

cargo

Das Schweizer Logistikmagazin

2 | 2020

Ausgereifte Transporte

**Flexibel mit der Bahn:
Selbst in der hektischen
Erntezeit setzt fenaco auf
die Schiene.**

Ab Seite 4



18.04.2020
00:02 Uhr

Nur nachts unterwegs

Der Transport eines Transformators der Firma Felbermayr aus Linz, Österreich, nach Chippis im Kanton Wallis im April 2020 hatte es in sich: Gefahren wurde nur nachts, wenn keine Personenzüge unterwegs waren, und mit gemächlichem Tempo. Auf der Teilstrecke Birsfelden Hafen bis Sierre etwa fuhr der Zug mit 5 bis 60 km/h. An «Bord» waren vier Mitarbeitende von Felbermayr, ein technischer Kontrolleur von SBB Cargo sowie ein Mitarbeiter von SBB Infrastruktur, der sich um die Fahrleitungsausschaltungen kümmerte. Sie alle sorgten dafür, dass der 201 Tonnen schwere Transformator dank einer Verschiebevorrichtung am Wagen Hindernissen wie Signalmasten oder Zwergsignalen geschickt ausweichen konnte. Intensiv war auch die Transportplanung: Sie dauerte drei Monate und umfasste rund 100 Arbeitsstunden.

Impressum

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

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

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

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

Übersetzungen: UGZ Übersetzer Gruppe Zürich GmbH, Zürich

Druck: Hertig + Co. AG, Lyss

Redaktionsadresse: SBB Cargo, Redaktion Logistikmagazin «cargo», Bahnhofstrasse 12, 4600 Olten, cargomagazin@sbbcargo.com

Gesamtauflage: 4400 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. Abonnieren Sie das «cargo»-Magazin schweizweit kostenlos oder lesen Sie die Online-Version unter www.sbbcargo.com. Adressänderungen oder Löschung des Abonnements bitte an cargomagazin@sbbcargo.com.

Editorial



Flexibilität an allen Fronten

Liebe Leserin, lieber Leser
SBB Cargo erfüllt tagtäglich unterschiedliche Kundenbedürfnisse. Ländliche Bedienpunkte mit einer höchst unterschiedlichen Auslastung konnten mit einem neuen Bedienkonzept verknüpft werden – mehr zu diesen Getreidetransporten ab Seite 4. Auf den Grund des Neuenburgersees führt uns die nächste Geschichte: SBB Cargo fährt Aushubmaterial von Genf bis nach Neuenburg, vor Ort übernimmt das Schiff die letzte Meile. Mehr über diese Renaturierung auf Seite 16. Läuft hingegen einmal gar nichts mehr, kommt das Maintenance Control Center, kurz MCC, ins Spiel. Kann der Helpdesk nichts tun, dann rückt eine Mobile Equipe aus, um das Fahrzeug wieder flottzumachen. Begleiten Sie ab Seite 24 unsere Equipe bei ihrem Einsatz.

Seit April 2020 hat SBB Cargo einen externen Verwaltungsratspräsidenten. Im Gipfeltreffen erklären Eric Grob, Verwaltungsratspräsident, und Désirée Baer, CEO, warum SBB Cargo flexibler werden muss und was dies mit der Corona-Krise zu tun hat (Seite 12). Ebenfalls einen Blick in die Zukunft wirft der 100-Tage-Bericht von Désirée Baer. Die CEO von SBB Cargo erläutert ab Seite 20 die Herausforderungen von SBB Cargo und zeigt, mit welchen strategischen Stossrichtungen sie diese angehen will.

Spannende Lektüre wünscht

Miriam Wassmer
stv. Leiterin Kommunikation SBB Cargo

4–9 Logistik-Fokus: Getreidetransport

Mit clever kombinierten Touren befördert SBB Cargo Getreide für die Agrargenossenschaft fenaco. So kams dazu.



10–11 Auf einen Blick

In der Coronakrise ist der Notfallstab von SBB Cargo gefordert. Kurzinterview mit Leiter Martin Haller.

16–19 Kundensicht

Warum das Aushubmaterial der Firma Gesa für den Neuenburgersee wichtig ist – eine Reportage zwischen Bauschutt und Seewasser.

12–15 Gipfeltreffen

Eric Grob: «Eine bessere Kundenorientierung ist das Ziel.»



20–21 In eigener Sache

100 Tage im Amt: CEO Désirée Baer über ihren Start bei der Güterbahn.

22–23 Grenzüberschreitend

So profitieren Kunden, Transporteure und die Gesellschaft von der Automatisierung.

24–27 Mittendrin

Geht nicht gibt's nicht. Die beiden Teams des Maintenance Control Centers und der Mobilen Equipe sind da, wenn es auf der Schiene mal stockt.

28 Objekt

Er verspricht einen intelligenten Schienengüterverkehr. Wir zeigen, was der WaggonTracker alles kann.

29 Schotter

Aushub, Auszeichnung und Aluminium: News und Fakten aus der Schweizer Logistikbranche und von SBB Cargo.







Getreide auf neuen Wegen

Hier der Wunsch der Agrargenossenschaft fenaco nach flexiblen, kurzfristigen Transportmöglichkeiten während der Getreideernte. Dort die Herausforderung für SBB Cargo, ländliche Bedienpunkte rentabel zu betreiben. Die Lösung? Ein ausgeklügeltes, dynamisches Agrarkonzept mit gebündelten Verkehren.

Text: Michelle Russi Fotos: Raffael Waldner



Vom Silo auf die Schiene: Ein Bahnwagen fasst rund 60 Tonnen Getreide, mehr als doppelt so viel wie ein Lastwagen.

Sommerzeit gleich Ferienzeit? Nicht auf hiesigen Getreidefeldern. Dort herrscht Hochbetrieb, es ist Erntezeit. Jeweils von etwa Mitte Juni bis Anfang August holen die Landwirtinnen und Landwirte die angebaute Weizen-, Gersten- und Rapsenernte ein und liefern sie zur Kontrolle, Lagerung und Aufbereitung an regionale Sammelstellen. Koordiniert wird der Weitertransport von den Getreidesammelstellen zu den Endkunden in vielen Fällen durch fenaco. Als Vermarktungspartnerin der Landwirtschaft bringt die Agrargenossenschaft einheimische Rohstoffe wie Getreide sowie Lebensmittel wie Obst, Gemüse und Fleischprodukte zu den Konsumentinnen und Konsumenten. Dabei setzt fenaco seit je auch auf die Bahn – insbesondere die Geschäftseinheit «Getreide, Ölsaaten, Futtermittel» (GOF).

Stressfrei dank neuem Konzept

«In der Geschäftseinheit GOF haben wir planbares, nicht schnell verderbliches Gut. Deshalb eignet sich der Bahntransport bestens», erklärt Barbara Springer, Leiterin Ressort Strategische Entwicklung bei fenaco GOF. Wir treffen sie und

ihre Kollegin Sarah Rust vor dem Silo der LANDI im bernischen Huttwil. Hier findet an diesem Nachmittag der letzte Abtransport der hiesigen Getreideernte 2019 statt. Es ist Mitte Mai 2020. Die stressigste Zeit des Jahres steht den beiden fenaco-Vertreterinnen noch bevor: die Erntezeit im Sommer. Dann muss fenaco nicht nur einen reibungslosen schweizweiten Abtransport der Produkte von den Sammelstellen sicherstellen, sondern auch die Koordination zwischen den regionalen Disponenten und Sammelstellen, den eigenen Kunden sowie den Verantwortlichen von SBB Cargo übernehmen. Sarah Rust spricht von einer «Planung über mehrere Stufen hinweg», die sie und das Team jeweils stark fordere. Gleichzeitig betont die Leiterin des Ressorts Mahlgetreide und Ölsaaten: «Ich schaue der diesjährigen Ernte gelassen entgegen.»

Ein Grund für die Gelassenheit ist das neue Agrarkonzept, das fenaco und SBB Cargo gemeinsam erarbeitet und Anfang 2020 definitiv implementiert haben. Es basiert auf dem 2018 abgeschlossenen Pilotprojekt «lev», dessen Ziel es war, die Transporte von SBB Cargo am Beispiel von Getreidetransporten so

Das Agrarkonzept in der Praxis

Am Beispiel der kombinierten Tour vom 19. Mai 2020:

1. Abholen der Leerwagen in Biel
2. Zustellen der Leerwagen bei der LANDI Aare in Wichtrach (BE)
3. Weiterfahrt der Lok nach Langenthal (BE)
4. Zustellen neuer Leerwagen aus Langenthal bei der LANDI Region Huttwil (BE)
5. Abholen des beladenen Zugs in Huttwil
6. Transport nach Langenthal, Übergabe der Ladung in den Wagenladungsverkehr (WLW) mit Ziel Zürich
7. Weiterfahrt der Lok nach Wichtrach
8. Transport nach Thun, Übergabe der Ladung in den WLW
9. Rückführung der Lok nach Biel

einfach wie möglich zu halten («lev» ist rätoromanisch für «einfach»). Nach einer erfolgreichen Testphase im vergangenen Jahr werden die Getreidetransporte von fenaco nun in dynamischen und flexiblen Verkehren abgewickelt. Und da die Erfahrungen aus dem Sommer 2019 gezeigt haben, dass die Transporte auch während der Erntezeit funktionieren, sind an diesem Nachmittag nicht nur Barbara Springer und Sarah Rust zuversichtlich, sondern auch Mathias Lehmann und Stefan Adamus, die beiden Verantwortlichen von SBB Cargo. Die Stimmung ist gut, geradezu locker, man kennt und versteht sich bestens im Projektteam.

Clever kombinierte Verkehre

Das Agrarkonzept zeichnet sich durch Einfachheit und hohe Flexibilität aus. Die Absprache mit fenaco, die Planung und der Transport seitens SBB Cargo erfolgen aus einer Hand. Das kommt fenaco besonders während der hektischen Erntezeit zugute. In dieser Zeit meldet die Cargo-Kundin einen Auftrag fünf bis zehn Tage im Voraus an, und

«Die Vorlaufzeit für die klassische Bahnlogistik ist während der Ernte sehr knapp.»

Barbara Springer,
Ressortleiterin Strategische Entwicklung,
fenaco GOF

SBB Cargo sucht nach einer flexiblen Lösung, indem Verkehre kombiniert und gebündelt werden (siehe Box). Gerade in den landwirtschaftlichen Gebieten der Schweiz, die kein ständiges Bahnangebot und nur eine beschränkte Wagenzahl pro Transport aufweisen, kann so innerhalb weniger Arbeitstage ein Verkehrsangebot entwickelt und gebucht werden. Transportsystemplaner Mathias Lehmann sagt: «Mit dem Konzept haben wir eine First-Mile-Lösung und eine gute Ergänzung zum Wagenladungsverkehr.» Einfach ist das Konzept deshalb, weil Planung und Umsetzung aus einer Hand erfolgen und weil der zuständige Lokführer den Transport

dank Funkfernsteuerung alleine ausführen kann. Normalerweise braucht es für das Zustellen und Abholen der Bahnwagen bei den Getreidesilos zusätzlich einen Rangiermitarbeiter, der die Wagen mit einer Rangierlok zur Sammelstelle bringt respektive von dort wieder zurück zum jeweiligen SBB Bedienpunkt zieht. Dank einer Funkfernsteuerung auf der Rangierlok kann der Lokführer diese Aufgabe nun alleine ausführen.

Wie dieser Ein-Personen-Betrieb in der Praxis aussieht, zeigt Lokführer Felix Eggenschwiler dem Projektteam beim LANDI-Silo in Huttwil. Er holt die vier Bahnwagen, die gleichentags am Morgen zugestellt und in der Zwischenzeit mit je 60 Tonnen Weizen beladen worden sind, mit einer Rangierlok ab, kontrolliert die Ladung und zieht die Wagen zum nahe gelegenen Bahnhof Huttwil. In Langenthal übergibt er die Wagen in den normalen Wagenladungsverkehr (WLV) zum Endkunden in Zürich. Eggenschwiler ist einer von sechs Lokführern bei SBB Cargo, welche die erforderliche Zusatzausbildung absolviert haben und nun neben «normalen»

—————>

Das junge Projektteam pflegt einen offenen und konstruktiven Austausch.





Lokführer Felix Eggen-
schwiler zeigt, wie der
Ein-Personen-Betrieb in
der Praxis funktioniert.



fenaco im Porträt

fenaco ist eine Agrargenossenschaft mit über 100-jähriger Idee. Sie liegt in den Händen von 183 LANDI und deren gut 44 000 Mitgliedern, davon über 23 000 aktive Schweizer Bäuerinnen und Bauern. Als Vermarktungspartnerin der Landwirtinnen und Landwirte sorgt fenaco dafür, dass Schweizer Lebensmittel zu den Kunden kommen – von Obst, Gemüse und Getreide bis hin zu Fleisch und Getränken. Als Lieferantin bietet fenaco eine Palette von Produkten und Dienstleistungen, die es für eine nachhaltige, effiziente und marktorientierte Landwirtschaft braucht. Zu den bekanntesten Marken von fenaco gehören Ramseier Suisse, die Detailhändlerinnen Volg und LANDI sowie die Energieanbieterin Agrola. Die fenaco Genossenschaft beschäftigt über 10 000 Mitarbeitende und hat 2019 einen Nettoerlös von 7 Milliarden Franken erzielt.





Ländliche Bedienpunkte wie das Silo der LANDI in Huttwil werden neu in kombinierten Touren angefahren.

«Die Ernte stellte schon immer hohe Anforderungen an den WLW, in der Umstellung 2017 wie auch beim Agrarkonzept.»

Stefan Adamus,
Senior-Geschäftsentwickler, SBB Cargo

Touren auch die neuen, kombinierten Touren fahren dürfen. Dem Lokführer gefällt es, er hat sich freiwillig für die Ausbildung gemeldet. «Es ist eine schöne Abwechslung, mal etwas anderes.»

Bedienpunkte flexibel bedienen

Das neue Transportkonzept von fenaco und SBB Cargo ist auch im Zuge der Bedienpunkteüberprüfung im Jahr 2018 entstanden. Damals hatte sich herausgestellt, dass viele der ländlichen Bedienpunkte von fenaco im WLW im Hinblick auf die Bilanz des ganzen Jahres nicht mehr wirtschaftlich betrieben werden konnten. Rund 40 Prozent der abtransportierenden Mengen über diverse Bedienpunkte standen damals zur Diskussion, wie Barbara Springer erklärt. «Das war sehr viel und betraf auch einige für uns wichtige und grosse Bedienpunkte.» Eine neue Lösung war gefragt. Eine einfache und individuelle Lösung, die es fenaco weiterhin erlauben würde, den Grossteil ihrer Getreidetransporte mit der Bahn zu befördern. Denn: Der hohe Anteil an Schienentransporten war und ist für die fenaco Gruppe selbst ein wichtiges Unternehmensziel.

Die Idee, einzelne Sammelstellen in nur einer Tour anzufahren und die Verkehre damit dynamisch zu organisieren, schien wie gemacht für fenaco, eine Kundin von SBB Cargo, die schnell und flexibel auf unterschiedliche

Transportmengen reagieren muss. «Eigentlich ist eine derart hohe Flexibilität und Kurzfristigkeit keine geeignete Voraussetzung für die Bahn», sagt Sarah Rust, «doch in enger Zusammenarbeit mit SBB Cargo haben wir eine Lösung geschaffen, die sogar in der kaum planbaren Erntezeit funktioniert.» Die Kunden jedenfalls hätten von der Umstellung auf das neue Agrarkonzept nichts gemerkt – ein positives Zeichen für die Ressortleiterin. Ein weiterer Vorteil: Für die Sammelstellen ist die Auslieferung per Bahn besser planbar als jene per Lastwagen. Die Verantwortlichen vor Ort wissen genau, wann ein Zug beim Silo ankommt und wie viel Zeit für das Beladen der Wagen zur Verfügung steht.

«Mut wurde belohnt»

Hört man dem Projektteam zu, könnte man denken, das Agrarkonzept laufe bereits einwandfrei. Gibt es keine Stolpersteine, keine Herausforderungen? «Doch», entgegnet Barbara Springer, «früher im WLW gab es sehr klare Strukturen, die fehlen uns aktuell noch.» Eines der Hauptziele sei es denn auch, von den «Hauruckübungen» wegzukommen und künftig besser und langfristiger zu planen. Das sehen auch Mathias Lehmann und Stefan Adamus von SBB Cargo so. Beide loben die enge, direkte und konstruktive Zusammenarbeit mit fenaco. «Das gesamte Projektteam ist stets lösungsorientiert, auch wenn es mal holpert», sagt Senior-Geschäftsentwickler Stefan Adamus. «Es hat viel Mut gekostet, damals das lev-Projekt und nun das neue Agrarkonzept zu etablieren, doch dieser Mut wurde belohnt.»



Sie sind überzeugt vom neuen Agrarkonzept: Mathias Lehmann und Stefan Adamus von SBB Cargo sowie Barbara Springer und Sarah Rust von fenaco (v.l.).

Gemeinsam durch die Krise

Als der Bund die ersten Massnahmen gegen die Ausbreitung des Coronavirus trifft, wird der Notfallstab von SBB Cargo aktiv. Die wichtigsten Entscheidungen bis Ende Mai 2020 im Überblick.

Text: SBB Cargo Interview: Alexander Jacobi

28.02. Aufgrund der aktuellen Lage und der Ausbreitung des Coronavirus stuft der Bundesrat die Situation in der Schweiz gemäss Epidemiegesetz als «besondere Lage» ein und verbietet Grossveranstaltungen mit mehr als 1000 Personen ab sofort.

04.03. Das Bundesamt für Gesundheit (BAG) empfiehlt, ab sofort auf das Händeschütteln zu verzichten, nach Möglichkeit im Homeoffice zu arbeiten, Sitzungen virtuell abzuhalten und strikte die Hygienemassnahmen des BAG einzuhalten.

13.03. Der Bundesrat verbietet ab 16. März den Präsenzunterricht an Schulen, empfiehlt, auf die Benützung des ÖV und auf Reisen ins Ausland zu verzichten. Versammlungen von mehr als 100 Personen werden verboten, und die Schliessung von Detailhandelsgeschäften, sofern sie nicht Lebensmittel führen, wird verordnet.

29.04. Der Bundesrat entscheidet, ab dem 11. Mai Läden, Restaurants, Märkte, Museen und Bibliotheken zu öffnen und den Unterricht in Primar- und Sekundarschulen zuzulassen. Homeoffice wird bis auf Weiteres empfohlen.

03.03. Einberufung des Notfallstabs SBB Cargo unter der Leitung von Martin Haller mit den Bereichen Ereignis- und Operationsmanagement, Transporte, Produktion, Planung und Netzentwicklung, Kundenservice, Asset Management (Rollmaterial, Werkstätten), Sicherheit und Kommunikation.

04.03. Der Notfallstab ordnet die räumliche und zeitliche Trennung von Teams an. Für die Mitarbeitenden wird Desinfektionsmittel zur Verfügung gestellt.

13.03. Empfehlung des Notfallstabs SBB Cargo: Sofern dies nicht schon der Fall ist, soll die Verwaltung ausschliesslich im Homeoffice arbeiten und Sitzungen digital durchführen.

16.03. In Absprache mit dem Bundesamt für wirtschaftliche Landesversorgung (BWL) gilt für den Schienenverkehr: Fokus auf Lebensmittel des täglichen Bedarfs richten.

19.03. Im Vordergrund steht das Bewahren des neuen Alltags. Weitere Priorisierungen der Landesversorgung werden mit dem Bundesamt für Landwirtschaft abgestimmt. Als erste Priorität gelten medizinische Güter, Versorgungsmaterial der Armee, Lebensmittel (inkl. Getreide), Mineralöl, Brennstoffe sowie die Brief- und Paketpost. Alle übrigen Güter gelten als zweite Priorität.

20.03. Der Krisenstab SBB übernimmt die Lagebeurteilung innerhalb der SBB und koordiniert als Sprachrohr den gesamten öffentlichen Verkehr.

23.03. Versand von Schutzmaterial an die Mitarbeitenden in der Fläche und an jene der Serviceanlagen. Entwicklung von Basis- und Worst-Case-Szenarien für alle Bereiche innerhalb von SBB Cargo.

30.03. Erarbeitung einer Priorisierungsregelung der Kapazitätsnutzung in der Instandhaltung zwischen dem Personen- und dem Güterverkehr.

15.04. Das Notfall- und Krisenmanagement SBB hat entschieden, das Angebot im öffentlichen Verkehr in drei Schritten hochzufahren, nämlich per 27. April, 11. Mai und 8. Juni.

21.04. Bei einer ersten Lockerung des Lockdown rechnet die SBB mit einer generellen Tragepflicht von Hygienemasken. Allein für SBB Cargo wurden bis jetzt insgesamt 187 000 Masken geliefert.

Tiefer geblickt



Martin Haller ist einer von mehreren Leitern des Notfallstabs von SBB Cargo, die sich im Turnus ablösen.

«Trotz Pandemie konnten wir alle Verkehre fahren.»

Wie gut waren Sie auf die Coronavirus-Pandemie vorbereitet?

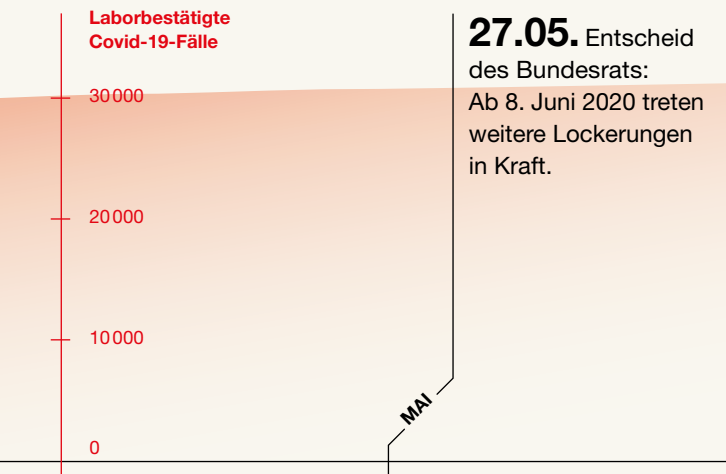
Wir haben unseren Notfallstab zu einem Zeitpunkt aktiviert, als der Betrieb von SBB Cargo noch unter völlig normalen Voraussetzungen lief. Wir wollten vorbereitet sein auf das, was kommen könnte – zum Beispiel auf den Fall, dass ein Grossteil der Lokführer pandemiebedingt ausfiele, sei es wegen Erkrankung oder wegen einer verordneten Quarantäne. Unsere Vorbereitungen waren so umfangreich, dass die normale Organisation sie wohl schwer hätte bewältigen können. Es brauchte dazu den Notfallstab. Unter anderem ist der Bedarf an Koordination mit diversen anderen Stellen sehr gross. So war auch das Bundesamt für wirtschaftliche Landesversorgung einbezogen, weil SBB Cargo lebenswichtige Güter transportiert. Intern haben wir dann auch Desinfektionsmittel beschafft sowie räumliche und zeitliche Trennungen verschiedener Teams umgesetzt. Uns war bewusst, wie kritisch es wäre, wenn nur schon 15 bis 20 Prozent des Personals fehlten.

Wie haben Sie die Zeit der Krise erlebt?

Es war eine spezielle Zeit. Teilweise war es belastend, schnell Entscheide fällen zu müssen, auch wenn die Faktenlage dürrftig war. Wer gehört zu einer Risikogruppe? Müssen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu Hause bleiben? Dürfen sie zu Hause bleiben, wenn sie sich sonst gefährdet fühlen? Wir haben rasch Home-working angeordnet, ohne zu wissen, ob das überzogen war. Wir haben in unserer Leitstelle im Gebäude Aarepark in Olten die vorbereiteten räumlichen Trennungen umgesetzt, denn ein einziger Covid-19-Fall dort hätte die ganze Leitstelle lahmgelegt und damit auch unsere Verkehre. Richtig zu kommunizieren, war anspruchsvoll. Ich bin froh, dass wir im Notfallstab effizient zusammenarbeiten konnten und die Unterstützung der Geschäftsleitung hatten.

Was haben Sie bis jetzt aus der Krise gelernt?

Persönlich ist mir einmal mehr aufgefallen, wie enorm engagiert die Mitarbeitenden von SBB Cargo sind und wie viel Know-how vorhanden ist. Nur so war es zu schaffen, dass keine Verkehre pandemiebedingt ausgefallen sind. Als Unternehmen haben wir gelernt, wie wir mit so einer noch nie da gewesenen Situation umgehen. Erfreulich war, dass die Zusammenarbeit mit externen Stellen wie Behörden und Kunden sehr partnerschaftlich und von gegenseitigem Verständnis geprägt war.



27.05. Entscheid des Bundesrats:
Ab 8. Juni 2020 treten weitere Lockerungen in Kraft.

05.05. Das ab 11. Mai innerhalb der SBB und im öffentlichen Verkehr gültige Schutzkonzept wird präzisiert. Persönliche Schutzmassnahmen wie Handschuhe oder Masken kommen nur zum Einsatz, wenn keine anderen Massnahmen möglich sind.

27.05. Für die SBB gilt: 25 Prozent des gesamten Büropersonals können an den Arbeitsplatz zurückkehren.

Mehr Informationen zum Jahr 2020 bei SBB Cargo:





«Die Güterbahn muss flexibler werden.»

SBB Cargo hat in der Coronakrise flexibel reagiert, sollte jedoch diese Fähigkeit auch in den Alltag mitnehmen. Der neue Verwaltungsratspräsident Eric Grob und Désirée Baer, seit März 2020 CEO von SBB Cargo, reden über die Ziele der neuen Führung, den Partner Swiss Combi und über die Gemeinsamkeiten von Golf und Güterwagen.

Interview: Stefan Boss Fotos: Severin Nowacki

Herr Grob, Sie haben das Verwaltungsratspräsidium bei SBB Cargo in stürmischen Zeiten übernommen. Wie ist das Unternehmen aufgestellt, um die Wirtschaftskrise zu meistern, die Corona verursacht?

Eric Grob: Alle Transportunternehmen wurden von der Coronakrise hart getroffen, so viel steht fest. In der Krise hat SBB Cargo jedoch bewiesen, dass sie sehr flexibel auf Kundenbedürfnisse eingehen kann. Dies zeigte sich z.B. mit der raschen Bereitstellung von zusätzlichen Kapazitäten für die dringend notwendige Landesversorgung. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter habe ich als sehr motiviert und offen für Anpassungen wahrgenommen, und dies ist eine gute Voraussetzung, um mit dieser Krise umzugehen. Ich denke, dass wir in Zukunft weiter auf diesem Weg voranschreiten sollten. Eine Lehre aus der Krise ist bestimmt, dass wir Dinge manchmal ändern können, die davor als nicht veränderbar galten.

Frau Baer, Sie sind seit Anfang März CEO von SBB Cargo. Sie haben sich Ihren Einstand wohl anders vorgestellt?

Désirée Baer: Sicherlich. Ich konnte sehr viele Kolleginnen und Kollegen noch nicht persönlich kennenlernen. Aber wie Eric Grob sagt, hat die Krise auch ihr Gutes: So konnten wir die Wichtigkeit des Schienengüterverkehrs für die Landesversorgung mit Lebensmitteln und Wirtschaftsgütern zeigen. Dies war ein wichtiges Signal für die Politik, aber auch innerhalb des SBB Konzerns. Unsere Kunden sagen uns ja immer wieder, dass wir nicht flexibel seien. Nun durften wir von unseren Kunden Komplimente und Dankeschöns entgegennehmen für unsere Flexibilität. Wir müssen alles daransetzen, um diese Fähigkeit in den Alltag nach Corona mitzunehmen.

Grob: Wir befinden uns grundsätzlich in Konkurrenz zum Lastwagenverkehr, und der ist von sich aus deutlich flexibler. Deshalb sind erhöhte Geschwindigkeit und Flexibilität eine wichtige Voraussetzung für den nachhaltigen Erfolg von SBB Cargo.

Konnte SBB Cargo unter dem Strich in den Monaten des Lockdown weniger Volumen transportieren als im Vergleich zum Vorjahr?

Baer: Ja, deutlich weniger. Es gab zwar mehr Transporte von Lebensmitteln; sie konnten die Ausfälle bei den Industriegütern jedoch nicht ausgleichen. Das kann sich aber schnell wieder ändern.

Die SBB ist zwar nach wie vor mit zwei Personen im Verwaltungsrat von SBB Cargo vertreten, doch zum ersten Mal wird mit Ihnen, Herr Grob, das VR-Präsidium durch einen unabhängigen Vertreter ausgeübt. Was bringt dies den Kunden?

Grob: Meine Aufgabe und die der zwei anderen neuen Verwaltungsräte von Swiss Combi ist es, verstärkt die Sicht der Kunden sowie zusätzliches Logistik- und Transport-Know-how einzubringen, um die Zielvorgabe der Eigenwirtschaftlichkeit von SBB Cargo zu erreichen. Die Frage also, was Kunden erwarten und welche neuen Angebots-, Preis- und Servicemodelle sie gerne haben möchten. Das relativ starre Netz im Wagenladungsverkehr ist eventuell nicht in jeder Situation das geeignete Angebot, um die Kundenbedürfnisse zu befriedigen.

Sie haben vorhin die Bedeutung der Flexibilität in der Logistik betont, Frau Baer. Was heisst das für den Wagenladungsverkehr? Wird es in Zukunft noch Bedienpunkte geben?

Baer: Ja, in der Coronakrise ist der Wagenladungsverkehr nur wenig zurückgegangen. Die Bedienpunkte müssen wir aber der Nachfrage der Kunden anpassen. Das ist etwas, das wir kontinuierlich machen müssen in Absprache mit den Kunden und Kantonen.

«In der Coronakrise konnten wir zeigen, wie wichtig die Bahn für die Landesversorgung ist.»

Désirée Baer,
CEO von SBB Cargo

Grob: Es geht um die Frage, wie viele starre Strukturen, also Bedienpunkte, und wie viele flexible Strukturen es braucht, um die Waren zu den Kunden zu bringen. Genau solche strategischen Fragen müssen wir kritisch diskutieren.

Der Bahntransport ist ja deutlich ökologischer als der Strassentransport. Wie wollen Sie diesen Vorteil noch besser nutzen?

Grob: Der Bahntransport verursacht rund siebenmal weniger CO₂ als der Transport auf der Strasse. Auch redet man ja oft von der Verlagerung im alpenquerenden Nord-Süd-Verkehr, aber kaum von der





Neue Führung mit klaren Zielen: Désirée Baer und Eric Grob bringen frischen Wind und Know-how in die Geschäftsleitung.

Verlagerung des Binnenverkehrs auf die Schiene. Umwelt- und Klimaschutz sind langfristige Trends, und ihre Bedeutung wird in den nächsten 20 bis 30 Jahren noch deutlich zunehmen. In diesem Bereich hat die Bahn einen klaren Vorteil, und sie sollte diesen Vorzug in Zukunft auch stärker betonen. Erfreulicherweise gibt es auch erste Kunden, welche unter anderem deswegen von der Strasse auf die Bahn umsteigen – beispielsweise der Paketdienstleister DPD, der seine Logistik angepasst hat.



Mehr Informationen zur Zusammenarbeit mit DPD.

Die Beteiligung der vier Logistikfirmen Planzer, Camion Transport, Bertschi und Galliker an SBB Cargo zu 35 Prozent wurde inzwischen von der Wettbewerbskommission genehmigt. Bringen diese Firmen SBB Cargo mehr Aufträge?

Baer: Die vier Unternehmen haben uns ja schon vorher Aufträge gegeben. Wo es für sie sinnvoll ist, werden sie es auch weiterhin tun. Aber sie wollen dies natürlich selbst entscheiden. Wir können aber prüfen, ob wir gemeinsam mit unseren Partnern in Zukunft neue Logistikkösungen anbieten können, damit unsere Kunden von umfassenderen Logistikkösungen profitieren. Es geht also mehr um das Know-how zu Logistik und Transportketten, das die vier Logistikfirmen einbringen.

Haben andere Firmen, die nicht zu Swiss Combi gehören, keinen Nachteil, wenn sie künftig bei SBB Cargo Transportleistungen buchen?

Grob: Nein, absolut nicht. Sie können vielmehr vom besseren Know-how profitieren, das SBB Cargo dank der neuen Logistikpartner bekommt. Die Preise sind abhängig vom Volumen und vom gewünschten Service-Level und sind gesetzlich vom

Preisüberwacher kontrolliert. Daher spielt es bei den Preisen absolut keine Rolle, ob ein Unternehmen an SBB Cargo beteiligt ist oder nicht.

Sie haben SBB Cargo zwischen 2008 und 2016 als Partner beim Beratungsunternehmen McKinsey beraten. Ging es dabei vor allem um Restrukturierungen?

Grob: Mehrheitlich ging es nicht um Restrukturierungen. Wir betreuten zum Beispiel vor 10 Jahren die Ausgründung von SBB Cargo International, der Tochterfirma der Güterbahn fürs internationale Nord-Süd-Geschäft. Wir befassten uns stark mit

«Die Kundenorientierung müssen wir noch stärker im Unternehmen verankern.»

Eric Grob,
Verwaltungsratspräsident von SBB Cargo

strategischen Fragen und damit, wie diese neue Firma am Markt auszurichten ist, damit sie eigenwirtschaftlich im Markt bestehen kann. Mit dem externen Partner (Hupac), der sich mit 25 Prozent an der Firma beteiligte, konnte zusätzliche Marktexpertise ins Boot geholt werden, so wie das jetzt bei SBB Cargo geschah. Mittlerweile ist SBB Cargo International im Markt erfolgreich und konnte ihr Volumen steigern – Ähnliches hoffen wir jetzt bei SBB Cargo zu erreichen.

Haben Sie einen Bezug zu Romandie oder Tessin?

Grob: Meine Mutter stammt aus dem Kanton Fribourg, daher verstehe ich die Kultur unserer französischsprachigen Schweiz sehr gut. Das Tessin

kenne ich dagegen nur von schönen Ferien. Immerhin habe ich zwei Jahre in Norditalien gelebt und dabei die südländische Mentalität schätzen gelernt.

Wie kann SBB Cargo noch schneller werden? Geschieht dies vor allem über Innovationen wie die automatische Kupplung der Wagen und die automatische Bremsprobe?

Baer: Ja, das sind sehr wichtige Innovationen. Die automatische Bremsprobe wird in der Schweiz gegen Ende Jahr pilotiert. Wir sind sehr froh, dass nun auch europäische Bahnen wie DB Cargo und die SNCF Fret bei der automatischen Kupplung mitmachen. Begünstigt wurde diese Entwicklung durch den Green Deal der EU-Kommission – die EU möchte ja bis 2050 klimaneutral werden und spricht dafür viel Geld. Der Güterverkehr ist europäisch aufgesetzt, und es wäre schwierig, wenn die Schweiz allein geblieben wäre. Die Geschwindigkeit des Güterverkehrs wird heute durch den Regionalverkehr stark eingeschränkt, da Regionalzüge sehr oft anhalten. Die Prioritätenordnung soll nun ändern und der Güterverkehr vor dem Regionalverkehr eingeplant werden. Das wirkt sich positiv auf unsere Geschwindigkeit aus.

Herr Grob, Sie sind Finanzchef der Firma Greenreb, die Hallengolf in Mitteleuropa populär machen will. Gibt es etwas, was man aus dem Golf fürs Logistikgeschäft lernen kann? Vielleicht den Umgang mit Handicaps?

Grob: Nein, bei Greenreb geht es nicht um Hallengolf. Greenreb ist Lizenznehmer von Topgolf, die einzigartige, technologiebasierte Unterhaltungsanlagen baut, um den Gästen eine aussergewöhnliche Erfahrung aus Sport, Essen, Trinken und Musik zu bieten. Über 20 Millionen Gäste (mehrheitlich Nichtgolfer) haben im letzten Jahr Topgolf weltweit besucht, und wir wollen diese neue Unterhaltungserfahrung nun Gästen aus der DACH-Region zugänglich machen. Ich selbst spiele übrigens auch kein Golf. Auch Topgolf muss – analog SBB Cargo – ihren Kunden einen Mehrwert bieten, sonst würden diese nicht wiederkommen. Diese Kundenorientierung ist in der Entertainmentindustrie deutlich stärker verankert als aktuell noch bei SBB Cargo, doch dieses «Handicap» adressieren wir bereits.

Haben Sie auch schon Golf gespielt, Frau Baer – oder welche Sportart mögen Sie?

Baer: Ich spiele Golf, aber eher draussen. Wenn man nicht so gut spielt – was auch eine Zeitfrage ist –, hat man dort allerdings weniger Erfolgserlebnisse (lacht).

Die Gesprächspartner



Désirée Baer ist seit März 2020 CEO von SBB Cargo. Ab Anfang 2017 war sie Chefin der Securitrans, die mit knapp 1000 Mitarbeitenden für Sicherheit in Bahnhöfen und auf Baustellen sorgt. Zuvor war sie während sieben Jahren Mitglied der Geschäftsleitung von SBB Infrastruktur und dort für verschiedene Bereiche zuständig, darunter Flottenmanagement, Produktion, Logistik, Einkauf, Verkauf und IT. Baer ist diplomierte Betriebswirtin HSG und verfügt über Führungserfahrung aus der Unternehmensberatung und als Geschäftsführerin eines Start-ups.

Eric Grob ist seit April 2020 Verwaltungsratspräsident von SBB Cargo und ersetzt Andreas Meyer (ehemals CEO SBB). Ab September 2019 war Grob bereits Verwaltungsrat der Güterbahn. Er wuchs im Raum Zürich auf und ist seit April 2019 Finanzchef der Firma Greenreb, die Anlagen für Golf und Entertainment baut. Zwischen 2008 und 2016 beriet er SBB Cargo als Partner beim Beratungsunternehmen McKinsey. Grob ist diplomierter Betriebswirt HSG.



So geht Win-win

Von der Genfer Agglomeration auf den Grund des Neuenburgersees: Für den Transport von Aushubmaterial setzt die Firma Gesa auf Bahn und Schiff. Die Zusammenarbeit ist ein klares Bekenntnis für die nachhaltige Bauwirtschaft.

Text: Karin Rechsteiner **Fotos:** Fred Merz

Félix Baiche von Gesa will mit den beiden direkten Bahnanschlüssen in Montfleury und Genf La Praille die Schiene weiter voranbringen.



Es ist ein spektakulärer Anblick: Der Schiffsbauch der «Concise» öffnet sich langsam. Das Seewasser sprudelt herauf, während das Aushubmaterial in die Tiefe sinkt. Am Grund des Neuenburgersees endet die Reise des Materials von der Genfer Firma Gravières d'Epeisses (Gesa). Der knapp 100 Kilometer lange Weg dorthin ist eine logistische Meisterleistung. Und ein Gewinn für die Umwelt: Der Gütertransport mit der Bahn ermöglicht Einsparungen von rund 2000 Tonnen CO₂ und circa 20 000 Lkw-Fahrten im Jahr.

Glücksfall Renaturierung

Am Anfang stand der Wunsch von Gesa nach einer nachhaltigen Lösung für die nicht weiter verwertbaren Materialien. Rechtlich ist die Rede von unverschmutztem Aushub- oder Ausbruchmaterial, kurz Bauabfall Typ A. Das Problem: Das Unternehmen hatte weit mehr «Abfall» als Möglichkeiten zur Lagerung im Kanton Genf.

Die Lösung kam Ende 2017 von SBB Cargo: Im Neuenburgersee baut Sables et Gravières La Poissine seit über 40 Jahren jährlich gegen 340 000 Tonnen Kies und Sand vom Seegrund ab. 2012 erhielt sie den Auftrag des

Kantons Waadt für die Renaturierung. Ziel ist es, den See und die Uferregionen in den Zustand vor der Kiesentnahme zurückzusetzen. Deshalb schüttet das Unternehmen den See pro Jahr mit 250 000 Tonnen Material wieder auf – dafür geeignet ist Abfall Typ A. Und da war sie, die Win-win-Lösung.

Team- und Präzisionsarbeit

Die Schlüsselrolle beim Umsetzen dieses Projekts mit Bahn und Schiff übernahm bei SBB Cargo Projektleiter Éric Wichoud mit Key Account Manager Jacques Cottet. «Dieses Projekt ist einzigartig und hat eine intensive Vorbereitung erfordert», erklärt Wichoud, Owner Ingénieur Baulogistics. Seit 2018 läuft nun der regelmässige Gütertransport durch die Westschweiz. SBB Cargo holt die Wagen in Genf La Praille oder Vernier-Meyrin bei Gesa ab und fährt sie nach Onnens am Neuenburgersee.

Und dort stehen wir frühmorgens an einem regnerischen Dienstag: Das Lichtsignal blinkt, der Güterzug Nummer 68027 fährt auf Gleis 3 in den Bahnhof von Onnens ein. Mit lautem Quietschen bringt der Lokomotivführer von SBB Cargo den Zug zum Stehen.

«Die Nachhaltigkeit ist Teil unserer Unternehmenskultur, deshalb setzen wir auf die Schiene.»

Félix Baiche,
Gravières d'Epeisses





Projektleiter Éric Wichoud betreut die operative Umsetzung der Transporte von Genf nach Onnens seit der ersten Fahrt 2018 – mit viel Herzblut und grösster Präzision.

Der Cargo-Lokführer fährt den Zug von Genf nach Onnens, hier holt ein Lokführer von Sables et Graviers La Poissine die Komposition mit einer Diesellok ab.



Auf dem Firmengelände von Sables et Graviers La Poissine werden die Wagen entladen und per Lastwagen in den Hafen transportiert.

Thibaut Schönhardt, Betriebsleiter in spe, ist ausgebildeter Baumaschinenführer, Lokführer und Kapitän.

Zahlen und Fakten

Gesa konnte 2019
mit der Bahn knapp

20 000

Lkw-Fahrten oder

1949

Tonnen CO₂ einsparen.



Auf dieser mobilen Plattform baut Sables et Gravieres La Poissine Kies und Sand aus dem Neuenburgersee ab, pro Jahr sind es rund 340 000 Tonnen – bislang war noch kein Goldstück dabei.

14 Wagen, 750 Tonnen Fracht. Hier übernimmt Sables et Gravieres La Poissine und zieht die Komposition auf das Firmengelände. Während die Wagen dort entladen werden, erklärt uns der stellvertretende Betriebsleiter Thibaut Schönhardt: «Wir arbeiten an einem überirdischen, elektrischen Förderband für den Transport zum Schiff.» Bis dieses realisiert ist, wird die Fracht mit einem Muldenkipper die letzten Meter in den Hafen hinuntergefahren.

Vor Beginn der Coronakrise fuhren wöchentlich sechs Güterzüge mit je 750 Tonnen Material von Genf oder Vernier nach Onnens. Ein Schiff fasst knapp 400 Tonnen Material. Pro Zug braucht es zwei Schifffahrten, um das Material auf den See hinauszubringen. Nach einer Phase des reduzierten Betriebs aufgrund der Coronavirus-Pandemie im Frühling wurde die Zahl der Züge ab Juli sogar noch erhöht. Es ist eine anspruchsvolle Logistikkette. Die regelmässigen Fahrpläne seien ein Segen, sagt Gesa-Betriebsleiter Félix Baiche – und manchmal ein Fluch. «Eine Lastwagenfahrt kann ich kurzfristig absagen oder verschieben, beim Zug ist dies nicht so einfach möglich.»

Gelebte Nachhaltigkeit

Die grossen, regelmässigen Transportvolumen geben den beiden Firmeneine stabile Auslastung und Planungssicherheit. Gesa ist zufrieden mit der Zusammenarbeit. Das Unternehmen könnte das Material günstiger per Lastwagen nach Frankreich exportieren, aber die Nachhaltigkeit ist Teil der Unternehmenskultur. «Auch wenn die Transportkosten mit der Bahn hoch sind und die

«Mit dieser Zusammenarbeit können wir den Kreislauf von Abbau und Renaturierung schliessen.»

Thibaut Schönhardt,
Sables et Gravieres La Poissine

Organisation streng, unser ökologischer Fussabdruck ist uns wichtig, wir investieren in die Zukunft», erklärt Baiche. Auf dem Platz Genf seien sie bisher noch die einzigen, die klar auf die Schiene setzen würden, und sie hoffen, dass die

Kosten sinken werden. «Wir haben bereits die Infrastruktur, und die Prozesse sind eingespielt.»

Es ist geschafft: Das Frachtschiff Concise läuft aus dem kleinen Hafen am Neuenburgersee aus. Der Kapitän navigiert das 45 Meter lange und 300 PS starke Schiff zur Entladezone in Ufernähe. Dann drückt er den Knopf. Und während 400 Tonnen Bauabfall Typ A auf den Grund des Neuenburgersees sinken, laufen bei Gesa in Genf bereits die Vorbereitungen für den nächsten Zug.

Puls der Schweizer Wirtschaft

CEO Désirée Baer legt nach 100 Tagen im Amt ihre strategischen Stossrichtungen für SBB Cargo vor. Die Güterbahn verfolgt den Weg der Sanierung und der Weiterentwicklung konsequent weiter, um eine nachhaltige Eigenwirtschaftlichkeit zu erreichen. Zudem will SBB Cargo stärker auf Kundenbedürfnisse eingehen und ihre Anpassungsfähigkeit für Veränderungen am Markt verbessern.

Text: Miriam Wassmer, SBB Cargo

Am 1. März 2020 hat Désirée Baer die Leitung von SBB Cargo übernommen. Die ersten 100 Tage ihres Wirkens waren damit auch stark von Covid-19 und den damit verbundenen Einschränkungen geprägt. Wie Baer anlässlich ihrer Medienkonferenz Anfang Juli bestätigte, hat die Krise finanzielle Spuren hinterlassen. SBB Cargo hat – wie die restliche Branche – Verkehrseinbrüche erlitten und ist mit Mengeneinbrüchen von 10 bis teilweise bis zu 20 Prozent konfrontiert,

verknüpft mit dem entsprechenden Umsatz- und Ergebnisverlust. Die Güterchefin hofft auf eine v-förmige Entwicklung der Konjunktur – erste zaghafte Anzeichen für eine Erholung sind in der Schweiz bereits sichtbar.

Doch die Coronakrise hat auch neue Seiten von SBB Cargo zutage gefördert: Die Güterbahn ist ein wichtiger Pfeiler der Landesversorgung und hat flexibel auf veränderte Kundenbedürfnisse reagiert. Mitarbeitende von SBB Cargo haben mit grossem Einsatz

rasch zusätzliche Kapazitäten für kurzfristige Transporte des Detailhandels bereitgestellt, freut sich Désirée Baer. Trotz Krise konnten auch Transporte auf die Schiene verlagert werden. Bahntransporte und Flexibilität – das scheint sich auf den ersten Blick zu widersprechen. Baer betont: «Diese Flexibilität und das Tempo wollen wir auch nach Corona beibehalten.»

Kapazitätsauslastung und Angebot

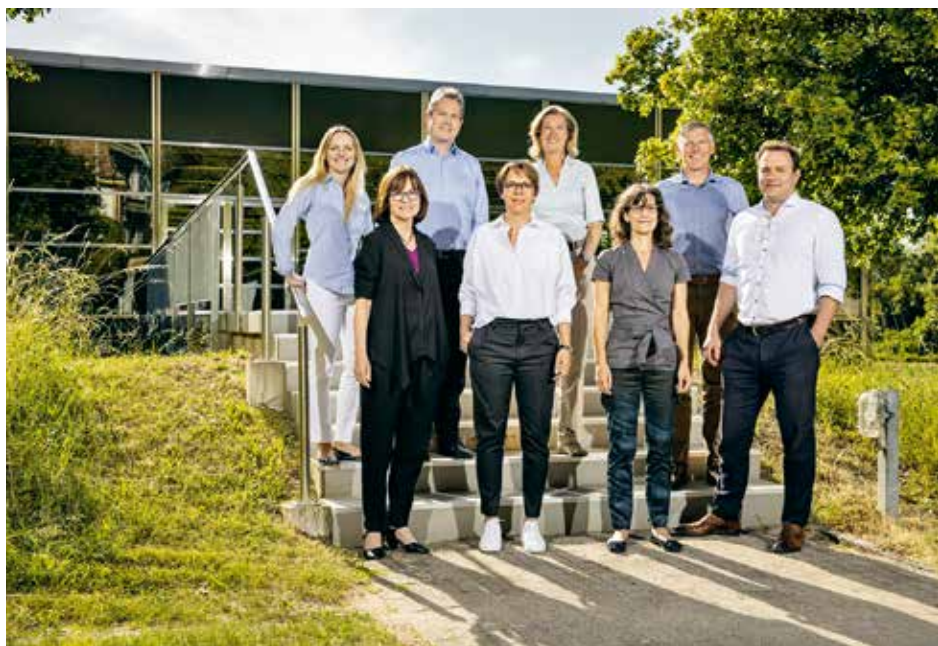
In ihrem 100-Tage-Bericht hält die CEO fest, dass das Unternehmen die finanzielle Nachhaltigkeit bis heute nicht erreicht hat, trotz grosser Anstrengungen in den vergangenen Jahren. Durch die Coronakrise und den damit verbundenen Konjunkturreinbruch erhöht sich der finanzielle Druck nun weiter. Erschwerend kommt unter anderem hinzu, dass das Produktionssystem von SBB Cargo nur langsam auf Veränderungen reagieren kann. Somit wird das Unternehmen gemäss Désirée Baer den unterschiedlichen Kundenbedürfnissen zu wenig gerecht und kann Entwicklungen am Markt nicht rasch genug nachvollziehen.



Désirée Baer: «Nur wenn wir eigenwirtschaftlich sind, ist die Reinvestitionsfähigkeit von SBB Cargo sichergestellt.»

Um die Flexibilität und die Rentabilität zu steigern, legt SBB Cargo den Schwerpunkt auf drei strategische Stossrichtungen:

- **Stärkere Ausrichtung auf spezifische Kundenbedürfnisse:** Damit soll die Wettbewerbsfähigkeit von SBB Cargo gestärkt, die Kundenbindung erhöht und die Anpassung der Reaktionsgeschwindigkeit an ein verändertes Umfeld verbessert werden. Die Partnerschaft mit Swiss Combi wird die Marktfähigkeit und das kundenspezifische Logistik-Know-how von SBB Cargo weiter erhöhen.
- **Konsequente Verfolgung der Eigenwirtschaftlichkeit:** Der von dem Gütertransportgesetz und dem Eigner vorgegebene finanzielle Grundsatz wird konsequent umgesetzt. Das bedingt unter anderem eine kontinuierliche Optimierung des Transportnetzes gemäss den Anforderungen des Marktes. «Nur wenn wir eigenwirtschaftlich sind, ist die Reinvestitionsfähigkeit von SBB Cargo sichergestellt, um in Mitarbeitende, die Flotte und Innovationen investieren zu können», erklärt CEO Désirée Baer.
- **Ökologische Vorteile nutzen:** Der Schienengüterverkehr in der Schweiz braucht bezogen auf seine Transportleistung im Vergleich zum Lastwagen siebenmal weniger Energie und stösst elfmal weniger Klimagas aus. Auch beim Flächenverbrauch hat der Schienengüterverkehr mit einem siebenmal kleineren Bedarf im Vergleich zur Strasse die Nase vorn. Désirée Baer hält fest, dass diese Vorteile sowie die Wettbewerbsfähigkeit wesentlich sind für die Verkehrsverlagerung, aber auch für die nachhaltige, ressourcen- und klimaschonende Ausrichtung der Lieferketten.



Die Geschäftsleitung von SBB Cargo

Hintere Reihe (v.l.): Jasmin Bigdon (Leiterin Asset Management), Stefan Spiegel (Leiter Finanzen), Désirée Baer (CEO), Markus Streckeisen (Leiter Vertrieb / Chief Transformation Officer)
Vordere Reihe (v.l.): Eveline Mürner (Leiterin Human Resources), Isabelle Betschart (Leiterin Produktion), Miriam Wassmer (stv. Leiterin Kommunikation), Andreas Blum (Leiter IT/Digitalisierung)

«Diese Flexibilität und das Tempo wollen wir auch nach Corona beibehalten.»

Désirée Baer,
CEO SBB Cargo

Weiterentwicklung und Kulturwandel

Die Ziele der Sanierung und der Weiterentwicklung von SBB Cargo, die bereits 2018 beschlossen worden sind, gelten nach wie vor, wie Désirée Baer betont. Die Kosten durch einfache Prozesse und Strukturen weiter zu senken, bleibt in diesem hart umkämpften Markt ein wichtiges Schlüsselement. «Swiss Combi bringt unternehmerisches Denken und Handeln in schlanken Strukturen in unsere Organisation. Das ist wichtig für unsere Weiterentwicklung.» Neben der Entwicklung effizienter Ver- und Entsorgungslösungen für Wirtschaftsräume investiert das Unternehmen in Automation und Digitalisierung. Damit soll SBB Cargo effizienter, flexibler und schneller wer-

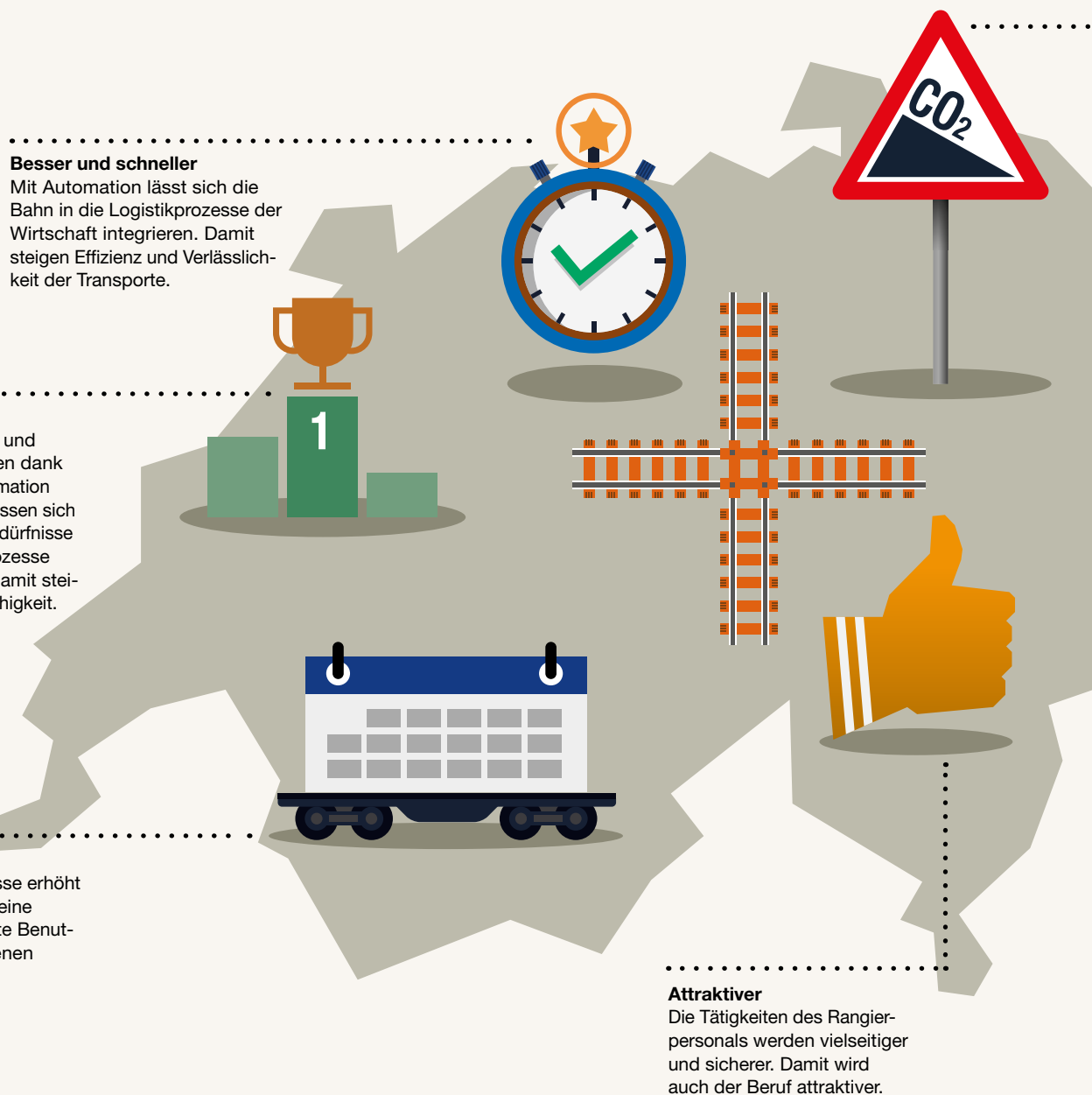
den. Das erhöht die Marktfähigkeit der Güterbahn und senkt gleichzeitig ihre Strukturkosten. «Unsere Produkte sind nur so gut aufgrund unserer motivierten Mitarbeitenden», sagt Baer. Zentral sind unternehmerisches Denken und Handeln, die laufend gestärkt werden und so den kulturellen Wandel des Unternehmens und der Mitarbeitenden unterstützen sollen. «Beim Unternehmertum können wir noch viel von unseren neuen Partnern Swiss Combi lernen. Ihr Know-how hilft uns, näher zum Kunden und zum Markt zu rücken.» Die meisten Schwerpunkte der Weiterentwicklung sind mit einem Wandel verbunden. Diesen Weg der Veränderung will Baer konsequent gemeinsam mit den Mitarbeitenden und unter Einbezug der Sozialpartner gehen.

Nur ein wettbewerbsfähiger Schienengüterverkehr kann die Schweiz in internationale und nationale Warenströme einbinden und einen Beitrag zur Verlagerungspolitik leisten, ist Baer überzeugt. SBB Cargo setzt sich zum Ziel, Puls der Schweizer Wirtschaft zu werden – persönlich, flexibel, zuverlässig und nachhaltig.

Automation ist unverzichtbar

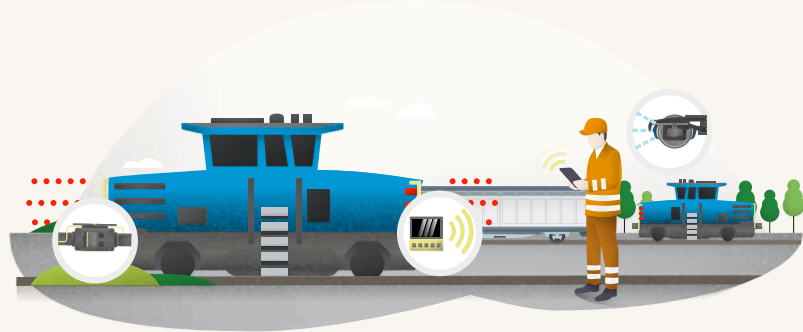
Der Schlüsselfaktor für die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs ist die Automation. Davon profitieren Kunden und Verlager, Eisenbahnverkehrsunternehmen und Transporteure sowie Gesellschaft und Umwelt.

Text: Regula Jauner, SBB Cargo



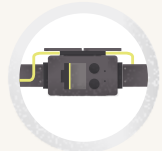
Dank Automatisierung zum effizienten Betrieb

Automatisierungen im Bereich von Kupplung und Bremse sowie die Einführung eines neuen Kollisionswarnsystems vereinfachen die Arbeiten am Zug.



Automatische Kupplung

Mit der automatischen Kupplung werden Wagen und Lokomotiven automatisch zusammengehängt und wieder gelöst. Zum Entkuppeln ist nur noch ein einziger Handgriff notwendig, bei dem ein Kabelzug betätigt wird. Dies beschleunigt den Vorgang und erhöht gleichzeitig die Sicherheit für das Rangierpersonal.



Automatische Kupplung

Automatische Bremsprobe

Für die manuelle Bremsprobe schreitet heute ein Kontrolleur beide Seiten des Zugs einmal ab und überprüft dabei, ob sich die Bremsen korrekt anlegen und lösen lassen. In Zukunft wird der technische Zustand durch Sensoren kontrolliert und der jeweilige Bremsstatus per Funk auf ein Tablet des Lokführers übermittelt. Die Bremsprobe dauert so noch 10 statt 40 Minuten.



Automatische Bremsprobe

Kollisionswarnsystem

Künftig soll der Fahrweg der Rangierlok mittels Funksteuerung, Sensortechnik und Bildübertragung kontrolliert werden. Dadurch kann der Betrieb teilautonom erfolgen. In Verbindung mit der automatischen Bremsprobe soll damit die Zugvorbereitung mit nur noch einem Mitarbeitenden möglich sein.



Kollisionswarnsystem

Digitale automatische Kupplung

Auch die EU will die Güterbahn produktiver machen. Sie setzt deshalb auf «intelligente» Güterwagen. Kernelement ist die digitale automatische Kupplung (DAK). Über integrierte Strom- und Datenleitungen sichert sie die Stromversorgung und die Datenkommunikation über den gesamten Zugverbund. Die DAK ermöglicht eine automatisierte Zugbildung und Bremsprobe sowie die Einbindung in digitalisierte Logistikketten. Damit der Güterverkehr ohne Hindernisse fahren kann, müssen betriebliche Standards europaweit einheitlich sein. SBB Cargo treibt gemeinsam mit ihren europäischen Partnern die Automatisierung des Schienengüterverkehrs voran.



Digitale automatische Kupplung (DAK)

Klimafreundlich

Mit klimaschonenden Transporten unterstützt der Schienengüterverkehr die Ziele der Energiestrategie und der Klimapolitik des Bundes.



Zuverlässig

Der Schienengüterverkehr ist für die zuverlässige Versorgung der Schweizer Wirtschaft und der Schweizer Bevölkerung essenziell.



Wenn nichts mehr geht, sind sie zur Stelle

Was geschieht, wenn eine Rangierlok plötzlich stillsteht?
Und wer kümmert sich um einen geeigneten Ersatz?
Antworten liefern ein Besuch im Maintenance Control Center
von SBB Cargo und eine Tour mit dem «TCS für Loks».

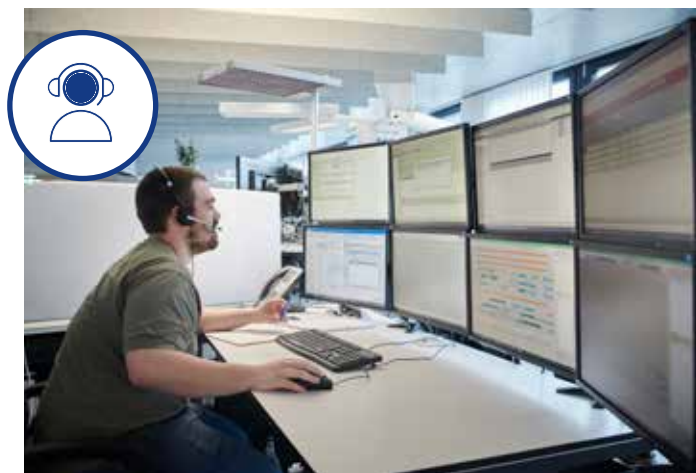
Text: Michelle Russi Fotos: Gian Marco Castelberg

Schmutzige Hände stören ihn nicht. Gian Sandro Rota hat schon an Autos und Motorrädern herumgeschraubt, als er 17 Jahre alt war. «Ich bin halt einfach ein «Mech», sagt der 29-Jährige und lacht. Nach der Lehre als Zweiradmechaniker und einem Abstecher in den Verkauf arbeitet er seit acht Jahren bei der Bahn. Seit knapp vier Jahren ist er für die Mobile Equipe von SBB Cargo unterwegs, gewissermassen für den «TCS für Loks», wie er es nennt. Treffender könnte man die Hauptaufgabe der Mobilen Equipe nicht umschreiben: Bleiben eine Lok oder ein Güterwagen irgendwo stehen, rücken Gian Sandro Rota und seine Kollegen aus und reparieren das Fahrzeug – wenn möglich – an Ort und Stelle. So auch an diesem Nachmittag. Vom zuständigen Maintenance Control Center (MCC) hat der Mechaniker die Meldung erhalten, dass bei einer Am 843 ein Rechnermodul defekt ist. Ein bekanntes Problem, Gian Sandro Rota macht sich auf den Weg.

«Wikipedia» und Fachwissen

Doch der Reihe nach. Gleichentags am frühen Vormittag geht bei Stefan Nagel eine Störungsmeldung ein: Eine Diesellok, Typ Am 843, steht still. Stefan Nagel ist Mitarbeiter im MCC, dem Servicecenter für Störungsmanagement und Unterhaltsplanung von SBB Cargo in Olten (siehe Box). Er sitzt vor seinen acht Monitoren und zeigt die verschiedenen Tools, die er für seine Arbeit braucht:

—————>



Acht Monitore mit Informationen: Stefan Nagel vom Maintenance Control Center weiss, wann und wo es auf der Schiene stockt.



Gewillt, die Lok schnell wieder zum Fahren zu bringen: Gian Sandro Rota von der Mobilen Equipe.

überall Zahlen, Abkürzungen und Tabellen – für Aussenstehende völlig unverständlich. «Es hat gute zwei Monate gedauert, bis ich die Übersicht über alles hatte», erklärt Stefan Nagel. Im Dezember 2019 hat der ehemalige Lokführer im MCC angefangen, mittlerweile ist er Ansprechpartner für sämtliche Fragen und Probleme mit Rangierloks. Zusätzlich verantwortet er schweizweit die Koordination von Rangierfahrzeugen.

Das Maintenance Control Center bietet einen 24/7-Service an. An fünf Tagen die Woche arbeitet das Team in jeweils drei Schichten, am Samstag und am Sonntag hat immer jemand Pikettdienst. Das ist insofern wichtig, als SBB Cargo ihren Kunden die Ware nur dann verbindlich und zeitnah zustellen kann, wenn die Verfügbarkeit der Flotte gewährleistet ist. Im MCC gehen täglich Dutzende von Störungsmeldungen per Telefon oder E-Mail ein, wobei die Probleme unterschiedlicher Natur sind. Mal ist es eine Funktionsstörung an den Bremsen, mal ein defekter Akku, mal ein leerer Öltank. «Wir versuchen immer zuerst, die Störung direkt mit dem jeweiligen Lokführer an der Front zu beheben», sagt Andreas Herbon, Leiter des MCC. Funktioniert das nicht, wird ein Kollege der Mobilen Equipe aufgebeten. Im Durchschnitt sind es acht Einsätze für Rangierloks pro Tag.

Eine umfangreiche Datenbank mit Bildern und Informationen zu allen Lok- und Wagentypen hilft den MCC-Mitarbeitern dabei, eine Störung



«Ich bin einer, der Probleme lösen möchte», sagt Gian Sandro Rota.



Wenige Handgriffe später ist das neue Rechnermodul eingesetzt.

Analog vor digital: Nach getaner Arbeit gibt es einen Eintrag im Lokführerbuch.



gemeinsam mit dem Lokpersonal zu lokalisieren und zu beheben. Neben dieser «internen Wikipedia» – so die inoffizielle Bezeichnung – verfügen Andreas Herbon und seine Kollegen über viel Fachwissen: Alle haben eine technische Ausbildung gemacht oder waren selbst Lokführer. «Berufserfahrung und technisches Verständnis sind eine Voraussetzung für die Arbeit bei uns», betont der Leiter. Ebenso Sprachkenntnisse, denn das Servicecenter ist Anlaufstelle für Mitarbeitende, Kunden und Wagenmieter aus der ganzen Schweiz und aus Deutschland.

Schweiss und Freiheiten

Zurück zu Gian Sandro Rota von der Mobilen Equipe. Im Gegensatz zu den Kollegen aus dem MCC hat der Mechaniker «normale» Arbeitszeiten. Wirkliche Notfälle gebe es selten, erzählt er, während er im Materiallager im Rangierbahnhof Limmattal ein neues Rechnermodul holt. «Manchmal kommst du aber schon ins Schwitzen in diesem Job.» Er erinnert sich an eine Zugentgleisung,

bei der er nach Feierabend noch zur Unfallstelle fuhr, um die Lok zu begutachten. Bei einer Entgleisung wird die Lok immer in eine Werkstatt überführt, in allen anderen Fällen ist es Gian Sandro Rotas Ziel, das Fahrzeug vor Ort zu reparieren. «Ich bin ein ehrgeiziger Typ, der Probleme lösen will.» Sagts und packt das Ersatzmodul in den Kofferraum seines Geschäftsautos – eine mobile Werkstatt mit vielerlei Schrauben, Werkzeugen und Flüssigkeiten.

Bei der Mobilen Equipe deckt Gian Sandro Rota die gesamte Ostschweiz ab. Er schätzt den Austausch und die Zusammenarbeit mit seinem Team und genießt die Freiheiten, die mit seiner Tätigkeit verbunden sind. Inzwischen ist er bei der defekten Am 843 angekommen, seiner Lieblingslok übrigens. Bei diesem Modell könne er vieles selbst machen, erklärt er die Vorliebe und schraubt den Kasten auf, in dem sich das kaputte Rechnermodul befindet. Zwei, drei Handgriffe später ist das Modul ersetzt, Gian Sandro Rota schaltet die Lokomotive ein. Alles bestens. Der Mechaniker checkt Kilometerstand und Anzahl Betriebsstunden, trägt alles im Lokführerbuch ein und setzt schliesslich via Smartphone eine Meldung an das Maintenance Control Center ab. Dort wissen Stefan Nagel und seine Arbeitskollegen nun, dass das Fahrzeug wieder einsatzfähig ist.

Das MCC kurz erklärt

- MCC = Maintenance Control Center (Störungs- und Wartungszentrum)
- Schnittstelle zwischen Werkstatt und Flottentechnik
- Aufgaben: Störungsmanagement für Strecken- und Rangierfahrzeuge, Unterhaltsplanung, Planung und Koordination von Lokwäschen und Loküberführungen, Abklärung Materialverfügbarkeit, Ansprechpartner für Mieter von Lokomotiven
- 24/7-Service
- Aktuell (2020) sieben Vollzeit- und ein Teilzeitmitarbeiter
- 2015 gegründet, seither stark gewachsen



24/7

Oben: Das Maintenance Control Center von SBB Cargo ist Tag und Nacht erreichbar.

Links: Leiter Andreas Herbon hat das Servicecenter mitaufgebaut.

Multitalent



Der WaggonTracker der Firma PJM ist ein wahres Multitalent, das Monitoring und Automation kombiniert. Über Messsensoren sammelt er in Echtzeit Daten über den Güterzug wie die aktuelle Position, den Beladezustand oder die Innentemperatur im Wagen. Für die SBB wurde der WaggonTracker um die automatische Bremsprobe erweitert. Sensoren ermöglichen zusammen mit einer Sicherheitselektronik eine Überprüfung der Bremsen, wobei der Bremszustand bewertet und an das Tablet des Bremsprobenpersonals übermittelt wird. Die Zugvorbereitung erfolgt damit wesentlich schneller und effizienter als bei der manuellen Bremsprobe.



350 000 t

Die Bauarbeiten für die Gesamt-erneuerung des 1917 erbauten Wasserkraftwerks Ritom im Tessin dauern bis Frühling 2022. SBB Cargo ist für den Abtransport des Aushubmaterials verantwortlich und transportiert bis dann rund 350 000 Tonnen Gestein nach Flüelen. Am Südufer des Alp-nachersees entstehen daraus neue ökologisch wertvolle Flach-wasserzonen und Flachmoore.



Bessere Übersicht dank neuer Buchungsplattform

SBB Cargo führt schrittweise ab dem 1. September 2020 eine neue Buchungsplattform für die Abwicklung ihrer Transporte im kombinierten Verkehr ein. Damit wird erstmals der gesamte Prozess sichtbar, ausgehend von Leistungsverkauf, Disposition und Terminalhandling bis zu Abrechnung und After Sales. Den Kunden bietet die Plattform in der Weiterentwicklung bis Ende Jahr die

Möglichkeit, vom Vertrag über die Leistungserfassung bis zur Kundenabrechnung sämtliche Prozesse einsehen zu können. Die durchgängige Gestaltung des Gesamtprozesses im kombinierten Verkehr ermöglicht SBB Cargo eine bessere Transparenz an den sensiblen Schnittstellen Bahn-Terminal-Strasse und bringt den Kunden eine nachhaltige Qualitätsverbesserung.



Besuch im Kraftwerk

Das Wasserkraftwerk Ritom versorgt die Gotthardlinie über die Unterwerke Göschenen, Giornico, Melide und Balerna mit Strom. Besuchen Sie das Kraftwerk und verbinden Sie den Ausflug mit einer Wanderung zum Ritomsee. Die 1921 erbaute Ritom-Standseilbahn zwischen Piotta und dem Ritomsee bietet auf einer Länge von 1369 Metern und mit 786 Metern Höhenunterschied ein unvergessliches Erlebnis. Sie gilt als eine der weltweit steilsten Standseilbahnen.

Informationen und Reservationsen:



Supervisor's Award for Best Project

SBB Cargo baut ihre Kompetenz beim Transport von gekühlten und tiefgekühlten Produkten weiter aus. In einer Studie mit der ETH Zürich wurden die Seitenwandeigenschaften eines Güterwagens untersucht, indem verschiedene Isoliermaterialien und kategorisierte Wagenabschnitte für gekühlte Güter (+4 °C) und Tiefkühlgüter (-18 °C) mit den bestehenden temperaturgestützten Schiebewandwagen verglichen wurden. Fazit: Mit optimierten Seitenwandeigenschaften bei den neuen Tiefkühlwagen lassen sich sowohl CO₂-Emissionen wie auch die Lebenszykluskosten bedeutend reduzieren. Für die Erkenntnisse aus der Studie erhielt die verantwortliche Gruppe den Supervisor's Award for Best Project.



Novelis und SBB Cargo – weitere Verkehre für eineinhalb Jahre

Das weltweit grösste Aluminiumrecyclingunternehmen Novelis Inc. fährt für weitere eineinhalb Jahre mit SBB Cargo. Ein Ganzzug verkehrt mehrmals wöchentlich in einem Rundlauf vom Novelis-Werk in Sierre ins Werk nach Göttingen (DE) und wieder zurück ins Wallis. In seinem Werk in Sierre produziert

Novelis hauptsächlich Aluminium für die Automobilindustrie. Neu mietet Novelis zudem Güterwagen von SBB Cargo für künftige Fahrten zu ihrem Kunden Volvo nach Schweden. SBB Cargo freut sich auf eine weiterhin erfolgreiche Zusammenarbeit.





SBB CFF FFS Cargo

Ab 2030 klimaneutral unterwegs.

SBB Cargo unterstützt das Klimaziel der SBB und setzt zum Beispiel Hybridlokomotiven des Typs Eem 923 ein und reduziert damit den CO₂-Ausstoss jährlich um rund 6000 Tonnen.

www.sbbcargo.com/umwelt

