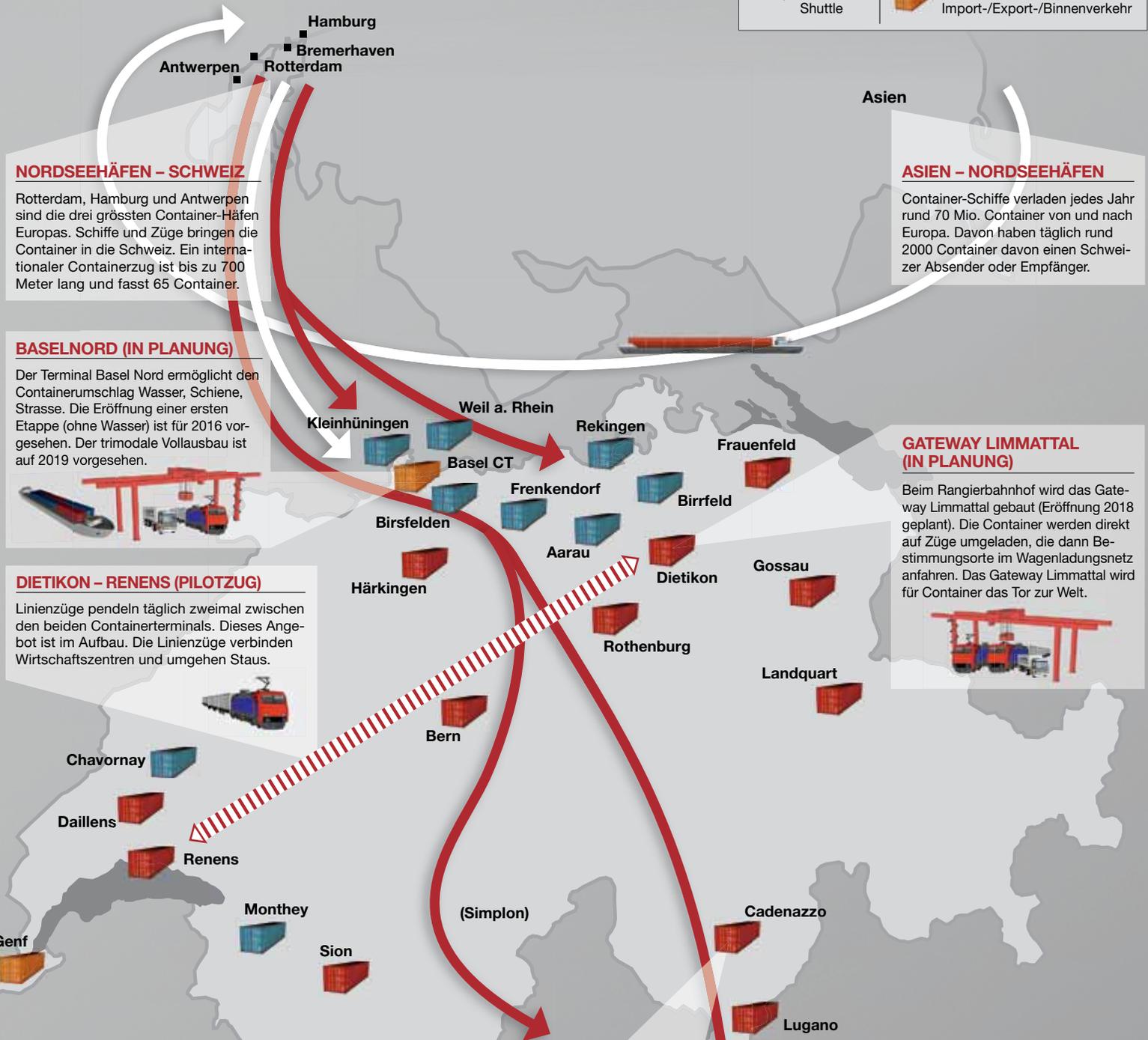
hof Limmattal sein, der derzeit in Erarbeitung ist. Das Gateway Limmattal ist zwar kein Bestandteil des Rangierbahnhofs, aber SBB Cargo wird den Rangierbahnhof zur Feinverteilung der Container nutzen. Michael Künzli: «Wir werden deshalb die Umweltauswirkungen des Gateways auf den Rangierbahnhof beurteilen, diese im Umweltverträglichkeitsbericht abbilden und somit im Projekt berücksichtigen.»

Ein weiteres Terminal plant SBB Cargo in Basel Nord, um die Attraktivität der Containertransporte auf dem Rhein zu erhöhen. Beat Lampart: «Durch die Bündelung der Container im Gateway Limmattal und im Terminal Basel Nord kann SBB Cargo den Kunden in Zukunft leistungsfähige Terminals für ausgelastete Shuttlezüge in die Seehäfen oder in die grossen kontinentalen Containerterminals anbieten. Dies stärkt auch den Wirtschaftsstandort Schweiz.» ■

Container für die Schweiz.

Kleider, elektronische Geräte, Artikel für den Haushalt werden in Asien gefertigt und in Containern nach Europa transportiert. Aktuelle Studien zeigen, dass die Anzahl Container stark zunimmt. Auch innerhalb der Schweiz transportieren Logistiker Güter zunehmend in Containern. SBB Cargo reagiert auf die Entwicklung und baut Terminals für den Container-Umschlag. Ein erster Linienzug verbindet Wirtschaftszentren.

Transportwege	Gütertransporte
Schiff	Containerumschlag Import-/Exportverkehr
Bahnlinie	Containerumschlag Binnenverkehr
Binnen-KV-Shuttle	Containerumschlag Import-/Export-/Binnenverkehr



NORDSEEHÄFEN – SCHWEIZ

Rotterdam, Hamburg und Antwerpen sind die drei grössten Container-Häfen Europas. Schiffe und Züge bringen die Container in die Schweiz. Ein internationaler Containerzug ist bis zu 700 Meter lang und fasst 65 Container.

BASELNORD (IN PLANUNG)

Der Terminal Basel Nord ermöglicht den Containerumschlag Wasser, Schiene, Strasse. Die Eröffnung einer ersten Etappe (ohne Wasser) ist für 2016 vorgesehen. Der trimodale Vollausbau ist auf 2019 vorgesehen.

DIETIKON – RENENS (PILOTZUG)

Linienzüge pendeln täglich zweimal zwischen den beiden Containerterminals. Dieses Angebot ist im Aufbau. Die Linienzüge verbinden Wirtschaftszentren und umgehen Staus.

ASIEN – NORDSEEHÄFEN

Container-Schiffe verladen jedes Jahr rund 70 Mio. Container von und nach Europa. Davon haben täglich rund 2000 Container davon einen Schweizer Absender oder Empfänger.

GATEWAY LIMMATTAL (IN PLANUNG)

Beim Rangierbahnhof wird das Gateway Limmattal gebaut (Eröffnung 2018 geplant). Die Container werden direkt auf Züge umgeladen, die dann Bestimmungsorte im Wagenladungsnetz anfahren. Das Gateway Limmattal wird für Container das Tor zur Welt.

Der Umschlagsbedarf für Container verdoppelt sich bis 2030

Der Containertransport wird in den nächsten Jahren noch stark wachsen und wird gleichzeitig immer stärker über kombinierte Transportwege abgewickelt. Somit verdoppelt sich der Umschlagsbedarf bis 2030.

TERMINAL CADENAZZO

Die SBB hat in den Terminal Cadenazzo investiert. Reachstacker laden Container von Bahnwagen auf Lastwagen. Und umgekehrt.

INTERNATIONALER CONTAINERVERKEHR

SBB Cargo International bietet attraktive Angebote für die Beförderung von Containerzügen von den Nordseehäfen bis nach Norditalien.

Gemeinsam für neue Güterwagen.

Leise, leicht und effizient – so sollen moderne Güterwagen im internationalen Transportgeschäft höhere Marktanteile zugunsten der Bahn bringen.

TEXT: STEFAN BOSS



Über eine halbe Million Güterwagen verkehren in Europa. Technische Innovationen umzusetzen, ist deshalb sehr schwierig.

Um die technische Entwicklung voranzutreiben, bringen SBB Cargo und andere Unternehmen ihr Know-how zusammen. An der Fachmesse Inno-trans haben die Mitglieder der Zukunftsinitiative «5L» Ende September in Berlin das «Weissbuch innovativer Eisenbahngüterwagen 2030» präsentiert. Zum Beispiel melde der Güterwagen der Zukunft seinen Betriebszustand oder allfällige Störungen in Echtzeit an den Lokführer und die Leitstelle, sagte Jürgen Hüllen von «5L».

Zur Initiative gehören neben SBB Cargo acht Unternehmen aus allen Sektoren des Schienengüterverkehrs (Verlader, Waggonbauer, -vermieter und Bahnen) aus Deutschland und Österreich: BASF, DB Schenker Rail, DB Waggonbau Niesky, Knorr-Bremse Systeme für Schienenfahrzeuge, Rail Cargo Austria, Thyssen Krupp, VTG und Waggonbau Graaff.

Schweizer Wagenhalter umworben.

Die wissenschaftliche Leitung haben die Eisenbahn-Lehrstühle der Technischen Universitäten in Dresden und Berlin inne. SBB Cargo ist bisher die einzige Schweizer Firma. Sie führt Gespräche mit anderen Schweizer Wagenhaltern, damit sich diese ebenfalls beteiligen.

Warum macht SBB Cargo bei dem Projekt mit? Jürgen Mues, Leiter Asset Management, erklärt: «Güterwagen sind ein zentrales Element im Schienengüterverkehr, und sie verkehren heute grossteils länderübergreifend. Grössere und für den Wagenladungsverkehr relevante Innovation kann nur durch eine breit angelegte internationale Zusammenarbeit erreicht werden.»

Wichtig am Projekt ist, dass neue Lösungen nicht von den Herstellern, sondern von den Fahrzeughaltern ausgehen und für diese rentieren. Im Projekt seien die Halter von mehr als einem Viertel aller Güterwagen in Europa vertreten, sagt Jens-Erik Galdiks, Leiter Flottentechnik bei SBB Cargo. Aktuell gibt es in Europa etwa 600 000 Wagen.

Neuerungen hatten bisher einen schweren Stand, weil es an Zusammenarbeit fehlte und die notwendigen Mengen an Güterwagen nicht erreicht wurden. Galdiks ist zuversichtlich, dass sich dies dank der Initiative ändert. ■

Siehe auch Seite 17: «Es braucht europäische Lösungen»

«Ein Nutzen für die gesamte Gütertransportbranche.»

GESCHÄFTSFELD: WAGENLADUNGSVERKEHR.



Wagenladungsverkehr für Migros.

Der Wagenladungsverkehr (WLV) bildet mit 70 Prozent des Umsatzes das Hauptgeschäft von SBB Cargo. 50 Prozent der gesamten Transportmenge des Schweizer Schienengüterverkehrs entfallen auf den Einzelwagenladungsverkehr (EWLV). Beim WLV kann der Kunde im Anschlussgleis oder Freiverlad seine Güter auf Bahnwagen verladen. Die beladenen Einzelwagen oder Wagengruppen werden anschliessend zu einem Rangierbahnhof gefahren und dort zu ganzen Zügen zusammen gestellt. Im Zielrangierbahnhof werden diese wieder aufgeteilt, und die Wagen werden an den gewünschten Zielbedienpunkt dem Empfänger zugestellt.

Dadurch, dass es in der Schweiz immer weniger schwere Industrie gibt, stagniert das Transportvolumen im EWLV. SBB Cargo muss sich auf die Stärken der Bahn konzentrieren, nämlich grosse Mengen über längere Distanzen zu transportieren. Deshalb wurden die sehr schlecht ausgelasteten Bedienpunkte – mit durchschnittlich weniger als einem Wagen pro Tag – überprüft. Als Folge davon wurde das WLV-Netz von über 500 auf 374 Punkte reduziert. Davon betroffen sind weniger als 2 Prozent des gesamten Transportvolumens.

SBB Cargo geht in die Offensive: Sie bringt ein neues Angebot für den Kombinierten Verkehr innerhalb der Schweiz auf den Markt. Damit will SBB Cargo die Vorteile von Bahn und Strasse miteinander verknüpfen. CEO Nicolas Perrin will neue Potenziale für den Schienengüterverkehr erschliessen.

INTERVIEW: HEINI LÜTHY – FOTOS: MARKUS SCHNEEBERGER



Nicolas Perrin, SBB Cargo hat vor Kurzem mit den Linienzügen ein neues Angebot für den Kombinierten Verkehr innerhalb der Schweiz lanciert. Haben Sie damit das Ei des Kolumbus gefunden?

Wir brüten hier eher ein Ei aus, das zu einem wichtigen Standbein für SBB Cargo heranwachsen wird. Kurzfristig bedeutet dies – wie bei jedem neuen Produkt – für uns, dass wir investieren müssen. Doch langfristig, davon bin ich überzeugt, werden wir hier über neue Kunden wachsen können.

Wie profitieren die Kunden von diesem neuen Angebot?

Das Produkt bringt der gesamten Gütertransportbranche einen Nutzen. Unsere Kunden gewinnen damit einen Profit für ihre Logistik, und wir erreichen einen Verlagerungseffekt. Wir verknüpfen die Vorteile der Eisenbahn als eines stabilen und zuverlässigen Systems mit den Vorteilen des Strassentransports, der mit seiner hohen Flexibilität die Feinverteilung in die hintersten Winkel des Landes gewährleisten kann.

Und was bringt das Angebot dem Unternehmen SBB Cargo – es soll ja tragender Pfeiler der Gesamtstrategie werden?

Der Wagenladungsverkehr ist unser Basisangebot, ermöglicht aber kaum Wachstum. Mit dem Kombinierten Verkehr schaffen wir uns eine aussichtsreiche Entwicklungsperspektive. Wir wollen unsere starke Position auf dem Transportmarkt halten und ausbauen.

Wie sehen die Pläne für den Auf- und Ausbau des kombinierten Binnenverkehrs konkret aus?

Kurzfristig wollen wir die bestehende Ost-West-Relation Dietikon–Renens bis Gossau und Genf verlängern und eine zweite Relation Nord–Süd in das Tessin aufbauen. Die weiteren Schritte >

«Entwicklungsperspektive mit dem Kombinierten Verkehr»: Nicolas Perrin.



«SBB Cargo bekennt sich zum Wagenladungsverkehr»: Nicolas Perrin.

unternehmen wir dann, wenn sich dafür das Bedürfnis im Markt zeigt. Ziel ist es, ein Netz von mehreren Linien aufzubauen, mit dem wir die wichtigen Logistik- und Wirtschaftszentren der Schweiz verbinden. Und dies auf Relationen, in denen das System wettbewerbsfähig

GESCHÄFTSFELD: INTERNATIONAL.



Container für Europa im Hafen Rotterdam.

Um auf der wettbewerbsintensiven Nord-Süd-Achse durch Europa erfolgreich zu sein, braucht es ein fokussiertes Geschäftsmodell. Auf Anfang 2011 wurde daher SBB Cargo International als eigenständige Einheit ausgegliedert. Sie konzentriert sich seitdem auf die Rolle als Traktionär. Das heisst, ihr Kerngeschäft ist die Beförderung von Ganzzügen und Zügen des Kombinierten Verkehrs von Benelux und Ruhrgebiet nach Norditalien. Dies ermöglicht einfache, kostengünstige Strukturen, womit die Basis geschaffen wurde, um ein positives Geschäftsergebnis zu erreichen.

Mit 25 Prozent an SBB Cargo International beteiligt ist der Kombi-Operator Hupac. Hupac ist gleichzeitig der grösste Kunde von SBB Cargo International. Hupac bringt die Kundensicht und ihr Know-how ein und erlaubt es so, die Zusammenarbeit an der Schnittstelle zwischen Operateur und Bahn zu verbessern.

betrieben werden kann; das sind in der Schweiz Distanzen ab etwa 150 Kilometer. Aus diesem Grund stellen wir Regionen wie den Arc Lémanique, das Tessin oder die Ostschweiz zum Start in den Vordergrund.

Welche zusätzliche Infrastruktur muss dafür aufgebaut werden?

Bisher sind wir sehr pragmatisch vorgegangen und haben das Startangebot mit der bestehenden Infrastruktur aufgebaut. Langfristig werden für den Umschlag spezifische Terminals nötig werden. Ein erstes haben wir in Cadenazzo realisiert, weil das Tessin ein wichtiger Markt ist. Für den Import- und Exportverkehr sind dann die beiden Terminals Basel Nord und Gateway Limmattal von zentraler Bedeutung. Und nicht zu vergessen: Langfristig braucht es auch einen Kapazitätsausbau auf den Strecken.

Glauben Sie, dass es Ihnen mit diesem neuen Angebot gelingt, den Konkurrenzkampf zwischen Strasse und Schiene in eine Partnerschaft zu verwandeln?

Die Frage stellt sich so gar nicht für mich, denn eine Partnerschaft ist die Voraussetzung für einen erfolgreichen Kombinierten Verkehr. Ich bin überzeugt, dass sich hier eine neue Form der Zusammenarbeit zwischen den beiden Verkehrsträgern einleitet. Beide kommen zur Einsicht, dass wir mit der immer knapperen Infrastrukturkapazitäten den immer komplexeren Anforderungen der Logistik nur dann erfüllen können, wenn wir das Transportsystem als Ganzes anschauen und optimieren.

In jüngster Vergangenheit standen die Massnahmen zur Sanierung des Wagenladungsverkehrs im Vordergrund. Ist diese Sanierung heute abgeschlossen?

Der Wagenladungsverkehr erbringt heute mit Abstand die grösste Verkehrsleistung und ist somit für uns und die Schweizer Wirtschaft wichtig. SBB Cargo bekennt sich dazu. Unser Ziel ist es, den Wagenladungsverkehr zu halten. Dazu muss er sich aber wirtschaftlich lohnen. Die Sanierung ist in der Umsetzung und auf gutem Weg.

«Wir sind die Nummer eins im Schweizer Güterverkehr und haben ein erstklassiges Produkt.»

Nicolas Perrin

Können die Kunden davon ausgehen, dass das Netz und das Angebot für längere Zeit so bestehen bleiben?

Wie gesagt, wir wollen einen gesunden Wagenladungsverkehr. Dazu ist es notwendig, das Angebot dem Markt anzupassen. Man kann das Angebot nicht über Jahre statisch halten. Sonst wird in fünf bis zehn Jahren wieder eine Sanierung nötig. Deshalb wird sich der Wagenladungsverkehr mit den Kunden entwickeln, damit wir der Wirtschaft auch in Zukunft gute Logistiklösungen anbieten können.

Ist der Wagenladungsverkehr überhaupt rentabel zu betreiben?

Der Wagenladungsverkehr ist ein schwieriges Geschäft und wird dies auch bleiben. Der Bund als Eigner erwartet, dass wir das System zumindest eigenwirtschaftlich betreiben können. Diesen Weg haben wir eingeschlagen.

Ein Problem ist, dass die Transporte für die schweren Industrien zurückgehen. Wie reagieren Sie darauf?

Wir müssen uns zunehmend auf Transporte ausrichten, die auch zukünftig nachgefragt werden. Das Bedürfnis wird sich verstärkt Richtung Versorgung und Entsorgung verschieben. Ich denke etwa an Baumaterialien, Handelsgüter oder Mineralöl. Bei der Entsorgung sind es zum Beispiel Schrott und Altpapier, beides voluminöse Güter. Stahlwerke brauchen viel Schrott, und dieser Schrott fällt in der Schweiz immer an. Der muss also weiterhin transportiert werden. Grenzüberschreitende Transporte werden an Bedeutung gewinnen. Das heisst für uns, dass wir uns stärker international vernetzen müssen.

Demnächst befasst sich die Schweizer Politik intensiv mit der Zukunft des Güterverkehrs. Was erwarten Sie in diesem Zusammenhang von den Politikern?

Die Liberalisierung im Schienengüterverkehr ist vollzogen. Allerdings ohne den Rahmen so festzulegen, dass sich das Produkt Schienengüterverkehr finanziell lohnt. Meine Erwartung ist, dass die Rahmenbedingungen so ausgestaltet werden, dass wir den Handlungsspielraum erhalten, um unser Produkt weiterzuentwickeln und gute Lösungen am Markt anzubieten. Oder kurz gesagt: dass sich unser Geschäft lohnt. Wobei ich sagen muss: Die Rahmenbedingungen in der Schweiz sind bereits sehr gut.

SBB Cargo ist daran, die Flottenstrategie neu zu definieren. Was können Sie uns dazu sagen?

Wir haben eine bestehende Flotte, die historisch gewachsen ist. Wir wollen sie jetzt massiv reduzieren, sowohl was die Zahl als auch was die Typenvielfalt betrifft, aber immer noch die

gleiche Leistung anbieten. Bei den Rangierlokomotiven werden wir diesen Prozess 2014 abgeschlossen haben und nur noch drei Typen einsetzen. Bei den Streckenlokomotiven sind wir auch sehr weit und werden uns bis Ende 2013 auf eine einzige Lokfamilie konzentrieren. Bei den Wagen wird es noch mehrere Jahre dauern; um diesen Prozess zu beschleunigen, fehlen uns im Moment die Investitionsmittel. In den letzten Jahren haben wir aber bereits erste Investitionen gemacht, zum Beispiel in Schiebewand- oder Getreidewagen.

Was ist Ihre persönliche Vision für SBB Cargo?

Die ist einfach: Wir sind die Nummer eins im Schweizer Güterverkehr und haben ein erstklassiges Produkt. Das soll auch in Zukunft so sein, muss aber unternehmerisch nachhaltig sein. Das klingt einfach, ist aber in dieser Branche ein hoher Anspruch.

Was ist Ihr persönlicher Wunsch für das kommende Jahr?

Ich habe zum Ziel, dass wir im nächsten Jahr die Sanierung umsetzen und die Basis für eine zukunftsfähige Entwicklung legen. Mein persönlicher Wunsch ist es, dass die knapp 3000 Mitarbeitenden von SBB Cargo Ende 2013 sagen können: «Wir sind stolz auf das, was wir erreicht haben.» ■



GESCHÄFTSFELD: KOMBINIERTER VERKEHR.



Linienzüge sollen den KV in Fahrt bringen.

Als Kombiniertes Verkehr (KV) wird eine Transportkette bezeichnet, bei der die Güter mit verschiedenen Verkehrsmitteln befördert werden: meist per Bahn und per Lastwagen, oft auch per Schiff. Im begleiteten KV werden komplette Lastwagen auf Bahnwagen transportiert, im unbegleiteten KV Sattelaufleger oder Transportbehälter, vor allem Container.

Hier sieht SBB Cargo gute Wachstumsmöglichkeiten. Deshalb wird dieses Angebot mit neuen Terminals und fahrplanmässigen, schnellen Linienzügen zwischen den wichtigsten Zentren der Schweiz ausgebaut. Der Binnen-KV ist dank dieses Ausbaus und wegen der Zunahme der Staus auf den Strassen eine immer attraktivere Alternative zum Lastwagentransport. Bereits heute ist SBB Cargo die grösste Anbieterin von kombinierten Transportangeboten in der Schweiz.

Auch im Import- und Export-KV rechnet SBB Cargo mit Wachstum. Dafür sind neue Terminals geplant: Das Gateway Limmattal wird den Anschluss ans System des Wagenladungsverkehrs zur Feinverteilung in der Schweiz ermöglichen. Das Terminal Basel Nord wird Schiff, Bahn und Lastwagen verbinden.

Mein Wunsch: Dass wir Ende 2013 auf unsere Leistung stolz sein können»: Nicolas Perrin.

SBB Cargo verlegt Hauptsitz nach Olten.

Der Hauptsitz von SBB Cargo zieht im Herbst 2014 von Basel nach Olten. Grund für die Verlegung des Hauptsitzes sind die Kosten. SBB Cargo kann sich zu günstigeren Konditionen in einen Neubau in Bahnhofnähe in Olten einmieten. Trotz intensiver Suche konnte in Basel kein geeigneter Ersatz gefunden werden. Der Mietvertrag am aktuellen Standort läuft im Herbst 2014 aus.



Daniel Bürgy ist neuer Vertriebschef.

In der Leitung von SBB Cargo ist es zu einem Wechsel gekommen. Daniel Bürgy ist seit Ende Oktober der neue Leiter Vertrieb. Peter Schär hat SBB Cargo verlassen.

Daniel Bürgy arbeitet seit 2001 bei SBB Cargo. Nach der erfolgreichen Integration des Kundenservicecenters in Basel unter seiner Leitung hat Bürgy zuletzt mit seinem Projektteam den Aufbau des Kombinierten Verkehrs in der Schweiz vorangetrieben. Das Projekt wird interimistisch von Nathan Zielke, Leiter Unternehmensentwicklung, geführt.

Peter Schär hat in den vergangenen Jahren bei SBB Cargo zahlreiche Projekte vorangetrieben. So hat er beispielsweise die Neuorganisation des Vertriebs nach Branchen umgesetzt.



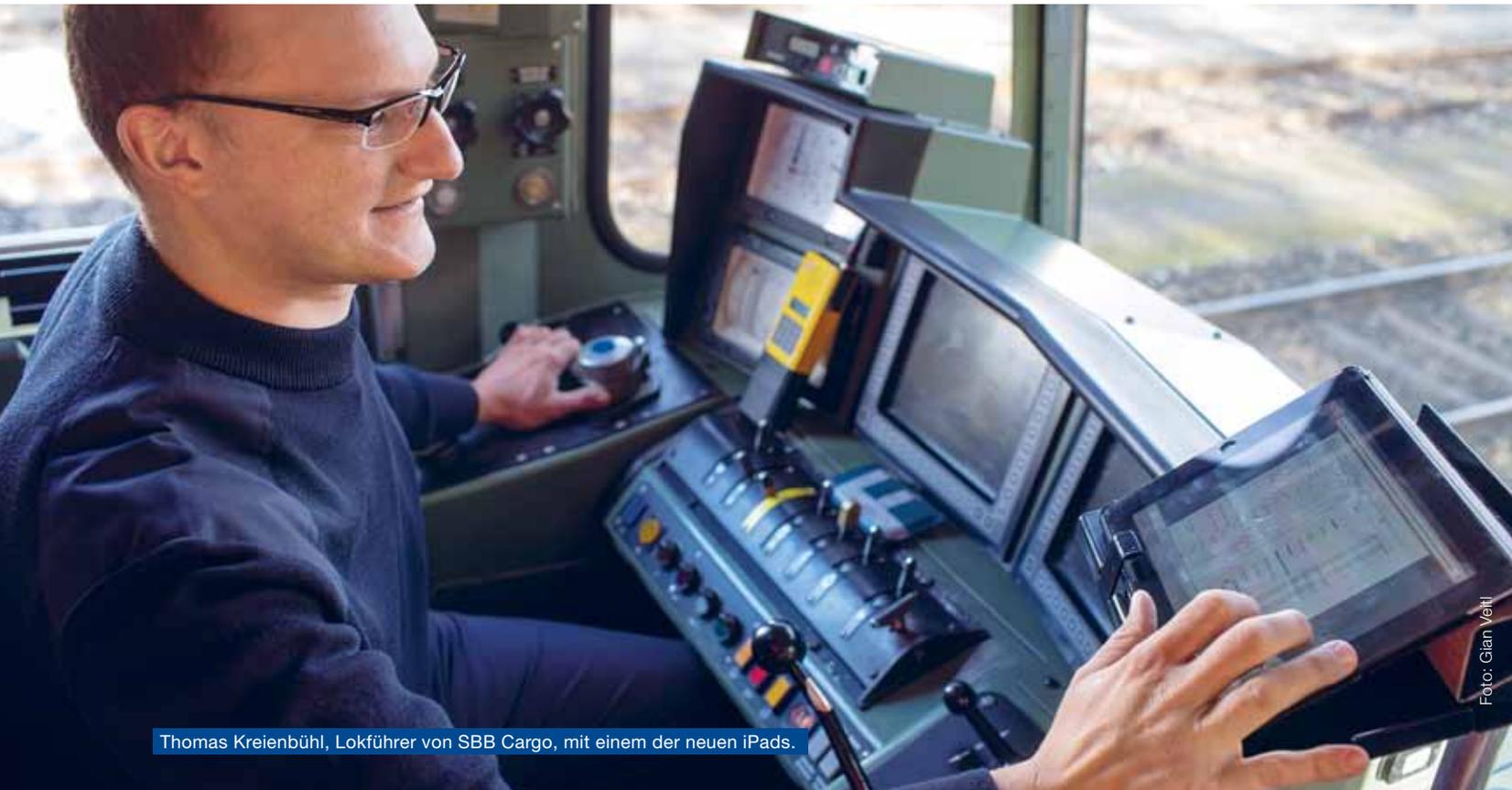
Zwanzig Leserinnen und Leser zu Besuch bei SBB Cargo.

Die Organisationseinheit Operations gilt als Herz von SBB Cargo: Hier steuern die Spezialisten den Schienengüterverkehr. Das Los hat zwanzig Leserinnen und Leser bestimmt, die SBB Cargo besuchen durften.

Sigfried Flury, Leiter der Regionalen Cargo Produktion, hat die Leserinnen und Leser herzlich begrüsst. «Wir zeigen Ihnen, wo bei SBB Cargo wichtige Entscheide getroffen werden», versprach er in seiner Ansprache. Und er hielt Wort: Erste Station der Führung war der Raum, in dem der Notfallstab SBB Cargo bei grossen Ereignissen tagt. Danach ging es zu Operations. Hier stellen die Spezialisten täglich sicher, dass die Kunden trotz einer vereisten Weiche pünktlich zu ihren Gütern kommen. «Im Alltag müssen wir blitzschnell entscheiden, wer fährt und wer vorläufig wartet», sagte Urs Gähwiler, Leiter Operations, beim Rundgang. Schliesslich besichtigte die Besuchergruppe das Sitzungszimmer der Geschäftsleitung.

SBB Cargo und myclimate: Umweltwissen und Kreativität fördern.

Auch in diesem Jahr wird SBB Cargo im Rahmen ihrer Weihnachtsaktion die myclimate-Klimawerkstatt unterstützen. Die Klimawerkstatt ist ein Projektwettbewerb für Lernende in Schulen und Betrieben. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer entwickeln Projekte und Produkte, die CO₂ reduzieren, energieeffizient sind oder die Sensibilisierung für diese Themen fördern. In den vergangenen fünf Jahren haben 3500 Lernende aus rund 100 Berufsschulen, Ausbildungsverbänden und Betrieben an der Klimawerkstatt teilgenommen, 253 Projekte wurden bereits realisiert.



Thomas Kreienbühl, Lokführer von SBB Cargo, mit einem der neuen iPads.

Foto: Gian Verli

iPads im Führerstand von SBB Cargo.

Auf Januar 2013 bekommen die Lokführer von SBB Cargo iPads. Darauf sind Reglemente und Sicherheitsdokumente abgespeichert, die bisher in Papierform mitgeführt werden mussten.

Über seinen iPad kann jeder Lokführer auf das SBB-Intranet zugreifen. Eine spezielle App stellt sicher, dass die Reglemente und anderen Dokumente jederzeit auf dem neuesten Stand sind. Der Lokführer kann sie auch mit Notizen und Markierungen ergänzen und abspeichern. Er kann zudem jederzeit Informationen über das Internet abrufen, Apps auf das Gerät laden und auch mit der Leitstelle oder anderen Personen von SBB Cargo kommunizieren. Anfang 2013 werden die auch die Technischen Kontrolleure Cargo mit neuen elektronischen Geräten ausgerüstet.



Foto: Nicolas Petit

Wagenladungsverkehr: Ab Fahrplanwechsel gilt das Netz 2013.

Der Fahrplanwechsel am 9. Dezember 2012 bringt einige Neuerungen im Wagenladungsverkehr. Der Grund dafür ist die Sanierung des Netzes, welche SBB Cargo in diesem Jahr durchgeführt hat. Dank der engen Zusammenarbeit mit den Kunden konnten die Auswirkungen dieser Sanierung minimal gehalten werden: In vielen Fällen hat SBB Cargo gemeinsam mit den Kunden Lösungen gefunden, um die Wirtschaftlichkeit der Transporte zu verbessern und dadurch Bedienpunkte zu erhalten. So bleiben weiterhin 98 Prozent des bisherigen Volumens auf der Schiene. In einigen Fällen waren trotz intensiver Lösungssuche mit den betroffenen Kunden Einschnitte unvermeidlich. Allzu schwach frequentierte, unrentable Verladepunkte können deshalb ab dem Fahrplanwechsel nicht mehr bedient werden. Die Informationen zu allen Bedienpunkten sind online abrufbar.

Fit für 2013: Wagenladungsverkehr im Rangierbahnhof Genf-La Praille.

www.sbbcargo.com/de/bedienpunkte





Ein Dorf **sorgt** vor.

Der kleine Weiler Gwüest auf der Göscheneralp ist im Winter manchmal tagelang total von der Aussenwelt abgeschnitten. Die Versorgung funktioniert dennoch, denn die Einwohner sind seit langer Zeit daran gewöhnt und sorgen Jahr für Jahr frühzeitig vor.

TEXT: ROBERT WILDI – ILLUSTRATION: MICHAEL MEISTER

«Wir sind nicht hinter dem Mond und haben hier oben auch Tiefkühler!» Cornelia Stoimenov-Mattli reagiert amüsiert. Die Frage, wie sie und die übrigen rund zwanzig Bewohner des kleinen Weilers Gwüest auf der Göscheneralp im Kanton Uri ihre Lebensmittelversorgung im Winter sicherstellen, habe sie schon oft gehört. Es gebe darauf keine Standardantwort. «Man kann nicht von «den Gwüestern» reden», sagt die Betreiberin des Berggasthauses Göscheneralp. Jeder und jede Mattli – so heissen hier oben alle Familien – organisiert sich individuell für den Winter.

Und dieser ist hier oben, auf mehr als 1600 Metern über Meer, lang und hart. Während sieben Monaten im Jahr haben die Gwüester Schnee auf ihren Hausdächern, zwischen November und

März oft meterhoch. Immer wieder ist dann auch die einzige Verbindungsstrasse ins 10 Kilometer entfernte Göschenen während Tagen vollständig zugeschnitten und nicht mehr passierbar. Zum Beispiel wenn Lawinengefahr herrscht. Nicht mal für das Schneemobil gibt es dann ein Durchkommen, und Gwüest ist von der Aussenwelt total abgeschnitten.

Vorräte für viereinhalb Monate.

Um solche schwierige Situationen gut zu überstehen, muss die kleine Berglergemeinschaft in Gwüest vorsorgen. Im Herbst werden bei den Detailhändlern im Tal kiloweise Vorräte eingekauft und auf die Alp gebracht. «Rechnen sie selbst, was zum Beispiel eine durchschnittliche

vierköpfige Familie pro Woche an Nahrungsmitteln verzehrt», sagt Cornelia Stoimenov-Mattli: «Gwüester Familien decken sich vor dem Wintereinbruch mit Mengen ein, die für viereinhalb Monate reichen.»

Jede Gwüester Familie geht beim Horten des Wintervorrats individuell vor und kalkuliert mit anderen Mengen. In einem Keller lagern 80 Cornflakespackungen, 70 Gläser Konfitüre und 120 Erbsendosen, beim Nachbarn sind es 60 Gläser Nutella, 80 Portionen Thon und 100 Tafeln Milkschokolade. Auch mit Fleisch, Käse, Knäckebrötchen, Zwieback und vielem mehr werden die Keller im Herbst gefüllt. Allerdings: Wer zu knapp kalkuliert hat, kann sich mit dem Schneemobil Nachschub besorgen. >

Für ihren Gastbetrieb, der auch im Winter teilweise geöffnet sei und Besucher beherberge, müsse sie noch einmal anders kalkulieren. In Keller- und Lagerräumen werden Berge von Nahrungsmittelvorräten für die kalten Monate gebunkert. Da eine Totalsperre der Zufahrtsstrasse aber meistens nur wenige Tage dauert, können die Gwüester auch im Winter immer Einkäufe erledigen. Sogar auf rasch verderbliche Ware wie Gemüse, Früchte und frisches Fleisch müssen sie deshalb nicht gänzlich verzichten.

Der Arzt hilft per Telefon.

Für das leibliche Wohl ist in Gwüest also auch bei frostigen Minusgraden, Sturm und Schnee gesorgt. Nach dem gleichen Prinzip funktioniert die medizinische Versorgung im Weiler: Im Herbst stellt Felix Rüegg, Dorfarzt in Göschenen, ein grosszügiges Medikamentenlager für die Bewohner zusammen. Dieses wird von der Gwüester Hausfrau Elisabeth Mattli verwaltet, die eine Ausbildung zur Hebamme absolviert hat. Bei alltäglichen Krankheiten oder Blessuren verabreicht sie den Patienten auf der Alp die nötigen Arzneimittel. «Bei Unsicherheiten ruft sie jeweils in die Praxis an und lässt sich von mir telefonisch beraten», erklärt Felix Rüegg. Das funktioniere einwandfrei so. In den vergangenen Jahren habe er im Winter nur einmal per Schneemobil selbst nach Gwüest hochfahren müssen, um einen Notfall zu behandeln.

Und selbst die Kommunikationswege funktionieren im winterlichen Gwüest meist problemlos. Neben TV-Anschluss, Telefon und E-Mail ist auch die Versorgung mit physischer Brief- und Paketpost auf der Göscheneralp gewährleistet. Als Teilzeitpöstler fährt der Bewohner Karl Mattli jeweils am Mittwoch und Samstag mit dem Schneemobil nach Göschenen und holt alle Sendungen ab. «Für diesen Dienst wird er von uns entlohnt», sagt Peter Fedier, Leiter der Poststelle Göschenen. Bei Lawinengefahr komme es zwar durchaus auch mal vor, dass an Gwüester adressierte Briefe und Päckli eine oder zwei Wochen nicht abgeholt werden können. Das sei jedoch nur selten der Fall, so Fedier.

«Sie sehen, bei uns in Gwüest läuft auch im Winter und in der Vorbereitung darauf alles ziemlich normal ab», sagt Cornelia Stoimenov-Mattli. Schliesslich hat man damit jahrzehntelange Erfahrung. Die Vorratskammern für den kommenden Winter 2012/2013 werden bereits seit September wieder gefüllt. Die Wirtin beruhigt: «Wir kaufen schon so ein, dass nicht mitten im Winter der Helikopter für Nachschub sorgen muss.» ■



Dirk Bruckmann

Technische Innovationen im Wagenladungsverkehr: Es braucht europäische Lösungen.

Liebe Logistikerin, lieber Logistiker

Der Wagenladungsverkehr braucht technische Innovationen, damit er wettbewerbsfähig bleibt. Diesem Satz stimmt jeder bereitwillig zu. Wenn es aber konkret wird und neue Technologien am Güterwagen umgesetzt werden sollen, zeigen sich sehr schnell die Grenzen der Innovationen. Alle sehen immer nur einen Endzustand, bei dem alle Wagen umgerüstet sind und der deutlich wirtschaftlicher ist als heute. Aber die Umsetzung scheitert dann, weil die Migration nicht zu bewerkstelligen ist. Viele neue Technologien haben erst einen Nutzen, wenn alle Wagen im System damit ausgestattet sind.

Wenn man Innovationen für den Wagenladungsverkehr Schweiz untersucht, wird schnell deutlich: Der Eisenbahngüterverkehr ist ein europaweites Geschäft und Wagen sind europaweit unterwegs. Damit taucht in der Schweiz nahezu jeder der rund 250 000 Wagen, die es in Europa gibt, irgendwann einmal auf. Das heisst: Für eine Innovation in der Schweiz müssen im Prinzip alle Wagen in Europa umgerüstet werden. Hier ist eine Verständigung aller Beteiligten erforderlich. Dieses hat aber bei der automatischen Kupplung schon vor Jahren in einer Welt mit wenigen Staatsbahnen nicht funktioniert. Und die Bahnwelt ist seitdem nicht einfacher geworden. Die Anzahl der Beteiligten ist durch die Liberalisierung und Aufspaltung der Bahnunternehmen um ein vielfaches grösser geworden. Wie bei der lärmarmen Bremse fallen Kosten und Nutzen von Innovationen damit bei unterschiedlichen Beteiligten an. Hier mangelt es noch an geeigneten Mechanismen für einen finanziellen Ausgleich.

Immerhin hat der Sektor aber erkannt, dass Innovationen generell vonnöten sind, um im Wettbewerb zu bestehen. Es gibt gute Zeichen für eine steigende Innovationsbereitschaft wie das «Weissbuch innovativer Güterwagen», in dem Hochschulen, Bahnen und Wagenhersteller und weitere Beteiligte sich erstmalig auf gemeinsame Ziele geeinigt haben. Nun gilt es, diese Zusammenarbeit weiter auszubauen.

Dirk Bruckmann

Dr. Dirk Bruckmann ist Leitender Wissenschaftler am Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme der ETH Zürich.



Jasmin Müller

Sie gestaltet für die Zukunft.

Wie sieht die Transport- und Schienenwelt 2020 oder 2030 aus? Wie kann sich SBB Cargo im Markt erfolgreich positionieren? Solche Fragen beschäftigen Jasmin Müller, Leiterin Unternehmensstrategie. Ihr Vorgehen: Markttrends erkennen und den Handlungsbedarf für SBB Cargo ableiten. Sie denkt gern quer und verfolgt dabei stets klare Ziele.

TEXT: ESTHER BANZ – FOTO: GUY PERRENOUD

Wer Jasmin Müller über Strategie sprechen hört, versteht sofort: Hier ist Leidenschaft im Spiel. Bestimmt ist das mit ein Grund, weshalb die erst 29-Jährige im März dieses Jahres von München nach Basel geholt wurde, um die Abteilung Unternehmensstrategie zu leiten, die eng mit der Geschäftsleitung von SBB Cargo zusammenarbeitet.

Müller, studierte Geschäftsfrau mit Aussenwirtschaftsstudium und Master in Controlling und Management, ist im Hauptsitz von SBB Cargo in Basel Kopf eines sechsköpfigen Teams, das sich mit der Zukunft des Unternehmens beschäftigt. Wobei «Zukunft» nicht irgendwo im Jenseits angesiedelt ist, sondern klar umrissene Zeitspannen beinhaltet, wie Müller erklärt: «Wir planen kurz-, mittel- und langfristig.» Und wo fängt man an mit dem Planen? «Beim Ziel.» Die Stuttgarterin schmunzelt. «Ein Beispiel: Bill Gates hatte sich zum Ziel gesetzt, dass irgendwann in der Zukunft in jedem Haus und auf jedem Schreibtisch ein Computer steht, 1975 war das. Mit dieser Vision hat er Microsoft aufgebaut.»

Freilich lasse sich SBB Cargo nicht mit Microsoft oder Ikea vergleichen, räumt die Stuttgarterin sofort ein: «Man muss die Stärken des eigenen Unternehmens kennen, es richtig einschätzen können, also nicht nur Luftschlösser bauen.» So gehe es um Fragen wie: In welchen Feldern sind wir kompetent? Welche Herausforderungen werden morgen an SBB Cargo gestellt werden? Wo können wir uns hinbewegen? Und wie lässt sich das verbinden, das Heute und das Morgen? «Diese Verbindung», so Jasmin Müller, «ist die Strategie.»

Dass sie diese in einem männerdominierten Umfeld entwickelt, stört die zierliche Frau nicht, im Gegenteil: «Ich bin affin gegenüber allem, was sich bewegt. Wenn es dazu auch noch schnell und laut ist, fühle ich mich da zu Hause», sagt sie und lacht. «Ich war zuvor in der Automobilbranche tätig, da ist es auch so. Bei der Arbeit zählen Inhalte und Qualität, da ist es egal, ob man Mann oder Frau ist.»

Das Jetzt verstehen und die Zukunft sehen: Jasmin Müller und ihr Team denken und arbeiten auf diesen verschiedenen Zeitebenen. Neben Bill Gates ist ihr unter Strategen auch der Autopionier Henry Ford Vorbild, der einst sagte: «Wenn ich die Menschen gefragt hätte, was sie wollen, hätten sie gesagt: schnellere Pferde.»

Welches sind denn die konkreten Ziele für SBB Cargo in den nächsten Jahren oder gar Jahrzehnten? Müller: «Kurzfristig steht die Sanierung im Vordergrund, das Gesunden im Kernsegment.

JASMIN MÜLLER

(29) ist für SBB Cargo von München nach Unterentfelden AG umgezogen – ganz bewusst in die Schweiz, um Land und Leute besser kennen zu lernen. Auf der Bank arbeiten wäre nicht das Richtige für die zielstrebige Geschäftsfrau, sagt sie: «Ich mag grosse Maschinen, die sich bewegen und laut sind.» In ihrer Freizeit ist sie sportlich, reist gerne und geniesst gute Küche und guten Wein.

Mittelfristig wollen wir Kernleistungen optimieren und diese hier und dort anreichern. Und langfristig denken wir stark über strategische Partnerschaften und Geschäftsmodellerweiterungen nach. Wichtig ist beim Planen, das Unternehmen auf dem Weg «mitzunehmen». Also vor Ort sein, in den verschiedenen Feldern, mit den Leuten sprechen, ihr Wissen und ihre Ideen und Ansichten abholen – das gehöre alles dazu zur strategischen Planung. Und weiter: «Ideen von aussen einfließen lassen, vernetzt und auch mal quer denken. Und sich dann mit den Experten vor Ort «eintrübeln».»

Kein Wunder, sieht da jeder Arbeitstag anders aus – bis auf eine Konstante, den Austausch: «Viel Austausch, Tag für Tag.» ■

3 Fragen.

Welches war Ihre erste strategische Leistung?
Mein Bruder und ich wünschten uns als Kind eine Nintendo-Konsole. Das war also das klar erklärte strategische Ziel. Die Strategie, um dieses Ziel zu erreichen, war, dass wir auf dem Flohmarkt alle unsere Lego-Spielsachen verkauften.

Was fällt Ihnen zu Chaos ein?
Ein Unternehmen ohne Strategie.

Welches zusätzliche Talent hätten Sie gerne?
Ich würde mich gerne beamen können, innert Sekunden von Ort zu Ort gelangen. Weil Zeit ein so knappes Gut ist...



Impressum.

cargo 4|12. November 2012. Das Logistikmagazin von SBB Cargo erscheint viermal pro Jahr in Deutsch, Französisch, Italienisch. **Auflage** 20 000 Exemplare. **Redaktion** Heini Lüthy (Leitung), Martin Radtke, Martina Riser, Christoph Rytz, Matthias Widmer, Tom Schaich. **Gestaltung/Produktion** Werbekontor, Basel. **Litho** ExactaPro, Arlesheim. **Druck** Stämpfli AG, Bern. **Redaktionsadresse** SBB Cargo, «Redaktion Logistikmagazin cargo», 4065 Basel, Schweiz, Telefon +41 (0)51 229 06 73, Fax +41 (0)51 229 02 99, www.sbbcargo.com/de/magazin
 Das Copyright für dieses Magazin liegt bei SBB Cargo. Der Abdruck von Artikeln ist unter Quellenangaben erlaubt. Bitte schicken Sie uns jeweils ein Belegexemplar.

Sie wünschen ein Gratisabonnement?

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

Änderung von Adresse oder Abonnement

Bitte schicken Sie die Originaletikette zusammen mit der Angabe der gewünschten Änderung (Adresse, Anzahl Exemplare, Sprache etc.) per Fax an +41 (0)51 229 01 02, per E-Mail an cargomagazin@sbbcargo.com oder per Post an SBB Cargo, cargo magazin, G-VB-REG-MKO, Centralbahnstrasse 4, 4065 Basel, Schweiz

Kundenservice:

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

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

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

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





SBB CFF FFS Cargo

Wir sind da, wo Ziele gemeinsam erreicht werden.

Wir nehmen alles sehr persönlich: vor allem die Zufriedenheit unserer Kunden und die Qualität unserer Leistungen. Dank unserem Transport-Know-how verstehen wir die Bedürfnisse unserer Auftraggeber und garantieren so Dienstleistungen mit Zukunft. Für ein gemeinsames Ziel. www.sbbcargo.com

