

cargo

CEO-Talk
mit Ultra-Brag-
Chef Thomas
Knopf

S. 18

Drehscheibe am Rhein

Gateway Basel Nord – ein trimodales
Güterterminal für die Schweiz



Container für die Schweiz: Schweizerische Rheinhäfen



Herzensprojekt Hafenbar: Caroline Rouine

- 4 Geschichte des Rheins als Wasserstrasse
Alles im Fluss
- 7 Interview mit Stefan Dingerkus
«Effizienz heisst Kooperation»
- 8 Gateway Basel Nord
Logistikhauptstadt der Schweiz
- 15 Projekt in Weil am Rhein (D)
Dreiländereck im Fokus
- 16 Umfrage
Stimmen zum Gateway Basel Nord
- 18 CEO-Talk
Thomas Knopf, Ultra-Brag
- 22 Reportage
Bogotá–Antwerpen–Basel–Orbe
- 26 «5L»-Demonstrator-Zug
Die Zukunft rollt an
- 28 Neues aus der Branche
Schotter
- 29 Das Objekt
Kamerabasierte Güterwagenkontrolle
- 30 Meine Logistik
Caroline Rouine, Hafenbar Marina Basel

Impressum

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

Gesamtauflage: 7000 Exemplare **Redaktion SBB Cargo:** Lea Meyer (Leitung), Tamara Ritter, Anouk Ilg, Miriam Wassmer **Redaktion Crafft:** Roy Spring (Leitung), Kristina Morf, Pirmin Schilliger, Susanne Wagner, Robert Wildi, Stefan Boss
Konzept, Gestaltung und Realisation: Crafft Kommunikation AG, Zürich
Übersetzungen: Traductor, Basel **Lithografie und Druck:** Neidhart + Schön AG, Zürich
Redaktionsadresse: SBB Cargo «Redaktion Logistikmagazin cargo» Bahnhofstrasse 12, 4600 Olten, cargomagazin@sbbcargo.com

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

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



ClimatePartner^o
klimaneutral

Druck | ID: 53232-1308-1004

Zeit für Visionen

Basel ist als Logistikkreuzung der Schweiz von unschätzbbarer Bedeutung. Gut ein Viertel des Umschlags erfolgt per Schiff in den Rheinhäfen. Die Seehäfen Rotterdam, Antwerpen und Hamburg bauen ihre Kapazitäten massiv aus. Prognosen weisen darauf hin, dass bis 2030 am Rheinknie Güterströme von jährlich über 600000 TEU bewältigt werden müssen. Eine Herkulesaufgabe!

Gefragt sind mutige Lösungen. Im Themenschwerpunkt (Seite 8) nehmen wir das Projekt Gateway Basel Nord (GBN) unter die Lupe. Hier, auf einem brachliegenden Areal im Dreiländereck, soll mit dem Bau eines dritten Hafenbeckens die Vision eines leistungsfähigen trimodalen Umschlagterminals verwirklicht werden. Bereits 2019 könnte die Anlage im optimalen Fall in Betrieb gehen.

«Die Zukunft liegt in verstärkten Kooperationen von Playern der Logistik und Transportbranche», betont der renommierte Logistikexperte Stefan Dingerkus im Interview (Seite 7). Im CEO-Talk erläutern Thomas Knopf, CEO des führenden Schifffahrts- und Hafenlogistikums Ultra-Brag, und SBB-Cargo-Chef Nicolas Perrin die Frage, mit welchen Strategien die zunehmenden Güterströme bewältigt werden können (Seite 18).

Dass im Rhein wahre Goldschätze verborgen liegen, davon träumten die Menschen schon im Mittelalter. An der Faszination hat sich nichts geändert. Im historischen Rückblick lesen Sie, wie sich der Strom von der sagemunden Lebensader zur hochfrequentierten Wasserstrasse entwickelt hat (Seite 4).

Wie gelangen eigentlich Waren aller Art über die Weltmeere bis in die Schweiz? Unsere Reportage zeichnet die lange Reise einer grünen Kaffeebohne aus Kolumbien bis in die Nestlé-Welt in Orbe nach, wo sie zu Nescafé-Fertigkaffee weiterverarbeitet wird (Seite 22).

Ich wünsche Ihnen eine anregende Lektüre.

Lea Meyer
Leiterin Kommunikation

lea.meyer@sbbcargo.com



Alles im Fluss

Der Rhein war schon bei den Römern einerseits eine Handelsroute, andererseits eine Grenze. Bis heute ist der Strom zu einer der verkehrsreichsten Handelsstrassen der Welt geworden.

Text: Stefan Boss

Der Rhein hat verschiedene Gesichter: Für die Bewohner der Bündner Surselva ist er ein wilder Bergbach; eine Schaffhauserin assoziiert damit tosende Wassermassen, die 23 Meter in die Tiefe fallen; ein Rotterdamer bringt ihn mit 40 Kilometer langen Kaimauern und Containerterminals in Verbindung. Die Geografen unterteilen den 1200 Kilometer langen Strom deshalb in Abschnitte. Durch die Schweiz fliessen der Hinter- und Vorderrhein sowie der Alpenrhein.

Nach dem Bodensee übernimmt der Hochrhein, und in Basel ist der Fluss bereits zum beachtlichen Strom angeschwollen – sein Bett befindet sich nur noch 250 Meter über Meereshöhe. Hier beginnt der Oberrhein, er markiert die Grenze zwischen Deutschland und Frankreich, bevor er als Mittelrhein durch das weltbekannte Unesco-Welterbe und an der Loreley vorbeiströmt. Als Niederrhein erreicht der Fluss die Niederlande, wo er sich in Richtung Nordsee in verschiedene Arme teilt. An einem der Endpunkte liegt der grosse Meereshafen Rotterdam.

Der Rhein ist eine der verkehrsreichsten Wasserstrassen der Welt. 300 Millionen Tonnen Fracht sind es, die jährlich auf dem Rhein befördert werden. Und zwar rund um die Uhr: Dank des Radars lässt sich der Strom auch bei Nacht und Nebel befahren, und dies an 365 Tagen pro Jahr. Für die Schweiz als Binnenland garantiert der Rhein den freien Zugang zum Meer.

Der direkte Anschluss ist von nicht zu unterschätzendem Wert. Schiffe aus der Schweiz und den anderen

Rheinannerstaaten müssen auf dem Rhein keine Abgaben bezahlen und geniessen sämtliche Verkehrsrechte. Die Grundlage dafür schufen zwei internationale Abkommen: die Mainzer Akte von 1831 sowie die Mannheimer Akte von 1868 (vgl. Chronologie). Diese führten zur Gründung der Rheinkommission, bei der die Schweiz seit 1920 Mitglied ist.

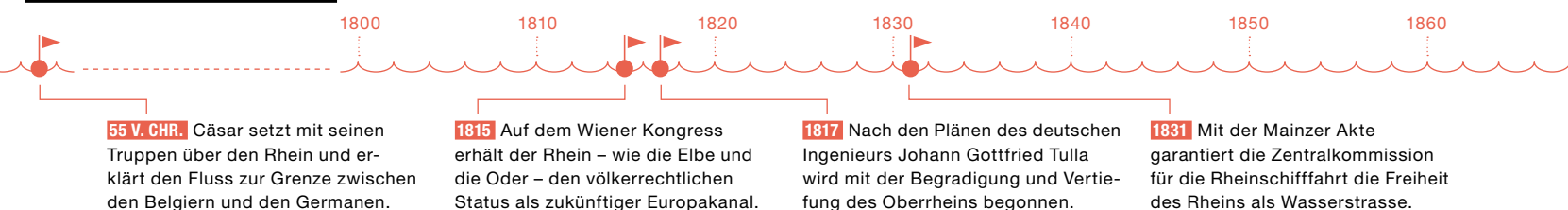
Schmelztiegel der Kulturen

In der wechselvollen Geschichte spielt der Rhein eine zentrale Rolle. Schon zur Zeit der Römer war er eine wichtige Handelsstrasse. Sie bauten Häfen sowie Kanäle und Staudämme am Oberlauf, um die Schiffbarkeit zu verbessern. Nach dem Zerfall des Römischen Reichs kam der Handel zunächst zum Erliegen, bevor er unter den Karolingern wieder Fahrt aufnahm.

Nach dem Westfälischen Frieden von 1648, der den Dreissigjährigen Krieg beendete, nahm der Handel auf dem Rhein rasant Aufschwung. Mit Städten wie Basel, Strassburg, Mainz und Rotterdam wurde der Rhein zu einer der am dichtesten besiedelten Regionen in Europa. Der Westfälische Friede hatte der Eidgenossenschaft, welcher Basel seit 1501 angehörte, die Unabhängigkeit vom Deutsch-Römischen Reich gebracht.

Während der Industrialisierung im 19. Jahrhundert wurde der Rhein zum wichtigen Transportweg für Kohle. Diesem Umstand ist es zu verdanken, dass sich die chemische Industrie um 1850 in Basel ansiedelte. Im 19. Jahrhundert wurde der Rhein zum nationalen >

RHEIN-CHRONOLOGIE: VON CÄSAR BIS GATEWAY





1870

1880

1890

1900

1910

1920

1930

1940

1904 Ankunft des ersten Schleppbootes «Knipscher IX» und Schleppkahn «Christina» in Basel. Damit stellt die Schweiz den Anschluss an die internationale Rheinschiffahrt her.

1917 In einem Gutachten bezeichnet der Ingenieur Rudolf Gelpke Basel als geografisch wichtigstes Handels- und Stapelzentrum der mitteleuropäischen Binnenschiffahrt der Zukunft.

1920 Die Schweiz wird Mitglied der Rheinkommission mit Sitz in Strassburg. Diese sorgt für die Freiheit und Unentgeltlichkeit der Schiffahrt auf dem Rhein.

1918 Bundesbeschluss für den Bau eines Rheinhafens in Basel-Kleinhüningen und eines Bahnanschlusses an den Güterbahnhof St. Johann durch den Kanton Basel-Stadt.

Symbol. Deutsche Dichter schwärmten von «Vater Rhein» als einem seit Urzeiten «deutschen Strom». «Sie sollen ihn nicht haben, den freien deutschen Rhein», dichtete Nikolaus Becker in seinem Rheinlied mit Blick auf die Franzosen. In Frankreich wiederum wurde der Rhein als natürliche Ostgrenze gedeutet. Bis ins 20. Jahrhundert blieb der Rhein umstritten; Elsass-Lothringen und das Rheinland wurden wechselweise von Deutschland und Frankreich für sich beansprucht und besetzt. Erst mit dem Ende des Zweiten Weltkriegs stabilisierte sich die Lage.

Die Zeiten mittelalterlicher Heldenepen wie des Nibelungenlieds sind lange vorbei.

Heute ist der Rhein vollends zur Handelsstrasse geworden. Als Schmelztiegel der Kulturen wollte ihn auch schon der französische Historiker Lucien Febvre in seinem Standardwerk «Der Rhein und seine Geschichte» gedeutet wissen. Die grosse Besonderheit des Rheins, schrieb er, bestehe in seiner Fähigkeit, zu verbinden und sich anzunähern: «Auch nationale Leidenschaften haben diese Fähigkeit nie zerstören können.»

Der Konkurrenzdruck auf dem Rhein ist heute riesig. Die Schweizerischen Rheinhäfen, die 2008 aus den Häfen Basel-Stadt und Basel-Landschaft (Muttenz und Birsfelden) hervorgingen, haben volkswirtschaftlich eine grosse Bedeutung für das Binnenland. Ein Drittel aller Mineralölimporte kommt über den Rhein in die Schweiz. 48 Prozent aller Ein- und Ausfuhren ab den Schweizerischen Rheinhäfen im Jahr 2015 betrafen Erdöl und Mineralölzeugnisse, 13 Prozent Nahrungs- und Futtermittel, 8 Prozent Eisen und Stahl.

Die Entwicklung geht weiter

Auch für den Containerumschlag sind die Rheinhäfen unentbehrlich. Ein Viertel der Containerimporte gelangt über den Rhein in die Schweiz. Die Schiffe brauchen heute im Durchschnitt nur noch drei bis vier Tage, bis

sie aus Rotterdam oder Antwerpen in Basel eintreffen. Die Menge der in Basel eintreffenden Container ist von 78 000 TEU im Jahr 2009 auf 124 000 TEU im Jahr 2015 angestiegen. Ein TEU entspricht einem 20-Fuss-Container, also einer Stahlkiste von sechs Metern Länge.

Der Hafen Rotterdam, nach Shanghai und Singapur drittgrösster Meereshafen der Welt, hat grosse Pläne: Für drei Milliarden Euro baut er zurzeit seine Anlagen aus. Ein Teil der zusätzlichen Fracht, die nach Europa kommen wird, wird auch Basel erreichen. Für Hans-Peter Hadorn, Direktor der Schweizerischen Rheinhäfen, ist deshalb klar, dass Basel ein neues trimodales Containerterminal benötigt, das einen effizienten Umschlag zwischen Wasser, Schiene und Strasse gewährleistet. «Die Schifffahrt braucht am Übergang des schiffbaren Rheins, entlang des wichtigsten Güterverkehrskorridors Rotterdam-Basel-Genua, einen effizienten Anschluss an das nationale Import- und Exportverteilnetz», betont er.

Basel ist nicht der erste Hafen, der ein trimodales Terminal errichten will. Auch andere Häfen haben schon kräftig in ihre Terminalanlagen investiert. Zum Beispiel Duisburg, der grösste Binnenhafen in Europa, der an der Mündung von der Ruhr in den Rhein liegt. Heute verfügt der Hafen über acht Containerterminals, mehrere davon sind trimodal. Auch kleinere Häfen, so etwa Nürnberg am Main-Donau-Kanal, haben die Terminalkapazitäten in den letzten Jahren ausgebaut.

Die Entwicklung des Rheins als Wasserstrasse geht weiter. Die Zeiten mittelalterlicher Heldenepen wie des Nibelungenlieds, als man einen riesigen Goldschatz im Rhein vermutete, sind lange vorbei. Im 19. Jahrhundert hatte der Komponist Richard Wagner dem Schatz im Rhein eine eigene Oper gewidmet: das «Rheingold». Auch wenn der mysteriöse Reichtum nie gefunden wurde: Gold hat der Rhein trotzdem eingebracht, durch Handel und Zusammenarbeit über Grenzen hinweg. —



«Effizienz heisst Kooperation»

Die Verkehrszunahme in den Ballungsgebieten hat laut Stefan Dingerkus vor allem mit der stark steigenden Anzahl an Kleinsendungen zu tun. Angesichts dieser Entwicklung empfiehlt er eine bessere Zusammenarbeit aller Akteure.

Interview: Peter Krebs

Die Waretransporte nehmen laut allen Prognosen weiter zu. Welche Bereiche tragen besonders stark dazu bei?

Es gibt drei wesentliche Wachstumstreiber. Der wichtigste ist das E-Business. Das direkte Endkundengeschäft, Business to Consumer genannt, führt zu stark steigenden «KEP-Leistungen» (Kurier-, Express- und Paketdienste) mit kleinen Sendungen, die von Kurierdiensten angeliefert werden. Die damit verbundene Verkehrszunahme spürt man vor allem in Städten und Agglomerationen. Die zweite Ursache liegt in der verbesserten Logistik vieler Unternehmen begründet. Um Lagerkosten zu sparen, beliefern sie ihre dezentralen Depots und Filialen häufiger. Auch die steigende Vielfalt an Produkten vergrössert den Transportaufwand.

Und drittens?

Hier geht es um eine grundlegende Veränderung in der Produktion. Massenartikel werden in Zukunft vermehrt nach Kundenwunsch gefertigt. Das erhöht die Variantenvielfalt noch einmal stark, könnte allerdings den Vorteil haben, dass die Obsoleszenz, der rasche Verfall der Güter, reduziert wird. Bei Kleidern und Schuhen zum Beispiel werden bis zur Hälfte der hergestellten Waren gar nie verkauft und getragen. Wenn es gelingt, diese Verschwendung zu reduzieren, würde auch das Verkehrswachstum gebremst. Das Gleiche gilt für die hohen Rücksendequoten im Onlinehandel, die aus Sicht der Nachhaltigkeit absurd sind.

Welche Rolle kann die Bahn spielen?

In der Schweiz haben wir trotz kurzer Distanzen ein relativ hohes Frachtaufkommen auf der Schiene. Das hat mit dem Nachtfahrverbot auf der Strasse und mit der Effizienz der Bahn zu tun. Inter-

national und im Binnenverkehr funktionieren die Ganzzugskonzepte ganz gut, zum Beispiel jene von den Seehäfen nach Basel. Die Neat mit dem 4-Meter-Korridor wird sich im Nord-Süd-Verkehr zweifellos günstig und positiv auswirken. Sie entlastet aber die Ballungsräume nicht. Die Frage ist, wie man diese Güter in den Griff bekommt. Die Chance für die SBB im KEP-Bereich liegt meines Erachtens in der Kombination von Güterverkehr und Personenverkehr. Wenn die Sendungen in speziellen Frachtabteilen der Personenzüge in

↑
«Ziel ist, Güter auf
die Schiene zu bringen und
die Ballungsgebiete vom
Verkehr zu entlasten.»
↓

die Städte verschickt werden, lässt sich die vorhandene Infrastruktur nutzen, und es braucht keine zusätzlichen Fahrplan-Slots.

Der Umlad in den Bahnhöfen wäre wohl nicht ganz einfach.

Ich bin mir bewusst, dass dadurch die Haltezeiten eventuell grösser würden. Aber wenn es das Ziel ist, Güter auf die Schiene zu bringen und die Ballungsgebiete vom Verkehr zu entlasten, müsste man solche Lösungen prüfen. Das ist umso wichtiger, als der Trend zu noch kürzeren Lieferzeiten geht. Man müsste studieren, wo geeignete Knotenpunkte eingerichtet werden können. Eventuell könnte der Umlad für die Feinverteilung in einen Vorortsbahnhof verlegt werden, um nicht den Hauptbahnhof in Anspruch zu nehmen.

Sie betonen die Bedeutung von Kooperationen.

Die Zukunft liegt in verstärkten Kooperationen von Playern der Logistik- und Transportbranche. Es wäre auch eine Aufgabe für die Politik, diesen Prozess in Gang zu bringen, mit dem Ziel, Lösungen zu finden, die die Infrastruktur besser auslasten und die Umwelt weniger belasten. Mehr Effizienz heisst meiner Meinung nach nicht mehr Strassen, sondern mehr Kooperation.

Wie beurteilen Sie das Projekt Gateway Basel Nord?

Der kombinierte Verkehr mit den Ganzzügen aus den Industriegebieten und von den Häfen ist sinnvoll. Auch das Zusammenspannen aller drei Verkehrsträger, der Schiene, der Strasse und der Schifffahrt, ist wichtig. Die Frage ist, ob die Bahn die Gelegenheit nutzen kann, um ihre Hubs in der Schweiz schneller und besser zu erreichen, sodass nur noch die Feinverteilung per Lastwagen passiert. Das Projekt sollte meiner Meinung nach jedenfalls dazu dienen, die Stellung der Bahn im Import- und Exportverkehr zu stärken. Sonst haben wir punkto Entlastung der Infrastruktur nichts gewonnen. Ich sehe da durchaus Parallelen zum Projekt der Neat. —



Stefan Dingerkus (60) ist seit 2010 Dozent an der Zürcher Hochschule für angewandte Wissenschaften (ZHAW). Dort leitet er am Institut für Nachhaltige Entwicklung den Forschungsbereich Integrale Logistik.



ULTRA BRAG

MAERSK LINE

SHIPPING CO
MEDITERRANEAN

MSC

MAERSK LINE

CONTARGO
S.W.L. 41,000 KG



Logistikhauptstadt der Schweiz

Basel will seine Stellung als führende Umschlagplattform des Landes behaupten. Das Gateway Basel Nord, ein trimodales Terminal für Schiene, Strasse und Rhein, soll diesem Anspruch gerecht werden.

Text: Pirmin Schilliger

Fotografie: David Küenzi

Das Projekt für das Umschlagterminal ist weit fortgeschritten. Die Planung liegt in den Händen der im Sommer 2015 gegründeten Gateway Basel Nord AG (GBN) mit SBB Cargo, Hupac und Contargo als Trägern und Partnern. Im Mittelpunkt steht ein Areal des ehemaligen Rangierbahnhofs der Deutschen Bahn, das sich als Logistikstandort geradezu anbietet. Es grenzt im Südwesten ans bestehende Hafengebiet und ist knapp einen Kilometer vom Rheinufer entfernt. Es erstreckt sich zwischen dem Bahndamm der Verbindung Basel-Karlsruhe, der Autobahn A2, der Grenze zu Deutschland und dem Flüsschen Wiese. «Der Standort ist ideal, um Schiff, Bahn und LKW im Güterverkehr optimal zu bedienen», sagt Martin

Haller, VR-Präsident der GBN. Das geplante Umschlagterminal eröffnet neue Möglichkeiten für die Abwicklung der Logistikkette zwischen den Nordseehäfen und der Schweiz. Im Moment präsentiert sich das rund 137 000 m² grosse Gelände noch als Brache, abgesehen von der 2007 provisorisch erweiterten Zollanlage (PEZA) des Bundesamts für Strassen (ASTRA). SBB Cargo hat das seit den frühen neunziger Jahren ansonsten unbenutzte Grundstück im Jahr 2003 in weiser Voraussicht erworben.

Die grösste Herausforderung

Über das von Birken und Gebüsch bestandene Gelände fliegt ein Elsternpaar. Würde nicht der Lärm der Autos, Lastwagen und Züge von überall auf die Einöde her-

einbranden, könnte man sich in einer Naturidylle wähen. Tatsächlich haben im Laufe der letzten Jahrzehnte seltene Pflanzen und schützenswerte Tiere wie Tagfalter oder Schlingnatter das Areal erobert. «Aufgrund der Artenvielfalt zählt die Fläche zum nationalen Inventar der Trockenwiesen und -weiden», erklärt Beat Lampart, Projektleiter des Terminals GBN, beim Rundgang im Gelände. Alte Trassen zeichnen sich verschwommen ab. Zwischen Stein und Schotter spriessen Gräser und Gebüsch. Rostige und halbwegs überwucherte Gleise erinnern an vergangene Zeiten. Die aufgelassene Landschaft hier draussen im Niemandsland zwischen Grenz- und Verkehrsschneisen hat ihren besonderen Wert entwickelt. Sie ist Lebensraum und Vernetzungskorridor

Drei Viertel der Container gelangen mit der Bahn von der Nordsee in die Schweiz: Blick über das Hafenbecken 1.



diverser trockenliebender Pflanzen und Tiere – schön für die Natur, kompliziert für das geplante Vorhaben. «Für die vom Projekt tangierte Flora und Fauna haben wir ökologischen Ausgleich geplant», sagt Lampart. Das Auffinden der in der Region nur knapp verfügbaren Ersatzflächen war die eigentliche Knacknuss, die die Projektverantwortlichen herausforderte. Im laufenden Verfahren wird sich weisen, ob die Hürde geschafft ist und die Bagger noch in diesem Jahr auffahren können.

Lampart zeichnet in die Luft die Umrisse dessen, was bald schon hier stehen könnte: fünf Portalkräne, die sich als stählerne Bögen in den Horizont schneiden, darunter sechs Umschlaggleise, gesäumt von vier gestapelten Containerreihen, flankiert vom Hafenecken, Abfertigungsplätze für die LKWs, Zufahrtsstrassen, Anschlussgleise, ein paar Gebäude... Und überall emsiges Treiben, dominiert von den zwischen Schiffen, LKWs und Zügen zirkulierenden Containern. Der künftige Betrieb ist mittels Computersimulation bereits erlebbar. «Dank der Länge des Hafeneckens und der Gleise kann die gesamte Schiffsfracht auf bis zu 750 Meter lange internationale Züge umgeladen werden, und zwar ohne zusätzliche Rangierbewegungen», sagt Haller. Heute müssen die Züge, weil die Gleise an den Quais lediglich 150 bis 200 Meter lang sind, zuerst geteilt und dann mühsam wieder zusammengekuppelt werden.

Spürbare Entlastung

Die wirtschaftlichen Vorteile der neuen Anlage sind bedeutend: optimierte Abläufe, effizienterer Bahnwareneinsatz, Mengen- und Preisvorteile, Produktionsgewinne, Pünktlichkeit und Qualität. «Die Schweiz braucht das Terminal jetzt; es ermöglicht ein kostensparendes und wettbewerbsfähiges Arbeiten. Durch Bündelung der Mengen und schnelle Durchlaufzeiten können die Kosten pro Sendung deutlich gesenkt werden», betont Holger Bochow, Geschäftsführer von Contargo.

Der «Quantensprung auf dem Logistikstandort Basel», den die Projektträger

skizzieren, könnte bald schon Realität sein. Das Plangenehmigungsverfahren für den ersten Ausbauschritt des Umschlagterminals hat die öffentliche Auflage passiert. Es wird nun vom Bundesamt für Verkehr mit den Stellungnahmen der Fachbehörden geprüft. «Im Idealfall rechnen wir mit Baubeginn im Verlauf von 2017», so Lampart. Die erste Etappe des Ausbaus wird 73 Millionen Franken kosten. Der Bund wird maximal vier Fünftel, die GBN den Rest des Betrags übernehmen – über den Förderbetrag des Terminals wird ebenfalls im Verlauf von 2017 definitiv entschieden. Haller und Lampart sind mit dem bislang erzielten Planungsfortschritt zufrieden. «Es gab zwar nicht schlaflose Nächte, aber viele lange und überaus intensive Arbeitstage», meint Lampart. Das Umschlagterminal könnte, wenn alles wunschgemäß läuft, 2019 fertig sein. Vorerst in einer bimodalen >



«Wir werden beweisen, dass die Ziele realistisch sind»: die beiden GBN-Projektverantwortlichen Haller (r.) und Lampart.

«Der Standort ist ideal, um Schiff, Bahn und LKW im Güterverkehr optimal zu bedienen.»

MARTIN HALLER,
VR-PRÄSIDENT DER GBN

Variante für den Umschlag Strasse/Schiene, mit einer jährlichen Kapazität von 140 000 TEU oder rund 93 300 Containern.*

Die neue Anlage verspricht eine spürbare Entlastung angesichts des unaufhaltsam wachsenden Warenflusses auf den Weltmeeren. Die Seehäfen Rotterdam, Antwerpen und Hamburg bauen ihre Kapazitäten massiv aus. Der Containerverkehr zwischen der Nordsee und den Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) dürfte sich laut Studien in den nächsten zwanzig Jahren nahezu verdoppeln. Mit der heutigen Infrastruktur kann das Wachstum im schiffseitigen Containerverkehr nicht mehr lange bewältigt werden. Ausserdem verliert der Raum Basel Umschlagkapazitäten in der Grössenordnung von 100 000 TEU. Die Areale der Terminals Basel Wolf sowie am Westquai des Hafenbeckens 1 werden mittelfristig ihren Standort wechseln müssen. Sie stehen dem Containerumschlag dann nicht mehr zur Verfügung. Am Rheinknie gibt es also enormen Handlungsbedarf. Heute tauscht die Schweizer Wirtschaft jährlich Waren im Umfang von über 400 000 TEU im kombinierten Verkehr mit den Seehäfen aus. Rund ein Viertel des Umschlags erfolgt per Schiff in den Rheinhäfen. Drei Viertel der Container gelangen mit der Bahn von der Nordsee in die Schweiz. Im Jahr 2030 ist am Rheinknie, so die Prognosen, über alle Verkehrsträger hinweg mit über 600 000 TEU zu rechnen.

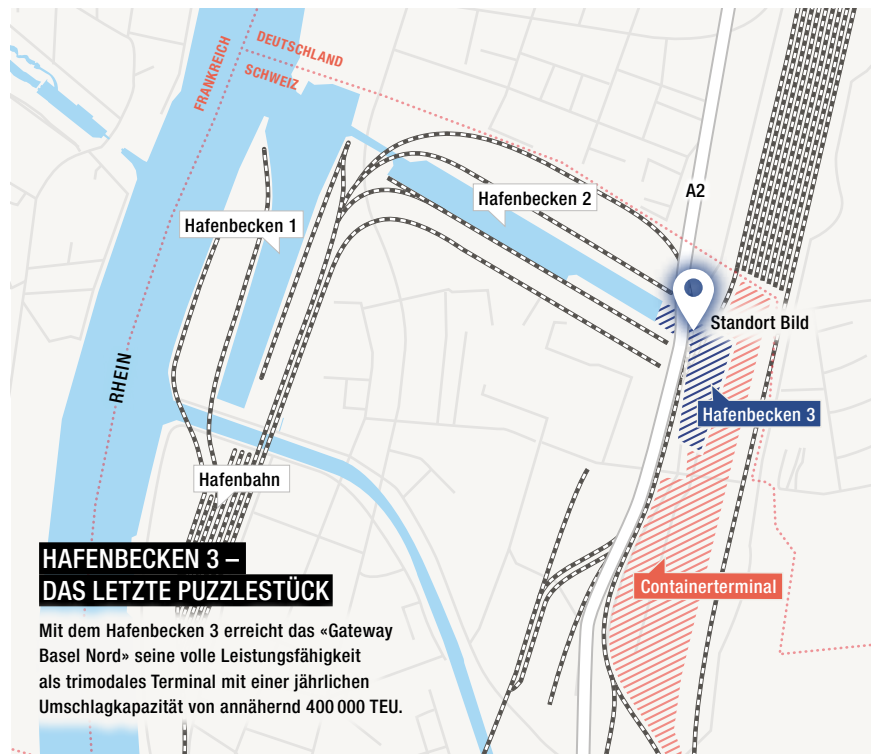
Terminal mit Wasseranschluss

Damit das neue «Gateway Basel Nord» seine Schlüsselfunktion vollständig ausfüllen kann, muss er in einem zweiten Ausbausritt zum trimodalen Terminal mit schiffbarem Wasseranschluss erweitert werden. So kann er im Vollausbau eine jährliche Umschlagkapazität von annähernd 400 000 TEU bieten. Das entscheidende Puzzlestück, das dazu noch fehlt, ist das Hafenbecken 3. Dessen Rea-

lisierung ist eine Aufgabe der SRH. Projektleiter Florian Röthlingshöfer wählt nicht zufällig den Standort an der Grenzbrücke, um die Pläne und den Projektstand im Detail zu erörtern. Genau hier, wo das Hafenbecken 2 heute endet, soll das künftige Hafenbecken 3 beginnen. Im ersten Teil führt es unter der Autobahngrenzbrücke hindurch ostwärts, um dann im beinahe rechten Winkel südwärts zum neuen Containerterminal zu stossen. «Der technische Berührungspunkt zwischen dem Hafenbecken 3 und dem Umschlagterminal ist die Kante der Hafenbeckenmauer Ost», präzisiert Röthlingshöfer, während er seinen Blick zurück zum Hafenbecken 2 schweifen lässt. Die beiden Quais säumen Krane, Silos, Lagerhallen – eine von industriellen Zweckbauten, Strassen und Gleisen geprägte, von logistischen Bewegungen dominierte Landschaft. Die hier und weiter südlich am Hafenbecken 1 versammelten Logistiker – Beton AG, Contargo, Rhenus Contract bzw. >

«Es gab zwar nicht schlaflose Nächte, aber viele lange und überaus intensive Arbeitstage.»

BEAT LAMPART,
PROJEKTL EITER GBN



* 1 Container entspricht 1,5 TEU
1 TEU = Twenty-foot Equivalent Unit
= 6,058 x 2,438 x 2,591 m³



Genau hier, beim Bahndamm unter der Autobahn A2, erfolgt im Projekt Gateway Basel Nord die Erweiterung des Hafenbeckens 2 um das neue Hafenbecken 3. Die Markierung auf der Karte (siehe linke Seite) zeigt die Stelle des geplanten Durchbruchs.



«Vielfältige Interessen der Logistik- und Hafenwirtschaft»: GBN-Projektleiter Florian Röthlingshöfer.

«Eine Ländergrenze, zwei Staaten, ein Staatsvertrag, zwei Kantone – es ist ein komplexes Projekt, ein Marathon.»

FLORIAN RÖTHLINGSHÖFER,
GBN-PROJEKTL EITER

Port Logistics, Satram-Huiles, Swissterminal, Ultra-Brag – schlagen sowohl klassische Massengüter wie Stahl, Buntmetalle, Treib- und Brennstoffe, Getreide usw. als auch immer mehr Container um. Im Auftrag der Landeigner Basel-Stadt und Basellandschaft verwalten und entwickeln die SRH die Hafensareale, kümmern sich um die Infrastrukturen, koordinieren die Abläufe zu Lande und zu Wasser und sorgen dafür, dass die Rahmenbedingungen für die Hafenwirtschaft und die Schifffahrt zusammenspielen, heute und in Zukunft.

Das Hafenbecken 3 wird auf eine Tiefe von 4 Metern ausgelegt. Alle Schiffstypen, die standardmässig 11,45 Meter breit und in Koppelverbänden bis 185 Meter lang sind, werden hier navigieren können. Das 330 Meter lange Becken bietet Platz für zwei Koppelverbände, welche über zwei Schiffsbreiten durch die moderne Krananlage bedient werden. Am westlichen Liegeplatz ist eine Warteposition für den schnellen Schiffwechsel vorgesehen. Selbst

die grössten Rheinschiffe mit Frachten bis zu 300 TEU – rund 200 LKWs oder drei Güterzügen entsprechend – können dann rasch entladen werden. Ein modernes Schiffsanmeldesystem garantiert effiziente Abläufe.

Der Bau des Hafenbeckens 3 bedingt im Umfeld einige bauliche Massnahmen: an der Bahnzufahrtsstrecke, der Grenzstrasse und einigen Werkleitungen. Zwei Brückenpfeilerpaare der aufgeständerten A2-Autobahn müssen dem Wasser weichen. Sie werden durch eine Abfangkonstruktion ersetzt, die sowohl die Autobahn wie die Grenzstrassenbrücke stützen wird.

Um das Projekt zur Baureife voranzutreiben, laufen im Moment Verhandlungen mit der Deutschen Bahn und dem Kanton Basel-Stadt. Maximal die Hälfte der 110 Millionen Franken für das Hafenbecken 3 soll auf Basis des Gütertransportgesetzes vom Bund gefördert werden, der Rest wird über den Kanton Basel-Stadt und die SRH finanziert. «Eine Ländergrenze, zwei Staaten, ein Staatsvertrag, zwei Kantone, die vielfältigen Interessen der Logistik- und Hafenwirtschaft – es ist ein komplexes Projekt, ein Marathon», meint Röthlingshöfer. Wenn alles optimal läuft, könnte 2019 mit dem Aushub begonnen und das Hafenbecken 3 nach dreijähriger Bauzeit 2022 eingeweiht werden. Zur definitiven Vollendung des Gesamtprojekts Gateway Basel Nord soll auf diesen Zeitpunkt hin das neue Umschlagterminal erweitert und ans Wasser angeschlossen werden.

Ehrgeizige Ziele

Fest steht: Mit der Inbetriebnahme des trimodalen Umschlagterminals GBN werden die Container für die Schweiz am neuen Standort im Hafen Kleinhüningen zusammengelegt. Für die optimale Bündelung der Verkehre funktioniert der GBN wie ein Hauptbahnhof für kranbare Behälter wie Container, Wechselbrücken und Trailer.

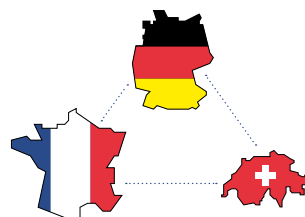
Die Beteiligten steuern mit dem Ausbauprojekt auf einen historischen Moment zu, auch SBB Cargo. Die SBB ist seit Anbe-

ginn in den Rheinhäfen als Bahnunternehmerin aktiv. Sie erlebte seit der Eröffnung im Jahre 1911 alle Ausbauphasen und Transportepochen, von der Kohle über das Mineralöl bis zum Container. Heute verbindet SBB Cargo die Hafengebäude mit 350 Bedienungspunkten für den Wagenladungsverkehr und acht Terminals für den Containerumschlag in der ganzen Schweiz. Die Logistikkreuzung in Basel beschäftigt rund 7700 Personen und schlägt über 6 Millionen Tonnen Güter jährlich um, 10 Prozent des nationalen Transportvolumens. Davon werden knapp zwei Drittel mit der Bahn weiterbefördert. SBB Cargo ist auf dem Hafengelände für rund 90 Prozent der Bahnbewegungen verantwortlich.

Der heutige Bahnanteil von lediglich 10 Prozent beim Containerumschlag soll mit dem neuen GBN für den Weitertransport in der Schweiz auf 50 Prozent gesteigert werden. «Skeptische Stimmen argumentieren, dass wir uns zu ehrgeizige Verlagerungsziele setzen», räumt Lampart ein. «Aber wir werden beweisen, dass diese Ziele realistisch sind.» Das GBN könnte die Stadt Basel dereinst von rund 115 000 LKW-Fahrten jährlich entlasten. Ausserdem ist es strategisch hervorragend positioniert. «Dank seiner Lage und dank seiner Umschlagmöglichkeiten ist es prädestiniert, an der wichtigsten europäischen Nord-Süd-Güterverkehrsachse zusätzlich kombinierten Verkehr zu verarbeiten», sagt Lampart. Auch jene langen und schweren Güterzüge, die nach der Eröffnung des Ceneri-Tunnels ab 2020 auf der zur alpinen Flachbahn ausgebauten Gotthardstrecke verkehren werden, wird man dann im Gateway Basel Nord schnell und speditiv bedienen können. Das Gateway-Konzept dient somit der Verlagerung von Import-, Export und Transitverkehr von der Strasse auf die Schiene. —

Dreiländereck im Fokus

Statt in Basel Nord könnte das neue Umschlagterminal auch in Weil am Rhein (D) angesiedelt werden, lautet ein Vorschlag. Wirklich?



Mehrere Gründe sprechen gegen ein solches Vorhaben: Weil am Rhein (D) bietet nur eine sehr eingeschränkte Bahninfrastruktur. Die Projektidee ist somit eng an den Neubau eines Autobahnanschlusses verknüpft, dessen Planung, Umsetzung und Finanzierung noch nicht gesichert sind. Die Container würden also vom Rhein auf die Strasse verladen und per LKW weiterspediert – ein Widerspruch zu den politischen Wünschen der Schweiz.

Nicht zuletzt gibt es strategische und wirtschaftliche Gründe dafür, den Containerumschlag möglichst innerhalb der Landesgrenzen abzuwickeln. Gemäss einer aktuellen Studie* fallen durch das GBN in der Investitionsphase (2019 bis 2022) einmalig 149,1 Millionen Franken Bruttowertschöpfung und 321 Arbeitsplätze bei Schweizer Unternehmen an. Hinzu kommen gemäss dieser Prognosen durch die Logistiktätigkeiten im laufenden Betrieb ab 2030 dauerhaft jährlich nochmals insgesamt 89 Millionen Franken Bruttowertschöpfung und 578 Arbeitsplätze.

Als One-Stop-Drehscheibe an der Grenze erlaubt das GBN sowohl die Zollabfertigung wie auch den trimodalen Containerumschlag. Weitere inländische Standorte, die all diese Vorteile bieten, gibt es nicht. Stromaufwärts beschränken die Brücken in Basel den Containerschiffen einen optimalen Wasserweg.

Klar ist: Ohne GBN würde sich der Containerumschlag ins Ausland verlagern und von dort auf die Strasse und nicht auf die Schiene. Noch mehr Güter gelangten dann per LKW in die Schweiz. «Das ist aus Schweizer Optik keine Alternative», sagt GBN-Projektleiter Beat Lampart. «Das GBN ist die letzte und einzige Möglichkeit, um die Rheinhäfen noch besser an die Schweiz und das Meer anzubinden», verdeutlicht Florian Röhlingshöfer. (PS)

*Die Studie «Volkswirtschaftliche Bedeutung des trimodalen Terminals Gateway Basel Nord» wurde durch die BAK Basel Economics AG im Auftrag der Gateway Basel Nord AG und von Port of Switzerland durchgeführt.

«Man riecht das Meer»

Braucht die Schweiz ein neues trimodales Hafenterminal? Meinungen und Einschätzungen von Experten zum Gateway Basel Nord (GBN).



NILS PLANZER
CEO Planzer
Transport AG

«Entwicklungen wie das GBN erachten wir als sehr wichtig, da in einer globalisierten Welt die Schnittstellenfähigkeit mit verschiedenen Handelspartnern von existenzieller Bedeutung ist. Eine nachhaltig ausgerichtete Mobilität ist von höchster Bedeutung, um auch zukünftig wettbewerbsfähig zu sein. Als Binnenland ist es strategisch wichtig, eine effiziente Terminalstruktur in eigenen Händen zu halten. Planzer als Familien-AG investiert in Generationen und setzt seit Jahrzehnten auf einen vernünftigen Modal Split Strasse/Schiene. Wir unterstützen die Investition GBN und versuchen, unseren Beitrag zu leisten, damit die Güter unserer Kunden auch zukünftig effizient rollen und sich die Schweiz nach vorne bewegt.»



Prof. Dr. WOLFGANG STÖLZLE
Universität St. Gallen*

«Der Wohlstand in der Schweiz hängt stark von einem leistungsfähigen Aussenhandel ab. Gepaart mit einer anspruchsvollen Topografie bedeutet dies, dass Güterströme möglichst ohne Reibungsverluste den jeweils geeigneten Verkehrsträger nutzen müssen. Genau hier setzt das GBN an: Die ideale Verknüpfung der Verkehrsträger Binnenschiff, Schiene und Strasse an einem logistischen Hot Spot der Schweiz, kombiniert mit moderner Umschlagtechnologie, steht Pate für die Leistungsfähigkeit von Güterverkehren im Import, Export und Transit. Gerade weil Güter keine Stimme bei Wahlen haben: Die Realisierung des GBN würde auch für eine Modernisierung der Verkehrsinfrastruktur stehen und ein positives Zeichen zugunsten des Logistikstandorts Schweiz setzen. Dies sollte der Politik bewusst sein.»

*Ordinarius, Lehrstuhl für Logistikmanagement

«Der Wohlstand in der Schweiz hängt stark von einem leistungsfähigen Aussenhandel ab.»

WOLFGANG STÖLZLE



ANITA FETZ
Ständerätin (SP) Basel-Stadt

«Viele wissen nicht, dass Basel Nordseeanschluss hat. Dabei riecht man bei uns schon fast das Meer! Der Hafen ist einer meiner Lieblingsplätze und verleiht meiner Stadt einen Hauch von grosser Welt. Wir in Basel unterstützen unseren Hafen, wo wir können. Auch im Interesse der gesamten Schweiz: Ein Drittel aller Schweizer Mineralölimporte und ein Viertel aller Ein- und Ausfuhren in Containern werden hier abgewickelt. Unterm Strich kommt ein Achtel aller Waren über den Basler Hafen ins Land. Der Containerverkehr via Rhein wird zunehmen: Wer den ausgebauten Port in Rotterdam gesehen hat, hat eine Vorstellung davon.»



ERIC MALITZKE
CEO Fiege Logistik (Schweiz) AG

«Infrastrukturen massgeblichen Umfangs werden nicht auf Nachfrage gebaut. Realisierungszeiträume von zehn bis zwanzig Jahren sowie die erhoffte Nutzungsdauer von mehreren Jahrzehnten bedürfen immer eines grossen Wurfs. Eine effiziente Hinterlandverbindung von den grossen Nordhäfen in die Schweiz sowie die angrenzenden Regionen braucht in Zukunft eine leistungsfähige, effiziente und trimodale Hafeninfrastruktur. Innovative, weitsichtige und nachhaltige Projekte wie das GBN, der Ausbau des 4-Meter-Korridors oder Cargo Souter-rain sind Voraussetzungen für Logistiklösungen der Zukunft.»



CHRISTOPH BRUTSCHIN
Regierungsrat (SP)*

«Für mich als Volkswirtschaftsminister des Kantons Basel-Stadt ist das GBN von zentraler Bedeutung für die Region Basel und die ganze Schweiz. Wir brauchen eine nationale Drehscheibe für den Containerverkehr, um die Hoheit über die Verkehrsströme zu behalten. Die Logistikregion Basel, am wichtigsten Güterverkehrskorridor Europas von Rotterdam bis Genua gelegen, steht im Wettbewerb mit den Binnenhäfen entlang des Rheins und mit ausländischen Landterminals. Zur Stärkung der Rheinschifffahrt und der Schweizerischen Rheinhäfen ist der Bau des Hafenbeckens 3 unabhängig. Nicht nur unsere Region, die ganze Schweiz profitiert von einem Güterhauptbahnhof, um die Container zu bündeln und vom Schiff auf die Schiene zu bringen.»

*Vorsteher Departement für Wirtschaft, Soziales und Umwelt des Kantons Basel-Stadt



MICHAEL STAHLHUT
CEO SBB Cargo International AG

«Das GBN bietet die historische Chance, dem Handelsplatz Schweiz eine hoch-effiziente Anbindung an das maritime Netz im kombinierten Güterverkehr sicherzustellen. Dank einer signifikanten Kapazitätserhöhung des Terminal-abfertigungsvolumens im Vergleich zu herkömmlichen Umschlaganlagen könnten die enormen Stückkostenvorteile, welche die Eisenbahn auszeichnen, endlich viel stärker auch in der Schweiz ausgespielt werden. Wir sind auf jeden Fall in den Startlöchern, die Nordrange-Häfen Rotterdam, Antwerpen und Hamburg an den Schweizer Binnenverkehr auf der Schiene anzudocken. Das Gateway Basel Nord würde uns dies erlauben und damit vor allem den Handelsplatz nachhaltig stärken. Natürlich müssten auch die Bedingungen passen. Gerade unsere Kunden aus dem deutschen Speditionsumfeld erwarten im Zuge von Gateway Basel Nord Angebote, welche das aktuelle kommerzielle Niveau verbessern.»



LUCIA LAUENER-ZWYER
Geschäftsführerin Alpen-Initiative

«Die Alpen-Initiative begrüsst jede Anstrengung, um die Güter von der Strasse auf die Schiene zu bringen. Das Projekt Gateway Basel Nord kann diesbezüglich einen wichtigen Beitrag leisten, da es die Transportkette Schiff/Bahn stärkt. Diese muss in dem trimodalen Projekt absolute Priorität geniessen. Das GBN bietet die Chance, den alpenquerenden Güterverkehr menschen- und umweltfreundlicher zu gestalten. Mit Infrastruktur allein aber ist noch nichts gewonnen. Der Transport auf der Strasse ist nach wie vor zu billig und wir müssen die Frage stellen: Bei welchen Gütern ist es überhaupt sinnvoll, dass sie über immer grössere Distanzen transportiert werden?»



BETTINA RESCH
Transport Operations Manager, Ikea Supply AG

«Das GBN ist ein wichtiger Schritt, um intermodale Lösungen im internationalen Transportmarkt voranzutreiben. Darüber hinaus ermöglicht uns dieses Projekt, die verschiedenen Verkehrsträger optimal zu kombinieren und damit ihr Gesamtpotenzial auszuschöpfen. Ikea Transport hat heute bereits intermodale Lösungen in die globale Transportkette integriert, und wir werden auch zukünftig viel Wert darauf legen. Darum sind wir an Weiterentwicklungen in diesem Bereich sehr interessiert.»

«Ohne Logistik kann die Wirtschaft nicht existieren»:
Thomas Knopf (r.) und Nicolas Perrin vor dem
Hauptsitz von Ultra-Brag.



«Die Zeiten des Gegeneinanders sind vorbei»

Welche Bedeutung hat Basel als Logistikkreuzung der Zukunft?
Gespräch zwischen Thomas Knopf, CEO des Baselbieter Schifffahrts- und Hafenlogistikers Ultra-Brag, und Nicolas Perrin, CEO von SBB Cargo.

Interview: Roy Spring
Fotografie: Daniel Winkler

Herr Knopf, als gebürtiger Basler sind Sie sicher stolz auf den FCB.

THOMAS KNOPF: Natürlich bin ich grosser FCB-Fan! Ich habe eine Saisonkarte und besuche regelmässig Fussballspiele. Ein grosses Ereignis war aus beruflicher Sicht, als wir kürzlich im Hafen unter grösster Geheimhaltung den neuen FCB-Mannschaftsbus umschlagen durften. Dieser wurde dann auf einem Floss im Rhein feierlich eingeweiht. Genau wie der Club sind auch wir täglich gefordert, best of the class zu bleiben.

Herr Perrin, was verbindet Sie mit Basel?

NICOLAS PERRIN: Ich hatte in der Nordwestschweiz meinen ersten Job. In dieser Zeit trainierte ich bei einem Wasserfahrverein und bin mit dem Weidling um die Brücken gekurvt. Als Wasserfahrer habe ich den Rhein kennen und schätzen gelernt. Ich kenne fast jede Strömung!

SBB Cargo und Ultra-Brag blicken auf eine lange Zusammenarbeit zurück.

Wo liegen die Gemeinsamkeiten?

KNOPF: Alle unsere Anlagen sind trimodal ausgerichtet, also mit Bahnanschluss. Als

führendes Unternehmen in den Rheinhäfen schlagen wir im Jahr etwa eine Million Tonnen Waren um, seien es Getreide- und Futtermittel, Schwer- und Massengüter oder Container. Der Vor- und Nachlauf auf der Schiene spielt für uns eine zentrale Rolle. Wir haben gemeinsame Kundenprojekte, bei denen wir in der Binnenschifffahrt den Umschlag abwickeln und auf die Schiene weiterführen, so etwa von Norddeutschland nach Italien und umgekehrt.

PERRIN: Die Rheinhäfen spielen auch bei uns eine wichtige Rolle. Fast zehn Prozent des Binnenvolumens wird in den Rheinhäfen generiert. Man spricht immer von Containern, doch auch konventionelle Umschläge und Massengüter – Getreide, Stahl oder Mineralöl – haben nach wie vor einen hohen Anteil. Wir müssen auch in diesem Geschäft innovativ bleiben.

Wie beurteilen Sie die Logistikbranche in der Schweiz?

KNOPF: Wir leiden nach wie vor unter grossem Preisdruck. Zusätzlich gefordert sind wir aufgrund von Volumenveränderungen, veränderten Verkehrsströmen und neuen Provenienzen. Die Schweizer

Papierindustrie, für die wir früher grosse Mengen an Zellulose umgeschlagen haben, ist mehr oder weniger verschwunden. Ebenfalls auf dem Rückzug ist die Stahlindustrie – es existieren nur noch zwei grosse Werke in der Schweiz. Dieser Wandel findet sehr schnell statt, daher müssen wir möglichst flexibel bleiben, um auf neue Situationen sofort reagieren zu können.

PERRIN: Die Margen sind extrem tief. Diese Tatsache wird nach wie vor durch die Problematik des starken Frankens verschärft. Die Luft wird immer dünner. Doch ich bleibe optimistisch, denn ohne Logistik kann die Wirtschaft letztlich nicht existieren. Ein Standort ohne eine starke Logistik vor Ort wird langfristig seine Probleme haben.

Wie beeinflusst die Deindustrialisierung der Schweiz die Warenströme?

PERRIN: Die Auswirkungen sind komplex. Da die Schweiz immer weniger produziert und gleichzeitig immer mehr importiert, verändern sich die Abläufe. Umgekehrt führen zum Beispiel die steigenden Recyclingtransport zu mehr Exportvolumen, da sich die Abnehmer von Altglas und >

Altpapier zumeist im Ausland befinden. Insgesamt müssen wir uns mit einer neuen Organisation der Warenströme auseinandersetzen.

KNOPF: Tendenziell gehen wir davon aus, dass die Unpaarigkeit zwischen Import und Export zunehmen wird, was sich negativ auf die Kostenstruktur auswirkt. Dazu kommt, dass wir sehr immobil aufgestellt sind; seit 2007 haben wir über 110 Millionen Franken in Infrastruktur investiert. Ein Silo zum Beispiel ist auf einen Zeitraum von 50 Jahren ausgelegt; hier muss unser Geschäftsmodell also langfristig sein. Doch je schneller sich das Marktumfeld verändert, desto schwieriger wird das Investieren. Das heisst, wir müssen unsere Infrastrukturen künftig so auslegen, dass wir sie den sich permanent

↑

«Wir dürfen uns nicht die Zukunft verbauen, sondern wir müssen uns alle Optionen offenhalten.»

THOMAS KNOPF

↓

verändernden Gegebenheiten so gut wie möglich anpassen können. Wer diesen Spagat am besten beherrscht, hat in unserem Geschäft die besten Karten.

Welche Strategien führen zum Ziel?

KNOPF: Im Zuge der Digitalisierung bieten sich einmalige Chancen, Kapazitäten effizienter auszulasten. Ein Beispiel: Mehr als ein Drittel der Container, die die Schweizerischen Rheinhäfen erreichen oder verlassen, ist heute leer. Da gibt es viel zu optimieren. Zudem müssen wir vermehrt in Partnerschaften denken, um unsere Mittel noch wirkungsvoller einsetzen zu können.

PERRIN: Es ist noch nicht lange her, als in der Logistik jeder versuchte, den Lead zu übernehmen und alle anderen vom Tisch zu verdrängen. Hier ist ein Wandel zu be-

obachten: Man versucht heute eher, auf Augenhöhe ein gemeinsames Konzept zu entwickeln. Es ist nicht mehr ein Kampf um die Vorherrschaft, sondern einer um die besten Lösungen für unsere Kunden.

KNOPF: Die Zeiten des Gegeneinanders sind definitiv vorbei. Heute braucht es transparente und partnerschaftliche Konzepte mit einer Gesamtkostenstruktur, bei der jeder etwas verdienen kann.

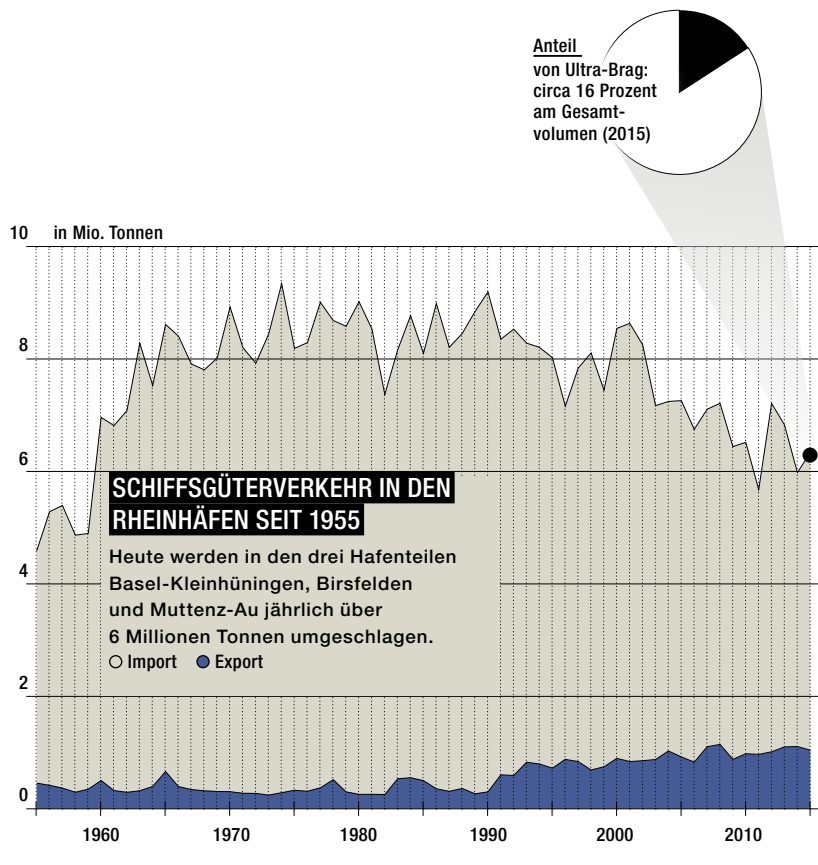
Das Getreidesilo von Ultra-Brag ist mit 83,6 Metern das dritthöchste Gebäude der Stadt – eine Art Wahrzeichen.

Wird Basel seiner Bedeutung als Logistikstandort gerecht?

KNOPF: Unser Silo ist – nach dem Roche-Tower mit 178 Metern und dem Messturm mit 105 Metern – nach wie vor Basels höchstes Industriegebäude. Die Speditions- und Logistikbranche gilt im Kanton Basel-Stadt als Schlüsselbranche und liegt im Fokus der Kantonsregierung. Das Dilemma ist jedoch, dass sich auf dem eng begrenzten Raum die unterschiedlichen Interessen von Gewerbe und Wohnen gegenüberstehen. So wäre etwa das West-Quai eine gute Logistikfläche, doch dort laufen 2029 die Baurechtsverträge aus.

Niemand weiss, wie es dann weitergeht – und unter diesen Voraussetzungen ist heute niemand bereit, dort zu investieren. **PERRIN:** Im Schweizer Vergleich hat Basel die wahrscheinlich höchste Affinität zur Logistik. Doch die Stadt steht unter enormem Siedlungsdruck. Wolf, Dreispitz – überall sind neue Quartiere geplant. Die Logistik ist flächenintensiv, und in der Schweiz ist nicht mehr viel Freiraum vorhanden. Deshalb müssen wir mehr aus den bestehenden Arealen herausholen. Wenn wir die Logistikflächen klar definieren und optimal ausnutzen, haben wir dort die nötige Planungssicherheit und können auf lange Frist investieren. Die SBB hat deshalb mit beiden Basel im Rahmen der Gesamtperspektiven die zukünftige Nutzung der Logistikflächen vereinbart.

KNOPF: Es ist eine philosophische Frage: Entweder man setzt auf möglichst grosse Infrastrukturen oder man denkt eher dezentral und betrachtet die Logistik als ein weltumspannendes Netz, in dem sich die Ware jeden Tag ihren Weg bahnt. Wenn ich eine E-Mail verschicke, läuft diese ja auch nicht immer über die gleichen Server, sondern sie sucht sich im



ULTRA-BRAG

Das Kerngeschäft der Ultra-Brag AG mit Sitz in Muttenz sind Umschlag, Lagerung und Schiffstransport von Gütern aller Art. Das 1925 gegründete Unternehmen erbringt seine Dienstleistungen mit modernsten Anlagen an drei Standorten in den Schweizerischen Rheinhäfen. Weiter betreibt Ultra-Brag zusammen mit Danser und Haeger & Schmidt eine Containerlinie auf dem Oberrhein, die zweimal wöchentlich die Oberrhein-terminals Auhafen, Birsfelder Hafen, Basel sowie Weil am Rhein, Ottmarsheim, Neuf-Brisach, Strassburg und Kehl bedient. Das Unternehmen beschäftigt rund 150 Mitarbeitende.

Internet jedes Mal die ideale Verbindung. Wer weiss, vielleicht geht das ja zukünftig mit den Warenströmen in einer ähnlichen Weise vor sich.

135 Meter lange Schiffe, 750 Meter lange Güterzüge – die Dimensionen werden immer grösser. Was bedeutet das für die Logistik?

PERRIN: Das Problem ist, dass wir heute vor allem auf historisch gewachsenen Anlagen arbeiten. Diese wurden seinerzeit in einer Grösse gebaut, die den heute üblichen Einheiten oft nicht mehr gewachsen sind. Hier stellt sich jeweils die Frage, ob man die bestehenden Strukturen überhaupt noch an die heutigen Bedingungen anpassen kann – oder ob es nicht einfacher wäre, von Grund auf in neue Strukturen zu investieren.

KNOPF: Dabei dürfen wir uns aber nicht die Zukunft verbauen, sondern wir müssen uns möglichst alle Optionen offenhalten. Oft haben wir leider noch die Schweizer Brille auf. Dabei können wir, speziell hier im Dreiländereck, auch über die Grenzen hinausblicken, sprich: den Raum Baden und das Elsass miteinbeziehen und die Region als Grossraum begreifen.

Welche Bedeutung hat Basel als Logistikkreuzung der Zukunft?

PERRIN: Basel liegt zentral an der Nord-Süd-Achse des transeuropäischen Verkehrskorridors und wird als «Tor zur Schweiz» immer am Puls der Warenströme liegen. Sicher werden die Mittelmeershäfen weiter an Bedeutung gewinnen, aber im Verhältnis zu den ARA-Häfen – Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen – sind die Volumina auf tiefem Niveau. Wenn man auf neue Logistikinfrastrukturen setzen will, ist Basel für die kommenden Jahrzehnte sicher der beste Ort.

↑
«Das Problem ist, dass wir heute vor allem auf historisch gewachsenen Anlagen arbeiten.»
↓

NICOLAS PERRIN

KNOPF: Die Nordhäfen werden weiterhin von hoher Bedeutung bleiben, obschon die euphorischen Wachstumszahlen, die noch vor zehn Jahren kursierten, mittlerweile nach unten korrigiert worden sind. Es zeichnet sich zudem eine gewisse Verlagerung in Richtung Osteuropa ab, was kürzere Wege und mehr Verlässlichkeit bedeutet. Es bleibt auch abzuwarten, wie sich der E-Commerce auswirkt, wenn grosse Warenmengen über riesige Verteilzentren in Europa laufen. Auch der 3D-Druck kann einen Einfluss haben, wenn der Turnschuh direkt vor Ort hergestellt wird – statt irgendwo im fernen China.

Wie sichert man die 22 000 Logistikarbeitsplätze in der Nordwestschweiz?

PERRIN: Wir kämpfen für einen starken Standort. Natürlich gibt es Branchen, die pro Fläche mehr Arbeitsplätze generieren, aber es wird häufig vergessen, dass gerade die Logistik eine Grundvoraussetzung dafür ist, dass ein Land überhaupt erfolgreich wirtschaften kann. Die Logistik hat

sich immer mehr oder weniger entlang des Bruttoinlandsprodukts entwickelt. Wenn es uns nicht gäbe, könnten die anderen auch nicht funktionieren.

KNOPF: Wir müssen international wettbewerbsfähig bleiben. Dabei gilt es, genügend junge Leute für unsere Branche zu begeistern und diese auf Topniveau auszubilden. Mit unserem hohen Standard sind wir in der Schweiz auch international absolut wettbewerbsfähig.

Ultra-Brag verfügt über sechs eigene Rangierloks und hat zusammen mit einem bulgarischen Hersteller eine Lok entwickelt, die in der Schweiz vertrieben wird. Eine Kampfansage an SBB Cargo?

PERRIN: Wer so investiert, glaubt an die Bahn! Es ist doch erfreulich, dass Ultra-Brag auf die Schiene setzt. Konkurrenz erachte ich als positiv: Es zeichnet eine Partnerschaft aus, wenn man das aushalten kann.

KNOPF: Für uns als Hafenlogistiker spielt der Bahnumschlag eine wichtige Rolle. Dabei gilt es, Rangierdienstleistungen möglichst flexibel und effizient abzuwickeln. Als Basler sehe ich das sportlich – wie beim Fussball. —

Thomas Knopf, 50, ist seit 2016 CEO bei Ultra-Brag. Er hat Wirtschaftswissenschaften an der Universität Basel studiert. Zuvor war er CEO des Logistikunternehmens Fiege Schweiz. Dort verantwortete er die strategische und operative Führung der Geschäftseinheiten Schweiz, Österreich und Süddeutschland sowie den Aufbau der Ländergruppe Far East. In der Region engagiert sich Thomas Knopf zudem als Vorstand der Handelskammer beider Basel, als Verwaltungsrat des Euro Airport Basel und als Präsident von Spedlogswiss Nordwestschweiz.

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

Die grünen Hügel in der Umgebung der kolumbianischen Hauptstadt Bogotá bieten ideale Voraussetzungen für Kaffeepflanzen.



Foto: Getty Images

Bogotá–Antwerpen– Basel–Orbe

Bis der Nescafé im Coop-Regal steht, legt er eine Weltreise
auf Wasser, Schienen und Strassen zurück.
Reisetagebuch von Kolumbien bis in die Schweiz.

Text: Robert Wildi

Rund 300 Kilometer westlich der Hauptstadt Bogotá, in den von sanften Hügeln geprägten kolumbianischen Anden, liegt das Reich der Kaffeepflücker. «Eje Cafetero», Kaffeearchse, nennen Einheimische die fruchtbare Region, oft als schönster Fleck des Landes bezeichnet. Zwischen Oktober und April herrscht auf den Plantagen Hochbetrieb. Dann ist Erntezeit der roten, teils noch grünen Kaffeekirschen, die hier im Übermass wachsen. Rund 12 Millionen Säcke à 60 Kilogramm werden jährlich in Kolumbien abgefüllt. 566 000 Kaffeebauern und Pflücker verdienen auf den unzähligen Farmen ihren Lebensunterhalt, total hängen zweieinhalb Millionen Kolumbianer von der Kaffeewirtschaft ab.

Möglich ist diese volkswirtschaftliche Relevanz nur, weil Millionen Menschen rund um den Globus den täglichen Kaffeegenuss lieben – und sich diesen auch etwas kosten lassen. Damit die aus der Kaffeekirsche gewonnene Bohne ihren Weg bis in die Tasse findet, ist ein langer, mit etlichen logistischen Herausforderungen gespickter Transport-Trip zu überwinden. Er führt vom Zweig der Kaffeepflanze über Strassen, Ozeane, Schienen und wieder Strassen bis ins Verkaufsregal. >



Bereit für die grosse Überfahrt: Verlad in Cartagena, dem wichtigsten Containerhafen Kolumbiens an der Karibikküste.

Nachzeichnen lässt sich die grosse Reise am Beispiel von Nescafé. Für die Kaffeeproduktion in der Westschweiz wird der Grossteil des Rohmaterials aus Brasilien, Vietnam und eben Kolumbien bezogen. Es handelt sich dabei vorwiegend um nicht gerösteten Grünkaffee. Die erste Reiseetappe vom Anbauggebiet führt rund 900 Kilometer nordwärts nach Cartagena, dem wichtigsten Containerhafen Kolumbiens an der Karibikküste. Dieser Transport findet in Lastwagen auf Routen statt, die mit unseren Asphaltstrassen nicht vergleichbar sind. Am Hafen angekommen, werden die Bohnensäcke in riesige Container umgeladen, die sich danach auf gewaltigen Frachtschiffen türmen. Neben Kaffee sind Erdöl und Platin die wichtigsten kolumbianischen Exportgüter, die ab Cartagena in Richtung der grossen Welthäfen navigieren.

Qualitätsproben in Antwerpen

Die für Nescafé bestimmten Kaffeecontainer werden auf direktem Weg durch das Karibische Meer und den Atlantik bis nach Antwerpen navigiert. Die Überfahrt dauert drei bis vier Wochen. In der belgischen Hafenstadt stehen gigantische Zwischenlager, wo die Bohnensäcke vor dem Weitertransport eine kurze Rast einlegen.

Nicht ohne Grund, denn Nescafé prüft hier akribisch deren Qualität. Degustationsmuster werden von Antwerpen direkt in die eigene Kaffeeabrik nach Orbe (VD) geschickt. «Erst wenn die Bohnenqualität von unseren Lebensmittelingenieurern getestet und für gut befunden wurde, kann der Kaffee in Antwerpen auf die Bahn verladen werden», erklärt Urs Wagenbach, Leiter Internationale Transporte Import/Export von Nestlé Schweiz.

↑
**Neben Kaffee sind Erdöl
 und Platin die wichtigsten
 Exportgüter Kolumbiens.**
 ↓

Nestlé betreibt vor Ort eine eigene Flotte von 25 Silo-Bahnwaggons mit Nescafé-Logo. Es handelt sich um alte Getreidewagen, die speziell für den Kaffeetransport umgebaut wurden. Jeder Wagon verfügt über drei Zellen mit einer Ladekapazität von maximal 22 Tonnen Kaffeebohnen. Diese werden von SBB Cargo im klassischen Einzelwagenladungsverkehr bewegt.

Bohnen werden zu Pulver

Nestlé hat sich deutlich zu einer verstärkten Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene bekannt. Im Rahmen seines Engagements für die Umwelt hat sich das Unternehmen zum Ziel gesetzt, von 2010 bis 2020 die CO₂-Emissionen seiner Produktionsanlagen in der Schweiz zu halbieren. Auch beim Transport seiner Produkte und Rohmaterialien geht Nestlé voran. So fährt seit 2015 allabendlich ein Zug mit mindestens einem Nescafé-Wagon von Antwerpen direkt nach Basel. Von dort wird die Kaffeefracht in Richtung des Rangierbahnhofs Denges (VD) umgeleitet, wo die Weichen zur Weiterfahrt bis zum Containerterminal in Chavornay (VD) gestellt werden. Dort übergibt SBB Cargo die Nescafé-Waggons an die lokale Transportfirma Travys. Sie koordiniert die Rangiermanöver für das letzte Bahnstück bis zur Nescafé-Fabrik in Orbe.

Die rohen Kaffeebohnen haben auf ihrer Weltreise jetzt rund 10 000 Kilometer zurückgelegt. «Mindestens sieben und maximal zwölf mit Grünkaffee gefüllte Waggons erreichen unsere Fabrik in Orbe wöchentlich, was einem Bohnengewicht von 500 bis zu 800 Tonnen entspricht, die wir hier zu konsumierbaren Kaffeeprodukten verarbeiten», sagt Wagenbach.

Nun geht es für die Bohne ans Eingemachte. In den riesigen Röstöfen des Nescafé-Werks werden aus ihr bei rund 200 Grad Hitze bis zu 800 verschiedene Aromen zur vollen Entfaltung gebracht. Während des Röstverfahrens bleiben die Bohnen in ständiger Bewegung und wechseln ihre Farbe von Grün zu Dunkelbraun. Ihr Gewicht nimmt bei diesem Prozess um 15 bis 20 Prozent ab, während sich das Volumen vergrößert und sogar verdoppeln kann. Ebenfalls in Orbe werden die gerösteten Bohnen im nächsten Schritt zu Pulver gemahlen und schliesslich für den Verkauf in 50-, 100- und 200-Gramm-Gläser sowie Nachfüllbeutel abgepackt.

Bereit zur Weiterreise

Nun geht es wieder auf Achse, nicht selten sogar auf eine neuerliche Weltreise. Vom gesamten bei Nescafé Orbe verarbeiteten Grünkaffeevolumen gelangen über 95 Prozent in den Export, verlassen also die Schweiz wieder. «Wir verschicken unser Kaffeepulver fast in die ganze Welt, ganz

wichtige Absatzmärkte in Europa sind Schweden, Norwegen, Deutschland, Frankreich und der Mittlere Osten», erklärt Urs Wagenbach. Die restlichen fünf Prozent, die für den Endverkauf in der Schweiz bestimmt sind, gelangen in Shuttle-Bahnwagen mit einem Fassungsvermögen von 38 Paletten auf der Schiene ins zentrale Nestlé-Lager im aargauischen Spreitenbach.

«Ab Spreitenbach gelangt der Kaffee dann ausschliesslich über die Strasse bis ins Verkaufsregal», sagt Urs Wagenbach. Mit einem Markenwert von fast 15 Milliarden Schweizer Franken ist Nescafé die wertvollste Marke der Schweiz. Entsprechend wollen fast alle Detailhändler bedient werden. Zu einem der wichtigsten Kunden gehört die Coop-Gruppe. Mit Lastwagen werden die verschiedenen Nescafé-Sorten von Arabica über Robusta oder Exclusive-Blend-Produkte von Spreitenbach zuerst ins Coop-Verteilzentrum in Wangen bei Olten transportiert und von dort direkt weiter in die Verkaufsregale der diversen Filialen.

Ein bis zwei Monate sind vergangen, seit die grüne Kaffeebohne auf der «Eje Cafetero» gepflückt und mit Millionen Artgenossen in einem Jutesack gesammelt worden ist. Nach ihrer weiten Reise und mehrfachen Metamorphose verschwindet sie jetzt, aufgelöst im heissen Wasser, zum Start in den Tag im Gaumen eines Schweizer Kaffeetrinkers.

«A la bogadera» rufen in den Morgenstunden auch die hart arbeitenden Kaffeepflücker in Kolumbien. Es ist der spanische Ausdruck für «Frühstückspause». —



Ankunft im Zielland Schweiz: Qualitätskontrolle, Bahnverlad und Logistik in der Fabrik von Nestlé in Orbe.



Die Zukunft rollt an

Mitte 2017 startet SBB Cargo einen Test, der dem Güterverkehr der Zukunft Flügel verleihen soll. 16 neuartige «5L»-Güterwagen machen ihn leiser, leichter und effizienter.

Text: Peter Krebs, Illustration: Pia Bublies



Der «Güterwagen der Zukunft» ist im Anrollen: Ab Mitte 2017 schickt SBB Cargo 16 innovative Güterwagen auf die Reise durch die Schweiz und später durch Europa. Sie besitzen Vorzeigekomponenten, die dem Projekt den Namen «5L»-Zug geben: Die Wagen sind leise, leicht, laufstark, logistikfähig und Life-Cycle-Cost-orientiert.

Für den vierjährigen Test hat die Servicewerkstätte Muttenz bestehende Wagen mit neuartigen Komponenten ausgestattet. Diese verbessern die Eigenschaften in vielen Belangen. So machen Scheibenbremsen und radial einstellbare Radsätze an den Drehgestellen die Fahrzeuge leise und verschleissarm. Automatische Kupplungen sind ein weiterer Schritt auf dem Weg zur Automatisierung. SBB Cargo treibt diese auch mit anderen intelligenten Techniken wie der Verwiegetechnik oder der Geo-Lokalisierung voran. Der «5L»-Zug kann je nach Kundenbedürfnis flexibel mit diversen Aufbauten bestückt werden. Bei dem hier abgebildeten Wagen handelt es sich um einen Kühlcontainer für den Transport von Lebensmitteln.

Der «5L»-Güterzug ist eine europäische Pionierleistung. Er entstand in Zusammenarbeit mit dem Technischen Innovationskreis für Schienengüterverkehr sowie zahlreichen Industriepartnern. Profitieren werden nebst den Anwohnern auch die Güterkunden, die mit flexiblen Lösungen rechnen können.

Mitte 2017 – Insgesamt 16 zu «5L-Zügen» zusammengestellte Wagen werden vorerst in der Schweiz eingesetzt.

Mitte 2018 – Die Wagen stehen auch international im regulären Betrieb. Während der Testphase von vier Jahren legen sie rund 400 000 Kilometer zurück.

2021 – Ende der Testphase. Diese dient auch dazu, die Komponenten von unterschiedlichen Herstellern zu vergleichen. Jetzt ist es Zeit, Bilanz zu ziehen und die besten Lösungen umzusetzen.



1. LEISE

Der «5L»-Güterzug hat das Ziel, fast so leise wie ein Personenzug zu werden. Scheibenbremsen und schallgedämpfte Radsätze reduzieren den Lärm deutlich. Das freut die Anwohner von Güterstrecken ganz besonders.



2. LEICHT

Der Güterwagen der Zukunft ist leicht. Mit dem «5L»-Zug werden Materialien und Komponenten getestet. Die automatische Kupplung ist leichter als das klassische System. Dank dem kleineren Eigengewicht darf die Ladung umso schwerer sein.



3. LAUFSTARK

Die neuartigen Radsätze müssen im Optimalfall erst nach rund 1 200 000 Laufkilometern in den Unterhalt (heute normalerweise nach 600 000 km). Sensoren und Kameras helfen mit, Schäden schneller zu entdecken. So werden Ausfall- und Stillstandzeiten kürzer, die mittlere jährliche Laufleistung steigt.



Video: Head of Rolling Stock Technology Jens-Erik Galdiks über den Güterwagen der Zukunft.

www.tiny.cc/kupplung



4. LOGISTIKFÄHIG

Bei den intelligenten Zügen ist der Unterbau vom Aufbau getrennt. Die Aufbauten lassen sich sehr flexibel an die Bedürfnisse der Kunden anpassen, die sie in ihre Transportlösungen integrieren können.



5. LIFE-CYCLE-COST-ORIENTIERT

Innovative Teile wie die radial einstellbaren Radsätze verursachen zwar höhere Anschaffungskosten. Sie sind im Betrieb und in der Instandhaltung aber günstiger. Der Versuchszug wird zeigen, wie sich das im Realeinsatz auszahlt.



Digitalisierung bei SBB Cargo

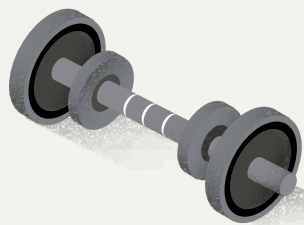
Mit innovativen Technologien erhöht SBB Cargo die Effizienz ihrer Züge:

Wayside Intelligence: SBB Cargo testet aktuell Kameras für die automatische Schadenserkenkung, die eine visuelle Kontrolle der Fahrzeuge ermöglichen. Um Schäden während des Transports zu erkennen, sollen in einem späteren Schritt auch Kameras auf offener Strecke installiert werden.

Asset Intelligence, also intelligentes Rollmaterial, kennt bereits die RFID-Identifikation von Wagen, Temperaturüberwachung und Geo-Lokalisierung oder die Stromversorgung für Kühlcontainer durch das SBB-Netz. Heute sind 150 Wagen mit Temperaturüberwachung und Geolokalisierung unterwegs, die RFID-Kennzeichnung wird nach und nach für die gesamte Flotte vorgenommen.

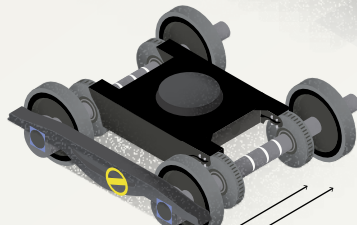
Mobile Devices: Mit der mobilen Wagenkontrolle wurde vor kurzem eine Anwendung in Betrieb genommen, die es den Produktionsmitarbeitern ermöglicht, Meldungen über eine erfolgreiche Zustellung von Güterwagen zu machen, Schäden aufzunehmen und wichtige Informationen abzurufen.

Mehr zum Thema:
www.sbbcargo.com/innovation



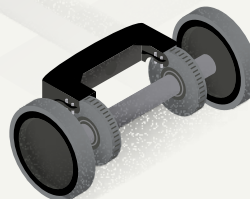
RADSATZ

Die neuartigen Radsätze sind ein zentrales Element für die Lärmreduktion. Sie sind mit einem Schalldämpfer ausgerüstet, radial einstellbar, und auf ihnen sind die Scheiben für die Bremsen montiert. Alle diese Vorrichtungen reduzieren den Lärm sogar gegenüber den bereits lärmsanierten Güterwagen um weitere fünf bis zehn Dezibel – also um fast die Hälfte.



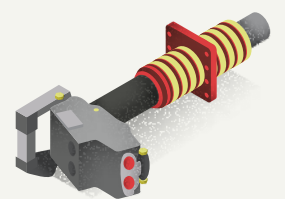
DREHGESTELL

Die beiden Achsen im Drehgestell sind nicht starr montiert, sondern radial einstellbar. Sie passen sich in den Kurven dem Gleisverlauf an. Das reduziert ausser dem Lärm auch den Verschleiss an Rädern und Schienen. Dadurch machen sich die höheren Anschaffungskosten später im Betrieb und beim Unterhalt bezahlt.



SCHEIBENBREMSE

Bisher waren die Scheibenbremsen den Personenwagen vorbehalten. Jetzt kommen sie auch für Güterwagen zum Einsatz. Sie wirken auf eine extra montierte Scheibe statt auf die Lauffläche der Räder wie die herkömmlichen Klotzbremsen. Das macht die Räder leiser, nutzt sie weniger ab und erlaubt eine gleichmässige und höhere Bremsleistung.



AUTOMATISCHE KUPPLUNG

Automatische Kupplungen vereinfachen das Trennen und neue Zusammensetzen der Züge in den Rangierbahnhöfen. Dieser stärker automatisierte Betrieb erhöht die Effizienz im Wagenladungsverkehr, bei dem das Rangieren der Wagen und Züge unumgänglich ist.

Schotter



Partnerschaft Strasse–Schiene — SBB Cargo und der Schweizerische Nutzfahrzeugverband (ASTAG) überwinden alte Gräben und gehen eine strategische Partnerschaft ein. Es geht darum, den Standortvorteil der Schweizer Wirtschaft mit einer starken Gütertransportbranche zu steigern. Das Positionspapier ist am 7. April 2017 im Güterbahnhof Basel unterzeichnet worden – ein Novum in der Schweizer Verkehrsgeschichte!

WLV 2017

Neu aufgegleist

Der 11. Dezember 2016 war ein historischer Tag für SBB Cargo: Während einerseits der Gotthard-Basistunnel offiziell in Betrieb genommen wurde, stellte die Einführung des neuen Angebots «WLV2017» eine grosse Umstellung für SBB Cargo und ihre Kunden dar. Grosse Standorte werden im Einzelwagenladungsverkehr neu nicht mehr nur einmal, sondern drei Mal täglich bedient. «Die Umstellung hätte ohne den riesigen Einsatz aller Mitarbeitenden nicht geklappt»,

betont Jon Bisaz, Leiter Produktion bei SBB Cargo, «das neue System funktioniert grundsätzlich stabil, allerdings müssen sich die Abläufe rund um die Planung und Durchführung der Transporte teilweise noch einpendeln.» Für einen effizienteren Ablauf wurde 2017 zusätzlich die Organisation «WLV-Stabilisierung» mit Spezialisten aus der Produktion und dem Vertrieb eingeführt.

STICHWORT

Wussten Sie, dass ...

...die ChemOil Logistics AG, eine hundertprozentige Tochterfirma von SBB Cargo, täglich rund 4 Millionen Liter Kerosin an den Flughafen Zürich transportiert? Das Transportgut kommt von verschiedenen Herstellern aus Deutschland und wird auf der Schiene via Basel direkt bis nach Glattbrugg gefahren. In Rümlang wird das Kerosin in speziellen Tanks gelagert, bis es für die täglich rund 350 Flüge ab Zürich eingesetzt wird. Die ganze Geschichte lesen Sie auf dem Cargo Blog:

 www.tiny.cc/kerosin



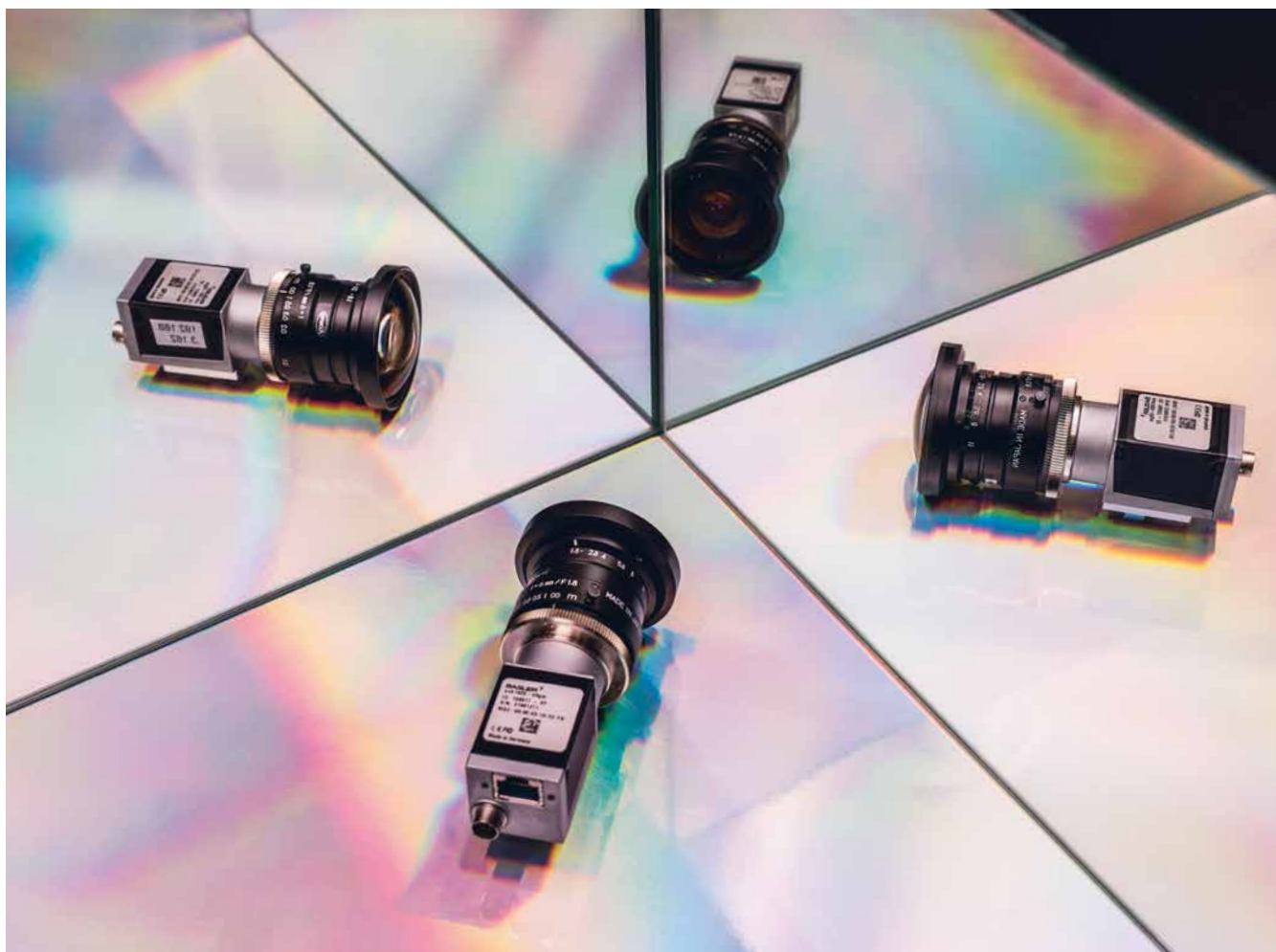
Transport Logistic München
SBB Cargo ist präsent an der wichtigsten Branchenmesse. Auf 105 Metern Gleislänge können Sie live den innovativen «5L»-Demonstrator-Zug erleben (siehe Artikel auf Seite 26).
Nicht verpassen!

SBB CARGO

Schwarze Zahlen

SBB Cargo ist trotz eines nach wie vor schwierigen wirtschaftlichen Umfelds in die Gewinnzone zurückgekehrt. Das Ergebnis von CHF 1 Mio. konnte dank erneuten Wachstums bei SBB Cargo International, weiterer Effizienzsteigerungen in der Produktion sowie der Senkung der Strukturkosten bei SBB Cargo Schweiz erreicht werden. «Die Situation ist und bleibt jedoch enorm anspruchsvoll», betont CEO Nicolas Perrin.

Alles im Blick



Ein Güterwagen rollt heran. Plötzlich blitzen im unauffälligen Blechkasten neben den Schienen die LED-Panels auf. Eine Radarkontrolle? Nein, bei SBB Cargo geht es nicht um überhöhte Geschwindigkeit, sondern um eine kamerabasierte Güterwagenkontrolle. Fokussiert wurde bei diesem Test in der Serviceanlage Muttenz auf technische Mängel im Unterbau von vorbeifahrenden Güterwagen. Die von der Kameraoptik registrierten Bilder wurden von einer Softwarefirma ausgewertet mit dem Ziel, gewisse Schäden zukünftig automatisch zu erkennen und den Arbeitsprozess zu unterstützen. Weitere Praxisversuche sind ab April 2017 im Rangierbahnhof Limmattal geplant.

Caroline Rouine, Gastgeberin der Hafensbar Marina Basel

Platz an der Sonne

Text: Susanne Wagner
Fotografie: Peter Hauser

Der alte Bauwagen strahlt in sommerlichem Marineblau. Auf dem Vordach ist ein meterhoher Anker aus Metall montiert. Der Wagen mit dem herunterklappbaren Tresen ist das Herzstück der saisonalen Freiluft-Hafensbar Marina Basel. An lauschigen Sommerabenden kommen zwischen 300 und 500 Gäste auf das Areal am Basler Rheinufer.

«Die Lage am Wasser und die Industrieromantik waren für mich der grösste Reiz, um hier anzufangen», sagt Caroline Rouine. Am gegenüberliegenden Ufer beginnt Frankreich, der internationale Hafen Basel-Kleinhüningen und das berühmte Dreiländereck liegen in Gehdistanz.

Bis 2011 fand am Basler Klybeckquai ein reger Umschlag von schweren Schiffsgütern statt. Heute werden nur noch in kleinem Umfang Waren umgeschlagen. Kursschiffe der Basler Personenschiffahrt lassen ihre Gäste ein- und aussteigen. Neben Tank- und Güterschiffen ankern hier Hotelschiffe.

7788 Liter Bier

«Das Marina Basel ist eine der letzten wilden Ecken in Basel», erzählt Caroline Rouine, «es hat mich nicht überrascht, dass es ein <Hot Spot> wurde.» Ursprünglich seien sie einfach ein paar Leute gewesen, die am Rheinufer gerne ein Bier tranken. Im Spätsommer 2011 eröffnete Caroline Rouine das Marina Basel auf dem ehemaligen Esso-Areal – erstmals für zwei Monate. Damit war sie eine Pionierin und die allererste Zwischennutzerin der Industriebrache.

Seither hat sich das ehemalige Gelände der Schweizerischen Rheinhäfen SRH, das

jetzt der Stadt gehört, stark verändert. Heute gibt es neben dem Marina Basel einen Skaterpark sowie weitere Bars und Restaurants. Auch viele zufällige Passanten sind begeistert von der malerischen Hafensbar.

Der karge Kiesplatz, wo früher gigantische Öltanks lagerten, verwandelt sich in der warmen Jahreszeit in einen Sommernachtstraum mit wild wuchernden Pflanzen, Liegestühlen und Lämpchen. Seit

↑
**Wo früher gigantische
Öltanks lagerten,
erlebt man heute einen
Sommernachtstraum.**
↓

2016 sind im grauen Foodtruck auch Grillmenüs erhältlich, nebst Kaffee, Kuchen und Drinks zu Konzerten von Punk über Rock- bis zu Popmusik.

Die unermüdliche Caroline Rouine ist als Gastgeberin mit Herzblut von elf Uhr bis zwei Uhr morgens auf den Beinen und für die Gäste da. Besonders stolz ist die 49-Jährige auf ihren langen Stammtisch, an dem sich «von jung bis alt, querbeet durch alle Schichten hindurch» alle wohlfühlen und miteinander ins Gespräch kommen.

Im Sommer 2016 war der Andrang dermassen gross, dass das kleine Team an seine Grenzen stiess. 7788 Liter Bier gingen im Offenausschank über den Tresen.

Für den kommenden Sommer wird das Angebot um eine neue Terrasse und eine neue Hafensbar erweitert, in erster Linie, um den Bierhahn zu entlasten. Nachschub kommt per LKW direkt vom Getränkelieferanten und wird zusammen mit anderen Lebensmitteln und der Veranstaltungstechnik in zwei ausgedienten Schiffscontainern gelagert.

Selbstständig und frei

Mit der Entwicklung ihres neusten Projekts ist die Selfmadefrau und Mutter eines erwachsenen Sohnes sehr zufrieden. In ihrem Leben hat Caroline Rouine schon vieles andere ausprobiert: So war sie unter anderem Garderobière, Fotomodell, Sportartikelverkäuferin oder hat in einer Wurstfabrik gearbeitet. Sie freut sich, dass sie ihr grösstes Ziel erreicht hat: selbstständig und frei zu arbeiten. Das Marina Basel ist so erfolgreich, dass Caroline Rouine Anfang 2017 ihre eigene GmbH gründen konnte.

Obschon der Zwischennutzungsvertrag 2019 ausläuft, sieht sie ihrer beruflichen Zukunft positiv entgegen. Schon jetzt streckt sie jedoch ihre Fühler aus, um bald ein ganzjähriges Gastrolokal zu eröffnen – natürlich in der Stadt am Rhein, etwas anderes kommt für das Basler Urgestein gar nicht in Frage. →



«Das Marina Basel ist eine der letzten wilden Ecken in Basel», sagt die Gastgeberin Caroline Rouine.



UNTER EINEM DACH: SWISSMOVERS BEWEGEN DIE SCHWEIZ

Verschiedene Partner aus dem Schweizer Logistikumfeld treten gemeinsam auf. Gelebte «Swissness» und gebündeltes Mobilitäts- und Transport-Know-how aus dem «Bahnland Schweiz».

Mit von der Partie sind SBB Cargo, die Universität St. Gallen (HSG), der Logistikcluster Basel, die Unternehmen Innofreight und ACTS sowie Gateway Basel Nord.

**transport logistic 2017 in München:
Besuchen Sie uns im Aussen-
bereich, Stand FGL 804/1.**

www.swissmovers.org

SWISSMOVERS
Bewegen die Schweiz