

# cargo

Das Schweizer Logistikmagazin

2 | 2018



## Stark kombiniert

**Zwischen Strasse und  
Schiene: eine Reportage  
zum Tessiner Vorzeige-  
terminal.** Ab Seite 4





### Weg mit dem Schutt – aber umweltfreundlich!

Täglich transportiert SBB Cargo 1800 Tonnen Material vom Bözberg ab. Das Ausbruchmaterial wird derzeit von der Zwischendeponie in Schinznach-Dorf nach Wildegg gefahren. Dadurch, dass der Schutt per Bahn abtransportiert wird, können rund 43000 Lastwagenfahrten (zur Hälfte beladen mit 23 Tonnen, zur Hälfte Leerfahrten zurück) vermieden werden. In Betrieb genommen wird der Tunnel dann im Dezember 2020. Mehr zum Thema Aushub auf S. 10 in diesem Heft.



Mehr Infos zum Bözberg-Aushub  
im Blog: [tiny.cc/boezberg](http://tiny.cc/boezberg)

#### Impressum

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

**Redaktion SBB Cargo:** Anouk Ilg, Lea Meyer, Tamara Ritter, Miriam Wassmer  
**Konzept und Realisation:** Infel AG, Zürich **Redaktion:** Alexander Jacobi, Katharina Rilling  
**Projektleitung:** Bärbel Jördens **Gestaltung:** Murielle Drack, Peter Kruppa  
**Übersetzungen:** UGZ Uebersetzer Gruppe Zürich GmbH, Zürich  
**Druck:** Herfig + Co. AG, Lyss  
**Redaktionsadresse:** SBB Cargo, Redaktion Logistikmagazin «cargo», Bahnhofstrasse 12, 4600 Olten, [cargomagazin@sbbcargo.com](mailto:cargomagazin@sbbcargo.com)  
**Gesamtauflage:** 6000 Exemplare

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

Gratisabonnement auf [www.sbbcargo.com/de/abonnement](http://www.sbbcargo.com/de/abonnement). Abonnieren Sie das «cargo»-Magazin schweizweit kostenlos oder lesen Sie die Onlineversion unter [www.sbbcargo.com](http://www.sbbcargo.com). Adressänderungen oder Löschung des Abonnements bitte an [cargomagazin@sbbcargo.com](mailto:cargomagazin@sbbcargo.com).

Foto: SBB Cargo

### Editorial



## Wirtschaftliche Beschlüsse und wachsende Regionen

Im März 2018 hat SBB Cargo ein umfassendes Sanierungs- und Weiterentwicklungsprogramm gestartet. Ziel ist, bis 2020 wieder schwarze Zahlen zu erreichen und bis 2023 nachhaltig konkurrenzfähig zu werden. Dafür haben wir bereits verschiedene Massnahmen eingeleitet, unter anderem die Überprüfung der Bedienpunkte im Einzel-Wagenladungsverkehr in enger Absprache mit den Kunden und den Kantonen. Während wir dort einen starken Rückgang feststellen, bedienen wir im System-Wagenladungsverkehr florierende Punkte mit grossen Gütermengen – dies vor allem dank der Branchen Handel, Ver- und Entsorgung sowie Paket- und Stückgutlogistik. Einer dieser Punkte ist beispielsweise der LKW-Umschlagterminal in Cadenazzo. Mehr dazu lesen Sie ab Seite 4.

Des Weiteren bereiten wir die Umsetzung der Partnerstrategie vor – im Herbst 2018 wollen wir konkrete Gespräche starten. Im Interview auf Seite 24 erzählt Markus Streckeisen – seit Januar Chief Transformation Officer bei SBB Cargo –, wie wir einen Partner finden wollen und welche Rolle die Transformation des Unternehmens dabei spielt.

Ich wünsche Ihnen eine interessante Lektüre.

**Tamara Ritter**  
Kommunikation SBB Cargo

**Regionen.** Deindustrialisierung, Städtewachstum und E-Commerce verändern die Warenströme in der Schweiz. Jede Region hat dabei eigene Bedürfnisse. Wie geht SBB Cargo auf diese ein?

### 4–9 Logistik-Fokus: Musterbeispiel

Im wichtigsten Güterbahnhof des Tessins wird nicht wie vielerorts ab-, sondern ausgebaut. Wie kommt's? Wir gehen dem Geheimnis Cadenazzos auf den Grund.



### 10–11 Auf einen Blick

Jede Menge Schutt: Was passiert eigentlich mit den 1,2 Mio. Tonnen, die beim Gubristausbau anfallen?

### 12–14 Kundensicht

Für eine Transformation ohne böse Überraschungen: SBB Cargo trifft sich mit Kunden, um über kritische Bedienpunkte zu diskutieren. Wie ist die Stimmung vor Ort in Thun?

### 15 Grenzüberschreitend

Das Rastatt-Desaster jährt sich. Das fordert SBB Cargo.

### 16–19 Gipfeltreffen «Eingespielte Teams sind unser Erfolg»



### 20–23 Innovation

Das stinkt! Die Entsorgung wird in Städten immer schwieriger. Die Lösung: der Entsorgungsbereich mit Bahnanschluss.

### 24–27 Mittendrin

«Man muss die Extrameile gehen» – wir nehmen den neuen Mr. Transformation beim Wort. Ein Interview mit roten Köpfen.

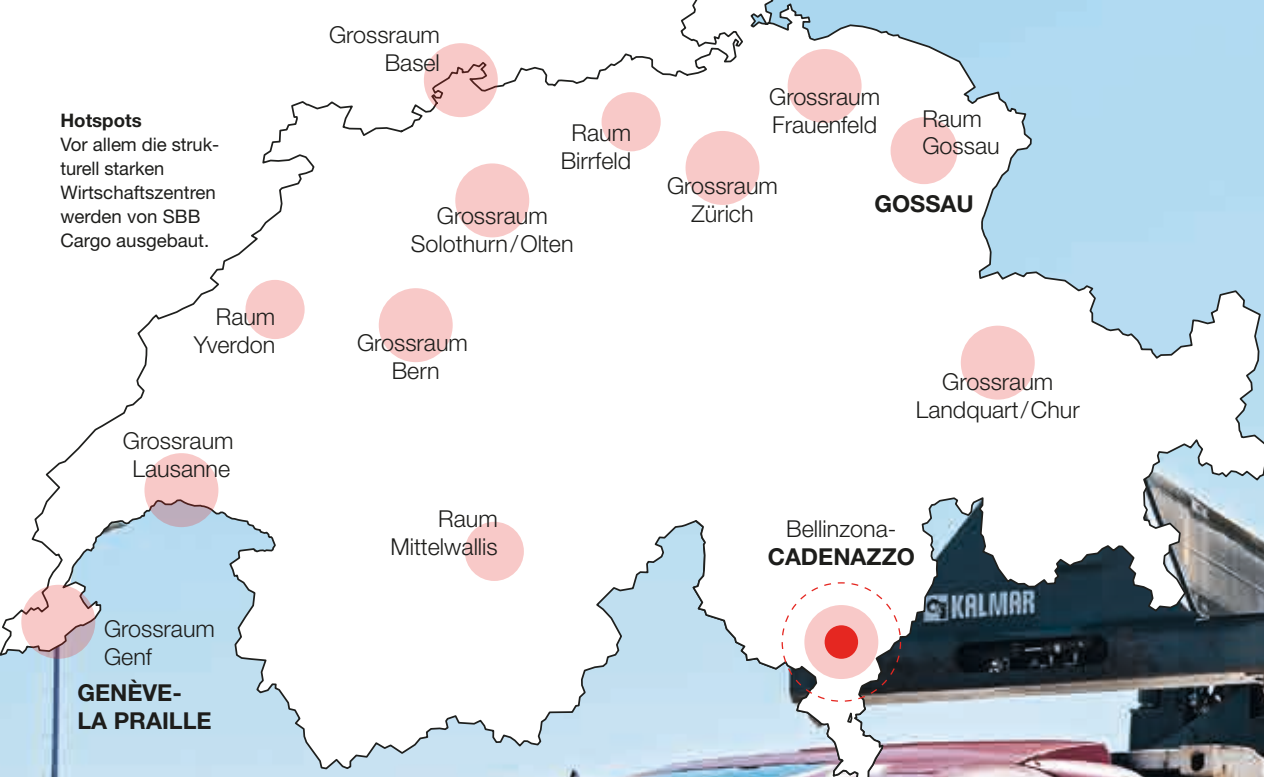
### 29 Objekt Starke Nummer, die Galionsfigur der Cargo-Lok



**28 und 30–31 Schotter**  
Zahlen, Fakten und News aus der Logistikbranche.



**Hotspots**  
Vor allem die strukturell starken Wirtschaftszentren werden von SBB Cargo ausgebaut.



## Wie geschmiert

Hier wird investiert, hier wird ausgebaut. Ein Besuch beim Vorzeigebahnhof mit klingendem Namen: Cadenazzo.

Text: Katharina Rilling Fotos: Claudio Bader



**E**s ist ein Ort der Giganten. Nur drei Autominuten entfernt vom beschaulichen Personenbahnhof in Cadenazzo fühlt man sich winzig und bedeutungslos. Am Freiverlad von SBB Cargo an der Via Industrie fahren die Lastwagen ein, meist frühmorgens oder spätabends. Container mit schweren Waren werden gegen leere getauscht, vom Wagen auf den Zug gehoben und andersherum. Strasse und Schiene sind hier dicht zusammengedrückt. Der Umschlagterminal besteht aus vier je 200 Meter langen Gleisen. Viel Teerfläche liegt dazwischen – Riesen brauchen Platz –, und der Boden wurde extra verstärkt, damit er ihr Gewicht tragen kann.

Fast alles wird von Cadenazzo aus auf eine Bahnreise in den Norden geschickt: Lebensmittel, Möbel, Industrieprodukte, Zement, Pakete, Salz. Ein rotes Monster verrichtet dabei Schwerstarbeit, aber mit scheinbarer Mühelosigkeit. «Der Reach-Stacker!», ruft Teamleiter Giorgio Biasca, gerade eingetroffen, und kommt dabei nur schwer gegen den Lärm des Motors an. Er zeigt auf die Kreuzung aus Riese-Straktor und Kran. «Der Greifstapler braucht dreizehn Meter Platz zum Verladen, kann fünfzig Tonnen heben oder senken und sicher nicht von jedermann gefahren werden.» Kollege Marcelino Mantilla ergänzt sogleich: «Es sieht definitiv einfacher aus, als es ist.» Er zumindest sollte das Ding nicht steuern, er lenkt lieber als Coordinatore Regionale von SBB Cargo Ticino die Standorte der Region in die richtige Richtung. Mantilla winkt in die Fahrerkabine hinein. Der Fahrer wirkt gelassen. Und das, obwohl er Millimeterarbeit leistet. Die Luft steht, die Sonne brennt unbarmherzig vom Himmel.

**Hier funktioniert's**

Cadenazzo mit seinen fünfzehn gut geschulten Mitarbeitern ist einer der Vorzeigestandorte von SBB Cargo. Hier rentiert das Geschäft, hier stimmt alles: die Zahlen, die Angebote, die Mitarbeitermotivation und die Kundenfeedbacks. Das ist selten, gilt SBB Cargo doch als

Sorgenkind der SBB und ist oft von Ab- bzw. die Rede (siehe S. 9). Aber nicht so in Cadenazzo oder in weiteren Ballungsgebieten wie etwa Gossau SG oder Genève-La Praille. Dort bleiben die Bedienungspunkte ganz sicher bestehen. Dass

**«Die Ver- und Entsorgung wird immer kniffliger.»**

Rolf Elsasser,  
Leiter Anlagenmanagement, SBB Cargo

dort teilweise sogar ausgebaut werden soll, lässt sich mit den aktuellen Verkehrsverlagerungen bei der Schiene erklären: Einerseits werden immer mehr Produktionsstätten klassischer Kunden von SBB Cargo, etwa aus der Stahlbranche, ins Ausland verlagert. Innerhalb der Schweiz wird somit erst einmal weniger transportiert. Andererseits wird dieser Rückgang durch Verkehrsströme aus anderen Bereichen, zumindest rund um die Wirtschaftszentren, ausgeglichen: im Handel, in der Ver- und Entsorgung sowie in der Paket- und Stückgutlogistik. «Das Transportwesen muss sich nach der wirtschaftlichen Entwicklung richten und neu aufkommende Bedürfnisse befriedigen, die etwa in der Stückgutlogistik durch E-Commerce entstehen. Heute im Netz bestellt, morgen vor der Haustür – das wird erwartet. Ob ein Stahlträger einen Tag länger unterwegs war, ist hingegen nicht so relevant», so Rolf Elsasser, Leiter Anlagenmanagement bei SBB Cargo, auf Anfrage am Telefon.

Ein wichtiges Thema sei auch die Entwicklung der urbanen Räume. «Die Ver- und Entsorgung wird immer kniffliger. Wir haben zwar noch keine Megacitys wie Singapur oder London. Doch auch hierzulande steigt das Strassenverkehrsaufkommen. Es ist an uns, dieses Problem zu lösen.» Daher werde die Schiene als Zulieferer der Versorgungs- und Entsorgungsgüter in urbanen Räumen an Bedeutung gewinnen (siehe S. 20). Und: Ein guter Standort sei einer,

der die letzte Meile auf der Strasse möglichst kurz halte: «Je mehr Aufwand im Strassenvor- und -nachlauf, desto höher die Kosten.» Auch darum sei die geografische Lage von Bedeutung.

Zusammenfassend kann man sagen: Bedienungspunkte werden dann zu lohnenden «Hotspots», wenn sie Wirtschaftsräume mit einem hohen Branchenmix erschliessen. Denn das garantiert eine hohe Nachfrage und Grundauslastung der Schiene. Der Kunde profitiert dann von der guten Anbindung in Form der kompletten Produktpalette von SBB Cargo, einer hohen Bedienfrequenz und Transportqualität – und zwar zu wettbewerbsfähigen Preisen.

**Steigendes Verladevolumen**

In Cadenazzo, auf dem Weg zum Bürohäuschen des Teams von SBB Cargo, rückt ein grosses flaches Gebäude ins Sichtfeld. Schienen führen aus ihm hinaus zum Güterbahnhof. Daneben wird tüchtig gebaut. «Das ist das Postgebäude», sagt Mantilla. «Gerade heute Morgen haben wir uns mit Vertretern der Post getroffen. Man ist sehr zufrieden. Das ist erfreulich.» Als erfreulich dürfte es Mantilla auch einstufen, dass ab September 2019 hier eine stärkere Nutzung des kombinierten Verkehrs vonseiten der Post geplant ist, da der gelbe Riese gerade eine neue Paketanlage in direkter Nachbarschaft erbaut und dafür rund 50 Mio. Franken investiert.

Das Verladevolumen in Cadenazzo steigt und steigt also weiter. Kurz nach der Eröffnung des LKW-Umschlagplatzes 2012 hatte SBB Cargo dort gerade einmal drei feste Kunden mit 50 Umschlägen im Monat. Jetzt sind es bereits vierzehn Kunden mit 1700 Umschlägen. Die errichtete Plattform für den kombinierten Verkehr hatte damals rund 11 Mio. Franken gekostet. Man siedelte sie westlich von Cadenazzo an, gut an die Wirtschaftszentren angeschlossen, und integrierte den bereits am Bahnhof vorhandenen Freiverlad für den System-Wagenladungsverkehr.

Zuvor hatte man bereits die beiden konventionellen Freiverlade von



«Wir möchten gern noch stärker mit der Bahn arbeiten. Auf der Strasse haben wir viele Probleme.» Gerardo Rardo, Disponent Galliker Transport Logistics.

**Fakt ist...**

...SBB Cargo sieht sich einer Verkehrsverlagerung ausgesetzt. Die Deindustrialisierung der Schweiz schreitet voran. Darum sinkt das Transportvolumen in den bahnaffinen, industriell produzierenden Branchen. Doch gerade in Ballungsgebieten wie Cadenazzo, Gossau SG oder Genève-La Praille steigen die Verkehrsmengen: nämlich in den Bereichen Handel, Ver- und Entsorgung/Recycling, in der Paket- und Stückgutlogistik sowie im unbegleiteten kombinierten Verkehr.

**Totalumschlag in Nettotonnen**

	2015	2016	2017
Cadenazzo	449 956	478 226	543 575
Gossau SG	518 102	583 595	572 631
Genève-La Praille	424 974	538 838	481 091



Fünfzig Tonnen kann der Reach-Stacker heben und senken.

Der Personenbahnhof in Cadenazzo lässt nur schwer die Bedeutung des Ortes für den Güterverkehr erahnen.







Links: Galliker kann den Güterzug in Cadenazzo direkt in der eigenen Halle beladen.

Starkes Team (v.l.): Marcelino Mantilla (Kordinator), Gerardo Rardo (Disponent bei Galliker), Giorgio Biasca (Teamleiter Cadenazzo) und Paolo Christen (Fachspezialist Anlagenmanagement Süd).

Castione und Giubiasco zusammengelegt. Anders als früher mit den im Kanton verstreuten Umladestationen kann jetzt sehr viel schneller und flexibler umgeladen werden. Ein weiteres Erfolgsrezept ist, wie bei den anderen Hotspots auch, tatsächlich die Lage. «Sie macht Cadenazzo interessant als Umladepunkt zwischen Strasse und Schiene», bestätigt Mantilla. Cadenazzo ist zwar ein kleiner Ort, aber auch ein Tessiner Verkehrsknotenpunkt. Es liegt in einer wirtschaftlich wichtigen Region nahe der Zentren entlang der Nord-Süd-Achse. «Auch das hohe Verkehrsaufkommen

## «Wir stossen bald an unsere Grenzen.»

Giorgio Biasca,  
Teamleiter Cadenazzo, SBB Cargo

auf der Strasse macht den Bahnverkehr hier attraktiv.» Und die hohe Konzentration der Kunden ermögliche erst einen guten Service. «Das Angebot von SBB Cargo ist komplett und berücksichtigt alle Bedürfnisse. Im Logistikzentrum von Cadenazzo können unsere Kunden

also frei wählen, welches unserer Produkte für sie am besten geeignet ist.»

Ein grosser Vorteil sei auch, dass man durch die Zentralisierung der Leistungen von SBB Cargo Synergien nutzen, Ressourcen schonen und die Reaktionsfähigkeit bei unerwarteten Ereignissen verbessern könne. «Wir können spontan umdisponieren, da wir ein exzellent geschultes Team und eine hervorragende Infrastruktur vor Ort haben. Zu Spitzenzeiten kann man schnell Schichten anpassen oder Gleise des Personenverkehrs mitbenutzen.»

Der Umschlagterminal stärkte zum einen die Position des Güterverkehrs im Tessin und zum anderen die Strategie von SBB Cargo, den kombinierten Verkehr sukzessive auszubauen. «Ich sehe viele Ähnlichkeiten zur Transformation, die SBB Cargo anstrebt: Man vereinfachte die Prozesse und investierte in Technologien wie den Reach-Stacker», so Mantilla zur Geschichte von Cadenazzo. «Es funktioniert.»

### Erweiterung geprüft

«Wir stossen sogar bald an unsere Grenzen!», betont der Teamleiter in Cadenazzo, Giorgio Biasca, und bittet an einen runden Tisch mitten im winzigen Büro mit Blick auf den 2012 erbauten

Freiverlad. «Entschuldigen Sie, wir haben hier nicht viel Platz.» Grosszügig ist hier nur der Schienenbereich, der Ort der Giganten. Immerhin ist es aber kühl. «Die Prognosen gehen von einem moderaten, aber regelmässigen Anstieg des Verkehrsaufkommens in Cadenazzo in den nächsten fünf bis zehn Jahren aus. Doch schon heute verzeichnen wir eine sehr hohe Auslastung, teilweise sogar von hundert Prozent.» Gerade prüfe man eine Erweiterung der Kapazität, erzählt der Teamleiter weiter, um die wachsenden Bedürfnisse der Kunden auch in Zukunft erfüllen zu können.

Welches genau die Alternativen sind, möchte hier aber niemand konkret benennen. Der Prozess, bei dem die für alle bestmögliche Lösung gefunden werden muss, steht erst am Anfang.

Studien müssen Fakten liefern und Empfehlungen abgeben, örtliche Politiker, die Bevölkerung und viele weitere Parteien sind einzubinden.

### Flexibel, schnell, effizient

Ein LKW mit dem bekannten orangenen Schriftzug «Galliker» fährt vor. Nur einen Augenblick später hat der Reach-Stacker den Container vom Lastwagen gehoben und auf einen leeren Zuguntersatz gestellt. Disponent Gerardo Rardo kommt ins Büro und grüsst, man kennt sich gut. Er zeigt nach draussen auf seinen Container. «Mineralwasser ist schwer. Da lohnt sich das Verladen auf den Zug. Ich kann auf der Strasse höchstens 18 Tonnen auf einen LKW laden, die Schiene trägt 23.» Als Disponent organisiert er die Feinverteilung im Tessin, regelt also, was von der italienischen Schweiz in die Deutschschweiz transportiert wird und umgekehrt. Auch Galliker spricht von Ausbauplänen. «Wir möchten vermehrt mit der Bahn arbeiten. Auf der Strasse haben wir viele Probleme, wir verlieren am Gotthard Zeit durch Staus.» Allerdings sei er weit mehr überzeugt vom Freiverlad als vom Anschlussgleis. Galliker nutzt zwar beide Angebote. Dennoch: «Ich arbeite lieber mit den Containern, weil ich sie einfacher bestellen kann. Möchte ich am Morgen einen Bahnwagen für den gleichen Tag bestellen, geht das nicht. Mit dem kombinierten Verkehr ist man viel flexibler, sehr effizient und schnell.»

Mantilla lobt weiter: «Wenn ich nach Cadenazzo komme, merke ich, wie stolz man ist. Ein fähiger und zielstrebig Teamleiter konnte eine familiäre Atmosphäre schaffen. Das gehört zur magischen Erfolgsformel.» Cadenazzo, Cadenazzo – ein Ort mit klingendem Namen. Wie gemacht für ein Loblied.

Foto: zVg

### Tiefer geblickt



Daniel Bürgy (38), Leiter Vertrieb, SBB Cargo

## «Wir führen schwierige Diskussionen»

### Wo funktioniert der Wagenladungsverkehr?

Überall dort, wo die Industrie floriert, wo viele unserer Kunden sind und wir daher mehrmals täglich hinfahren können: Da sehen wir eine stabile Entwicklung. Dieser System-Wagenladungsverkehr funktioniert. Im Einzel-Wagenladungsverkehr hingegen sehen wir heute einen deutlichen Rückgang.

### Konkret?

Wir verzeichnen dort seit 2011 rund 37 Prozent weniger Wagen. Es rentiert einfach nicht, wenn Cargo an Orte fährt, an denen nur sehr wenige Kunden sind. Um die Dimension aufzuzeigen: Bei den kleinen Bedienpunkten haben wir im Schnitt weniger als zwei Wagen am Tag. Da, wo viele Kunden sind und wir dadurch ein gutes Angebot offerieren können, sind wir wettbewerbsfähig. Wo wenig los ist, leiden wir, denn dieser Verkehr zahlt nicht auf die Stärken der Bahn ein.

### Weshalb gibt es überhaupt so viele Bedienpunkte, die sich nicht rechnen?

Viele unserer Kunden haben Teile ihrer Produktion ins günstigere Ausland verlagert. Diesen Trend spüren wir vor allem in klassi-

schen Bahnbranchen wie der Schwerindustrie. Diese Tendenz hat sich im letzten Jahr verschärft und setzt sich weiter fort. Es ist also nicht so, dass sich die Kunden gegen uns entscheiden, weil sie nicht zufrieden sind.

### Wie reagieren die Kunden auf die Notwendigkeit, einzelne Bedienpunkte zu überdenken (siehe S. 12)?

Es ist im Grundsatz Verständnis da. Wenn man die Zahlen von Standorten sieht, merkt jeder, dass sich das nicht mehr rechnen kann. Und es wird sehr geschätzt, dass wir proaktiv den Dialog suchen. Gleichzeitig ist klar, dass wir auch schwierige Diskussionen führen.

### Ihre Botschaft an Ihre Kunden?

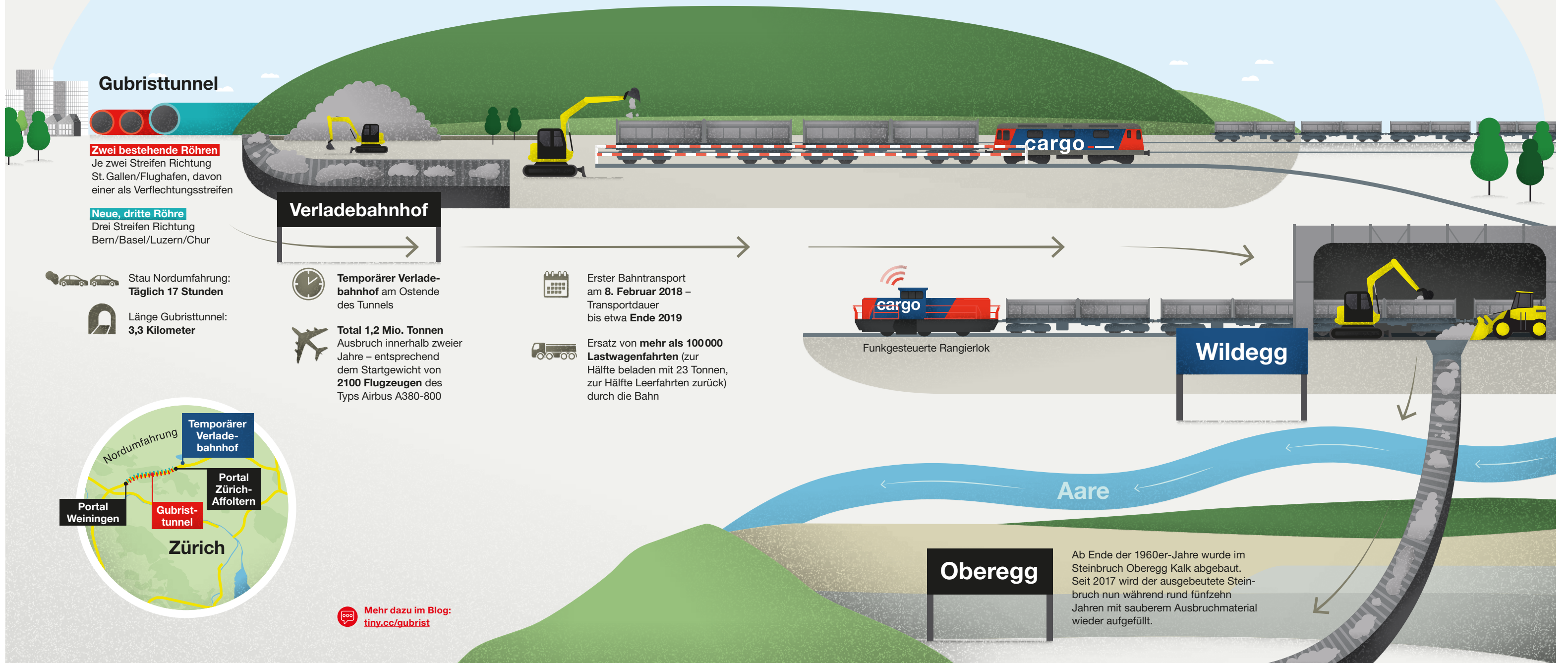
Wir bekennen uns ganz klar zum System-Wagenladungsverkehr, der wie ein Bus nach Fahrplan funktioniert. Daneben wird es Kundenlösungen geben, die wie ein Rufbus funktionieren: Wir kommen, wenn Nachfrage da ist. Das ist ganz zentral. Man liegt definitiv richtig, wenn man in die Eisenbahn investiert. Viele Kunden möchten das, und auch SBB Cargo investiert nochmals massiv. Aber natürlich nur im Gleichschritt mit dem Markt, den Kunden und den Kantonen. Es muss Sinn machen. Unser Ziel ist es, noch attraktiver zu werden – auch mit digitalen Angeboten und der Automatisierung, die 2019 als Pilotversuch startet.



# Schienentransport für einen Strassentunnel

Siebzehn Stunden stehen die Autos täglich auf der Autobahn-Nordumfahrung von Zürich im Stau. Deshalb wird sie jetzt auf sechs Spuren ausgebaut. Der Gubristtunnel braucht dabei eine dritte Röhre. Die riesigen Mengen Ausbruchmaterial werden per Bahn abtransportiert.

Text: Alexander Jacobi Infografik: Pia Bublies



## Gubristtunnel

**Zwei bestehende Röhren**  
Je zwei Streifen Richtung St. Gallen/Flughafen, davon einer als Verflechtungsstreifen

**Neue, dritte Röhre**  
Drei Streifen Richtung Bern/Basel/Luzern/Chur

- Stau Nordumfahrung: **Täglich 17 Stunden**
- Länge Gubristtunnel: **3,3 Kilometer**

## Verladebahnhof

**Temporärer Verladebahnhof** am Ostende des Tunnels

**Total 1,2 Mio. Tonnen** Ausbruch innerhalb zweier Jahre – entsprechend dem Startgewicht von **2100 Flugzeugen** des Typs Airbus A380-800

**Erster Bahntransport** am **8. Februar 2018** – Transportdauer bis etwa **Ende 2019**

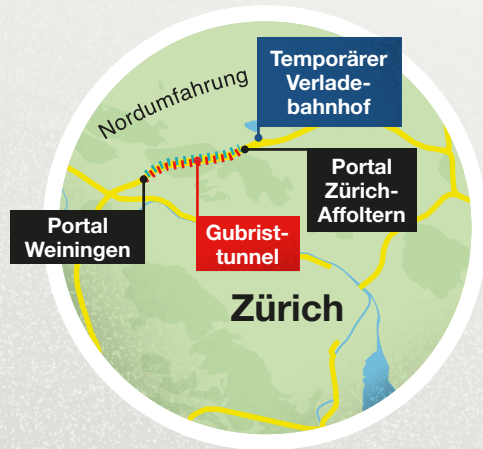
Ersatz von **mehr als 100000 Lastwagenfahrten** (zur Hälfte beladen mit 23 Tonnen, zur Hälfte Leerfahrten zurück) durch die Bahn

**Funkgesteuerte Rangierloks**

## Wildegg

## Oberegg

Ab Ende der 1960er-Jahre wurde im Steinbruch Oberegg Kalk abgebaut. Seit 2017 wird der ausgebeutete Steinbruch nun während rund fünfzehn Jahren mit sauberem Ausbruchmaterial wieder aufgefüllt.



**Mehr dazu im Blog:** [tiny.cc/gubrist](http://tiny.cc/gubrist)



# Auf dem Prüfstand

SBB Cargo stärkt den System-Wagenladungsverkehr und strafft ihr Bediennetz. Unrentable Bedienpunkte werden überprüft. Zusammen mit den betroffenen Kunden erarbeitet SBB Cargo spezifische Lösungen.

Text: Alexander Jacobi Fotos: Fabian Unternährer

In Thun, dem Tor zum Berner Oberland, treffen sich Anfang April 2018 Spitzenvertreter von SBB Cargo mit rund zwanzig Kunden und Gemeinden aus der Region. SBB Cargo hat an diesem sonnigen Frühlingmorgen ins traditionsreiche Hotel Krone geladen. Nicolas Perrin, CEO von SBB Cargo, begrüsst die Anwesenden mit Handschlag und bittet sie nach dem Kaffee in den Aaresaal.

Grund für die Informationsveranstaltung ist, dass die Nachfrage im Einzel-Wagenladungsverkehr in der Schweiz im Jahr 2017 weiter eingebrochen ist und SBB Cargo deshalb Verbesserungsmaßnahmen ergreift. Wie Nicolas Perrin in seinem Referat erläutert, ist allein seit 2011 die transportierte Menge um über einen Drittel auf durchschnittlich lediglich zwei Wagen pro Tag und Bedienpunkt gesunken. Der Trend hin zu kleineren Sendungsgrössen und mehr Flexibilität nimmt stetig zu. Zudem wird SBB Cargo ab 2019 vom Bund keine Subventionen mehr erhalten.

Zusammen mit seinen Kunden sucht

**50% der Bedienpunkte generieren nur 10% des Umsatzes.**

das Unternehmen nun nach Lösungen. Mit einer Straffung des Bediennetzes geht SBB Cargo dem Auftrag des Bundes nach, ein eigenwirtschaftliches Angebot zu betreiben. Die Güterbahn stellt sich demnach neu auf: Sie stärkt den System-

Wagenladungsverkehr für die effiziente Versorgung der Wirtschaftsräume.

## 170 Bedienpunkte auf dem Prüfstand

Im Wagenladungsverkehr bediente SBB Cargo bis jetzt 344 Schweizer Orte – sogenannte Bedienpunkte. Rund die Hälfte davon generiert jedoch lediglich zehn Prozent des Umsatzes. Deshalb nimmt SBB Cargo bis 2023 rund 170 Bedienpunkte unter die Lupe und überprüft sie zusammen mit ihren Kunden auf Alternativen zum kleinteiligen, unregelmässigen Einzel-Wagenladungsverkehr.

## Erste Schritte, neue Konzepte

Seit der Informationsveranstaltung in Thun und einer analogen in Delémont hat SBB Cargo erste Schritte unternommen, um gemeinsam mit den Kunden neue Konzepte zu finden. Für die Auftraggeber soll es dabei keine Überraschungen geben, denn wenn diese ihre Logistikketten anpassen müssen, brauchen sie genügend Vorlaufzeit.

Für das Berner Oberland hat SBB Cargo an zwölf Bedienpunkten bereits flexible Lösungen für die bestehenden Transporte geschaffen – in enger Absprache mit den betroffenen Kunden. Die Konzepte werden nun auf die Auftraggeber mit den grössten Warenmengen zugeschnitten. Andere Kunden können diese Bedienpunkte ebenfalls nutzen, aber nur auf Nachfrage hin und wenn genügend Kapazität verfügbar ist. Damit entfällt die fixe tägliche Bedienung. So werden auch die Bedienpunkte von Emmenmatt und Interlaken Ost ab dem Fahrplanwechsel vom 9. Dezember 2018 nicht mehr bedient.

## Provisorische Lösung im Jura

Im Jura hat SBB Cargo sechzehn Bedienpunkte überprüft, vierzehn davon im Kanton Jura und zwei im Kanton Neuenburg. Über die vierzehn Bedienpunkte verkehrten 2017 insgesamt rund 5700 Wagen. Das sind weniger als zwei Wagen pro Tag. Damit sind die Kosten für die Bereitstellung von Lokomotiven und Mitarbeitenden derart hoch, dass das Angebot bisher nur unter Inkaufnahme eines Defizits aufrecht erhalten werden konnte.

Neu werden die Verkehre gebündelt und auf die Bedienpunkte Delémont und Glovelier fokussiert. Da auch die nun definierte Transportlösung nicht rentabel betrieben werden kann, handelt es sich um eine Übergangslösung

## Erste Lösungen

- Frei buchbar sind nur noch Bedienpunkte, die täglich von mindestens vierzehn Wagen frequentiert werden.
- Bei den übrigen Bedienpunkten werden die Angebote auf die Auftraggeber mit den grössten Warenmengen zugeschnitten.
- Andere Kunden können diese Bedienpunkte ebenfalls nutzen, aber nur auf Nachfrage hin und wenn genügend Kapazität verfügbar ist. Die fixe tägliche Bedienung entfällt.



Auf der Suche nach der besten Alternative: Im Hotel Krone in Thun kommen rund zwanzig Kunden aus der Region mit der Spitze von SBB Cargo zusammen.



für die kommenden zwei Jahre. Zum Fahrplanwechsel vom 15. Dezember 2019 wird die Situation im Jura nochmals mit den Kunden besprochen und werden die Mengen überprüft. Für Branchen wie Holzverarbeitung oder Landwirtschaft konnte SBB Cargo passende Kundenlösungen erarbeiten. Diese fokussieren auf Alle, Bure und Porrentruy. Bei der Überprüfung der Bedienpunkte stimmte sich SBB Cargo eng mit dem lokalen Bahnunternehmen Chemin de fer du Jura ab.

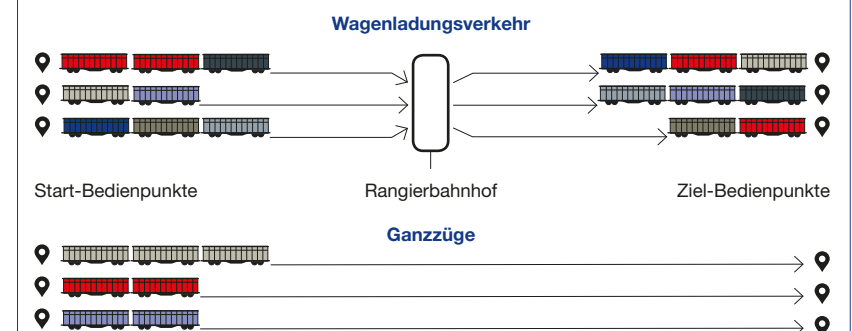
An den ersten Überprüfungsschritt schloss sich im Sommer 2018 ein zweiter an. Er soll im Winter 2018/2019 abgeschlossen werden.

Dass SBB Cargo zusammen mit ihren Kunden nach Lösungen sucht, scheint zumindest an der Informationsveranstaltung in Thun unter den Teilnehmern auf Wohlwollen zu stossen. Gleichwohl befürchten einzelne Votanten Schwierigkeiten oder zusätzliche Kosten (vgl. Kundenstimmen auf S. 14). Primäres Ziel von SBB Cargo wird deshalb weiterhin sein, unter Einbezug der Kunden Lösungen zu finden, welche die Kundenbedürfnisse weitestgehend befriedigen, aber dennoch rentabel sind.

## Kurz erklärt: WLW und GZ – was ist der Unterschied?

Der Wagenladungsverkehr (WLW) funktioniert ähnlich wie der Versand von Briefen: An jedem Bedienpunkt («Briefkasten») können Wagen («Briefe») aufgegeben werden, damit sie zu einem anderen Bedienpunkt («Zieladresse») gelangen. Die Züge bestehen somit aus Wagen mehrerer Kunden und werden über einen oder

mehrere Rangierbahnhöfe («Briefzentren») geführt. Ganzzüge (GZ) funktionieren wie ein Kurierdienst: Es handelt sich um Punkt-zu-Punkt-Verbindungen. Da die Züge nur aus Wagen desselben Kunden bestehen, werden sie nicht über einen Rangierbahnhof geführt.





## Das sagen die Kunden

Mit Verständnis, aber auch Skepsis blicken die Teilnehmer der Kundeninformation in Thun auf die geplante Überprüfung der Bedienpunkte in der Region.



«Wir sind keine direkten Kunden von SBB Cargo, wohl aber unsere Zulieferer. Wenn SBB Cargo den Bedienpunkt Interlaken schliessen würde, wäre das für uns problematisch, da die Strassen heute schon überlastet sind. Wir wären mit einer starken Verteuerung der Transporte konfrontiert.»

Thomas Beeler, Geschäftsführer, Oeltrans AG, Brenn- und Treibstoffhandel und Transportservices

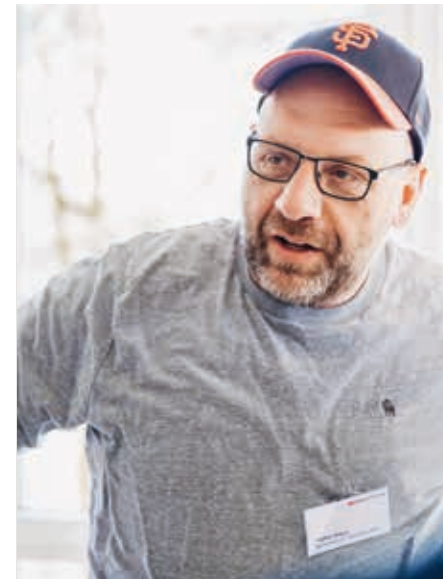
**i** In der Zwischenzeit haben sich SBB Cargo und die Oeltrans AG auf eine – allerdings verteuerte – Lösung geeinigt.



«Wir haben schon vor der jetzigen Ankündigung begonnen, auf Ganzzüge zu setzen statt auf den Einzel-Wagenladungsverkehr. Diese Bündelung ist nicht nur für SBB Cargo effizienter, sondern auch für uns. Die Verlader wissen nun, dass sie das Holz an zwei Tagen pro Woche verladen müssen. Diese Regelmässigkeit kommt ihnen entgegen.»

Giorgio Mauro, Leiter Holzeinkauf, Swiss Krono AG

**i** Für die Swiss Krono AG ist der Strassentransport wegen der grossen Mengen keine Alternative. Das Unternehmen ist im Bereich Herstellung und Veredelung von Holzwerkstoffen tätig. Es kauft Holz in der ganzen Schweiz ein und lässt es per Bahn an seinen Fabrikationsstandort Menznau LU transportieren.



«Ich begrüsse zwar die offene Kommunikation von SBB Cargo, weiss aber noch nicht, wie es weitergehen soll. Ich befürchte, dass wir mit Kostensteigerungen konfrontiert sein werden.»

Stefan Kauz, Abteilungsleiter Lager/Logistik, Nitrochemie Wimmis AG

**i** Da das Unternehmen für die chemische und die wehrtechnische Industrie Gefahrgüter wie Schwefel- und Salpetersäure verarbeitet, ist es auf den Schienentransport angewiesen.



# Kein Rasten nach Rastatt

Was auf dem Foto für Laien unspektakulär aussieht, hatte schwerwiegende Folgen: Vom 12. August bis 1. Oktober 2017 war die Rheintalbahn bei Rastatt (DE) unterbrochen. Die Gleise über einer Tunnelbaustelle hatten sich abgesenkt. Fatal, denn die Rheintalstrecke ist eine der wichtigsten Achsen im Schienengüterverkehr mit täglich bis zu 200 Güterzügen.

Knapp ein Jahr später arbeiten die beteiligten Infrastrukturunternehmen an einem Handbuch für Notfälle. Zudem soll die Kommunikation in Störungsfällen verbessert werden, und man will in den Verkehrsleitzentralen Englisch als Zweitsprache stärken. Doch reicht das aus? Für SBB Cargo nicht: Die Havarie in Rastatt hat erneut aufgezeigt, dass im grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr bei der Gestaltung der Rahmenbedingungen stärker international gedacht werden muss und die beteiligten Infrastrukturunternehmen und Nationalstaaten von ihren Einzelperspektiven wegkommen müssen.

Die Zeit drängt, der Markt wartet nicht. Deshalb folgende Forderungen:

- 1** Der Widerspruch, dass der Logistikmarkt frei ist, die Bahnen aber national reguliert sind, ist durch internationale Harmonisierung und Standardisierung zu mildern.
- 2** Insbesondere das Infrastrukturmanagement muss stärker international ausgerichtet werden. Dazu gehören unter anderem die Einführung des Zugbeeinflussungssystems ETCS und die internationale Harmonisierung von Baustellen.
- 3** Flaschenhalse wie in Rastatt müssen durch realistische Umgehungsstrecken entschärft werden.



## «Eingespielte Teams sind unser Erfolg»

Im Terminal Gossau SG verknüpft sich die Sieber-Gruppe mit SBB Cargo. Hier sprechen Michael Sieber und Nicolas Perrin über ihre noch junge Geschäftsbeziehung, logistische Perspektiven und erste Stolpersteine.

Interview: Ruedi Eichenberger Fotos: Daniel Winkler

**Michael Sieber, schon als Schüler sollen Sie und Ihr Bruder auf dem elterlichen Firmengelände Lastwagen manövriert haben. Was treibt jemanden mit so viel Diesel im Blut zur Bahn?**

**Michael Sieber:** Die Geschichte stimmt. Das Geschäft unseres Vaters und unseres Onkels lag praktisch am Heimweg von der Schule. Wir haben übrigens auch beim Be- und Entladen von Lastwagen mitgeholfen. Heute aber sind wir längst nicht mehr nur ein Lastwagentransporteur, sondern ein global tätiger Logistikdienstleister. Auf den LKW entfällt etwa die Hälfte unseres Umsatzes. See- und Lufttransport sowie Lager- und Logistikaktivitäten sind gleich wichtig.

**Mit SBB Cargo fahren Sie erst seit anderthalb Jahren. Welchen Nutzen hat die Bahn?**

**Sieber:** Im letzten Jahr sparte sie uns und der Umwelt 2753 Lastwagenfahrten sowie 565 Tonnen CO<sub>2</sub> ein. Etwa sechs Prozent haben sich bereits von der Strasse auf die Schiene verlagert. Der Einsatz der Bahn hat eine längere Vorgeschichte. Es brauchte Zeit, bis unsere Bedürfnisse und die Angebote von SBB Cargo zusammenpassten und wir die richtigen Verkehre zur Schiene bringen konnten.

**Wo steht Sieber Transport unter den Kunden von SBB Cargo?**

**Nicolas Perrin:** Neukunde Sieber ist ein Ereignis, denn die Zahl der Neukunden ist überschaubar, da wir im Schweizer Markt bereits gut verankert sind. Dem Start geht stets eine gemeinsame Aufbauarbeit voraus. Bei der Sieber Transport AG setzte die Zusammenarbeit die Investition in einen Terminal für den kombinierten Verkehr in Gossau SG voraus; vorher gab es keinen solchen in der Ostschweiz. In der Westschweiz haben wir ebenfalls eine neue Lösung gefunden.

**Ganz konkret: Wie funktioniert diese Zusammenarbeit heute, was macht sie attraktiv?**

**Sieber:** Der Bahntransport von kranbaren Aufliegern zwischen der Ostschweiz und unseren Westschweizer und Tessiner Standorten hilft uns über das Nachtfahrverbot hinweg und befreit uns vom Stau am Gubrist und in Egerkingen. Die Bahn übernimmt die «Rennstrecke», der Lastwagen beschränkt sich auf den Vor- und Nachlauf. Um nicht im Stau stecken zu bleiben, müssten unsere Chauffeure sonst jeden Tag um fünf Uhr früh im Rheintal losfahren. Solche Arbeitszeiten machen den Beruf unattraktiv; unser Gewerbe leidet ohnehin unter Personalmangel. Das Zusammenspiel von Strasse und Schiene funktioniert und macht Spass.

**Perrin:** In einer immer stärker zusammenwachsenden Schweiz verbinden wir die Punkte planbar



Michael Sieber hat Diesel im Blut. Doch heute ist die Sieber-Gruppe mehr als ein Lastwagentransporteur.

und effizient miteinander, auch über Nacht. Das ist ein Trumpf. Die Distanzen innerhalb des Landes sind zwar kurz, dichter Verkehr und Staus verlängern sie aber markant – gefühlt und tatsächlich.

### «Die Bahn übernimmt die «Rennstrecke»»

Michael Sieber,  
COO Sieber Transport AG

Unsere Leistungen müssen sich auf die Stärken der Schiene konzentrieren und diese mit anderen Verkehrsträgern verknüpfen. Hier in Gossau sehen wir ein Musterbeispiel. Aber das Potenzial ist noch nicht ausgeschöpft. Wir können den Kunden noch mehr bieten und noch besser werden.

**Gab es Schwierigkeiten in der jungen Partnerschaft?**

**Sieber:** Wir mussten lernen, dass auch SBB Cargo nicht unfehlbar ist. Es gab Startschwierigkeiten beim neuen Terminal in St-Triphon, die zeitnahe Kommunikation von Verkehrsstörungen oder Zugausfällen klappt nicht immer. Als Transporteur und Logistiker sind wir stets in einer Sandwichposition zwischen unseren Auftraggebern und den Endkunden. Für Staus auf der Strasse oder Probleme der SBB haben diese wenig Verständnis.

**Bahntransport funktioniert anders als die Strasse. Da mussten Sie sicher etwas umdenken.**

**Sieber:** Einiges war gewöhnungsbedürftig, ja. Der Lastwagen kann ohne Konsequenzen fünf Minuten später abfahren, die Bahn nicht. Mit dem LKW





Der Bahntransport von kranbaren Aufliegern hilft über das Nachfahrverbot hinweg und ist stauunabhängig.

können wir eine Unfallstelle umfahren, die Bahn nicht. Dafür steht man mit der Bahn nicht im Stau. Man muss die unterschiedliche Transportlogik akzeptieren und offen und ehrlich mit ihr umgehen, dann geht's.

**Hier das familiengeführte und familieneigene KMU, dort der Güterzweig eines staatseigenen Grossunternehmens: Dies sind zwei ganz unterschiedliche Firmen und Kulturen. Nun will auch SBB Cargo stärker wie ein KMU funktionieren. Was lässt sich bei Sieber anschauen?**

**Perrin:** KMU können uns vor allem mit ihren einfacheren Strukturen und Prozessen ein Vorbild sein. Eine Firma wie die Ihre, Herr Sieber, kann leichter gute Leistungen zu marktgerechten

## «KMU können mit ihren einfacheren Strukturen und Prozessen ein Vorbild sein.»

Nicolas Perrin,  
CEO SBB Cargo AG

Preisen anbieten und rascher auf Veränderungen reagieren. Auch unserer Tochter SBB Cargo International fällt dies leichter. Deshalb wollen wir uns mit der Muttergesellschaft in die gleiche Richtung entwickeln.

**Michael Sieber, Ihr Rat an Nicolas Perrin?**

**Sieber:** Ich ermutige Sie, diesen Weg zu gehen. Als familiengeführtes Logistikunternehmen können wir rascher entscheiden, müssen unsere Entschiede aber auch bis zum Ende persönlich verantworten. Wir würden gerne rascher neue Verkehre mit Ihnen aufbauen. Dies setzt aber natürlich auch voraus, dass an den Terminals die nötige Infrastruktur vorhanden ist. Etwas Sorgen bereitet

mir, wenn im Sinne Ihrer Partnersuche einzelne grössere Mitbewerber näher an SBB Cargo herankämen und Aktionäre würden. Daraus könnten ihnen Vorteile erwachsen und uns Nachteile.

**Perrin:** Ich verstehe Ihre Bedenken; bei der Gründung von SBB Cargo International hatte ich sie ebenfalls. Inzwischen konnten wir dort beweisen, dass wir am Markt neutral sind.

**Nicolas Perrins Mission sind stabile schwarze Zahlen für SBB Cargo. Welche Chancen geben Sie dem klassischen Wagenladungsverkehr, dessen rückläufige Entwicklung Sorgen macht?**

**Sieber:** Bei grossen Volumen hat er sicher eine Zukunft. Ansonsten ist bei den kurzen Distanzen innerhalb der Schweiz der kombinierte Verkehr, wie wir ihn betreiben, flexibler und geeigneter.

**Perrin:** In unserer Strategie sehen wir dies ähnlich. Bei genügend grossen Mengen ist der konventionelle Güterwagen oft weiterhin erste Wahl – schauen Sie bloss einmal, wie rasch etwa ein Schüttgutwagen mit fünfzig Tonnen Last entladen ist. Unregelmässig mit einem einzelnen Wagen an spezielle Bedienpunkte zu fahren, liegt aber ausserhalb unserer Stärken. Dafür gibt es bessere Lösungen, ausser wir decken ganz spezifische Kundenbedürfnisse ab.

**Michael Sieber, Sie winken SBB Cargo mit weiteren Verkehren. Auch grenzüberschreitenden?**

**Sieber:** Eine Ausweitung steht fest in Planung; eine grössere Zahl weiterer Auflieger ist bereits bestellt. International arbeiten wir schon heute über die Terminals Ulm (DE) und Wolfurt (AT) mit der Bahn, allerdings mit anderen Partnern als SBB Cargo. Wäre schön, es entstünde ein Terminal noch näher an der Landesgrenze und näher an unserem Rheintaler Standort. Die Ostschweiz hört ja nicht in Gossau auf.

**Perrin:** Im Import- und Exportverkehr wollen auch wir noch zulegen. Zentral für uns ist der Terminal

### Die Gesprächspartner



**Michael Sieber** (links), 40, verantwortet als COO das operative Geschäft der Sieber-Gruppe mit Hauptsitz in Berneck SG. Als Co-Geschäftsführer leiten sein vier Jahre älterer Bruder Christian Sieber als CEO und er das Familienunternehmen zusammen in zweiter Generation. Michael Sieber hat eine Logistikerlehre absolviert und besitzt einen Master in Logistikmanagement.

Die Sieber Transport AG hat sich in vier Jahrzehnten vom kleinen Fuhrhalter zum Logistikdienstleister mit 650 Mitarbeitenden entwickelt. Sie operiert weltweit und unterhält rund siebzehn Standorte in der Schweiz, Österreich, den USA, Vietnam und Südkorea, besitzt über 250 Fahrzeuge und 130 000 Quadratmeter Logistikfläche.

**Nicolas Perrin**, 58, leitet SBB Cargo seit 2007. Er gehört der SBB-Konzernleitung an und präsidiert den Verwaltungsrat der Tochter SBB Cargo International, an der Hupac AG mit 25 Prozent mitbeteiligt ist. Perrin ist diplomierter Bauingenieur ETH und arbeitet seit 1987 bei der SBB. So war er als stellvertretender Leiter am Bahn-2000-Konzept beteiligt.

Basel Nord, der sich mit Wolfurt verbinden liesse. Bei Basel Nord prüfen wir auch ein Vorziehen einzelner Elemente. Und was das Rheintal betrifft: Wir sähen die Schweizer und die Vorarlberger Seite gerne als ein einziges Wirtschaftsgebiet mit beidseits grenzüberschreitend tätigen Bahnen. Zurzeit denken leider noch nicht alle Beteiligten so offen. Eine ähnlich verbesserungsfähige Situation besteht übrigens an der Westgrenze im Grossraum Genf.

**Alle sprechen von Preisdruck. Wie können und wollen Sie unter diesem erfolgreich bestehen?**

**Perrin:** Unser Schlüsselwort heisst «einfacher»: einfachere Strukturen, eine einfachere IT, einfachere und automatisierte Prozesse. Dazu die bereits erwähnte Konzentration auf die Stärken der Bahn. Erst mit vielen Wagen hinter der Lokomotive fährt ein Zug wirtschaftlich. **Sieber:** Als Erfolgsfaktoren sehen wir die Familienführung, langjährige Mitarbeitende und eine grosse Palette an Dienstleistungen. So können wir eine Gesamtlogistik aus einer Hand und mit Personen des Vertrauens dahinter anbieten, bis zum einzelnen Chauffeur. Darum ist es auch wichtig, dass sich die Mitarbeitenden im Terminal mit unseren Chauffeuren verstehen und dass die Zusammenarbeit funktioniert. Eingespielte Teams sind unser Erfolg.

**Perrin:** Wir zählen ebenso auf unsere Mitarbeitenden, die sich mit SBB Cargo verbunden fühlen und die Sprache der Kunden sprechen. Die menschliche Beziehung ist wertvoll und bleibt auch bei aller Digitalisierung zentral.

**Anders als Sieber versteht sich SBB Cargo nicht als Gesamtlogistiker. Weshalb nicht?**

**Perrin:** Wir wollen eine starke Bahn sein. Die Gesamtlogistik überlassen wir gerne unseren Kunden – und bei Bedarf unserer Tochter Chemoil, die mit ihrem Know-how über die angestammte Chemiebranche hinaus nützlich sein kann. Wir wollen nicht alles selber machen, aber uns mit unseren Kunden bestmöglich verknüpfen, bis hin zur IT.

**Was gehört zur guten Zusammenarbeit?**

**Sieber:** Dass wir uns ergänzen, fair miteinander umgehen und gemeinsame Ziele haben. So finden wir die besten Lösungen für unsere Endkunden und schaffen auch ökologisch einen Mehrwert. **Perrin:** Wir möchten nicht einfach eine Bestellung entgegennehmen, sondern mit den Kunden Ziele bestimmen und Lösungen entwickeln. Fair, offen und transparent wollen wir auch über Fehler und Verbesserungspotenziale sprechen. Dies noch vermehrt zu tun, ist mein Vorsatz.





## Die Fakten: Entsorgungs-Hub Zürich-Hardfeld

**Areal:** Logistikareal im Kreis 5, mitten in der Stadt Zürich  
**Zweck:** Sicherung der Ver- und Entsorgungsströme in die und aus der Stadt Zürich über ein gemeinsames Eingangstor (Hub) in das Bahnsystem  
**Betriebsstart:** Juni 2018  
**Fläche:** rund 2100 Quadratmeter (zur bestehenden Fläche von 8000 m<sup>2</sup>)  
**Volumen:** zusätzliches Transportvolumen von rund 80000 Tonnen  
**Material:** Altglas, Altpapier, Alu, Aushub (Typ A), Inertstoffe (Typ B) usw.

# Ein neuer Entsorgungs-Hub – mitten in Zürich

Unweit des Prime Tower Zürich können neben Bauabfällen neu auch Altglas und Papier abgekippt und auf die Bahn umgeschlagen werden. Den Hub für Recycling und Entsorgung haben Spross Debag und SBB Cargo gemeinsam aufgegleist.

Text: Stefan Boss Fotos: Marvin Zilm



Oben: Josef Binzegger (Mitte), Leiter Entsorgung der Spross Debag AG in Zürich, kennt die Entsorgungsstelle wie seine Westentasche. Unten: Der Prime Tower ragt unweit der Entsorgungsstelle unübersehbar in den Himmel.



Unter Getöse fährt ein Müllwagen der Stadt Zürich heran und kippt sein gesammeltes Sperrgut in eine Grube. Zwei Elektrobagger – einer ist so schwer wie fünf ausgewachsene Elefanten, rund dreissig Tonnen – stehen bereit und machen sich ans Sortieren. Nicht nur Sperrgut aus Haushalten landet in dieser Grube, sondern auch solches aus dem Gewerbe sowie Bauabfälle. Die Bagger nehmen Eisen und grosse Steine heraus sowie alles, was brennbar ist. Was sie nicht verarbeiten können, wird entweder von Hand oder – bei kleineren Stücken – mechanisch sortiert.

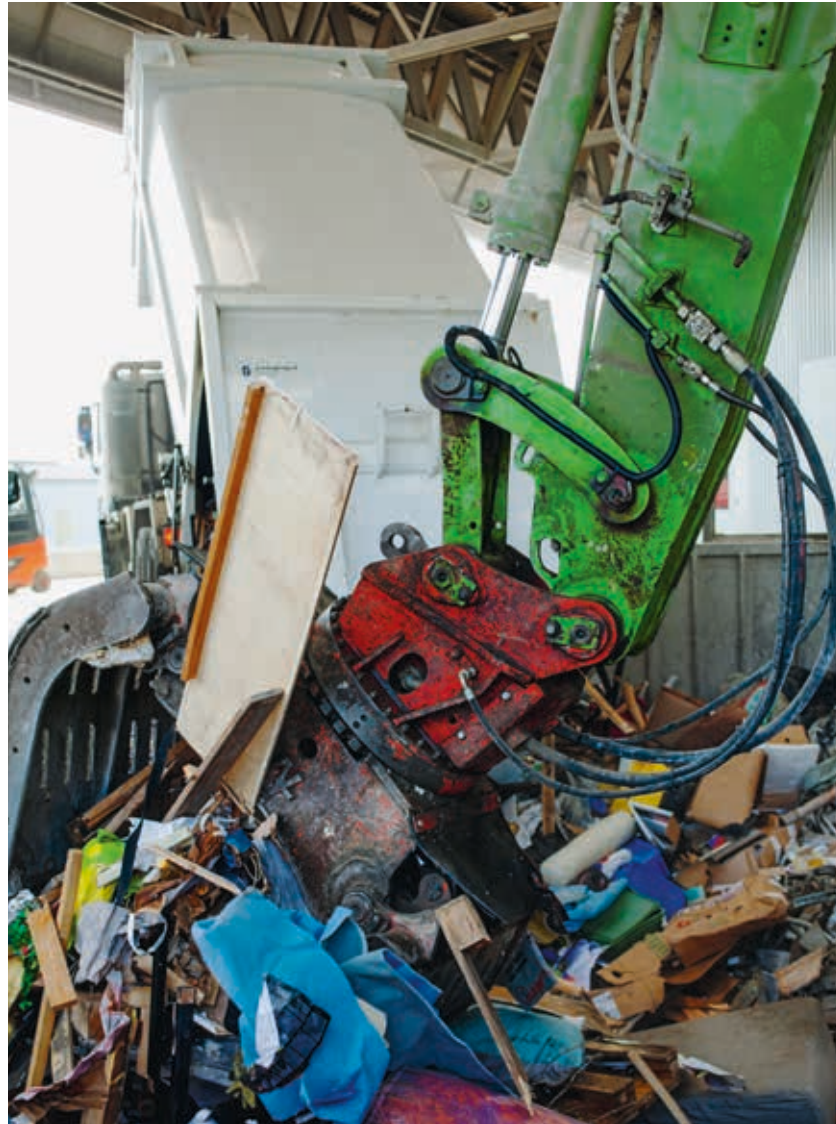
### Recyclingmaterial hat einen Wert

«Pro Jahr schlagen wir rund 160000 Tonnen Bauabfälle um», sagt Josef Binzegger, Leiter Entsorgung der Spross Debag AG in Zürich. Die Entsorgungsstelle befindet sich beim Güterbahnhof in Zürich-Hardfeld – der Prime Tower auf der gegenüberliegenden Seite der Bahngleise ragt unübersehbar in den Himmel. Rund siebzig Prozent der Stoffe kann Spross Debag wiederverwerten. Für Alteisen bezahlt die Firma 120 Franken pro Tonne, für Sammelkupfer (erster Qualität) stolze 3400 Franken. Recycling kann sich für Baufirmen also durchaus lohnen. Diese wertvollen Stoffe landen selbstverständlich nicht in der grossen Grube, dem sogenannten Bunker, sondern in speziell dafür bestimmten Behältern.

Doch damit nicht genug. Josef Binzegger führt uns über eine Rampe in den hinteren Teil des Geländes, auf dem ein Bagger aus Betonblöcken gerade neue Fächer für die Lagerung von Materialien errichtet. Das Areal wird bei unserem Besuch ausgebaut – und damit zum Entsorgungs-Hub. «Wir drohten aus allen Nähten zu platzen», erläutert







Von der Entsorgungsstelle direkt aufs Gleis, und das mitten in Zürich.



Binzegger. «Der Ausbau erlaubt uns, künftig auch Glas, Papier und Karton anzunehmen und auf die Bahn umzuschlagen.»

Die Betonblöcke mit Noppen werden wie riesige Legosteine aufeinandergetürmt. Nur die Schwerkraft hält die daraus errichteten Mauern zusammen, Zement braucht es keinen. «So können die Fächer bei Bedarf mit einfachen Mitteln vergrößert oder verkleinert werden», sagt Binzegger.

Dahinter stehen auf Stumpengleisen zwei Güterzüge: einer mit Inertmaterialien (Gips und Backsteinen) – er wird am Abend in die Deponie Weiach fahren – und einer mit Aushubmaterial mit Ziel Hüntwangen. Beide Orte liegen im Norden des Kantons Zürichs am Rhein.

In der Bauszene warte man nicht gerade auf die Bahn, räumt Binzegger ein. Der Lastwagen sei halt



Der Hub ist neuerdings auch für Kunden mit wenig Material geeignet.



Josef Binzegger, Leiter Entsorgung der Spross Debag AG

## Das ist neu: «Smart Urban Logistics»

Die Ver- und Entsorgung wird in den stetig wachsenden Städten und Ballungsräumen zunehmend anspruchsvoller, einerseits wegen der steigenden Wohnbevölkerung, andererseits wegen des beschränkten Strassenraums. Auch ein Projekt des Nationalen Forschungsprogramms NFP 71 beschäftigt sich mit energieeffizienter und CO<sub>2</sub>-freier urbaner Logistik. SBB Cargo ist

dort Mitglied der Begleitgruppe und kann bei dieser Thematik einige Trümpfe ausspielen. SBB Cargo möchte deshalb mit Angeboten im Bereich Entsorgung und Recycling ein neues Geschäftsfeld entwickeln. Ein Entsorgungs-Hub mit Bahnanschluss mitten in der Stadt Zürich ist dafür eine gute Voraussetzung. Er bietet die Möglichkeit, die Stadtlogistik mit der SBB-Logistik zu verzahnen.

flexibel und günstig. «Die Bahn ist aber zuverlässiger als die Strasse. Sie garantiert einen sicheren Abtransport.» Zudem könne auf den Bahnwagen ein beträchtliches Volumen gelagert werden; diesen Vorteil habe er erst mit der Zeit schätzen gelernt. So warten auf dem Zug nach Weiach 900 Tonnen Inertmaterial auf den Abtransport, dies entspricht dem Gewicht von 150 Elefanten – oder vierzig beladenen Lastwagen.

### Die Güterbahn: für grosse Mengen und schwere Güter

Wir treffen auf Andreas Niederer, Bauleiter bei der Firma Abv-Bau GmbH in Kloten. Das Unternehmen aus dem Bereich Abbruch und Demontage ist Kunde bei der Entsorgungsstelle der Spross Debag AG in Zürich. Niederer entsorgt gerade eine Ladung alter Radiatoren. Was hält er vom neuen Entsorgungs-Hub? «Uns ist wichtig, dass es hier rundläuft», sagt er. «Wenn künftig mehr Material per Bahn abtransportiert wird, finde ich das erfreulich.»

Um die Möglichkeiten des neuen Hubs zu nutzen, versucht Spross Debag zusammen mit SBB Cargo Aufträge zu gewinnen: zum Beispiel für die Entsorgung des Altglases der Stadt Zürich, rund 12000 Tonnen pro Jahr. Man könnte es fast schon einen Elefantenauftrag nennen.

Foto: zVg

### Tiefer geblickt



Claudia Schwab, Vertrieb SBB Cargo

## «Kunden brauchen sich nicht mehr darum zu kümmern»

### Was bezweckt SBB Cargo mit dem Entsorgungs-Hub?

Die Schwerindustrie – ein prädestinierter Bahnkunde – ist in der Schweiz im Rückgang begriffen. In den Bereichen Entsorgung und Recycling hingegen sehen wir ein grosses Potenzial, da sich diese Branche proportional zur Grösse der Bevölkerung entwickelt und damit nicht schrumpft. Deshalb haben wir in Zürich-Hardfeld zusammen mit der Spross Debag AG einen Entsorgungs-Hub aufgebaut, mit dem wir eine effiziente und umweltfreundliche urbane Logistik etablieren wollen.

### Warum ist das nicht schon früher geschehen?

Transporte für die städtische Entsorgung sind sehr kleinteilig. Wir konnten sie bisher noch nicht so bündeln, dass sich ein Transport per Bahn gelohnt hätte. Am neuen Hub werden die Materialien nun gesammelt, wenn nötig verarbeitet und dann mit der Bahn abtransportiert.

### Was nützt der Entsorgungs-Hub den Kunden?

Wir haben für sie ein neues Angebot für Bahn und Umschlag

mitten in der Stadt Zürich geschaffen. Die Kunden müssen einzig das Material am Hub abkippen und brauchen sich dann nicht mehr darum zu kümmern. Das Angebot richtet sich auch an kleinere Kunden, die bisher zu wenig Material hatten, um es zur Bahn zu bringen. Die Bündelung nützt aber auch den Endabnehmern der Materialien.

### Planen Sie noch weitere Entsorgungs-Hubs in der Schweiz?

Ja, in Rothenburg errichten wir einen Hub für Luzern. Dort läuft bereits ein Pilotbetrieb für Altglas. Zudem möchten wir solche Hubs auch in anderen Regionen der Schweiz etablieren, etwa in der Westschweiz und im Tessin.





## «Nur mit einem Extra-Effort erreichen wir das Ziel»

Markus Streckeisen steht vor einer grossen Aufgabe. Als Chief Transformation Officer muss er SBB Cargo zurück auf Kurs bringen – und die Zeit drängt.

Text: Manuel Bühlmann Fotos: Maurice Haas



Olten, Gäubahnsteig: Markus Streckeisen, Chief Transformation Officer bei SBB Cargo, ist passionierter Läufer. Wir haben uns an seine Fersen geheftet.

**O**lten, Hauptsitz von SBB Cargo, an einem freundlichen Morgen im Mai 2018. In einem Sitzungszimmer im vierten Stock treffen wir auf den gut gelaunten Markus Streckeisen. Da der Chief Transformation Officer passionierter Läufer ist, heisst es nun erst mal raus aus dem Anzug und rein in die Joggingsschuhe. Auf einer gemeinsamen Laufrunde entlang der Aare erläutert Markus Streckeisen den Stand der laufenden Sanierung und spricht über die Extrameile, die zwingend gegangen werden muss.

### Im Januar sind Sie in Ihrem neuen Job gestartet. Wie läuft es?

Zuerst musste ich mir einen Überblick verschaffen. Wie das im Leben so ist, kommt da manchmal mehr zum Vorschein als ursprünglich gedacht. Mittlerweile fühle ich mich angekommen, und mein Job fordert mich im Guten heraus. Meine grundlegenden Kenntnisse des Bahnsystems haben mir geholfen, mich schnell in die Thematik hineinzudenken. Ich habe mit achtzehn Jahren eine Lehre als Bahnbetriebsdisponent absolviert und dann einige Jahre auf dem Beruf gearbeitet.

### Wieso traut man gerade Ihnen diese Aufgabe zu?

Wahrscheinlich, weil ich zuvor erfolgreich im Bereich Immobilien tätig war und dort im Bahngeschäft mit Infrastruktur und Personenverkehr einige wesentliche Neuerungen auch organisatorischer Art erfolgreich umsetzen konnte. Wir mussten uns im Bereich Immobilien die positive Entwicklung der letzten Jahre hart erkämpfen, um interne und externe Akzeptanz zu erzielen.

### Der Güterverkehr ist seit Jahrzehnten ein Sanierungsfall. Was macht dieses Geschäft dermassen schwierig?

Wir agieren in einer der härtesten Branchen überhaupt – sie ist an Dynamik kaum zu übertreffen. In Schieflage ist der Güterverkehr nicht von gestern auf heute geraten, das Problem ist historisch gewachsen. Ein Beispiel? Die Anzahl Bedienpunkte liegt immer noch bei 344 Stück. Der Einzel-Wagenladungsverkehr nimmt aber seit Jahren stetig ab. An über 170 Bedienpunkten werden gerade einmal noch zwei Wagen oder weniger pro Tag transportiert. Das ist nicht wirtschaftlich. Lange waren uns infolge der Bundesvorgaben aber die Hände gebunden. Damit ist nun Schluss: Wir dürfen unrentable Bedienpunkte schliessen, erhalten dafür aber im Gegenzug ab 2019 keine Subventionen mehr.

### Jede dritte Stelle bei SBB Cargo wird gestrichen. Wie erklären Sie Betroffenen diesen Kahlschlag?

Grund für den Stellenabbau ist unter anderem die Schliessung von Bedienpunkten. Zudem wird infolge vereinfachter Prozesse und der Automation

weniger Personal benötigt. Beim Rangieren braucht es bereits in absehbarer Zeit dank technischer Innovation nur noch einen Mitarbeiter anstelle von dreien. Und man muss auch sehen: Gerade im Rangierbereich ist es extrem schwierig, Nachwuchs zu finden. Wir lösen hier quasi auch ein absehbares Knappheitsproblem des Arbeitsmarkts.

## «Wir agieren in einer der härtesten Branchen überhaupt.»

Markus Streckeisen,  
Chief Transformation Officer, SBB Cargo AG

Gewisse Kündigungen sind dennoch unumgänglich. Betroffene Mitarbeitende unterstützen wir natürlich bei der Stellensuche und im Rahmen des Gesamtarbeitsvertrags.

### Wie stehen die Chancen, dass der Dampfer wieder auf Kurs kommt?

Die Chancen stehen so gut wie noch nie. Wir bauen die Firma komplett neu auf. Wir haben die Politik, den Bund,





«Bei einem Lauf denke ich auch nie ans Aufgeben.» Markus Streckeisen ist überzeugt, dass der Turnaround gelingen wird.

den Verwaltungsrat und die Konzernleitung der SBB im Rücken. Jetzt müssen alle Mitarbeitenden zusammenstehen und die Sanierung gemeinsam mit voller Kraft vorantreiben.

**Sie müssen bis 2020 einen Minderheitsaktionär präsentieren. Sind schon Kandidaten an Bord?**

Gespräche mit möglichen Partnern haben auf unverbindlicher und explorativer Ebene schon stattgefunden, und es wurde von einzelnen Unternehmungen deutliches Interesse signalisiert.

**Wie wird die «Braut» schön gemacht?**

Zuerst muss die Sanierung mit allen radikalen Konsequenzen erfolgreich über die Bühne gebracht werden, sonst werden die Hochzeitsglocken nie läuten. Wenn wir Ende 2020 schwarze Zahlen schreiben und eine glaubhafte Perspektive für die Zukunft präsentieren, klappt es auch mit einem Partner.

**Wie sind Sie zum Laufsport gekommen?**

Aufgewachsen am Bodensee, verbrachte ich in meiner Jugend jede freie Minute mit Windsurfen. Dabei stellte ich fest, dass eine gute Kondition hilft, an den wenigen Tagen mit starkem Wind länger auf dem Wasser zu bleiben. So

bin ich zum Laufen gekommen. Bislang habe ich an fünf Marathonläufen teilgenommen. Als Familienvater nehme ich es inzwischen etwas lockerer – doch zwei bis drei Halbmarathonläufe pro Jahr liegen noch drin.

**Welche Eigenschaften, die man als Jogger braucht, helfen Ihnen in Ihrem jetzigen Job?**

Ausdauer, die Fähigkeit, sich voll und ganz auf ein Ziel zu fokussieren, und jede Menge Selbstmotivation. Wenn es draussen wie aus Kübeln giesst, muss ich meinen inneren Schweinehund überwinden, um in die Joggingschuhe zu steigen. Bei der Arbeit gibt es durchaus ähnliche Situationen. Manchmal muss man einen Extra-Effort leisten, um das Ziel zu erreichen.

**Letzte Frage: Was, wenn der Turnaround nicht gelingen sollte?**

Scheitern ist keine Option. Während ich einen Marathon laufe, denke ich auch nie ans Aufgeben.

**Zur Person**



Markus Streckeisen (45) hat eine Lehre als Bahnbetriebsdisponent absolviert und der SBB seither die Treue gehalten. Nach der Lehre folgten diverse Weiterbildungen als Betriebswirtschaftler, Immobilien-treuhänder und ein Master in Real Estate Management. Für SBB Cargo steht er seit Januar 2018 im Einsatz.

Illustration: SBB Cargo

**1 Überprüfung: Sinnvolles Bediennetz**

Heute werden neunzig Prozent der Wagen über etwa die Hälfte der 344 Bedienpunkte transportiert. SBB Cargo wird diesen System-Wagenladungsverkehr in Wirtschaftsräumen mit grossen Gütermengen weiter stärken und den Kunden ein regelmässiges, zuverlässiges und höchst leistungsfähiges Angebot bieten – denn dort liegen die Stärken der Bahn. Mit schnelleren und häufigeren Verbindungen, reservierten Trassen und der Automation wird die Bahn auch den steigenden Anforderungen in der Logistikkette der Kunden nachhaltig erfolgreich gerecht. Der Transport von kleinteiligen und unregelmässigen Mengen ist aber rückläufig. Deshalb werden bis Ende 2023 rund 170 schwach frequentierte Bedienpunkte überprüft. Gemeinsam mit den Kunden sucht SBB Cargo Alternativen zur fixen täglichen Bedienung.



**Das Ziel fest im Blick**

Eine schwarze Null will SBB Cargo bis zum Jahr 2020 erreichen. Wie das konkret funktionieren soll? Mit einem Bündel von Massnahmen zur Sanierung und Weiterentwicklung.

**3 OneOperations: Schlanke Prozesse**

Seit April 2018 arbeiten bei SBB Cargo ein Dutzend Verantwortliche aus allen Bereichen der Produktion, aus Vertrieb und Asset Management an OneOperations. SBB Cargo vereinheitlicht und vereinfacht ihre Zusammenarbeit, die Prozesse werden schlanker gestaltet und sind dadurch effizienter. Zentral bei OneOperations ist, dass die Verantwortlichkeit bei den Arbeitsabläufen vom Anfang bis zum Schluss klar definiert ist. Neu bestehen fünf Prozesse, mit denen SBB Cargo gesteuert und entwickelt wird.

Weitere Massnahmen unter [www.sbbcargo.com/zielbild](http://www.sbbcargo.com/zielbild)

**2 Pionierin: Innovation vorantreiben**

Im Europavergleich der Güterbahnen will SBB Cargo Pionierin sein und wird den Wettlauf gegen technologische Fortschritte antreten. Bis 2023 investiert das Unternehmen 90 Mio. Franken in Automatik und Digitalisierung. Neben automatischer Kupplung und Bremsprobe bringen auch Informationssysteme den Kunden mehr Transparenz und Sendungsinformationen in Echtzeit. Konkret werden auf Anfang 2019 die Wagen im Netz des kombinierten Verkehrs mit automatischer Kupplung und Bremsprobe ausgerüstet und die neue Technik als Pilotversuch in der täglichen Produktion getestet. Ziel ist auch, die Expresswelle im Wagenladungsverkehr mit automatischer Kupplung und Bremsprobe auszurüsten.

**4 Partner: Zusammen fit**

Bis Ende 2019 will SBB Cargo Partner oder Grosskunden für eine Minderheitsbeteiligung gewinnen. Sie sollen sich für SBB Cargo als verlässliches und finanziell nachhaltiges Unternehmen starkmachen, das Geschäft strategisch mitgestalten, investieren sowie Erfolge und Risiken mittragen. SBB Cargo führt seit Herbst 2017 Vorgespräche mit potenziellen Partnern. Vertiefende Gespräche folgen im dritten und vierten Quartal 2018.



## Zeit für Innovationen

Am 27. Juni 2018 trafen sich in Basel Geschäftsführer verschiedener Güterbahnen Europas für das «Xrail Board of Directors». SBB Cargo nutzte die Präsenz der europäischen Bahnchefs, um am Güterbahnhof in Basel den Stand ihrer Automations- und Innovationsprojekte live zu zeigen. Dazu gehörten die automatische Kupplung (vgl. Foto), die automatische Bremsprobe sowie die vorausschauende Wartung. Zudem forderte SBB Cargo die europäischen Bahnen zur Zusammenarbeit auf, denn die Zeit für gemeinsame Innovationen ist jetzt.



## Täglich 1800 Tonnen Bözberg

Seit dem 7. Mai 2018 transportiert SBB Cargo im Auftrag von SBB Infrastruktur in drei Zügen täglich 1800 Tonnen Ausbruchmaterial von Schinznach-Dorf nach Wildegg. Das Material stammt aus dem bereits gebohrten Bözberg-Eisenbahntunnel. Aus Platzgründen wurde es zuerst auf einer Zwischen-deponie gelagert. Insgesamt 500000 Tonnen Material gelangen nun bis Ende Mai

2019 nach Wildegg und werden dort von Jura Cement zur Wiederauffüllung des ehemaligen Kalksteinbruchs Obereggen verwendet. Vom Bahnhof Wildegg aus überquert das Material mithilfe eines Förderbands die Aare und gelangt so in die Obereggen (vgl. Foto).

Mehr dazu im Blog: [tiny.cc/boezberg](https://tiny.cc/boezberg)

# 2018

wurde die Interessengemeinschaft Wagenladungsverkehr (IG WLW) gegründet. Sie besteht aus dem Verband der verladenden Wirtschaft (VAP), dem Verband öffentlicher Verkehr (VöV) und SBB Cargo. Die IG WLW hat das Ziel, eine eigenwirtschaftliche und nachhaltige Entwicklung des Schienengüterverkehrs zu ermöglichen. An einem ersten Treffen im Juni 2018 war eine hohe Bereitschaft der Verlager zu spüren, sich einzubringen und mitzuwirken.



Foto: SBB Cargo; Stefan Haller, Eifingermedien

## Starke Nummer



Foto: Intel

Sie ist das Erste, was dem Betrachter entgegenrauscht. Doch was bedeutet eigentlich die Nummer auf der Front einiger Loks von SBB Cargo? Mit ihrer Hilfe lassen sich die Loks identifizieren – ähnlich wie mit einem Ausweis. Die ersten drei Ziffern stehen für den Lok-Typ, in diesem Fall eine Re 6/6 (neu Re 620). Danach folgt die Nummer der Lok. -9 ist die Selbstkontrollziffer. Kennt man den Typus, lassen sich schnell viele Informationen recherchieren. Etwa: Re 620 sind sechsachsige, elektrische Lokomotiven, die als Ersatz für die Ae 6/6 im schweren Dienst am Gotthard angeschafft wurden.





## Aushubtransport in Morges

Südlich des Bahnhofs Morges wird das Projekt «Quartier des Halles» einen neuen Stadtteil schaffen. Es bietet fast 50 000 Quadratmeter Bruttogeschossfläche für Wohnungen, Verwaltungsgebäude, Geschäfte und öffentliche Einrichtungen. Der Aushub

wird von SBB Cargo abtransportiert: jeden Arbeitstag mehrere Hundert Kubikmeter Schutt. Dies erspart den Anwohnern täglich fast hundert Lastwagenfahrten.

Mehr dazu im Blog:  
[tiny.cc/morges](http://tiny.cc/morges)



## Durstig

Mit dem warmen Sommerstieg – verstärkt durch die Fussballweltmeisterschaft in Russland – die Nachfrage nach Getränken. So bestellten beispielsweise das Unternehmen Feldschlösschen und seine Kunden ab Anfang Juni 2018 grössere Volumina als sonst. Dies führte dazu, dass SBB Cargo zu Spitzenzeiten fünf Güterwagen Getränke mehr pro Tag transportierte.

## Gateway Basel Nord: Geld vom Bund für Terminal und Hafenbecken

Der Bund beteiligt sich mit 83 Mio. Schweizer Franken an den Investitionskosten für das bimodale Terminal des Gateways Basel Nord, das in einer ersten Phase die Verkehrsträger Strasse und Schiene miteinander verbindet. Weitere 47 Mio. trägt die Gateway Basel Nord AG bei.

Mit seiner finanziellen Beteiligung unterstreicht der Bund die nationale und verkehrspolitische Bedeutung des Containerterminals. Gleichzeitig verfügt er aber auch auf Auflagen wie den diskriminierungsfreien Zugang für alle Wettbewerbsteilnehmer sowie eine schrittweise Verlagerung der Containerverkehre für die Feinverteilung in der Schweiz bis zu einem Bahnanteil von fünfzig Prozent. SBB Cargo sieht in der Realisierung des Ter-

minals Gateway Basel Nord ein wesentliches Potenzial bei der Abwicklung der internationalen Verkehre. Durch den entstehenden Bündelungseffekt rechnet SBB Cargo mit einem attraktiven Wachstum im kombinierten Verkehr (Swiss Split) für die Feinverteilung auf der Schiene in der Schweiz.

Ende 2020 soll das bimodale Gateway Basel Nord in Betrieb genommen werden. Es wird über einen direkten Strassenanschluss an die A2 sowie einen Bahnanschluss verfügen, der direkte Zugseinfahrten von Norden und Süden ermöglicht. Voraussichtlich 2023 bauen die Schweizerischen

Rheinhäfen das Hafenbecken 3, womit der Terminal trimodal wird. Dies wird den direkten Umschlag zwischen den Verkehrsträgern Strasse, Schiene und Schiff ermöglichen. Der Bund hat bereits im September 2017 eine finanzielle Beteiligung für den Bau des neuen Hafenbeckens zugesagt.



Foto: SBB Cargo

Foto: SBB Cargo

## Bahn im Griff

Am Donnerstag, 27. September 2018 findet in Vufflens-la-Ville – in der Nähe von Lausanne – der alljährliche Kundenkongress von SBB Cargo statt. Er steht unter dem Motto «Bahn im Griff – Zukunft gestalten» und weist damit die Richtung, in die sich SBB Cargo entwickeln will. Nach den Durchführungsorten Tessin, Bern und Zürich ist damit die Romandie an der Reihe. Veranstaltungsort ist das im Juni 2018 neu eröffnete Verteilzentrum der Camion Transport AG, das über einen direkten Gleisanschluss verfügt. Die Kunden werden von SBB Cargo direkt eingeladen. Anmeldeschluss ist der 14. September.

## «lev» – einfach und flexibel

Das Pilotprojekt «lev» (dies bedeutet «einfach» auf Rätoromanisch) testet, wie SBB Cargo flexibler werden kann. Im Zentrum stehen Kunden, Agilität und Transportlösungen, die für Kunden und SBB Cargo Wert schaffen. Vom Transport über die Planung bis zur Durchführung und Abrechnung werden zwei Testverkehre in einem abteilungsübergreifenden Fünfer-Team abgewickelt. Es besteht kein Plan von A bis Z; vielmehr arbeitet das Team mit Zwischenergebnissen, die helfen, fehlende Anforderungen und Lösungsansätze effizient zu finden und dabei maximal zu lernen.

## Zulassung für den 5L-Zug

Seit Ende Mai 2018 kehrt der 5L-Zug im Regelbetrieb, nachdem er sämtliche Bewilligungen erhalten hat. Während seiner vierjährigen Testphase in der Schweiz und in Europa sammelt er nun bei seinen Einsätzen fleissig Daten.

Das Kürzel 5L steht für leise, leicht, laufstark, logistikfähig und Lifecycle-Costorientiert. Der Zug ist Teil der Innovationsstrategie von SBB Cargo.

Mehr dazu im Blog:  
[tiny.cc/5l-zug](http://tiny.cc/5l-zug)

# 100 %

Seit Mitte April 2018 lässt die Migros hundert Prozent ihrer Non-Food-Waren, die vom Migros-Verteilbetrieb Neuendorf SO nach Gossau SG zur Betriebszentrale der Migros Ostschweiz gelangen müssen, von SBB Cargo auf der Schiene transportieren. Zuvor erfolgte noch rund die Hälfte der Transporte auf der Strasse. Die Migros profitiert jetzt von einer pünktlicheren Zustellung als beim oft staugeplagten Strassentransport. Zudem wird die Umwelt geschont – der erhöhte Schienenanteil ist somit ein weiterer Schritt der Migros auf dem Weg zur Einlösung ihrer Nachhaltigkeitsversprechen.

# M

Mehr dazu im Blog:  
[tiny.cc/migros](http://tiny.cc/migros)



## Partnerschaft mit Mercitalia Rail

Die italienische Güterbahn Mercitalia Rail, die österreichische Rail Cargo Group und SBB Cargo haben im Frühling 2018 eine Zusammenarbeit vereinbart, die zuvor nur zwischen den beiden Letzteren bestanden hatte. Ziel ist die gemeinsame Entwicklung der automatischen Bremsprobe und der

direkten Kommunikation zwischen Güterwagen und Mitarbeitenden. Damit sollen die Effizienz des Güterverkehrs gesteigert, seine Produktionskosten gesenkt und so die Wettbewerbsfähigkeit erhöht werden.

Mehr dazu im Blog:  
[tiny.cc/mercitalia](http://tiny.cc/mercitalia)





# Werden Sie Partner der SwissMovers.

Kommen Sie mit an die transport logistic München 2019  
und präsentieren Sie Ihr Angebot unter dem Dach  
der SwissMovers. [www.swissmovers.org](http://www.swissmovers.org)

**SWISSMOVERS**  
Muovono la Svizzera

