

cargo

Das Schweizer Logistikmagazin

1 | 2023



DAC+

Perfekt verkuppelt und stabil unter Strom. Ein Pilotzug auf Testfahrt in die Zukunft.

Ab Seite 18



Zug um Zug Richtung Nachhaltigkeit

Als Botschafterin für den klimafreundlichen Güterverkehr auf der Schiene fährt eine neu gestaltete Lokomotive des Typs Re 484 durch die Schweiz. Sie symbolisiert den Beitrag von SBB Cargo zu den Klimazielen der SBB und sorgt dafür, dass die Kunden nachhaltig unterwegs sind. Der Transport auf der Schiene braucht siebenmal weniger Energie, stösst elfmal weniger Klimagase aus und benötigt siebenmal weniger Fläche. Zum Umweltbewusstsein von SBB Cargo gehört auch die Kreislaufwirtschaft: vorausschauende Wartung der Fahrzeuge und klimafreundlicher Transport von Materialien auf ihrem Weg zurück in die Wiederaufbereitung. Übrigens: Schon heute wird der Bahnstrom zu 90 Prozent aus Wasserkraft gewonnen. In wenigen Jahren soll er komplett aus erneuerbaren Quellen stammen.



Weitere Bilder auf 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, Miriam Wassmer
Konzept und Realisation: Redact Kommunikation AG, Glattbrugg
Redaktion und Projektleitung: Katrin Montiegel, **Gestaltung:** Jacqueline Müller
Übersetzungen: Sprachdienst SBB
Druck: Hertig + Co. AG, Lyss
Redaktionsadresse: SBB Cargo, Redaktion Logistikmagazin «cargo», Bahnhofstrasse 12, 4600 Olten, cargomagazin@sbbcargo.com
Gesamtauflage: 4050 Exemplare

Das Copyright liegt bei SBB Cargo. Der Abdruck von Artikeln ist mit Quellenangabe gestattet. Bitte schicken Sie ein Belegexemplar an die Redaktionsadresse.

Gratisabonnement auf [sbbcargo.com/de/abonnement](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

Schienengüterverkehr für die Schweiz

Liebe Lesende

Die Rahmenbedingungen sind zentral für die Ausrichtung unseres Cargo-Geschäfts. Anfang November 2022 hat der Bundesrat das Dossier zur Weiterentwicklung des Binnengüterverkehrs mit zwei Varianten in die Vernehmlassung geschickt. Die SBB favorisiert Variante 1, die eine Stärkung des Schienengüterverkehrs durch verschiedene Instrumente und eine grundlegende Modernisierung vorsieht. Insbesondere der Wagenladungsverkehr soll mit der ersten Variante gestärkt werden. Ein Entscheid gegen den Wagenladungsverkehr wäre endgültig – lesen Sie dazu das Gipfeltreffen mit Désirée Baer und Nationalrat Jon Pult (Seite 10).

Auch für die Kantone ist der Schienengüterverkehr zentral und sie berücksichtigen ihn bei Verkehrs- und Raumplanung. Zürich, Bern und Waadt haben dazu bereits Konzepte entwickelt und sind in der Umsetzung (Seite 4). Unsere Grafik der Güterströme in der Schweiz, die SBB Cargo regelmässig bewegt, zeigt sehr deutlich, wo der Schienengüterverkehr eine Rolle spielt (Seite 16).

Die Modernisierung des Schienengüterverkehrs wird in ganz Europa vorangetrieben mit dem Vorhaben, auf die digitale automatische Kuppelung umzustellen. Was ein simples Datenkabel am Güterzug alles bewirken kann, lesen Sie ab Seite 18.

Ich wünsche Ihnen eine angeregte Lektüre.

Miriam Wassmer
Leiterin Kommunikation SBB Cargo



4–9 Logistikfokus Mit neuen Konzepten wollen die Kantone gemeinsam mit SBB Cargo den Modalsplit weiter vorantreiben. Drei Beispiele aus Zürich, Bern und Waadt zeigen wie.

10–13 Gipfeltreffen Bleibt der Wagenladungsverkehr auf der Strecke? CEO Désirée Baer im Gespräch mit Nationalrat Jon Pult.

14–15 Mittendrin SBB Cargo bietet mit ihren digitalen Services einfache und effiziente Tools für die Abwicklung von Gütertransporten.

16–17 Auf einen Blick Rund 185 000 Tonnen Güter transportiert SBB Cargo täglich für ihre Kunden. Ein Blick auf die Güterströme im Binnenverkehr.

18–20 Innovation Zielstrebig: Das Projekt DAC+ treibt Automation und Digitalisierung weiter voran.

21 Objekt Souverän abgefedert



22–24 Kundensicht
Wagen um Wagen Salz: Seit rund 50 Jahren sind die Schweizer Salinen und SBB Cargo ein zuverlässiges Team.

25 Facts & Figures Neunmal Neues: Was die Vectron-Streckenlokomotive alles draufhat.

26–27 Schotter Neues aus der Branche

Was die Kantone planen

Der Güterverkehr ist essenziell für die Ver- und Entsorgung in der Schweiz. Das zeigen die Logistikmassnahmen der Kantone Zürich, Bern und Waadt. Im Fokus ist die Schiene mit Konzepten zu Flächensicherung, Kreislaufwirtschaft und einem konstanten interdisziplinären Austausch.

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

Auf die Welt von morgen muss keiner mehr warten. Denn sie wird schon heute Abend geliefert. Just in time, so wollen wir das. Was wir nicht wollen: Lärm und Gestank, verstärkte CO₂-Emissionen und ein Bahngleis vor der Haustür, auf dem der Güterzug genau dann vorbeibrettert, wenn wir die Online-Expressbestellung für Ohropax abgeschickt haben. Transport, Umschlag und Lagerung von Waren – das alles passiert, bevor es an der Haustür klingelt und wir dankbar unser Päckli entgegennehmen.

Und Päckli werden es immer mehr. Rund 547 Millionen Tonnen Gütertransporte prognostiziert das Bundesamt für Raumentwicklung im Jahr 2040. Die bestehende Infrastruktur stösst bereits heute an ihre Grenzen. Zwar vereinfachen Digitalisierung und Automation künftig den Transport auf der Schiene, aber noch stehen Projekte wie beispielsweise die europaweite Migration auf die digitale automatische Kupplung (siehe dazu Seite 18) bevor. Und wo keine Schiene, da auch kein Transport, wo keine Umschlagsanlage, da auch kein Verladen.

Urbanisierung

Gesellschaftliche, technologische und wirtschaftliche Veränderungen stellen den Schienengüterverkehr immer wieder vor grosse Herausforderungen. Neben dem steigenden Güteraufkommen ist auch die Urbanisierung ein entscheidender Faktor. Immer mehr Menschen zieht es in die Stadt oder ihre angrenzende Agglomeration. Gefragt wird nach ansprechenden Wohnlagen, Arbeitsplätzen, Freizeitangeboten und Einkaufsmöglichkeiten – verkehrstechnisch natürlich gut angebunden. Die dafür benötigten Infrastrukturen für die Logistik sind allerdings nicht erwünscht – zu laut, zu schmutzig, zu hässlich.

Konsumverhalten

Hinzu kommen veränderte Kundenbedürfnisse. In den vergangenen Jahren – verstärkt seit der Pandemie – ist neben dem grössten Angebot auch die schnellste Lieferzeit

matchentscheidend. Eingekauft wird im Netz, nicht mehr im Laden. Just in time, Same day delivery oder Wunschliefertermin (und Wunschlieferort) sind mittlerweile Standard, die neuen Qualitätsmerkmale heissen Geschwindigkeit, Zuverlässigkeit und Flexibilität. Für Transportunternehmen eine immense Herausforderung, denn die Warenströme werden zunehmend komplexer. Während die Waren früher gebündelt an definierte Standorte ausgeliefert wurden, sind heute individualisierte Güterströme gefragt.

Lösungen finden

Die Bevölkerung wächst, der nutzbare Raum wird knapper. An strategisch wichtigen Orten stehen keine Flächen oder bedarfsgerechten Anlagen zur Verfügung, um Güter von der Strasse auf die Schiene umzuschlagen. Sinnvolle Konzepte sind insbesondere im Bereich Citylogistik, zur Ver- und Entsorgung in den Städten, erforderlich. Zur Verbesserung der Situation hat der Bund die Kantone eingeladen, individuelle Güterverkehrs- und Logistikkonzepte zu formulieren. Sie sollen die gesellschaftlichen Entwicklungen und damit einhergehenden Veränderungen abbilden, und Lösungen für die zunehmenden Engpässe im Güterverkehr finden.

Die Kantone entscheiden selbst

Jeder Kanton prüft und evaluiert seine jeweiligen Bedürfnisse und leitet entsprechende Massnahmen ein. Dabei geht es vor allem darum, Logistikflächen und bestehende Trassen verkehrsplanerisch zu sichern, den Bau oder die Erweiterung von Verkehrsanlagen zu fördern und innovative Projekte zu entwickeln. «Die Schiene soll das qualitativ robuste Rückgrat des Güterverkehrs sein», so Paul Schneeberger vom Amt für Mobilität des Kantons Zürich. Die Güterverkehrs- und Logistikkonzepte sind ein wichtiges Instrument, um die Anliegen der Branche gegenüber Wirtschaft und Politik zu vertreten. Die Beispiele Zürich, Bern und Waadt zeigen, was mit Kreislaufwirtschaft, Flächensicherung und interdisziplinärem Austausch möglich ist. ———>

Das strategische Entwicklungsprogramm (STEP)

Für mehr Effizienz im wachsenden Güterverkehr werden vom Parlament alle vier bis acht Jahre weitere Ausbauschritte der Bahninfrastruktur beschlossen.

Bis 2025

- Erhöhung der Kapazität für Güterzüge zwischen den Rangierbahnhöfen Basel und Limmattal
- Ausbau der Jurasüdfusslinie für eine gute Verbindung zwischen den Rangierbahnhöfen Lausanne und Limmattal
- Sicherung der benötigten Anzahl Fahrten vom Rangierbahnhof Limmattal nach Sargans und ins Tessin

Bis 2035

- Zweite Expresstrasse auf Ost-West-Achse: Güterzüge sind bis zu 20 Prozent schneller unterwegs als 2025
- Reduzierte Einschränkungen während der Hauptverkehrszeiten des Personenverkehrs
- Bau neuer Formationsbahnhöfe in Broye und Nord vaudois
- Ausbauten auf der Nationalbahnstrecke Zofingen–Lenzburg, im Zürcher Unter- und Mittelland

Bis 2050

- Zusätzliche Umschlagsplattformen entlang Ost-West- und Nord-Süd-Achse
- Inbetriebnahme von neuen Cityhubs
- Ausbau der Umschlagmöglichkeiten Schiene/Strasse
- Stärkung der Bahnanbindung in der Agglomeration





Im Fokus

- Verlagern des Güterverkehrs auf umwelt- und ressourcenschonende Verkehrsträger
- Effiziente Versorgung mit Gütern und Entsorgung von Abfällen

Kanton Zürich

Cityhubs und Kreislaufwirtschaft

Im bevölkerungsreichen Kanton Zürich ist die Ver- und Entsorgung der Ballungsräume zunehmend eine Herausforderung. Gesucht sind Lösungen, die einerseits die Flächenknappheit, andererseits die Klimathematik adressieren. Mit dem Projekt Urban Mining Logistics entwickelte SBB Cargo gemeinsam mit der Spross Transport und Recycling AG einen innovativen Cityhub, der gleichzeitig als Produktionsort für Recyclingbeton dient.

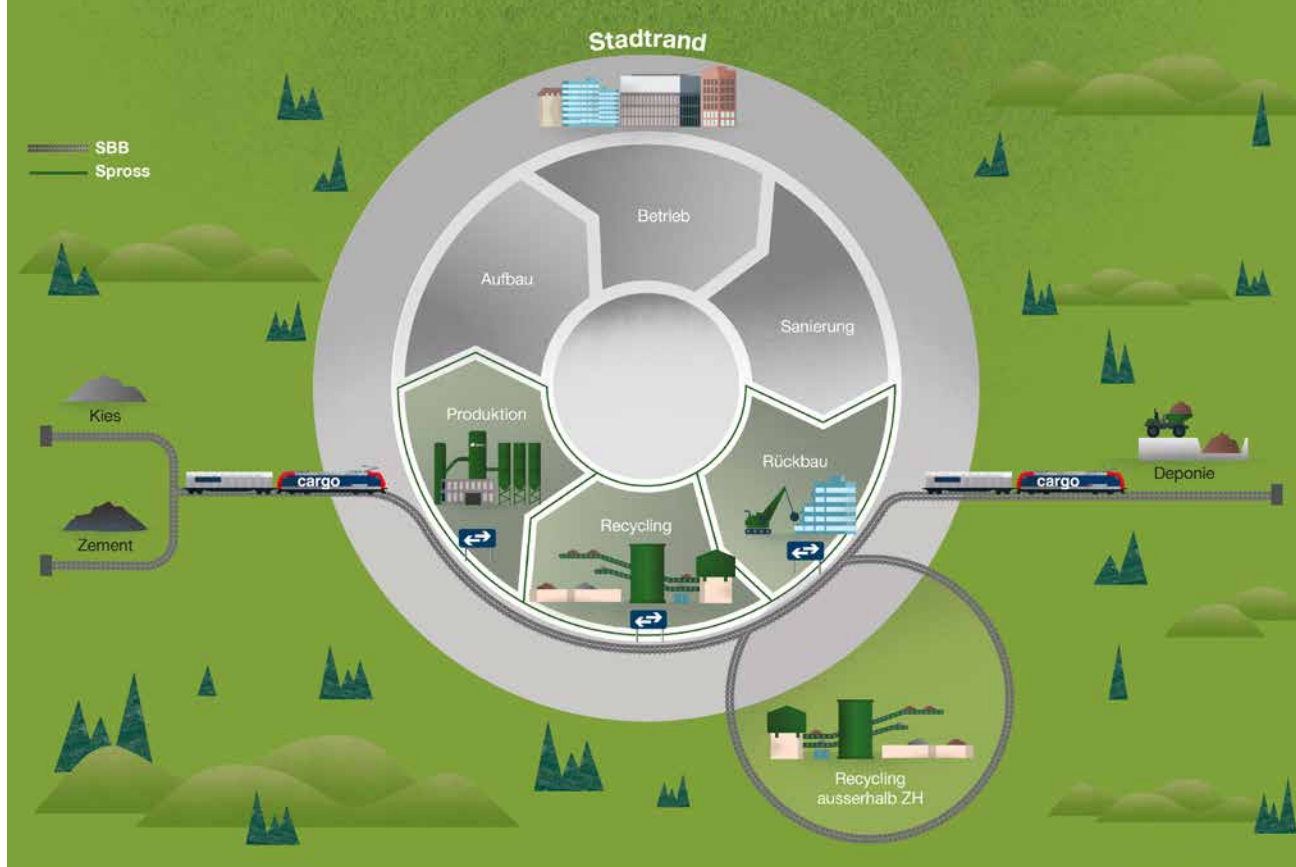
Urban Mining bedeutet, Rohstoffe in Produkten und Infrastrukturen nach Gebrauchsende weiter zu nutzen, dabei ist die Stadt selbst der Rohstofflieferant. Urban Logistics steht für die optimale Nutzung zentraler Logistikflächen bei knappen städtischen Infrastrukturen. SBB Cargo und Spross haben beides kombiniert und einen geschlossenen Materialkreislauf auf der Schiene geschaffen.

Schon seit 2017 betreiben Spross und SBB Cargo im Hardfeld einen Cityhub mit Bahnanschluss. Bauschutt und Siedlungsabfälle werden hier gesammelt und der Wiederverarbeitung zugeführt – alles auf der Schiene. Mit dem Projekt Urban Mining produziert Spross auf dem Areal Hardfeld aus dem gesammelten, sortierten und aufbereiteten Beton- und Mischabbruch Recyclingbeton. Dieser kann wiederum für neue Bauprojekte verwendet werden. Alle Transporte erfolgen dabei

konsequent über die Schiene: Primär- und Sekundärrohstoffe gelangen auch von weit her via Bahn zum Hub.

Projekte wie dieses unterstreichen, dass das Güterverkehrs- und Logistikkonzept nicht nur ein Auftrag an die kantonalen Stellen ist. Vielmehr ist es auch ein Orientierungsrahmen für Dritte und schafft Anreize für Innovationen, die dazu beitragen können, mehr Menschen und Unternehmen im bestehenden Siedlungsraum effizienter zu versorgen.

Darüber hinaus ist der Cityhub ein wichtiger Bestandteil der vom Kanton Zürich 2021 beschlossenen gesetzlichen Grundlage, Aushub- und Kies mit der Bahn zu transportieren. Die Bahntransportpflicht gilt für grosse Bauprojekte mit einem Gesamtvolumen von über 25 000 Kubikmetern. SBB Cargo und Spross haben auch hier für den Markt ein Angebot erstellt, das der aktuellen Gesetzeslage entspricht.



Nachgefragt

Herr Schneeberger, welchen Herausforderungen stehen Güterverkehr und Logistik im Kanton Zürich gegenüber?

PS: Zum einen geht der Kanton in den nächsten 25 Jahren von einem starken Bevölkerungswachstum aus. Die zweite Herausforderung ist die Siedlungsentwicklung nach innen.

Also mehr Menschen und weniger Platz?

PS: Ganz genau. Die Logistikflächen sind einem immer stärkeren Wettbewerb mit anderen Nutzungen ausgesetzt. Hinzu kommt die Frage der CO₂-Belastung. Das Güterverkehrs- und Logistikkonzept (GVLK) soll auch ein Bewusstsein dafür schaffen, wie wichtig der Güterverkehr, insbesondere auch auf der Schiene, für die Ver- und Entsorgung in Ballungsräumen ist.

SBB Cargo und Spross bewirtschaften gemeinsam den Cityhub im Hardfeld...

PS: Und dies zeigt, dass man auch nachhaltig in den Stadtraum eingreifen kann. Ein anderes Beispiel ist der direkte Bahnanschluss der Swissmill mitten in der Stadt.

Welche Rolle spielt der Kanton bei der Realisierung solcher Projekte?

PS: Seitens Bund gibt es im Schienengüterverkehr ein strategisches Entwicklungsprogramm (STEP) mit unterschiedlichen terminierten Ausbauschritten für die Jahre 2025, 2035 und 2050. Gemeinsam



«In der Gesellschaft ist es wichtig, vorausschauend zu sein.»

Paul Schneeberger, Projektleiter Richtplanung und Güterverkehr, Amt für Mobilität Kanton Zürich

mit SBB Cargo sowie der SBB Infrastruktur sorgen wir dafür, dass in diesem Rahmen zeitgerecht ausreichende Trassen und Umschlagsanlagen zur Verfügung stehen.

Wie kann man in einer so schnelllebigen Zeit Massnahmen entwickeln, deren Folge erst in 15 oder 30 Jahren absehbar ist?

PS: Es ist sicherlich sehr schwierig, aber nicht unmöglich. Mit dem Güterverkehrs- und Logistikkonzept wollen wir auch einen Dialog zwischen Politik, Wirtschaft und Güterverkehrsbranche etablieren. In Zeiten wie diesen ist es wichtig, vorausschauend zu sein und sich keine Spielräume für die Zukunft zu verbauen.»





Im Fokus

- Gebiete und Flächen für künftige Logistiktutzungen einplanen
- Verladeanlagen und Güterbahnhöfe raumplanerisch sichern

Kanton Bern

Infrastrukturen erhalten

«Die Massnahmen des Kantons Bern sind strategischer Natur. Sie bestehen hauptsächlich in der Evaluierung und Sicherung von Anlagen, Infrastrukturen sowie geeigneten Gebieten für künftige Logistiktutzungen», sagt Manon Giger vom Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination des Kantons Bern. Um seine Bedürfnisse herauszufinden, hat der Kanton bei der Erarbeitung des Güterverkehrs- und Logistikkonzeptes sogenannte Sounding Boards etabliert. Das Partizipationsverfahren, trägt die Inputs von Akteuren aus Wirtschaft, Verbänden, verschiedenen Verwaltungsebenen und Transportunternehmen zusammen.

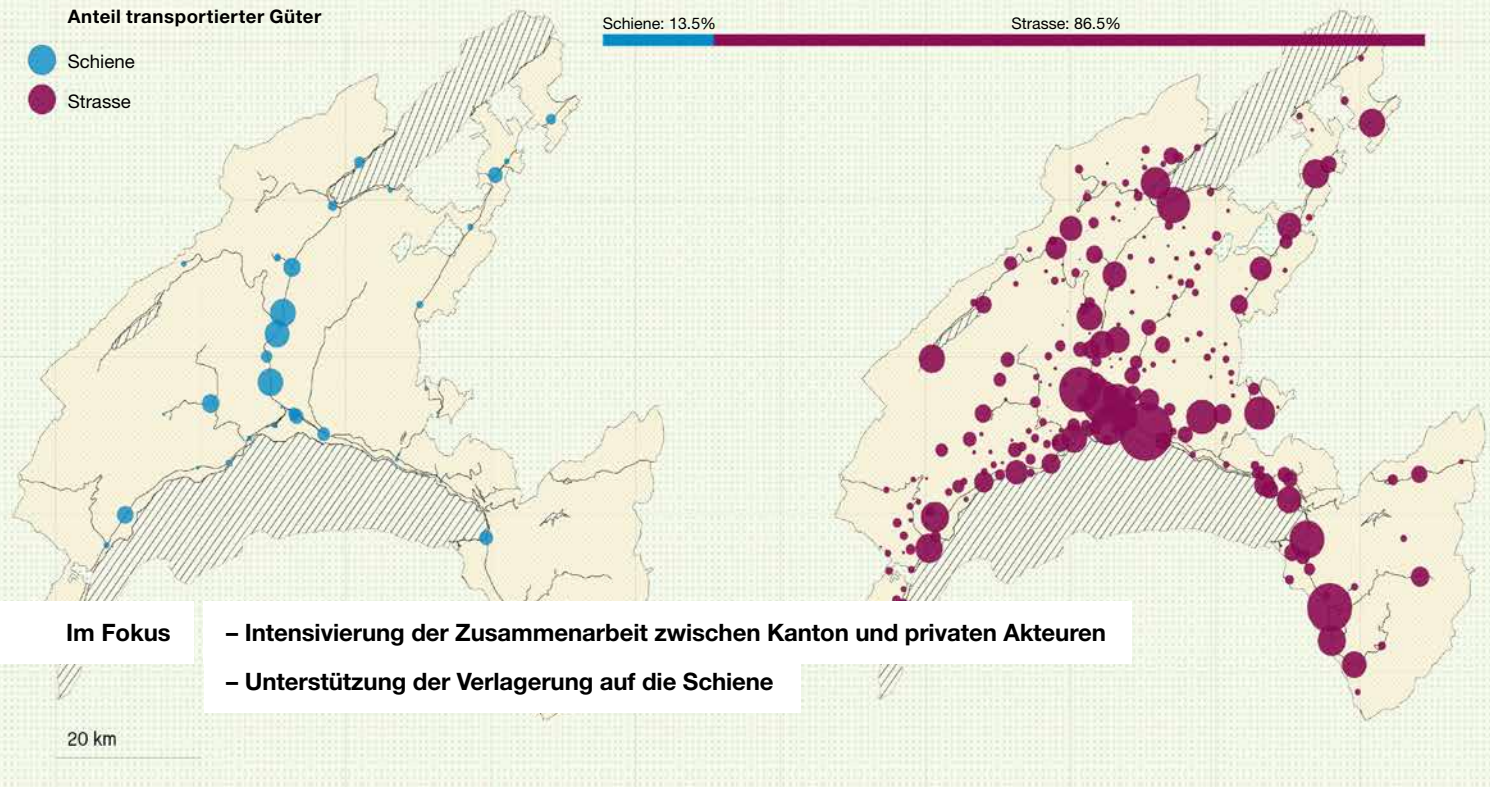
Diese gesammelten Inputs wurden eruiert, ein Zielbild Schienengüterverkehr erstellt und Richtplan-Massnahmenblätter erarbeitet. Eines zu Gunstlagen und Vorranggebieten für Logistiktutzungen. Ein weiteres zur raumplanerischen Sicherung von Verladeanlagen und Güterbahnhöfen, die künftig in den kantonalen Richtplan integriert werden sollen. «Dank der Erarbeitung des Zielbildes Schienengüterverkehr konnten wir wichtige Infrastrukturen für den Kanton identifizieren. Wir haben Interessenskonflikte erkannt und mit den betroffenen Akteuren besprochen», so Manon Giger. Wichtige Ergebnisse liegen bereits vor. Die Bedeutung der KV-Umschlagsanlage Weyermannshaus in Bern wurde vom Kanton eingehend geprüft und



«Durch die Erarbeitung des Zielbildes konnten wir wichtige Infrastrukturen identifizieren.»

Manon Giger, Projektleiterin Güterverkehr, Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination Kanton Bern

im Richtplan nun als Standort mit überregionaler Bedeutung gekennzeichnet. «Wir haben beim Evaluieren festgestellt, dass diese Anlage für den Kanton Bern strategisch wichtig ist. Eine Modernisierung würden wir begrüßen. Auch im Hinblick auf die Inbetriebnahme des Gateways Basel Nord, das vieles auf die Schiene bringen wird.» Ausserdem plant die Stadt Bern in Zusammenarbeit mit lokalen Akteuren ein Standortkonzept zur Citylogistik.



Kanton Waadt

Akteure zusammenbringen

Der Anteil der Schiene am Güterverkehr im Kanton Waadt ist tiefer als der entsprechende Anteil in der ganzen Schweiz. Im Vergleich zum Strassengüterverkehr hat der Schienengüterverkehr nach wie vor eine geringe Bedeutung. Das soll sich nun ändern. Die Nutzung der Schiene hängt stark davon ab, ob geeignete Infrastrukturen vorhanden sind. Gegenwärtig existieren 47 Umschlagsanlagen im Kanton Waadt, viele davon werden zu wenig genutzt. Das kantonale Güterverkehrs- und Logistikkonzept konzentriert sich daher, neben weiteren Massnahmen, auf die Verlagerung auf die Schiene und den intensiven Austausch mit Akteuren aus Wirtschaft und Raumplanung.

Oft mangle es den Städten an intermodalen Logistikplattformen für die Feinverteilung. «Die Agglomeration von Lausanne ist beispielsweise besonders stark von einem hohen Güterverkehrsaufkommen betroffen. Für solche Fälle planen wir die Ausarbeitung eines konkreten Logistikkonzeptes», so Frédéric Clerc von der Direction générale de la mobilité et des routes. Wie auch der Kanton Bern übernimmt Waadt eine koordinierende Rolle bei der Planung und Umsetzung von Massnahmen. Beispielsweise brachte der Kanton im Juni 2022 mehr als zwanzig Unternehmen, darunter auch SBB Cargo, und Interessensgruppen aus der Logistikbranche an einen Tisch, um die Rahmenbedingungen für



«Wir fördern einen interdisziplinären Austausch.»

Frédéric Clerc, Projektleiter Güterverkehr, Direction générale de la mobilité et des routes Kanton Waadt

eine stärkere Nutzung der Schiene im städtischen Umfeld zu ermitteln. Mangelnde Kommunikation zwischen den Akteuren der Branche könne zu Fehlentwicklungen und Unsicherheiten führen. Deshalb fördert das Waadtländer Güterverkehrs- und Logistikkonzept mit interdisziplinären Arbeitsgruppen und Workshops nicht nur den fortwährenden Dialog, sondern auch die regelmässige Publikation der Ergebnisse.

«Der Schienengüterverkehr ist zentral für eine funktionierende Wirtschaft.»

Die Zukunft des Schienengüterverkehrs, und insbesondere des Wagenladungsverkehrs, wird von der Politik neu verhandelt. Im Gespräch beziehen SBB Cargo CEO Désirée Baer und Nationalrat Jon Pult klar Stellung.

Die Schweiz ohne Wagenladungsverkehr ist undenkbar:
wirtschaftlich und gesellschaftlich.

Text: Stefanie Probst, Katrin Montiegel Fotos: Nemanja Novković

Wie wichtig ist der Schienengüterverkehr (SGV) für die Schweiz? Aktuell läuft auf politischer Ebene der Prozess zur Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport. Dabei geht es um Vorschläge für einen stärkeren Beitrag zur Senkung des CO₂-Ausstosses und Erhöhung der Energieeffizienz durch den Schienengüterverkehr sowie um ein Konzept für die Finanzierung und Umsetzung von dessen Automation und Digitalisierung. Zwei Varianten stehen zur Debatte. Variante 1 sieht vor, den Wagenladungsverkehr (WLV) finanziell zu fördern und den Schienengüterverkehr als Ganzes technisch zu modernisieren. Ziel: Das Netz des Wagenladungsverkehrs auch in Zukunft aufrechterhalten und weiterentwickeln. Bei Variante 2 sind keine Subventionen vorgesehen, der Schienengüterverkehr wird wie in Variante 1 modernisiert. Heisst konkret: SBB Cargo muss weiterhin eigenwirtschaftlich arbeiten. Der Wagenladungsverkehr, der nicht rentabel betrieben werden kann, würde endgültig eingestellt.

Was leistet der Schienengüterverkehr für die Schweiz?

DB: Er ist zentral für eine funktionierende Wirtschaft, für die Versorgungssicherheit der Gesellschaft. Er ist Teil der Klima- und Energiepolitik.

JP: Der Schienengüterverkehr ist auch Teil der schweizerischen Identität. Als Präsident des Vereins Alpen-Initiative höre ich immer wieder, es gäbe für den Schienengüterverkehr auch für den Binnentransport einen gesetzlichen Auftrag. Dem ist leider nicht so, aber diese Fehlannahme der Bevölkerung zeigt, wie gut der Schienengüterverkehr verankert ist. Es ist ja klar: Besonders bei längeren Distanzen ist die Schiene umweltfreundlicher, braucht weniger Fläche, weniger Energie

und macht die Strassen sicherer, weil weniger verstopft. Diese Vorteile müssen wir unbedingt verteidigen.

Aktuell steht vor allem der Wagenladungsverkehr im Fokus, ein wichtiger Teil des Angebotes von SBB Cargo. Wieso ist er für die Schweiz so wichtig?

DB: Über den Wagenladungsverkehr können auch kleinere Mengen gebündelt und in der ganzen Schweiz verteilt werden. Es gibt ja nicht nur die grossen Wirtschaftszentren; auch abgelegene Regionen und ländliche Gebiete sind via Schiene miteinander verbunden. Zudem geht der Markttrend Richtung schnellere Lieferfristen, sodass die Transportmengen weiter sinken; der Wagenladungsverkehr erlaubt die nötige Bündelung. Er wird auch in Zukunft seine grosse Bedeutung nicht verlieren. Fällt der Wagenladungsverkehr weg, landet das alles auf der Strasse.

JP: Ohne den Wagenladungsverkehr sind rund 600 000 zusätzliche Lastwagenfahrten nötig, um die Waren zu verteilen. Das bedeutet deutlich mehr Stau, weniger Verkehrssicherheit, mehr Lärm und CO₂-Ausstoss. Ein Verlust des Wagenladungsverkehrs wäre mit schwerwiegenden Konsequenzen für Wirtschaft und Bevölkerung verbunden.

Herr Pult, die Politik ist doch für eine Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene.

JP: Wir haben einen klaren Verfassungsauftrag für eine Verlagerung im Transitverkehr; im Güterverkehr im Inland, dem sogenannten Binnengüterverkehr, oder im Import-Export-Verkehr bisher nicht. SBB Cargo und ein paar andere Akteure machen das zum Glück trotzdem, eigenwirtschaftlich ist das aber nicht zu stemmen. Wenn die gesetzlichen



Rahmenbedingungen so bleiben, wird SBB Cargo massiv abbauen müssen. Um den Binnengüterverkehr zu erhalten, muss die Politik nun die Voraussetzungen dafür ändern. Diese Tatsache gilt es, zu akzeptieren.

Seit 2016 gibt es bereits das revidierte Gütertransportgesetz. Wieso soll es nun wieder angepasst werden?

JP: Der Teil des aktuellen Gütertransportgesetzes, der besagt, der Schienengüterverkehr müsse immer und in jedem Fall eigenwirtschaftlich sein, basiert auf einem Grundlagenirrtum. Nämlich der Annahme, dass die Akteure und vor allem SBB Cargo, mit ein wenig Druck schon «fitter» würden. Das war einfach keine realistische Einschätzung. Der Status quo zeigt das deutlich und jetzt muss die Politik Konsequenzen ziehen: entweder eine Verlagerung auf die Strasse riskieren – was ich fatal fände – oder neue finanzielle Rahmenbedingungen schaffen.

DB: SBB Cargo befindet sich in einem Spannungsfeld. Einerseits erwartet man Eigenwirtschaftlichkeit, sodass wir die unrentablen Verkehre einstellen müssen. Andererseits will die Politik die Konsequenzen der Rückverlagerung nicht tragen. So muss SBB Cargo weiterhin unrentable Verkehre fahren und widerspricht damit den Zielvorgaben des Bundes. Es gilt nun zu klären, was die Politik will, und danach die Konsequenzen zu akzeptieren.

JP: Ich arbeite dafür, dass sich die Politik richtig entscheidet und dem Schienengüterverkehr in der Fläche eine Zukunft gibt. Jetzt gilt es, das Gesetz dort zu verbessern, wo es offensichtlich ungenügend ist.

Variante 1 bedeutet eine umfangreiche Förderung des Wagenladungsverkehrs, Variante 2 sieht lediglich Anreize für Verlader vor. Welche wären das?

DB: Anreize für Verlader gibt es in beiden Varianten.

Der Bundesrat möchte die Verlader mit einem Beitrag pro Ver- und Entlad unterstützen. Wir unterstützen dies gemeinsam mit unseren Kunden! Wie dieses Instrument konkret gestaltet wird, gilt es dann in der nächsten Phase zu definieren. Bei Variante 1 kommen einfach noch weitere Massnahmen hinzu.

Könnten allfällige Anreize denn überhaupt die Überlebenschancen des Wagenladungsverkehrs sichern?

DB: Es ist schwierig vorzusagen, ob diese Anreizinstrumente für die Verlader dort wirken, wo der Verkehr bisher unrentabel ist. Wir gehen davon aus, dass der Wagenladungsverkehr eingestellt wird, spricht sich die Politik nur für Anreizinstrumente aus.

Was wären Alternativen für den Güterverkehr?

DB: Momentan sicherlich die Strasse. Ein Problem dabei ist das Nachtfahrverbot – das müsste man aufweichen. Aktuell werden viele zeitsensitive



Was passiert beim Wagenladungsverkehr (WLV)?

Dabei werden einzelne Wagen oder Wagengruppen aus Anschlussgleisen und Freiverladeanlagen gesammelt, zu Zügen formiert und in Rangierbahnhöfe gebracht. Hier werden sie je nach Bestimmungsort neu zusammengestellt. Am Bestimmungsbahnhof angekommen, werden die einzelnen Wagen oder Wagengruppen wieder aufgelöst und individuell verteilt. Vorteil dieser Vernetzung zwischen den wichtigsten Produktionsstätten, Logistikzentren und Lagern der Schweiz ist, dass gebündelte Lieferungen auch an abgelegene Orte möglich, und die Versorgungssicherheit der Schweiz gewährleistet ist. Ausserdem entfällt den Verladern eine aufwändige Lagerhaltung und die Logistikabläufe bleiben auch bei kleineren Gütern und Mengen flexibel.

Güter nachts auf Schienen transportiert. Ob man genügend Chauffeur:innen findet, die diesen Job machen wollen, ist eine andere Frage.

Bleibt das Gesetz von 2016, bedeutet das eine massive Rückverlagerung auf die Strasse. Sind Klimaziele doch nicht so wichtig?

JP: Natürlich wäre das ein Rückschritt. Angenommen, Lastwagen würden in nicht allzu ferner Zukunft klimaneutral fahren, so bliebe immer noch das Problem mit der Fläche und der Energie. Das ist mir als Argument ebenso wichtig, wenn nicht sogar etwas wichtiger als die Klimapolitik. Es ist unmöglich, eine gleich gute Flächen- und Energieeffizienz auf der Strasse hinzubekommen, wie dies auf der Schiene heute bereits der Fall ist. Und mit technologischen Verbesserungen, wie etwa der digitalen automatischen Kupplung oder der automatischen Bremsprobe, wird sich diese Effizienz noch steigern. Die Eisenbahn ist beim Transport von Gütern unschlagbar, wenn es um die Effizienz von Energie- und Flächennutzung geht. Das ist auch strategisch wichtig für unsere Volkswirtschaft.

DB: Wenn Güter auf der Schiene transportiert werden, braucht dies siebenmal weniger Energie als der Transport auf der Strasse.

Klimaschutz, Energieeffizienz, Platz, Versorgungssicherheit – das sind durchaus überzeugende Argumente für den Schienengüterverkehr.

DB: Was nicht heisst, dass wir absolut gegen die Strasse sind. Überhaupt nicht. Versorgungssicherheit ist immer auch ein Zusammenspiel der verschiedenen Verkehrsträger – mit ihren jeweiligen Vor- und Nachteilen. Was unsere Kunden wollen, und was wir brauchen, sind Alternativen. Sonst fehlt uns eine Rückfallebene. Strasse, Schiene, aber auch Schiff; wenn eines ausfällt, gibt es noch andere. Ich glaube, man nimmt der Wirtschaft und den Kunden eine Alternative, wenn man den Schienengüterverkehr zu einem grossen Teil einstellt.

JP: Wenn die Politik Variante 2 beschliesst, also das Grundprinzip Eigenwirtschaftlichkeit beibehält, dann ist das irreversibel. Man behält keine Infrastruktur, wenn sie nicht genutzt wird. Heisst also, die vorhandenen Flächen müssten für andere Nutzungen teilweise freigegeben werden. In zehn Jahren können wir nicht plötzlich sagen, wir brauchen die Schiene auf diesen Flächen wieder. Die ist dann weg, und zwar für immer. Darum ist dieser Entscheid eben auch ein höchst strategischer, verbunden mit allen Konsequenzen für die Schweizer Volkswirtschaft und die Gesellschaft.

Welche Rolle spielen Automation und Digitalisierung für die Zukunft des Schienengüterverkehrs?

DB: Eine entscheidende. Es ist absolut notwendig, wettbewerbsfähig zu bleiben, nicht nur preislich, sondern auch bei der Flexibilität und der Geschwindigkeit. Und es ist wichtig für die Mitarbeitenden. Das Berufsbild, das wir heute anbieten, ist einfach nicht mehr zeitgemäss. Es bringt nichts, wenn wir den Wagenladungsverkehr fördern und unsere Mitarbeitenden gleichzeitig noch von Hand kuppeln. Zudem sind wir mitten in einer Pensionierungswelle und haben Mühe, Ersatz zu finden – der Kupplungsprozess muss künftig via digitale automatische Kupplung erfolgen. Ausserdem müssen wir den Kunden mehr Transparenz bieten. Zum Beispiel Livedaten zum aktuellen Stand des Transports. Die Unternehmen des Schienengüterverkehrs können die Umrüstung auf die neue Kupplung aber nicht aus eigener Kraft stemmen. Im System Schiene müssen alle innerhalb einer möglichst kurzen Frist umrüsten und der Nutzen der Automation entsteht erst, wenn fast alle umgerüstet haben. Selbst wenn unsere wirtschaftliche Lage besser wäre, würde die Branche das alleine nicht schaffen.

Sie erwähnen die digitale automatische Kupplung: Ist sie das Zünglein an der Waage?

DB: Im Kern ja. Den Zug zu digitalisieren ist sicherlich der schwierigste Teil. Aber ist das geschafft, dann wird vieles möglich: für die Kunden, die Effizienz, die Instandhaltung der Güterwagen.

Werden Digitalisierung und Automation auch Auswirkungen auf die Mitarbeitenden haben?

DB: Die Mitarbeitenden sehen, dass diese Innovationen etwas Gutes für ihre Gesundheit und ihre Sicherheit bedeutet. Das Rangierpersonal leistet sehr schwere Arbeit. Und der lange Aufenthalt im Gleisbereich macht die Tätigkeit teils gefährlich. Mit der Digitalisierung und Automation machen wir einen riesigen Schritt, um den Beruf sicherer und gesundheitsschonender zu gestalten. Ausserdem entstehen attraktivere Berufsbilder. Denn nur wenn wir attraktive Arbeitsplätze anbieten können, finden wir Nachwuchs.

JP: Es ist wirklich selten der Fall, dass technologische Innovation und Digitalisierung so beliebt sind bei den Mitarbeitenden, wie in diesem Fall. Der Job ist brutal hart und teilweise gefährlich – wer mal für ein paar Minuten zugesehen hat, weiss das. Es ist in diesem Fall auch soziale Verantwortung, die wir übernehmen, wenn wir Digitalisierung und Automation vorantreiben.

Das neue Güterverkehrsgesetz tritt voraussichtlich 2025 in Kraft. Welche Ziele hat sich SBB Cargo bis dahin gesetzt?

DB: Wir wollen ganz klar eine gute Leistung auf den Schienen bringen. Hohe Zuverlässigkeit und

ein sicherer Betrieb für die Kunden. Letztlich müssen auch die Kunden den Wagenladungsverkehr wollen, nicht nur die Politik. Daher müssen wir einfach jeden Tag aufs Neue beweisen, dass wir zuverlässig sind. Die wirtschaftliche Lage ist aktuell sehr unsicher. Auf der Schiene sind wir daher in unserer Flexibilität noch mehr gefordert als ohnehin schon. Die konjunkturellen Aussichten sind unsicher, die Auftragslage schwankt stark. Wir müssen einerseits schnell auf die Kundenbedürfnisse eingehen, andererseits auch schnell zurückfahren können, wenn kein Bedarf da ist. 2023 arbeiten wir also weiter an unserer Flexibilität.

Herr Pult, welches sind Ihre Ziele als Präsident der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen?

JP: Ich bin nur noch bis Ende 2023 Präsident. Ob ich den Durchbruch noch als Präsident der Kommission erlebe oder nicht, spielt aber keine Rolle. Ich werde alles dafür tun, dass sich eine möglichst optimierte Variante 1 durchsetzt. Dass wir im Güterverkehr auf der Schiene und vor allem im Wagenladungsverkehr optimale Rahmenbedingungen schaffen, um Versorgungssicherheit, Beiträge zur Energie- und Flächeneffizienz, Klimaschutz und gute Arbeitsbedingungen in der Logistikbranche zu gewährleisten. Damit der Schienengüterverkehr einen Beitrag zu einer prosperierenden Schweiz leistet.

Die Zukunft des Schienengüterverkehrs: der politische Prozess

Das Parlament hat den Bundesrat beauftragt, eine Auslegung zur künftigen Ausrichtung des Güterverkehrs vorzulegen. Dabei gilt es, die energie- und klimapolitischen Ziele sowie die Bedeutung der Bahntransporte für die Versorgungssicherheit der Schweiz zu berücksichtigen. Ebenfalls im Fokus steht die Weiterentwicklung der Automatisierung und Digitalisierung. Der Bundesrat hat dazu zwei Varianten erarbeitet, deren Vernehmlassung Ende Februar endete. Aktuell erarbeitet die Bundesverwaltung die Botschaft, die der Bundesrat dann dem Parlament übergibt. Im Anschluss startet die parlamentarische Phase. Das neue Gesetz wird voraussichtlich 2025 in Kraft treten.

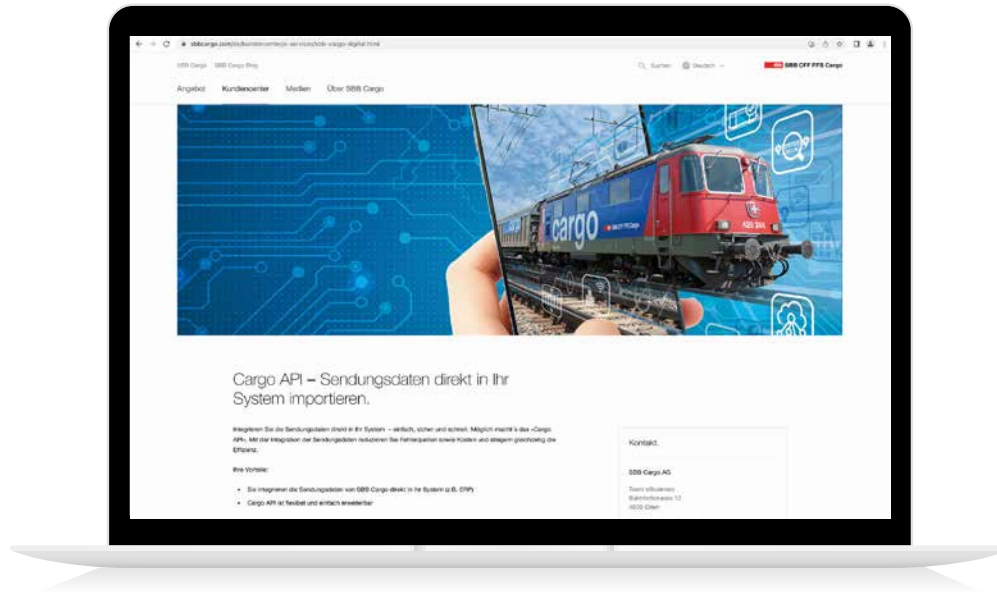
Die Gesprächspartner



Jon Pult (38) ist seit 2019 in der Verkehrskommission des Nationalrats und wird diese im Wahljahr 2023 präsidieren. Der gebürtige Bündner ist ausserdem seit 2014 Präsident der Alpen-Initiative. Eine Einstellung des Wagenladungsverkehrs ist für ihn irreversibel.



Désirée Baer (52) ist CEO von SBB Cargo. Zuvor war sie während drei Jahre Chefin von Securitrans und sieben Jahre Mitglied der Geschäftsleitung von SBB Infrastruktur. Sie ist diplomierte Betriebswirtin HSG.



Neu aufgegleist – SBB Cargo Digital

Schnell, effizient und benutzerfreundlich. SBB Cargo bietet mit ihren digitalen Services einfache Tools für die Abwicklung von Gütertransporten. Dank intuitiver Anwendung und individueller Voreinstellungen gelangen die Güter unserer Kunden sicher von Ort zu Ort.

Text: Katrin Montiegel **Grafik:** Jacqueline Müller

Heute hier, morgen dort und dazwischen? Die stetig wachsenden Güterströme und die Forderung nach schnellen und ökologisch nachhaltigen Transporten stellen Wirtschaft und Industrie vor immer neue Herausforderungen. Wichtig dabei: den Überblick behalten. Über Versand, Verlad und Verweildauer. Mit SBB Cargo Digital ist ein Tool im Einsatz, das unseren Kunden dabei hilft, alle Facetten vor, während und nach dem Transport im Blick zu haben. Wie kann ich meine Güter zum Transport aufgeben, wo werden sie verladen und wie weiss ich, an welchem Punkt ihrer Reise sie gerade sind? SBB Cargo Digital soll zum zentralen Zugang rund um den Transportprozess, von der Leerwagenbestellung bis zur Abrechnung, werden. Nach 30 Jahren CIS, Cargo-Informationssystem, präsentiert sich die digitale Plattform mit moderner Benutzeroberfläche, intuitiver Benutzerführung und verbessertem Bestellprozess. Herzstück ist das Bestellportal Cargo eBooking. Ausserdem

gibt es für Kunden die Möglichkeit, die Anwendungen mittels einer API-Schnittstelle direkt mit ihrem firmeneigenen Computersystem zu verbinden. Mit Cargo Push ist der Informationsfluss gesichert. Kommt es unterwegs zu unvorhergesehenen Abweichungen wird automatisch eine Nachricht ausgelöst. Die Push-Funktion lässt sich individuell konfigurieren. Transparenz und Überblick bei der Wagennutzung, verschafft Cargo Storage. So können Kunden ihre lokalen Logistikprozesse weiter optimieren. Immer im Blick: die kostenlosen Ladefristen. SBB Cargo Digital wird bis Ende des Jahres 2023 die bestehende Plattform CIS ablösen und zur flexiblen Basis für künftige Dienstleistungen werden.



Mehr Informationen unter:
sbbcargo.com/digital



1 Vorbereitung

Gemeinsam mit unseren Key Account Manager:innen analysieren Kunden ihre Transportbedürfnisse.

- Wie viel Fracht soll in welchem Zeitraum wohin transportiert werden?
- Wiederholt sich dieser Transport regelmässig?
- Hat der Kunde bereits Leerwagen für den Transport?
- Gibt es ein Anschlussgleis auf dem Areal?
- Wie ist der Arealzugang?



2 Vertragsabschluss

Sind alle Fragen beantwortet? Alle Transportparameter bestmöglich aufgeleitet? Dann werden nun die Verträge aufgesetzt und unterzeichnet. Jedem Transportauftrag liegt ein Transportvertrag zugrunde. Je nach Vertrag kann dieser auch für unterschiedliche Transportaufträge gültig sein.



3 Datenmanagement

Die Verträge werden in den SBB Cargo-Systemen hinterlegt. Bei der Auftragserteilung kann so jedem Transportauftrag der entsprechende Transportvertrag automatisch zugeordnet werden.

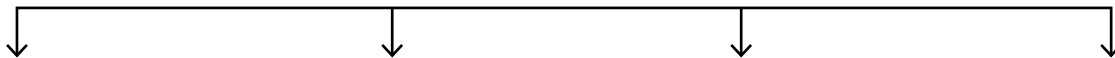


4 Zugang zu den eServices

- Login: im Kundencenter auf sbbcargo.com
- API-Schnittstelle



5 eServices



Cargo eBooking:

- Transportaufträge für den Wagenladungsverkehr und Ganzzüge online bestellen und buchen – mit oder ohne Leerwagenbestellung
- Automatisches Anzeigen aller vereinbarten Transportmöglichkeiten
- Verbesserung der Transparenz bei der Auftrags- und Transportüberwachung
- Bestätigung für den Wagenladungsverkehr innert weniger Sekunden

Cargo Storage:

- Einfache und aktuelle Übersicht aller Wagen pro Kundenstandort
- Informationen zu Standzeiten, inklusive Countdown der kostenlosen Ladefrist
- Transparente Sicht auf die finanzielle Auswirkung der verlängerten Ladefrist

Cargo Push:

- Automatische Benachrichtigung über frühzeitige oder verzögerte Ankunftszeit – per E-Mail oder SMS
- Individuelle Einstellungen: Empfängerkreis, Kanal (SMS, E-Mail) und Abweichungsdauer
- Konfiguration pro Bahnhof und Standort sowie Sprache
- Mehrsprachig: D/F/I

Cargo API:

- Direkte, technische Verbindung des firmeneigenen Computersystems mit Cargo Digital
- State-of-the-Art-Schnittstelle

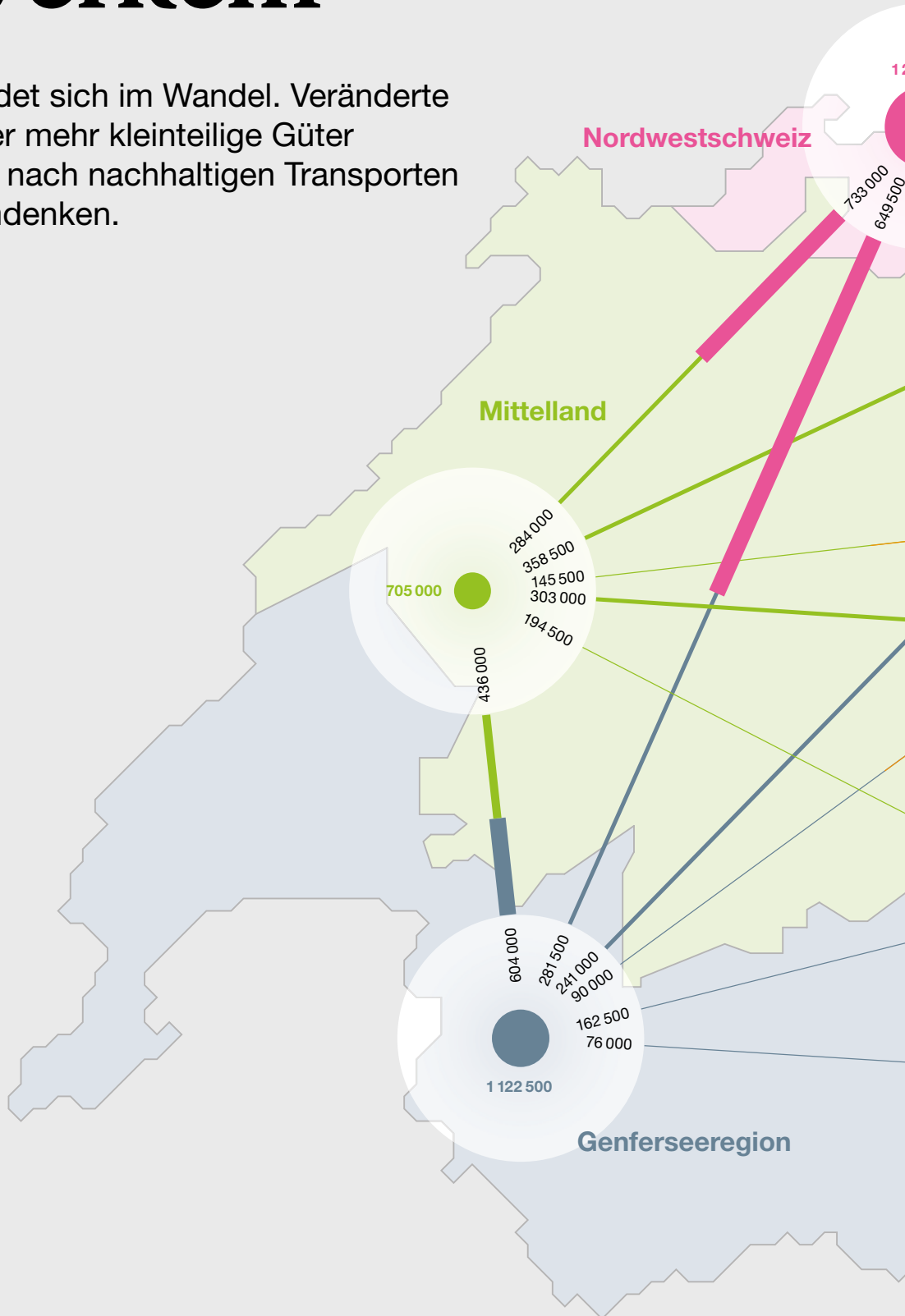
Güterströme im Binnenverkehr

Die Logistikbranche befindet sich im Wandel. Veränderte Kundenbedürfnisse, immer mehr kleinteilige Güter und die stetige Forderung nach nachhaltigen Transporten verlangen nach einem Umdenken.

Text: Stefanie Probst Grafik: Eveline Spitz

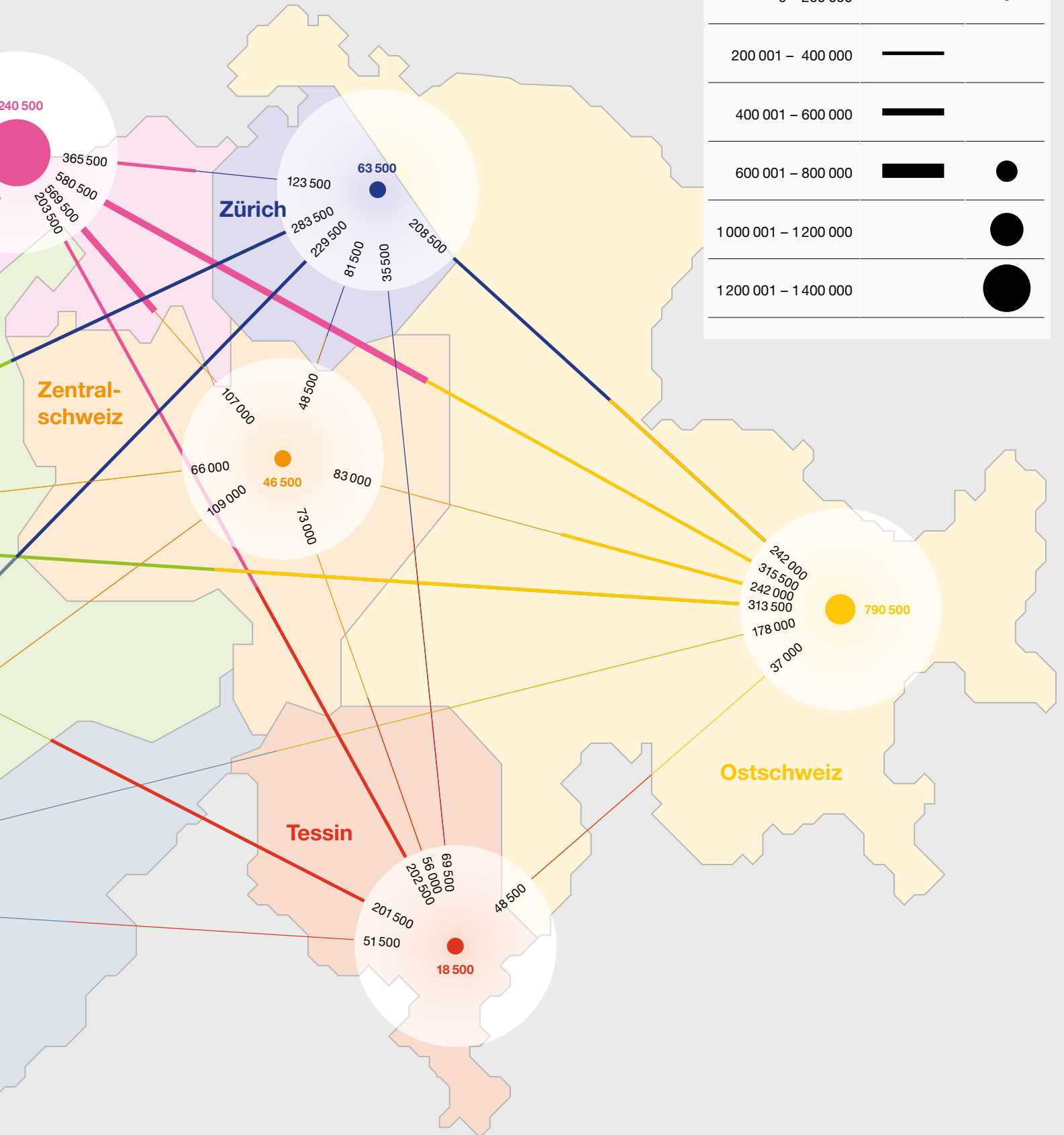
Die Nord-Süd-Achse von Basel nach Chiasso ist zentral für den Transitverkehr – fast Dreiviertel des alpenquerenden Güterverkehrs erfolgen auf der Schiene. Die Ost-West-Achse hingegen ist die Hauptachse des Binnenverkehrs. Hier braucht es schnelle und regelmäßige Verbindungen, kurze Transportzeiten, eine hohe Effizienz und einen einfachen Zugang zum System Bahn. Um dies künftig im Umfeld von sich ändernden Marktbedürfnissen sicherzustellen, rüstet sich die SBB und baut schrittweise aus – vor allem in den Bereichen Baulogistik, Ver- und Entsorgung und in der Citylogistik.

Ein Beispiel sind sogenannte Cityhubs zur städtischen Ver- und Entsorgung mit der Bahn. Ausserdem ist SBB Cargo ein zentraler Teil der Kreislaufwirtschaft und führt für die Kunden Materialien wie Glas, Aluminium und Papier zur Wiederaufbereitung zurück. Im Baubereich entwickelt SBB Cargo massgeschneiderte Tor-zu-Tor-Lösungen. Diese Massnahmen tragen dazu bei, den Modalsplit kontinuierlich erhöhen zu können. Bis 2030 soll dieser zugunsten des Schienengüterverkehrs in Europa von 18 auf 30 Prozent steigen.



Güterströme

Nettotonnen pro Jahr	zwischen den Regionen	innerhalb der Region
0 – 200 000	—	●
200 001 – 400 000	—	
400 001 – 600 000	—	
600 001 – 800 000	—	●
1 000 001 – 1 200 000		●
1 200 001 – 1 400 000		●



Perfekt verkuppelt

Die Modernisierung des Schienengüterverkehrs geht in die nächste Runde. Mit dem Pilotzug DAC+ prüft SBB Cargo die digitale automatische Kupplung im betrieblichen Umfeld. Erstmals in Europa werden damit verschiedene intelligente Applikationen über die DAK getestet. Ein Überblick, worum es dabei geht und was das für die Zukunft bedeutet.

Text: Katrin Montiegel Fotos: Kilian J. Kessler, SBB Cargo

37 Prozent. Gemäss den Verkehrsperspektiven des Bundesamtes für Raumentwicklung soll das Volumen des Güterverkehrs bis 2040 um diesen Wert steigen. Der Schienengüterverkehr (SGV) ist die tragende Säule für die Versorgungssicherheit der Schweiz. Doch Kundenwünsche, Marktbedürfnisse und Klimaziele setzen den SGV zunehmend unter Druck. Für mehr Wettbewerbsfähigkeit muss er effizienter und einfacher werden. Bei Tätigkeiten wie dem Kuppeln oder der Zugabfertigung bedeutet das weg von reiner Mechanik und schwerer Handarbeit hin zu Automatisierung und Digitalisierung. Bei der Zu- und Abfuhr der Wagen sind viele Arbeitsschritte notwendig – diese erfolgen noch manuell. Mit der Automation sollen der Transport der Güter effizienter und das Berufsbild des Rangierpersonals moderner werden. Letzteres ist auch mit Blick auf die bevorstehende Pensionierungswelle bei SBB Cargo relevant: Die Arbeitsbedingungen, vor allem die körperliche Anstrengung, sind nicht mehr attraktiv, der Nachwuchs bleibt aus.

Das Projekt DAC+

Die Entwicklung der digitalen automatischen Kupplung (DAK) ist ein europäisches Gemeinschaftsprojekt, in der Schweiz stehen das Bundesamt für Verkehr (BAV), der Verband der verladenden Wirtschaft (VAP) und der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) hinter der Initiative. Bisher im Einsatz: eine



«Am Ende kommt es dem Schienengüterverkehr in ganz Europa zugute.»

Anja-Maria Sonntag,
Leiterin Automationsteam, SBB Cargo

automatische Kupplung Typ 2. Der manuelle Kupplungsprozess entfällt, Kuppeln und Entkuppeln nehmen weniger Zeit und Kraft in Anspruch. Die Übertragung der Daten findet per Funk statt. Die digitale automatische Kupplung verbindet die Wagen nicht nur mechanisch miteinander, sondern auch digital und ermöglicht die zentrale Speicherung von Daten zur Zugüberwachung und -sicherung. Damit die Daten der einzelnen Wagen zuverlässig zur Kommandozentrale in die Lok gelangen, muss die Übertragung stabil sein. Deshalb hat SBB Cargo in einem vom Bundesamt für Verkehr geförderten Projekt und in enger Zusammenarbeit mit der Hochschule Luzern, PJ Messtechnik

(Österreich), plc-tec (Schweiz) sowie dem Maschinenhersteller Voith (Deutschland) das Pilotprojekt DAC+ lanciert. Kernstück davon ist ein Pilotzug, der seit Anfang Jahr unterwegs ist. Damit werden die sogenannte Powerline-Plus-Technologie (siehe Box) und darauf basierend verschiedene Applikationen in einem realen Zugverband auf Herz und Nieren getestet. Das Ziel ist es, weitere Applikationen wie zum Beispiel die automatische Bremsprobe und die automatische Wagenreihung einzubinden und reale Betriebsfälle zu testen.

Im Prüfmodus

«Während zehn Messfahrten durch die ganze Schweiz prüfen wir das Verhalten der Datenübertragung mit Powerline unter realen Bedingungen im Bahnumfeld», sagt Anja-Maria Sonntag, die gemeinsam mit Fabio Lo Piccolo das Projektteam von SBB Cargo leitet. Damit wird die bisher wenig erprobte digitale automatische Kupplung des Typs 4 – sie verfügt über eine 400-V-Stromleitung – im betrieblichen Umfeld angewendet. Die Robustheit der Kuppelstelle gehört ebenfalls zur Testreihe. Wie stabil ist die Datenleitung im Zugverband über weitere Distanzen? Hält sie den Anforderungen an die Zuverlässigkeit des Güterverkehrs stand? Funktionieren automatisches Kuppeln und Entkuppeln, Wagenreihung und Fahrriichtungswechsel? Wenn die Übertragung zwischen den Wagen und der Lok stabil

v.l.: Tomas Nyitray, Fabio Lo Piccolo, Matthias Burgener, Sarah Ritter (alle SBB Cargo) und Roger Bruderer (Hochschule Luzern) gehören zum Projektteam DAC+.





Die digitale automatische Kupplung verbindet die Wagen nicht nur mechanisch miteinander. Sie ermöglicht ausserdem die zentrale Speicherung von Daten zur Zugüberwachung und -sicherung.

ist, können intelligente Applikationen über die digitale automatische Kupplung übertragen werden. Eine davon ist die automatische Bremsprobe. Bisher erfolgte die Datenübertragung über Funkprotokolle. Mit DAK und der Powerline-Plus-Technologie geschieht das im Rahmen des Pilotprojektes via digitaler Datenleitung. Zusätzlich zu den Messfahrten finden auch Tests im Stand statt – alles, was es dazu braucht, ist eine Steckdose.

Wettbewerbsfähig bleiben

Parallel zum Pilotzug in der Schweiz wird auf den Gleisen der Deutschen Bahn (DB) eine Variante geprüft, welche die Daten nicht über eine Strom-, sondern eine Single-Pair-Ethernet-Datenverbindung weiterleitet. «Es geht nun darum, die beiden Technologien zu vergleichen, um zu sehen, welche zuverlässiger ist», sagt Anja-Maria Sonntag. Den deutschen Testzug sieht sie nicht als Konkurrenz: «Es ist eher eine Art Arbeitsteilung. SBB Cargo erprobt eine mögliche Technologie, die DB eine andere. Am Ende kommt es dem Schienengüterverkehr in ganz Europa zugute.» Im aktuellen politischen Prozess

zur Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Güterverkehr könnte der erfolgreiche Ausgang der Testreihe das Zünglein an der Waage sein (siehe dazu Gipfeltreffen, S. 10). Für ein marktfähiges Angebot, hohe Transportqualität und ein attraktives Arbeitsumfeld ist die Automation im Schienengüterverkehr unverzichtbar. Die digitale Datenverbindung als Bestandteil der digitalen automatischen Kupplung bildet dabei die Grundlage für die Digitalisierung und Automatisierung des Schienengüterverkehrs. Durch Zeit- und Effizienzgewinn, aber auch durch bessere Arbeitsbedingungen im Rangierbereich bleibt der SGV wettbewerbsfähig. —|

Powerline Plus – Wie unterscheidet sich die Datenübertragung von anderen Technologien?

Powerline Plus ist eine drahtgebundene Kommunikationstechnologie, bei der die Daten über ein Stromkabel übertragen werden. Der Hauptvorteil dieser Technologie ist, dass ein separates Datenkabel entfallen kann. Die Datensignale werden auf die Stromleitung aufmoduliert. Somit lassen sich im Vergleich zu anderen Technologien die Anzahl der benötigten Kontakte reduzieren, ohne auf die Vorteile einer drahtgebundenen Übertragung verzichten zu müssen.

Boing, boing



Nichts kann sie so leicht erschüttern! Die Federung – hier eine Schraubenfeder aus Stahl – schützt Lok und Wagen vor Stößen und Schlägen, die von der Fahrbahn übertragen werden. Was beim Menschen die Gelenke, sind beim Fahrzeug die Federn. Sie helfen dabei, die Wucht der Masse abzufangen. Die Hände beispielsweise, wenn wir stürzen, die Füße, wenn wir nach einem Sprung landen. Je mehr Masse abgefedert ist, umso besser. Den Namen hat die Schraubenfeder übrigens, weil ihre zylinderförmigen Aufwicklungen aussehen wie das Gewinde einer Schraube. Ihr bester Freund: der Stossdämpfer. Ein unschlagbares Duo für Good Vibrations.



**Reparatur oder
Instandhaltung fällig?**

tiny.cc/instandhaltung



«Wir wollen den Transport auf der Schiene verdoppeln.»

Wenn es eisig ist und schneit, braucht die Schweiz Salz. Viel Salz. Zum Glück gibt es eine grosse Salzproduktion im Land. Ein Besuch bei den Schweizer Salinen in Riburg (AG) zeigt, wie wichtig der Wagenladungsverkehr von SBB Cargo für unsere Landesversorgung ist.

«Kommt rasch – sonst fährt der Zug ab!», ruft Peter Schachtler, Leiter Supply Chain Management der Schweizer Salinen AG. Wir eilen durchs Werk Riburg, hin zur Bahnverladestation Streusalz. Ein eisiger Wind bläst uns entgegen. Es ist Mitte Januar, kurz vor neun Uhr morgens, minus vier Grad. Schnee liegt keiner im Mittelland – dafür gibt es in den Alpen endlich winterliche Bedingungen.

Bei den werkseigenen Anschlussgleisen sind die Silocontainer, jeweils zwei Container auf einem Wagen, bereit zum Salzverlad. Ein Mitarbeiter, der wie ein Kletterer von oben gesichert ist, steht auf dem zweitletzten Wagen und befüllt jeden Container mit einem mobilen Einfüllstutzen mit 28 Tonnen Streusalz. Die Mehrzahl der Container ist heute mit Holcim und Fischer beschriftet. «Das sind Zementsilocontainer», erklärt Peter Schachtler, «im Winter mieten wir sie zum Salzverlad.» Wohin geht die Fracht heute? «Ins Bündnerland, Wallis, Tessin und nach St. Gallen.»

Eine Viertelstunde später ist der Zug bereit. Eine Diesellokomotive bringt die Wagen an Bahnhof Möhlin. Hier übernimmt SBB Cargo, fährt die Wagen zum Rangierbahnhof Limmattal oder Basel – und von dort im Einzelwagenladungsverkehr zu den 16 verschiedenen Regionalterminals in der Schweiz. Am Zielort erfolgt der Umschlag der Container auf Lastwagen, die das Streusalz in die regionalen Salzsilos der Kunden (Gemeinden und Kantone) bringen. Damit sind die Menschen im ganzen Land auch bei Eis und Schnee sicher unterwegs. Somit versorgen die Schweizer Salinen die gesamte Schweiz zuverlässig und solidarisch mit Salz.



Peter Schachtler, Leiter Supply Chain Management der Schweizer Salinen AG

Ein Schneehügel? Nein, Streusalz!

Das Werk Riburg bei Möhlin produziert 80 bis 90 Prozent des Schweizer Streu- und Regenerier-salzes. Die beiden weiteren Standorte der Schweizer Salinen in Schweizerhalle (BL) und Bex (VD) sind spezialisiert auf Speisesalz, Gewerbe-, Industrie- und Landwirtschaftssalze etc. Total produzieren die Schweizer Salinen je nach Winter zwischen 450 000 und 600 000 Tonnen Salz pro Jahr. Der Anteil Streusalz liegt zwischen 30 und 50 Prozent. In Riburg werden jeden Tag acht bis zwölf Bahnwagen mit Streusalz beladen – an intensiven Schneetagen bis zu fünfzehn. Beim losen Salz liegt der Bahnanteil zurzeit bei 23 Prozent – wenn





man die Paletten mitrechnet, bei rund 28 Prozent. «Bei weniger als 100 Kilometer ist der Strassen-transport wirtschaftlicher als die Bahn», erläutert Peter Schachtler. «Aber wir wollen den Transport auf der Schiene verdoppeln.» Die Überlegungen dahinter wird er später erklären – zuerst nimmt er uns mit in eine grosse Halle. Palett an Palett reiht sich hier, darauf stapeln sich Säcke von Streusalz oder Regeneriersalz. Ein Mitarbeiter belädt einen Güterwagen von SBB Cargo – dieser wird nach Schaffhausen gehen. An einem strengen Wintertag werden hier acht bis neun Güterwagen beladen.

«Nun kommen wir zum Höhepunkt», sagt Peter Schachtler und schmunzelt. Wir schlängeln uns durch die verschiedenen Gebäude – auf einmal stehen wir vor einer immensen kuppelförmigen Lagerhalle. 33 Meter hoch, 120 Meter Durchmesser. Es handelt sich um die grösste freitragende Holzkuppel Europas... Darin türmt sich ein weisser Berg mit Streusalz! Aufgrund des milden Winters liegen die Lagerkapazitäten zurzeit bei zirka 170 000 Tonnen und die Lager sind gut gefüllt. «Bis im Herbst erreichen wir eine gesamte Lagerkapazität von 200 000 bis 250 000 Tonnen Salz», sagt Peter Schachtler. Umgerechnet ergäbe das einen Zug von 90 Kilometern Länge! «So können wir auch in einem schneereichen Winter jederzeit flexibel die Versorgungssicherheit für die gesamte Schweiz gewährleisten.»

Umwelt und Wirtschaft gehen Hand in Hand

Die Schweizer Salinen und SBB Cargo arbeiten seit rund 50 Jahren zusammen. Dass unser Land umfassend und rechtzeitig mit Streusalz versorgt wird, dazu trägt SBB Cargo wesentlich bei. Peter Schachtler ist sehr zufrieden mit der Partnerschaft. «Ende 2019 sind wir mit SBB Cargo und den beiden

Transporteuren Hans Fischer Logistik und Bachmann Transporte zusammengessen und haben ein neues Transportkonzept entwickelt. Mit diesem wollen wir den Bahnanteil bis 2027 auf gut 45 Prozent verdoppeln. Dabei gehen Umwelt und Wirtschaft Hand in Hand.» Stolz erzählt er, dass die Schweizer Salinen dank ihrem Engagement im Bereich nachhaltige Schienentransportlösungen

«So können wir auch in einem schneereichen Winter jederzeit flexibel die Versorgungssicherheit für die gesamte Schweiz gewährleisten.»

Peter Schachtler

im Jahr 2021 Emissionseinsparungen von rund 2200 Tonnen CO₂-Äquivalent erzielt haben, ein Plus von rund 1300 Tonnen CO₂-Einsparung gegenüber 2020. Dies entspricht einer Einsparung von rund 9500 LKW-Fahrten oder einem LKW-Konvoi von 133 Kilometern.

Peter Schachtler weiss aber auch, dass die angestrebte Verdoppelung «Knochenarbeit» ist. «Wichtig für uns sind die Sendungspünktlichkeit und Zuverlässigkeit. Themen im Bereich Buchungsprozess, Kundenversprechen und Kapazitäten sind erkannt und an SBB Cargo kommuniziert.» Nur mit konsequenter Umsetzung und gemeinsamem Effort könne man das Ziel «Verdopplung des Schienentransports» erreichen. «Ich bin überzeugt: Zusammen mit SBB Cargo werden wir die Schweiz künftig weiterhin mit möglichst viel Salz nachhaltig auf der Schiene versorgen.»



Genau mein Typ

SBB Cargo rüstet ihre Fahrzeugflotte auf und mietet 35 moderne Vectron-Streckenlokomotiven von Siemens. Damit erhöht das Unternehmen die Zuverlässigkeit seines wichtigsten Arbeitsmittels und somit die Transportqualität im Binnengüterverkehr.

Text: Katrin Montiegel **Grafik:** Jacqueline Müller **Foto:** SBB Cargo International



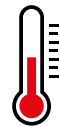
Standards schaffen

Die Vectron-Lokomotiven haben in Europa gemeinsam schon mehr als 585 Millionen Kilometer zurückgelegt.



Hallo Nachbarn

Die Lokomotive ist auch für den Schienenverkehr in Deutschland und Österreich ausgerüstet.



Cooler Hitzkopf

Temperaturen zwischen -30°C und $+40^{\circ}\text{C}$ sind für die Lok kein Problem.

Geheimcode

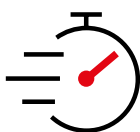
ETCS BL3 L2. Das ist nicht irgendeine Nummer, sondern ein europäisches Zugsicherungssystem.

Energiesparfuchs

Im Eco-Mode werden Teilsysteme beim Abstellen der Lokomotive ausgeschaltet.

Modular

Der vordere Teil des Führerhauses besteht aus einem tauschbaren Crash-End (Deformationszone). Wenn's knallt, kann diese einfach vom Lokomotivkasten gelöst werden.



Rasant unterwegs

Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 160 km/h (nachrüstbar bis 230 km/h).



Vielfach erprobt

Mehr als 1400 Mal wurde die Lok bereits bestellt.



Umweltschonend

Bis zu 98% der Lokomotivmasse ist recycelbar.

«Jeder Unfall ist einer zu viel.»

Seit September 2022 ist Annica Deller (36) Leiterin Sicherheits- & Risikomanagement bei SBB Cargo. Wo liegt ihr Fokus, damit SBB Cargo noch sicherer werden kann? Und welche Tipps gibt sie für die Freizeit?

Annica, was ist dir in den ersten Monaten als Leiterin Sicherheit speziell aufgefallen?

Ich bin schon seit 2018 bei SBB Cargo. Mir fällt vor allem auf, dass das Verständnis für Sicherheit über die letzten Jahre sowohl bei den Führungskräften als auch bei den Mitarbeitenden grösser geworden ist. Sicherheit ist heute sehr präsent, man spricht darüber und macht vieles aktiv in den Teams.

Deine Wahrnehmung steht in einem gewissen Widerspruch zu den beiden tragischen Unfällen 2022 am Rangierbahnhof Limmattal und in Brig; in Brig starb ein Mitarbeiter ...

Diese Unfälle haben zusätzlich wachgerüttelt. Sie haben uns gezeigt, dass wir bei der Sicherheit noch konsequenter sein und noch besser werden müssen!

Welche Sicherheitsmassnahmen gibt es 2023?

In der Abteilung Sicherheit, Qualität, Umwelt (SQU) haben wir den Fokus für Audit und Kontrolle sowie die Präsenz in der Fläche im Rahmen des SQU-Programmes verstärkt. Es besteht ein direkter Bezug zu den Sicherheitsprogrammen von Produktion und Asset Management – damit wir ganzheitlich unterwegs sind.



Neben den Berufsunfällen sind auch die Nicht-Berufsunfälle entscheidend für die Gesundheit. Wo lauern die gefährlichsten Fallen zuhause?

Am Arbeitsplatz gibt es klare Anweisungen. Zuhause haben wir diese nicht, es gibt keine Vorschriften – das sind die grössten Fallen. Wir müssen versuchen, das Sicherheitsbewusstsein von der Arbeit mit nach Hause zu nehmen!

Das ausführliche Interview lesen Sie hier:

tiny.cc/adeller



Arbeiten bei der SBB

Jedes Jahr nimmt die SBB insgesamt über 5000 Rekrutierungen vor – vom Rangiermitarbeiter bis zur Ingenieurin, vom Kundenbegleiter bis zur Fahrzeugmonteurin und noch viele weitere.

Über 150 Berufe erbringen tagtäglich sichere und pünktliche Leistungen für die Kunden der SBB. Mit seiner Teilzeitkampagne «Weil das Leben manchmal mehr Zeit braucht» spricht das Unternehmen Arbeitstätige an, die Teilzeit arbeiten möchten.



Mehr Informationen zur
Teilzeitarbeit:
tiny.cc/teilzeit



Eine intensivere Betreuung für mehr Kundenzufriedenheit

Bei SBB Cargo ist die Kundenzufriedenheit im Jahr 2022 deutlich gestiegen. So betrug die spontane Gesamtzufriedenheit 69,8 von 100 Punkten. Dies entspricht einer Verbesserung von 3,8 Punkten gegenüber dem Vorjahr. Der zentrale Grund für die Erhöhung: Die Kunden nehmen eine intensivere Betreuung über diverse Kunden-Touchpoints wahr. Dies ist unter anderem

im Kundenservice, während des Angebotsprozesses oder auch im Verkauf der Fall. Weiter wurden die Kundeninformationen bei Abweichungen und Störungen professionalisiert sowie das Management von Rechnungsbeschwerden verbessert. Die Zufriedenheit mit dem Preis-Leistungs-Verhältnis konnte trotz angespanntem Preisniveau ebenfalls leicht erhöht werden.

574

Millionen Tonnen
beträgt laut Bundesamt
für Raumentwicklung
die Gesamtmenge der Güter,
die bis 2040 schweizweit
transportiert werden.



Weitere Prognosen zur
Raumentwicklung:
tiny.cc/entwicklungen

Paletten, Pasta und Co. schweizweit unterwegs

SBB Cargo transportiert seit Anfang Jahr Lebensmittel von Italien in die ganze Schweiz. Ergänzt wird diese Fracht durch alte und neue Paletten, die ebenfalls transportiert werden. Wo besteht die Verbindung zwischen diesen Gütern? Ganz im Süden der Schweiz in Stabio. Dort befindet sich der Hauptsitz des neuen SBB Cargo-Kunden Panzera SA. Angefangen mit grenzüberschreitendem Güterverkehr zwischen der Schweiz und Italien hat sich deren Transport mittlerweile auf die gesamte Schweiz ausgeweitet – seit kurzem mit SBB Cargo. Die Herausforderung: Die zu transportierenden Mengen von Panzera variieren. Das heisst sie benötigen einen flexiblen Transportpartner, der die ganze Schweiz abdeckt. Gesucht, gefunden: mit SBB Cargo. Im Süden geht's für die Sattelaufleger von Panzera weiter auf der Schiene, klimafreundlich und effizient. Bis zu 44 Tonnen können auf einen Wagen geladen werden im kombinierten Verkehr.



SBB CFF FFS Cargo

Freuen Sie sich grün und blau.

Nachhaltig versorgt mit der Bahn – durch die Schweiz und Europa: Erfahren Sie mehr über unsere klimafreundlichen Leistungen an der transport logistic 2023 in München. Besuchen Sie uns im Freigelände am Stand 804. Wir freuen uns auf Sie.

sbbcargo.com/angebot

