

cargo

Das Schweizer Logistikmagazin

2 | 2023

Nachhaltig

Über Kreislaufwirtschaft
mit Bahnanschluss und
ein leistungsfähiges
Versorgungssystem.

Ab Seite 16





Instandhaltung: Erweitertes Angebot für Kunden

SBB Cargo investiert in die Instandhaltung. Dazu gehört der Ausbau der Serviceanlage Muttenz. Neben Wartungen, kleineren Reparaturen und der Reinigung von Güterwagen (leichte Instandhaltung) bietet SBB Cargo seit letztem Jahr dort auch schwere Instandhaltungsarbeiten an. Dabei wird das Fahrzeug komplett in seine Bestandteile zerlegt.

In Chiasso begann im Juni 2022 der Neubau der SBB Cargo-Werkstatt. Die Arbeiten umfassen unter anderem die Installation einer Unterflur-Drehbank für die Bearbeitung von Radsätzen. Den neuen «One-stop-shop» für Rollmaterial nimmt SBB Cargo im kommenden Herbst in Betrieb. Beide Standorte sind somit auch für externe Kunden noch attraktiver.



Zu den Instandhaltungsleistungen
von SBB Cargo:
sbbcargo.com/instandhaltung

Impressum

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

Redaktion SBB Cargo: Stefanie Probst, Miriam Wassmer

Konzept und Realisation: Redact Kommunikation AG, Glattbrugg

Redaktion und Projektleitung: Katrin Montiegel, **Gestaltung:** Jacqueline Müller

Übersetzungen: Sprachdienst SBB

Druck: Hertig + Co. AG, Lyss

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

Gesamtauflage: 4050 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 sbbcargo.com/de/abonnement. Abonnieren Sie das «cargo»-Magazin schweizweit kostenlos, oder lesen Sie die Online-Version unter sbbcargo.com. Adressänderungen oder Löschung des Abonnements bitte an cargomagazin@sbbcargo.com.



Editorial

Landesversorgung auf der Schiene

Liebe Lesende

Wissen Sie, wie die Landesversorgung in der Schweiz funktioniert und welche Rolle der Schienengüterverkehr dabei spielt? Oder aus welchen Bestandteilen ein richtiger Notvorrat bestehen sollte? Wenn nicht, finden Sie spannende Fakten zu den unterschiedlichen Transportgütern und weitere Informationen dazu in unserem Beitrag «Gut versorgt» (Seite 4).

Der Schienengüterverkehr ist per se klimaschonend, weil er im Vergleich zur Strasse wenig CO₂ ausstösst und einen geringen Energiebedarf hat. Als Teil der Kreislaufwirtschaft wird er zu einem unverzichtbaren Transportpartner, der bei Recycling und Ver- und Entsorgung von Städten eine wichtige Rolle spielt. Lesen Sie dazu den Beitrag zur Betonaufbereitungsanlage in der Stadt Zürich, die aus Abbruchmaterialien Recyclinggranulat als Kiesersatz herstellt (Seite 16).

Vom Wallis in die grosse, weite Welt: Unsere Kundin Syngenta transportiert Pflanzenschutzmittel sicher auf der Schiene. Interessiert, wie die Zusammenarbeit mit der SBB Cargo-Tochter ChemOil funktioniert? Mehr dazu ab Seite 24. Wie geht es weiter mit dem Binnengüterverkehr? Die SBB hat im Juni ihre konkreten Pläne dazu vorgestellt. Die Informationen in eigener Sache kurz zusammengefasst auf Seite 19.

Ich wünsche Ihnen eine gute Lektüre.

Miriam Wassmer
Leiterin Kommunikation SBB Cargo



4–9 Logistikfokus Der Schienengüterverkehr spielt bei der Versorgung der Schweiz eine wichtige Rolle. Ein Dossier über Verfügbarkeit, Verteilersysteme und Vorratshaltung.

10–12 Sicherheit Claudia Schneider ist Sicherheitsbeauftragte bei SBB Cargo. Wir haben sie bei der Arbeit begleitet.

13 Objekt Kraftpaket mit Bodenhaftung.

14–15 Spieltrieb Testen Sie Ihr Wissen rund um das Thema Wagenladungsverkehr und gewinnen Sie eine von zwei Tageskarten der SBB.

16–18 Kundensicht Kreislaufwirtschaft in der Praxis: Die Spross AG produziert Recyclingbeton mitten in der Stadt Zürich.

19 Mittendrin Die SBB Cargo AG wird wieder eine hundertprozentige Tochtergesellschaft der SBB.

20–21 Auf einen Blick Mehr Güter für die Bahn: So investiert die SBB in neue Gleise, Bahnhöfe und Verladeflächen.

22–23 Facts & Figures Was mit den richtigen Partnern und klugen Logistikkonzepten möglich ist.



24–26 Kundensicht
Von Monthey (VS) in die ganze Welt: Bei der Logistik setzt Syngenta auf die Bahn. Ein Rückblick mit Vorschau.

27 Schotter Neues aus der Branche.



Foto: Eric Ingliore

Gut versorgt

Viele Waren sind selbstverständlich immer und jederzeit verfügbar. Dabei spielt der Schienengüterverkehr eine wichtige Rolle. Ein Dossier über die schweizerische Landesversorgung und welche Rolle die Schiene dabei übernimmt.

Text: Katrin Montiegel **Fotos:** SBB Cargo **Grafik:** SBB Cargo

Der Bund stellt die Versorgung des Landes mit lebenswichtigen Gütern und Dienstleistungen sicher für den Fall machtpolitischer oder kriegerischer Bedrohungen sowie in schweren Mangellagen, denen die Wirtschaft nicht selbst zu begegnen vermag. Er trifft vorsorgliche Massnahmen.

Artikel 102 der Bundesverfassung

Die Wirtschaft sorgt für uns. Und sie leistet gute Arbeit, denn nur sehr selten sind die Regale leer, die Kopfschmerztabletten ausverkauft oder Futter- und Düngemittel nicht vorhanden. Erst im Falle eines Versorgungsengpasses greift der Bund unterstützend ein. Seit die Pandemie dem Land eine Lektion in Sachen Verfügbarkeit erteilt hat, ist uns bewusst geworden, wie sehr wir auf eine zuverlässige wirtschaftliche Versorgung angewiesen sind.

Das Bundesamt für wirtschaftliche Landesversorgung (BWL) schreibt in einem Bericht aus dem Jahr 2021: «Gezielte Vorbereitungsmaßnahmen tragen dazu bei, lebenswichtige Versorgungssysteme und kritische Infrastrukturen im Hinblick auf Krisensituationen widerstandsfähiger zu machen.» Heute

geht es weniger um das Überstehen einer längeren Krise, wichtiger ist die Überbrückung bei einem vorübergehenden Versorgungsengpass. Die ausreichende Güterversorgung kann jedoch nur sichergestellt werden, wenn für die Produktions- und Versorgungsprozesse der Wirtschaft auch essenzielle Grundleistungen zur Verfügung stehen: Stromversorgung, Information, Telekommunikation und nicht zuletzt Logistik.

Individuelle Transportoptionen

Eine wichtige Rolle in der Transportfrage übernimmt der Schienengüterverkehr. Damit alles dahin kommt, wo es gebraucht wird, hat SBB Cargo ein Logistiknetz mit individuellen Transportoptionen etabliert. So gelangen Futter, Düngemittel, Mineralöle, Brennstoffe, Lebensmittel, Kunststoffteile oder Guetzi für die Schweizer Armee in die weiterverarbeitende Industrie oder direkt zum Verbraucher. Der Schwerpunkt bei dieser Verteilung liegt auf der nationalen Ost-West-Achse. Sie verbindet die grossen Wirtschaftsräume der Schweiz und SBB Cargo befördert darauf täglich etwa 126 800 Tonnen Güter von 180 000 Tonnen Gütern total. Für den Transport unterschiedlicher Güter sowie ihre Verteilung in der ganzen Schweiz bietet SBB Cargo unterschiedliche Möglichkeiten, die Versorgung der Schweizer Wirtschaft und Gesellschaft nachhaltig sicherzustellen:



Im **Ganzzug** (GZ) fährt der Güterzug vom Start- bis zum Bedienpunkt oder Anschlussgleis ohne Aufsetzen oder Beistellen von Wagen. Ein Ganzzug eignet sich vor allem für grosse Mengen in wiederkehrenden Transporten: Post, Stahl, Baustoffe, Mineralöl, Halb- und Fertigteile für die Industrie, Agrargüter oder Entsorgungs- und Recyclinggüter. Bis zu 1300 Nettotonnen Material können in einem Ganzzug transportiert werden. Da die Züge ohne Unterbrechung fahren, haben sie eine entsprechend kurze Transportzeit.



Beim **Swiss Split** übernimmt SBB Cargo den Transport von internationalen Gütern ab dem Import-/Exportterminal und leitet sie in das nächstgelegene Verteilzentrum oder direkt zum Kunden weiter. Mit Swiss Split werden rund 70 000 Container im Jahr bewegt. Für die Umwelt bedeutet das 4300 Tonnen weniger CO₂.



Der **Kombinierte Verkehr** (KV) ist essenziell für Transporteure, Spediteure und Verlager. Zudem ist er ein wichtiges Element, um die Landesversorgung sicherzustellen. Täglich und besonders auch nachts im Nachtsprung fährt SBB Cargo die intermodalen Ladeeinheiten der Kunden mit den schnellen Linienzügen von Umschlagterminal zu Umschlagterminal in der gesamten Schweiz. Als mehrgliedrige Transportkette umfasst der KV nicht nur die Schiene, sondern auch Lastwagentransport und Schifffahrt. Mit Linienzügen gelangen die Waren schnellstmöglich von Umschlagterminal zu Umschlagterminal, die Feinverteilung erfolgt meist mittels Lastwagentransport. Grob- und Feinverteilung plant und organisiert SBB Cargo. Der kombinierte Verkehr ist auch ein essenzieller Pfeiler von «Suisse Cargo Logistics» – einem neuen Konzept für den Schweizer Güterverkehr, um bis 2050 rund 60 Prozent mehr Güter als heute per Bahn zu transportieren und so die Strasse um eine Million Lastwagenfahrten pro Jahr zu entlasten.



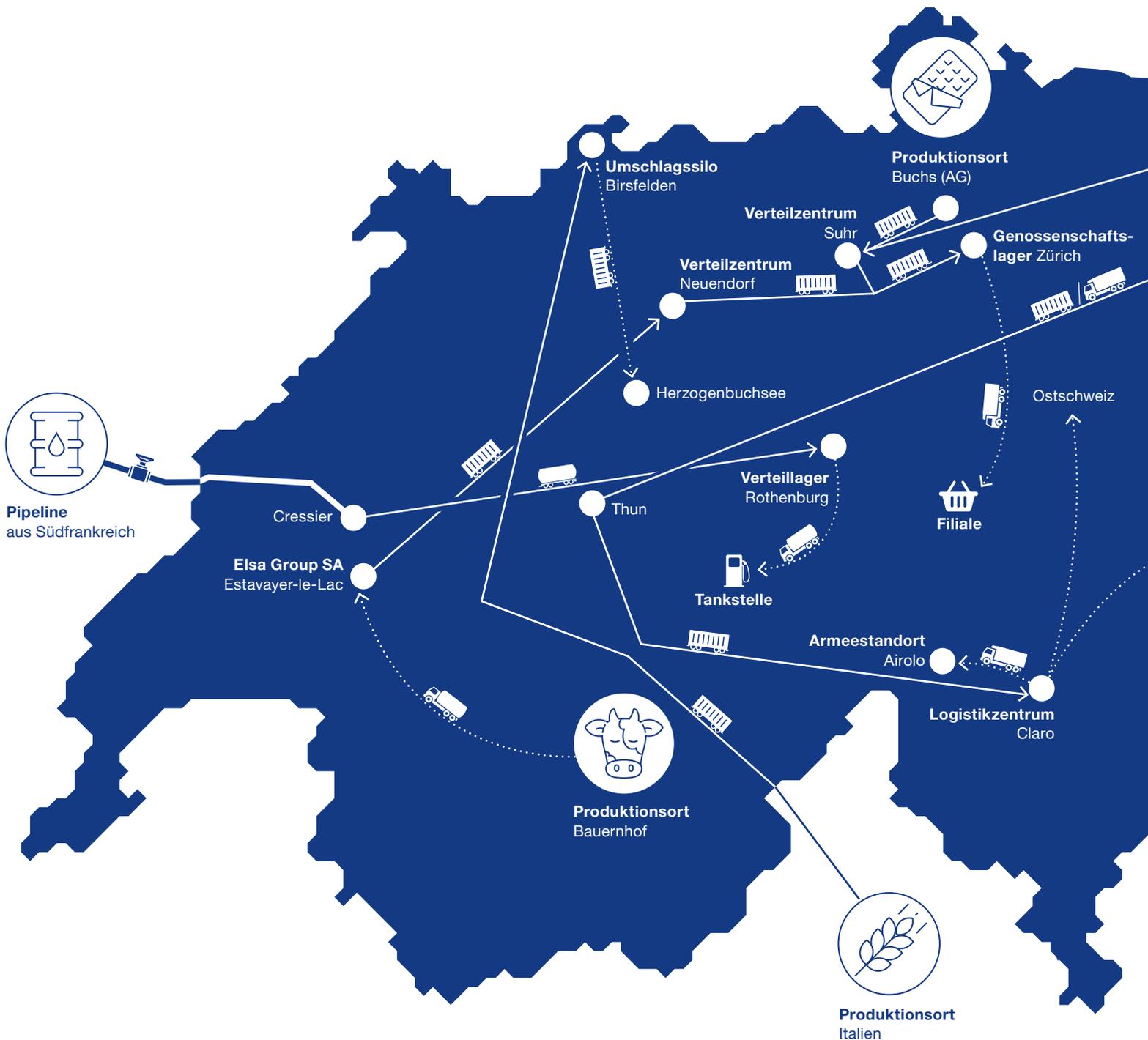
Im **Wagenladungsverkehr** (WLV) werden der Güterzug und dessen Wagen ein- oder mehrmals rangiert. Die eingesammelten Wagen werden via Anschlussgleise in Produktionsbetrieben beladen und dann in einem anderen Produktionsbetrieb oder einem Verteilerzentrum mit Anschlussgleis angeliefert. Die schweizweit grösste Sortier- und Produktionsanlage für den Binnengüterverkehr ist der Rangierbahnhof Limmattal. Der Wagenladungsverkehr eignet sich für den Transport von Stückgut, aufwändige Lagerhaltung und Logistikabläufe bleiben flexibel.



Zeitnah, zuverlässig, zielgerichtet

Dank ausgeklügelter Verteilsysteme und abgestimmter Fahrpläne bringt SBB Cargo nicht nur lebenswichtige Güter ans Ziel, sondern liefert alles, was die Schweiz darüber hinaus noch braucht. Ein paar beispielhafte Transportwege.

Text: Stefanie Probst Grafik: Jacqueline Müller





Militärkleidung

wird im Rheintal und in Herisau produziert und gelangt per LKW und auf der Schiene ins Logistikzentrum nach Thun. Von dort aus weiter per Bahn, zum Beispiel in das Logistikzentrum Claro und via Crossdocking und LKW zu den Stützpunkten wie beispielsweise Airolo.



Schokolade

produziert die Migros in Buchs (AG). Per Bahn erfolgt der Transport zum Verteilzentrum in Suhr und meistens weiter per Bahn in die regionalen Genossenschaftslager. Auf dem Weg zur Filiale kommt der Lastwagen zum Einsatz.



Ravioli

produziert die FFB-Group in Bischofszell. Die Bahn bringt sie nach Suhr und von dort weiter in die Genossenschaftslager der Migros. Die letzte Etappe bis zur Filiale übernimmt der Lastwagen.



UHT-Milch

gelangt vom Bauernhof mit dem Tanklastwagen zu Elsa Group SA. Nach dem Abpacken geht's per Bahn weiter ins Verteilzentrum in Neuendorf und danach per Bahn weiter in die Genossenschaftslager. Die letzten Kilometer dann mit dem Lastwagen in die Migros-Filialen.



Rohöl

Rohöl wird via Pipeline von Südfrankreich in die VARO Raffinerie nach Cressier (NE) gepumpt und dort unter anderem zu Heizöl, Benzin und Diesel verarbeitet. Die Bahn transportiert danach einen grossen Teil der Produkte in die Inlandlager, zum Beispiel nach Rothenburg und Niederglatt. Von dort gelangen sie per Lastwagen zur Tankstelle oder zum Endkonsumenten.



Sojamehl

kommt mit der Bahn aus Italien. In Birsfelden wird es entweder umgeschlagen für die Feinverteilung an die Endkundschaft oder weitertransportiert zu Fenaco in Herzogenbuchsee. Dort erfolgt eine Weiterverarbeitung im Mischfutterwerk.



Produktionsort
Bischofszell



Produktionsort
St. Galler Rheintal

Graubünden

Nachgefragt

Frau Betschart, wie priorisiert SBB Cargo die Transporte in einer Notsituation?

IB: Das kommt darauf an, für welches Gut eine Notsituation besteht – primär steht jederzeit die wirtschaftliche Landesversorgung im Vordergrund. Aktuell ist der Bund dabei, dazu eine neue Verordnung zu erstellen. Diese betrifft die Priorisierung wie auch die Koordination des Verkehrs. Basierend darauf wird im Notfall der passende Transportweg für einzelne Güter eruiert. Den Transport auf der Schiene beispielsweise übernimmt dann dasjenige Eisenbahnverkehrsunternehmen, das die Möglichkeit dazu hat.

Wie bereitet sich SBB Cargo auf solche Situationen vor?

IB: Wir können bei Bedarf flexibel reagieren. So beispielsweise während der Coronapandemie: Die beim Personenverkehr freigewordenen Trassen haben wir sofort für die Landesversorgung genutzt. Möglich war dies dank dem gut funktionierenden Netz des Wagenladungsverkehrs (WLV).

Welche Rolle spielt das WLV-Netz?

IB: Der Vorteil ist, dass es dicht ist und sich grundsätzlich über die ganze Schweiz erstreckt. Zudem haben wir rund 60 Teams an unterschiedlichen Standorten. Besteht bei einem bestimmten Gut eine Unterdeckung, können wir so kurzfristig den Transport von A nach B auf der Schiene übernehmen. Dies gilt für fast alle Arten von Gütern – und es spielt keine Rolle, wo in der Schweiz A und B liegen.



Isabelle Betschart, Leiterin Produktion, SBB Cargo.

Gateway Basel Nord: Ein nationales Containerterminal für Schiene, Rhein und Strasse.

Wer

Die drei Schweizer Logistik- und Transportunternehmen Contargo, Hupac und SBB Cargo gründeten bereits im Juni 2015 die Gateway Basel Nord AG. Dank dieser Zusammensetzung verfügt die Gesellschaft über umfassendes Know-how in den Bereichen Logistiknetzwerke, Schifftransport, Terminalbau und -betrieb sowie im Güterverkehr auf der Schiene. Auf dieser Basis plant und realisiert sie das Containerterminal für den Import-Export-Verkehr in enger Zusammenarbeit mit den Schweizerischen Rheinhäfen.

Wie

Das Gateway Basel Nord bringt Güterladungen aus allen Richtungen zusammen, sortiert die Container und transportiert sie ressourcenschonend weiter. Optimale sowie moderne Infrastruktur und eine intelligente Steuerung (Digitalisierung) ermöglichen einen schnellen Durchlauf, kurze Wartezeiten und eine zuverlässige Abwicklung für Güterzüge von bis zu 750 Metern Länge.

Umschlag von

- Schiene: Anschluss an die Hauptachse Rotterdam–Basel–Genua via Lötschberg- und Gotthard-Basistunnel (Neue Eisenbahn-Alpentransversale, NEAT).
- Schiff: Anschluss an die Rheinschifffahrt dank dem neuen Hafenbecken 3.
- Strasse: direkte Anschlüsse im Norden und Süden an die Autobahn A2.

Was

So entsteht an der Schweizer Grenze ein effizientes und zukunftsweisendes Tor für den Import- und Export-Verkehr. Mit dem Projekt Gateway Basel Nord schlägt die Schweiz eine wichtige Brücke zum gut funktionierenden Anschluss an den weltweiten Güterhandel.



Lesen Sie mehr zu den
bevorstehenden Schritten via
gateway-baselnord.com



«Wussten Sie, dass ...»

1920

... die ersten Pflichtlager für die staatliche Notversorgung angelegt wurden?

247 Rollen

... Toilettenpapier im Jahr 2022 durchschnittlich pro Kopf in der Schweiz verbraucht wurden?

30 Tage

... ohne Nahrung für den Menschen möglich sind? Aber nur drei Tage ohne Wasser?

118 Meter

... der Swissmill-Tower in die Höhe ragt? Er ist der höchste in Betrieb befindliche Getreidespeicher der Welt.

4 Tage

... lang die Wasserversorgung im Notfall in Ihren eigenen Händen liegt? Danach müssen die Schweizer Wasserversorger eine minimale Menge an Trinkwasser bereitstellen.

180 000 Tonnen

... Güter täglich von SBB Cargo transportiert werden?

Vom Bund empfohlener Notvorrat



Getränke

- 9 Liter Wasser pro Person,
- weitere Getränke



Lebensmittel für rund eine Woche

- Reis
- Teigwaren
- Öl
- Fertiggerichte
- Salz
- Zucker
- Kaffee
- Tee
- Dörrfrüchte
- Müesli
- Zwieback
- Schokolade
- UHT-Milch
- Hartkäse
- Trockenfleisch
- Konserven



Verbrauchsgüter

- batteriebetriebenes Radio
- Taschenlampe
- Ersatzbatterien
- Kerzen
- Streichhölzer/Feuerzeug
- Gaskocher

Ausserdem:

- regelmässig benötigte Hygieneartikel und Arzneimittel
- etwas Bargeld
- Futter für Haustiere

«Ich bin Beraterin, nicht Polizistin»

Wie packt es eine regionale Sicherheitsbeauftragte an, damit die Mitarbeitenden von SBB Cargo gesund und sicher arbeiten? Wir haben Claudia Schneider beim Audit in Hüntwangen-Wil begleitet.

Text: Elie Peter Fotos: SBB Cargo

«Arbeitet bitte ganz normal. Es gibt keinen Grund, nervös zu werden.» Claudia Schneider (55) – offizielle Bezeichnung: Partnerin / Beraterin für Sicherheit, Qualität, Umwelt Region Ost – blickt Lokführer Enver Veseli und Rangierleiter Mohamed Benaaid an. Daneben steht Teamleiter Hans Gerber. Er wird Claudia Schneider beim Audit unterstützen. Es ist ein kühler Frühlingmorgen in Hüntwangen-Wil im Kanton Zürich, nahe der deutschen Grenze. Hier produziert SBB Cargo täglich zwischen vier und neun Züge à 16 bis 20 Wagen. Es geht um Kiesabbau – die Kunden sind Holcim und Hastag. Und schon geht es los: Enver Veseli klettert auf seine Diesellok Am 843, Claudia Schneider folgt ihm. Hans Gerber begleitet Mohamed Benaaid.

Für Claudia Schneider ist dies ein Audit von rund 30, die sie jedes Jahr durchführt. Seit 16 Jahren ist sie in dieser Funktion tätig. Zuvor arbeitete sie bereits 21 Jahre im Dienst der SBB – unter anderem als Teamleiterin in Hüntwangen und Dietikon. «Inzwischen bin ich hier als «Sicherheitsstante» bekannt», schmunzelt sie. «Doch sie nehmen mich sehr ernst. Sie spüren sofort, dass ich ihre Arbeit genau kenne.» Mittlerweile steht sie in der fahrenden Lokomotive, einen Zettel vor sich, und notiert fleissig.

Risiko Kieselsteine

Wir fahren ins Anschlussgleis von Holcim. 16 leere Wagen stehen hier, wir holen sie, um sie für die Weiterfahrt nach St. Margrethen vorzubereiten. Dort werden sie mit Aushub beladen, der wiederum die Kiesgruben in Hüntwangen auffüllen wird. Zuerst aber hält die Rangierlokomotive. Enver Veseli und Claudia Schneider steigen ab,

er kuppelt die Lok an die Wagen an. «Jetzt führe ich die Prüfung Wagen Ladung durch», kündigt er an. Langsam schreiten die beiden den Zug ab. Zusammen inspizieren sie Leitungen und Verschlüsse. Sie fachsimpeln über Zugnummern und Lasten. Beide säubern die Wagen permanent von Kieselsteinen, die auf den Rändern liegen. «Ein solcher Stein kann in einer Kurve wegspringen und im schlimmsten Fall jemanden verletzen», erklärt Claudia Schneider.

«Aufmerksamkeit ist zentral für die Sicherheit.»

Claudia Schneider, Partnerin / Beraterin für Sicherheit, Qualität, Umwelt, Region Ost

Nach einer gründlichen Tour rund um den Zug geht es weiter. Diesmal mit den Wagen im Schlepptau. Sie werden in ein Nebengleis des Bahnhofs Hüntwangen-Wil rangiert. Während der Fahrt ist Enver Veseli über das Gerät LISA in Kontakt mit seinem Rangierleiter Mohamed Benaaid, er nimmt seine Fahrweisungen entgegen und führt sie aus. Claudia Schneider schaut prüfend auf den Lokführer – und notiert einiges.

«Lasst euch nie ablenken!»

Nach einem weiteren Manöver kehren wir zurück ins Personalzimmer. Zeit fürs Debriefing. Rund





Claudia Schneider und Lokführer Enver Veseli inspizieren den Zug.



Schlussbesprechung mit allen Beteiligten.

um den Tisch haben sich auch Hans Gerber und Mohamed Benaaid eingefunden. Claudia Schneider wendet sich an Enver Veseli: «Dein vorsichtiger Fahrstil hat mir sehr gefallen. Du hast permanent geschaut, wo Hans und Mohamed sind. Das ist zentral für die Sicherheit.» Zudem habe er die Prüfung Wagen Ladung perfekt durchgeführt. «Herzlichen Dank für deine gewissenhafte Arbeit!», schliesst sie. Nun übernimmt Teamleiter Hans Gerber. «Du hast eine sehr saubere Bremsprobe gemacht», lobt er Mohamed Benaaid. «Beim Rangieren hast du stets auf die Sicherheit geachtet.» Als Beispiele nennt er Hemmschuh und Handbremse. «Zudem hast du immer sauber quittiert. Eine klare Kommunikation ist die Basis für sicheres Arbeiten.»

Alles gut also? «Heute ja», nickt Claudia Schneider. Dann blickt sie in die Runde. «Macht weiter so – und lasst euch nie ablenken!» Ablenkung sei das Sicherheits-Risiko Nummer eins. Sofort entspinnt sich eine Diskussion um das Thema Ablenkung. Man ist sich einig: Selbst wenn der Chef anruft, nimmt man den Anruf nie entgegen, wenn man am Fahren ist. Man ruft später zurück. Auch das «Abkürzen» der Vorschriften wird zum Thema – laut Claudia Schneider das zweite Hochrisiko. «Bitte verhaltet euch immer korrekt. Ihr seid Vorbilder für die Jungen!», appelliert sie an die Kollegen.

Der Ton ist entscheidend

Der Morgen neigt sich dem Ende zu – das Audit auch. Zwei letzte Fragen. Die erste: Bleibt ihr Ton auch konstruktiv, wenn nicht alles zum Besten steht? Claudia Schneider überlegt. «Die Tonalität des Feedbacks ist entscheidend», unterstreicht sie.



Claudia Schneider macht sich Notizen.

«Ich bin Beraterin, nicht Polizistin. Auch Kritik versuche ich positiv zu formulieren. Das ist viel wirkungsvoller für eine nachhaltige Sicherheitskultur.»

Die zweite Frage: Was, wenn sie bei einem Audit etwas Gefährliches beobachtet? «Unsichere Handlungen sprechen wir an und unsichere Zustände melden wir sofort, damit sie behoben werden können.» Wenn dagegen ein Mitarbeiter ein grosses Risiko eingee, gebe es nur eins: «Stopp! Wir unterbrechen die Arbeit. Dann diskutieren wir mit dem Teamleiter, wie es weitergeht.» Claudia Schneider blickt ernst in den grauen Himmel – und man glaubt ihr, wenn sie sagt: «Ich kann auch mal böse werden.» Dann lächelt sie: «Aber heute in Hüntwangen – das haben die Kollegen wirklich vorbildlich gemacht!»

Die Partnerinnen und Partner für Sicherheit, Qualität, Umwelt (SQU) sind in allen Regionen von SBB Cargo vertreten. Sie unterstützen die Regionenleiter und Teamleiter vornehmlich im Bereich Arbeitssicherheit und Ereignisanalysen.

Kraftpaket



Ein bisschen sieht er aus wie eine Hantel. Das ist gar nicht mal weit hergeholt, denn der Radsatz ist ein ziemliches Kraftpaket. Zwei Räder und eine Achse ergeben zusammen den kompletten Radsatz, der meistens einfach nur Achse genannt wird. Als Verbindungsstück zwischen Zug und Schiene muss er belastbar sein, schliesslich trägt er das ganze Gewicht des Fahrzeugs auf seinen Schultern. Sein eigenes liegt schon bei stattlichen 1 bis 1,5 Tonnen. Ein Kranz schmückt ihn übrigens auch. Der sogenannte Spurkranz, eine Erhöhung am Rande der Laufflächen, verhindert, dass das Rad von der Schiene fällt. Als sicherheitsrelevanteste Komponente tut er ausserdem alles, um uns Reibereien zu ersparen.

Spieltrieb

Jetzt sind Sie am Zug. Mit dem SBB Cargo-Quiz «Edition Wagenladungsverkehr» testen Sie Ihr Wissen rund um Ladevolumen, Liefertermine und Lagerkapazitäten. Beantworten Sie die Fragen und gewinnen Sie eine von zwei Tageskarten der SBB.

1

Wie viel Tonnen Getreide liefert SBB Cargo im Wagenladungsverkehr pro Jahr an Swissmill?

- 150 000 P
- 200 000 G
- 250 000 F

2

Wie viele LKWs braucht es für einen Bahnwagen voller Getreide?

- 3 A
- 6 H
- 9 K

3

Wo befindet sich die grösste Sortieranlage für Güterwagen in der Schweiz (mit durchschnittlich 3000 Wagen pro Tag)?

- Gateway Basel Nord E
- Rangierbahnhof Limmattal T
- Zürich Hauptbahnhof I

4

Was bedeutet Just-in-time-Lieferung?

- Die Lieferung trifft genau im Moment des Bedarfs beim Kunden ein. E
- Die Lieferung ist innerhalb eines Tages beim Kunden. K
- Der Kunde kann den Transport jederzeit umdisponieren. L



5

Wie viele Tonnen loser Zement passen in einen Staubgutwagen?

Info: Staubgutwagen sind spezielle Behälter zur Beförderung staubförmiger Güter. Sie werden für Güter verwendet, die gar nicht oder nur sehr schlecht rieselfähig sind und für die somit eine Schwerkraftentladung nicht möglich ist (z.B. Zement).

- bis zu 54 Tonnen P
- bis zu 65 Tonnen H
- bis zu 70 Tonnen W

6

Wann wurde der ISO-Container bei SBB Cargo zum ersten Mal benutzt?

Info: ISO-Container sind genormte Grossraumbehälter aus Stahl. Sie ermöglichen ein einfaches und schnelles Verladen, Befördern, Lagern und Entladen von Gütern.

- 1898 C
- 1948 E
- 1956 A

7

Wann ist Hochbetrieb auf den Rangierbahnhöfen?

Tipp: Kennen Sie schon Cargo Express? Eine schnelle Nachtverbindung, die Güter im Eiltempo zwischen ausgewählten Bedienpunkten in der ganzen Schweiz transportiert. Einschliesslich Nahzustellung in ein Anschlussgleis.

- zwischen 22 und 2 Uhr Y
- zwischen 20 und 23 Uhr W
- zwischen 23 und 3 Uhr L





8
Rate mal! Haben Sie eine Idee, worum es sich hierbei handelt?

Federung	C
Gleisstopper	B
Digitale Kupplung	J

9
In welcher Form können Güter im WLV transportiert werden?

lose	E
lose, gebündelt	B
lose, gebündelt, aufgerollt	A

10
Wie viel Prozent der Transporte von SBB Cargo erfolgen im Wagenladungsverkehr?

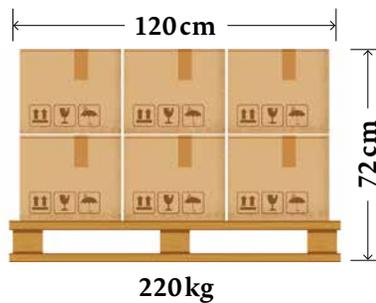
45 %	S
56 %	V
37 %	I

11
Wie viele Tonnen Güter transportiert SBB Cargo täglich?

195 000	L
180 000	E
175 000	A

12
Dadurch vermeidet man wie viel Lastwagenfahrten täglich?

15 000	L
12 500	U
10 000	H



13
Wie viele Europaletten mit Wein passen in einen vierachsigen Bahnwagen?

38 Europaletten	N
40 Europaletten	W
42 Europaletten	L

14
Wie viele Teambahnhöfe zum Abholen und Zustellen der Wagen gibt es schweizweit?

38	Q
46	S
52	O

15
Warum ist der WLV so wichtig?

Verkehrsverlagerung, Versorgung abgelegener Orte, Klima- und Energieziele R
 Wird übergangsweise auch für Personenverkehr genutzt O
 Ausrichtung der nächsten Fussball-WM U

16
Wie lang ist das Schweizer Schienennetz?

6148 km	F
5317 km	D
4999 km	W



Jetzt mitmachen und eine SBB Tageskarte gewinnen.
 Mitmachen, Spass haben und staufrei die Schweiz erkunden. Wir verlosen 2 x 1 Tageskarte (2. Klasse) der SBB für Ihre ganz persönliche Tour de Suisse. Einfach QR-Code scannen, auf unserer Website das Lösungswort eintragen und entspannt losrollen.

Lösungswort:

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----

Was in Zürich passiert, bleibt in Zürich

Die Spross AG produziert Recyclingbeton. Mitten in Zürich. Wir waren zu Besuch und sprachen mit Josef Binzegger, Geschäftsleiter Recycling, über Kreislaufwirtschaft mit Bahnanschluss und einen knapp drei Kubikmeter grossen Thermomix.

Text: Katrin Montiegel Fotos: Markus Lamprecht

Sauber und aufgeräumt präsentiert sich das Recycling- und Betonwerk der Spross AG in unmittelbarer Nähe vom Bahnhof Hardbrücke mitten in Zürich. Josef Binzegger lacht: «Bei über 250 000 Tonnen Materialanlieferung jährlich, für deren Annahme, Sortierung, Aufbereitung, Entsorgung wie auch für die Recyclingbetonproduktion wir gerade mal 18 000 m² Platz zur Verfügung haben, hält man besser Ordnung.» Mitten im angesagten Kreis 4 ein Recycling- und Betonwerk zu betreiben, ist gar nicht so einfach. «Das Areal muss citykonform sein, was Staub und Lärmbelastung angeht», so Josef Binzegger, «ausserdem ist Platz in der Stadt teuer.» Interessanterweise ist dieses Problem aber auch Teil der Lösung.

Zürich, ein Kieswerk

Traditionell seien Betonproduzenten auch gleichzeitig Kieswerkbetreiber. «Die Rohstoffe Kies und Sand holen sie direkt aus der Natur, aus der Kiesgrube, bereiten das Ganze zu verschiedenen Komponenten auf, mischen in der Betonanlage Zement dazu und verkaufen den so entstandenen Beton», erklärt Josef Binzegger. Die Spross AG besitzt aber kein eigenes Kieswerk. Dafür hat sie einen Standortvorteil: Das Recyclingwerk liegt mitten in der Stadt Zürich. Aber ist das wirklich ein Vorteil? «Absolut, denn für uns ist die Stadt Zürich das Kieswerk. Uns liegen jede Menge Rohstoffe in Form von Abbruchmaterial zu Füssen. Diese Abbruchmaterialien



«Für ein leistungsfähiges Ver- und Entsorgungssystem von Baustoffen in einer Stadt braucht es auf jeden Fall einen Bahnanschluss.»

Josef Binzegger, Geschäftsleiter Recycling, Spross AG

bereiten wir in unserem Werk zu Recyclinggranulat auf, welches dann als Kiesersatz bei der Betonproduktion dient», erzählt Josef Binzegger. Diese Wiederverwendung von Abbruchmaterial entspricht dem nachhaltigen Prinzip des Urban Mining. Der Begriff steht für die Aufforderung, Rohstoffe in Produkten und Infrastrukturen auch nach Gebrauchsende weiter zu nutzen und dadurch nachhaltiges Wirtschaften langfristig zu sichern.

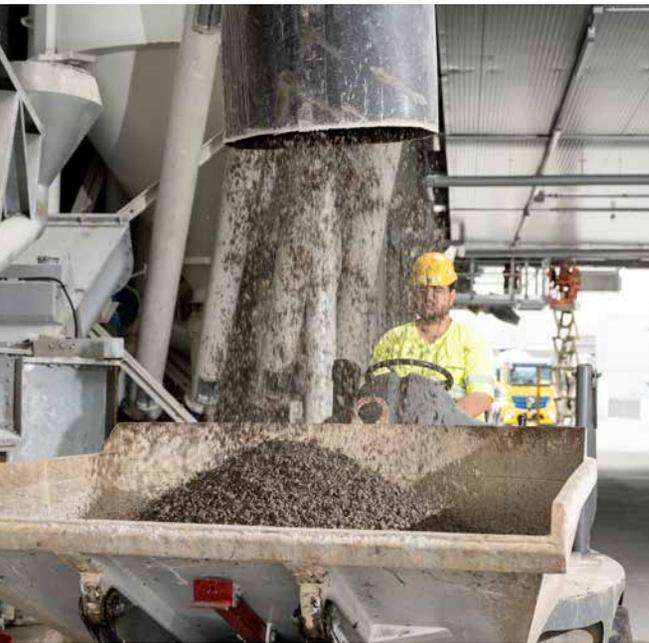
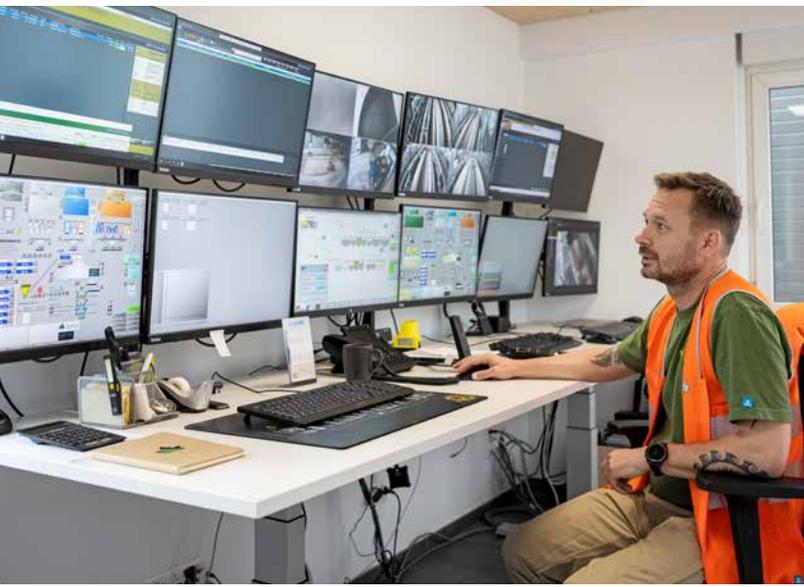
Beton direkt aus Zürich

Der Bauboom in der Schweiz hält an. Gefragt, und gleichzeitig knapp, sind Platz und Material. Logistik, Transportströme sowie der Bedarf an innerstädtischen Flächen verlangen ausserdem innovative Lösungen. «Zunächst gab es das Recyclingwerk auf dem Hardfeld-Areal», erzählt Josef Binzegger. Bei jährlich hunderttausenden Tonnen von Abbruchmaterial allein in der Stadt Zürich lag es nahe, das Angebot auf die Produktion von Recyclingbeton auszuweiten. Ultimatives Plus: der Bahnanschluss mitten in der Stadt. «Für ein leistungsfähiges Ver- und Entsorgungssystem von Baustoffen in einer Stadt braucht es auf jeden Fall einen Bahnanschluss», so Josef Binzegger. Nur so können weiterhin benötigte Primärmaterialien wie Sand, Kies und Zement wirtschaftlich und von weit her beschafft werden. Zudem befreien die Bahntransporte den ohnehin überlasteten städtischen Strassenverkehr von vielen Lastwagenfahrten (40-Tonner). Bei der Umsetzung des Projektes spannte das Unternehmen daher mit SBB Cargo zusammen und nutzt seither die vorhandenen Logistikstrukturen, um effiziente Kreislaufwirtschaft zu betreiben.

Ab in den Thermomix

Der für den Recyclingbeton benötigte Misch- und Betonabbruch kommt per Lastwagen direkt von naheliegenden städtischen Baustellen und wird im Recyclingwerk abgekippt. Das Material





Mix it up: Das Zusammenfügen der Zutaten wird von Daniel Kuss je nach Betonmischung individuell programmiert.

wird mit Bagger vorsortiert und anschliessend einem schonenden, zweistufigen Brechverfahren zugeführt. Es zerkleinert den Abbruch zu verschiedenen Granulaten mit unterschiedlichen Korngrössen. Bei diesem Vorgang entzieht die Aufbereitungsanlage dem Schutt mit Hilfe eines Magneten zuerst Restbestände von Eisen. Anschliessend pustet ein sogenannter Windsichter Plastik, Holz und Röhrchen aus dem verbliebenen Rohmaterial, bevor ein letztes Mal Sieben den einstigen Beton für seine Wiederverwertung bereit macht. Über ein Beschickungsband gelangt das Granulat direkt ins richtige Lagersilo der Betonanlage. «Am Mischpult programmiert dann ein Mitarbeiter das Hinzufügen der korrekten Menge an Sand, Kies und Zement für die Zubereitung des Frischbetons. Der

hierfür eingesetzte Betonmischer ist quasi ein zweieinhalb Kubikmeter grosser Thermomix», lacht Josef Binzegger.

Sauber aufgeleist

Die Materialtransporte mit der Bahn sind zuverlässig planbar, die Wagennutzung bleibt flexibel: «Der Wagen steht auf dem Gleis bereit und kann dann befüllt oder entladen werden, wenn es der Betrieb zeitlich zulässt. Lastwagen sind zwar flexibler disponierbar, brauchen aber, wenn sie dann plötzlich auf dem Werkhof stehen, viel Verkehrsflächen und müssen zudem sofort beladen oder entladen werden», so Josef Binzegger. Ausserdem bieten die Bahnwagen gleichzeitig auch Lagermöglichkeiten auf dem Gleis. 350–450 Anlieferungen mit Abfall und Bauschutt kommen pro Tag auf das Areal. «Wir

können keine Bauschuttberge in der Stadt aufschütten, sondern müssen das Material innerhalb von 48 Stunden verarbeiten oder weitertransportieren, auch das wäre ohne Bahnanschluss nicht möglich.» Die Herstellung von qualitativ hochwertigem und genormtem Recyclingbeton direkt vor Ort spart ausserdem CO₂. Tausende Lastwagentransporte mit mineralischen Bauabfällen stadtauswärts und Beton stadteinwärts entfallen. Reichen die Kapazitäten im Hardfeld nicht aus, transportiert SBB Cargo den Mischabbruch zur Aufbereitung in Recyclingwerke in der ganzen Schweiz. «Aber das meiste landet im Thermomix und dann wieder auf den umliegenden Baustellen. Was in Zürich passiert, bleibt eben in Zürich», so Josef Binzegger, während im Hintergrund schon der nächste Bahnwagen anrollt.

SBB Cargo gehört wieder vollständig zur SBB

Die SBB konkretisiert das Entwicklungsvorhaben «Suisse Cargo Logistics» und verstärkt ihr Engagement im Güterverkehr: Die SBB Cargo AG wird wieder eine hundertprozentige Tochtergesellschaft der SBB. Ein Über- und Ausblick.

Text: Miriam Wassmer

Die Minderheitsaktionärin Swiss Combi verkauft ihren Aktienanteil von 35 Prozent an die SBB und wird strategische Partnerin. Alexander Muhm leitet neu als Konzernleitungsmitglied den Güterverkehr und ist verantwortlich für alle Güterverkehrstochtergesellschaften der SBB, inklusive der neu gegründeten SBB Intermodal AG. Diese SBB Tochtergesellschaft soll eine flächendeckende Terminalinfrastruktur in der Schweiz planen und erstellen. Damit konkretisiert die SBB das Entwicklungsvorhaben Suisse Cargo Logistics, welches sie im Herbst 2022 vorgestellt hat. Unter dem Motto «Für mehr Güter mehr Bahn» will die SBB im Kerngeschäft Güterverkehr bis 2050 in der Schweiz 60 Prozent mehr Güter transportieren.

Swiss Combi und SBB Cargo: zukünftige Zusammenarbeit

Angesichts der veränderten Rahmenbedingungen und einer möglichen staatlichen Förderung beim Wagenladungsverkehr haben die SBB und die Swiss Combi AG als Minderheitsaktionärin der SBB Cargo AG ihre Partnerschaft neu definiert. Swiss Combi verkauft ihren Aktienanteil an die SBB. Das neue Umfeld erfordert eine klare Trennung der Aktionärs- und Kundenrolle. Im Rahmen einer strategischen Partnerschaft wird die Zusammenarbeit weiterhin eng bleiben. Die Neuaufstellung im Aktionariat ist in Abstimmung mit dem Bund, dem Eigner der SBB AG, erfolgt und muss noch von den Wettbewerbsbehörden genehmigt werden.

Die SBB Cargo AG und die Swiss Combi AG glauben an die Zukunft eines starken Wagenladungsverkehrs. Die beteiligten Unternehmen werden den Wagenladungsverkehr und damit die Verlagerungspolitik weiterhin aktiv unterstützen. Dank der engen Zusammenarbeit hat die Güterbahn direkten Zugang zu den Bedürfnissen der Logistikbranche. Im Gegenzug fördern die Transportunternehmen die Weiterentwicklung des Angebots von SBB Cargo im Wagenladungsverkehr.

Wagenladungsverkehr auf dem Prüfstand

In den vergangenen Jahren ist klar geworden: Der Wagenladungsverkehr kann in seiner heutigen Form nicht kostendeckend betrieben werden und entspricht damit nicht den Vorgaben des Bundes zur Eigenwirtschaftlichkeit. Hingegen leistet er einen massgeblichen Beitrag zur Versorgungssicherheit der Schweiz und zu einer funktionierenden Wirtschaft und Gesellschaft. Er trägt zur Verkehrsverlagerung und zu den Klimazielen bei.

Der Bundesrat hat Vorschläge vorgelegt, wie der Schienengüterverkehr in der Fläche und insbesondere der Einzelwagenladungsverkehr nachhaltig zu stärken sei. Das eidgenössische Parlament wird über diese Vorschläge befinden.

Die Güterverkehrstochtergesellschaften der SBB – ein Überblick

SBB Cargo AG

Erbringt ein Siebtel der Schweizer Güterverkehre mit Wagenladungsverkehr, Ganzzügen und Kombiniertem Verkehr. Transportiert täglich **180 000 Tonnen** für ihre Kunden und entlastet damit die Strasse täglich um 15 000 LKW-Fahrten und die Umwelt jährlich um 490 000 Tonnen CO₂.

SBB Intermodal AG

Die neu gegründete Intermodal AG wird als **Bauherrin** den Ausbau der Terminalinfrastruktur in der Schweiz vorantreiben, wie bei der Weiterentwicklung des Schienengüterverkehrs durch **Suisse Cargo Logistics** vorgesehen.

SBB Cargo International

Marktführerin auf der Nord-Süd-Achse durch die Schweizer Alpen, verbindet mit Ganzzügen die Nordseehäfen mit den wichtigsten **Wirtschaftsknotenpunkten** Italiens durchgängig von der Belade- bis zur Entladestelle bzw. von Terminal zu Terminal. Aktionäre sind die SBB AG mit 75 Prozent sowie die Hupac AG mit 25 Prozent.



Mehr dazu unter:

tiny.cc/zukunft-sgv

Für mehr Güter die Bahn

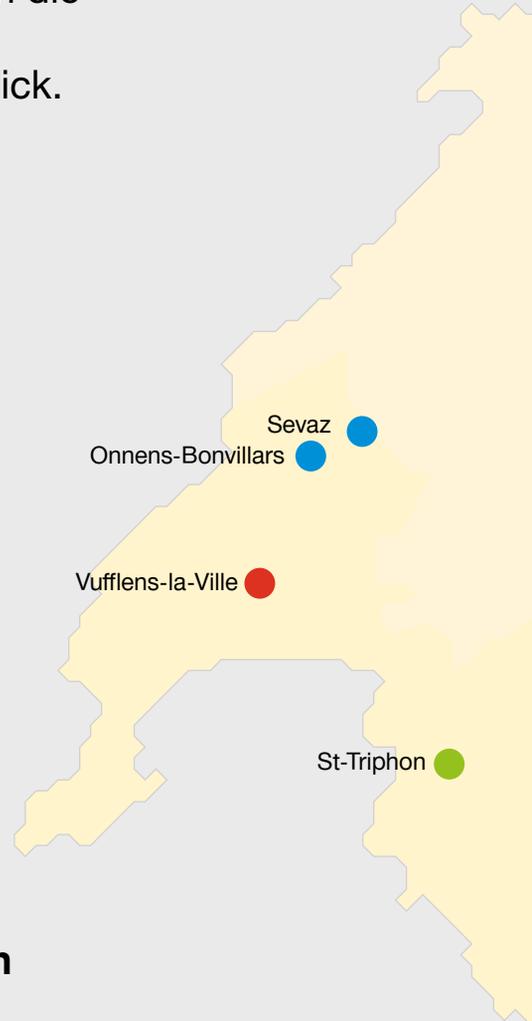
Ein noch effizienteres Netz für die Kunden: dank neuer Gleise, Bahnhöfe oder Verladeflächen. Die SBB investiert weiter in die Infrastruktur. Die laufenden sowie in den nächsten Jahren anstehenden Ausbauschritte im Güterverkehr auf einen Blick.

Text: Stefanie Probst Grafik: Eveline Spitz

SBB Cargo erbringt aktuell ein Siebtel der Schweizer Güterverkehre und transportiert täglich 180 000 Tonnen für ihre Kunden aus unterschiedlichen Branchen. Mit massgeschneiderten Lösungen für Grosskunden bedient SBB Cargo individuelle Transportbedürfnisse. Einzigartig dabei in ganz Europa: Auch Branchen wie Detailhandel und Stückgut setzen in der Schweiz auf die Bahn.

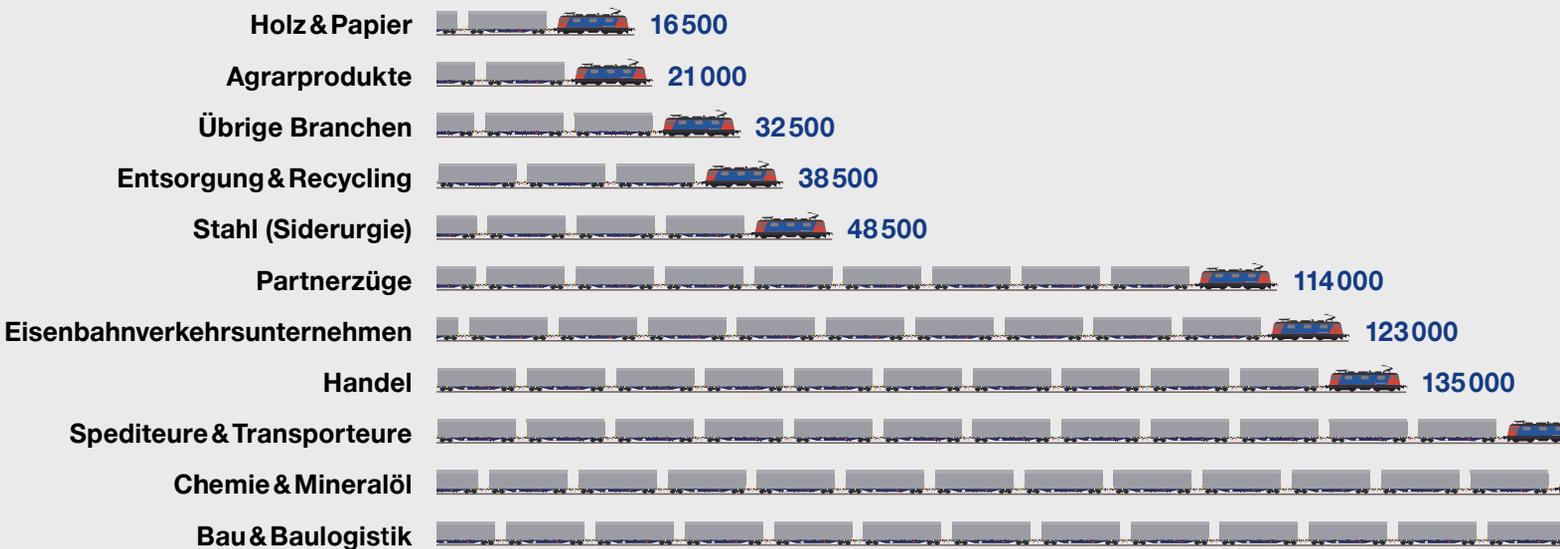
Dabei wird die heute bestehende Infrastruktur bereits bestmöglich genutzt. Dennoch ist der Ausbau für die Effizienzsteigerung des wachsenden Güterverkehrs auf der Schiene essenziell. So

kann SBB Cargo in Zukunft mehr Güter auf der Schiene transportieren. Die Erweiterungen umfassen den Ausbau von Anlagen, Strecken und Trassen. Sie umfassen folgende Pakete: Leistungsvereinbarung (LV) 2021–2024 sowie die Ausbauschritte (STEP) 2025 und 2035. Seit das Schweizer Volk 2014 die Vorlage zu Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) angenommen hat, werden vom Parlament alle vier bis acht Jahre weitere Ausbauschritte beschlossen. Dies erfolgt im Rahmen des strategischen Entwicklungsprogramms (STEP).



SBB Cargo: Dienstleisterin für verschiedene Branchen

Anzahl Wagen im Jahr 2021





Einfahrgleise 

Vufflens Einfahrt Ost	STEP AS 25
Wildegg zusätzliche Einfahrgleise	LV 21-24

Annahmegleise 

Arbon Anpassung Annahmegleis	STEP AS 35
Cadenazzo zwei lange Annahmegleise	STEP AS 35
Castione langes Annahmegleis	LV 21-24
Dagmersellen lange Annahmegleise	STEP AS 35
Frauenfeld langes Annahmegleis	STEP AS 35
Gossau zwei lange Annahmegleise	LV 21-24
Landquart lange Annahmegleise	LV 21-24
Oberbuchsitzen lange Annahmegleise	STEP AS 25
Sulgen Verlängerung Annahmegleise	LV 21-24

Formationsbahnhof 

Onnens-Bonvillars Neubau Formationsbahnhof	STEP AS 35
Sevaz (Broje) Neubau Formationsbahnhof	STEP AS 35
Wetzikon Neubau Formationsbahnhof	STEP AS 25

Terminal 

Dietikon Regionales Terminal Dietikon	STEP AS 25
--	------------

Freiverlad 

Bülach Ertüchtigung Freiverlad	LV 21-24
Langenthal Ausbau Freiverlad/Abstellgleise	LV 21-24
Oensingen Ausbau Freiverlad	LV 17-20
St-Triphon Ausbau Freiverlad	LV 21-24
Vufflens Neubau Freiverlad	LV 21-24

LV = Leistungsvereinbarung
STEP AS = Strategisches Entwicklungsprogramm
Bahninfrastruktur Ausbauschiritt 2025

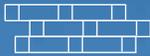


Lesen Sie mehr zu den Ausbauprogrammen unter:
tiny.cc/ausbau

Richtig rechnen und Minus machen

Ob Getränke, Gewürze und Gerätschaften oder Schotter, Schrott und Stahl:
SBB Cargo transportiert Waren sicher und zuverlässig genau
dahin, wo sie hinsollen. Was mit den richtigen Partnern und klugen
Logistikkonzepten alles möglich ist, zeigen die Zahlen.

Text: SBB Cargo Grafik: Jacqueline Müller

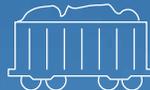


Erst auf der Schiene, dann auf der Strasse

Detailhandelstransporte für Otto's

- **73 500 Paletten neu**
auf der Schiene
- **3640 Lastwagenfahrten**
weniger auf der Strasse
- **688 Tonnen CO₂ eingespart**

www.ottos.ch



Schweizweit innert 24 Stunden

Eine Kooperation der Firmen Planzer,
Camion Transport und Galliker/Imbach

- **92 000 beladene Bahnwagen**
mehr auf der Schiene pro Jahr
- **63 628 Lastwagenfahrten**
weniger auf der Strasse
- **10 808 Tonnen CO₂ eingespart**

www.cargodomizil.ch





Grenzüberschreitend und klimafreundlich

Getränketransport mit der Rail Cargo Group (Österreich)

- **31 900 Getränkepaletten neu** auf der Schiene im Jahr 2023
- **1100 Lastwagenfahrten weniger** auf der Strasse
- **1500 Tonnen CO₂ eingespart**

www.railcargo.com



Kombinierter Verkehr und Nachtsprung

Salztransport für die Schweizer Salinen

- **ca. 42000 Tonnen neu** auf der Schiene bis 2025
- **1555 Lastwagenfahrten weniger** auf der Strasse
- **2200 Tonnen CO₂ eingespart**

www.salz.ch



Ganzzüge von Nordeuropa nach Italien

Eine Kooperation mit Deutsche Bahn Cargo

- **mehr als 3,5 Millionen** transportierte Güter pro Jahr
- **36 837 Lastwagenfahrten weniger** auf der Strasse
- **10 599 Tonnen CO₂ eingespart**

www.dbcargo.com



Kreislaufwirtschaft auf der Schiene

Transport von Primär- und Sekundärrohstoffen für die Spross AG

- **150 000 Tonnen Material neu** auf der Schiene
- **6500 Lastwagenfahrten weniger** auf der Strasse
- **650 Tonnen CO₂** gebunden in produziertem Recyclingbeton und **750 Tonnen CO₂** Einsparung durch verbesserte Logistik

www.spross.com



Transport auf Abruf, Zwischenlagerung möglich

Schrotttransporte für Stahl Gerlafingen mit Stopp bei Ultra Brag

- **2100 Bahnwagen neu** auf der Schiene pro Jahr seit 2021
- **9604 Lastwagenfahrten weniger** auf der Strasse
- **637 Tonnen CO₂ eingespart**

www.stahl-gerlafingen.com

www.ultra-brag.ch



Werk und Wagen

In Monthey (VS) betreibt Syngenta einen der weltweit grössten Standorte für die Produktion von Pflanzenschutzmitteln. Der Transport – auf dem Gelände und hinaus in die Welt – läuft über die SBB Cargo-Tochter Chemoil.

Text: Katrin Montiegel Fotos: Syngenta

Zwanzig Kilometer Schiene durchziehen das Werk von Syngenta in Monthey. Zwischen Rhone und Dents du Midi schmiegt sich die Produktionsstätte zurückhaltend an den Rand der Gemeinde. Zurückhaltend, insofern man das von einem rund 70 Hektar grossen Areal sagen kann. In Monthey produziert Syngenta nicht nur Herbizide, Fungizide und Insektizide, im hiesigen Entwicklungslabor bekommen neue Rezepturen auch den letzten Schliff, so dass sie bereit sind für die Massenproduktion und den weltweiten Vertrieb.

Dreimal täglich bringen Bahnwagen Rohmaterial übers Anschlussgleis aufs Gelände. Und dreimal täglich verlassen die fertigen Produkte per Bahn das Areal. Grösster Logistikpartner von Syngenta ist Chemoil, eine Tochter von SBB Cargo. «Rund 80 Prozent transportieren wir über die Schiene», sagt Nicolas Herold. Als Head of Site Supply Operations ist er verantwortlich für die Standortlogistik und Werksplanung. «Für den Transport grosser Volumen – und wir sprechen hier von mehreren Tausend Tonnen jährlich – ist ein Bahnanschluss natürlich von Vorteil, wenn nicht sogar matchentscheidend», sagt Herold. Ausserdem sei dies einer der Gründe, warum das Werk überhaupt in Monthey stehe: «Da ist erstens der Wasserzufluss durch die Rhone, zweitens die nahegelegenen Salzminen, drittens die Elektrizitätsleitungen und viertens die Bahnlinie zwischen Sion und St-Gingolph, die seit jeher Import und Export ermöglicht.»

Historisch gewachsene Zusammenarbeit

Die erste Bewilligung für den Einsatz von fünf Wagen auf dem Betriebsgelände ist datiert auf den 1. Juni 1899. Damals bestand die Gleisstruktur lediglich aus einem Rechteck, der Richtungswechsel erfolgte über manuell bediente Drehkreuze. Heute



«Rund 80 Prozent transportieren wir über die Schiene.»

Nicolas Herold,
Head of Site Supply Operations

ist einiges mehr los auf dem Gelände. «Wer Eisenbahn-Fan ist, darf sich freuen», sagt Nicolas Herold. «Wir haben fast alle Wagentypen: gedeckte und offene Wagen, Kessel- und Silowagen sowie Tragwagen für Container, beheizt, gekühlt oder edelstahlisoliert. Wir können Pulver, Flüssigkeiten oder gasförmige Produkte transportieren.»

Gefahrgut mit Sicherheit

Die meisten Wagen transportieren Gefahrgut. Daher hat Sicherheit hier oberste Priorität; für die Menschen und die Umwelt. Das betrifft Punkte wie Unfallrisiko und Verkehrsüberlastung – «stellen Sie sich vor, was da täglich an Lastwagen durch



20 Kilometer Schiene durchziehen das 70 Hektar grosse Areal.

die Gemeinde rollen würde» –, aber auch Audits und Prüfungen, denen sich Werk und Wagen in regelmässigem Abstand unterziehen. «Für die Sicherheit sind die Transferphasen ebenso entscheidend wie der Transport selbst. Während dieser Zeit leeren oder befüllen unsere Spezialisten die Wagons», so Nicolas Herold. Die Spezialisten sind eigens dafür ausgebildete Mitarbeitende, die sich mit den Produkten und ihren spezifischen Eigenschaften auskennen. Rangierleute bewegen dann die Wagen auf dem Gelände. Syngenta richtet sich streng nach den Leitlinien der RID (Ordnung für den internationalen Eisenbahnverkehr gefährlicher Güter). Herold: «Jedes Jahr überprüfen wir die Sicherheitsstandards und Funktionen und passen daraufhin die Leitlinien entsprechend an. Wir lernen dabei sowohl aus der Erfahrung als auch von der technischen Entwicklung.»

Vertrauen ist gut ...

... Kontrolle machen die 13 Mitarbeiter des Rangierteams dennoch bei jedem Wagen, der auf das Gelände fährt und der es verlässt. Dabei geht es hauptsächlich um technische Mängel, die nur mit dem Auge erfasst werden können, wie beispielsweise der Zustand der Gefahrguttabellen, die am Wagen angebracht sind und über den Inhalt informieren: Ist er brennbar oder giftig? Gasförmig oder flüssig? Heiss oder kalt? Grösse und Farbnuance der Tabellen sind streng reglementiert. Wenn sich zum Beispiel Risse darin befinden oder die Sonne aus dem leuchtenden Orange ein blasses —→



Infrastruktur anno 1899: Manuell bediente Drehkreuze.



Früher lagen die Schienen frei. Heute sind sie in den Beton eingelassen.

Apricot gemacht hat, ist es Zeit für einen Wechsel. Kontrollen werden in der Schweiz rigoros durchgeführt.

110 Millionen Franken für das neue Terminal

Die Bahn sei nicht nur das praktischste, sondern auch ganz klar das nachhaltigste Transportmittel. «Deshalb haben wir auch schon vor 15 Jahren die Zusage für finanzielle Unterstützung bekommen vom Bund, um den Aufbau des Werks und die logistische Infrastruktur neu zu planen», so Nicolas Herold. Die Idee dahinter sei natürlich, die Bahn mit dem Werk langfristig zu verankern. Der Nachhaltigkeitsgedanke sei schon immer, nur damals eben weniger, im Vordergrund gestanden. 2026 soll es so weit sein: An der Südwestseite des Geländes entstehen vier neue Gleisanlagen mit einer Länge von jeweils 400 Metern. Über zwei neue Gleisanschlüsse gelangen die Züge direkt auf das Syngenta-Gelände oder zum multimodalen Terminal. Letzteres ist mit 250 Meter Gleisen, einem

«Für die Sicherheit sind die Transferphasen ebenso entscheidend wie der Transport selbst.»

Nicolas Herold, Head of Site Supply Operations,
Syngenta

Portalkran für den Umschlag von Containern und einem Lagerplatz mit einer Kapazität für 750 TEU ausgestattet.

Die Bahnzufahrt zur Industrieanlage wird nicht mehr direkt durch Monthey führen, sondern dank der vier Transfergleise direkt in die Industriezone. Werk und Wagen sind bei Syngenta eins. Das war schon immer so und soll auch so bleiben. —|

An der Südwestseite des Syngentageländes entsteht ein multimodales Terminal.



Gewappnet für den Klimawandel

In der Schweiz werden Hitzewellen mit heissen Tagen und Nächten häufiger und extremer. Dies ist nur eine der verschiedenen Klimaveränderungen, die bereits im Gange sind. Katrin Neuhaus Weber, Fachexpertin Nachhaltigkeit bei der SBB, erklärt: «Wir kennen die Auswirkungen des Klimawandels und müssen uns anpassen. Das Ziel ist, die Auswirkungen des veränderten Klimas auf Kundinnen und Kunden, Mitarbeitende, Infrastruktur und Rollmaterial möglichst klein zu halten.» Wie das geht? Durch Anpassungsmassnahmen in verschiedenen Bereichen.



Naturgefahren sind kein neues Thema

Dazu sind verschiedene Projekte und Studien bei der SBB am Laufen. «Naturgefahren sind für uns grundsätzlich kein neues Thema», sagt Katrin Neuhaus Weber. So sorgen heute beispielsweise rund 8700 Hektar Wälder für den Schutz des Bahnnetzes. Die vermehrten Hitze- und Trockenperioden und die damit verbundene erhöhte Waldbrandgefahr erfordern aber Anpassungen im Aufbau und in der Bewirtschaftung der

Schutzwälder. Eine der Massnahmen ist, die Vielfalt der Baumarten zu erhöhen.

Neben Lawinen und Steinschlag gibt es mittlerweile ein weiteres Risiko für die Infrastruktur: die steigende Hitze. Bei starker Hitze besteht die Gefahr von Gleisverwerfungen. «Die Infrastruktur geht generell schneller kaputt», sagt Katrin Neuhaus Weber und konkretisiert: «Dies betrifft nicht nur Gleise, sondern auch Fahrleitungen, Strommasten oder

Sicherungsanlagen.» Entsprechend werden im Bereich Infrastruktur verschiedene Massnahmen umgesetzt wie das temporäre Kühlen von Gleisen.



Wie die SBB die Gleise kühlt erfahren Sie unter: tiny.cc/klimawandel

+5°C

So stark kann die Erderwärmung bis ins Jahr 2100 ansteigen.

(Quelle: IPCC)

Kombinierter Verkehr: zwei Terminals im Netz

SBB Cargo investiert in den Ausbau des Angebots: Neu sind die Terminals Bern Weyermannshaus sowie das Terminal Rothenburg an das Netz des kombinierten Verkehrs angeschlossen. Sie befinden sich jeweils nur einen Kilometer von der Autobahnausfahrt entfernt. Sämtliche 16 regionale Terminals sind mit den neuen Terminals verbunden. SBB Cargo bietet dort einen Umschlag mit Wechselbehältern, Containern und Sattelauflegern bis 45 Tonnen.

Die Öffnungszeiten

Rothenburg:
Montag–Freitag: 6.15–17.00 Uhr

Bern Weyermannshaus:
Montag–Freitag: 6.00–18.00 Uhr



SBB CFF FFS Cargo

Schienerpower für Ihre Wert- stoffe.

Wir bieten Ihnen innovative Lösungen für den umweltfreundlichen Transport von Wertstoffen. Lassen Sie uns gemeinsam die Materialkreisläufe Ihrer Branche schliessen.

sbbcargo.com/angebot

