



Wahrsagen mit Variablen.

Der Kapazitätenplaner Joachim Joos erstellt minutengenaue Fahrpläne – zwanzig Jahre im Voraus. Die Neat wird SBB Cargo eine Spitzenposition einräumen.

Auf dem Bürotisch von Joachim Joos gibt es weder ein Zuviel noch ein Zuwenig. Ginge es auch zu Hause nach ihm, stünden dort die Legosteine Spalier. Aber das ist mit einer dreijährigen Tochter und ihren drei älteren Brüdern ein anderes Thema. Umso mehr nutzt der Kapazitätenplaner von SBB Cargo die Ruhe im Büro. Ab sieben Uhr analysiert er, bündelt und skizziert, was im Jahr 2020 auf SBB Cargo zukommt und welche Chancen der Gotthard-Basistunnel für SBB Cargo birgt. «Mit der Neat verfügt die SBB über die erste alpenquerende Flachbahn in den Alpen. Wir fahren von Hamburg bis Mailand oder Genua ohne Bergtraktion, also ohne zusätzliche Lokomotive.»

Joachim Joos plant mit seinen Analysen zwanzig Jahre und mehr voraus – ein weiter

Horizont in einer Branche, in der vorwiegend das Tagesgeschäft den Takt bestimmt.

Denken und Fahren im 2020.

Joos ermittelt, wie viele Züge pro Tag und Stunde mit welcher Geschwindigkeit auf dieser Strecke verkehren werden. «Ich erstelle auch minutengenaue Fahrpläne für das Jahr 2020», sagt er. Rückschlüsse auf den Güterverkehr berechnet er anhand von Annahmen über Zuggewicht, Zuglängen und den prognostizierten Frachttonnen. Eine Fixgröße ist der Trassenbedarf des Personenverkehrs.

«Auf der Gotthardachse ist der Güterverkehr dominant», sagt Joos. Der Güterverkehr wird in Zukunft an Wochentagen sechs Trassen pro Stunde belegen. Der Personenverkehr wird jede

Stunde einen InterCity-Zug durch den Basistunnel führen und an Wochenenden den Halbstundentakt anbieten.

Kopfgymnastik am Gotthard.

Heute fahren alle Güterverkehrsunternehmen zusammen 170 bis 180 Ganzzüge pro Tag auf der Tunnelbergstrecke durch den Gotthard. Nach der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels im Jahr 2017 sollen es bis zu 260 Züge sein, die mit einer Geschwindigkeit von 100 Stundenkilometer und einer Fracht von 1600 Tonnen das Alpenmassiv durchfahren. Diese Zahlen entnimmt Joachim Joos einer ausgeklügelten Tabelle, die er konstruiert hat: «Oben gebe ich die Menge ein, unten kommen Trassen heraus.» Eminent für die Kunden von SBB Cargo und für

das Bahnunternehmen ist: Der Planer zeigt auf, was für Taten folgen müssen. «Wir gewinnen eine Stunde Fahrzeit pro Fahrt und können höhere Kapazitäten transportieren. Das senkt die Produktionskosten.»

« Oben gebe ich die Mengen ein, unten kommen die Trassen raus. »

Joachim Joos

Joachim Joos geht von einer Produktivitätssteigerung am Gotthard um bis zu 25 Prozent aus. Diese hängt jedoch davon ab, wie sich die Verkehrsverlagerung oder die Schwerverkehrsabgabe LSWA entwickeln. Und wie sich die zusätzlichen Verkehre im Ausland verbinden lassen. SBB Cargo setzt auf grenzüberschreitende Produktion.

Pfannenfertig modernisieren.

«Wollen wir 2017 deutlich mehr Züge fahren, müssen wir sechs bis sieben Jahre früher die richtigen Lokomotiven sowie zusätzliches Rollmaterial bestellen und den Personalbedarf planen», sagt Joos. Wie ein freies Atom komme er sich manchmal vor, das zwischen Geschäftsleitung, Marketingleuten, Produktionsverantwortlichen und Studien schwebt. Dabei liegt ihm das Experimentelle, zu Hause wie im Job. Er habe den Wok eingeführt, sagt der leidenschaftliche Koch, dessen Kinder fürs Leben gerne Kraut und Knödel – «echt Bayerisches» – mögen. Die asiatischen Gerichte haben auch mit seinem Ordnungssinn zu tun. Fünf Pfannen auf dem Herd sind dem Strukturierer ein Gräuel. Eine gelungene Wokmahlzeit bedingt ein genaues Mise en place, oder wie Joachim Joos es nennt: «Man schafft vorher Ordnung.»

Text: Susanne Perren. Foto: Gian Vaitl.

Joachim Joos. Der Verkehrsbetriebswissenschaftler Joachim Joos, 47, stieg 1998 bei der Verkehrs-AG in Nürnberg als Sachbearbeiter Angebots- und Netzplanung ein. Drei Jahre später wechselte Joos als stellvertretender Betriebschef zur Baselland Transport AG. Als Diplombetriebswirt und Referent für Systemplanung nahm er zwischen 1993 und 1996 diverse Tätigkeiten wahr, bevor er 1996 als Bereichsmanager zur Bayerischen Eisenbahngesellschaft GmbH in München berufen wurde. Ab 2000 war Joos zwei Jahre als wissenschaftlicher Mitarbeiter beim Bundesamt für Verkehr tätig. 2002 übernahm er eine Stelle als Verkehrsplaner im Bereich Verkehrspolitik bei SBB Cargo. Joachim Joos wohnt mit seiner Frau und vier Kindern in Basel.