

cargo

Das Schweizer Logistikmagazin

1 | 2022

für Güter die Bahn



175 Jahre
im Zeitraffer

**Geschichte der Schweizer
Bahnen: Entwicklung des
Schienengüterverkehrs.**

Ab Seite 4

SBB





Güterverkehrslok im Jubiläumskleid «175 Jahre Schweizer Bahnen»

Im Jahr 1847 hat die «Spanisch-Brötli-Bahn» zwischen Baden und Zürich als erste Eisenbahn der Schweiz den Betrieb aufgenommen. 175 Jahre später feiern die Unternehmen des Öffentlichen Verkehrs das Ereignis schweizweit. Zum Jubiläum hat SBB Cargo eine Streckenlokomotive des Typs Re 420 neu gestaltet. Auf der einen Seite ist ein historischer Zug mit dem «Krokodil» abgebildet, der legendären, rund 100-jährigen Güterzugslokomotive. Auf der anderen Seite ist das Südportal des Gotthard-Basistunnels als zukunftsweisendes Bauwerk mit einem modernen Güterzug zu sehen. Damit symbolisiert die Lok die Verbindung zwischen Vergangenheit und Zukunft.



Mehr dazu bei Instagram:
[instagram.com/sbbcargo](https://www.instagram.com/sbbcargo)

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



Editorial

Nachhaltig im Hintergrund

Liebe Leserin, lieber Leser

Logistik ist ein Geschäft, das mehrheitlich im Verborgenen abläuft. Niemand spricht darüber, ausser sie funktioniert nicht und die Güter werden spät oder gar nicht geliefert. Im Gipfeltreffen sprechen Johannes Cramer, Logistik-Services-Leiter der Post, und Désirée Baer, CEO SBB Cargo, über typisch schweizerische Qualitäten und warum die Post und SBB Cargo ihre bewährte Partnerschaft weiterführen.

Auch bei der CDS laufen die Transporte mehrheitlich unbemerkt ab – sie nutzt den so genannten Nachtsprung bei SBB Cargo. Das heisst, die Güterzüge verlassen die Logistikzentren nachts und bringen die Güter bis am nächsten Morgen ans Ziel. Dort erfolgt die Feinverteilung der Waren per LKW. Diese enge Zusammenarbeit von Schiene und Strasse bewährt sich. Güter und Schiene gehören zusammen – das zeigt nicht nur das 175-Jahre-Jubiläum der Schweizer Bahnen.

Ich wünsche Ihnen eine anregende Lektüre!

Miriam Wassmer
Leiterin Kommunikation SBB Cargo



4–9 175 Jahre Schweizer Bahnen Der Güterverkehr nimmt in der Geschichte der Schweizer Eisenbahnen eine tragende Rolle ein. Als wichtiger Wirtschaftspfeiler spiegelt die Bahngeschichte den Puls der Zeit wider – eine Zusammenstellung der wichtigsten Entwicklungen.



10–14 Gipfeltreffen
Johannes Cramer und Désirée Baer wollen der Logistik auf der Schiene mehr Schwung verleihen.

15–17 Mittendrin Mit agiler Arbeitsweise und handfester Umsetzung treibt das Automationsteam die Modernisierung des Schienengüterverkehrs voran.

18–19 Kundenportrait Die CDS Cargo Domizil AG hat sich von der ehemaligen SBB Tochter zur Marktführerin im kombinierten Verkehr entwickelt.

20–21 Auf einen Blick So funktioniert die Stückgutlogistik in der Schweiz – von A wie Aire-la-Ville bis Z wie Zillis.

22–23 Nachhaltigkeit Eine Naturbrücke beim Gateway Basel Nord soll Lebensräume verbinden.

24–25 Kundensicht Bei allen Fragen und Anliegen hilft der Kundenservice kompetent weiter.

26 Objekt Gleisstopper sorgt für Entschleunigung.

27 Schotter Demonstratorzug, Baulogistik und weitere News aus der Logistikbranche.

175 Jahre im Zeitraffer

Vom Motor der Industrialisierung zum modernen Dienstleister – in ihrer 175-jährigen Geschichte wandeln sich die Schweizer Bahnen stetig. Die Güterbahn spielt bei dieser Entwicklung eine zentrale Rolle.

Text: Gaston Haas, Ruedi Eichenberger Fotos: SBB Historic



1847

35 km/h

So schnell fahren die Dampfloks auf der ersten Eisenbahnlinie der Schweiz von Baden nach Zürich.

Die Fahrt auf der 23 Kilometer langen Strecke dauert 45 Minuten und kostet 80 Rappen. Weil sie die bessere Zürcher Gesellschaft mit einem begehrten Gebäck aus der Bäderstadt versorgt, nennt sie der Volksmund «Spanisch-Brötli-Bahn».

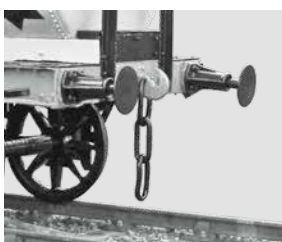
ca. 1850

1860

1000 km

So lang ist das Schweizer Schienennetz bereits. Es reicht vom Bodensee bis zum Genfersee. Das Fundament für das Schweizer Bahnland mit seinem einmalig dichten Schienennetz ist damit gelegt.

Kettenkupplung
Die früheste Form
der Wagenkupplung



Fortschrittsbringer

Mit der Bahn wird die Schweiz vom Agrar- zum Industrieland. Private Bahngesellschaften wie die Zürcher NOB benötigen viele Güterwagen, denn mit Gütern verdienen sie mehr Geld als mit Passagieren. Rangierbahnhöfe entstehen, viele Firmen schliessen sich direkt ans Bahnnetz an.



1875



Jahrhundertbau

15 Kilometer Tunnel verändern die europäische Verkehrsgeografie. Zur technischen Meisterleistung macht die Gotthardbahn nicht nur der weltlängste Tunnel, sondern auch ihre Rampen und Kehrtunnels. Gut zwei Jahrzehnte später folgen der Simplon- und der Lötschbergtunnel nach. 1899 fahren bereits täglich 13 reine Güterzüge durch den Tunnel.

1882

ca. 1900



Schraubekupplung

Ein gutes Jahrhundert lang der Standard für Normalspur-Güterwagen. Die Sicherheitsausrüstung für die Mitarbeitenden hat sich seither stark verbessert.



Die Bundesbahn

Girlandenbekränzt und von Eisenbahnern mit glänzenden Uniformknöpfen flankiert: Der erste Zug der Schweizerischen Bundesbahnen löst rundum Freude aus. Die SBB mit ihrem Güter- und Personenverkehr wird zum Staatsbetrieb. Sie hat einen schweren Start, denn das Erbe der fünf grossen Privatbahngesellschaften ist erneuerungsbedürftig.



Landesversorgung

Im Zweiten Weltkrieg übernimmt die Bahn eine tragende Rolle: Die SBB sichert dem rohstoffarmen Binnenland die Versorgung mit Brennstoffen und Lebensmitteln. Kurz vor Kriegsbeginn hat die Bahn den Bestand um 900 Güterwagen aufgestockt.

2,2 Mio. Tonnen

Lebensmittel befördert die SBB pro Jahr – neben 1,9 Mio. Tonnen Kohle und Öl sowie 1,6 Mio. Tonnen Baumaterial.

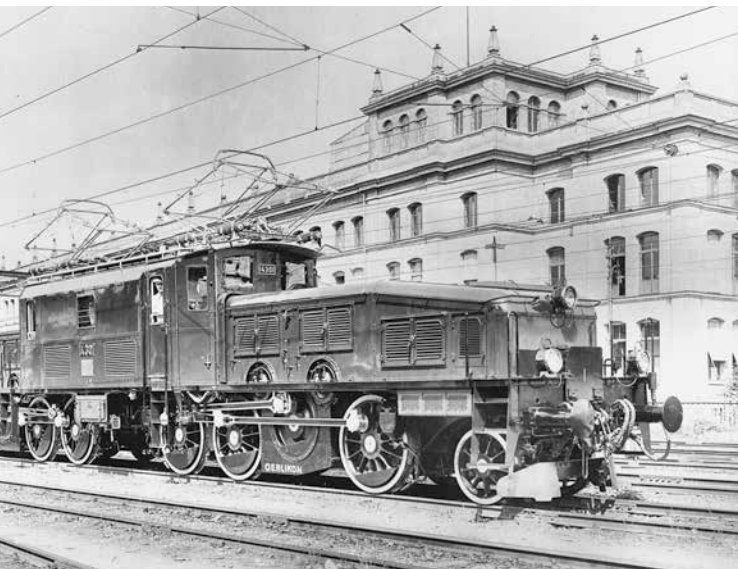
1902

ca. 1913

1942

1920

1933



Weisse Kohle

Kein Land elektrifiziert seine Bahnen so rasch und so gründlich wie die Schweiz. Auslöser des Kraftakts ist die Kohlennot im Ersten Weltkrieg. Die «weisse Kohle» kommt meist aus bahneigenen Wasserkraftwerken.

Zum Symbol der Elektrifizierung wird das «Krokodil». Die Güterzuglokomotive schleppt bis 520 Tonnen mit 40 km/h den Berg hoch. Mit der doppelten Leistung der stärksten SBB Dampflokomotive ermöglicht sie einen Produktivitätssprung.

Der Zirkus kommt
Elefantenauslad am Berner Eilgutbahnhof Schützenmatte: Viele Jahrzehnte geht der Zirkus Knie mit der Bahn auf Tournee.





Reparieren

Die Zerstörungen sind gross, nach Kriegsende ist die SBB in einer neuen Rolle gefragt: Ihre Hauptwerkstätten stellen fast am Fließband eigene und fremde Güterwagen instand.

1946



Aufschwung

Milchkannen, Benzin, Holzstämme, Obst, Kühe: Im beginnenden Aufschwung nach dem Krieg befördern die eben 100 Jahre alt gewordenen Schweizer Bahnen alles. Die festen Tarife für Stückgüter und Wagenladungen passen sich der zunehmenden Strassenkonkurrenz an. Sie bleiben aber ein kompliziertes, politisch mitgesteuertes Geflecht aus Gewicht, Raum, Wert und Entfernung.

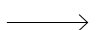
1950



1956

Die Kiste

Der ISO-Container: Eine Kiste aus Stahl revolutioniert den weltweiten Transport zu Wasser und zu Lande.





SBB Cargo AG

Huckepack

Schiene und Strasse finden zusammen: Die Hupac AG befördert LKW per Bahn vorerst von Basel nach Melide. Noch stärker als auf die «Rollende Landstrasse» setzt das junge Unternehmen auf den unbegleiteten kombinierten Verkehr: Sattelaufleger, Container und andere Wechselbehälter fahren in Ganzzügen von Süddeutschland nach Norditalien und zurück.

1968

Die Gütersparte der SBB firmiert sich zur AG um und gewinnt damit an Selbständigkeit gegenüber der Muttergesellschaft. Just zur gleichen Zeit tritt auch die LSVA in Kraft – die Schiene tritt stärker in Wettbewerb zur Strasse und soll dadurch attraktiver werden.

Trennung

Die SBB trennt sich vom Stückgutgeschäft. «Cargo Domizil», wie es seit 1985 heisst, wird teilprivatisiert und schliesslich 1996 ganz an drei Schweizer Logistikunternehmen verkauft.

1995

2001

1980



Unter Druck

Nach der Erdölkrise und Rezession der 70er-Jahre überholt der Personenverkehr den Güterverkehr umsatzmässig. Die Alpeninitiative und leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) lenken ab den 90er-Jahren den Transitgüterverkehr auf die Schiene.

1999

Im Wettbewerb

Konkurrenz statt Kooperation: Mit den Bahnpaketen der EU öffnet auch die Schweiz schrittweise das Schienennetz. Die Liberalisierung macht aus den bisherigen Partnern DB und SBB Konkurrenten.

Flachbahn

Mit den Alpenbasistunnels Gotthard/Ceneri (2016/2020) und Lötschberg (2007) hat die Bahn das Instrument für die Schweizer Verlagerungspolitik in der Hand. Der alpenquerende Schienengüterverkehr ist 2021 um 13,4% gewachsen.



2016

20 Jahre SBB Cargo

2003

International

Mit Ablegern in Deutschland und Italien fasst SBB Cargo Fuss im Ausland. So bietet sie kundennah Transitgüterverkehr aus einer Hand an. Ab 2011 wird der Transitverkehr an SBB Cargo International ausgegliedert, das heutige Schwesterunternehmen von SBB Cargo.



2021

137 m

Schiene pro Quadratkilometer Landesfläche besitzt die Schweiz. Die höchste Netzdichte weltweit.

2022



Automatische Kupplung

Seit 2019 sind 200 mit der automatischen Kupplung ausgerüstete Güterwagen von SBB Cargo im Einsatz.

«Das Wachstum ist noch lange nicht ausgeschöpft.»

Die Post hat letztes Jahr über 200 Millionen Pakete zugestellt. Und der Trend zeigt weiter nach oben. SBB Cargo ist Transportpartnerin des Gelben Riesen. Welche Erwartungen hat der Leiter Logistik-Services Johannes Cramer? Dies verrät er im Gespräch mit Désirée Baer, CEO von SBB Cargo.

Interview: Florian Wehrli | Fotos: Conrad von Schubert / Die Schweizerische Post



Die Post und SBB Cargo haben ihre Partnerschaft um weitere vier Jahre verlängert.

Weshalb?

Johannes Cramer: Die Logistik auf die Schiene zu bringen ist für uns von strategischer Bedeutung. Wir würden gerne noch mehr auslagern und haben viele gemeinsame Ziele.

Désirée Baer: Unsere Zusammenarbeit hat sich während Jahren bewährt. Sowohl die Post als auch SBB Cargo haben in der Öffentlichkeit ein gutes Image und stehen für hohe Zuverlässigkeit. Wir setzen alles daran, diesen Qualitätsansprüchen auch in Zukunft gerecht zu werden.

Im Rahmen der Vertragsverlängerung setzt SBB Cargo ein Innovationsprojekt der Post um. Worum geht es dabei genau?

Cramer: Wir planen einen Shuttle-Verkehr zwischen unseren Verteilzentren. So könnten wir auch bei spät aufgegebenen Paketen noch den Weg über die Schiene wählen. Die Ausgangslage ist gut, aber es gibt noch Hausaufgaben zu erledigen.

Welche sind das, Frau Baer?

Baer: Shuttle-Fahrzeuge sind heute noch nicht auf dem Markt verfügbar. Wir müssen diese Verkehre mit konventionellen Fahrzeugen umsetzen – das ist logistisch und preislich eine Herausforderung. Die Postverkehre werden teilweise in einem eigenen Netz abgewickelt. Dort können wir solche Neuerungen schneller umsetzen. Diese Erfahrungen werden wir dann nutzen, um vermehrt spezifische Lösungen für Grosskunden zu entwickeln – Lösungen, wie wir sie für die Post bereits anbieten oder entwickeln.

Welche Erwartungen haben Sie an Ihr Gegenüber in den kommenden vier Jahren?

Cramer: Wir wollen ja beide mehr Güter auf der Schiene transportieren, und zwar schneller als heute. Damit wir das erreichen, gilt es, einige Weichen anders zu stellen. Dazu gehören Zeitmanagement und Schienenverfügbarkeit. Letzteres ist vor allem eine politische Frage.

Baer: Vier Jahre sind im politischen Prozess tatsächlich eher eine kurze Zeit. Die Digitalisierung bei SBB Infrastruktur wird es uns aber bis dahin ermöglichen, flexibler mit den Trassen umzugehen. Denn für massgeschneiderte



Die Gesprächspartner



Johannes Cramer (40) ist seit Januar 2021 Leiter Logistik-Services und Mitglied der Konzernleitung der Schweizerischen Post. Als ehemaliger COO der Digitec Galaxus AG kennt sich der promovierte Betriebswirt im Schweizer Onlinehandel und Logistikbereich bestens aus.



Désirée Baer (52) ist seit März 2020 CEO von SBB Cargo. Zuvor war sie während dreier Jahre Chefin von Securitrans und sieben Jahre Mitglied der Geschäftsleitung von SBB Infrastruktur. Sie ist diplomierte Betriebswirtschafterin HSG.

Kundenlösungen braucht es flexible und schnelle Trassen. Da müssen wir mit der SBB einen guten Kompromiss zwischen Personen- und Güterverkehr finden.

Im Gegensatz zum Personenverkehr bleibt der Güterverkehr in der Öffentlichkeit weitgehend unsichtbar – solange alles funktioniert. Ist die Logistik eine undankbare Aufgabe?

Cramer: Die Logistik sorgt im Getriebe des Wirtschaftsmotors für reibungslose Abläufe. Das Wissen, dazu einen relevanten Beitrag zu leisten, ist mir viel wichtiger als die öffentliche Sichtbarkeit.

Baer: Ich sehe das ähnlich. Welchen Stellenwert eine funktionierende Logistik einnimmt, hat die breite Bevölkerung während des Lockdowns ja am eigenen Leib erfahren. Uns ist vor allem wichtig, dass unsere Kunden zufrieden sind. Wir freuen uns über ihre Wertschätzung genauso wie über konstruktive Kritik. Das bringt uns voran.

Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit sind typisch schweizerische Qualitäten, die sowohl die Post als auch SBB Cargo für sich in Anspruch nehmen. Wie stellen Sie diese Werte auch in Zukunft sicher?

Cramer: Die Post hat in der Schweiz eine Doppelrolle; als Unternehmen und als staatliche Institution. Der staatliche Teil sorgt dafür, dass Werte wie Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit einen Stellenwert jenseits der Wirtschaftlichkeit bekommen. Entsprechend werden wir in unserem staatlichen Grundauftrag nie wirtschaftliche Interessen über Pünktlichkeit, Verlässlichkeit oder Qualität stellen.

Baer: Diese Werte stehen für uns an oberster Stelle, weil unsere Kundinnen und Kunden das von uns erwarten. In diesem Markt hat man sonst keine Chance. Unser hoher Qualitätsanspruch zeigt sich auch deutlich im Vergleich zum Schienengüterverkehr in unseren Nachbarländern. Wir sind abhängig vom gesamten Bahnsystem – auch vom europäischen Ausland. Wir profitieren davon, dass Robustheit und Systemzuverlässigkeit bei der SBB oberste Priorität haben.

Sowohl die Post als auch SBB Cargo sind als staatsnahe Betriebe an gesetzliche Rahmenbedingungen gebunden, agieren aber trotzdem auf dem freien Markt. Wo sehen Sie darin die grössten Herausforderungen?

Cramer: Gemeinden, Kantone und der Bund haben auf verschiedenen Ebenen Ansprüche an die Post, denen wir gerecht werden müssen. Die Post ist Teil der landesrelevanten Infrastruktur. Das macht mich stolz auf meine Arbeitgeberin.

Ja, wir dienen verschiedenen Anspruchsgruppen, aber ich empfinde das eher sogar als Vorteil.

Baer: Im Gegensatz zum Mutterkonzern hat SBB Cargo keine staatlichen Auflagen. Wir müssen marktorientiert, eigenwirtschaftlich und selbsttragend sein. Es gibt jedoch Erwartungen aus der Politik und unserer Kundschaft, die in die Richtung «Service public» gehen. Da gibt es eine Differenz zwischen der Erwartungshaltung und den Rahmenbedingungen.

Was, wenn sich die gesetzlichen Rahmenbedingungen ändern? So gibt es einen parlamentarischen Vorstoss, nur noch die B-Post im Grundauftrag zu belassen.

Cramer: Auch wenn die A-Post aus dem Grundversorgungsauftrag wegfallen sollte, würden wir wohl aus unternehmerischen Gründen trotzdem an ihr festhalten.

«Anreize für die Verlagerung von der Strasse auf die Schiene fände ich auch im Binnengüterverkehr sinnvoll.»

Désirée Baer, CEO SBB Cargo

Wie stehen Sie zu staatlichen Anreizen zur Verlagerung im Binnengüterverkehr?

Baer: Die Verlagerungsziele gelten heute ja erst für den Transitgüterverkehr. Im Binnengüterverkehr gibt es bisher keine Ziele oder Anreize für die Verlagerung von der Strasse auf die Schiene. Für eine klimafreundliche und energieeffiziente Schweizer Wirtschaft fände ich das aber sinnvoll. Zumal der Binnengüterverkehr umsatzmässig grösser ist als der Transitgüterverkehr. Dabei müssen wir darauf achten, dass der betriebswirtschaftliche Nutzen mit dem volkswirtschaftlichen Nutzen übereinstimmt.

Der Onlinehandel hat während der Pandemie noch einmal kräftig zugelegt. Über 200 Millionen Pakete hat die Post im letzten Jahr verschickt. Hält dieser Wachstumstrend an?

Cramer: Ich denke, auch nach den Lockerungen der Massnahmen wird der Boom anhalten. Im internationalen Vergleich ist die Schweiz noch nicht besonders stark im Onlinehandel – da gibt es noch viel Wachstumspotenzial. Die Post investiert deshalb während der nächsten acht Jahre rund 1,5 Milliarden Franken in neue Infrastruktur wie Verteilzentren.

Wird es für die neuen Verteilzentren auch Schienenanschlüsse geben?

Cramer: Idealerweise hätten wir natürlich gerne Standorte für unsere Verteilzentren, die direkt am Schienennetz der SBB liegen. Wir durchlaufen aber trotz unserer Funktion als Staatsbetrieb mit gesetzlichem Auftrag für jedes Grundstück den regulären Such- und Bewilligungsprozess für neue Standorte. Auf diesem Weg sind grosse Grundstücke mit Schienenanschluss kaum noch verfügbar. Daher müssen wir häufiger, als wir das wollen, auf Schienenanschlüsse verzichten.

Baer: Durch die Dezentralisierung werden auch die Distanzen zwischen den neuen Verteilzentren geringer. Der Wettbewerbsvorteil des Schienengüterverkehrs liegt aber auf langen Distanzen. Wir erarbeiten gemeinsam mit der Post Lösungen, um möglichst viele Güter auf der Schiene zu halten und das Gütervolumen weiter zu erhöhen. So dass es für beide Seiten wirtschaftlich bleibt und die Erwartungen der Endkunden erfüllt werden.

Welchen Einfluss werden Automatisierung und Digitalisierung in den kommenden vier Jahren haben? Wird es bald autonom fahrende Güterzüge geben?

Baer: Wir investieren in den kommenden Jahren weiterhin viel in Automatisierung und Digitalisierung, um wettbewerbsfähig zu bleiben. Der autonome Güterwagen liegt noch in weiter Ferne, lässt aber träumen: Mit selbstfahrenden Güterwagen würden sich auch kleine Mengen günstig verschicken lassen. Damit könnten wir auch dezentrale Verteilzentren auf geringen Distanzen miteinander verbinden.

Was haben Sie aus der Pandemie gelernt?

Baer: Die Pandemie hat mir gezeigt, wie viel man erreichen kann, wenn nur der gemeinsame Wille vorhanden ist. Gerade während des ersten Lockdowns mussten wir viele Anpassungen vornehmen. Das haben wir geschafft, weil wir alle am gleichen Strick gezogen haben – nicht nur intern, sondern auch gemeinsam mit unseren Kunden sowie den Kolleginnen und Kollegen bei der SBB. Der Trend zum dezentralen Arbeiten, wo dies möglich ist, entspricht unserer modernen Gesellschaft.

Cramer: Die unglaubliche Menge an Paketen, welche die Post während der Pandemie transportieren durfte, war schon eine Herausforderung. Das war nur zu bewältigen, indem wir spartenübergreifend zusammengearbeitet haben. Das erfüllt uns auch im Nachhinein noch mit Stolz – zu Recht. Vor fünf Jahren hätte ich mir nicht vorstellen können, wie ein so grosses



Unternehmen wie die Post funktionieren kann, wenn die meisten Mitarbeitenden in den Bürostandorten nicht vor Ort sind. Damals gab es aber auch noch nicht dieselben Technologien wie heute.

Was bestellen Sie besonders häufig online?

Baer: Ich würde mich nicht als Online-Shopperin bezeichnen, das hat sich auch während der Pandemie nicht geändert. Bücher bestelle ich meistens online, wenn ich weiss, was ich will. Hin und wieder auch Kleider.

Cramer: Bei mir ist es genau umgekehrt. Ich muss mir eher überlegen, was ich nicht online bestelle. Am ehesten Kleidung – die will ich doch lieber vor Ort anprobieren.

Pro Jahr werden in der Schweiz auch immer noch 1,8 Milliarden Briefe verschickt. Wann haben Sie zuletzt einen handgeschriebenen Brief verschickt?

Baer: Zuletzt wahrscheinlich Neujahrs- oder Weihnachtskarten.

Cramer: Bei mir waren es ebenfalls die Weihnachtskarten. Man muss dazu aber sagen, dass über 90 Prozent unseres Brief- und Paketgeschäfts von Geschäftskunden verschickt werden.

Herr Cramer, Sie arbeiten seit rund eineinhalb Jahren bei der Post. Wie nehmen Sie das Unternehmen wahr?

Cramer: Ich spüre eine unglaubliche Verbundenheit der Mitarbeitenden mit dem Unternehmen:

«Der Schienengüterverkehr ist für uns ein strategisch wichtiger Pfeiler – wir würden gern noch mehr auslagern.»

Johannes Cramer,
Leiter Logistik-Services Schweizerische Post

Man ist Pöstler und ist stolz darauf. Es herrscht zudem ein sehr hoher Anspruch an die eigene Leistung. Dies erklärt vielleicht die beeindruckende Leistungsfähigkeit der Schweizerischen Post.

Fühlen Sie sich als «Bähnlerin», Frau Baer?

Baer: Ich bin mittlerweile seit über zehn Jahren für die SBB und ihre Tochtergesellschaften tätig – ja, ich sehe ich mich als Bähnlerin. Ich spüre bei den Mitarbeitenden eine starke Verbundenheit mit der Bahn, auf die man stolz ist. Es ist wie eine grosse Familie. Man hat gemeinsam Erfolg und ist gemeinsam traurig, wenn etwas nicht so funktioniert, wie es soll. Das Tempo ist schon langsamer als in der Privatwirtschaft, doch die Komplexität und das Zusammenspiel unzähliger Faktoren erfordern das auch. Das bindet mich auch an meinen Job – etwas für die Gesellschaft als Ganzes zu bewirken.



Unterwegs für die Güterbahn von morgen

Das Automationsteam von SBB Cargo treibt wichtige Modernisierungen voran. Das bringt den Kunden mehr Tempo und Flexibilität – und den Mitarbeitenden attraktive Arbeitsbedingungen.

Text: Florian Wehrli Fotos: SBB Cargo

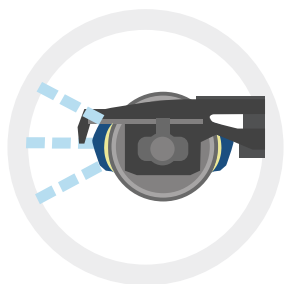
Ohne technologische Fortschritte bleibt auch das beste Unternehmen auf der Strecke. «Um sich im Wettbewerb zu behaupten und keine Rückverlagerung auf die Strasse zu riskieren, ist Innovation für den Schienengüterverkehr zwingend», sagt Anja-Maria Sonntag. Die Physikerin leitet zusammen mit Philipp Thalmann das Automationsteam von SBB Cargo. Im Kern besteht es aus zehn Personen, die Entwicklungen projektbasiert vorantreiben und in der Umsetzung begleiten. Vom ehemaligen Lokführer über IT-Spezialisten und Ingenieure bis zum Betriebsökonom packt das Automationsteam Problemstellungen aus unterschiedlichen Blickwinkeln an (siehe nächste Doppelseite).

«Das Besondere an unserem Team ist die enge Verzahnung und der Zusammenhalt verschiedener Fachbereiche über die Abteilungsgrenzen hinweg», sagt Anja-Maria Sonntag. «So können wir sicherstellen, dass die Bedürfnisse der Nutzer frühzeitig in die Entwicklungen einfließen», ergänzt Philipp Thalmann und fügt hinzu: «Für die Akzeptanz beim Personal ist die Nutzerfreundlichkeit bei der Einführung neuer Technologien ganz wichtig.» Denn heute basieren die Produktionsprozesse im Schienengüterverkehr meist noch auf reiner Mechanik und schwerer Handarbeit.

Um die digitale automatische Kupplung (DAK) in Europa flächendeckend einzuführen, ist SBB Cargo auf die Zusammenarbeit mit den Nachbarländern sowie auf den Rückhalt von Politik und Wirtschaftspartnern in der Schweiz angewiesen. «Es ist eine Gratwanderung zwischen der Umsetzungsgeschwindigkeit und der Bedingung, dass möglichst viele Partner mitmachen», sagt Anja-Maria Sonntag. Die Schweiz und SBB Cargo nehmen in der Einführung der DAK eine Vorreiterrolle ein.



Aldo Smania und Anja-Maria Sonntag demonstrieren die automatische Kupplung an einem Medienanlass in Basel.



Automatische Bremsprobe

Lösen – Bremsen – Lösen

Sensoren detektieren den Zustand der Bremsen. Das Ergebnis wird sicher auf dem Tablet des Bremsprobenverantwortlichen angezeigt. Der Gang um den Zug kann entfallen.



Christian Schmidt (l.) ist Verkehrsingenieur, Senior-Projektleiter und Experte für sicherheitsgerichtete Entwicklungen im Bahnumfeld. Franz Haas ist Experte für Betriebsprozesse.

Wie weit ist das Projekt fortgeschritten?

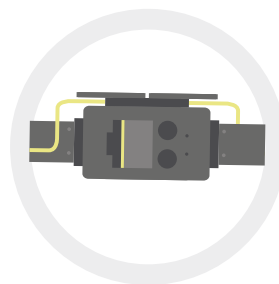
200 Fahrzeuge sind bereits ausgerüstet. Im Herbst 2022 führen wir das System im kombinierten Verkehr ein.

Warum machen wir das?

Zur manuellen Kontrolle des Bremszustandes aller Fahrzeuge müssen die Mitarbeitenden den kompletten Zug zweimal abschreiten und kontrollieren. Die Automation spart rund 30 Minuten ein und dokumentiert zudem den Zustand der Bremsen.

Was ist das Besondere daran?

Einen sicherheitsrelevanten Prozess zu automatisieren, ist absolutes Neuland im Schienengüterverkehr. Die nötigen Kompetenzen mussten wir uns erst erarbeiten und wir lernen noch immer jeden Tag etwas Neues dazu.



Automatische Kupplung

Anfahren – Klack – Gekuppelt

Die grösste Entwicklung im europäischen Schienengüterverkehr seit 100 Jahren. Obwohl im Personenverkehr seit Jahren standardmässig eingebaut, fehlt sie im europäischen Güterverkehr flächendeckend.



Aldo Smania (l.) ist ein ehemaliger Lokführer und SBB Cargo-«Urgestein» mit 35 Jahren Erfahrung. Fabio Lo Piccolo ist Ingenieur für Automatisierung und Elektronik mit hoher Kompetenz im Projektmanagement.

Wie weit ist das Projekt fortgeschritten?

Seit Mai 2019 haben wir rund 200 Wagen, 20 Streckenloks und 15 Rangierloks mit der automatischen Kupplung im Einsatz. Nun steht die Weiterentwicklung zur digitalen automatischen Kupplung an.

Warum machen wir das?

Das manuelle Kuppeln ist anstrengend, gefährlich und archaisch. Die Digitalisierung und Automatisierung erhöhen die Sicherheit und Effizienz. Weitere Anwendungen sind die Kontrolle der Zugintegrität sowie die automatische betriebliche Zugvorbereitung.

Was ist das Besondere daran?

Zur flächendeckenden Einführung muss zunächst die Hürde der Migration überwunden werden. Dafür müssen alle aus der Branche mitmachen und die Finanzierung sichergestellt sein.



Digitale Prüflogik

Aufnehmen – Kontrollieren – Analysieren

Kameras entlang der Strecke nehmen Bilder auf, die mittels künstlicher Intelligenz ausgewertet werden. So können die Techniker den Zustand der Fahrzeuge fokussiert und risikobasiert einschätzen.



Patrick Fuhrer (l.) ist Betriebsökonom und seit über 10 Jahren bei SBB Cargo in der Produktion tätig. Dominik Wüthrich ist gelernter Monteur und via SBB Infrastruktur ins Cargo-Innovationsteam eingestiegen.

Wie weit ist das Projekt fortgeschritten?

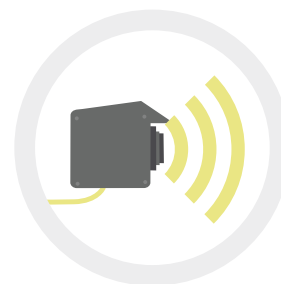
Seit 2021 testen wir die Technologie in der Anwendung. Parallel klären wir mit möglichen Industriepartnern, wie künstliche Intelligenz sicher eingesetzt werden kann, und mit dem Bundesamt für Verkehr, was für eine Zulassung nötig ist.

Warum machen wir das?

Heute werden die technischen Kontrollen oft sogar mehrmals am Tag am gleichen Wagen durchgeführt. Die Dokumentation erfolgt nur im Schadensfall, daher muss die Tätigkeit so oft wiederholt werden.

Was ist das Besondere daran?

Dank der digitalen Prüflogik können wir einen weiteren, sicherheitsrelevanten Betriebsprozess automatisieren. Neben der Technologie stehen die Weiterentwicklung und das Neudesign des Prüfprozesses im Vordergrund.



Driver Assistance System

Erkennen – Warnen – Sichern

Kameras mit Hinderniserkennung unterstützen das Lokpersonal bei seiner Arbeit. Eine wichtige Entwicklung im Hinblick auf den Rangierbetrieb mit nur einer Person.



Benjamin Wecker (l.) ist Verwaltungswissenschaftler. Er ist seit 2010 bei SBB Cargo. Kaspar Tobler ist Umweltwissenschaftler und nach der Trainee-Ausbildung bei SBB Cargo eingestiegen.

Wie weit ist das Projekt fortgeschritten?

2021 haben wir die Funktionsmuster intensiv in verschiedenen Teams getestet. Auch für potenzielle Lieferanten war das Thema noch Neuland. In einer nächsten Phase schreiben wir das Projekt bei möglichen Anbietern aus. Dann können wir bereits einige Fahrzeuge in einer Nullserie ausrüsten.

Warum machen wir das?

Der Blick vom Führerstand einer Rangierlok ist eingeschränkt durch den grossen Vorbau. Auch während der Rangierfahrt gibt es immer wieder Unfälle, die durch eine entsprechende Warnung an den Fahrer hätten verhindert werden können.

Was ist das Besondere daran?

Die Mitarbeitenden im Schienengüterverkehr erhalten damit ein Fahrassistenzsystem, wie es im Strassenverkehr schon länger üblich ist.

Stück für Stück von Tür zu Tür

CDS Cargo Domizil ist ein Verbund der Transportunternehmen Planzer, Camion Transport und Galliker. Dank SBB Cargo profitieren die Unternehmen vom Nachtsprung mit der Bahn und liefern so Stückgut pünktlich bis zur Haustür.

Text: Florian Wehrli **Fotos:** Conrad von Schubert

Vom Flachbildschirm bis zum Elektroschrott, über Motor- und Fahrräder bis hin zu Büro- und Baumaterial – in der Lagerhalle der CDS Cargo Domizil im Berner Güterbahnhof steht Stückgut aller Art zum Transport bereit. Dazwischen kurven die Gabelstapler virtuos hin und her. Sie verladen die fein säuberlich verpackten und beschrifteten Paletten von den Lastwagen in die Güterwagen und umgekehrt. Das Bahncenter wird von der Planzer Transport AG betrieben – einem der drei Partner im Verbund Cargo Domizil. «Jeden Tag verladen wir allein am Standort Bern im Schnitt 1300 Sendungen in 40 Bahnwagen und verschicken sie in die ganze Schweiz», sagt Ueli Remund. Der 61-Jährige ist Geschäftsführer der CDS und war in den 90er-Jahren massgeblich an der Reorganisation des Unternehmens beteiligt (siehe Box).

Nachtsprung als Geschäftsmodell

Wenn die Lastwagen der Transportpartner aufgrund des Nachtfahrverbots zwischen zehn Uhr abends und fünf Uhr morgens stillstehen, ist das Stückgut klimafreundlich auf den Schienen unterwegs. Diesen sogenannten Nachtsprung als Geschäftsmodell wirtschaftlich zu betreiben, ist eine logistische Herausforderung. Jede Nacht fahren rund 375 Bahnwagen im Cargo-Domizil-Verkehr quer durch die Schweiz. Obwohl die drei beteiligten Partner im Transportgeschäft Konkurrenten sind, kaufen sie die Dienstleistungen von SBB Cargo gemeinsam ein. Der Verbund verfügt damit über ein Netzwerk von 20 regionalen Logistikzentren mit

Bahnanschluss, die von den jeweiligen Partnern betrieben werden. In einem Umkreis von 30 Kilometern ist so praktisch überall in der Schweiz ein Bahncenter erreichbar.

Eine solche Organisation setzt neben einer umfassenden Qualitätssicherung auch eine gut funktionierende Koordination voraus. Dies übernimmt die Geschäftsstelle der



**«In der Logistik gilt:
Nicht nur Zeit ist Geld,
sondern auch Platz.»**

Ueli Remund,
Geschäftsführer CDS Cargo Domizil AG

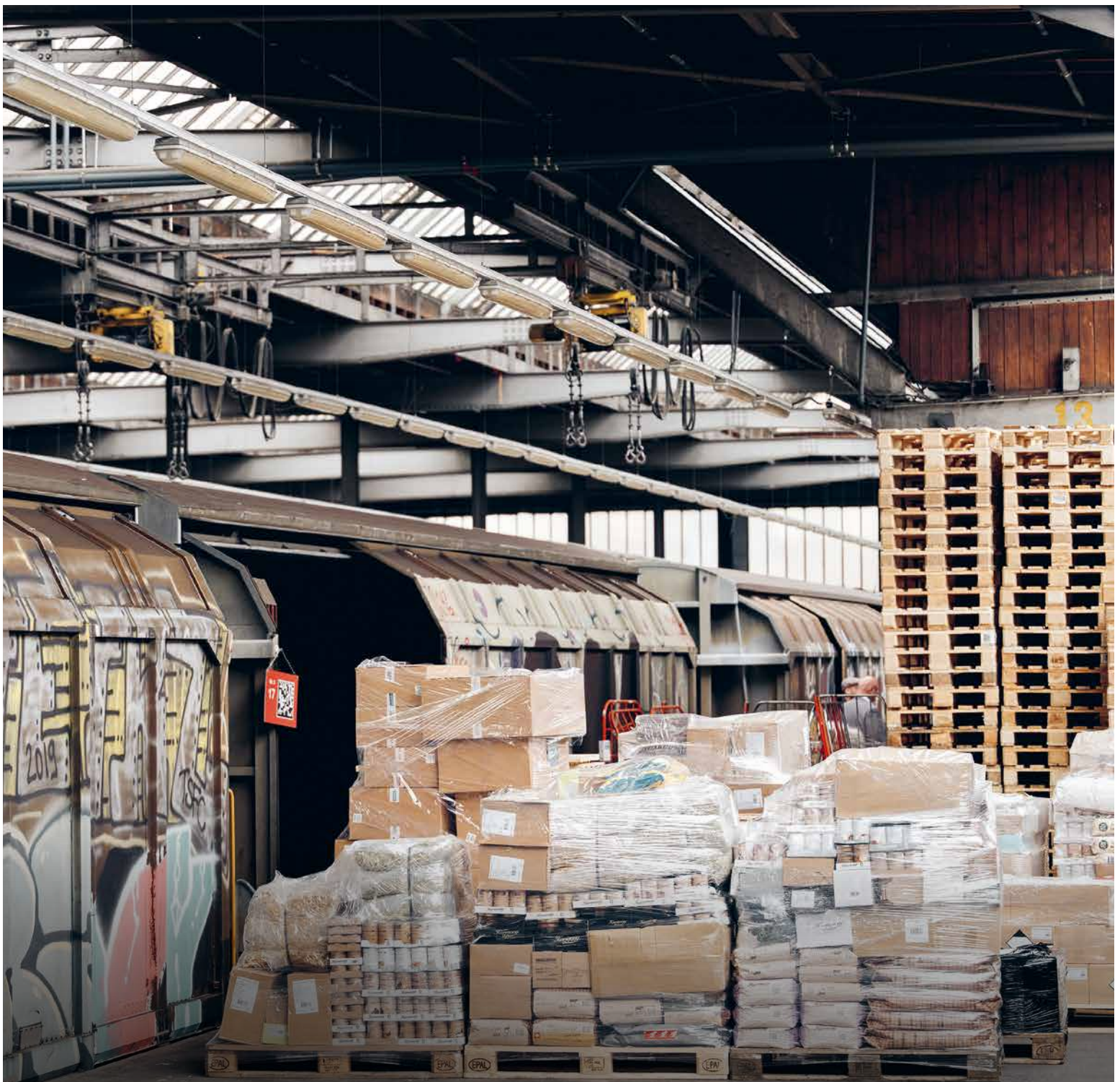
CDS Cargo Domizil AG in Bern: «Wir unterstützen die Regionalzentren bei zentralen Aufgaben und vermitteln zwischen den beteiligten Partnern», erklärt Remund. Daneben ist die Geschäftsstelle auch für den gesamten Schienenverkehr innerhalb des Verbundes verantwortlich.

«Dazu gehören die Betreuung eines Masterplans und die Koordination der Verrechnungen zwischen CDS, SBB Cargo und den Regionalzentren.»

Ökonomisch und ökologisch sinnvoll

Der ausgeklügelte Masterplan bestimmt, welche der regionalen Zentren wann wie viele Bahnwagen benötigen. Auf der ersten und letzten Meile holen die CDS-Partner das Stückgut bei den Kundinnen und Kunden ab und verteilen es am nächsten Werktag in der ganzen Schweiz und in Liechtenstein. Das hat verschiedene Vorteile: «Einerseits machen Chauffeure die Abholungen und Lieferungen, die sich im Gebiet auskennen», erklärt Ueli Remund. «Andererseits sparen wir so Zeit und Treibstoff und schonen gleichzeitig die Umwelt.»

Neben dem Transport bieten die CDS-Partner auch weitere Logistikdienstleistungen wie Lagerung, Kommissionierung oder Co-Packing an. Denn viele Unternehmen verzichten heute aus Kostengründen auf grosse Lagerkapazitäten und sind deshalb auf häufigere Lieferungen angewiesen. «Just-in-time» lautet die Devise: Die benötigte Ware wird möglichst zeit- und mengen genau geliefert. «In der Logistik gilt: Nicht nur Zeit ist Geld, sondern auch der Platz», sagt Ueli Remund. Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit und Flexibilität sind in der Branche oberstes Gebot. Dank seines ökonomisch und ökologisch durchdachten Betriebsmodells garantiert der Verbund Cargo Domizil gemeinsam mit SBB Cargo eine günstige, effiziente und nachhaltige Alternative zum reinen Strassentransport.



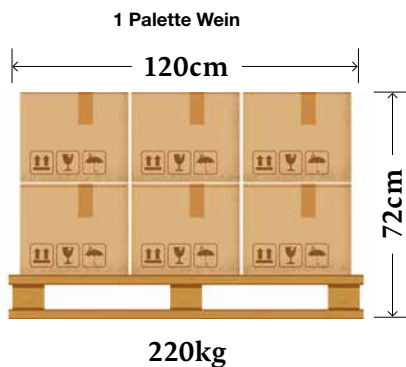
Chronologie

- 1981** Cargo Domizil wird als Teilbetrieb der SBB gegründet
- 1992** Teilprivatisierung mit Beteiligung von SBB, Post und rund 40 Kleinaktionären.
- 1996** Übernahme durch das Konglomerat Transvision von Planzer Transport AG, Camion Transport AG und Galliker Transport AG.
- 1998** Break-even erreicht. 100 000 Bahnwagen seit Gründung verschickt.
- 2003** Galliker Transport AG verlässt den Zusammenschluss, bleibt aber weiterhin Aktionär der CDS und nutzt das Angebot von SBB Cargo.
- 2003** Die Imbach Logistik AG übernimmt die Aufgaben von Cargo Domizil in der Zentralschweiz.
- 2008** Galliker Transport AG übernimmt die Imbach Logistik AG.
- 2009** Imbach Logistik AG verlässt den Zusammenschluss, nutzt aber weiterhin das Angebot von SBB Cargo. Das Gebiet Innerschweiz wird auf die CDS-Zentren Bern und Zürich aufgeteilt.
- 2013** Die Senn Transport AG in Seewen übernimmt die Aufgabe als Cargo-Domizil-Center in der Innerschweiz.

Von A wie Aire-la-Ville bis Z wie Zillis

Im Umkreis von 30 Kilometern ist praktisch überall in der Schweiz ein Bahncenter der CDS-Partner erreichbar. Dank dem Nachtsprung mit SBB Cargo gelangt Stückgut aller Art bequem, klimaschonend und innert eines Arbeitstages an seinen Bestimmungsort.

Illustration: Jacqueline Müller



Absender:

Aire Vins SA,
Rue du Vieux Four,
1288 Aire-la-Ville

Empfänger:

Restaurant Krone
Hauptstrasse 43
7432 Zillis



13:30

Kunde erfasst
Auftrag online

16:30

LKW holt
Ware beim
Absender ab

19:00

CDS-Center Genf
verlädt Ware
auf Bahnwagen

21:15

Güterzug
fährt in
Genf ab

Aire-la-Ville

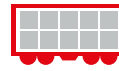
CDS-Center Genf

The map shows the route from Aire-la-Ville to Zillis via CDS-Center Genf. A red dotted line indicates the path. A truck is shown at Aire-la-Ville, and a train is shown at CDS-Center Genf. A red circle marks the location of Zillis.



Nachtsprung

In der Schweiz herrscht für Lastwagen von 22 bis 5 Uhr ein Fahrverbot. Damit Warentransporte während der Nacht trotzdem möglich sind, werden sie von LKW auf die Schiene umgeladen. Dieser Vorgang wird als «Nachtsprung» bezeichnet.



375

Bahnwagen jede Nacht im CDS-Verkehr



38

Europaletten haben in einem Bahnwagen Platz



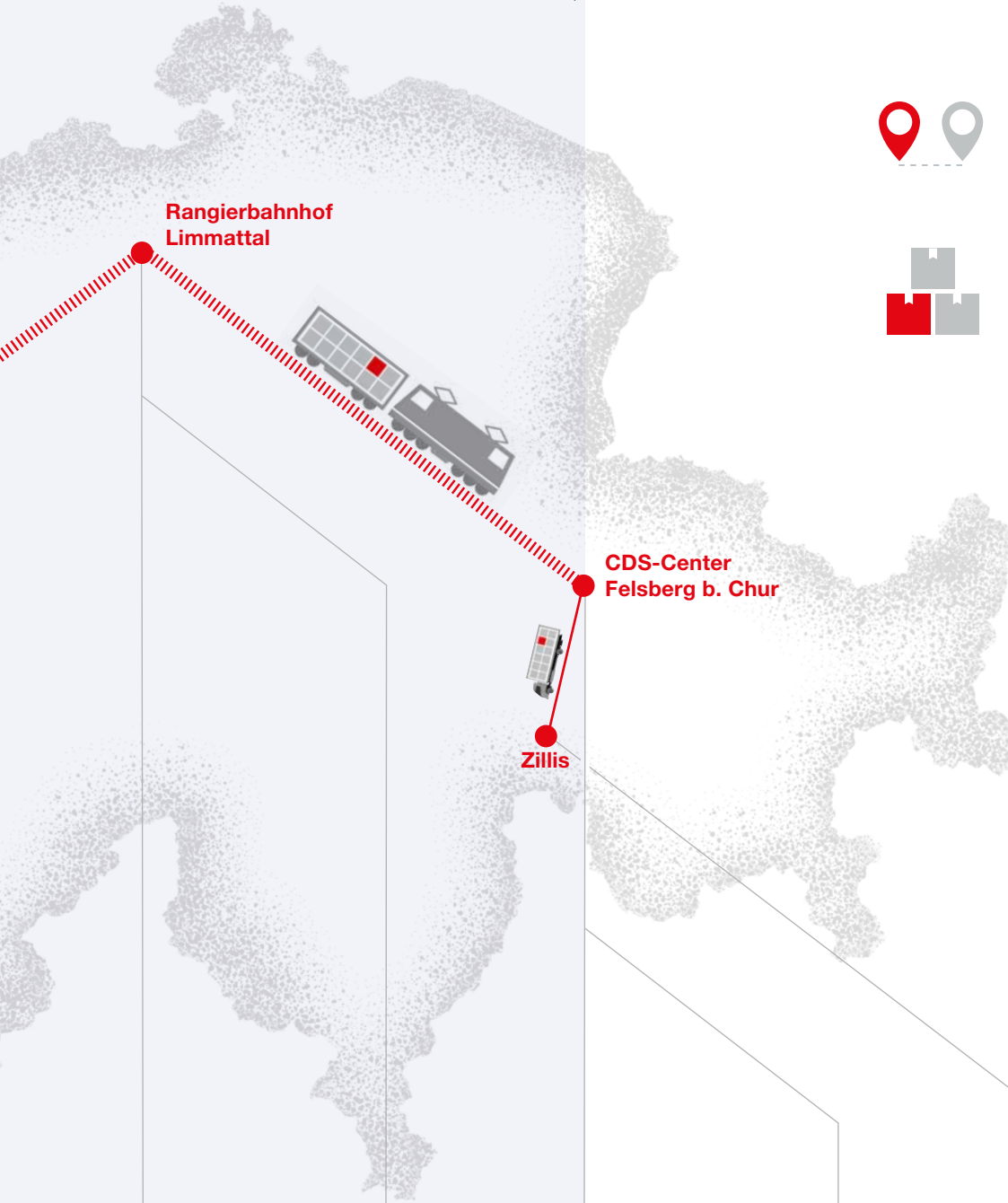
15,9

Millionen km fahren die Wagen im CDS-Verkehr im Jahr 2021 total



28 000

Sendungen jede Nacht



00:57
Ankunft im Rangierbahnhof Limmattal zum Umrangieren

02:33
Neu formierter Zug fährt in Richtung Chur

05:00
Ankunft im CDS-Center Felsberg b. Chur

06:30
Umlad auf LKW



08:15
Zustellung beim Empfänger in Zillis

Brückenschlag zwischen Natur- und Klimaschutz

Das Containerterminal Gateway Basel Nord soll auf einer Fläche entstehen, die seltenen Tieren und Pflanzen ein Zuhause bietet. Um den Eingriff in die Natur möglichst gering zu halten, sind Ersatzlebensräume sowie eine Naturbrücke durch das Terminal geplant.

Text: Florian Wehrli **Visualisierung:** Gateway Basel Nord AG



Ende der 80er-Jahre hat die Deutsche Bahn den Betrieb auf dem Badischen Rangierbahnhof in Basel eingestellt. Seit der Stilllegung ist auf dem gut 20 Hektar grossen Areal zwischen Schienen und Schotter ein schützenswertes Trockenwiesen- und Weidenbiotop entstanden. Seltene Bäume, Sträucher und Blumen sowie Tierarten wie Heuschrecken, Schnecken und Reptilien haben sich in diesem Lebensraum niedergelassen.

An diesem speziellen Ort geraten Klimaschutz und Naturschutz miteinander in Konflikt. Denn mit dem Gateway Basel Nord soll hier ein trimodales Containerterminal zwischen Bahn, Schiff und Strasse entstehen. «Das Projekt ist ein wichtiger Pfeiler für die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene – also auch für die Reduktion von CO₂-Emissionen und den Klimaschutz», sagt Martin Haller. Als Verwaltungsrat der Gateway Basel Nord AG betreut er das Projekt vonseiten SBB Cargo. «Auch wenn das Areal im kantonalen Richtplan für die Logistikknutzung bestimmt ist, nehmen

wir unsere Verantwortung für die Biodiversität sehr ernst», so Haller. Die Planungskosten für die Naturschutzmassnahmen sind inzwischen gleich hoch wie für die Planung des Terminals selbst.

Um den Eingriff in die Natur möglichst gering zu halten, sind verschiedene Ersatzmassnahmen geplant: Auf einer Fläche von mindestens 4000 Quadratmetern soll eine Naturbrücke über das Lastwagenterminal und das geplante Hafenbecken 3 führen. «Damit bleiben Wanderkorridore für Tiere offen», sagt Martin Haller. «Ein grosser Teil des Areals bleibt zudem Schiene und Schotter, so wie es auch auf dem Badischen Rangierbahnhof der Fall war.» Im heutigen Nutzwald in der Hard Pratteln, dem Rangierbahnhof Muttenz und aus Ackerland bei den Langen Erlen entstehen durch ökologische Aufwertungsmassnahmen neue, wertvolle Lebensräume. Die Ersatzflächen sind mit 45 Hektaren rund viermal so gross wie das künftige Containerterminal.

Nach seiner Fertigstellung wird Gateway Basel Nord das grösste Containerterminal der Schweiz sein. Die geplante Naturbrücke wird dann nicht nur Lebensräume miteinander verbinden – auf einer Terrasse sollen Besuchende hautnah das Miteinander von Natur und Logistik erleben können.



Haben Sie Fragen?

Unter der Nummer 0800 707 100 erhalten unsere Kundinnen und Kunden rasch und unkompliziert Auskunft. Vier Mitarbeitende des Kundenservice stellen sich vor.

Text: Stefanie Probst, Martina Riser Fotos: Martina Riser



1

Ana de Brito Rede, Kundenservice

Wagen- oder Lademittelbestellungen und Sendungsbuchungen

Was ist dir wichtig im Kundenkontakt?

Ich schenke jedem Kunden meine ganze Aufmerksamkeit. Es ist mir wichtig, dass ich das Anliegen schnell erfasse, kompetent Auskunft geben und eine Lösung anbieten kann. Der Kunde soll das Gespräch mit einem guten Gefühl beenden.

Was macht dir Spass an deiner Arbeit?

Ich lerne leidenschaftlich gerne Sprachen und darum freue mich über jeden Anruf aus dem Tessin oder der Westschweiz. Mit jedem Telefonat wächst automatisch auch mein Wortschatz.

Weisst du immer eine Antwort?

Die Top-Frage «Wo ist mein Wagen?» kann ich dank unseren IT-Systemen sofort beantworten. Natürlich gibt es auch komplexere Kundenfragen. Bei diesen arbeiten wir teamübergreifend zusammen.



Alexander Raemy, Kundenservice

Transportaufträge und Online-Systeme

2



Was ist dir wichtig im Kundenkontakt?

Ich bin verantwortlich für meine Kunden. Das heisst, ich setze mich dafür ein, ihnen möglichst schnell weiterhelfen zu können. Dazu gehört auch, dass sie sofort zu jemandem von uns durchgestellt werden – lange Warteschleifen gibt es bei uns normalerweise nicht.

Welche Anfragen haben dich überrascht?

Im Frühling treffen Anrufe von Privatpersonen ein, die alte Holzpaletten kaufen möchten. Daraus wollen sie Hochbeete bauen für den Garten. Eine tolle Idee, ich leite die Anrufenden dann direkt an einen Palettenanbieter weiter.

Weisst du immer eine Antwort?

Ich arbeite seit über 20 Jahren im Kundenservice von SBB Cargo. Ich weiss darum oft schon beim Aufleuchten einer Telefonnummer, welche Frage der Kunde hat, und habe gleich die Antwort bereit.



3

Simon Mirakaj, Disponent

Kombinierter Verkehr

Was ist dir wichtig im Kundenkontakt?

Meine Aufgabe ist es, unsere Kunden zu kennen und ihre Bedürfnisse zu verstehen. Nur so kann ich sie optimal beraten und individuelle Lösungen für sie finden – da gehört es dazu, auch mal die Extrameile zu gehen.

Was macht dir Spass an deiner Arbeit?

Natürlich die Abwechslung, aber auch die Schichtarbeit, denn unser Telefon ist von morgens früh bis spät abends besetzt. Ich kann am Nachmittag die Sonne geniessen, während andere arbeiten müssen.

Welche Frage beantwortest du gerne?

Fragen zu Transportzeiten und freien Kapazitäten auf den Zügen des kombinierten Verkehrs. Dabei geht es oft um zusätzliche Transporte, die von der Strasse auf die Schiene verlagert werden sollen. Das ist gut für uns und fürs Klima.



4

Stefan Huber, Kundenservice

Abrechnung und andere Themen des Güterverkehrs

Was macht dir Spass/Freude an deiner Arbeit?

Die Taste 4 steckt voller Überraschungen. Ich weiss nie, was mich als Nächstes erwartet. Weder die Sprache noch das Anliegen des Anrufers oder der Anruferin. Das macht meine Arbeit so interessant.

Welche Anfrage hat dich überrascht?

Ein Schäfer aus dem Berner Oberland wollte wissen, wann seine Schafherde die Gleise überschreiten kann. Auch solche Fragen beantworten wir – für beinahe jede gewöhnliche oder ungewöhnliche Frage haben wir eine passende Antwort bereit.

Welche Frage beantwortest du gerne?

Ich freue mich immer sehr, wenn jemand eine Rückmeldung platzieren möchte. So können wir uns und auch unseren Kundenservice stetig weiterentwickeln.

Gleisstopper



Klein, aber oho: Die grauen Kolben haben eine zentrale Funktion in Rangierbahnhöfen mit Ablaufberg. Auf dieses Gefälle schiebt eine Lokomotive die Güterwagen. Danach rollen sie den Berg hinab und über Weichen auf eines der vielen Richtungsgleise. In der Ablaufzone kommt die abgebildete Kolbenkleinbremse ins Spiel. Sie wird nach ihrem Erfinder auch Dowty-Retarder genannt und sorgt dafür, dass sich die Wagen nicht auf mehr als 5 km/h beschleunigen. Mehrere solcher Bremsenelemente sind im Gleis montiert und stellen sicher, dass die Wagen nicht ineinanderprallen.



**Einblicke in den Rangier-
bahnhof Limmattal:**

tiny.cc/rbl

15 000

LKW-Fahrten vermeidet
SBB Cargo täglich auf der Strasse
– durch den Transport
von täglich 185 000 Tonnen
für die Kunden.



Mit Ton und Lehm dem Jura entlang

Rund 72 000 Tonnen Aushubmaterial befördert SBB Cargo im Auftrag der Firma Steiner SA vom waadtländischen Le Brassus an den Neuenburgersee. Das entspricht mehr als zehnmals dem Gewicht des Eiffelturms. Das Material stammt von einem Bauprojekt des Uhrenherstellers Audemars Piguet. Während rund fünf Monaten verkehren bis Ende Juli 109 Züge mit jeweils 11 Güterwagen nach Onnens-Bonvillars. Das für die Natur unbedenkliche Material, vornehmlich Ton und Lehm, wird anschliessend für die Renaturierung im Neuenburgersee versenkt.



Digitaler Güterzug im internationalen Testlauf

Ein weiterer Meilenstein auf dem Weg zum europaweiten Einsatz der digitalen automatischen Kupplung (DAK): Seit Herbst 2021 bis Ende 2022 ist erstmals ein digitaler Güterzug zu Testzwecken in Europa im Einsatz. Das Ziel: die DAK im realen Betrieb zu testen. Der Zug machte Anfang Jahr Halt in Deutschland, Österreich und in der Schweiz. Während rund eines Monats prüfte SBB Cargo die Prototypen der DAK auf Herz und Nieren. Dazu war der Testzug unter anderem auf der Gotthardachse unterwegs. Die technischen Abläufe unterzog SBB Cargo an verschiedenen Standorten im Schweizer Netz einem umfangreichen Testprogramm. Der digitale Güterzug bestand zunächst aus 13 verschiedenen Güterwagen sowie dem Messwagen der DB Systemtechnik für die Messfahrten. Für die weiteren Tests wurde er inzwischen auf 24 Wagen

ausgebaut. Finanziert wird der Zug durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr. Die digitale automatische Kupplung ist das prioritäre Innovationsprojekt im Schienengüterverkehr in Europa. In der Schweiz stehen das Bundesamt für Verkehr, der Verband öffentlicher Verkehr und der Verband der verladenden Wirtschaft hinter der Initiative. Sie erarbeiten zusammen mit den Eisenbahn-Güterverkehrsunternehmen und den Güterwagenhaltern aktuell eine Vernehmlassungsvorlage zur politischen Entscheidungsfindung für die Einführung und Finanzierung der digitalen automatischen Kupplung im Schweizer Schienengüterverkehr.

 Mehr dazu im Blog:
tiny.cc/dac4eu

Gut versorgt per Güterbahn.

SBB Cargo transportiert für ihre Kunden täglich 185 000 Tonnen Güter durch die Schweiz und entlastet die Strassen damit um 15 000 Lastwagenfahrten pro Tag. Sie leistet einen wichtigen Beitrag für die Versorgung der Schweiz und zur Erreichung der Klimaziele.

Beitrag leisten - Offerte bestellen!
www.sbbcargo.com/angebot