



## Der Koloss vom Kreis 5

Mitten in Zürich spielt sich dreimal täglich ein Spektakel ab: Ein langer Güterzug fährt auf den Trottoirs und über verkehrsreiche Plätze. SBB Cargo liefert 200 000 Tonnen Getreide pro Jahr an die Swissmill, die grösste Mühle der Schweiz.

Text: Jean-Pierre Ritzler  
Fotografie: Christian Schnur

Im Schrittempo fährt die 80 Tonnen schwere und über 2000 PS starke Maschine durch das Zürcher Trendquartier mit dem höchsten Hochhaus der Schweiz, dem Prime Tower.



**F**reitagabend, 20.30 Uhr. Die Arbeitswoche ist endlich zu Ende, und die Menschen zieht es trotz Kälte hinaus in die beginnende Partynacht im Kreis 5. Sie lachen, vergnügen sich, schlendern in kleinen Gruppen durch das neue Trendquartier im Westen Zürichs.

Zur gleichen Zeit setzt sich 1,5 Kilometer entfernt im Dunkeln des Güterbahnhofs Aussersihl gleich unterhalb der Duttweilerbrücke eine Diesellok mit dumpfen Brummen in Bewegung. Im Führerstand der «Am 843» sitzt Hans Stocklin und bewegt die 80 Tonnen schwere und über 2000 PS starke Maschine in Richtung des hell erleuchteten Zentrums Zürichs.

Die Partygänger ahnen nichts vom Besuch des Kolosses. Doch dann taucht er an einer Ecke aus dem Dunkeln auf, überquert Strasse, Trottoir, Veloweg und schlängelt sich wie ein langer riesiger Wurm mitten durch Partygänger, Touristen, Autos, Velofahrer.

Doch Angst macht der Zug nicht. Fasziniert bleiben die Menschen stehen, verstehen die Welt nicht, schütteln den Kopf, zücken Handys und Kameras und das Geblitze beginnt. «Ich möchte nicht wissen, auf wie vielen Fotos ich schon verewigt bin», schmunzelt Lokführer Hans Stocklin. Es ist seine letzte Tour heute. Und die kniffligste. Ziel ist Swissmill, die grösste Getreidemühle der Schweiz, mitten im Herzen Zürichs direkt an der Limmat gelegen. 200 000 Tonnen Getreide verarbeitet die Mühle pro Jahr und SBB Cargo liefert dreimal täglich den Rohstoff an.

### Ein Riesensilo für Zürich

Hans Stocklin kennt die Strecke. Er ist über 40 Jahre bei der Bahn, und seit 1980 fährt er zur Swissmill. «Früher war hier

weniger los», erzählt er. «Jetzt hat sich alles verändert. Noch vor ein paar Jahren war hier Industrie. Wir belieferten die Firmen direkt mit der Bahn.» Die alten Geleise, die bis zu Hardturm und Hauptbahnhof führten, sind alle weg, die Firmen aus dem Kreis 5 verschwunden. Nur das Gleis zur Swissmill steht noch – und wird noch lange bleiben.

«Unsere Zukunft liegt mitten in der Stadt», bestätigt Matthias Staehelin, Leiter Beschaffung/QM/Behörden bei Swiss-

**«Wir sind seit 1843 hier  
und nach wie vor  
verkehrsgünstig gelegen.»**

MATTHIAS STAEHELIN, SWISSMILL

mill: «Wir sind seit 1843 an diesem Standort und nach wie vor verkehrsgünstig gelegen – mit eigenem Bahnanschluss und Autobahnanschluss in der Nähe, und die Hauptverbraucher befinden sich in einem Umkreis von rund 100 Kilometern.»

Der Laie staunt, doch die zentrale Lage mitten in Zürich rechnet sich für den grossen Betrieb. «Klar gab die Standortfrage immer wieder zu reden, das letzte Mal bei den Diskussionen zum Bau des Kornhauses. Damals lag die Alternative der grünen Wiese auf dem Tisch. Doch die betriebswirtschaftliche Rechnung hat gezeigt, dass sie einen klaren Nachteil gegenüber dem heutigen Standort hat.»

Staehelin schaut aus dem Fenster und zeigt auf einen 90-Meter-Kran, der das Swissmill-Gelände überragt. «Das ist unser nächstes Grossprojekt. Hier stocken wir das 40 Meter hohe Kornhaus auf 118 Meter auf.» Damit entsteht neben >

dem 126 Meter hohen Prime Tower das zweithöchste Gebäude Zürichs und eines der grössten Silos Europas.

Ein Riesensilo mitten in Zürich? Staelin erklärt: «Wir hatten bis Ende 2009 ein Silo am Rheinhafen St. Johann in Basel. Doch der Hafen wurde zugunsten des Novartis Campus aufgehoben und so gingen grosse Lagerkapazitäten verloren. Beim Evaluieren von Ersatz hat sich gezeigt, dass der beste Standort dort ist, wo sich auch die Produktion befindet.»

### Hornen auf der Kreuzung

In den letzten Jahren ist zudem der Nachschub aufgrund der klimatischen Extremereignisse nicht mehr selbstverständlich. Die langen Trocken-/Hitzeperioden im Sommer 2003 oder Sommer 2007 senkten die Pegelstände der Gewässer so stark, dass diese kaum mehr beschiffbar waren. «Ein höherer Lagerbestand vor Ort hilft, die Versorgung sicherzustellen. Zudem hat sich das Sortiment in den letzten Jahren aufgrund der verschiedenen Labels und Spezialprodukte ausgeweitet. Die höheren Kapazitäten vor Ort helfen auch in diesem Bereich», erklärt der Leiter Beschaffung.

Die Swissmill bleibt also in Zürich, baut aus und ist umso mehr auf SBB Cargo angewiesen. Und diese nimmt die Herausforderung gerne an. Christian Knecht, Leiter des Teams Regionale Cargo Produktion Zürich, ist auf diesen Einsatz stolz. «Es ist schon aussergewöhnlich, durch die halbe Stadt Zürich zu fahren. So etwas machen nicht viele.» Die Fahrten müssen aber gut geplant sein: «Wir sind jeden Tag dreimal unterwegs, von Montag bis Freitag; die erste Fahrt jeweils morgens um 5.30 Uhr mit 12 bis 13 Waggons. Es gibt fixe Zeitfenster, wann wir durchfahren dürfen. Und natürlich viele spezielle Vorschriften. Aber wir nehmen diese Herausforderung gerne an – das ist ja auch unser tägliches Brot», sagt er und schmunzelt.

Doch bevor das Brot gebacken wird, muss das Korn dafür mitten durch ein Vergnügungsviertel zur Mühle gebracht



«Wir sind jeden Tag dreimal unterwegs», sagt Christian Knecht, Leiter des Teams Regionale Cargo Produktion Zürich.

werden. Im Schritttempo dirigiert Hans Stocklin seine Maschine durch die Strassen. Er erzählt: «Gegenüber früher ist hier viel mehr los. Mehr Verkehr, mehr Fussvolk, viele neue Hotels und damit fremde Gäste; für die ist der lange Zug natürlich eine Sensation.» Und deshalb die Fahrt auch viel anspruchsvoller. «Ich muss noch mehr aufpassen, speziell auf die Fussgänger. Klar, es gibt einige, die den Zug kennen, die weichen aus. Aber andere laufen einfach zu. Und die Autofahrer haben zwar klare Stoppsignale, aber sie versuchen immer wieder, sich doch noch durchzuschlängeln.»

Rechts taucht der Prime Tower auf, das höchste Hochhaus der Schweiz. Der Rangierer Ibrahim Hajriz läuft voran und

**«Es ist schon aussergewöhnlich, durch die halbe Stadt Zürich zu fahren.»**

CHRISTIAN KNECHT, SBB CARGO

informiert den Lokomotivführer über Funk laufend über die Situation. «Warte, bis das Auto durch ist. Gut, weiter, die Strasse ist jetzt frei.» Am Prime Tower ist ein Lift, der die Leute gleich auf die Strasse entlässt. Der Zug fährt nur wenige Meter entfernt an ihnen vorbei.

Vor der grossen Kreuzung unter der Hardbrücke stoppt Stocklin. Rangierer Hajriz schaltet mit einem Schlüssel die Lichtsignalanlage um. Geduldig wartet Stocklin, bis die Ampeln für die anderen Rot zeigen. Auf der Kreuzung erklingt ein lautes Horn. Zwei Meter vor den vielen

Bars und Restaurants schalten sich im Asphalt versteckte blaue LED-Lämpchen an. Wie eine Landebahn sieht das aus.

Langsam schiebt Stocklin einen kleinen Hebel nach vorne, die «Am 843» brummt lauter – und bewegt sich. Die Augen des Lokführers sind

überall, er muss die Situation ständig unter Kontrolle haben. Wenn jetzt ein Velofahrer um die Ecke biegt, kann es brenzlig werden. Ein Autofahrer braust knapp vorbei, ohne zu schauen. «Was macht der da?!» Stocklin bremst ab: «Es ist Freitagabend, da läuft einiges. Im Sommer noch mehr, dann sitzen alle draussen. Da ist nicht mehr viel Platz zwischen Lok und Leute.» Drei Tramlinien kreuzen den Weg, der Lokführer hält an und gibt einem Tram den Vortritt.

Nach knapp 20 Minuten ist der Zug bei der Swissmill angekommen. Auf den drei Gleisen vor dem riesigen Areal stehen Waggons zum Abholen bereit. Die Lok fährt vorsichtig an die abgestellten Wagen und der Rangierleiter verkuppelt Wagen und Lok. Nach der Bremsprobe geht es zurück durch die vollen Strassen, vorbei an staunenden Menschen, die den Kopf schütteln, lachen und fasziniert Fotos des blau-roten Kolosses mitten in der Stadt Zürich machen. —



<http://bit.ly/LpmvJ>

Link zur filmischen Reportage über den Koloss von Zürich.