



## Interview

Im Gespräch:  
Dr. Peter Ramsauer

Seite 92



## Special

Leit- und Signaltechnik:  
Sichere Nebenstrecken

Seite 34



## ICx

Plattformkonzept als  
technische Basis Seite 100



# Bahnland Schweiz





## Wert und Preis des öffentlichen Verkehrs

Liebe Leserinnen und Leser,

die Schweiz hat mehr zu bieten als Käse, Schokolade und Uhren. Mit Fug und Recht sind die Schweizer stolz auf ihren leistungsstarken öffentlichen Verkehr. In Europa ist das Schweizer ÖV-System einzigartig in Bezug auf Zuverlässigkeit, Sauberkeit und Leistungsdichte. Jeder dritte Schweizer besitzt ein Abonnement

für die Benutzung des öffentlichen Verkehrs, sei dies eine regionale Dauerkarte oder eben ein nationales Abonnement zur Benutzung des gesamten ÖV-Angebotes in der Schweiz. Die Schweizer setzen voraus, dass ihr öffentliches Transportmittel im Halbstundentakt verkehrt, jederzeit pünktlich ist und die entsprechenden Anschlüsse schweizweit garantiert sind.

Nun ist es aber auch so, dass Erfolg verpflichtet. Die immense Infrastruktur muss zunächst erhalten werden, muss aber genauso sorgfältig für eine weitere Leistungssteigerung optimiert werden, was zwangsläufig mit erheblichen Kosten verbunden ist.

Bis heute hat das Schweizer Stimmvolk immer wieder bewiesen, dass es den Wert des öffentlichen Verkehrs erkennt und auch bereit ist, dessen Preis zu bezahlen. Das Referendum zur Bahn 2000 wurde 1987 angenommen und hat die Basis des heutigen, einzigartigen ÖV-Systems gelegt.

Neue Diskussionen sind zurzeit entfacht: Experten haben festgestellt, dass das heutige Budget für die Erhaltung der komfortablen Infrastruktur keineswegs genügt und die Schweizer mit massiven Beeinträchtigungen ihrer Errungenschaften im öffentlichen Verkehr zu rechnen haben, wenn sie die Finanzierung des Unterhaltes nicht kurzfristig auf solide Beine stellen. Vorschläge und Gegenvorschläge sind derzeit in aller Munde. Das größte Schweizer Transportunternehmen SBB hat vorsichtig geringfügige Preisaufschläge angekündigt und wurde sofort öffentlich gemaßregelt. Es stellt sich an dieser Stelle die Frage, ob diese Schweizer Errungenschaft tatsächlich so wenig Wert hat, dass man sich nicht bereit erklärt, einen jährlichen, moderaten Preisaufschlag zu leisten, um diese einzigartige Infrastruktur zu erhalten und auszubauen?

Zudem gilt es zu beachten, dass der öffentliche Verkehr einen außerordentlich hohen Beitrag zur Wettbewerbsfähigkeit eines Landes leistet und Tausende von Arbeitsplätzen sicherstellt. In der Schweiz hat sich seit über 100 Jahren eine Industrie in diesem Bereich etabliert, die weltweit führend ist und immer wieder durch Innovation und Zuverlässigkeit überzeugt hat (wie zum Beispiel der Gotthard-Basis-Tunnel oder die Durchmesserlinie in Zürich).

Die Tatsache, dass Sie dieses Magazin lesen, stimmt mich zuversichtlich, dass Sie den Wert des öffentlichen Verkehrs zu schätzen wissen, und ich wünsche Ihnen an dieser Stelle viel Vergnügen beim Lesen der neuesten Ausgabe des Privatbahn Magazin.

Herzlich Ihre

Michaela Stöckli  
Direktorin, SWISSRAIL Industry Association



**Wir lösen**  
**Ihre individuellen**  
**Transportaufgaben.**



 **mkb**  
**GÜTERVERKEHR**

*Kommt von hier  
und kommt gut an*

Mindener Kreisbahnen GmbH  
Karlstraße 48 · 32423 Minden  
Fon +49 (0) 571/9 34 44-71  
Fax +49 (0) 571/9 34 44-77  
jens.foppe@mkb.de · www.mkb.de



suisse traffic  
Halle 2.0

SBB Cargo

# Schiennetz zentral für die Schweizer Wirtschaft

**Nirgendwo sonst in Europa werden anteilmäßig so viele Güter auf der Schiene transportiert wie in der Schweiz. Der Wagenladungsverkehr ist denn auch zentral für SBB Cargo. Täglich verkehren auf dem Schweizer Schiennetz über 3000 Wagen mit durchschnittlich 55 Tonnen Ladegewicht.**

Um die Transporte des Wagenladungsverkehrs mit Lastwagen zu transportieren, müssten zusätzlich rund 7000 Lastwagen verkehren. Der Wagenladungsverkehr ist das Kerngeschäft von SBB Cargo und generiert etwa 50 Prozent des Umsatzes. Die verladende Wirtschaft in der Schweiz ist auf dieses Angebot angewiesen und hat ihre Logistik darauf ausgerichtet. SBB Cargo ist mit einem Anteil von 23 Prozent an der Transportleistung im Binnenverkehr – ein Spitzenwert in Europa – der mit Abstand größte Transporteur der Schweiz.

Diese Marktposition zu festigen und die Eigenwirtschaftlichkeit zu erreichen ist die große Herausforderung für SBB Cargo, denn in der kleinräumigen Schweiz sind die Transportdistanzen sehr kurz. Hier ist eine Ladung im Durchschnitt nur 145 Kilometer auf der Schiene unterwegs, in der EU sind es 250 Kilometer. 90 Prozent aller Güter werden über private Anschlussgleise transportiert. Etwa 3500 WLK-Kunden sind so ans öffentliche Bahnnetz angeschlossen. Die

Breite des Kundenportfolios ist europaweit einzigartig. SBB Cargo transportiert im WLK auch große Mengen für Branchen, die nicht als bahnaffin gelten, wie etwa den Handel.

## Mineralwasser auf der Schiene

Ein gutes Beispiel sind die Transporte für die Getränkefirma Aproz, eine zur Migros-Gruppe gehörende Produktionsfirma im Wallis. Seit stolzen 50 Jahren transportiert das Walliser Unternehmen sein Mineralwasser erfolgreich mit SBB Cargo. Was damals als Pionierleistung begann, ist auch heute noch einzigartig in der Schweiz: Über 90 Prozent der Aproz-Produkte werden umweltschonend auf Schienen befördert. Mit dem so gesparten CO<sub>2</sub> könnten 6400 Menschen aus der Schweiz nach Neuseeland und wieder zurück fliegen.

Um den Bahntransport möglich zu machen, haben Aproz und SBB Cargo im Jahr 1961 eine 135 Meter lange Brücke über die Rhône gebaut. Diese Brücke schließt die Aproz-Fabrik als Kopfbahnhof direkt ans SBB-Netz an. Sie war damals die erste Brücke

in der Schweiz, die sowohl für den Schienenverkehr als auch für den Straßenverkehr genutzt werden konnte. Lange bevor Nachhaltigkeit in aller Munde war, übernahm Aproz damit weltweit eine Pionierrolle im umweltschonenden Transport von Produkten. Heute verlassen pro Woche im Durchschnitt 140 Bahnwagen das Migros-Unternehmen – 1961 waren es lediglich 20.

## Angebote für ökologische Transporte

Schon seit 2009 erstellt die Schweizer Güterbahn für ihre Kunden individuelle Emissionsreportings mit Energieverbrauch, Schadstoffausstoß und Einsparungen ihrer Güterverkehre und bietet in Kooperation mit der Non-Profit-Organisation myclimate sogar komplett klimaneutrale Gütertransporte an. Nun folgt der nächste Schritt: SBB Cargo lancierte den „Prix éco“ und prämiert diejenigen Kunden, die im Jahr 2011 mit ihren Bahntransporten am meisten den Ausstoß der klimaschädlichen Treibhausgase reduzieren. Unter dem Motto „Jedes Gramm zählt – CO<sub>2</sub> sparen und gewinnen“ erhalten die Sieger von dem Bahnlogistiker je 5000 Schweizer Franken als Kompensationsbeitrag an myclimate, um einen Transport ihrer Wahl komplett klimaneutral abzuwickeln. ■

FOTO: SBB CARGO