

# „Wir sind Motor für Qualität auf Nord-Süd-Achse“

Nicolas Perrin, CEO von SBB Cargo, sieht dank Automatisierung Licht am Ende des Tunnels für den Binnen-güterverkehr und Produktionsgewinne mit Eröffnung des Ceneri-Basistunnels

## Herr Perrin, wo stehen Sie mit dem Umbau von SBB Cargo?

Im Systemwagenladungs- und Kombinierten Verkehr haben wir im ersten Halbjahr 2018 zugelegt. Beim Einzelwagenladungsverkehr kommen wir bei den Umstellungen für die Kunden mit der Reduktion der Bedienungspunkte besser vorwärts als erwartet. Die Kunden schätzen den engen Dialog und das vorausschauende Vorgehen, das Planungssicherheit schafft. Anfang 2019 streben wir Minderheitspartnerschaften, zum Beispiel mit Logistikunternehmen, an, die uns noch mehr Marktnähe bringen. Zudem sind wir daran, Konzepte mit den Kunden anzugehen für 2021, wenn der 4-m-Korridor und Ceneri-Basistunnel auf der Gotthardachse in Betrieb gehen.

## Wie sieht es mit den angekündigten technischen Innovationen zur Produktivitätssteigerung aus?

Wir müssen in der Tat effizienter werden. Beispielsweise in der Zugvorbereitung, die heute etwa eine Stunde benötigt. Dazu gehören die automatische Bremsprobe, die Wagenkontrolle per Drohne und die automatische Kuppelung. Zurzeit rüsten wir hundert Tragwagen für den unbegleiteten Verkehr um und stattdessen zwölf Lokomotiven mit einer



Nicolas Perrin

Foto: SBB Cargo/C. Strub

Hybridkupplung aus. Das europaweit erste Pilotprojekt dieser Art rollt ab Januar 2019.

## Verkräftet denn das Schienennetz der Schweiz zusätzliche Güterzüge?

In der Tat gibt es vereinzelte Trassenkonflikte zwischen Personen- und Güterverkehr. Der neue verkehrsinfrastrukturelle Netznutzungsplan ist ein gutes Instrument, da es die Kapazitäten klar regelt und auf die Bedürfnisse beider Verkehrsarten eingeht. Was uns noch fehlt, ist der Umgang mit ihm, da es gegenseitigen Respekt voraussetzt. Streitfälle bis vor das Bundesgericht können nicht die Lösung sein.

## Welche Veränderungen hat Rastatt für Ihr Unternehmen gebracht?

Wir wollen aus der Krise Chancen schaffen, auch für den Binnenverkehr. Schließlich sollen sich die Investitionen in die Infrastruktur – allein für die Neue Alpentransversale werden wir rund 23 Mrd. CHF investiert haben – bezahlt machen. Wir müssen aus der Investition mehr herausholen durch intelligentes, grenzüberschreitendes Zusammenarbeiten. Dazu gehören Qualitätsmessungen auf den Zulaufstrecken, Fahrplan- und Baustellenkoordination über die Grenzen hinweg.

## Wer soll das angehen?

Aus meiner Sicht müssen das die Infrastrukturbetreiber und Güterbahnen selbst in die Hand nehmen. Dazu braucht es keine zusätzliche Instanz. Wir motivieren unsere Partner und initiieren vieles, um die Nord-Süd-Achse durchgehend zu harmonisieren. Wir wollen Ende 2020 bereit sein, wenn der Ceneri-Basistunnel und der 4-m-Korridor in Betrieb gehen. Stichworte sind mehr Kapazität, mehr Stabilität und mehr Sicherheit. Kurz: Wir sind der Motor für Qualität auf der Nord-Süd-Achse.

## Wo stehen Sie heute?

Bei den Bauarbeiten und den Kosten sind wir planmäßig unterwegs. Bezüglich der Kapazitäten, also Zuglängen und -gewichte, sind wir mit Italien und den Niederlanden auf Kurs. Wir haben bereits Erfolge bei der Reduzierung der Wartezeiten an den italienischen Grenzübergängen durch vereinfachte Zollverfahren vom Papier zur Elektronik und zu Stichproben statt Vollkontrollen. Sorgen bereitet uns Deutschland, wo 740-m-Züge und die Einführung ETCS noch stocken und der Ausbau der Rheintalbahn nicht vor 2035 gesichert sind. Bei der Suche nach raschen Lösungen gehen wir verstärkt auf Frankreich und die linksrheinische Route zu. **RB 13.8.18 (KM/ici)**

Das Gespräch führte Kurt Metz

### Impressum



Der wöchentliche Branchenreport von Eurailpress und DVZ

**Verlag:** DVV Media Group GmbH  
Postfach 10 16 09, D-20010 Hamburg  
Heidenkampsweg 73-79, D-20097 Hamburg  
Tel. +49 40 23714-01

**Geschäftsführer:** Martin Weber

**Verlagsleitung:** Manuel Bosch  
+49 40 23714-155 | manuel.bosch@dvvmedia.com

### Redaktion

**Chefredaktion:** Timon Heinrici (ici)  
+49 30 40048417 | timon.heinrici@dvvmedia.com

### Redakteure:

Werner Balsen (Büro Benelux, wal), werner.balsen@dvvmedia.com  
Christoph Müller (cm), christoph.mueller@dvvmedia.com  
Karl Arne Richter (ri), karlarne.richter@dvvmedia.com

### Anzeigen

**Anzeigenleitung Eurailpress:** Silke Härtel (verantwort.)  
+49 40 23714-227 | silke.haertel@dvvmedia.com

**Anzeigenverkauf:** Sarah Wendt  
+49 40 23714-302 | sarah.wendt@dvvmedia.com

**Anzeigentechnik:** Cornelia Bär  
+49 40 23714-120 | cornelia.baer@dvvmedia.com

Gültig ist die Anzeigenpreisliste Nr. 10 vom 1. Januar 2018.

### Vertrieb

**Leiter Marketing & Vertrieb:** Markus Kukuk  
+49 40 23714-291 | markus.kukuk@dvvmedia.com

**Unternehmenslizenzen Digital/Print:**  
lizenzen@dvvmedia.com

### Leser- und Abonnentenservice:

Tel. +49 40 23714-260 | Fax +49 40 23714-243  
kundenservice@dvvmedia.com

Erscheinungsweise: Wöchentlich

### Bezugsbedingungen

Die Bestellung des Abonnements gilt zunächst für die Dauer des vereinbarten Zeitraumes (Vertragsdauer). Eine Kündigung des Abonnementvertrages ist zum Ende des Berechnungszeitraumes schriftlich möglich. Erfolgt die Kündigung nicht rechtzeitig, verlängert sich der Vertrag und kann dann zum Ende des neuen

Berechnungszeitraumes schriftlich gekündigt werden. Bei Nichtlieferung ohne Verschulden des Verlages, bei Arbeitskämpfe oder in Fällen höherer Gewalt besteht kein Entschädigungsanspruch. Zustellmängel sind dem Verlag unverzüglich zu melden. Es ist ausdrücklich untersagt, die Inhalte digital zu vervielfältigen oder an Dritte (auch Mitarbeiter, sofern ohne personenbezogene Nutzerlizenzierung) weiterzugeben.

### Bezugsgebühren

Abonnement jährlich EUR 581,- zzgl. MwSt. als digitales E-Paper, mit täglichem E-Mail-Nachrichtenservice und Zugriff auf das Rail Business-Gesamtarchiv.

Bei zusätzlichem Printbezug: Inland jährlich EUR 812,- inkl. Porto zzgl. MwSt. | Ausland jährlich EUR 845,- inkl. Porto

**Layout:** Simone Henneken

**Druck:** Albersdruck GmbH & Co. KG, Düsseldorf

**Copyright:** Vervielfältigungen durch Druck und Schrift sowie auf elektronischem Wege, auch auszugsweise, sind verboten und bedürfen der ausdrücklichen Genehmigung des Verlages. Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Abbildungen übernimmt der Verlag keine Haftung.

