

cargo

Das Schweizer Logistikmagazin

2 | 2022

Passgenaue Lösungen

**Was der Wagenladungs-
verkehr für verschiedene
Branchen leistet.**

Ab Seite 4



Material für die riesige Zeltstadt

Eine idyllisch anmutende Ruhe in Goms VS Mitte Juli 2022. Der Schein trügt: Kurz danach ging's los. Rund 30 000 Pfadfinder:innen tummelten sich während zwei Wochen auf dem ehemaligen Flugplatz im Wallis. Der Anlass war eine logistische Meisterleistung. Unmengen an Material wurden auf dem 120 Hektar grossen Feld benötigt. So beispielsweise Blachen, Zeltstangen, Woldecken, Kochutensilien oder die Ausrüstung für sportliche Aktivitäten. Dieses Material gelangte auf der Schiene aus dem Zentrallager der Armee in Thun ins Wallis nach Brig und von dort per LKW nach Ulrichen. Insgesamt 200 Tonnen Equipment transportierte SBB Cargo nach Brig und nach dem Riesenevent wieder zurück.



Mehr dazu unter:
tiny.cc/zeltstadt

Impressum

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

Redaktion SBB Cargo: Stefanie Probst, Martina Riser, Miriam Wassmer
Konzept und Realisation: Redact Kommunikation AG, Glattbrugg
Redaktion und Projektleitung: Florian Wehrli **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

Da ist Schiene drin

Liebe Lesende

Der Schienengüterverkehr ist per se nachhaltig, braucht er doch im Vergleich deutlich weniger Energie und Fläche als Transporte auf der Strasse. Zudem stösst er weniger CO₂ aus – gleich ein dreifaches Plus. Das SBB Cargo-Angebot «Wagenladungsverkehr in der Schweiz» nutzen viele Kunden für ihre Transportanliegen. Mit unserem Fokus (ab Seite 4) zeigen wir die für unsere Kunden zentralen Aspekte und warum sie auf den Wagenladungsverkehr setzen.

Der Bundesrat hat Ende März die Wichtigkeit des Schienengüterverkehrs für die Versorgung der Schweiz und die Stärkung der Klimapolitik bestätigt, aber auch festgehalten, dass diese Angebote kaum mehr eigenwirtschaftlich zu finanzieren sind. Deshalb hat er einen Bericht mit entsprechenden Reformvorschlägen verabschiedet. Wo setzt die SBB die Schwerpunkte bei der Weiterentwicklung des Schienengüterverkehrs? Dazu mehr im Gipfeltreffen mit SBB Cargo-Verwaltungsratspräsident Franz Steiger und CEO Désirée Baer (Seite 15 und im Cargo Blog).

Ich wünsche Ihnen eine anregende Lektüre!

Miriam Wassmer
Leiterin Kommunikation SBB Cargo



4–9 Logistikfokus Der Wagenladungsverkehr muss spezifische Bedürfnisse der unterschiedlichsten Branchen bedienen. Vier ausgewählte Kundenbeispiele zeigen, wie SBB Cargo diesen Ansprüchen mit massgeschneiderten Lösungen gerecht wird.



10–14 Mittendrin
SBB Cargo bietet spannende berufliche Perspektiven in über 40 Berufsgruppen.

15 Gipfeltreffen CEO Désirée Baer ordnet die Herausforderungen rund um den Wagenladungsverkehr ein.

16–17 Auf einen Blick Wie die Rangierbahnhöfe von SBB Cargo einen reibungslosen Wagenladungsverkehr rund um die Uhr gewährleisten.

18–21 Mittendrin Mit dem Ausbau der schweren Instandhaltung übernimmt die Serviceanlage Muttenz alle Unterhaltsarbeiten für Güterwagen.

22–23 Kundensicht Fenaco setzt als eine der ersten Kundinnen auf die neue E-Booking-Plattform.

24–25 Nachhaltigkeit Wie klimafreundlich ist SBB Cargo bereits unterwegs und wo gibt es noch zu tun?

26 Objekt In jeder Lok fährt ein Sandkasten mit.

27 Schotter Neue Vectron-Streckenloks und zwei Awards für SBB Cargo.

Einzel beladen – gemeinsam unterwegs

Getreide oder Getränke, Stahl oder Zement – jede Branche hat spezifische Anforderungen an den Wagenladungsverkehr. Vier Kundenbeispiele zeigen, wie SBB Cargo für individuelle Transportbedürfnisse massgeschneiderte Lösungen anbietet.

Text: Stefanie Probst, Miriam Wassmer Fotos: SBB Cargo



Einmal quer durch die Schweiz und wieder zurück: Der Wagenladungsverkehr von SBB Cargo ist ein regelmässiges und hochleistungsfähiges Angebot mit Bedienpunkten im ganzen Land. Mit massgeschneiderten Lösungen für Grosskunden bedient SBB Cargo individuelle Transportbedürfnisse. Wo möglich beliefert die Güterbahn ihre Kunden auf eigenen Anschlussgleisen. Mit dem Angebot «Cargo Rail» befördert SBB Cargo die Güter tagsüber zwischen frei wählbaren Ausgangs- und Zieldestinationen in

einzelnen Wagen oder in Wagengruppen. Zeitempfindliche Waren fahren nachts im Expressnetz von «Cargo Express» und profitieren damit vom sogenannten Nachtsprung. Im Eiltempo gelangen so etwa Handels- und Kühlgüter, Stückgut oder Ladungen pünktlich an ausgewählte Bedienpunkte in der ganzen Schweiz – mit vorangehender oder nachfolgender Strassenbeförderung. Worauf Kunden aus verschiedenen Branchen besonderen Wert legen, zeigen die folgenden Beispiele.



Kundenbeispiele



190 000

Tonnen Getränke befördert SBB Cargo jährlich für die Brauerei **Feldschlösschen** – auch dank Cross Docking.

Seite 6



687 000

Tonnen Stahl erzeugt die **Stahl Gerlafingen AG** jährlich aus recykliertem Schrott – angeliefert von SBB Cargo.

Seite 7



200 000

Tonnen Getreide verarbeitet **Swissmill** in Zürich pro Jahr. Die Bahntransporte sind dafür unerlässlich.

Seite 8



900 000

Tonnen Zement stellt **Ciments Vigier SA** jedes Jahr her. Die Hälfte davon transportiert sie mit der Bahn.

Seite 9





FELDSCHLÖSSCHEN: CROSS DOCKING UND NACHTSPRUNG

Bahn und Lastwagen kombiniert. So wickeln SBB Cargo und Feldschlösschen gewisse Transporte im Wagenladungsverkehr ab. Damit der Getränkenachschub am Morgen an der Rampe steht, werden weitere Destinationen über Nacht im Expressnetz angefahren.

Feldschlösschen ist seit je mit der Bahn verbunden und verfügt seit mehr als 130 Jahren über einen direkten Bahnanschluss. Als Feldschlösschen 1876 gegründet wurde, errichtete Theophil Roniger das Backsteinschloss, das noch heute der Firmensitz ist, gezielt in der Nähe des Bahnhofs Rheinfelden. In der Folge baute Feldschlösschen alle seine Getränkedepots in der Schweiz mit einem Bahnanschluss. 60 Prozent aller Transporte zu Grosskunden und Depots fahren auf der Schiene. Für die Feinverteilung nutzt der Getränkehersteller Lastwagen. SBB Cargo befördert pro Jahr insgesamt rund 9000 Wagen oder 190000 Tonnen für den Getränkehändler vom Hauptsitz in Rheinfelden (AG) in die ganze Schweiz.

Feldschlösschen setzt bei ihren Transporten auf Nachhaltigkeit und damit auf die Schiene. Der grösste Getränkehändler der Schweiz gehört zu den Pionieren der E-Mobilität und legt grossen Wert auf eine möglichst CO₂-neutrale Verteilung seiner Waren. Das langfristige Ziel: Die CO₂-neutrale Belieferung des Kunden. Dabei soll die Bahn die sogenannte erste Meile von der Produktionsstätte bis zum Cross-Docking-Punkt oder Depot übernehmen, ein LKW dann die letzte Meile für die Feinverteilung zu Gastronomiebetrieben und Detailhändlern. Beim Cross Docking wird die Ware termingerecht (just in time) an einen bestimmten Cross-Docking-Punkt geliefert und von dort ohne Zwischenlagerung direkt zum Empfänger transportiert. Der Güterumschlag erfolgt dabei bedarfsgerecht und möglichst schnell. Im Gegensatz zu klassischen Verteilzentren ist Cross Docking ökonomischer, da die Kosten für Lagerhallen und Personal tiefer ausfallen.

«Ziel ist, dass Feldschlösschen ihre Kunden CO₂-neutral beliefern kann.»

Frank Pfeifer, Distribution/Transportation Manager

Der Logistikprozess hat sich in den letzten Jahren stark beschleunigt. Dazu gehört, dass Feldschlösschen die Waren nicht länger in Depots lagert. Bis 15 Uhr nimmt der Getränkehändler Bestellungen an, die in Rheinfelden bis 19 Uhr kommissioniert werden. Die Bahn holt die Getränke und verteilt sie im Expressnetz in der Nacht via Rangierbahnhöfe in die Cross Docks. Auf der Strasse wäre dies wegen des Nachtfahrverbots für Lastwagen nicht möglich. Am Morgen holen die Lastwagen die Paletten und bringen sie zu den Kunden.

Die Herausforderungen für SBB Cargo sind nicht von der Hand zu weisen. Zum einen bedeutet der Trend zum Cross Docking, dass sich die Bahn noch weniger Verspätungen leisten kann und attraktive Verbindungen anbieten muss. Die Fehlertoleranz seitens Kunden ist geringer als früher, weil mit der Just-in-time-Zustellung auch die Anforderungen an Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit gestiegen sind. Zum andern müssen bei der Planung stets Faktoren wie Streckensperrungen und Unterhaltsarbeiten berücksichtigt werden, was viel Flexibilität erfordert.





STAHL GERLAFINGEN: SCHROTTTRANSPORTE PER SCHIENE ZUM STAHLWERK

Schrott, das Grundmaterial zur Stahlproduktion, ist ein volatiles Geschäft. Mal steht viel zur Verfügung, mal wenig, die Preise schwanken. Für die Stahlproduktion bei Stahl Gerlafingen sind jedoch kontinuierliche Mengen gefragt, die von SBB Cargo auf Abruf ins Stahlwerk transportiert werden können. Pendelverkehre und eine Dreiecksbeziehung helfen dabei.

«Mit dieser effizienten Transportlösung leisten wir einen wichtigen Beitrag an die Verkehrsverlagerung und den gezielten Einsatz von Ressourcen.»

Alain Creteur, CEO Stahl Gerlafingen

Der Schrott gelangt per Schiff oder Lastwagen in die Schweiz, also in höchst unterschiedlichen Mengen. Zudem wird das Stahlwerk auch mit Schweizer Schrott beliefert. Damit die Zufuhr ins Stahlwerk kontinuierlich bzw. auf Abruf erfolgen kann, braucht es ein Zwischenlager, wo der Schrott bis zu seinem Abtransport ins Werk aufbewahrt wird.



Die beladenen Wagen fahren anschliessend über den Rangierbahnhof im Limmattal (RBL), die grösste Sortier- und Produktionsanlage für den Binnengüterverkehr von SBB Cargo. SBB Cargo ist nicht nur ab der Schweizer Grenze in Birsfelden für Stahl Gerlafingen unterwegs, sondern auch im Binnenverkehr. Aus allen Ecken bringt die Bahn im Einzelwagenladungsverkehr Stahlschrott zusammen. Am Rangierbahnhof im Limmattal werden die Wagen sortiert und gebündelt. Und hier stossen die gefüllten Wagen aus Birsfelden dazu. Zweimal am Tag fährt ein Zug vom RBL los Richtung Gerlafingen. Just in time. Die Transporte sind zeitgenau auf die Produktion des Stahlwerks ausgerichtet.

Auf dem Retourweg fahren zwei Züge vom Stahlwerk zum RBL. Beladen mit Hochqualitätsstahl, hergestellt aus dem rezyklierten Material. Wieder werden die Wagen am RBL sortiert – und rollen dann weiter zu vielen Kunden in der Schweiz oder an die Grenze in Basel für den Export ins Ausland.





PER BAHN IN DIE MÜHLE NACH ZÜRICH

Seit über 175 Jahren stellt die Mühle Mehl und weitere Produkte im Zürcher Kreis 5 her. Die Transporte von SBB Cargo sind für Swissmill zentral – sind doch Massengüter wie Getreide in hohem Mass geeignet, per Bahn transportiert zu werden. Das städtische Umfeld, aber auch veränderte Logistikbedürfnisse fordern die Transporte auf der Schiene. Mit dem Agrarkonzept gehen Swissmill und SBB Cargo die besonderen Bedürfnisse an.

Die Getreidemühle Swissmill ist eine Division der Coop-Genossenschaft und seit 1843 an diesem Standort am Sihlquai im Zürcher Kreis 5 ansässig. Seit vielen Jahren setzt Swissmill auf die Bahnbelieferung von Getreide. Die rund 20 Getreidewagen stellt SBB Cargo in mehreren Lieferungen täglich nach einem mit der Stadt abgestimmten Verkehrskonzept zu. Die Güterbahn fährt mitten durchs Quartier, um unterschiedliche Getreidesorten für die weitere Verarbeitung zu liefern. Mit einem Bahnwagen voll Getreide lassen sich nämlich drei LKW ersetzen. Am Standort in Zürich werden jährlich über 200 000 Tonnen Getreide verarbeitet – das entspricht einem Drittel des Schweizer Gesamtbedarfs. Der Produktionsbetrieb gilt als versorgungsrelevant für die Schweiz und beliefert die Nahrungsmittelindustrie sowie den Detailhandel wie Coop, die Landi und Volg.

Grosse Getreidemengen in unterschiedlichen Stückgrößen

Pro Tag bewegt Swissmill zwischen 900 und 1000 Tonnen Getreide bzw. Mahlprodukte. Erfolgt die Anlieferung zu über 95 Prozent per Bahn, so wird ein namhafter Anteil der sogenannten Mühlennebenprodukte für die Mischfutterwerke zur Herstellung von Tierfutter rationell auf der Schiene in den Getreidewagen transportiert.

«Die Bahninfrastruktur für den Güterverkehr aufrechtzuerhalten, ist eine staatspolitische Aufgabe. Getreide ist seit jeher ein klassisches Massengut und am nachhaltigsten auf der Schiene unterwegs.»

Matthias Staehelin, Leiter Beschaffung und Behörden, Swissmill

Die Mühle verarbeitet Brotgetreide wie Weizen, Roggen und Dinkel, Hartweizen für Teigwaren sowie Hafer und Mais. Hergestellt werden Mehle, Griesse sowie Haferflocken. Wird nicht das gesamte Korn verwendet wie bei Vollkornprodukten, fallen Kleinstbestandteile als Nebenprodukte an. Diese werden zu Tierfutter verarbeitet.

80 Prozent der Hauptprodukte werden lose in speziellen Schüttgutbehältern per LKW zu den Bäckereien oder Pastaherstellern transportiert. 20 Prozent werden konfektioniert via Stückgutlogistikausgeliefert, meistens per LKW, teilweise auch auf der Schiene, zum Beispiel zu einer Verteilzentrale des Detailhandels.



Lesen Sie den gesamten Beitrag im Blog:

tiny.cc/swissmill





AUF DER SCHIENE AUS ÜBERZEUGUNG

Im Vigier-Zementwerk in Péry (BE) laufen die Anlagen Tag und Nacht, um die Nachfrage nach rund 900000 Tonnen Zement pro Jahr aus der ganzen Schweiz zu decken. Die grösste Herausforderung? Just-in-time-Lieferungen. Dazu setzt Vigier auf den Wagenladungsverkehr von SBB Cargo.

In Helm und gelber Leuchtweste besteigt Thierry Gaschen sein Allradauto. Vor dem Anlassen wirft er gewohnheitsmässig einen Blick auf die Wetter-App seines Smartphones. «Wenn es morgen regnet, können wir unser Lieferprogramm vergessen», sagt er. Das scheint den Leiter Logistik von Vigier Ciment aber nicht zu erschüttern. «Pro Tag müssen wir 15 bis 20 Prozent unserer Planung anpassen.»

Dies ist eine der grössten Herausforderungen für den Zementhersteller aus Péry im Berner Jura. «Rund 80 Prozent unserer Kunden sind Betonwerke mit geringer Lagerkapazität. Daher liefern wir ihnen Zement just in time mit bis zu drei oder vier Teillieferungen pro Tag.» Im Gegenzug reichen Wetterkapriolen oder Pannen auf einer Baustelle aus, dass in letzter Minute mehrere Lieferungen abgesagt werden. Bei Vigier Ciment – einem Unternehmen der Vigier Holding, die wiederum seit 2001 zur französischen Vicat-Gruppe gehört – ist Routine daher fast ein Fremdwort.

Vigier Ciment stellt jährlich über 900000 Tonnen Zement her. Zusammen mit Kies, Sand und Wasser entsteht daraus Beton. Dies sind fast 20 Prozent des gesamten schweizerischen Bedarfs, wie

«Die Politik einer nachhaltigen Entwicklung unserer Gesellschaft motiviert uns, den Schienenverkehr gegenüber der Strasse zu privilegieren.»

Thierry Gaschen, Leiter Logistik Vigier Ciment

Thierry Gaschen ausführt. Aus der Fabrik in Péry wird Zement an Kunden im ganzen Land verschickt. Die Schiene war schon immer wichtig für Vigier Ciment, dessen Schwesterunternehmen Vigier Rail Betonschwellen und feste Fahrbahnen in Tunnels baut. Mit einem Anstieg von beinahe 50 Prozent in den letzten 15 Jahren ist der Bahnverkehr allerdings geradezu explodiert. Derzeit liefert das Unternehmen mit seinen 160 Mitarbeitenden etwa die Hälfte seiner Produktion per Bahn aus.

Hundert neue Wagen

Im Zuge des Trends zur Nachhaltigkeit wurden grosse Investitionen in die Bahninfrastruktur und in Silowagen getätigt. Vor fünf Jahren hat Vigier rund 100 neue Wagen in Betrieb genommen. Diese Staubgutwagen tragen 13,5 Meter lange Stahlsilos, die bis zu 70 Tonnen losen Zement fassen. In 15 Minuten ist ein Silo gefüllt, dann geht es mit der Werkslok zum Bahnhof Reuchenette-Péry, wo das Team von SBB Cargo die Wagen, über die grossen Rangierbahnhöfe zu einer der fast 40 Destinationen in der ganzen Schweiz weiterleitet. Meistens erfolgt dann der letzte Teil der Lieferung über die Strasse.

Zum Zug gekommen

SBB Cargo bietet spannende berufliche Perspektiven und jede Menge herausfordernde Aufgaben in über 40 Berufsgruppen. Ob Quereinsteigerin oder Bähnler aus Berufung – unsere Mitarbeitenden wachsen an ihren Aufgaben und engagieren sich täglich aufs Neue.

Text: Stefanie Probst, Florian Wehri Fotos: SBB Cargo



Markus Wassmer

Alter: 60

Funktion: Teamleiter
RCP Rheinhäfen

Bei SBB Cargo seit:
1992 (SBB seit 1978)

Markus Wassmer leitet die beiden Teams der Regionalen Cargo Produktion (RCP) in den Häfen Kleinhüningen und Birsfelden. Damit ist er für die Personalführung von 31 Mitarbeitenden zuständig. Er motiviert die einzelnen Teammitglieder, ihr Aufgabengebiet zu erweitern und Neues zu lernen. «Ich schaue, dass ich die Mitarbeitenden vorwärtsbringe, das ist mein Credo», erzählt er und ergänzt: «Die Personalführung und -entwicklung liegt mir besonders am Herzen.» Neben seinen Aufgaben als Teamleiter fährt er regelmässig selbst Rangiertouren. So bleibt er fachlich auf dem aktuellen Stand und kennt die Anliegen seiner Mitarbeitenden aus erster Hand. Seine Hauptaufgaben bestehen unter anderem in der Überwachung der Sendungspünktlichkeit und in der Steuerung der Touren und Lenkzeiten. Zusätzlich unterstützt der 60-Jährige bei der Personaleinteilung und Ferienplanung. Auch bei Unfällen im Rangierbereich ist er manchmal im Einsatz. Dies im Rahmen seines Pikettdienstes als Ereignismanager der Region. Angesprochen auf die vielen Facetten seiner Arbeit, grinst Wassmer: «Mir wird bestimmt nie langweilig.»

Was hat Markus Wassmer vor seiner Tätigkeit als Teamleiter gemacht? Das erfahren Sie in unserem Blog.



Ganzes Portrait hier lesen:

tiny.cc/mwassmer



Auch nach über 20 Jahren bei SBB Cargo wird es Jegan Ratnam nie langweilig: «Bei mir gleicht kein Arbeitstag dem andern.» Heute leitet der 43-Jährige das Kompetenzzentrum Instandhaltung Lokomotiven in Dietikon. Als Instandhaltende sorgen Ratnam und sein Team dafür, dass die Loks von SBB Cargo einwandfrei funktionieren. «Die Sicherheit hat oberste Priorität. Bereits eine lose Schraube kann verheerende Konsequenzen haben», sagt Ratnam. Neben der Qualitätskontrolle, Administration und Personalentscheiden legt der gelernte Automatiker auch selbst Hand an oder fährt auch mal eine Rangierlok. Man versteht, weshalb Jegan Ratnam die Abwechslung so mag. Er achtet deshalb bei der Arbeitsplanung auch darauf, dass seine Mitarbeitenden die verschiedensten Aufgaben übernehmen können. «So hat jeder ein Gesamtverständnis für alle Fahrzeugtypen – bei komplexeren Arbeiten sind die jeweiligen Spezialist:innen gefragt.» Auch dank seiner jahrelangen Erfahrung an der Front hat er sein Team zusammengeschweisst: «Wir spüren, was wir leisten, und sind stolz darauf.»

Was Jegan Ratnam und seine Instandhaltenden sonst noch leisten, erfahren Sie in unserem Blog.



Ganzes Interview hier lesen:

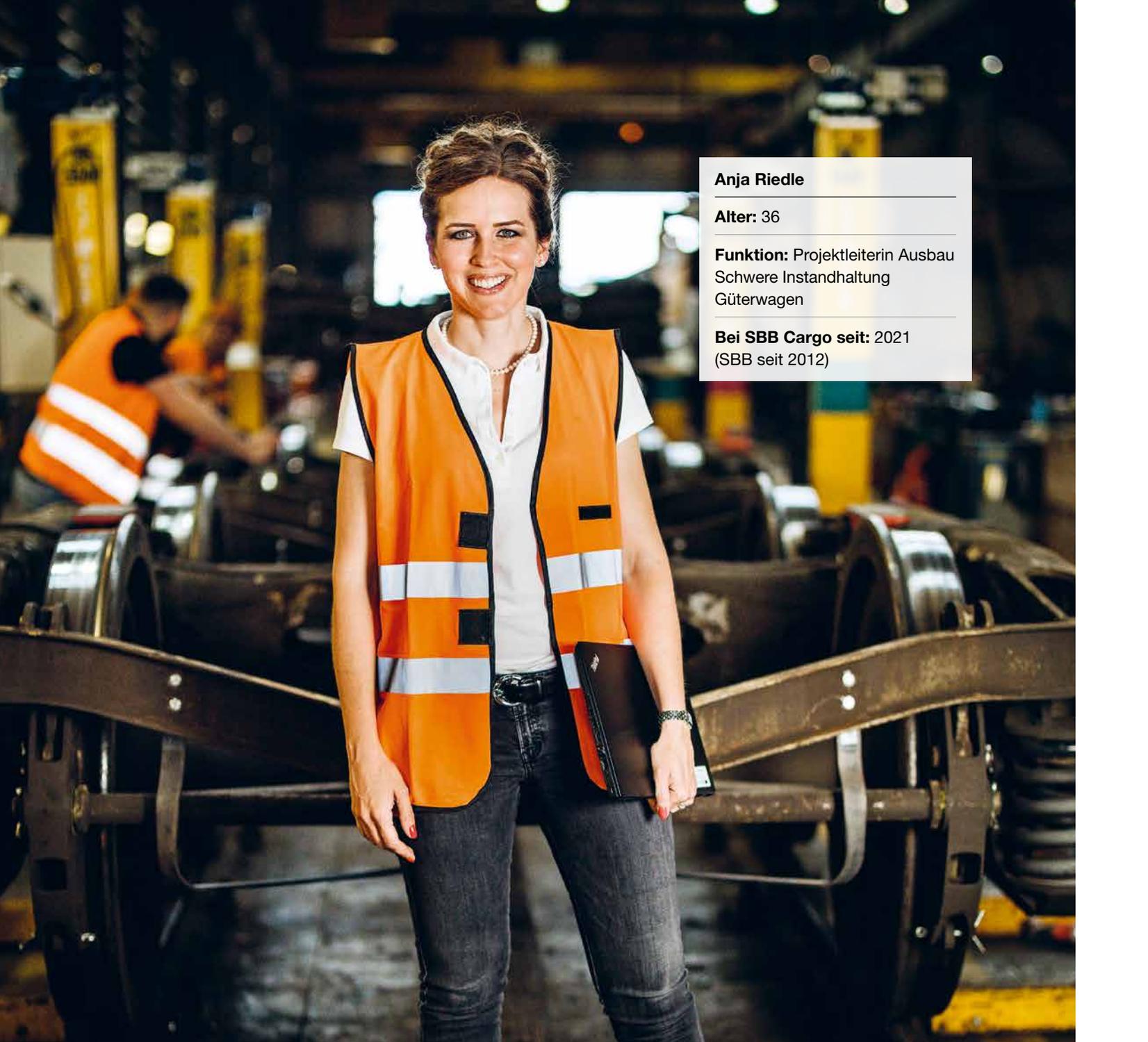
tiny.cc/jratnam

Jegan Ratnam

Alter: 43

Funktion: Leiter Kompetenzzentrum Instandhaltung Lokomotiven

Bei SBB Cargo seit: 2001



Anja Riedle

Alter: 36

Funktion: Projektleiterin Ausbau
Schwere Instandhaltung
Güterwagen

Bei SBB Cargo seit: 2021
(SBB seit 2012)

Wo die Instandhaltenden von SBB Cargo bis anhin nur einfache Revisionen und Reparaturen ausgeführt hatten, zerlegen sie seit diesem Jahr auch ganze Güterwagen und bauen sie wieder zusammen. Verantwortlich für den Aufbau der schweren Instandhaltung im Kompetenzzentrum in Muttenz ist Anja Riedle. Als Gesamtprojektleiterin mit einem 30-köpfigen Team hält sie die Fäden des Mammutprojekts zusammen. «Es war ein Kraftakt, in weniger als elf Monaten alles bei laufendem Betrieb aufzubauen, aber wir haben es geschafft», sagt die 36-Jährige. Als nächstes steht der Ausbau der Serviceanlage auf dem Programm. Dass sie in diesem Bereich die einzige Frau ist, stört Anja Riedle nicht – im Gegenteil: «Ich freue mich, dass ich andere junge Frauen dazu inspirieren kann, den Schritt in eine technische Männerdomäne zu

wagen.» Thematisch hat sie in der Instandhaltung vor rund einem Jahr praktisch bei null angefangen – heute fachsimpelt sie mit ihren Kolleg:innen, als hätte sie nie etwas anderes gemacht. Dank ihrem Tatendrang und ihrer grossen Erfahrung im Projektmanagement ist sie mit ihrer neuen Rolle gewachsen: «Ich kann hier vieles in kurzer Zeit bewegen – genau mein Ding!»

Was Anja Riedle an ihrer Aufgabe bei SBB Cargo besonders fasziniert, lesen Sie in unserem Blog.



Lesen Sie den ganzen Text hier:

tiny.cc/ariadle

Schwere Lasten und mächtige Maschinen haben es Denis Laederach angetan. «Je mehr Tonnen, desto mehr Spass macht es mir», sagt der Lokführer. Mit seinem Arbeitsgerät, der 2000 PS starken Diesellok Am 843, bewegt er tausende Tonnen Material durch die ganze Schweiz. 2014 hat der ehemalige Lastwagenchauffeur auf die Schiene gewechselt und gelernt, mit der 80 Tonnen schweren Lokomotive umzugehen. Heute lenkt der 41-jährige Familienvater die Am 843 von ihrem «Heimathafen» im Genfer Depot La Praille aus mit grösster Sorgfalt an jedes Ziel. Dank der neuen Hybridkupplung kann er auch im Ein-Mann-Betrieb fahren, rangieren und kuppeln. An seinem technisch anspruchsvollen Job gefällt Denis Laederach auch die Abwechslung: «Mal bin ich allein unterwegs, mal im Team. Mal früh am Morgen, mal spät am Abend. Ich bin immer in Bewegung.» Der Schichtbetrieb macht ihm nichts aus – so hat er auch flexibler Zeit für seine Familie.

Erfahren Sie mehr über den Arbeitsalltag des Lokführers in unserem Blog.



Ganzes Portrait hier lesen:

tiny.cc/dlaederach



Denis Laederach

Alter: 41

Funktion: Lokführer B100

Bei SBB Cargo seit: 2017
(SBB seit 2014)



Julia Stokowy

Alter: 34

Funktion: Sachbearbeiterin
Transportadministration Grenze

Bei SBB Cargo seit: 2014
(SBB seit 2006)

Julia Stokowy ist in Deutschland geboren, sie wohnt in Frankreich und arbeitet in der Schweiz. Der Rangierbahnhof Basel im Dreiländereck ist für die 34-jährige Sachbearbeiterin der ideale Arbeitsort. Zusammen mit drei Kolleginnen und vier Kollegen ist sie zuständig für die Transportadministration an der Grenze. Täglich bearbeiten sie im Schichtbetrieb rund 50 Züge des internationalen Wagenladungsverkehrs – von Montag bis Sonntag und rund um die Uhr. «Ich liebe die sprachliche und kulturelle Vielfalt bei meiner Arbeit», sagt Julia Stokowy. Dank ihrer Mehrsprachigkeit fällt ihr die enge Zusammenarbeit mit der französischen SNCF und der deutschen DB Cargo leicht. Als Bindeglied zwischen dem Zoll und den Güterbahnen stellen Julia und ihre Kolleg:innen Fracht-, Zoll- und Begleitpapiere zusammen und entscheiden, über welche Grenze die Wagen fahren und mit welcher Bahn. Hier ist vernetztes und vorausschauendes Denken gefragt: «Mir gefällt an meinem Job besonders, dass ich neben der Routinearbeit immer wieder Sonderfälle lösen muss.»

Lesen Sie im Interview auf unserem Blog, warum Julia Stokowy für die Kunden gerne die Extrameile geht.



Erfahren Sie mehr in unserem Blog:

tiny.cc/jstokowy



Draussen sein, in Bewegung bleiben und Verantwortung tragen – das ist es, was Jonathan Kürsteiner an seinem Beruf als Rangierleiter so mag. Nach seiner Lehre als Logistiker bei der SBB ging er auf Reisen und arbeitete als Flugbegleiter, bis er 2020 zu SBB Cargo kam. «Es ist eine komplexe Aufgabe, bei der es viel Ausdauer braucht», sagt der leidenschaftliche Läufer. Wie bei einem Marathon teilt er sich seine Kräfte ein und überlässt nichts dem Zufall. «Lieber langsamer arbeiten, dafür sicher», lautet die Devise des Rangierleiters. Er übernimmt eine grosse Verantwortung für die eigene Sicherheit und die seiner Kollegen, die ihn Johnny nennen. Zwischen seinem Arbeitsort in Dietikon und dem Rangierbahnhof Limmattal gilt es, die verschiedensten Zugkompositionen zu trennen und neu zusammenzustellen. Dabei arbeitet Johnny in eingespielten Teams mit dem Lokpersonal zusammen – eine Aufgabe, die auch selbst reizt. Im Herbst 2022 wird er die Ausbildung zum Lokführer B100 beginnen. «Und ich kann mir gut vorstellen, eines Tages als Teamleiter zu arbeiten.»

Was Jonathan Kürsteiner in seinem Alltag als Rangierleiter erlebt, lesen Sie in unserem Blog.



Ganzes Interview hier lesen:

tiny.cc/jkuersteiner

Jonathan Kürsteiner

Alter: 23

Funktion: Rangierleiter

Bei SBB Cargo seit: 2020
(SBB seit 2014)

Qualität und Zuverlässigkeit sind unsere Daseinsberechtigung

Die Rahmenbedingungen von SBB Cargo werden zurzeit überprüft. Wo steht das Unternehmen aktuell und wo sieht es seine Zukunft? SBB Cargo CEO Désirée Baer ordnet die Herausforderungen rund um den Wagenladungsverkehr ein. Antworten zur Weiterentwicklung des Binnengüterverkehrs gibt es im SBB Cargo-Blog.

Text: Miriam Wassmer Foto: SBB Cargo

Der Wagenladungsverkehr ist ein zentrales Angebot für die Cargo-Kunden. Was macht den Wagenladungsverkehr so besonders?

Désirée Baer: Der Wagenladungsverkehr ist ein Netzwerk, das durch Bündelung funktioniert. Daher können wir mit ihm Regionen anbinden, Städte oder Ballungsgebiete versorgen sowie in der Baulogistik tätig sein. Er eignet sich für unterschiedliche Branchen – ob die Güter nun lose, in Paletten oder aufgerollt transportiert werden müssen. Einfacher gesagt: ob die Güter nun gross oder klein, schwer oder leicht sind. Diese Vielfalt kommt sehr vielen Kunden zugute – das Angebot ist auch für kleinere Transportmengen geeignet. Mit dem Wagenladungsverkehr haben wir ein bedeutendes Instrument für die Verkehrsverlagerung. Der Nachteil: Der Wagenladungsverkehr hat einen fixen Fahrplan, da er mit der Bündelung von Mengen verschiedener Kunden funktioniert. Das bietet aus Kundensicht zu wenig Flexibilität. Zudem ist er wirtschaftlich nicht interessant – die Kosten sind höher als der erzielbare Preis.

Gerade in Europa hat der Wagenladungsverkehr keinen sehr guten Ruf. Wie arbeiten Sie an seiner Weiterentwicklung und wie wollen Sie seine Qualität garantieren?

Désirée Baer: Drei strategische Stossrichtungen sind zentral: Wir müssen vermehrt in kundenspezifische Logistiklösungen investieren und flexibler werden. Zweitens: weiter in die Automation der operativen Prozesse, die Digitalisierung der Kundenschnittstelle und die Planungs- und Dispositionsprozesse investieren. Hier sind wir europaweit führend. Und drittens: mit der Politik nach Lösungen für das strukturelle Defizit suchen. Damit können wir den Wagenladungsverkehr weiterentwickeln und auf die zukünftigen Kundenbedürfnisse ausrichten. Der Wagenladungsverkehr leistet einen Beitrag zur Versorgung der



Der Wagenladungsverkehr leistet einen Beitrag zur Versorgung der Schweiz.
Désirée Baer, CEO SBB Cargo

Schweiz und unterstützt die Klima- und Energieziele. Es lohnt sich also, in dieses Angebot zu investieren: für unsere Kunden, für die Gesellschaft, für die Nachhaltigkeit. Qualität und Zuverlässigkeit sind keine Schlagworte, sondern unsere Daseinsberechtigung.



Wo der Verwaltungsratspräsident Franz Steiger die Prioritäten setzt und wie die SBB den Güterverkehr weiterentwickelt, lesen Sie im Cargo-Blog.
tiny.cc/entwicklung

Rangierbahnhöfe: Betrieb rund um die Uhr

Herzstücke des Wagenladungsverkehrs in der Schweiz sind die Rangierbahnhöfe. Der Betrieb mit drei Verarbeitungsphasen läuft während 24 Stunden und ist abgestimmt mit der Hauptverkehrszeit des Personenverkehrs.

Text: Stefanie Probst Illustration: Jacqueline Müller



An den Rangierbahnhöfen werden die einzelnen Wagen sortiert und für neue Destinationen zusammengestellt. Danach erfolgt der Transport an die Zieldestination. Schweizweit sorgen rund **1500 Mitarbeitende** an 6 Tagen die Woche rund um die Uhr dafür, dass die Güter pünktlich zu den Kunden rollen.

Verarbeitungsphasen: fliessende Übergänge

Die Neusortierung der Wagen findet in drei Phasen statt. Diese hängen jeweils zusammen: So verlassen die sortierten Züge in Phase 1 den Bahnhof zur Verteilung bei den Kunden und kehren mit den Gütern für Phase 2 wieder zurück. Diese werden in Phase 2 neu sortiert und der Ablauf wiederholt sich. Dabei sind die einzelnen Phasen identisch, sodass sie aneinander angrenzen oder sich auch überschneiden können.

Die wichtigste Phase ist diejenige in der Nacht: Zwischen 22 und 2 Uhr ist Hochbetrieb auf den Rangierbahnhöfen. In dieser Zeit werden die Transporte für das sogenannte Expressnetz bereitgestellt. In diesem werden ausgewählte Bahnhöfe bedient und die grossen Schweizer Logistikzentren miteinander verbunden. Während tagsüber verschiedenste Güter aller Branchen an alle Bahnhöfe transportiert werden, erfolgt nachts vorwiegend der Transport von Handels- und Stückgut.

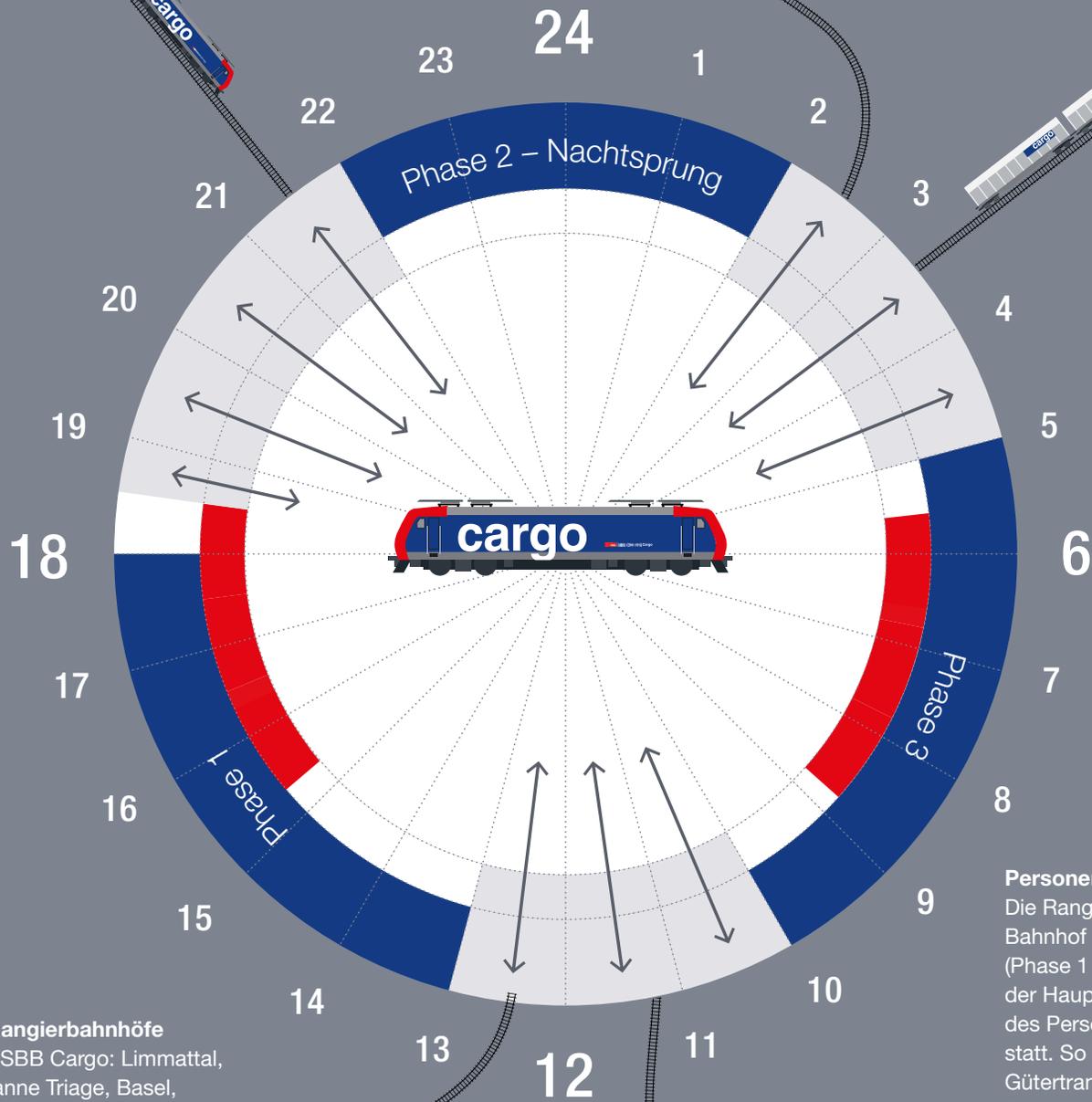
Teambahnhöfe

Das Abholen und Zustellen der Wagen bei den Kunden erfolgt schweizweit über total 52 Teambahnhöfe. Dort finden lokale Rangierungen statt, in der Sammelphase werden die Züge für den Weitertransport in die Rangierbahnhöfe zusammengestellt und Leertwagen vor Ort abgestellt.



3000 Wagen
pro Tag fertigen die Mitarbeitenden in Limmattal, dem grössten Rangierbahnhof der Schweiz, durchschnittlich ab.

Wagenladungsverkehr
umfasst alle konventionellen Transporte von einzelnen Wagen oder Wagen-
gruppen (kleiner als Ganzzugladung)
auf der Schiene.



Personenverkehr
Die Rangiertätigkeiten am Bahnhof finden tagsüber (Phase 1 und 3) während der Hauptverkehrszeiten des Personenverkehrs statt. So kommen die Gütertransporte den Personenzügen nicht in die Quere.

5 Rangierbahnhöfe
nutzt SBB Cargo: Limmattal,
Lausanne Triage, Basel,
Buchs und Chiasso.

Legende

- In Rangierbahnhöfen werden Züge neu formiert
- Hauptverkehrszeit im Personenverkehr
- Abholen und Zustellen der Wagen im Takt



Ein Spital für Güterwagen

Die Serviceanlage MuttENZ ist seit diesem Jahr die zentrale Anlaufstelle für Wartungsarbeiten an Güterwagen bei SBB Cargo und SBB Infrastruktur. Anhand streng zertifizierter Richtlinien kümmert sich die Wagenklinik um Notfälle, geplante Revisionen, präventiven Unterhalt und Umbauprojekte für die Zukunft.



Statt weissem Kittel, Stethoskop und Skalpell tragen sie orange Sicherheitswesten, Schweissbrillen und Calipri-Messgeräte – die Instandhaltenden in der Serviceanlage (SA) Muttenz. Mit chirurgischer Präzision zerlegen sie defekte Güterwagen in ihre Bestandteile, reparieren sie und setzen sie wieder zusammen. Jeder Handgriff wird dokumentiert und folgt einem strengen Regelwerk (siehe Box Seite 20) – ähnlich wie in einem Spital. «Die Instandhaltung von Schienenfahrzeugen unterliegt sehr strengen Vorschriften», sagt Martin Schwendimann. Der 40-Jährige ist der Leiter des Kompetenzzentrums Güterwagen in Muttenz – sozusagen der Spitaldirektor. Als «Chefarzt» steht ihm der Produktionsleiter Euplio Nuzzo (51) zur Seite.

Eine Liga aufgestiegen

Seit Kurzem haben die beiden eine neue Verantwortung: Die rund 70 Mitarbeitenden in Muttenz kümmern sich neu um die schwere Instandhaltung der 4671 Güterwagen von SBB Cargo und bald auch um 1973 Wagen der Division SBB Infrastruktur. «Wir sind stolz darauf, dass wir uns gegen den Wettbewerb durchsetzen konnten», sagt Euplio Nuzzo. «Gleichzeitig war es aber auch die grösste Herausforderung für die SA Muttenz seit Jahrzehnten.» Die Vorbereitungszeit war knapp – in weniger als elf Monaten stellten die Beteiligten das Ausbauprojekt auf die Beine (siehe S. 12) «Jetzt sind wir bereit, in einer anderen Liga mitzuspielen», sagt Martin Schwendimann. «Dank unserem sehr breiten Kompetenzfeld können wir alle erdenklichen Unterhaltsarbeiten ausführen.»

Fünf Wagen pro Woche

Am häufigsten liegen die vierachsigen Güterwagen von SBB Cargo auf dem OP-Tisch. Alle sechs Jahre unterliegen die Wagen einer Revision. Bei dieser schweren Instandhaltungsstufe trennen die Mitarbeitenden zunächst die Drehgestelle vom Aufbau und zerlegen dann die Drehgestelle komplett. Anschliessend prüfen sie die Einzelteile gemäss der Checkliste der jeweiligen Instandhaltungsvorgabe auf Herz und Nieren. Bevor die Mitarbeitenden den Wagen wieder zusammensetzen, reinigen sie alle Teile gründlich und ersetzen defekte Komponenten. Für die Revisionsfrist haben sie pro Wagen ca. 24 Stunden zur Verfügung. Die zusätzlichen Schäden, die repariert werden müssen,



«Der Ausbau war die grösste Herausforderung für die SA Muttenz seit Jahrzehnten.»

Euplio Nuzzo, Produktionsleiter

kommen dann noch dazu. Pro Woche kann Martin Schwendimann so vier bis fünf Wagen frisch revidiert aus der «Klinik» entlassen. Zum Schluss erhalten die genesenen Patienten einen neuen Aufdruck mit dem Datum der Revision.

Standort Muttenz weiter stärken

Neben den kurativen und präventiven Unterhaltsarbeiten, bei denen der normale Verschleiss behoben wird, kümmert sich die SA Muttenz auch um Unfallwagen und um Defekte, die unterwegs auftreten. «Wenn ein Güterwagen auf der Strecke bleibt, rücken wir mit unserer mobilen Equipe aus und reparieren vor Ort», sagt Produktionsleiter Euplio Nuzzo. Diese «Ambulanz» ist flächendeckend in der ganzen Schweiz im Einsatz. Vor Ort in der Serviceanlage kümmern sich die Instandhaltenden ausserdem um Spezialprojekte wie die Umrüstung auf die Digitale Automatische Kupplung.

Während des Ausbaus der Serviceanlage in Muttenz wurde ein Teil der leichten Instandhaltung in die Werkstatt am Rangierbahnhof im Limmattal ausgelagert, wo auch die Güterloks revidiert werden. Am bisherigen Standort in Bellinzona stellt die SBB im Herbst 2022 die schwere Instandhaltung an Güterwagen nach 130 Jahren ein, um Kapazitäten für die Wartung der Astoro-Flotte im Personenverkehr zu schaffen. Am Standort Muttenz stehen in den nächsten Jahren bauliche Erweiterungen der Werkstatthalle an. «So können wir unser Produktionskonzept weiter optimieren und noch enger mit der Materiallogistik zusammenwachsen», sagt Euplio Nuzzo. «Es wird uns bestimmt nicht langweilig.»





Rechts: Rund 70 Mitarbeitende kümmern sich in der Serviceanlage MuttENZ um schwere und leichte Instandhaltungsarbeiten.

Links: Mit aufgearbeiteten und neuen Ersatzteilen wird das revidierte Drehgestell wieder zusammengesetzt.

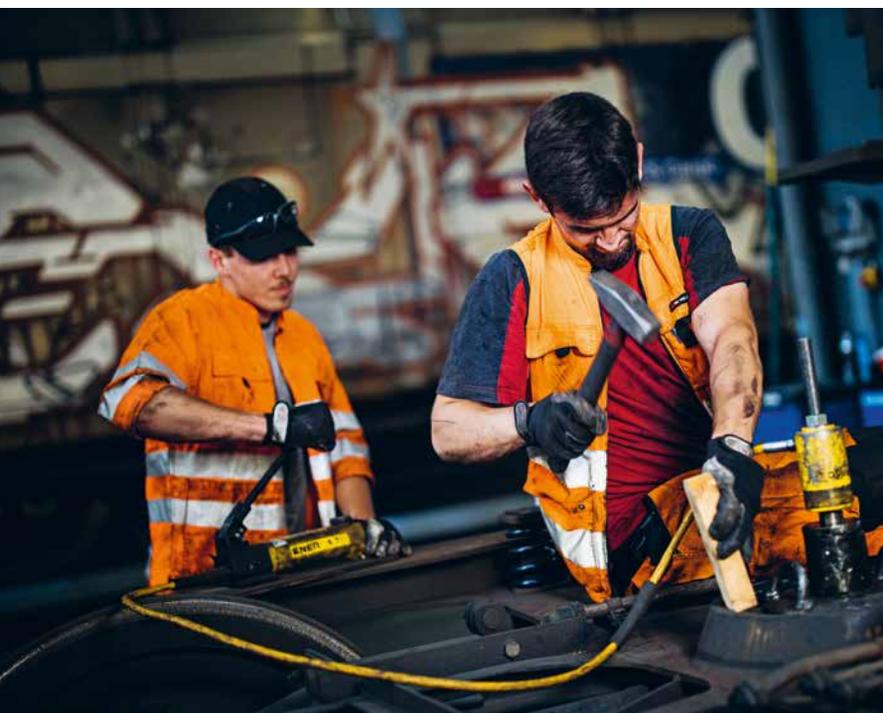
Unten: Instandhalter Sergej Klein vermisst die Radsätze millimetergenau mit dem Calipri-Messgerät.

Unten links: Die Mitarbeiter Jeremy Coenen und Dennis Chluba pressen neue Drehpfanneneinlagen in das Drehgestell ein.



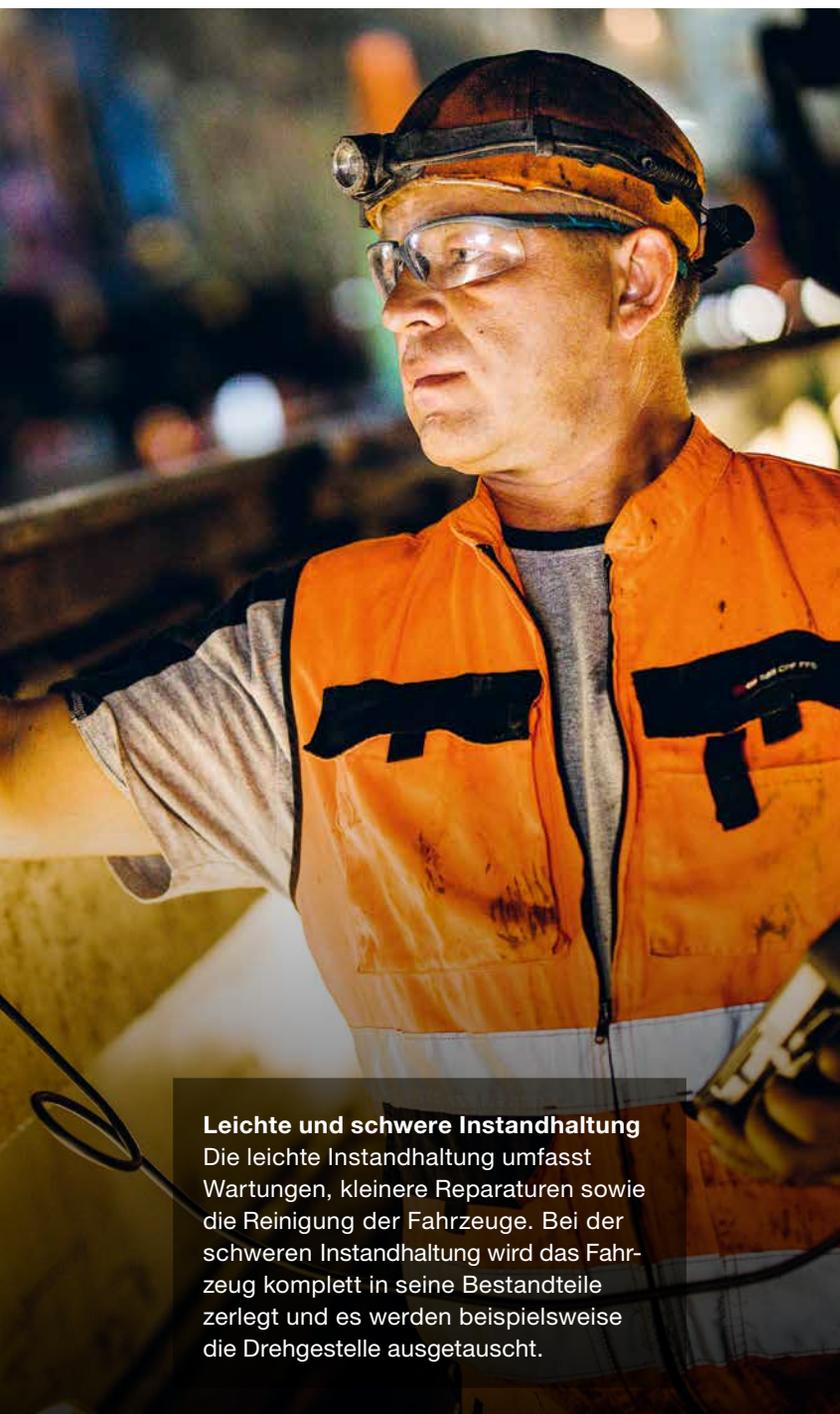
Zertifizierungen SA MuttENZ

Nach einer intensiven Vorbereitungszeit absolvierten die Mitarbeitenden in MuttENZ Ende April 2022 das VPI-Audit für die schwere Instandhaltung (Stufe G4.0) erfolgreich. Die Zertifizierung durch den Verband der privaten Güterwagenhalter in Deutschland (VPI) verschafft der SA MuttENZ einen wichtigen Wettbewerbsvorteil. Über 500 Unternehmen aus mehr als 20 Ländern nutzen mittlerweile den modular aufgebauten VPI European Maintenance Guide (VPI-EMG). Die SA MuttENZ ist nach den Standards G4.0 und G4.2 sowie für Bremsrevisionen BR2 zertifiziert. Darüber hinaus erfüllt sie die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI), die Instandhaltungsstufe R3 nach SBB Regelwerk sowie die ISO-Normen 9001 und 14001.





Martin Schwendimann,
Leiter Kompetenzzentrum Güterwagen MuttENZ



Leichte und schwere Instandhaltung

Die leichte Instandhaltung umfasst Wartungen, kleinere Reparaturen sowie die Reinigung der Fahrzeuge. Bei der schweren Instandhaltung wird das Fahrzeug komplett in seine Bestandteile zerlegt und es werden beispielsweise die Drehgestelle ausgetauscht.

Welche Aufgabe hat das Kompetenzzentrum Instandhaltung in MuttENZ?

Vom Ersatz von Verschleissteilen bis hin zur kompletten Revision führen wir alle Instandhaltungsarbeiten an Güterwagen durch. So erhalten unsere Kunden sämtliche Leistungen aus einer Hand.

Wer sind Ihre Kunden?

Im Juli 2022 haben wir sämtliche Instandhaltungsarbeiten für die Güterwagen von SBB Cargo und SBB Infrastruktur übernommen. Wir sind auch bereit für Aufträge von Drittkunden wie Hupac, VTG oder TWA Transwaggon.

Welche Vorteile bringt der Ausbau des Standorts MuttENZ?

Das erweiterte Produkteportfolio ist noch attraktiver für Drittkunden, die künftig alle Instandhaltungsleistungen für Güterwagen aus einer Hand beziehen möchten. Gleichzeitig steigert der erhöhte Anteil planbarer Revisionsarbeiten die Produktivität in der Instandhaltung bei SBB Cargo. Zudem nimmt das Arbeitsvolumen in MuttENZ zu; das schafft zusätzliche Arbeitsplätze vor Ort.

Wie gewährleisten Sie eine möglichst hohe Verfügbarkeit der Güterwagen?

Da wir aktuell nur über vier sehr lange Gleise verfügen, die Arbeiten jedoch sehr unterschiedlich sind (auch im Hinblick auf die Ausführungszeiten), feilen wir bereits seit mehreren Jahren immer wieder an unserem Produktionskonzept. Mit der Übernahme der schweren Instandhaltung wurde und wird dieses auch weiterhin stetig angepasst. Im Grundsatz durchlaufen die Wagen definierte Bereiche für die einzelnen Arbeitsschritte. Durch unser Produktionskonzept können wir besser priorisieren und so höchste Effizienz gewährleisten.

Smartes Buchungssystem im Feldversuch

Die Agrargenossenschaft fenaco ist eine der ersten Kundinnen, die den neuen E-Booking-Service von SBB Cargo nutzt. Über das webbasierte Portal bestellen Auftraggeber Züge und tätigen oder vervollständigen Buchungen.

Text: Florian Wehrli Foto: SBB Cargo

An der Schweizer Grenze in Basel kommt ein Ganzzug aus Frankreich an. Die 21 Wagen sind mit rund 1300 Tonnen Weizen beladen, die je zur Hälfte für die Mischfutterwerke der fenaco-Tochter UFA AG in Herzogenbuchsee und Sursee bestimmt sind. Ab diesem Punkt übernimmt SBB Cargo den Weitertransport. Die Koordination der Bestellung wickelt die Swiss Granagroup – eine Tochterfirma der fenaco – über das neue webbasierte Buchungsportal «Cargo eBooking» ab. Seit Dezember 2021 arbeitet die Geschäftseinheit «Getreide, Ölsaaten, Futtermittel» (GOF) der fenaco als eine der ersten Kundinnen mit dem neuen Bestellportal. In einer ersten Phase nutzen die Logistikspezialist:innen die digitale Plattform, um grenzüberschreitende Ganzzüge zu buchen. «Damit können wir die Beförderung an die Empfangsorte sowie den Rücktransport der leeren Wagen an ihren Bestimmungsort mit wenigen Klicks koordinieren», sagt Sarah Rust, Leiterin des Ressorts Logistik Schweiz bei fenaco GOF (siehe Box).

Ausgereiftes Agrarkonzept

Was auf den ersten Blick einfach aussieht, hat es in sich: Allein der Inlandverkehr von Getreide, Ölsaaten und Futtermittel bei der fenaco beläuft sich auf mehrere 100 000 Tonnen pro Jahr. Die Transporte erfolgen, wenn immer möglich und sinnvoll, per Bahn. Je nach Art des Transportguts werden unterschiedliche Wagentypen benötigt, die flexibel in der ganzen Schweiz verfügbar sein müssen. «Ein hoher Anteil des Transports auf der Schiene ist für fenaco GOF ein wichtiges Ziel», sagt Sarah Rust. Damit das so bleibt, müssen auch kleinere Bedienpunkte in ländlichen

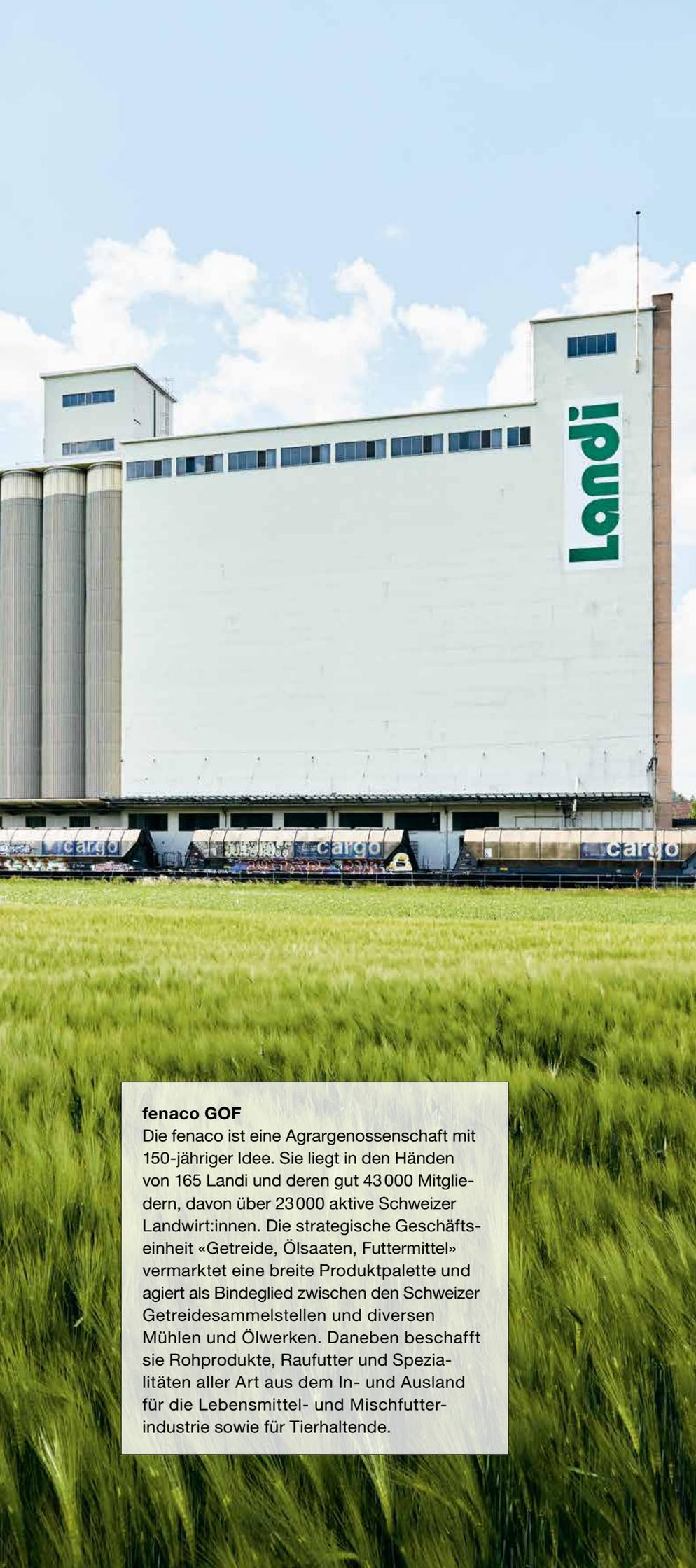
Regionen rentabel betrieben werden können. Dafür haben fenaco GOF und SBB Cargo ein dynamisches Agrarkonzept mit einer gebündelten Bedienung entwickelt und 2020 implementiert. Gerade in den ländlichen Regionen in der Schweiz, die kein ständiges Bahnangebot und nur eine beschränkte Wagenzahl pro Transport aufweisen, kann fenaco GOF so innerhalb weniger Arbeitstage ein Transportmodul planen und buchen.

«Ein hoher Anteil des Transports auf der Schiene ist für fenaco GOF ein wichtiges Ziel.»

Sarah Rust, Leiterin Logistik Schweiz, fenaco GOF

Die Verladeaufträge für die Getreidesammelstellen plant fenaco GOF wenn immer möglich mit fünf bis zehn Tagen Vorlaufzeitzeit. Die Verantwortlichen bei den Sammelstellen wissen damit genau, wann die Wagons beim Silo ankommen und wie viel Zeit für das Beladen zur Verfügung steht. Während der hektischen Erntezeit sind allerdings mehr Flexibilität und eine kurzfristigere Planung notwendig. «Die Vorlaufzeit für die klassische Bahnlogistik ist während der Erntezeit sehr knapp», erklärt Sarah Rust. «Umso wichtiger ist für uns deshalb, möglichst flexibel planen zu können. Die komplette Digitalisierung im Ganzzugsverkehr ist dafür ein wichtiger Meilenstein.» Ab 2023 soll auch der Wagenladungsverkehr schrittweise auf die neue Buchungsplattform migriert werden.





fenaco GOF

Die fenaco ist eine Agrar Genossenschaft mit 150-jähriger Idee. Sie liegt in den Händen von 165 Landi und deren gut 43 000 Mitgliedern, davon über 23 000 aktive Schweizer Landwirt:innen. Die strategische Geschäftseinheit «Getreide, Ölsaaten, Futtermittel» vermarktet eine breite Produktpalette und agiert als Bindeglied zwischen den Schweizer Getreidesammelstellen und diversen Mühlen und Ölwerken. Daneben beschafft sie Rohprodukte, Raufutter und Spezialitäten aller Art aus dem In- und Ausland für die Lebensmittel- und Mischfutterindustrie sowie für Tierhaltende.



Laura Gander, Product Owner Cargo Digital

Welche Vorteile bringt die Umstellung auf Cargo Digital für die Kunden?

Cargo Digital wird zum zentralen digitalen Zugang für sämtliche Kundenbedürfnisse – von der Buchung über den Transport bis zur Abrechnung. Das benutzerfreundliche Portal vereinfacht den Bestellprozess und verbessert die Information während des Transports in Echtzeit.

Wie weit ist die Umstellung fortgeschritten?

Bis Ende 2022 wollen wir die Migration des Ganzzugsverkehrs abgeschlossen haben. Ende Januar 2023 planen wir die Umstellung im Wagenladungsverkehr in Etappen und nach Branchenclustern. Dies beinhaltet auch die Ablösung der EDI-Schnittstelle durch Cargo API. Damit können wir zeitnahe und transparente Informationen zu Bestellung, Transport und Wagenbewegungen bereitstellen.

In welche Richtung wird sich das Bestellportal entwickeln?

Das bestimmen unsere Kunden. Wir nehmen ihre Bedürfnisse, Erwartungen und Wünsche auf und lassen sie in unser Zielbild einfließen. Wir arbeiten mit Hochdruck an der Systemablösung und entwickeln die Basisfunktionen gemeinsam mit den Kunden weiter. Die ersten positiven Rückmeldungen zeigen, dass wir auf dem richtigen Weg sind.

Grünen Fahrplan einhalten

Als systemrelevantes Unternehmen leistet der SBB Konzern einen wichtigen Beitrag zu den Klimazielen der Schweiz. Die jüngsten Zahlen zeigen: Der grüne Fahrplan wird eingehalten. Welche Rolle der Güterverkehr dabei spielt, erklärt Christina Meier, Leiterin Nachhaltigkeit SBB.

Text: Florian Wehrli Visualisierung: SBB Cargo

Bis 2030 will die SBB klimaneutral sein – ein ambitioniertes Ziel. Denn obwohl die Bahn bereits heute das umweltfreundlichste motorisierte Verkehrs- und Transportmittel ist, verursacht sie noch immer direkte Treibhausgasemissionen. Diese stammen vor allem aus Dieselloks, Heizungen und Strassenfahrzeugen für Unterhalt und Baustellen. Von den 80 000 Tonnen CO₂-Äquivalent, die der Konzern 2021 aussties, sind die dieselbetriebenen Schienenfahrzeuge von SBB Cargo für rund einen Sechstel verantwortlich. «Im Gegenzug vermeidet die Verkehrsverlagerung auf die Schiene aber rund fünf Millionen Tonnen CO₂ pro Jahr», sagt Christina Meier, Leiterin Nachhaltigkeit der SBB.



«Wenn Güter auf der Schiene transportiert werden, braucht das siebenmal weniger Energie als auf der Strasse.»

Christina Meier, Leiterin Nachhaltigkeit SBB



Die Studie «Beitrag des Güterverkehrs zur Erreichung der Schweizer Klimaziele» (2017) im Auftrag des Bundesamts für Verkehr geht davon aus, dass der CO₂-Ausstoss des Schweizer Güterverkehrs ohne die bisherigen Massnahmen der Verlagerungspolitik um mindestens 30 Prozent höher liegen würde. «Wenn Güter auf der Schiene transportiert werden, braucht das siebenmal weniger Energie als auf der Strasse», so Christina Meier. «Zudem stösst der Schienengüterverkehr zehnmal weniger Klimagase aus und braucht fünfmal weniger Fläche als das Strassennetz.» Durch Transporte im Bereich Baulogistik und Recycling leiste die Güterbahn ausserdem einen wichtigen Beitrag zur Kreislaufwirtschaft.

Verbrauch senken, Effizienz erhöhen

Die Weichen in Richtung Klimaneutralität sind also gestellt – doch wo kann die Bahn noch weiter CO₂ einsparen? Bereits heute fahren die Züge der SBB fahren mit 90 Prozent erneuerbarer Energie – zum grössten Teil aus den eigenen Wasserkraftwerken. 2025 soll der Bahnstrom zu 100 Prozent erneuerbar sein. Bis ins Jahr 2030 will die SBB ihre Energieeffizienz gegenüber 2010 um 30 Prozent steigern. «Das entspricht 850 Gigawattstunden Energie oder dem jährlichen Stromverbrauch von über 210 000 Haushalten», rechnet Christina Meier vor. Bis Ende 2021 hat die SBB bereits 500 Gigawattstunden eingespart. Einen wichtigen Beitrag dazu leistet auch die Adaptive Lenkung (ADL), die SBB Cargo 2014 eingeführt hat. Das

IT-System verhindert unnötige Stopps und damit das energieintensive Wiederauffahren der Züge. Es reduziert so den Stromverbrauch bei der SBB um fast 200 000 Kilowattstunden pro Tag.

Um die Treibhausgasemissionen bis 2030 zu halbieren und bis ins Jahr 2040 um satte 92 Prozent zu senken, setzt die SBB auch auf alternative Treibstoffe wie Hydrierte Pflanzenöle (HVO). «Die Beimischung dieses Biodiesels wird ab 2023 zu einer deutlichen Reduktion der CO₂-Emissionen führen», ist Christina Meier überzeugt. Bis Ende 2023 erarbeitet Cargo ausserdem eine Strategie für den Ersatz der dieselbetriebenen Streckenloks Am 843. 35 zusätzlich angemietete Vectron-Streckenloks werden ab 2024 zusätzlich Energie und CO₂ einsparen. Der Erfolg dieser und weiterer Massnahmen im Güterverkehr hängt aber auch von den wirtschaftlichen Rahmenbedingungen ab, sagt Christina Meier. «Je kosteneffizienter SBB Cargo auch die Ost-West-Achse innerhalb der Schweiz bedienen kann, desto mehr Kunden wechseln auf die Schiene und entlasten so die überstrapazierte Strasse zugunsten der Umwelt.



**Lesen Sie mehr dazu im
Nachhaltigkeitsbericht der SBB 2021**
tiny.cc/nachhaltig





Jede Lokomotive verfügt über einen Sandkasten. Wieso? Sand auf der Schiene erhöht die Reibung zwischen Rad und Schiene. Er sorgt dafür, dass die Räder beispielsweise bei nassen Gleisen oder einer starken Steigung nicht durchrutschen. Bei Bedarf kann das Lokpersonal via Knopfdruck Sand vor die Räder streuen. Durch ein Rohr gelangen dann die Sandkörner vom Vorratsbehälter, dem Sandkasten, auf die Gleise. Das Auffüllen des Sandkastens erfolgt einfach via seitliche Öffnung an der Lokomotive (im Bild). Der Kasten hat ein Fassungsvermögen von rund 30 Kilogramm.



**Die Loks von SBB Cargo
gibt's auch zur Miete.**

tiny.cc/mieten



Nachhaltige Logistiklösung für Beton- und Mischabbruch

SBB Cargo und Spross Transport & Recycling engagieren sich seit 2017 gemeinsam für die Kreislaufwirtschaft. Die beiden Unternehmen betreiben im Herzen der Stadt Zürich eine Umschlagsplattform. Die Mitarbeitenden übernehmen und sortieren dort Markt- und Siedlungsabfälle.

Silber bei den Swiss Logistics Awards 2022

Im vergangenen Sommer haben die beiden Partner die Plattform um eine Anlage für Recyclingbeton erweitert. Damit besteht neu die Möglichkeit, Abbruchmaterialien

aus der Stadt direkt vor Ort aufzubereiten und in der eigenen Betonanlage wiederzuverwenden. Auf dem Areal entsteht Recyclingbeton für Neubauten. Damit verfügt die Stadt über eine umweltfreundliche, kreislauforientierte Logistiklösung. Jährlich werden 60 000 Tonnen pro Jahr umgeschlagen – dies entspricht rund 1000 Bahnwagen. Das Projekt überzeugte diesen Frühling die Fachjury des GS1 Swiss Logistics Award 2022. SBB Cargo und Spross haben damit am wichtigen Schweizer Logistikpreis den zweiten Platz gewonnen.

35

neue Vectron-Streckenlokomotiven des Herstellers Siemens Mobility mietet SBB Cargo ab 2024 – für eine hohe Transportqualität im Binnengüterverkehr.



tiny.cc/neueloks



Global Supplier Award von Novelis

Novelis, der führende Anbieter von nachhaltigen Aluminiumlösungen und Weltmarktführer im Bereich Aluminiumwalzung und -recycling, verarbeitet in seinem Walzwerk in Sierre (VS) über 250 000 Tonnen Aluminium pro Jahr. SBB Cargo transportiert täglich einen grossen Teil dieser Menge von und zu den deutschen Werken von Novelis. Während des zweiten Lock-downs passte SBB Cargo die Transportleistungen zuverlässig und flexibel an die Bedürfnisse von Novelis an und konnte so die Transporte der Kunden jederzeit sicherstellen. Für diese Leistung wurde SBB Cargo von Novelis mit einem Global Supplier Award ausgezeichnet. «SBB Cargo hat mit grosser Flexibilität auf unsere Transportbedürfnisse reagiert und uns in dieser Zeit hervorragend unterstützt», sagt Emilio Braghi, Präsident Novelis Europa. «Jeder Empfänger des Novelis Global Supplier Award ist ein tolles Beispiel für Qualität und Service, der es uns ermöglicht, innovative, nachhaltige Aluminiumlösungen für unsere Kunden herzustellen.» Mehrere tausend Zulieferer hatten sich für die Alliance Awards beworben.



Ihre Güterwagen in besten Händen.

Im Kompetenzzentrum in Muttenz erhalten Sie neu sämtliche Leistungen für Ihre Güterwagen – von einfachen Reparaturen bis zur schweren Instandhaltung. Alles aus einer Hand und nach internationalen Sicherheitsstandards.

Bestellen Sie Ihre Offerte hier:
www.sbbcargo.com/angebot