

# cargo

Das Schweizer Logistikmagazin

3 | 2019

## Mit Sorge zur Umwelt

**Naturschutz spielt beim  
geplanten Gateway Basel  
Nord eine wichtige Rolle –  
in doppelter Hinsicht.**

Ab Seite 4



### Rutschfrei durch den Winter

600 000 Tonnen Salz produziert die Firma Schweizer Salinen jedes Jahr. Rund die Hälfte davon wird als Auftausalz – im Volksmund häufig Streusalz genannt – für den sicheren Strassenverkehr in den Wintermonaten verwendet. Für den Transport in die verschiedenen Landesteile ist auch SBB Cargo besorgt: Bis zu 30 000 Tonnen Auftausalz befördert die Güterbahn jeweils pro Winter.



Mehr Infos zum Salztransport auf der Schiene im Blog:  
[tiny.cc/salz](https://tiny.cc/salz)

### Impressum

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

**Redaktion SBB Cargo:** Brigitte Hager, Anouk Ilg, Peter Imfeld, Lea Meyer, Miriam Wassmer

**Konzept und Realisation:** Infel AG, Zürich **Redaktion:** Alexander Jacobi, Michelle Russi

**Projektleitung:** Bärbel Jördens **Gestaltung:** Murielle Drack

**Übersetzungen:** UGZ Übersetzer Gruppe Zürich GmbH, Zürich

**Druck:** Hergig + Co. AG, Lys

**Redaktionsadresse:** SBB Cargo, Redaktion Logistikmagazin «cargo», Bahnhofstrasse 12, 4600 Olten, [cargomagazin@sbbcargo.com](mailto:cargomagazin@sbbcargo.com)

**Gesamtauflage:** 5000 Exemplare

Das Copyright liegt bei SBB Cargo. Der Abdruck von Artikeln ist mit Quellenangabe gestattet. Bitte schicken Sie ein Belegexemplar an die Redaktionsadresse.

Gratisabonnement auf [www.sbbcargo.com/de/abonnement](http://www.sbbcargo.com/de/abonnement). Abonnieren Sie das «cargo»-Magazin schweizweit kostenlos oder lesen Sie die Onlineversion unter [www.sbbcargo.com](http://www.sbbcargo.com). Adressänderungen oder Löschung des Abonnements bitte an [cargomagazin@sbbcargo.com](mailto:cargomagazin@sbbcargo.com).

**Editorial**



## Sorge tragen zur Umwelt

SBB Cargo ist es ein grosses Anliegen, dass Nachhaltigkeit und Klimaschutz nicht bloss allgemeingültige Worthülsen bleiben. Gegenüber der Strasse ist der Güterverkehr auf der Schiene heute bereits siebenmal umweltfreundlicher unterwegs und verursacht zudem etwa elfmal weniger CO<sub>2</sub> als der Strassenverkehr. Am Beispiel von Gateway Basel Nord zeigen wir auf, welche ökologischen Massnahmen beim Bau des geplanten Terminals zum Schutz der Natur umgesetzt werden. Ebenfalls in dieser Ausgabe erfahren Sie, was die Brauerei Feldschlösschen unternimmt, um den Energie- und Wasserverbrauch weiter zu reduzieren, oder was Nachhaltigkeit mit dem Walliser Dorf Aproz zu tun hat.

Einen wichtigen Meilenstein haben wir im Herbst mit der Partnerschaft mit Swiss Combi AG erreicht. Mit 35 Prozent beteiligen sich die Logistikdienstleister Planzer, Camion Transport, Galliker und Bertschi an SBB Cargo. Wir sind überzeugt, dass dies der richtige Schritt in die Zukunft ist, um mit Partnern neue attraktive Dienstleistungen für unsere Kundschaft zu entwickeln. Mehr dazu in diesem Magazin.

Ich wünsche Ihnen viel Spass bei der Lektüre und schöne Festtage

**Brigitte Hager**  
Kommunikation SBB Cargo

**Nachhaltigkeit.** Ein Begriff, den sich heute fast jedes Unternehmen auf die Fahne schreibt – auch SBB Cargo. Was bedeutet das konkret? Wann und wo handelt die Güterbahn im Sinne der Umwelt? Wir haben Antworten.

### 4–11 Logistik-Fokus: Gateway Basel Nord

Der geplante Bau des neuen Containerterminals Gateway Basel Nord verzögert sich. Der Beitrag zeigt, was der Naturschutz damit zu tun hat und warum es das Terminal braucht.



### 12–13 In eigener Sache

Mit einer starken Partnerin in die Zukunft: Die Swiss Combi AG beteiligt sich zu 35 Prozent an SBB Cargo.

### 14–15 Auf einen Blick

So umweltfreundlich ist der Bahntransport tatsächlich: Interessante Zahlen und Fakten in unserer Infografik.

### 16–21 Gipfeltreffen

Feldschlösschen strebt eine CO<sub>2</sub>-neutrale Verteilung seiner Getränke an. Dies und mehr verrät CEO Thomas Amstutz im Gespräch mit Nicolas Perrin.

### 22–23 Mittendrin

«Noch nicht am Ziel» – Isabelle Betschart hat mit SBB Cargo Grosses vor. Die neue Leiterin Produktion im Porträt.



### 24–26 Kundensicht

Wenn sich der Kreis schliesst: Der Mineralwasserhersteller Aproz benutzt Flaschen aus 100 Prozent recyceltem PET.

### 28–29 Produktives Miteinander

Die Vertreter von Strasse und Schiene gehen heute gemeinsame Wege. Das sind ihre Ziele.

### 27 Objekt

Zarte Hände schützen sich

### 30–31 Schotter

Jede Menge Kurznews aus der Logistikbranche.

# Bald mehr Güter für Basel

Damit die Schweiz ihren grenzüberschreitenden Containerverkehr auch künftig nachhaltig bewältigen kann, ist der Bau eines trimodalen Terminals für Güterzüge, Lastwagen und Schiffe am Rhein zwingend. Noch sind nicht ganz alle Fragen geklärt, doch in Basel herrscht Zuversicht, was das Projekt Gateway Basel Nord anbelangt.

Text: Robert Wildi Fotos: Marvin Zilm





BASEL

Dreiländereck

Hafenbecken 2

Hafenbecken 1

Hafenbecken 3

Kleinhüningen

Containerterminal

Rhein

Klybeck

Rhein

RHENUS

RHENUS

EMBE



Baukunst zum Verlieben

**D**as geplante Gateway Basel Nord (GBN) ist nicht nur für SBB Cargo, Contargo und Hupac – die zusammen die Gateway Basel Nord AG bilden – ein Grossprojekt, sondern für die gesamte Schweizer Logistikbranche. Denn GBN, ein trimodales Terminal für Schiene, Strasse und Rhein, sichert den Anschluss der Schweiz an die Güterverkehrsströme in Europa (u. a. Neat) und steht damit für den nachhaltigen und attraktiven Güterverkehr auf der Schiene. Zudem ist GBN ein Garant dafür, dass Basel respektive die Schweiz im Konzert des global rasch wachsenden Containerverkehrs auf Wasser auch künftig eine aktive Rolle spielen kann und Wertschöpfung in der Schweiz gehalten wird.

Und schliesslich spielt das Terminal eine aktive Rolle in der Verlagerungspolitik des Bundes. Als einziges Terminal in der Schweiz hat GBN vom Bundesamt für Verkehr eine Modal-Split-Vorgabe von 50 Prozent Schienenanteil erhalten. Somit muss jeder zweite Container, der im Gateway Basel Nord umgeschlagen wird, auf der Schiene in der Schweiz feinverteilt werden. GBN leistet damit einen aktiven Beitrag zur Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses und zum Umweltschutz.

### 50 Prozent mehr auf der Schiene

Kern des Bauprojekts sind neben einem dritten Hafenecken sechs parallel angelegte Umschlaggleise von bis zu 750 Metern Länge. Fünf Kräne ermöglichen es, mehrere komplette Züge von 750 Metern Länge gleichzeitig zu verarbeiten – für Schweizer Verhältnisse ist das einzigartig. Die langen Umschlaggleise zusammen mit einer modernen Krananlage erlauben gegenüber heute einen wesentlich effizienteren Verlad zwischen den drei Verkehrsträgern Schiff, Schiene und Strasse. Heute beträgt die Gleislänge im Basler Hafen lediglich 150 bis 200 Meter.

Neben der Bündelung der Verkehrsträger Schiff, Schiene und Strasse an einem Ort werden mit Gateway Basel

Nord dringend benötigte Umschlagkapazitäten in den Rheinhäfen geschaffen und deutliche Effizienzsteigerungen auf der Schienenseite erzielt. Mit der Vorgabe einer 50-prozentigen Verlagerung der Container auf die Schiene werden dank GBN pro Jahr über

## «Dank GBN sparen wir 100 000 Lkw-Fahrten pro Jahr ein.»

Raven Schäfer,  
Projektleiter Gateway Basel Nord AG

100 000 Lkw-Fahrten auf die Schiene verlagert und damit die Strassen in der Nordwestschweiz stark entlastet. Zum Vergleich: Aufgrund mangelnder Effizienz in den Rheinhäfen verlassen heute 90 Prozent der Container die Hafenterminals per Lkw und nur 10 Prozent per Bahn. Mit GBN soll der Schienenanteil auf bis zu 50 Prozent erhöht werden.

### Baubeginn Ende 2020 geplant

Die Realisierung des Vorhabens ist mit dem laufenden Verfahren für 2020 geplant. Auf dem seit 1990 brachliegenden GBN-Grundstück beim Badischen Rangierbahnhof in Basel haben sich inzwischen viele Pflanzen und schützenswerte Tierarten angesiedelt, die einen trockenwarmen Standort benötigen. Dies hat Naturschutzverbände auf den Plan gerufen. Um den berechtigten Anliegen des Naturschutzes Rechnung zu tragen, müssen die Projektverantwortlichen zur Kompensation Ersatzflächen in der regionalen Umgebung schaffen (vgl. S. 10/11).

«Die Suche nach solchen Flächen hat sich im dicht besiedelten Raum der Region Basel als sehr anspruchsvoll erwiesen», erklärt Raven Schäfer, Projektleiter bei der Gateway Basel Nord AG. Nicht zuletzt deshalb hält der Widerstand der Naturschutzverbände bis heute an. Gleichwohl ist Schäfer zuversichtlich, dass es mit der Umsetzung von

GBN bald klappt. Befeuert wurde der Projektfortschritt von der Wettbewerbskommission (WEKO) in Bern, die dem Zusammenschluss der drei Logistikfirmen im Juni dieses Jahres ihren Segen erteilt hat (vgl. Box). «Der nächste und wichtigste Meilenstein ist nun der Erhalt der Baugenehmigung vom Bundesamt für Verkehr», so Schäfer. Inwieweit diese Genehmigung dann Rechtskraft erlange, hänge von den Naturschutzverbänden und deren Entschlossenheit ab, die Beschwerde zur nächsten Instanz weiterzuziehen.

Schäfer und sein Team arbeiten auf einen Baubeginn gegen Ende 2020 und die Inbetriebnahme der ersten bimodalen Ausbaustufe mit Schiene und Strasse Ende 2022 hin. Die Betriebsaufnahme des voll ausgebauten Gateway Basel Nord im trimodalen Modus sei zum aktuellen Zeitpunkt gegen Ende 2024 realistisch.

### Viel Zuspruch aus breiten Kreisen

Unterstützung ist dem Grossprojekt aus breiten Kreisen und allen politischen Lagern gewiss. Dezidiert äussert sich etwa

## Aufsichtsbeschwerde eingereicht

Im Juni 2019 hat die Eidgenössische Wettbewerbskommission (WEKO) den Zusammenschluss von SBB Cargo, Hupac und Contargo zur Betreibergesellschaft Gateway Basel Nord AG genehmigt und damit eine wichtige Grundlage für die Realisierung des geplanten Containerterminals geschaffen. Gegen diesen Entscheid hat das Basler Unternehmen Swissterminal im August eine Aufsichtsbeschwerde beim Bundesrat eingereicht. Es sieht den Wettbewerb im Markt gefährdet und verlangt die Aufhebung des WEKO-Entscheids.





Das Hafenbecken 2 auf dem Gelände der Schweizerischen Rheinhäfen in Basel.

Foto: SBB Cargo

Früher Industrie, heute Natur: Auf dem stillgelegten Badischen Rangierbahnhof haben sich seltene Tiere und Pflanzen ausgebreitet.





Unzählige Pläne dokumentieren das komplexe Bauvorhaben.

Die Projektleiter Raven Schäfer (links) und Florian Röthlingshöfer sind zuversichtlich, dass die Planung weiter vorankommt.



130 000 Quadratmeter umfasst der Planungsperimeter auf dem Trockenwiesenareal, auf dem das neue Containerterminal mit Hafenecken stehen soll.





Verbindung von  
Strasse, Schiene und  
Wasser: So würde  
das trimodale Terminal  
aussehen.

Christoph Brutschin, SP-Regierungsrat und Vorsteher des Departements für Wirtschaft, Soziales und Umwelt des Kantons Basel-Stadt. «Gateway Basel Nord erhöht die Chancen der Schweizer Logistikbranche im internationalen Wettbewerb. Denn auch in Seehäfen wie Antwerpen oder Rotterdam laufen massive Bestrebungen, den Güterverkehr auf Schiff und Schiene zu verlagern. Damit die Schweiz im kombinierten Import-/Export-Verkehr nicht den Anschluss verliert, braucht es ein modernes Containerterminal.»

Die Alternative zu GBN ist für Brutschin denkbar unattraktiv. «Wenn das Projekt nicht kommt, werden die Container auf absehbare Zeit im nördlichen Ausland umgeschlagen und per Lastwagen in die Schweiz gefahren.» Dank der Verlagerung auf die Schiene unterstütze das trimodale Terminal also den Klimaschutz wie auch die regionale Wirtschaft. «Laut einer unabhängigen Studie des Wirtschaftsinstituts BAK Basel wird GBN eine jährliche Bruttowertschöpfung von 89 Millionen Franken generieren und über 550 neue Arbeitsplätze schaffen.»

An vorderster Front für die Realisierung von GBN weibelt auch Elisabeth Schneider-Schneiter, CVP-Nationalrätin und Präsidentin der Handelskammer

beider Basel. «Rund 30 Prozent des Schweizer Aussenhandels finden über den Logistikcluster Region Basel statt. Damit die Schweizerischen Rheinhäfen diese Aufgabe weiterhin erfolgreich erfüllen können, braucht es leistungsfähige Infrastrukturen, die das Wasser mit den anderen Verkehrsträgern ver-

## «Damit ergeben sich neue Möglichkeiten für unser Netzwerk.»

Bettina Castillo,  
Transport Operations Manager, Ikea Supply AG

knüpft.» Nicht zu vergessen sei ausserdem, dass der wasserseitige Transport eine klimafreundliche Form des Güterverkehrs darstelle.

Solche Argumente haben längst auch Organisationen aus Naturschutzkreisen ins Boot der GBN-Befürworter geholt. So etwa die Vertreter der Alpen-Initiative. «Der vorliegende Interessenkonflikt zwischen Artenschutz und Verlagerungspolitik ist für uns genau wie für alle anderen Umwelt- und Naturschutzverbände natürlich eine Herausforderung», sagt Django Betschart, Leiter Alpenschutzpolitik

bei der Alpen-Initiative. «Für uns als Verein, der sich zum Schutz unseres sensiblen Alpengebiets für eine nachhaltige Verkehrspolitik starkmacht, überwiegen beim Projekt GBN aber die verlagerungspolitischen Vorteile.»

### Intermodale Lösungen im Visier

Wie die Logistikbranche von GBN profitieren könnte, weiss Bettina Castillo, Transport Operations Manager der Ikea Supply AG: «Gateway Basel Nord ist ein weiterer wichtiger Schritt, intermodale Lösungen im internationalen Transportmarkt zu entwickeln und voranzutreiben. Zudem ermöglicht uns dieses Projekt, künftig die Eigenschaften verschiedener Verkehrsträger optimal zu nutzen, zu kombinieren und damit ihr Gesamtpotenzial auszuschöpfen.» Ikea Transport habe bereits intermodale Lösungen in die globale Transportkette integriert und lege weiterhin viel Wert darauf. Deshalb sei man an Weiterentwicklungen in diesem Bereich interessiert. «Insbesondere, weil sich dank Projekten wie Gateway Basel Nord neue Möglichkeiten für unser Gesamttransportnetzwerk ergeben», betont Castillo.

## Bauen mit Rücksicht auf die Natur

Das neue Containerterminal Gateway Basel Nord soll auf einer Fläche zu stehen kommen, die seltenen Tieren und Pflanzen seit Jahren ein Zuhause bietet. Die Projektverantwortlichen setzen jedoch alles daran, den Eingriff in die Natur möglichst gering zu halten und Ersatzlebensräume zu schaffen. Ein Augenschein vor Ort.

Text: Michelle Russi Fotos: Marvin Zilm

Florian Röthlingshöfer zeigt, welche Naturschutzmassnahmen bereits umgesetzt sind – zum Beispiel Schlangenburgen (rechts).



**B**äume, Sträucher, Blumen, dazu Heuschrecken, Schnecken und Reptilien: Wer über den stillgelegten Badischen Rangierbahnhof der Deutschen Bahn in Basel geht, wähnt sich in einem Naturparadies. Auf den einstigen Schotterflächen ist in den letzten 30 Jahren ein ökologisch wertvoller Lebensraum für seltene Tier- und Pflanzenarten entstanden, der schweizweit seinesgleichen sucht. Ausserdem hätte das Areal gute Aussichten darauf, ins Bundesinventar der Trockenwiesen und -weiden von nationaler Bedeutung (TWW) aufgenommen zu werden (aktuell im Anhang 2 aufgeführt), würden auf der Fläche nicht schon seit geraumer Zeit Planungsarbeiten für das trimodale Containerterminal Gateway Basel Nord laufen. Die Anforderungen seitens Naturschutz sind hoch, denn das Terminal mit dem neuen Hafenbecken soll genau hier zu stehen kommen.

Um alternative Lebensräume für Flora und Fauna zu schaffen, müssen die Projektverantwortlichen Ausgleichsmassnahmen auf dem Areal sowie Ersatzmassnahmen an anderen, nahen und biogeografisch ähnlichen Standorten im Kanton leisten. Mit dem Ziel, die Qualität dieser Lebensräume zu sichern, haben sie zusammen mit Fachexperten eine Methode entwickelt, mit der jeder Quadratmeter des Areals bewertet wurde. Denn: Gemäss Natur- und Heimatschutzgesetz muss bei Bauvorhaben die Qualität solcher Lebensräume in der Summe erhalten bleiben. «Wir haben sehr viel Know-how investiert, um den Eingriff in die Natur so gering wie möglich zu halten und optimale Ersatzflächen zu finden», erklärt Florian Röthlingshöfer von den Schweizerischen Rheinhäfen, der das Vorhaben als Teilprojektleiter Umwelt mitverantwortet.

#### **Vorabmassnahmen und strikte Auflagen**

Besonders wichtig war es, die bestehenden Vernetzungskorridore für die Tiere aufrechtzuerhalten. Nur wenn sie intakt sind und die Arten sie nutzen können, dürfen die Bagger überhaupt erst auf dem

Gelände auffahren. «Das Problem ist, dass Vernetzungskorridore in Agglomerationen häufig entlang der Bahnachsen verlaufen, deshalb mussten wir eng mit der Deutschen Bahn zusammenarbeiten. Die Natur macht an der Grenze nicht halt.» Während Röthlingshöfer über die Trockenwiese führt, zeigt er bereits umgesetzte Massnahmen wie Totholzhaufen, Erdwälle und Schlangenburgen, also unterirdische «Steinhaufen». Sie alle dienen den hier lebenden Tieren als Rückzugsorte. Im Fall der Quendelschnecke geht der Schutz noch weiter: Wenn die Baugenehmigung erteilt wird, werden die Schnecken vor Baubeginn von Hand eingesammelt und an einem neuen Ort ausgesetzt.

Ähnlich strikte Auflagen gelten während der Bauphase. Zum Schutz der Reptilien darf nur in den Sommermonaten gearbeitet werden, damit die Tiere flüchten können. Im Winter, wenn sich diese in der Winterstarre befinden, müssen die Maschinen ruhen. Zudem gibt es auf dem Areal Tabuzonen, die nicht betreten werden dürfen.

#### **Welche Interessen überwiegen?**

Für den Widerstand der Naturschutzorganisationen gegen das Gateway Basel Nord haben die Verantwortlichen Verständnis. Sie wissen, wie bedeutsam das Areal für die Artenvielfalt der Schweiz ist. Gleichzeitig geht es in ihren Augen um eine Interessenabwägung. Laut Teilprojektleiter Röthlingshöfer handelt es sich um ein Vorhaben von nationalem Interesse, das eine zentrale Rolle in der Verlagerungspolitik des Bundes spielt. Weil das Terminal an der für den Güterverkehr wichtigen Nord-Süd-Achse liege und mit dem neuen Hafenbecken direkt an den Rhein anschliesse, sei es an den Standort gebunden. Röthlingshöfer betont: «Gateway Basel Nord leistet einen wesentlichen Beitrag zum Umweltschutz und hilft dabei, Bevölkerung und Natur vor den negativen Auswirkungen des Schwerverkehrs zu schützen. Wer sich für die Natur einsetzt, kann nicht gegen Verkehrsverlagerung sein.»



Josef Jäger, Nils Planzer, Andreas Meyer und Nicolas Perrin (v. l.) haben allen Grund zur Freude.

## Starke Partner für SBB Cargo

Die Swiss Combi AG – bestehend aus den Logistikdienstleistern Planzer, Camion Transport, Galliker und Bertschi – übernimmt 35 Prozent der SBB Cargo AG und wird Partnerin des führenden Gütertransportunternehmens der Schweiz.

Text/Foto: SBB Cargo

**M**it der Swiss Combi AG haben die Schweizerischen Bundesbahnen für die SBB Cargo AG eine Partnerin gefunden, die vom Geschäftsmodell der Güterbahn überzeugt ist und sich für die gemeinsame Entwicklung des Güterverkehrs in der Schweiz einsetzen wird. Die Swiss Combi AG besteht aus den Logistikdienstleistern Planzer Holding AG (40%), Camion Transport AG (40%), Bertschi AG (10%) und

Galliker Holding AG (10%). Die Swiss Combi AG wird 35 Prozent der Aktien der SBB Cargo AG übernehmen. Mehrheitsaktionärin bleibt die SBB AG mit einem Anteil von 65 Prozent.

Durch die Minderheitsbeteiligungen wird die SBB Cargo AG nachhaltig gestärkt. Die Güterbahn wird weiterhin Dienstleistungen in der Logistikkette aller bisherigen Kunden erbringen; sie will neue Kunden gewinnen und die Auslastung erhöhen. Zuverlässigkeit

und Effizienz sollen weiter verbessert werden. Über den Kaufpreis wurde Stillschweigen vereinbart. Voraussetzung für den Einstieg ist die Genehmigung der Wettbewerbsbehörden. Deren Entscheidung wird im ersten Quartal 2020 erwartet. Auf diesen Zeitpunkt hin wird die SBB Cargo International AG aus der SBB Cargo AG herausgelöst und direkt der SBB AG unterstellt. Das internationale Geschäft war nicht Teil des Angebots.

### **Verlagerung auf Schiene wird gestärkt**

Die an der Swiss Combi AG beteiligten Unternehmen wollen künftig mehr Mengen auf der Schiene transportieren statt auf der Strasse. Die Transporte für die Kunden werden dadurch klimafreundlicher und die Auslastung im System-Wagenladungsverkehr und im kombinierten Verkehr erhöht. Damit steigt die Wettbewerbsfähigkeit der Bahn in der Logistikkette der Kunden, und die Verkehrsträger werden nach ihren Stärken eingesetzt: die Bahn für lange Distanzen zwischen Wirtschaftsräumen, die Strasse für die Feinverteilung zum Endkunden.

Die Partnerschaft hat keinen zusätzlichen Stellenabbau zur Folge. Wie Anfang März 2018 informiert, ist die SBB Cargo AG daran, das Unternehmen schlank aufzustellen: Dank vereinfachten Abläufen wird die Güterbahn künftig mit weniger Mitarbeitenden im Zentralbereich auskommen.

#### **«Wichtige Weichen sind gestellt»**

Nicolas Perrin, CEO SBB Cargo AG, freut sich über die neue Partnerschaft: «Die geballte Logistikkompetenz der Partner wird den Schienengüterverkehr stärken und einen Beitrag zur Verlagerung von Gütern von der Strasse auf die Schiene leisten. Damit bleiben wir langfristig das stabile Rückgrat der Schweizer Wirtschaft mit innovativen, umweltfreundlichen und bezahlbaren Lösungen für unsere Kunden.»

Auch Andreas Meyer, CEO SBB AG, ist zufrieden mit der nun erfolgreich abgeschlossenen Partnerstrategie: «Nachdem Cargo die schwarzen Zahlen erreicht hatte, entstand vor fünf Jahren die Idee einer Partnerschaft nach dem Vorbild von SBB Cargo International. Mit dieser Kooperation sind nun wichtige Weichen für die nächste Etappe der Weiterentwicklung des Geschäfts von SBB Cargo Schweiz gestellt.»

## **Planzer Transport AG**

Das Schweizer Logistikunternehmen Planzer mit Hauptsitz in Dietikon ZH beschäftigt circa 5300 Mitarbeitende – mehrheitlich in der Schweiz und im grenznahen Ausland. An über 60 Standorten bietet es diverse Logistikdienstleistungen wie Transporte inklusive Paketservice und Lagerlogistik an. Ein Meilenstein in der über 80-jährigen Firmengeschichte war 1997 die Übernahme der CDS Cargo Domizil AG von der SBB. Sie erfolgte mit Partnern und ermöglichte es, Güter über weite Strecken mit der Bahn zu transportieren. Heute wickelt Planzer rund 60 Prozent seiner jährlich 23 000 Sendungen umweltfreundlich mit der Bahn ab.

## **Galliker Transport AG**

Gegründet im Jahr 1918, hat sich Galliker von einer kleinen Pferdefuhrhalterei im Luzerner Hinterland zu einem national und international tätigen Transport- und Logistikunternehmen mit 18 Niederlassungen in 6 Ländern entwickelt (Hauptsitz: Altishofen LU). Die Firma mit europaweit 2850 Mitarbeitenden ist seit je in Familienbesitz und wird heute in dritter Generation geführt. Die Kernbereiche der Galliker Transport AG umfassen Car, Cargo, Food und Healthcare Logistics. Die Firma setzt seit Jahren auf die Kombination von Strasse und Schiene und nutzt die ökologischen und ökonomischen Vorteile beider Transportsysteme.

## **Camion Transport AG**

Die Camion Transport AG gehört zu den führenden Transport- und Logistikunternehmen in der Schweiz. An den 14 Standorten werden pro Tag durchschnittlich 7500 Sendungen und Logistikaufträge bearbeitet. Aktuell stehen 1400 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie 630 Fahrzeuge für das Familienunternehmen mit Hauptsitz in Wil SG im Einsatz. Camion Transport verfolgt eine umweltschonende und nachhaltige Unternehmensführung. Herzstück der Transportorganisation ist das duale Transportsystem Schiene/Strasse: heute abgeholt, über Nacht auf der Schiene transportiert und morgen ausgeliefert.

## **Bertschi Gruppe**

Als global tätiger Logistikdienstleister hat sich Bertschi seit seiner Gründung 1956 stets weiterentwickelt. Die Bertschi Gruppe beschäftigt heute 3050 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in 38 Ländern und ist Marktführerin im intermodalen Chemietransport auf Schiene, Strasse und Wasser in Europa. Das Unternehmen mit Hauptsitz in Dürrenäsch AG nimmt zudem eine führende Position im globalen Isotank-Geschäft und bei Chemie-logistik-Dienstleistungen ein. Jährlich spart Bertschi rund 200 000 Tonnen CO<sub>2</sub> ein, indem es statt auf den reinen Strassentransport auf den kombinierten Verkehr setzt.

# Viel umweltfreundlicher

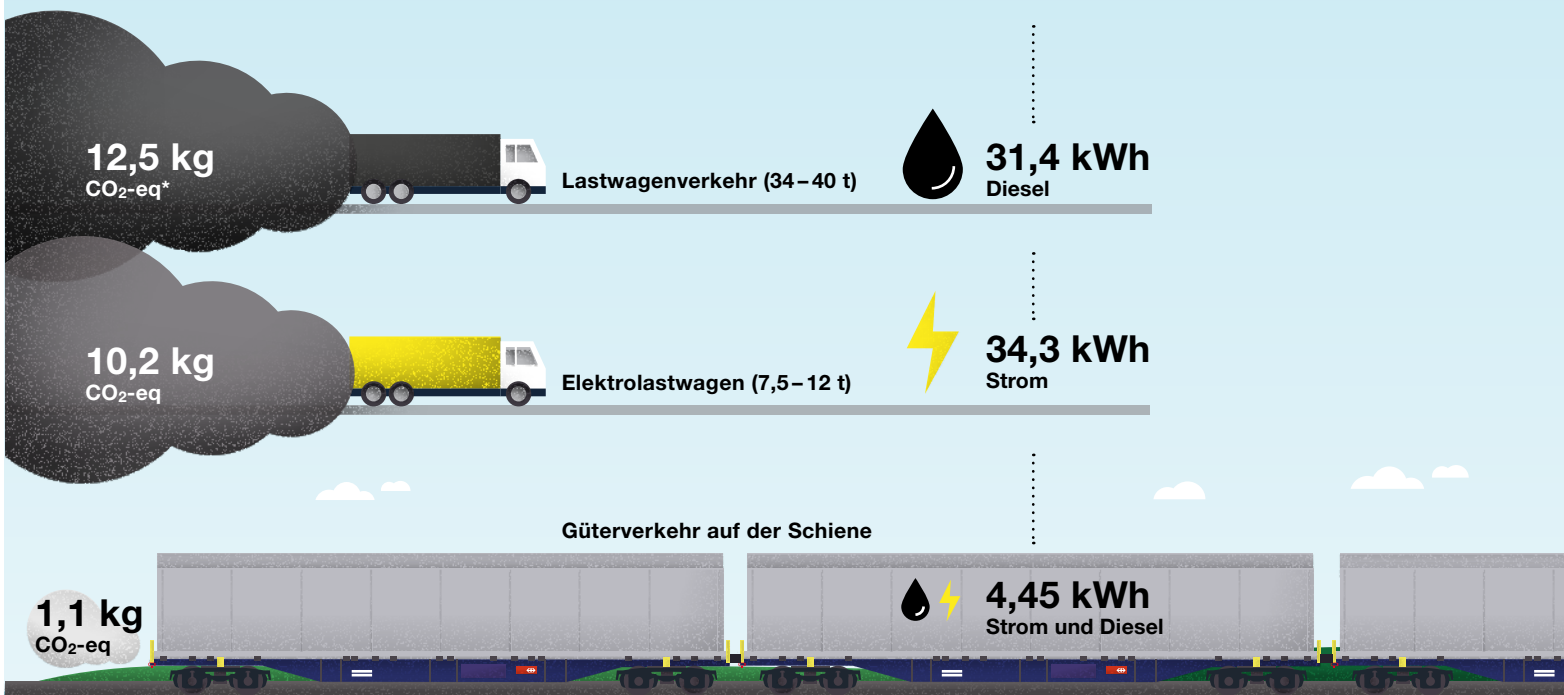
Bezogen auf die Transportleistung braucht der Güterverkehr auf der Schiene im Vergleich zum Lastwagenverkehr siebenmal weniger Energie, stösst elfmal weniger Klimagase aus und benötigt siebenmal weniger Fläche.

Text: Alexander Jacobi Infografik: Pia Bublies

## Klimagasausstoss

Klimagasausstoss und Energieverbrauch für eine Nutzlast von 1 Tonne über eine Distanz von 100 Kilometern (z. B. Winterthur–Basel)

## Energieverbrauch



Quelle: Studie von Infrac, Ökobilanz über den ganzen Lebenszyklus, Zahlenbasis 2015  
 \* CO<sub>2</sub>-eq = CO<sub>2</sub>-Äquivalente, d. h., andere Treibhausgase sind auf eine CO<sub>2</sub>-Menge mit gleicher Treibhausgaswirkung umgerechnet

## Flächenverbrauch

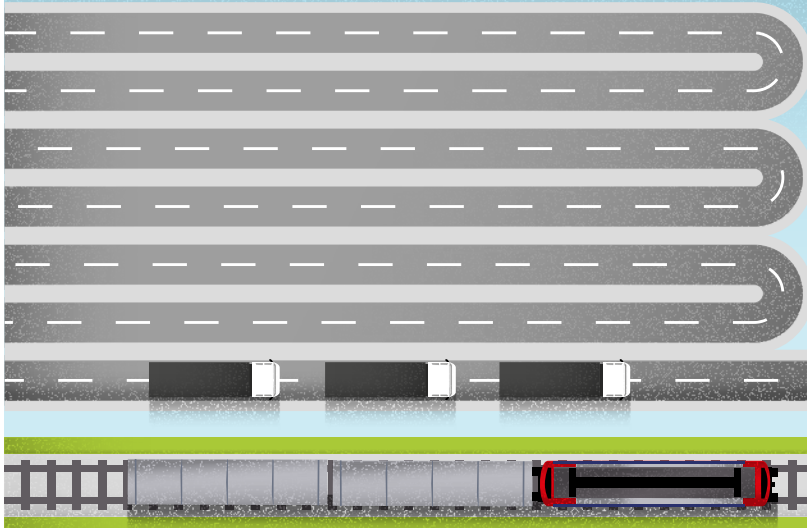
Flächenverbrauch für eine Nutzlast von 1 Tonne über eine Distanz von 100 Kilometern

Lastwagenverkehr:  
**560 m<sup>2</sup>**

Güterverkehr auf der Schiene  
**80 m<sup>2</sup>**

Der Flächenverbrauch ist die für den Güterverkehr zur Verfügung stehende Verkehrsfläche (Strasse oder Schiene) dividiert durch die jährlich darauf erbrachte Transportleistung (Nutzlast mal Distanz). Die Verkehrsfläche wird anteilig auf Personen- und Güterverkehr aufgeteilt.

Quelle: Studie von Infrac, Zahlenbasis 2015





## Die SBB halbiert bis 2025 ihren CO<sub>2</sub>-Ausstoss gegenüber 1990.

### Beispiel: Zweisystem-Rangierlok

Die Hybridlok Eem 923 kann nicht nur mit Diesel, sondern auch elektrisch fahren, wo ein Fahrdrat vorhanden ist. Die Dieseleinsparung der 30 Hybridloks von SBB Cargo reduziert den jährlichen CO<sub>2</sub>-Ausstoss um rund 6000 Tonnen.



## Bei Bauprojekten realisiert die SBB Ersatzmassnahmen, um die Biodiversität zu erhalten.

### Beispiel: Gateway Basel Nord

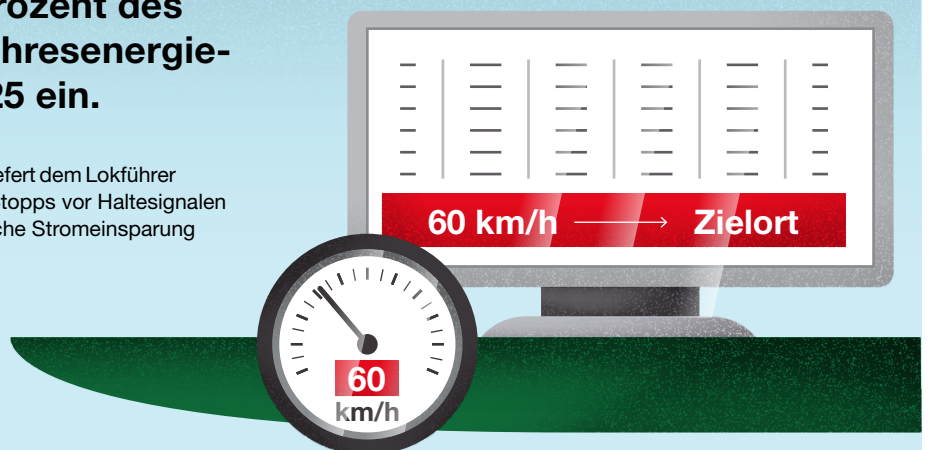
Beim Terminal Gateway Basel Nord plant die SBB für Flora und Fauna Rückzugsräume, die von den Baumassnahmen nicht betroffen sind. Zudem sind Ersatzmassnahmen vorgesehen, um die Artenvielfalt zu sichern (vgl. S. 10/11).



## Die SBB spart 20 Prozent des prognostizierten Jahresenergieverbrauchs von 2025 ein.

### Beispiel: adaptive Lenkung

Das System der adaptiven Lenkung liefert dem Lokführer Fahrempfehlungen, die ungeplante Stopps vor Haltesignalen vermeiden («grüne Welle»). Die jährliche Stromeinsparung liegt bei rund 90 Gigawattstunden.





# «Unser Ziel ist eine CO<sub>2</sub>-neutrale Belieferung des Kunden»

Die Brauerei Feldschlösschen setzt seit der Gründung 1876 auf die Bahn. Thomas Amstutz, CEO von Feldschlösschen, und Nicolas Perrin, CEO von SBB Cargo, reden über ihre langjährige Zusammenarbeit sowie über neue Transporte und erklären, wie man mit Bier heizen kann.

Interview: Stefan Boss Fotos: Daniel Winkler



**Herr Amstutz, spielen Sie ab und zu noch Handball?**

*Thomas Amstutz:* Nein, das tue ich nicht mehr. Um mich körperlich und geistig fit zu halten, spiele ich Tennis.

**Früher mal waren Sie Spitzensportler bei St. Otmar St. Gallen, jetzt kämpfen Sie im Biermarkt um Räume und Tore – Eingangstore von Gastronomiebetrieben und Logistikzentren. Welcher Job ist anspruchsvoller?**

*Amstutz:* Jeder Job bietet Herausforderungen. Beim Handball habe ich gelernt, im Team zu spielen. Als Einzelspieler kann man dort nicht viel bewirken. Genauso ist es in einem Unternehmen – man ist nur als Team stark. Ein Trainer muss zudem immer versuchen, die stärkste Mannschaft auf den Platz zu stellen.

**Herr Perrin, wie ist es bei Ihnen? Sie gelten als leidenschaftlicher Jogger. Bei der Güterbahn brauchen Sie wohl einen langen Atem?**

*Nicolas Perrin:* Wenn man älter wird, setzt man eher auf Ausdauersport als auf ständige grosse Kraftakte. In unserer Branche ist es wichtig, langfristige Ziele konsequent anzustreben.

**Letztes Jahr hat Feldschlösschen die Anschlussgleise hier in Rheinfelden erneuert. Ist die Nummer eins auf dem Schweizer Biermarkt also auch künftig fest mit der Bahn verbunden?**

*Amstutz:* Ja, wir haben einen siebenstelligen Betrag in diese Erneuerung der Gleisanlagen investiert. Wir sind seit je mit der Bahn verbunden und verfügen seit 130 Jahren über einen direkten Bahnanschluss. Als Feldschlösschen 1876 gegründet wurde, errichtete Theophil Roniger das Backsteinschloss, das ja noch heute unser Firmensitz ist, gezielt in der Nähe des Bahnhofs. In der Folge bauten wir alle unsere Getränkedepots in der Schweiz mit einem Bahnanschluss. 60 Prozent aller Transporte zu Grosskunden und Depots fahren wir auf der Schiene. Für die Feinverteilung benutzen wir den Lastwagen.

**Herr Perrin, welche Bedeutung hat der Kunde Feldschlösschen für SBB Cargo – in der Vergangenheit und in der Zukunft?**

*Perrin:* Wir haben eine lange gemeinsame Geschichte. Das freut uns sehr, und wir sind uns unserer Verantwortung bewusst und wissen, was dies für unsere Zusammenarbeit in Zukunft bedeutet. Wenn beide Partner langfristig denken, kann man gemeinsam gute Logistikkonzepte für die Kunden entwickeln.

---

## «Der Logistikprozess wird in Zukunft noch schneller werden.»

Thomas Amstutz,  
CEO Feldschlösschen

---

**Generell wurden Güter bisher vor allem auf langen Distanzen per Bahn transportiert. Seit diesem Jahr kommt die Bahn auch für kürzere Strecken zum Einsatz. Rechnet sich das?**

*Amstutz:* Ja, wir haben Bahnanschluss in all unseren Depots und in den sogenannten Cross Docks. Der Transport nach Biel erfolgte schon früher einmal auf der Bahn, dann gab es Veränderungen bei der Anlieferzeit. Seit diesem Jahr kann SBB Cargo wieder früher liefern. Und es sind noch drei weitere Verbindungen hinzugekommen, die wir in diesem Jahr von der Strasse auf die Schiene verlagert haben (vgl. S. 20/21).

**Was beinhaltet das Logistikkonzept des Cross Docking?**

*Amstutz:* Der Logistikprozess hat sich in den letzten Jahren stark beschleunigt. Dazu gehört, dass wir Waren nicht mehr länger in Depots lagern. Bis 15 Uhr nehmen wir Bestellungen an, die wir bei uns in Rheinfelden bis 19 Uhr kommissionieren. Die Bahn holt die Getränke und verteilt sie im Nachtsprung via Rangierbahnhöfe in unsere Cross Docks. Auf der Strasse wäre dies wegen des





Seit 130 Jahren verfügt Feldschlösschen über einen direkten Bahnanschluss. Heute erfolgen 60 Prozent der Transporte auf der Schiene.

Nachfahrverbots für Lastwagen nicht möglich. Am Morgen holen die Lastwagen die Paletten und bringen sie zu den Kunden.

#### Und in Zukunft?

**Amstutz:** Das Tempo wird weiter zunehmen, zudem müssen wir noch näher zum Kunden gehen und effizienter werden.

#### Was tut SBB Cargo, um schnellere und effizientere Transport zu ermöglichen?

**Perrin:** Mit der Einführung des neuen Konzepts im Wagenladungsverkehr 2017 konnten wir die Kapazität im Nachtsprung stark ausbauen. Dies war ein wichtiger Schritt, der es uns ermöglichte, gewisse Verkehre wieder ins System aufzunehmen. Wir planen, unsere Züge ab 2023 generell mit automatischer Kupplung und automatischer Bremsprobe auszurüsten. Das führt dazu, dass wir die Zugabfertigung, die bisher manuell erfolgt, viel schneller vornehmen können. Auch in den Rangierbahnhöfen werden wir dadurch schneller. Erste Feldtests mit diesen Innovationen sind positiv verlaufen.

#### Haben Sie weitere Projekte?

**Perrin:** Wir müssen uns überlegen, am Tag ein ähnliches Angebot aufzubauen wie in der Nacht. Eine Auslieferung am Nachmittag wird im Detailhandel immer wichtiger, weil sich der Konsum zunehmend in die Abendstunden verlagert. Da reicht eine Lieferung am Morgen nicht mehr.

**Amstutz:** Das ist sehr interessant, ich bin bereit, bei einem entsprechenden Test mitzumachen. Auch bei uns wollen die Kunden, die am Morgen auf unserer Plattform beer4you.ch bestellen, noch am gleichen Abend beliefert werden. Wir würden einige dieser Transporte sehr gerne von der Strasse auf die Bahn bringen, da der zunehmende Onlinehandel zu immer mehr Strassentransporten führt.

---

## «Letztlich geht es für alle darum, den Bahnanteil im Güterverkehr zu erhöhen.»

Nicolas Perrin,  
CEO SBB Cargo

---

#### Welche Zusatzdienstleistungen bietet die Güterbahn neben dem Transport an?

**Perrin:** Es ist wichtig, dass ein Wagen auch vor und nach dem Transport zur Verfügung steht. Er ist auf dem Areal des Kunden und stellt die Schnittstelle zum Kunden dar, er ist somit bedeutender als die Lokomotive. Zudem rüsten wir unsere Wagen mit Sensoren aus, die es erlauben, die Daten der Ladung und den Sendungsverlauf jederzeit zu verfolgen. Dies ist gerade im Lebensmittelbereich wichtig.

#### Thema Nachhaltigkeit: Bis 2022 soll der Anteil an erneuerbaren Energien in der Brauerei Rheinfelden auf 75 Prozent steigen, bis 2030 auf 90 Prozent. Wie wollen Sie das erreichen?

**Amstutz:** Wir haben eine Roadmap, wie wir den Energie- und Wasserverbrauch bis 2030 Schritt für Schritt reduzieren wollen. Wir setzen auf Wärmerückgewinnung, umweltfreundliche Antriebe, optimierte Prozesse und auf sensibilisierte Mitarbeitende. In diesen Bereichen sind wir ständig daran, uns zu verbessern. Wir hatten als erstes Unternehmen der Schweiz einen elektrisch betriebenen 18-Tonnen-Lastwagen und bauen unsere Kapazität bei den E-Lastwagen aus. Unser langfristiges Ziel ist eine CO<sub>2</sub>-neutrale Belieferung des Kunden. Auch schulen wir unsere Chauffeure im umweltbewussten Fahren. Nach jeder Fahrt bekommen sie eine Art Rating mit den wichtigsten Daten wie Treibstoffverbrauch und Anzahl Stopps zu ihrer Fahrt.

**Auch die SBB und SBB Cargo setzen auf Nachhaltigkeit. So will man bis 2025 mit Strom fahren, der zu 100 Prozent aus erneuerbaren Quellen stammt (bisher 90 Prozent). Gibt es auch beim Dieselverbrauch Einsparpotenzial?**

**Perrin:** Die SBB besitzt ja eigene Wasserkraftwerke und hat in letzter Zeit viel Geld in ihre Erneuerung investiert. Es ist unsere Strategie, mit eigener Wasserkraft zu fahren – dies bedingt allerdings, den Verbrauch zu senken. Über den Anschlussgleisen gibt es meist keine Fahrleitungen, bisher war dort Dieselantrieb erforderlich. Vor sieben Jahren haben wir Hybridloks gekauft, die mit Diesel und mit Strom fahren können. Seit Anfang 2019 machen wir einen Versuch mit zwölf H3-Loks, die durch einen Akku betrieben werden. Dies ist hier schwieriger zu bewerkstelligen als bei Lastwagen, da Rangierloks höhere Leistungen erbringen müssen. Ich denke aber, dass es hier grosse Fortschritte geben wird.

**Zurück zum Bier: Feldschlösschen wirbt aktiv für alkoholfreies Bier. Weshalb sehen Sie in diesem Bereich noch Wachstumspotenzial?**

**Amstutz:** Die Konsumenten wollen vermehrt generell oder zwischendurch auf Alkohol verzichten, aber doch ein natürliches Produkt trinken. Wir waren die Ersten, die alkoholfreies Bier neu positionierten. Zwar sind bisher nur etwa vier Prozent unserer verkauften Biere alkoholfrei, die Verkaufszahlen wachsen aber stark. Einige dieser Biere werden gleich gebraut wie herkömmliches Bier, ihnen wird in einem weiteren Schritt noch der Alkohol entzogen. Diesen verwenden wir für die Wärmeerzeugung – so sparen wir 690 000 Liter Heizöl pro Jahr. Mit jedem alkoholfreien Bier tun Sie also etwas für die Umwelt – nebst dem, dass Sie sich ein alkoholfreies Bier gönnen!

**Perrin:** Im Winter sollte man also viel alkoholfreies Bier trinken, dann spart man Heizöl (lacht)!

**Amstutz:** In Rheinfelden erzeugen wir über 50 Prozent unserer Wärme aus erneuerbarer Energie – der Alkohol steuert einen wichtigen Anteil bei.

**Feldschlösschen und SBB Cargo sind in ihren Branchen in der Schweiz Marktführer. Welches Verhältnis haben Sie zu Ihrer Konkurrenz?**

**Amstutz:** Wir pflegen ein freundschaftliches Verhältnis und tauschen uns regelmässig über Branchenthemen aus.

**Perrin:** Wir machen das auch. In der Schweiz sind wir zwar Marktführer, verglichen mit ausländischen Güterbahnunternehmen sind wir aber klein. Ich kenne also beide Rollen. Auch wenn wir mit andern Bahnunternehmen in Konkurrenz stehen, kämpfen wir alle letztlich um das Gleiche: darum, den Bahnanteil im Güterverkehr stetig zu erhöhen.



**Die Gesprächspartner**

**Thomas Amstutz** (52) ist seit 2005 CEO der Feldschlösschen Getränke AG, die zur dänischen Carlsberg-Gruppe gehört. Zwischenzeitlich, von 2008 bis 2012, war er CEO der Brasseries Kronenbourg in Frankreich, die zur gleichen Gruppe gehört. Amstutz studierte Ökonomie an der Hochschule St. Gallen.

Feldschlösschen verfügt neben dem Hauptsitz in Rheinfelden über zwei Produktionsstandorte (Sion und Rhäzüns) sowie 15 Logistikstandorte und beschäftigt rund 1200 Mitarbeitende. Das Unternehmen vertreibt neben Bier und Mineralwasser (z. B. das 1998 erworbene Rhäzünser) zahlreiche weitere Getränke.

**Nicolas Perrin** (60) leitet SBB Cargo seit 2007. Bis Ende 2018 war er Mitglied der SBB Konzernleitung, seither wird SBB Cargo als eigenständige Konzerngesellschaft geführt. Perrin ist diplomierter Bauingenieur ETH und arbeitet seit 1987 bei der SBB.



## Mehr Schiene für Feldschlösschen

Folgende Touren führt SBB Cargo  
im Auftrag von Feldschlösschen  
neu aus:

- Rheinfelden – Thun,  
seit Dezember 2019
- Rheinfelden – Rickenbach SO,  
seit Dezember 2019
- Rheinfelden – Crissier VD,  
seit Dezember 2019
- Rheinfelden – Biel,  
seit Februar 2019

Mit diesen Neuverkehren befördert  
SBB Cargo pro Jahr insgesamt rund  
10 500 Wagen oder 223 000 Tonnen  
für den Getränkehändler. Das sind  
gut 2500 Wagen oder 53 000 Tonnen  
mehr als im Jahr 2018.

# Feldschlösschen und SBB Cargo machen kurzen Prozess

Der Lastwagen für kurze, die Bahn für lange Strecken – das war einmal. Seit Dezember 2019 fährt SBB Cargo für Feldschlösschen ab dessen Hauptsitz drei neue Touren, wobei eine nur 40 Kilometer lang ist. Wir zeigen, warum sich das lohnt.

Text: Michelle Russi Fotos: Daniel Winkler

**E**in Katzensprung ist es, den SBB Cargo neuerdings für Feldschlösschen zurücklegt – zumindest güterverkehrstechnisch. Die Strecke Rheinfelden BL (Hauptsitz Feldschlösschen) bis Rickenbach SO misst rund 40 Kilometer und ist die kürzeste Distanz, die Feldschlösschen bisher auf die Schiene verlegt hat. Zum Vergleich: Die längste Strecke ist mit 385 Kilometern fast zehnmal so lang und führt quer durch die Schweiz, von Landquart GR nach Satigny GE.

Die neue Tour ist kein Selbstläufer, wie Charles Bernhard, Key Account Manager bei SBB Cargo, betont: «Auf Kurzstrecken hat die Bahn gegenüber Lastwagen einen Nachteil, da sie höhere Initialkosten zu stemmen hat. Für gewöhnlich gilt: Je länger die Distanz, desto wettbewerbsfähiger die Bahn.» Das Besondere im Fall Rickenbach: Hier kann SBB Cargo im bestehenden Netz fahren und den Verkehr so äusserst effizient abwickeln. Für die Verlagerung auf die Schiene sprechen gemäss Bernhard die hohe Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit der Bahn sowie die Tatsache, dass auch nachts gefahren werden kann (Nachtsprung).

## Mit Cross Docking schneller ans Ziel

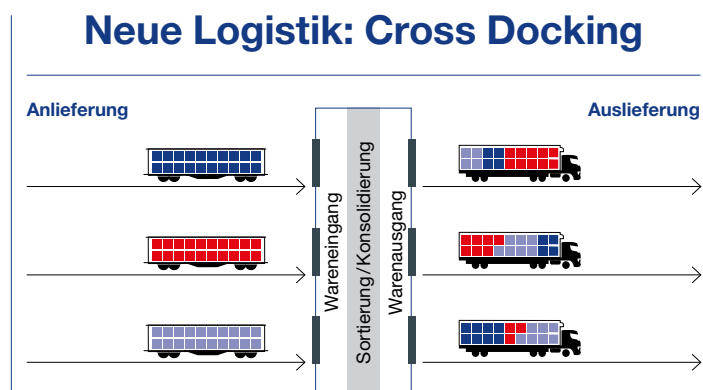
Für Feldschlösschen spielte bei den Neuverkehren auf der Schiene neben den genannten Vorteilen die Nachhaltigkeit eine entscheidende Rolle. Der grösste Getränkehändler der Schweiz gehört zu den Pionieren der E-Mobilität und legt

grossen Wert auf eine möglichst CO<sub>2</sub>-neutrale Verteilung seiner Waren – Stichwort «Green Cargo». Dabei soll die Bahn die sogenannte erste Meile übernehmen (Produktionsstätte bis Cross-Docking-Punkt oder Depot, vgl. Abbildung), ein Lkw die letzte Meile (Feinverteilung zu Gastronomiebetrieben und Detailhändlern). Beim Cross Docking wird die Ware termingerecht (just in time) an einen bestimmten Cross-Docking-Punkt geliefert und von dort ohne Zwischenlagerung direkt zum Empfänger transportiert. Der Güterumschlag erfolgt dabei bedarfsgerecht und möglichst schnell. Im Gegensatz zu klassischen Verteilzentren ist Cross Docking ökonomischer, da die Kosten für Lagerhallen, Personal usw. tiefer ausfallen.

## Weniger Fehler erlaubt

Trotz erfolgreicher Partnerschaft sind die Herausforderungen für SBB Cargo nicht

von der Hand zu weisen. Zum einen bedeutet der Trend zum Cross Docking, dass sich die Bahn noch weniger Verspätungen leisten kann. Die Fehler-toleranz seitens Kunden ist geringer als früher, weil mit der Just-in-time-Zustellung auch die Anforderungen an Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit gestiegen sind. Zum andern müssen bei der Planung stets Faktoren wie Streckensper-rungen und Unterhaltsarbeiten berücksichtigt werden, was viel Flexibilität erfordert. Charles Bernhard weiss allerdings um die Stärken der Bahn und hat eine klare Vision, was die Zusammenarbeit mit Feldschlösschen anbelangt: «Die vier Neuverkehre sind ein grosser Erfolg, bedeuten aber nicht, dass wir das Angebot nicht noch weiter ausbauen möchten.» Die Ambition sei es, irgendwann die gesamte Distribution von Feldschlösschen an die Cross-Docking-Punkte und Depots per Bahn zu machen.



# Mit dem Blick für das Wesentliche

Isabelle Betschart weiss, dass SBB Cargo neben Stabilität vor allem mehr Selbstbewusstsein braucht, um den Ansprüchen an eine moderne und wirtschaftliche Güterbahn gerecht zu werden. Die neue Leiterin Produktion im Porträt.

Text: Michelle Russi Fotos: Hans Schürmann

**D**er Terminkalender von Isabelle Betschart ist in diesen Tagen ziemlich voll. Sitzt die 51-Jährige nicht in einem Strategie-meeting mit den anderen Geschäftsleitungsmitgliedern, besucht sie Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter an der Front – oder «in der Fläche», wie sie sagt. Eben erst hat sich Betschart mit den Rangierspezialisten im Rangierbahnhof Limmattal ausgetauscht und ist tief beeindruckt ob deren Engagement in ihr Büro am Hauptsitz von SBB Cargo in Olten zurückgekehrt. Dass sie sich ein umfassendes Bild ihres neuen beruflichen Umfelds machen möchte, liegt auf der Hand, schliesslich hat Betschart die Stelle als Leiterin Produktion bei SBB Cargo erst im Sommer 2019 angetreten. Gleichzeitig ist es der langjährigen SBB Mitarbeiterin – Betschart ist seit 2014 bei der SBB angestellt – wichtig, von Beginn an eine Wir-Kultur im Unternehmen zu fördern. «Ohne ein Miteinander funktioniert es nicht», sagt sie.

## Ohne Bahn keine Päckli

Zur Bahn gekommen ist Isabelle Betschart zufällig. Erst im Finanzbereich tätig, machte sie sich vor zehn Jahren als Beraterin für KMU selbstständig. Mit dem Übertritt ihres jüngsten Sohnes in die Lehre suchte Betschart eine neue

## Produktion

Mit rund 2000 Mitarbeitenden ist die Produktion der grösste Geschäftsbereich von SBB Cargo. Zusammen mit Vertrieb und Asset Management bildet sie eine wichtige Schnittstelle auf Kundenseite.

Das Ziel ist, ein kunden-gerechtes, effizientes, zuverlässiges und nachhaltiges Transportangebot sicherzustellen und gleichzeitig dem Konzernauftrag entsprechend unternehmerisch und wirtschaftlich zu handeln.

Herausforderung und fand diese bei der SBB. Heute kennt sie nicht nur das Mutterunternehmen bestens, sondern hat als «Neue» auch einen anderen Blick auf die seit Anfang 2019 eigenständige Güterbahn: «SBB Cargo macht heute schon vieles gut und leistet einen sehr wichtigen Beitrag zur Schweizer Wirtschaft und zur Versorgung unserer Gesellschaft – das geht gerne vergessen. Etwas überspitzt gesagt: Ohne uns gäbe es keine Päckli von der Post.» Die Produktionsleiterin lacht. Ihre Botschaft aber,

SBB Cargo müsse in Zukunft selbstbewusster auftreten und eigene Forderungen stellen, ist ernst gemeint. Zwar trifft Betschart überall auf engagierte und motivierte Mitarbeitende, doch sie merkt auch, wie Kritik und Druck von aussen ihre Spuren hinterlassen haben. «Gewisse Ermüdungserscheinungen sind spürbar, denn SBB Cargo hat viel Ausdauer gebraucht in den letzten Jahren, und wir sind noch nicht am Ziel.»

## Wider die Verzettelung

So klar Betscharts Blick auf das Unternehmen, so klar ihre Ziele als Produktionsleiterin: SBB Cargo soll den Kunden eine moderne, bedürfnisgerechte und zuverlässige Produktion bieten, ein attraktiver Arbeitgeber sein, die eigenen Berufsbilder weiterentwickeln und nachhaltig erfolgreich wirtschaften.

Und wie geht sie diese Herausforderung an? Indem sie auf das Wesentliche fokussiert und mit gutem Beispiel vorangeht. «Ich will Transparenz und Stabilität in das Unternehmen bringen. Bei Reorganisationen und Neuerungen besteht die Gefahr, dass man sich verzettelt. Wenn sich alle aus einem gemeinsamen Verständnis mehr auf die eigenen Aufgaben und Stärken konzentrieren, erreichen wir unsere Ziele.» Ein Blick auf die Uhr, der nächste Termin steht an – Fokus auf das Wesentliche.



**Zur Person**

Isabelle Betschart, 51, hat im Juli 2019 die Leitung Produktion bei SBB Cargo übernommen. Ab 2014 war sie beim SBB Personenverkehr tätig, zuletzt als Leiterin Geschäftsentwicklung. Vor ihrem Wechsel zur Bahn arbeitete sie in verschiedenen Führungspositionen für Xerox und die Credit Suisse. Betschart ist verheiratet und lebt mit ihrer Familie in Wiesendangen ZH.

# Von Aproz nach Aproz – oder die Reise einer Mineralwasserflasche

Die Mineralwasserfabrik im Walliser Dorf Aproz setzt seit Jahrzehnten auf die Bahn und damit auf Nachhaltigkeit, wie ein Werkbesuch zeigt. Das Migros-Unternehmen verwendet neuerdings Flaschen aus 100 Prozent rezykliertem PET.

**Text:** Stefan Boss **Illustration:** Murielle Drack







**B**evor das Wasser in der grossen Fabrikhalle von Aproz Sources Minérales in Aproz abgefüllt wird, ist es zunächst rund zehn bis zwölf Jahre durch die Walliser Berge gesickert und hat viele Mineralien aufgenommen. Es gibt verschiedene Quellen in der Umgebung der Gemeinde Nendaz, zu der das Dorf Aproz gehört – jedes Mineralwasser fasst man woanders. Fabrikdirektor Michel Charbonnet, der hier aufgewachsen ist, nennt diesen Reichtum «ein Geschenk Gottes».

Wer in die Produktionshalle eintreten will, muss aus hygienischen Gründen eine weisse Jacke und eine Mütze überziehen. Eine Maschine ist gerade dabei, etwa zehn Zentimeter lange Vorformlinge aus PET zu erhitzen und in Sekundenschnelle aufzublasen, bis sie die Grösse einer 1,5-Liter-Flasche erreichen. Dann erfasst sie ein grosses Rad, das sie mit Mineralwasser auffüllt.

#### Erst Logistik, dann Umwelt

Die Fabrik verfügt über vier Produktionslinien für Getränke in PET-Flaschen. Beim Wasser (mit den Marken Aproz, Valais, Aquella und M-Budget) hat Aproz Sources Minérales im Schweizer Detailhandel einen Marktanteil von 21 Prozent. Beim Sirup sind es gar über 60 Prozent. Daneben stellt die Firma, die zur Migros-Gruppe gehört, auch Süssgetränke her wie Schorle, Tee und aromatisierte Mineralwässer.

Aproz und die Migros setzen seit Langem auf die Bahn. Im Jahr 1961 haben sie mit der SBB eine 135 Meter lange Brücke über die Rhone gebaut, um die Mineralwasserfabrik ans Eisenbahnnetz anzuschliessen. Seither werden die Getränke – das produzierte Volumen hat sich vervielfacht – zu über 90 Prozent auf der Schiene transportiert.

### «Mit der Zeit wurde das Umweltargument immer wichtiger.»

Michel Charbonnet,  
Fabrikdirektor

Als Aproz vor bald sechs Jahrzehnten ans Bahnnetz angeschlossen wurde, erfolgte die Entscheidung aus rein logistischen Gründen. Es gab damals noch gar keine richtige Strasse in Aproz. «Mit der Zeit wurde aber das Umweltargument, der umweltfreundliche Transport, immer wichtiger», sagt Fabrikdirektor Charbonnet. «Heute sind wir – ich würde sagen, weltweit – ein Beispiel für eine umweltfreundliche Logistik.»

#### Grosse Mengen, lange Strecken

Im hinteren Teil der Fabrikhalle stehen auf einer Rampe rund 4000 Paletten mit Mineralwasser. Ein paar Männer auf gelben Gabelstaplern laden die

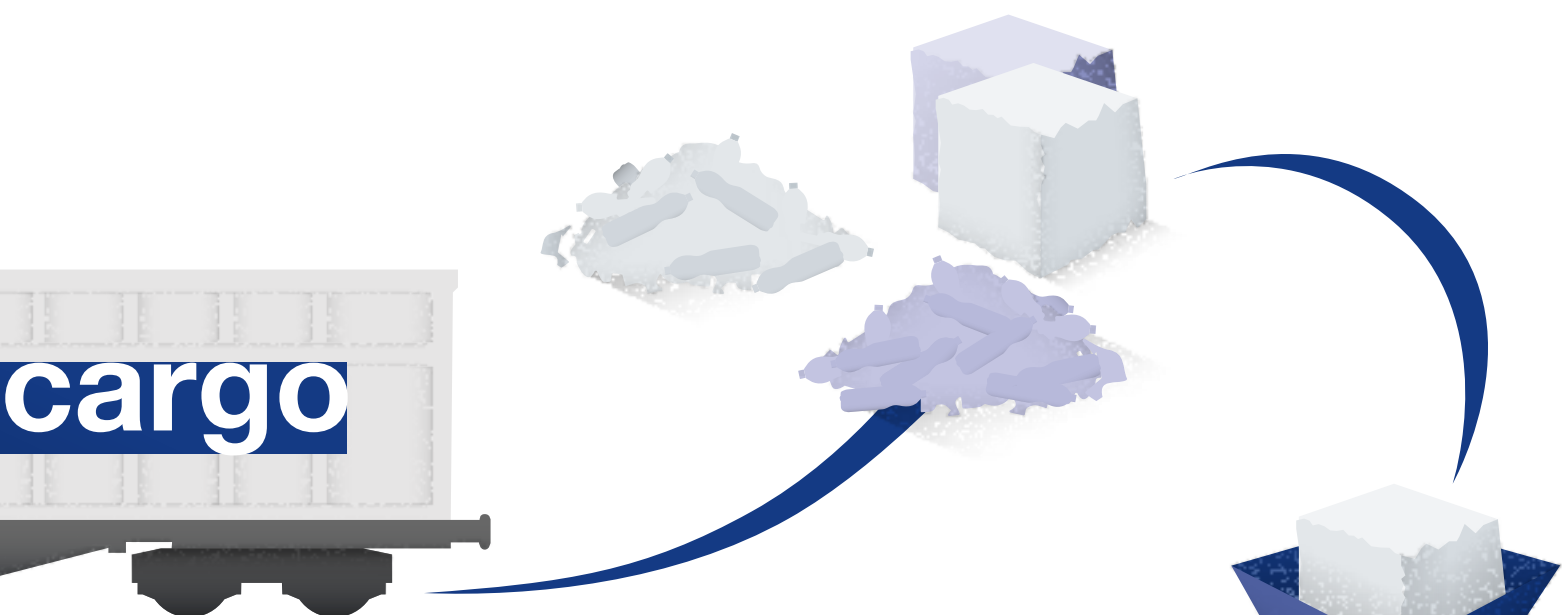
## 5,4 Milliarden Liter mit der Bahn

Die Firma Aproz Sources Minérales wurde 1947 gegründet. Seit dem Bau der Eisenbahnbrücke über die Rhone im Jahr 1961 hat Aproz über 5,4 Milliarden Liter Wasser und Tafelgetränke aus den Walliser Bergen mit SBB Cargo ausgeliefert. Durch diesen umweltfreundlichen Transport konnte sie rund 26 Millionen Liter Diesel einsparen.

#### Aproz im Jahr 2018:

- Jahresproduktion: 174 Millionen Liter Getränke
- Anzahl Flaschen: 153 Millionen
- Mitarbeitende: 147
- Anteil des Volumens, das per Bahn wegtransportiert wird: über 90 Prozent
- Bahnwagen, die pro Woche verladen werden: 115
- Bedarf an PET-Material: 4,3 Tonnen (davon 34 Prozent rezykliertes PET)

Zahlen: Aproz, SBB



Durstlöscher mit grosser Geschwindigkeit in Schiebewandwagen von SBB Cargo. Vereinzelt sind auch Paletten mit 7up zu sehen, das Aproz neben Orangina und Pepsi seit ein paar Jahren in Lizenz herstellt. Bald schon wird die Fracht im Wagenladungsverkehr in die einzelnen Betriebszentralen der Migros-Genossenschaftsbünde gefahren – von dort gelangt sie in der Feinverteilung in die Filialen. Ein Teil der Getränke rollt ebenfalls per Bahn zunächst ins Migros-Verteilzentrum Suhr.

Die Migros ist die grösste Kundin von SBB Cargo, pro Jahr fahren für die orange Detailhändlerin über eine Million Tonnen Fracht auf der Schiene. «Auch im Jahr 2019 sind die Mengen bisher stabil, und unsere Lieferungen erfolgen mit einer hohen Pünktlichkeit», erklärt Yves Tschopp am Telefon, der bei SBB Cargo als Senior Key Account Manager für die Migros zuständig ist. Die Vorteile der Bahn kämen generell beim Transport grosser Mengen auf langen Strecken zum Tragen. Um den Umweltvorteil gegenüber der Strasse zu halten, passt SBB Cargo das Netz regelmässig an Kundenbedürfnisse an und investiert in Innovation und Automation. So hat SBB Cargo für den Rangierbetrieb kürzlich bei Alstom zwölf neue Hybridloks des Typs H3 bestellt, drei sind schon im Einsatz. Die Maschinen fahren sowohl mit Diesel wie mit Strom. «So können wir den

Dieserverbrauch unserer Flotte senken», betont Tschopp.

#### Den Materialkreislauf schliessen

Die Bahn kommt aber nicht nur bei der Auslieferung, sondern auch beim Recycling der PET-Flaschen zum Zug. So erfolgt ein Teil der Transporte in die Sortieranlagen, welche die Flaschen nach Farbe ordnen und Fremdstoffe ausscheiden, auf der Schiene. Dieser Anteil ist in den letzten Jahren auf 26 Prozent gestiegen. Und es gibt noch einen weiteren Erfolg zu vermelden: Dank einer neuen Produktionsanlage der Firma Resilux in Bilten GL ist es jetzt möglich, Flaschen aus 100 Prozent rezykliertem PET herzustellen. «Damit können wir erstmals in der Schweiz den Materialkreislauf bei den PET-Flaschen schliessen», sagt Aproz-Direktor Charbonnet. Aproz verwendet dieses sogenannte R-PET zunächst für seine Sirupflaschen, die Firma erhöht den Anteil aber auch bei den Umhüllungen ihrer anderen Getränke. Die vollständig aus Rezyklat hergestellten Vorformlinge gelangen im kombinierten Verkehr mit SBB Cargo wieder nach Aproz und werden dort zu Flaschen aufgeblasen und abgefüllt – womit sich auch dieser Kreis schliesst.



# Nie ohne Handschuhe

Foto: Stefan Kubli



Zum Schutz ihrer Hände vor Verletzungen und Hautkrankheiten sowie aus hygienischen Gründen tragen Rangierspezialisten bei der Arbeit den ganzen Tag Handschuhe. Zu Beginn steif und fest, werden Letztere durch den Kontakt mit Schmierfett geschmeidiger und wasserresistenter. Die «Lebensdauer» der Schutzhandschuhe beträgt durchschnittlich einen Monat. Sind sie zu stark verschmutzt, zu feucht oder weisen sie Risse und Löcher auf, muss ein neues Paar her. Dabei gilt: Wer die Wahl hat, hat die Qual – das abgebildete Modell ist nämlich nur eines von mehreren.

# Am gleichen Strang

Schiene gegen Strasse ist endgültig kein Thema mehr. In einem gemeinsamen Positionspapier bekräftigen Vertreter der Schweizer Güterverkehrsbranche ihre enge Zusammenarbeit und ihren Einsatz für die tägliche Versorgung der Bevölkerung. Das sind ihre Standpunkte.

Text: Manuel Bühlmann Fotos: Melanie Duchene



«Auf den Schulterschluss von Schiene und Strasse bin ich besonders stolz. Als ich vor 13 Jahren als CEO der SBB angefangen habe, wäre dies undenkbar gewesen. Damals galt: Schiene gegen Strasse. Jetzt erarbeiten wir alle gemeinsam Lösungen für einen zukunftsfähigen Güterverkehr.»

Andreas Meyer, CEO SBB AG

**i** Die Schweizerischen Bundesbahnen befördern täglich über 1,25 Millionen Menschen und rund 205 000 Tonnen Güter. 1902 gegründet, zählt das Unternehmen heute 32 300 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.



«Für die Schweiz ist dieser Schulterschluss ein Glücksfall. Dank dem durchgehenden Viermeterkorridor von Basel nach Norditalien werden zusätzliche Kapazitäten für über 240 000 Sattelaufleger pro Jahr geschaffen. Mit dem Ceneri-Basistunnel wird am 13. Dezember 2020 das letzte Puzzlestück der Neat in Betrieb genommen. Die Neat macht aber nicht an der Grenze halt, das Umland muss mitziehen.»

Nicolas Perrin, CEO SBB Cargo

**i** SBB Cargo transportiert pro Jahr rund 29,8 Millionen Nettotonnen Güter. Seit Anfang 2019 ist das Unternehmen eine eigenständige Konzerngesellschaft und hat aktuell knapp 2300 Mitarbeitende.



«Unternehmer, Wirtschaft, Schiene und Strasse gemeinsam: Mit einer starken Güterverkehrsbranche wird der Standortvorteil der Schweiz gestärkt und die Verlagerung auf dem gesamten Korridor vorangetrieben. Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgaben (LSVA) und das Nachtfahrverbot für den Schwerverkehr, wie sie durch die aktuelle Regulation gesichert sind, bleiben von zentraler Bedeutung für die kombinierte Mobilität.»

Ueli Stückelberger, Direktor VöV

**i** Der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) ist der nationale Dachverband der Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs. 130 Transportunternehmen und 180 Unternehmen aus Wirtschaft und Industrie gehören ihm an. Der VöV wurde 1889 als Genossenschaft gegründet.



«Es hat ein Umdenken stattgefunden, und wir haben eine riesige Hürde genommen: weg vom Gegeneinander, hin zum Miteinander. Der Alpen transitverkehr gehört auf die Schiene. Da stehen wir von der ASTAG zu 100 Prozent dahinter. Wir haben unsere Hausaufgaben betreffend Verlagerung gemacht. Jetzt ist das umliegende Ausland gefordert. In Italien sieht es gut aus, in Deutschland allerdings schlecht. Weitere Fortschritte sind nur möglich, wenn sämtliche Zulaufstrecken ausgebaut werden.»

Adrian Amstutz, Nationalrat und Präsident ASTAG

**i** Der Schweizerische Nutzfahrzeugverband (ASTAG) setzt sich für die Interessen und Anliegen des Strassentransports und des Transportgewerbes ein. Dem 1979 gegründeten Verband gehören circa 4200 Mitglieder an.



«Als Verlagerer haben wir diesen Schulterschluss schon immer angestrebt. Die Wirtschaft setzt auf eine effiziente Logistik auf allen Verkehrsträgern und in allen Kombinationsformen. Neben ständiger Innovation braucht es dazu gute Rahmenbedingungen, geeignete Logistikstandorte und genügend Infrastruktur. Mit Blick auf Deutschland, aber auch auf die Schweiz stehen uns diesbezüglich noch harte Jahre bevor, um das Wachstum nachhaltig zu bewältigen. Aber geeint schaffen wir das.»

Frank Furrer, Generalsekretär VAP

**i** Seit 1912 engagiert sich der Verband der verladenden Wirtschaft (VAP) für ein wettbewerbsfähiges Güterbahnsystem. Heute vertritt der VAP 130 Unternehmen aus Wirtschaft und Logistik.



## Nicolas Perrin tritt als CEO zurück

Im Oktober 2019 hat Nicolas Perrin bekannt gegeben, dass er sein Amt als CEO von SBB Cargo an der Generalversammlung im Frühling 2020 niederlegt. Er tut dies nach 32 Jahren bei der SBB und nach 12 Jahren als CEO von SBB Cargo. Nicolas Perrin wird dem Unternehmen als Verwaltungsrat treu bleiben und somit weiterhin für Stabilität und Kontinuität in der Unternehmensentwicklung sorgen.

## 22 000 Standardcontainer – Cadenazzo braucht Verstärkung

In Cadenazzo TI befindet sich ein Terminal für den kombinierten Verkehr. Den Güterumschlag besorgt dort seit 2012 ein sogenannter Reach-Stacker. Gestartet wurde damals mit weniger als 3000 Stan-

dardcontainern pro Jahr. 2018 lag die Menge bereits bei 22 000 Standardcontainern, was rund 1800 Betriebsstunden entspricht. Die Leistungsgrenze des Reach-Stackers wurde damit überschritten. Im Oktober 2019 wurde des-

halb ein zweiter Greifstapler in Betrieb genommen, um den Mehrverkehr zu bewältigen. Dank ihm kann Cadenazzo neu eine Menge von 28 000 Standardcontainern verladen – das sind 2300 Betriebsstunden pro Jahr.



## 11,8 Mrd. Nettotonnenkilometer

Die Leistung des Schweizer Schienengüterverkehrs ist im Jahr 2018 um 1 Prozent auf 11,8 Milliarden Nettotonnenkilometer gestiegen. Das Verkehrsaufkommen lag bei 68,7 Millionen Nettotonnen (+2,3%). Bei der Verkehrsleistung hält die SBB einen Marktanteil von 70,1 Prozent (-2,8%). Derjenige von SBB Cargo ist um 0,1 Prozent auf 42,5 Prozent gesunken. Die Marktanteile beziehen sich auf alle Nettotonnenkilometer, welche die Bahn auf Schweizer Boden erbracht hat.

## 80 Züge pro Woche über Cargo Digital bestellt



Das neue Bestellportal Cargo Digital von SBB Cargo vermeldet erste Erfolge: Seit Juni 2019 bestellt die Weiacher Kies AG über Cargo Digital. Auch Holcim und Hastag erledigen ihre Bestellungen seit August 2019 über die digitale

Plattform. Pro Woche werden so 80 Züge online bestellt. Die Verantwortlichen entwickeln das Portal laufend weiter mit dem Ziel, es noch stärker an die Bedürfnisse der Kunden anzupassen.

## Wo ist die Lok?

Diese Frage müssen sich die Mitarbeitenden von SBB Cargo nicht mehr stellen. Neu sind 234 Altbaulokomotiven der Cargo-Flotte mit GPS-Trackern ausgerüstet. Mit diesem System kann der Standort der Fahrzeuge mit einer Abweichung von fünf bis zehn Metern bestimmt werden. Für Lokführer entfällt das aufwendige Suchen der Lokomotiven im Gleisfeld. Zudem verbessert das System die operativen Abläufe, da Betrieb, Verfügbarkeit und Instandhaltung der Fahrzeuge besser geplant werden können.



## Werbung gestattet

Die Güterwagen und Lokomotiven von SBB Cargo sind neu auch Werbeträger. Das Unternehmen arbeitet seit Oktober 2019 mit der APG|SGA Allgemeine Plakatgesellschaft AG zusammen, welche die Vermarktung des gesamten Rollmaterials übernimmt. 230 Loks in der Schweiz, 40 Loks in Deutschland und rund 900 Wagen können für Werbezwecke eingesetzt werden – ähnlich wie dies im Personenverkehr seit Jahren der Fall ist. SBB Cargo freut sich über die Kooperation mit dem führenden Aussenwerbeunternehmen der Schweiz und hofft, damit auch neue Kunden für sich zu gewinnen.



Mehr dazu im Blog:  
[tiny.cc/apgsga](https://tiny.cc/apgsga)

# 95%

Auch in Zukunft bleiben über 95 Prozent der Güter auf der Schiene. SBB Cargo hat in diesem Jahr zusammen mit Kunden über die Hälfte der 344 Bedienpunkte überprüft und mögliche Alternativen zu einer fixen täglichen Bedienung evaluiert und definiert. Ab dem Fahrplanwechsel 2019/2020 besteht der System-Wagenladungsverkehr (WLV) aus 154 Bedienpunkten. An 131 Bedienpunkten werden individuelle, an die Kundenbedürfnisse angepasste Lösungen angeboten. 59 Bedienpunkte werden aufgrund geringer Nachfrage nicht mehr im WLV angefahren. Wo möglich, setzt SBB Cargo stattdessen auf Lösungen mit Ganzzügen und auf Verlagerungen der Transporte an andere Standorte.



## 450 000 Kubikmeter

Auf dem Gelände der stillgelegten Monteforno-Stahlwerke bei Giornico TI entsteht im Auftrag des Bundesamts für Strassen (ASTRA) ein neues Schwerverkehrskontrollzentrum. Die Bodenaushub- und -entsorgungsarbeiten auf der Baustelle laufen zurzeit auf Hochtouren. Rund 450 000 Kubikmeter Bodenmaterial fallen dabei an. Für den Abtransport des kontaminierten Aushubs in die Bodenwaschanlage TIB Recycla in Mezzovico sind die Firma ACTS Abroll-Container-Transport-Service AG und SBB Cargo verantwortlich. Bis 2021 werden sie gut 200 000 Tonnen Erdmaterial befördern. Die Eröffnung des SVZ Monteforno erfolgt voraussichtlich 2022/2023.

## Cargo Push – automatisierte Meldung

Mitte September 2019 hat SBB Cargo ihren neuen Service Cargo Push lanciert. Damit erhalten Kunden und Mitarbeitende automatisierte und zeitnahe Meldungen, wenn sich die geplante Ankunftszeit (Estimated Time of Arrival [ETA]) eines Transports verändert. Sobald eine Transportkette



zum Beispiel aufgrund eines Streckenunterbruchs umgebucht und ein neues Bedienzeitfenster generiert wird, geht eine Push-Nachricht an die Kunden hinaus. Mit Cargo Push möchte SBB Cargo nicht nur schneller und vollständiger informieren, sondern ihren Kunden einen Mehrwert bieten.



**SBB CFF FFS Cargo**

# Cargo Push unterstützt Ihre Planung.

Mit Cargo Push informieren wir Sie rund um die Uhr über Abweichungen von der erwarteten Ankunftszeit Ihrer Sendungen. Neu per SMS oder E-Mail. Jetzt anmelden zum neuen Gratis-Service von SBB Cargo. [sbbcargo.com/digital](http://sbbcargo.com/digital)

