

cargo

Das Schweizer Logistikmagazin

3 | 2020

Aluminium für die Welt

**Novelis ist der weltgrösste
Recycler von Aluminium
und setzt beim Transport
auf die Schiene.**

Ab Seite 4





Transporter auf Schienen

Rangierbahnhof Basel Bad: Diese Nutzfahrzeuge warten zusammen mit anderen Modellen geduldig darauf, dass SBB Cargo sie in die Schweiz holt. Im Auftrag der AMAG Import AG fährt die Güterbahn die Neuwagen in das Fahrzeuglogistikzentrum im aargauischen Lupfig. Jährlich werden dort bis zu 5000 Bahnwagen mit Fahrzeugen entladen. Die Mitarbeitenden vor Ort verzollen und prüfen die Autos, ehe diese an die Händler verteilt werden.

Impressum

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

Redaktion SBB Cargo: Brigitte Hager, Anouk Ilg, Peter Imfeld, Regula Jauner, Miriam Wassmer
Konzept und Realisation: Infel AG, Zürich **Redaktion:** Manuel Bühlmann, Alexander Jacobi, Karin Rechsteiner, Michelle Russi

Projektleitung: Bärbel Jördens **Gestaltung:** Murielle Drack, Esther Stüdi

Übersetzungen: UGZ Übersetzer Gruppe Zürich GmbH, Zürich

Druck: Hertig + Co. AG, Lyss

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

Gesamtauflage: 4400 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. Abonnieren Sie das «cargo»-Magazin schweizweit kostenlos, oder lesen Sie die Online-Version unter www.sbbcargo.com. Adressänderungen oder Löschung des Abonnements bitte an cargomagazin@sbbcargo.com.

Editorial



Umweltschonend über die Grenze

Schnell mit ein paar Klicks den Kühlschrank wieder auffüllen – Online-Bestellungen sind heute selbstverständlich. Damit auch die Kunden von SBB Cargo ihre Transporte und Leerwagen einfach per Knopfdruck bestellen können, arbeitet die Güterbahn am Bestellportal der Zukunft. Der Blick über die Kundenschulter zeigt: Wir sind auf dem richtigen Weg. Lesen Sie dazu unseren Beitrag auf Seite 16.

Um Kundenbedürfnisse und die virtuelle Welt geht es im Gipfeltreffen: Désirée Baer und Simon Kronenberg, der neue CEO von Holcim, sprechen über ihre Zusammenarbeit und die Lehren aus Corona.

Real und unübersehbar sind hingegen die Aluminiumtransporte für Novelis. Das Unternehmen fährt seine Transporte ins Werk im Wallis grenzüberschreitend und umweltschonend mit SBB Cargo.

Nachhaltigkeit ist auch für SBB Cargo zentral: Sie investiert deshalb in Angebote rund um Recycling und Baulogistik und ist dazu zwei Partnerschaften eingegangen. Mehr ab Seite 28.

Ich wünsche Ihnen eine angeregte Lektüre – bleiben Sie gesund!

Miriam Wassmer
Leiterin Kommunikation SBB Cargo

4–9 Logistik-Fokus: Aluminiumtransport

Novelis hat ihren Bahntransport in den letzten zehn Jahren massiv gesteigert. Zu Besuch im Walzwerk in Sierre/Siders.



10–11 Auf einen Blick

Schweizer Verlagerungspolitik: So hat sich der Güterverkehr durch die Alpen in den vergangenen Jahren entwickelt.



16–18 Kundensicht

Wenn wenige Klicks genügen: ein erstes Fazit zum neuen Bestellportal «Cargo eBooking».

19 Objekt

Fünzig Ventilatoren sorgen im Ceneri-Basistunnel für den Luftaustausch. Einen schauen wir genauer an.

20–23 Mittendrin

Micha Diefenbacher und Meri Stepanoska sorgen bei SBB Cargo für reibungslose Transportabläufe – flexibel, organisiert und vorausschauend.

12–15 Gipfeltreffen

Corona, Nachhaltigkeit und Automatisierung: Simon Kronenberg von Holcim und Désirée Baer gehen die Themen nicht aus.

24–27 Grenzüberschreitend

Der Ceneri ist offen, die Schweiz stolz auf die Inbetriebnahme der Neat. Ende gut, alles gut? Fast. Im Ausland gibts noch zu tun. Wir zeigen, was ab sofort gilt.

28–31 In eigener Sache

Geschäftsbereiche mit Zukunft: Deshalb setzt SBB Cargo vermehrt auf den kombinierten Verkehr, die Baulogistik und die Entsorgungs- sowie die Recyclingbranche.





Aluminium nachhaltig transportiert

Für grosse Mengen und lange Distanzen ist der Bahntransport ideal. Dies zeigt sich auch bei den Aluminiumtransporten für das Walliser Walzwerk von Novelis, einem führenden Aluminiumlieferanten.

Text: Alexander Jacobi Fotos: Thomas Andenmatten



Aus solchen Aluminiumbarren, die per Bahn ins Novelis-Werk in Siders gebracht werden, entstehen dort durch Walzen dünne Aluminiumbänder.

100 Jahre Aluminium Wallis» steht auf einer Tafel am Eingang des Aluminiumwalzwerks von Novelis in Sierre/Siders. Immer noch steht das dort, muss man hinzufügen, denn das Jubiläum wurde bereits 2008 gefeiert. 1908 nämlich hatte im Nachbarort Chippis eine Aluminiumgiesserei als erste derartige Anlage im Wallis ihren Betrieb aufgenommen. Hauptgrund für die Standortwahl war die im Wallis reichlich vorhandene Wasserkraft, die es ermöglichte, den hohen Strombedarf des Aluminiumwerks zu decken.

Auftrag für SBB Cargo erneuert

«In unserem Walzwerk in Siders werden heute pro Jahr über 200 000 Tonnen Aluminium verarbeitet», sagt Daniel Brenner, Leiter Logistik von Novelis in Siders, auf einem Rundgang. «Rund 80 Prozent dieser Menge werden per Bahn als Rohmaterial angeliefert. Die gleiche Menge wird nach der Verarbeitung als aufgerollte Bänder (Coils) abtransportiert. Insgesamt wird jeden Tag Aluminium auf 16 bis 20 Güterwaggons transportiert.»

Seit Anfang 2014 führt SBB Cargo diese Schienentransporte für Novelis

durch. Im Sommer 2020 konnte der Vertrag um eineinhalb Jahre verlängert werden, das heisst bis Ende 2021. Dazu sagt Manuel Rizzo, Kundenbetreuer von SBB Cargo: «Einerseits geht es um fünf Ganzzüge pro Woche, die von Siders nach Göttingen (Deutschland) und wieder zurück geführt werden, also zehn Fahrten pro Woche. Andererseits mietet Novelis von SBB Cargo 120 Güterwaggons, weil die Zahl der Noveliseigenen Waggons nicht ausreicht.»

Bei den Güterwaggons handelt es sich um eine Sonderbauform, den Typ Shimmns. Diese Drehgestell-Flachwagen verfügen über ein verschiebbares Dach sowie fünf Lademulden, welche die Coils aufnehmen.

Den Schienenanteil beim Materialtransport zu steigern, ist Teil der Nachhaltigkeitsstrategie von Novelis. Sowohl Kunden als auch Lieferanten sollen gezielt ans Schienennetz angebunden werden. Von 2010 bis 2020 hat Novelis in Europa die per Bahn transportierte Menge denn auch mehr als verdreifacht (vgl. Interview auf Seite 9). Auch im Werk Siders sind die Schienentransporte stark angestiegen. Grund dafür war der Bau eines weiteren Vorwärmofens. Dadurch konnte das Walz-

«SBB Cargo bietet die Flexibilität, die Novelis benötigt.»

Manuel Rizzo,
Kundenbetreuer Novelis, SBB Cargo

werk seinen Ausstoss verdoppeln. Dem entsprechend erhöhten sich die angelieferten und die abtransportierten Aluminiummengen.

Herstellung von Aluminiumbändern

Nach Siders gebracht wird das Aluminium in Form von Barren. Dies sind rund 10 Tonnen schwere Aluminiumblöcke von etwa 4–5 Metern Länge, 1,5–2,0 Metern Breite und etwa 0,5 Metern Dicke. Vier Stück davon finden auf einem Güterwaggon Platz.

Im Novelis-Werk werden die Aluminiumbarren zunächst überfräst. So erhalten sie eine zum Walzen geeignete Oberfläche. Hierauf kommen sie in einen gasbefeuerten Vorwärmofen. Dort werden sie während zwölf Stunden auf 500 Grad Celsius aufgeheizt – deshalb spricht man beim nachfolgenden Umformen von Warmwalzen.





Daniel Brenner (oben) ist für die Logistik von Novelis in Siders verantwortlich. Seitens SBB Cargo wird er von Manuel Rizzo (unten) betreut.



Autonome Fahrzeuge bringen die Coils ins Lager.

Fakt ist ...

... dass Novelis der weltweit grösste Lieferant von Aluminiumwalzprodukten ist. Zudem ist das Unternehmen der weltgrösste Recycler von Aluminium. Novelis ist an 33 Produktionsstandorten in neun Ländern auf vier Kontinenten (Nordamerika, Europa, Asien und Südamerika) tätig und hat insgesamt rund 15 000 Angestellte.

Novelis hat seit 2011 ihre Recyclingkapazitäten verdoppelt und arbeitet kontinuierlich daran, den Rezyklatgehalt in ihren Produkten zu steigern und die CO₂-Emissionen in der gesamten Lieferkette zu senken. Zusammen mit seinen Kunden entwickelt das Unternehmen nachhaltige Aluminiumlösungen und geschlossene Recyclingkreisläufe, um seinem Antrieb, gemeinsam eine nachhaltige Welt zu gestalten, gerecht zu werden.



Die Walzstrasse bei Novelis: Durch wiederholtes Hin und Her wird aus dem dicken Aluminiumbarren ein dünnes Blechband.



Das Coillager ist im Vergleich zur täglichen Produktion nicht sehr gross. Das Verladen der Coils auf Bahnwagen (Foto rechts) und der Abtransport müssen deshalb pünktlich erfolgen.

Novelis-Kunden in Europa



Luft- und Raumfahrt



Automobilindustrie



Getränkedosenhersteller



Spezialprodukte*

* z. B. für Architektur und Bauwesen, Verpackungen oder Wärmetauscher

Auf der Warmwalzstrasse von Novelis entsteht aus einem Aluminiumbarren durch wiederholtes Hin und Her mit immer engerem Abstand der Walzrollen ein Band von 7–9 Millimetern Dicke. Es ist faszinierend, zu beobachten, wie aus dem 4–5 Meter langen Block nach und nach ein mehr als 200 Meter langes Band wird. Zum Schluss wird dieses zu einem Coil aufgerollt und von einem selbstfahrenden Elektrofahrzeug ins ebenfalls automatische Hochregallager gebracht, wo der Coil abkühlt.

Die Coils werden nach dem Abkühlen durch eine Kaltwalzstrasse geführt. Dies geschieht einmal oder mehrmals, je nach der Blechdicke, die der Kunde wünscht. Zwischen den einzelnen Durchgängen gibt es eine Abkühlphase im Hochregallager, wo die Coils die durch das Walzen entstandene Wärme wieder abgeben.

Halbfabrikate für die Automobilindustrie

Das Novelis-Werk in Siders stellt mit seinen rund 500 Mitarbeitenden fast ausschliesslich Aluminiumbänder für die Automobilindustrie her. Diese werden einerseits durch die Ganzzüge

von SBB Cargo an den Novelis-Standort Göttingen transportiert, von wo sie per Bahn zur Weiterverarbeitung nach Nachterstedt (100 Kilometer nordwestlich von Leipzig) gebracht werden.

Andererseits bringt SBB Cargo Aluminiumcoils auch direkt zu Endkunden, zum Beispiel zum Automobilhersteller Jaguar in Birmingham (Grossbritannien). Für diese Transporte braucht es spezielle Waggons mit Containern, da das Jaguar-Werk in Birmingham keinen direkten Bahnanschluss hat. Deshalb müssen die Container dort noch ein paar Hundert Meter auf der Strasse transportiert werden.

Neben der Produktion verfügt Siders auch über ein Forschungs- und Entwicklungszentrum, wo zum Beispiel an crashresistenten Aluminiumlegierungen mit hohem Recyclinganteil für die Automobilindustrie gearbeitet wird.

Transporte integraler Bestandteil der Produktion

Wie Daniel Brenner ausführt, verfügt das Walzwerk in Siders nur über geringe Kapazitätspuffer im Lager. «Deshalb müssen sowohl die Anlieferung als auch der Abtransport klappen. Dies-



bezüglich haben wir mit SBB Cargo gute Erfahrungen gemacht.»

Als nach dem durch die Coronavirus-Pandemie bedingten Lockdown die Nachfrage der Novelis-Kunden plötzlich wieder anstieg und sogar die

«Die Bahntransporte sind bei Novelis eingeplant wie Maschinenstunden.»

Daniel Brenner,
Leiter Logistik, Novelis, Siders

früheren Mengen übertraf, musste SBB Cargo schnell und flexibel reagieren. Nur so konnte sie die benötigten Transportkapazitäten rechtzeitig bereitstellen. «Bei uns sind die Transporte in die Produktion eingeplant wie unsere Walzwerke oder andere Maschinen», sagt Daniel Brenner. «Sie sind somit integraler Bestandteil der Produktion. Deshalb sind bei den Transporten Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit essenziell.»

Tiefer geblickt



Jan J. Schneegans, Senior Manager Logistics, Novelis Europa

«Flexibilität ist ein grosses Plus von SBB Cargo»

Was erwartet Novelis von ihren Logistikpartnern?

Für uns ist Flexibilität sehr wichtig. Im Frühling 2020, zu Beginn der Coronavirus-Pandemie, mussten wir die Transportvolumina massiv zurückfahren, weil das Geschäft eingebrochen war. Später, als alles wieder stabiler lief, haben wir die Transportkapazitäten wieder gebraucht. Dass ein Logistikpartner hier rasch reagieren kann, ist für uns entscheidend. Bei der Bahn ist dies nicht immer gegeben. Doch SBB Cargo hat unsere Erwartungen sehr gut erfüllt.

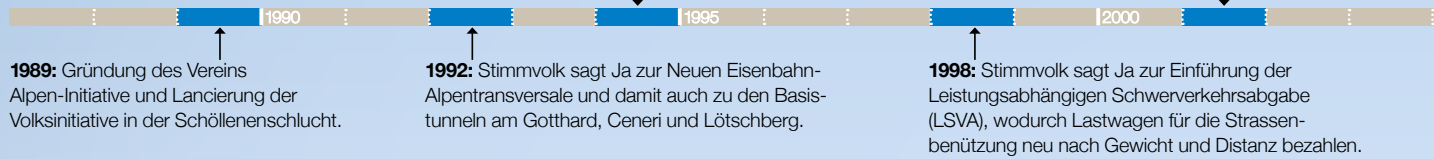
Welche Erwartungen haben Sie sonst noch?

Wir wünschen uns Logistikpartner, mit denen wir gemeinschaftlich zusammenarbeiten können. Sowohl bei Problemen als auch bei neuen Transportkonzepten muss die Zusammenarbeit Hand in Hand gehen. Wenn es für neue Materialflüsse neue Transportlösungen braucht, dann müssen die Logistikpartner mitdenken und Vorschläge bringen. Mit SBB Cargo klappt das ausgezeichnet. Dies ist mit ein Grund, warum wir den Vertrag mit SBB Cargo für die Ganzzüge zwischen Siders und Göttingen um eineinhalb Jahre verlängert haben.

Was spricht für den Gütertransport auf der Schiene?

Bei grossen Mengen und grossen Distanzen hat die Bahn Kostenvorteile gegenüber dem Strassentransport. Sie ist aber auch nachhaltiger, und Nachhaltigkeit ist für Novelis sehr wichtig. Wir sind der weltgrösste Aluminiumrecycler. Gegenüber der Gewinnung von Primäraluminium aus Bauxit durch Elektrolyse benötigt das Recycling nur fünf Prozent der Energie, und es fallen entsprechend weniger Treibhausgase an. Aluminium zu rezyklieren, ist also sehr nachhaltig. Wir wollen aber auch bei unseren Transporten nachhaltig sein. Deshalb setzen wir möglichst auf den Schienengüterverkehr und haben den Anteil der Bahn in den letzten Jahren massiv erhöht: von 0,4 Mio. Tonnen im Jahr 2010 auf rund 1,4 Mio. Tonnen im Jahr 2020. Im Verkehr zwischen den Novelis-Werken beträgt der Schienenanteil 85 Prozent. Novelis will den Bahnanteil an den Gütertransporten noch weiter ausbauen, auch im Einzelwagenverkehr, um die Kunden an ihren Standorten zu erreichen.

Der Weg zur Fertigstellung der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (Neat) im Überblick

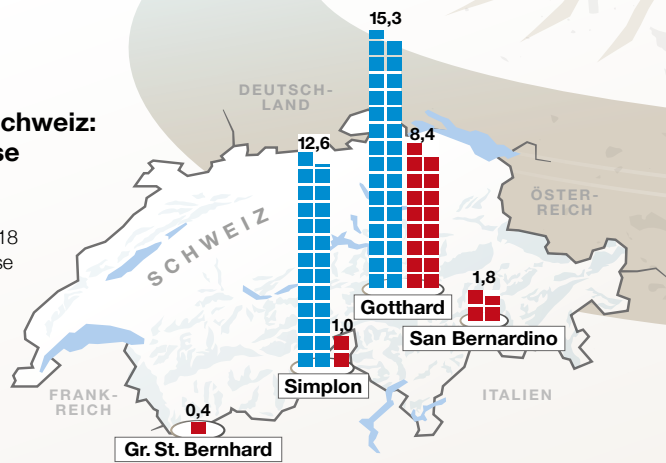
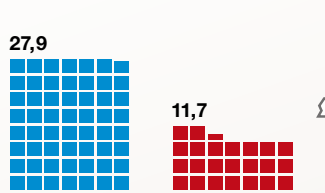


30 Jahre Verlagerungspolitik

Die Schweizer Verlagerungspolitik ist ein Erfolgsmodell – dank der Alpen-Initiative. Ein Überblick über die Entwicklung des alpenquerenden Güterverkehrs auf Schiene und Strasse.

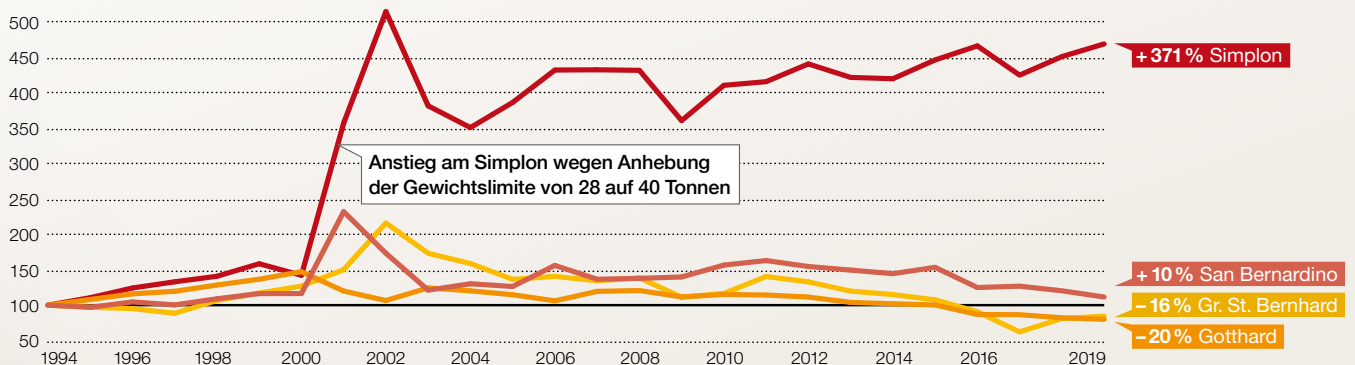
Da rollt was durch die Schweiz: Güterverkehr auf Strasse und Schiene

Alpenquerender Güterverkehr in Millionen Nettotonnen im Jahr 2018



Zu- und Abnahme: Entwicklung beim Lastwagenverkehr

Entwicklung bei den schweren Strassengüterfahrzeugen im alpenquerenden Güterverkehr der Schweiz, indizierte Werte (Basis 1994 = 100)



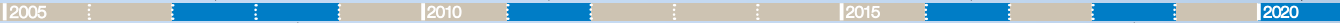
Infografik: D. Röttele und M. Stünzi/infografik.ch im Auftrag der Alpen-Initiative · Datenquellen: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Verkehr, Bundesamt für Strassen

2007: Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels.

2011: Zwischenziel von maximal 1 Million Lastwagen verpasst.

2016: Eröffnung des Gotthard-Basistunnels für den Bahnverkehr.

2020: Eröffnung des Ceneri-Basistunnels und Fertigstellung der Neat für den alpenquerenden Transport auf der Schiene.



2008: Das neue Güterverkehrsverlagerungsgesetz erteilt dem Bundesrat den Auftrag, mit dem Ausland über die Alpentransitbörse zu verhandeln.

2018: Verlagerungsziel verpasst: Noch immer durchqueren über 900 000 Lastwagen pro Jahr die Schweizer Alpen.

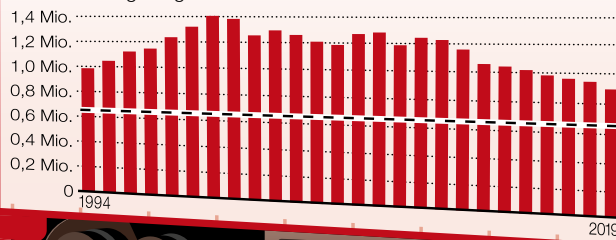
So viel wird auf der Schiene über die Schweizer Alpen transportiert

Schienengüterverkehr, in Nettotonnen im Jahr 2018



Schwere alpenquerende Güterfahrzeuge*

--- = Verlagerungsziel von 650 000 Fahrten



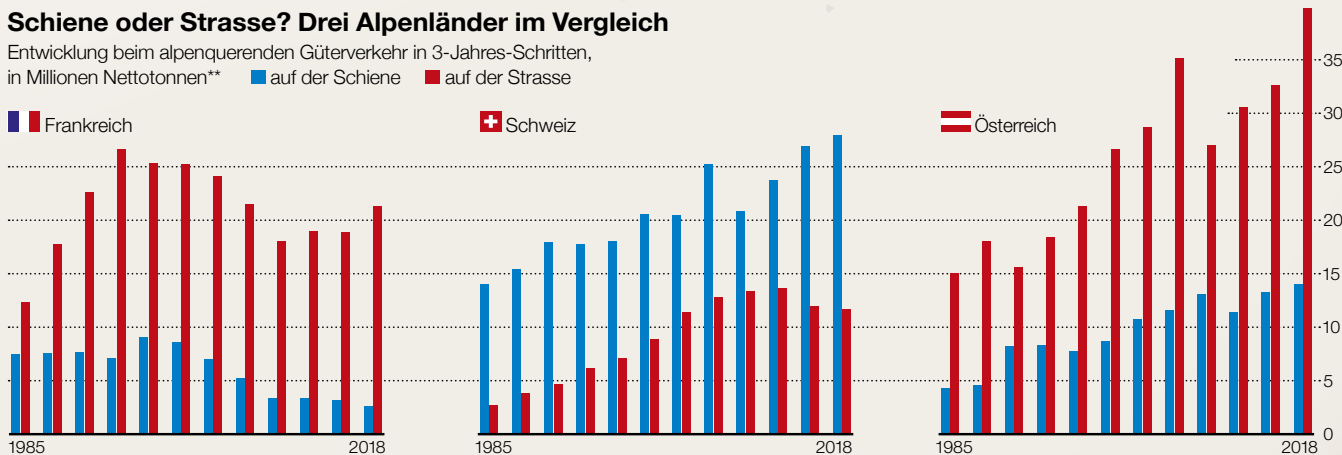
Schiene oder Strasse? Drei Alpenländer im Vergleich

Entwicklung beim alpenquerenden Güterverkehr in 3-Jahres-Schritten, in Millionen Nettotonnen**

■ Frankreich

■ Schweiz

■ Österreich



* in der Schweiz mit Gewicht über 3,5 Tonnen ** im Bereich zwischen Fréjus-Tunnel in Frankreich und Brennerpass in Österreich (innerer Alpenbogen)



«Optimierungen können
nur gemeinsam mit den
Kunden erfolgen.»

Beide haben ihr Amt im Coronajahr übernommen, beide wollen die langjährige Zusammenarbeit weiter festigen: Holcim-CEO Simon Kronenberg und Cargo-Chefin Désirée Baer im Gespräch.

Interview: Robert Wildi Fotos: Daniel Winkler

Herr Kronenberg, wir befinden uns in Hüntwangen, dem grössten Kieswerk der Schweiz und einem wichtigen Bahntransport-Hub für Holcim. Wie stark hat sich die Coronakrise hier auf den operativen Alltag ausgewirkt?

Simon Kronenberg: Es ist auch für uns ein ausserordentliches Jahr. Höchste Priorität hatte zu Beginn der Krise selbstverständlich der Schutz unserer Mitarbeitenden. Wir haben früh reagiert und die notwendigen Massnahmen eingeleitet. Schnell und effizient gehandelt haben aus meiner Sicht auch das Bundesamt für Gesundheit mit klaren Vorgaben sowie der Baumeisterverband, der rasch einen sinnvollen Fünf-Punkte-Plan zur Krisenbewältigung auf den Schweizer Baustellen erarbeitete. Grösstenteils konnten die Baustellen fast durchgehend in Betrieb bleiben. Unser operativer Betrieb funktionierte weiterhin, mit wenigen Ausnahmen im Tessin und in der Romandie.

Sie selbst haben den CEO-Stab von Holcim Schweiz erst im Oktober von Ihrem Vorgänger Nick Traber übernommen. Wie fühlt es sich an, im «verrückten» Coronajahr ein solches Executive-Amt zu übernehmen?

Kronenberg: Ich übernehme das Amt in einer herausfordernden, aber äusserst spannenden Zeit. Was ich schon jetzt sicher sagen kann: Es ist ein Jahr, in dem wir alle viel gelernt haben. Als Unternehmen haben wir uns sehr schnell auf die veränderten Umstände eingestellt, konnten die digitalen Prozesse auf allen Ebenen schnell hochfahren und weiter verbessern. Auch die Umstellung auf Homeoffice hat bestens funktioniert. Und selbstverständlich nimmt man auch auf persönlicher Ebene sehr viel mit aus einer solchen Extremsituation.

Frau Baer, auch Sie haben im März 2020, also kurz vor dem Lockdown, den CEO-Posten bei SBB Cargo angetreten.

Désirée Baer: Natürlich stellt man sich den Start nicht so vor. Gerne hätte ich mir Zeit genommen für zahlreiche persönliche Gespräche mit Kunden, um gemeinsame Projekte und Herausforderungen zu besprechen. Aber wir konnten schnell reagieren: mit organisatorischen Massnahmen zum Schutz der Mitarbeitenden und mit flexiblen Angebotsanpassungen, um auf geänderte Kundenbedürfnisse zu reagieren.

Gewisse Kunden von SBB Cargo erlebten während des Lockdowns einen Boom. Wie konnte man hier helfen?

Baer: Richtig, etwa die Post und verschiedene Kunden im Detailhandel kamen mit ihren



«2020 ist ein Jahr, in dem wir alle sehr viel gelernt haben», sagt Simon Kronenberg.

Lieferungen kaum mehr nach, weil es zu Beginn der Pandemie zu Hamsterkäufen und einem massiven Boom im Online-Shopping kam. Hier konnten wir innert kürzester Frist mit den Kunden individuelle und innovative Lösungen erarbeiten. Wir haben diesen Frühling aus meiner

«Wünschenswert wären mehr Bedienpunkte für die Feinverteilung.»

Simon Kronenberg,
CEO Holcim Schweiz und Italien

Sicht Eigenschaften unter Beweis gestellt, die man uns oft nicht gibt: nämlich Geschwindigkeit und Flexibilität.

Herr Kronenberg, wie zufrieden sind Sie mit der aktuellen Partnerschaft mit SBB Cargo?

Kronenberg: Wir blicken auf eine langjährige, bewährte Zusammenarbeit mit SBB Cargo zurück – mit zahlreichen Erfolgsstories, die wir zusammen auf Grossbaustellen geschrieben haben. Wir schätzen es, dass wir für aktuelle Herausforderungen wie etwa die Verlagerung des Gütertransports von der Strasse auf die Schiene gemeinsam Lösungen entwickeln können. Gegenwärtig transportieren wir mit der Bahn hier ab Hüntwangen eine Million Tonnen Kies pro Jahr, was 70 Prozent des Gesamtvolumens entspricht. Beim Zement übernimmt die Bahn zurzeit 40 Prozent der Transporte für uns. Wir würden hier gerne noch ausbauen, weil das Thema Nachhaltigkeit bei Holcim weit oben auf der Agenda steht.





Désirée Baer ist überzeugt, dass nur eine gemeinsam getragene Strategie zum Ziel führt.

Wünschenswert wären noch mehr Bedienpunkte, die es erlauben, auch die Feinverteilung von Zement und Kies noch konsequenter auf die Schiene zu bringen.

Mit welchen Massnahmen will SBB Cargo die Kunden noch stärker auf die Schiene bringen?

Baer: Die Forderung von Kundenseite, Bedienpunkte zeitnah zur Verfügung zu stellen, ist absolut nachvollziehbar; jedoch mit erheblichen Kosten verbunden. Wir versuchen, bei allen

«Das übergeordnete Ziel ist eine konsequente Effizienzsteigerung via Digitalisierung und Automatisierung.»

Désirée Baer,
CEO SBB Cargo

Kunden stets die gesamte Transport- und Wertschöpfungskette zu betrachten und diese nach gemeinsam realisierbaren Verbesserungspotenzialen zu untersuchen. Unser wichtigster Ansatz ist die Automatisierung. Gerade im Wagenladungsverkehr wird bis heute manuell gekuppelt. Das hat gleich zwei Nachteile. Einerseits einen Zeitverlust für den Kunden, andererseits binden diese Arbeitsschritte menschliche Ressourcen, was die Kosten treibt. Wenn also Kupplungsprozesse, Bremsproben und auch das Prüfen voll automatisiert werden können, profitieren beide Seiten erheblich. Auf dieses Ziel arbeiten wir hin.

Also eine Art Bringschuld von SBB Cargo?

Baer: Keineswegs, die Automatisierung kann nur gemeinsam mit den Kunden und Wagenhaltern erreicht werden, wenn auch sie ihre Technologien

und Bahnwagen entsprechend auf- und ausrüsten. Es muss also eine gemeinsam getragene Strategie sein, die Investitionen von allen erfordert. Das ist auch der Grund, weshalb wir im Moment noch nicht so weit sind, wie wir möchten. Die finanziellen Investitionen sind für alle Parteien sehr hoch. Um diesen «Big Bang» zu realisieren, ist auch die Politik gefordert, und zwar über die Schweizer Grenzen hinaus.

Ist Holcim Schweiz bereit, eine verbesserte Automatisierung im Wagenladungsverkehr mitzutragen?

Kronenberg: Holcim treibt Innovationen im Bereich der Digitalisierung und Automatisierung stark voran – und zwar entlang der gesamten Wertschöpfungskette. Bei der Logistik arbeiten wir schon heute eng mit SBB Cargo zusammen. Natürlich gibt es noch viel Potenzial für mehr Gemeinsamkeiten und weitere Verbesserungen. Der Ausbau der Transportkapazitäten auf der Schiene ist für Holcim Schweiz von zentraler Wichtigkeit, weil die Nachhaltigkeit bei uns eine der höchsten strategischen Prioritäten genießt.

Zeigt sich dies auch im eigenen Wertstoffkreislauf? Welche nachhaltigen Verbesserungen konnten Sie hier zuletzt erzielen?

Kronenberg: Wir optimieren auf allen Stufen: Das beginnt bei der ständigen Suche nach alternativen Rohmaterialien und Brennstoffen. 2018 haben wir den weltweit ersten ressourcenschonenden Zement lanciert, der aus Mischabbruchmaterial aus Rückbauobjekten besteht. Zudem produzieren wir einen Beton, der sämtliche Aspekte des geschlossenen Baustoffkreislaufs erfüllt und CO₂-Emissionen reduziert. Insgesamt haben wir den CO₂-Ausstoss seit den 90er-Jahren um 30 Prozent reduziert. Und bis 2050 will Holcim Schweiz klimaneutrales, recycelbares Baumaterial produzieren.

Die Gesprächspartner



Simon Kronenberg hat die Geschäftsführung von Holcim Schweiz und Italien Anfang Oktober 2020 übernommen. Er war bereits seit 2007 bei der Lafarge Holcim Gruppe tätig, zuletzt als Leiter Commercial bei Holcim Schweiz und Italien. Kronenberg ist studierter Wirtschaftswissenschaftler HSG.

Désirée Baer ist seit März 2020 CEO von SBB Cargo. Ab Anfang 2017 war sie Chefin der Securitrans, die mit knapp 1000 Mitarbeitenden für Sicherheit in Bahnhöfen und auf Baustellen sorgt. Zuvor war sie während sieben Jahren Mitglied der Geschäftsleitung von SBB Infrastruktur und dort für verschiedene Bereiche zuständig, darunter Flottenmanagement, Produktion, Logistik, Einkauf, Verkauf und IT. Baer ist diplomierte Betriebswirtin HSG und verfügt über Führungserfahrung aus der Unternehmensberatung und als Geschäftsführerin eines Start-ups.

Was kann SBB Cargo im Bereich Nachhaltigkeit bieten?

Baer: Wir fahren heute dank den SBB eigenen Wasserkraftwerken bereits zu 90 Prozent mit erneuerbaren Energien, bis 2025 sind 100 Prozent angestrebt. Bis 2030 will zudem die gesamte SBB und auch wir als Tochtergesellschaft vollständig klimaneutral unterwegs sein. Um dies zu erreichen, müssen die Bundesbahnen die heute verbrauchte Gesamtenergie noch um 30 Prozent senken, was sicher eine sportliche Aufgabe ist. Dieses Sparziel entspricht dem Energiejahresverbrauch von 212 000 Haushalten. Viel Potenzial versprechen wir uns von einem ökonomischeren Einsatz der Loks. Dazu werden zurzeit Probefahrten mit einer Hybridlok gemacht.

Schlussfrage an beide. Was erwarten Sie vom Jahr 2021?

Kronenberg: Ich bin überzeugt, dass wir aus dem Jahr 2020 viele lehrreiche Erfahrungen in die Zukunft mitnehmen werden. Für 2021 sind die Prioritäten klar gesetzt: Unsere Roadmap in den Bereichen Nachhaltigkeit und Digitalisierung werden wir stringent weiterverfolgen. Was die kurz- und mittelfristige Auftragslage in der Schweiz betrifft, bin ich zuversichtlich. In der Zeitspanne 2022 bis 2025 sind verschiedene grössere Infrastrukturprojekte geplant, die uns interessante Wachstumsmöglichkeiten bieten.

Baer: Wir möchten unserem übergeordneten Ziel einer konsequenten Effizienzsteigerung via Digitalisierung und Automatisierung auch im Jahr 2021 mit aller Kraft näherkommen. Es geht um die Wettbewerbsfähigkeit gegenüber der Strasse, an der sich unser Unternehmen Tag für Tag zu messen hat. Wichtig ist uns auch, dass wir in der Zusammenarbeit mit unseren Kunden über den Transport hinaus mehr Synergien in der gesamten Produktions- und Wertschöpfungskette ausspielen können. Zu guter Letzt erwarte ich vom Bund auch eine Klärung der politischen Vorgaben. Man erwartet von uns, dass wir mit zukunftsgerichteten und innovativen Angeboten die Verlagerung des Gütertransports auf die Schiene weiter beschleunigen. Dies muss jedoch gemäss heutiger Gesetzeslage eigenwirtschaftlich sein, was die Verlagerung einschränken kann.

Besser bestellt

Hinter den Kulissen arbeitet SBB Cargo mit Hochdruck an der Modernisierung von Prozessen und Systemen. Im Zentrum steht die Entwicklung eines neuen Bestellportals. Holcim zählt zu den ersten Kunden, die «Cargo eBooking» ausprobiert haben. Das Fazit fällt positiv aus.

Text: Manuel Bühlmann Illustration: Esther Stüdl

Alles digital

Das Schlüsselprojekt «Greenfield» soll die Prozess- und Systemlandschaft von SBB Cargo vereinfachen. Das Ziel ist es, eine komfortable und zeitgemässe digitale Schnittstelle für die Kunden zu schaffen sowie schlanke Prozesse im Unternehmen zu verankern. Von der Bestellung, Buchung und Planung über den Transport bis hin zur Abrechnung wird künftig alles aus einem Guss kommen. Im Rahmen von «Greenfield» wurde SBB Cargo Digital um das neue Kundenportal «Cargo eBooking» erweitert.

Weitere Informationen zu Cargo Digital:



Damit ihre Waren zur richtigen Zeit am richtigen Ort ankommen, geben die Kunden von SBB Cargo ihre Bestellungen seit vielen Jahren über CIS-online auf. Die Buchungsplattform hat sich bewährt, ist mittlerweile aber ziemlich veraltet. Deshalb entwickelt SBB Cargo im Zuge der Digitalisierung unter der Marke SBB Cargo Digital ein neues, attraktives Bestellportal und führt dieses schrittweise ein. «Cargo eBooking» verschafft Kunden einen zeitgemässen, einfachen und leistungsfähigen Zugang zum Bahntransport. Durch eine transparente und digitale Kommunikation sind die Kundenbestellungen

in Sekundenbruchteilen im System ersichtlich. Die Prüfung und die Rückmeldung an die Kunden erfolgen automatisiert.

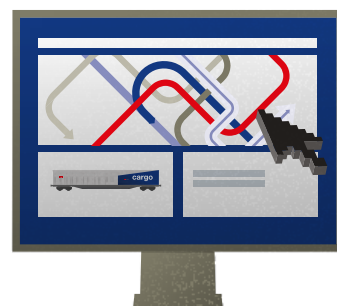
Von den Vorteilen von «Cargo eBooking» profitieren auch die zuständigen Mitarbeitenden von SBB Cargo, die ihrerseits ebenfalls auf eine minutiöse und genaue Planung der Verkehre angewiesen sind. Nur so ist die logistische Herkulesaufgabe der schweizerweitigen Versorgung durch SBB Cargo überhaupt zu schaffen: Pro Tag befördert die Bahn nämlich 200 000 Nettotonnen Güter durch das ganze Land. Im Jahr entspricht das rund 29,6 Millionen Nettotonnen oder knapp 10 000 Lastwagenfahrten pro Tag.

Entwickeln, testen, optimieren

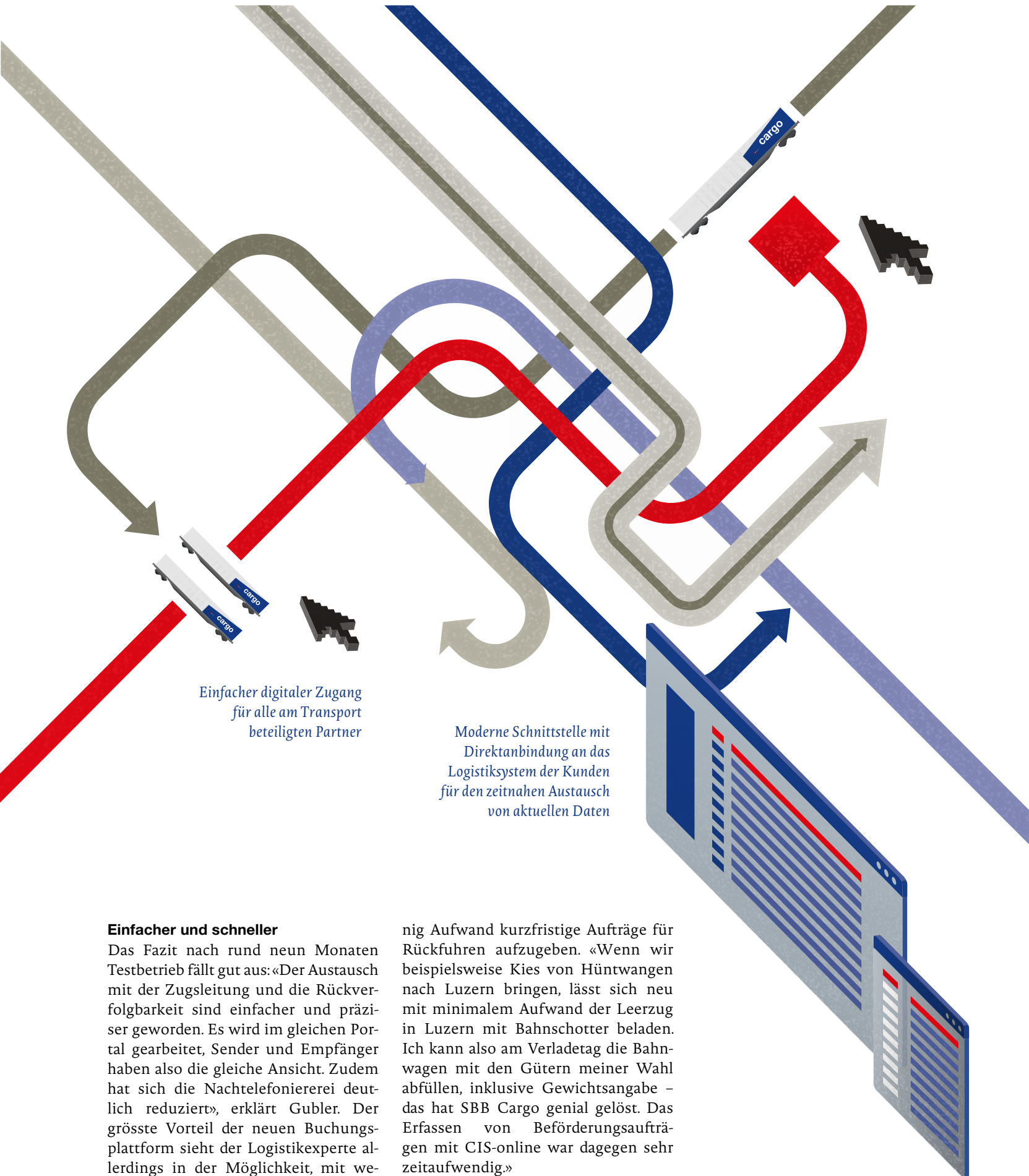
Bei der Lancierung des neuen Bestellportals setzt SBB Cargo seit Beginn auf eine iterative Vorgehensweise. Die nötigen Funktionen werden sukzessive entwickelt, mit Kunden getestet und anschliessend gezielt umgesetzt. So sammeln die Verantwortlichen laufend Erfahrungen und können den Bestellprozess gemeinsam mit den Kunden gestalten und weiterentwickeln. In diesem Zusammenhang erfährt auch der automatische Datenaustausch eine Neuerung. Mit der neu angebotenen Systemschnittstelle «Cargo API» erhalten interessierte Kunden den gleichen Funktionsumfang, jedoch mit der Möglichkeit der direkten Anbindung an ihr eigenes Logistiksystem. Damit gestaltet sich der Bestellprozess für die Kunden künftig noch einfacher.

Von Anfang an dabei

Zu den ersten Kunden, die mit «Cargo eBooking» arbeiten, zählt Holcim Schweiz. Christian Gubler, Technischer Leiter Kiesverkauf und Logistik bei Holcim, wurde im Januar 2019 zu einer ersten Präsentation von SBB Cargo Digital eingeladen. Zu diesem Zeitpunkt war man noch sehr weit entfernt von einer finalen Version des neuen Bestellportals. Vielmehr ging es darum, den Kunden die Vision dahinter aufzuzeigen und ihre Wünsche an eine zeitgemässe Softwarelösung in Erfahrung zu bringen. «Aus Kundensicht ist es sicherlich sehr erfreulich, dass wir so früh in den Prozess miteinbezogen wurden», sagt Christian Gubler. Im vierten Quartal 2019 stand bereits der erste Rollout zur Verfügung, und Gubler konnte mit dem Testen der ersten Version des Bestellportals beginnen.



Interaktiver Bestell- und Buchungsdialog für eine rasche Erfassung von Bestellungen



Einfacher digitaler Zugang
für alle am Transport
beteiligten Partner

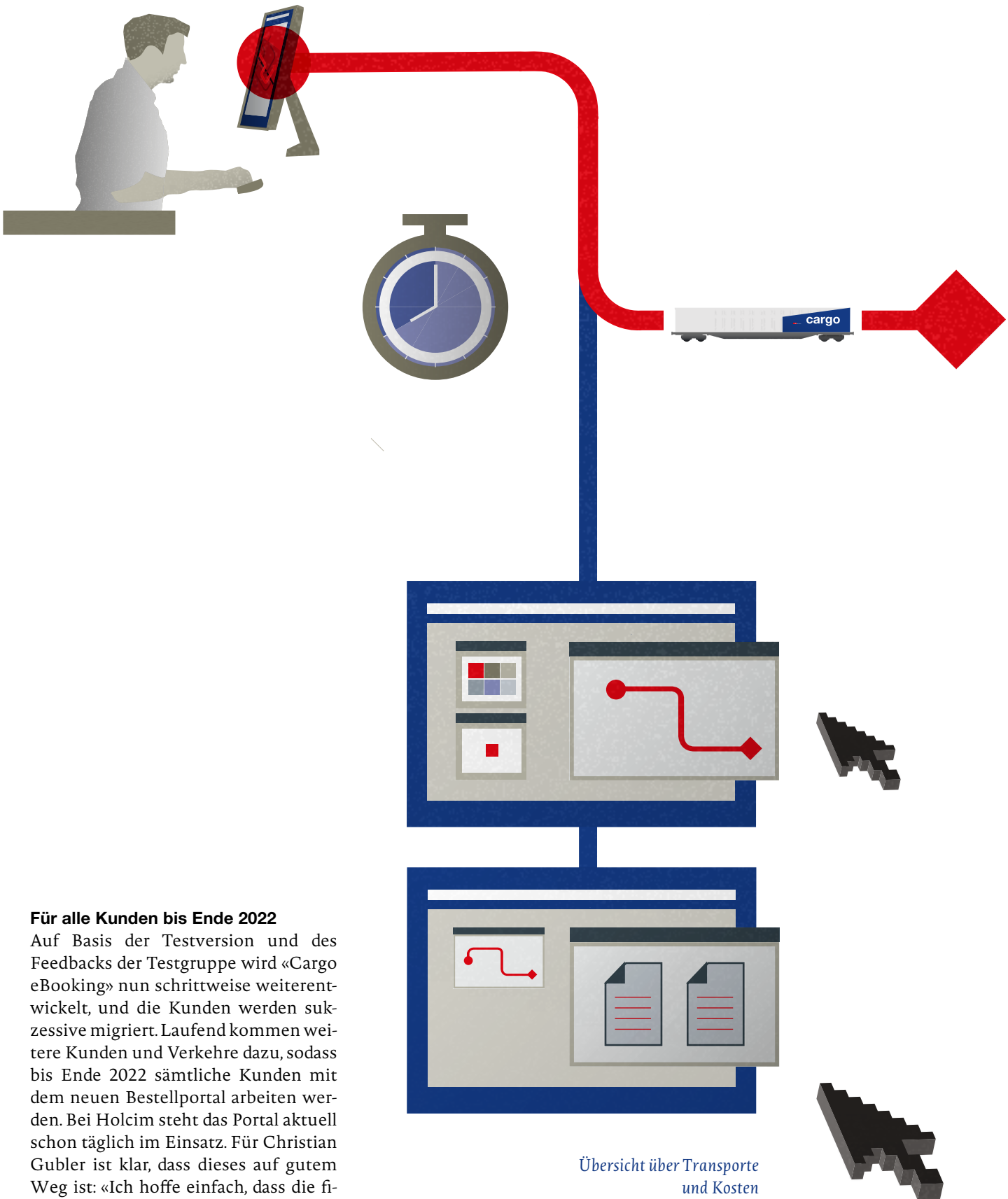
Moderne Schnittstelle mit
Direktanbindung an das
Logistiksystem der Kunden
für den zeitnahen Austausch
von aktuellen Daten

Einfacher und schneller

Das Fazit nach rund neun Monaten Testbetrieb fällt gut aus: «Der Austausch mit der Zugsleitung und die Rückverfolgbarkeit sind einfacher und präziser geworden. Es wird im gleichen Portal gearbeitet, Sender und Empfänger haben also die gleiche Ansicht. Zudem hat sich die Nachtelefoniererei deutlich reduziert», erklärt Gubler. Der grösste Vorteil der neuen Buchungsplattform sieht der Logistikexperte allerdings in der Möglichkeit, mit we-

nig Aufwand kurzfristige Aufträge für Rückfuhren aufzugeben. «Wenn wir beispielsweise Kies von Hüntwangen nach Luzern bringen, lässt sich neu mit minimalem Aufwand der Leerzug in Luzern mit Bahnschotter beladen. Ich kann also am Verladetag die Bahnwagen mit den Gütern meiner Wahl abfüllen, inklusive Gewichtsangabe – das hat SBB Cargo genial gelöst. Das Erfassen von Beförderungsaufträgen mit CIS-online war dagegen sehr zeitaufwendig.»





Übersicht über Transporte und Kosten

Für alle Kunden bis Ende 2022

Auf Basis der Testversion und des Feedbacks der Testgruppe wird «Cargo eBooking» nun schrittweise weiterentwickelt, und die Kunden werden sukzessive migriert. Laufend kommen weitere Kunden und Verkehre dazu, sodass bis Ende 2022 sämtliche Kunden mit dem neuen Bestellportal arbeiten werden. Bei Holcim steht das Portal aktuell schon täglich im Einsatz. Für Christian Gubler ist klar, dass dieses auf gutem Weg ist: «Ich hoffe einfach, dass die finale Version nicht zu vollgepackt und so einfach in der Handhabung sein wird wie die Versionen, mit denen ich bislang gearbeitet habe.»

Frischekick



Stickige Luft im Ceneri? Nein. 50 sogenannte Strahlenventilatoren sorgen im neuen Basistunnel für den nötigen Luftaustausch. Sie sind auf die gesamte Länge verteilt, finden sich aber primär in Portalnähe und in der Mitte des Tunnels. Für den Frischekick besorgt sind 34 grosse Ventilatoren mit je 1,4 Tonnen Gewicht und 55 Kilowatt Leistung sowie 16 kleinere Ventilatoren mit je 850 Kilogramm Gewicht und 37 Kilowatt Leistung. Sie können in beide Richtungen betrieben und im Ereignisfall gruppenweise gesteuert werden. Im Gegensatz zum Gotthard-Basistunnel gibt es im Ceneri keine weiteren Lüftungszentralen.

MITTENDRIN



Gut geplant und schnell reagiert

Damit Güter, Wagons und Mitarbeitende pünktlich zur richtigen Zeit am richtigen Ort sind, braucht es eine minutiöse Planung. Wir haben zwei Profis getroffen, die für die perfekte Orchestrierung und die alltägliche Problemlösung zuständig sind. Im Gespräch mit der Transportvorbereiterin (TRAVOR) Meri Stepanoska und dem Schichtleiter Micha Diefenbacher.

Text: Karin Rechsteiner Fotos: Stefan Kubli, Fred Merz



«Mein Know-how als Rangierleiter draussen hilft mir in meinem neuen Job als Schichtleiter im Büro sehr.»

Micha Diefenbacher,
Schichtleiter

Micha Diefenbacher,
Schichtleiter

Immer auf Empfang, immer einen Schritt voraus, immer unterwegs: Das ist Micha Diefenbacher. Der 25-jährige hat am ersten September seine Stelle als Schichtleiter in Frauenfeld angetreten. In dieser Funktion überwacht er die Transporte, verantwortet deren administrative Abwicklung und ist sowohl für Kunden als auch für Mitarbeitende die erste Ansprechperson, wenn etwas mal nicht nach Plan läuft.

Bleibt eine Lokomotive stehen, hat ein Zug Verspätung, ist der Kunde mit der Ware noch nicht bereit, klingelt bei Micha Diefenbacher umgehend das Telefon. Er ist sozusagen Problemlöser

von Beruf. Diefenbacher lacht: «Mein erklärtes Ziel ist es, dass es gar nicht erst zu einem Problem kommt.» Wie das geht? Indem Diefenbacher proaktiv handelt und den Überblick behält, immer mit- und vor allem auch vorausdenkt. Ein Beispiel: Diefenbacher sieht auf dem Tagesplan, dass ein bestimmter Transport ansteht, aber die entsprechenden Wagen fehlen. Er organisiert sofort das richtige Rollmaterial. Idealerweise bekommt das betroffene Rangierteam gar nichts davon mit, dass noch vor wenigen Stunden das Material für den Transport fehlte. «Ich versuche schneller als das Team zu sein, damit die Mitarbeitenden ungestört ihre Arbeit machen können», erklärt Diefenbacher.

Genau so versuche er auch, dem Kunden so viel wie möglich abzuneh-

men. Sieht er etwa einen verspäteten Zug, ruft er den Kunden direkt an, noch bevor das System den Kunden automatisch benachrichtigen würde.

Die Schichtleiter sind von Montag bis Freitag während 24 Stunden im Einsatz und arbeiten jeweils in drei verschiedenen Schichten. Wurde diese Organisation vorher zentral in St. Gallen gemacht, dezentralisierte Cargo diese Funktion in diesem Herbst. In der Region Ostschweiz sind nun an fünf verschiedenen Standorten Schichtleiter im Einsatz. «Es ist wichtig, im persönlichen Kontakt mit den Kunden und dem Rangier- und Lokführerteam zu sein», sagt Diefenbacher. Er war selbst bis zu seinem Stellenwechsel als Rangierleiter draussen im Einsatz. «Diese Erfahrung hilft mir enorm.»



Denn so kenne er die Rangierabläufe und seine Bahnhöfe Frauenfeld, Sulgen und Schaffhausen ganz genau. Er ist seinen Kunden und den Teams damit ein Ansprechpartner auf Augenhöhe.

Respekt hat er vor der Personalplanung. Denn zwischen 17 Uhr abends und 7 Uhr morgens ist der Schichtleiter dafür verantwortlich, Ersatz zu suchen, wenn jemand ausfällt. Und natürlich gebe es auch im direkten Kundenkontakt Herausforderungen. «Ruft mich der Kunde aufgebracht an, weil wir beispielsweise die beladenen Wagen zu spät abholen, muss ich einen kühlen Kopf bewahren», sagt Diefenbacher. Es sei wichtig, den Kunden Verständnis entgegenzubringen und so schnell wie möglich Lösungen zu finden. Und was ist eigentlich, wenn es rundläuft? Hat

er dann nichts zu tun? Micha Diefenbacher überlegt kurz und lacht dann laut: «Es gibt immer etwas zu tun, und das nächste Problem lässt meist nicht lang auf sich warten.» Wer nun denkt, dass es Micha Diefenbacher bei diesem anspruchsvollen Job privat ruhig angehe, der irrt. Er widmet jede freie Minute seiner grossen Leidenschaft: der Produktion von elektronischer Musik.

Meri Stepanoska, Transportvorbereiterin

Meri Stepanoska hatte nach sechs Jahren bei SBB Cargo am 1. September erneut ihren ersten Arbeitstag bei Cargo. Und zwar in ihrem neuen Job als Transportvorbereiterin (TRAVOR). Aufgeregt war sie nicht. «Wir wurden auf unsere neue Funktion gut vorbereitet», sagt Stepanoska. Denn genauso wie der Posten des Schichtleiters wurde auch die Rolle der Transportvorbereitung neu definiert und dezentralisiert. Cargo stellte im Vorfeld ein interdisziplinäres Team zusammen, um offene Fragen zu klären und sicherzustellen, dass alle gut informiert in ihren neuen Funktionen starten konnten.

«Bei SBB Cargo werde ich gefördert und gefordert, ich lerne immer etwas Neues dazu.»

Meri Stepanoska,
Transportvorbereiterin



Als Transportvorbereiterin erstellt Meri Stepanoska die Jahresplanung für das Rangierpersonal sowie die Lokführer und passt diese entsprechend den unterjährigen Änderungen laufend an. Sie plant darüber hinaus auch den Einsatz der einzelnen Lokomotiven, bucht die Trassen, koordiniert die regelmässigen Transporte ebenso wie die Spezialtransporte. Dazu gehören etwa Transporte von Baumaschinen, vom Militär oder vom Circus Knie. Und natürlich weiss Meri Stepanoska auch, wann und wo es Bauarbeiten gibt, und plant sie entsprechend ein.

Meri Stepanoska arbeitet bereits seit 2014 bei SBB Cargo. Sie machte eine Ausbildung als Kauffrau öffentlicher Verkehr und stand anschliessend als Disponentin in Basel und Olten im Ein-

satz. Dabei sammelte Meri Stepanoska nicht nur wertvolle Berufserfahrung, sondern lernte auch Deutsch und Italienisch, da alle Sprachregionen der Schweiz in der Zentrale vertreten sind. Denn die 25-jährige kommt aus der Romandie, und dahin zog es sie 2016 auch wieder zurück. Sie startete in Lausanne-Triage als ORS-Mitarbeiterin (operative Rangiersteuerung) und betreute das operative Tagesgeschäft. Nebenher begleitete sie die Lehrlinge in der Ausbildung zum Fachmann/-frau öffentlicher Verkehr EFZ und betreute als Expertin deren Abschlussprüfungen.

Und jetzt ist sie seit Kurzem als Transportvorbereiterin in Genf-La Praille im Einsatz. Was braucht es, um solch komplexe Pläne erstellen zu können? Meri Stepanoska lacht: «Gute Organi-

sation und Vorstellungsvermögen.» In ihrem Job benötigt sie aber auch Ausdauer und ein grosses Mass an Flexibilität. Denn trotz der teilweise langfristigen Planung muss sie auf aktuelle Geschehnisse schnell reagieren, bei Ausfällen von Mitarbeitenden Ersatz suchen. Gibt es Aufgaben vor denen sie Respekt hat? «Das Erstellen der Jahresplanung ist neu für mich», sagt sie. Sie werde aber in ihrem ersten Jahr von einem erfahrenen Arbeitskollegen unterstützt und eng begleitet. «Ich bin zuversichtlich, dass ich schnell lerne und auch diese grosse Planung bald beherrsche.»



Pünktlich ins neue Zeitalter

Schneller, effizienter, zuverlässiger: Mit der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (Neat) bricht Mitte Dezember 2020 ein neues Zeitalter im europäischen Schienengüterverkehr an. Die Schweiz nimmt den Ceneri-Basistunnel und den Vier-Meter-Korridor pünktlich in Betrieb, doch international wird noch gebaut. Was heisst das für die Kunden von SBB Cargo?

Text: Michelle Russi

Der Weg bis zur Vollendung der Neat wird nicht einfacher werden. Es liegt ein Auftrag des Volkes vor. Wir lassen uns nicht bremsen.» Diese Worte richtet der damalige Bundesrat Adolf Ogi an die Teilnehmer an einer Sitzung im Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement in Bern. Es ist der 7. Oktober 1992. Zehn Tage zuvor, am 27. September 1992, hat die Schweizer Bevölkerung dem Bau der Neat zugestimmt. 64 Prozent sagten Ja zu den drei Basistunneln am Lötschberg, am Gotthard und am Ceneri – und damit zur Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs auf die Schiene.

28 Jahre später. Der Ceneri-Basistunnel wird offiziell eröffnet. Er geht von der Erbauerin, der AlpTransit Gotthard AG, an die SBB über. Es ist der 4. September 2020. Noch rund drei Monate, dann rollen fahrplanmässige Personen- und Güterzüge durch das 15,4 Kilometer lange und 3,6 Milliarden teure Bauwerk. Und mit der Inbetriebnahme des Ceneri Mitte Dezember 2020 ist auch die Neat Realität.

Die drei Neat-Basistunnel

	Lötschberg	Gotthard	Ceneri
Länge	34,6 km	57,1 km	15,4 km
Nordportal	Frutigen BE	Erstfeld UR	Camorino TI
Südportal	Raron VS	Bodio TI	Vezia TI
Ausbruch Hauptrohre ab	September 2000	November 2002	März 2010
Inbetrieb- nahme	2007	2016	2020
Baukosten Preisstand 1998 ¹ effektiv ²	4,3 Mrd. CHF 5,3 Mrd. CHF	9,4 Mrd. CHF 12,2 Mrd. CHF	2,8 Mrd. CHF 3,6 Mrd. CHF
Tunnel- kapazität/Tag	80 Güterzüge 50 Personenzüge	260 Güterzüge 65 Personenzüge	170 Güterzüge 180 Personenzüge

¹ Preisstand 1998 = exkl. Teuerung, MWST und Bauzinsen

² Preisstand effektiv = inkl. Teuerung, MWST und Bauzinsen

Quelle: Bundesamt für Verkehr: Flyer «Die Neat», 2020



Ein Moment für die Geschichtsbücher: Am 4. September 2020 schneidet Bundespräsidentin Simonetta Sommaruga das Band beim neuen Basistunnel am Ceneri durch.

Die Vorteile der Neat

Adolf Ogi hat also recht behalten: Die Schweiz liess sich nicht bremsen beim Bau der Neat – nicht einmal von der Coronavirus-Pandemie. Im Frühling 2020 musste der Testbetrieb im Ceneri-Basistunnel zwar für vier Wochen ruhen, doch der Ausfall konnte aufgeholt werden. Daniel Salzmann, Leiter Nord-Süd-Achse Gotthard bei der SBB, sagt: «Die Lage hat sich zum Glück schnell stabilisiert, und wir konnten uns wieder am ursprünglichen Zeitplan orientieren.» Neben dem Ceneri ist auch der neue Vier-Meter-Korridor für den Transport von Sattelaufliegern auf der Strecke Basel–Chiasso bzw. Basel–Luino pünktlich auf den Fahrplanwechsel 2020 fertig geworden. Die Neuerungen bringen dem nationalen und internationalen Schienengüterverkehr wesentliche Vorteile:

• Mehr Kapazität

Dem Güterverkehr stehen auf der Transitachse täglich 210 Trassen zur Verfügung. Aufgrund noch laufender Abschlussarbeiten im Gotthard-Basistunnel kann die volle Kapazität von 260 Trassen erst per Ende 2022 angeboten werden. Dennoch reicht die verfügbare Trassenkapazität aus, um die aktuelle Nachfrage zu decken.

• Zeitgewinn

Die Fahrzeit von Rotterdam nach Mailand verkürzt sich um rund zwei Stunden.

• Längere, schwerere und schnellere Züge

Ab Dezember 2020 können Güterzüge mit einer Länge von bis zu 750 Metern und einem Gewicht von bis zu 2150 Tonnen in Fahrrichtung Nord–Süd bzw. bis zu 2000 Tonnen in Fahrrichtung Süd–Nord auf der Achse verkehren. Vorerst sind die langen Züge nur auf der Strecke via Luino einsetzbar, ab Sommer 2021 voraussichtlich auch via Chiasso. Das integrale Führen von 750 Meter langen Güterzügen ist via Luino ab Ende 2022 und via Chiasso ab Ende 2023 möglich. Die Höchstgeschwindigkeit für Güterzüge beträgt in der Regel 100 Kilometer pro Stunde.

• Nachhaltigere Transporte

Nach einer Aufbauphase wird ab Ende 2022 die tägliche Kapazität auf mehr als 3000 Stellplätze für Sattelaufleger erhöht. Mit jedem per Bahn transportierten Sattelaufleger spart SBB Cargo 0,3 Tonnen CO₂ ein. Das entspricht rund 60 000 mit CO₂ gefüllten Luftballons. Bei voller Auslastung der Kapazitäten können täglich 890 Tonnen CO₂ eingespart werden.

• Höhere Zuverlässigkeit

Die internationale Zusammenarbeit wird mit dem laufenden Programm «Chance Ceneri» stetig verbessert. Ziel sind eine internationale Trassenplanung, eine bessere Koordination der Baustellen sowie optimierte Aufenthaltszeiten an den Grenzen.

Ein ganz neuer Fahrplan

Wenn der Ceneri-Basistunnel in Betrieb geht, steht noch nicht die volle Kapazität an Trassen zur Verfügung. Einerseits wird auf der Luino-Linie und im Bahnhof Gallarate noch bis Ende 2022 und im Bahnhof Chiasso bis voraussichtlich Ende 2023 gebaut. Andererseits sind im Gotthard-Basistunnel noch Abschlussarbeiten an den Sicherungsanlagen im Gang. Daniel Salzmann erklärt: «Es ist naheliegend, dass die Kapazitäten im Gotthard und im Ceneri nicht von Anfang an ausgereizt sind. Beides sind Jahrhundertbauwerke, mit denen wir die steigende Nachfrage für viele Jahre bewältigen wollen.» Konkret erhält der Güterverkehr ab Fahrplanwechsel 2020 bis Ende 2022 alternierend vier bis fünf Trassen pro Stunde und Richtung. Im Zielkonzept sind sechs Trassen pro Stunde und Richtung im Gotthard sowie vier Trassen im Ceneri vorgesehen. Derzeit ist der Gotthard-Basistunnel zu etwa 50 Prozent ausgelastet: Täglich passieren durchschnittlich 140 Personen- und Güterzüge den Tunnel, 270 wären möglich. Rund zwei Drittel davon entfallen auf den Güterverkehr.

Beim Ceneri geht ein komplett neuer Fahrplan in Betrieb mit einer Abfolge an schnellen Fernverkehrszügen, langen und schweren Güterzügen sowie S-Bahn-Zügen. «Davor haben wir mehr Respekt als vor dem Betrieb des Tunnels selbst», sagt Salzmann. Es werde sehr anspruchsvoll, das dichte Verkehrsnetz zu koordinieren – auch, weil es international kaum vergleichbare Strecken mit einem solch heterogenen Verkehrsmix gebe. Die Herausforderung besteht darin, dass sich die unterschiedlichen Zugtypen nicht gegenseitig behindern. Während zum Beispiel der Fernverkehrszug mit bis zu 200 Stundenkilometern und ohne Zwischenhalte unterwegs ist, muss die S-Bahn nach den Haltestellen S. Antonino oder Giubiasco erst beschleunigen, bevor sie durch den Ceneri fährt. Und die schweren Güterzüge sollen möglichst ohne Stopp mit 100 Stundenkilometern durchrollen.

Internationale Verzögerungen

Nicht nur der komplexe Fahrplan, sondern auch die Situation im benachbarten Ausland ist eine Herausforderung. Weil der Ausbau der Zulaufstrecken in



Der neue Eisenbahntunnel bringt uns das Südtessin und Italien noch näher.

Italien und Deutschland andauert, ist auf gewissen Teilstrecken der Nord-Süd-Achse weiterhin mit Einschränkungen im Schienengüterverkehr zu rechnen, so etwa zwischen Basel und Karlsruhe. In Italien sollten die Zulaufstrecken

«Die Neat ist ein Jahrhundertbauwerk, das auch den Anforderungen künftiger Generationen genügen muss.»

Daniel Salzmann,
Leiter Nord-Süd-Achse Gotthard

Ende 2022 vollständig ausgebaut sein, in Deutschland dauert es länger. Stand heute werden die Zulaufstrecken im Norden mit dem Vier-Spur-Ausbau erst im Jahr 2041 fertig sein. Zuglängen bis 750 Meter sind in Deutschland voraussichtlich ab 2024 einsetzbar. Aus Schweizer Sicht ist man bereit, die vereinbarte Kapazität anzubieten, wie Daniel Salzmann sagt. Auch im Zulauf aus dem Norden und dem Süden würden die Bahnen gemeinsam versuchen, die Kapazitäten zu optimieren, damit die Nachfrage optimal abgedeckt werden kann.

Eine Flachbahn – wirklich?

Die Neue Eisenbahn-Alpen-transversale wird häufig als «Flachbahn durch die Alpen» bezeichnet. Es heisst, die Höhenunterschiede auf der Strecke seien vergleichbar mit jenen im Flachland. Laut Daniel Salzmann von der SBB trifft diese Bezeichnung nur teilweise zu: Die Strecke via Luino hat eine Maximalsteigung von 12 Promille und entspricht somit einer Flachbahn. Die Strecke via Chiasso ist streng genommen keine Flachbahn. Sie kommt unmittelbar nach Chiasso auf eine Steigung von rund 17 Promille. Für das Führen von schweren Güterzügen werden dort auch in Zukunft zwei Lokomotiven gebraucht. «Der nächste Effizienzschrift wäre es, diese Steigung mit einer passenden Massnahme zu umgehen», sagt Salzmann. Ideen gebe es zwar, doch spruchreif seien diese noch nicht.

Bereit für morgen

Bevölkerungswachstum, veränderte Kundenbedürfnisse und der Ruf nach nachhaltigen Lieferketten: Die Logistikbranche ist im Wandel. Wie sich SBB Cargo für die Zukunft rüstet, zeigt der Einblick in drei Geschäftsfelder mit Potenzial.

Text: SBB Cargo

Das Ziel ist klar: Die SBB will bis 2030 klimaneutral unterwegs sein. Bereits heute verkehren die Züge zu 90 Prozent mit Strom aus Wasserkraft. Ab 2025 sollen sie gar zu 100 Prozent mit Strom aus erneuerbaren Energiequellen fahren. Mit dieser Nachhaltigkeitsstrategie will die SBB einen aktiven Beitrag zur Energiewende in der Schweiz leisten. Die aktuelle Klimapolitik und der Druck

auf politischer Ebene spielen der Bahn – und damit auch SBB Cargo – in die Karten. Im Vergleich zur Strasse punktet die Schiene nämlich mit ökologischen Vorteilen, beispielsweise einer tieferen Belastung durch Luftschadstoffe. SBB Cargo will diese Vorteile künftig noch stärker nutzen und auf nachhaltige, klima- und ressourcenschonende Lieferketten setzen.

Ausbau im kombinierten Verkehr

Um der steigenden Nachfrage nach ökologischen Transportlösungen seitens Kunden gerecht zu werden, baut SBB Cargo seit 2012 schrittweise das Angebot im kombinierten Verkehr (KV) aus. Im Jahr 2019 beförderte SBB Cargo 118831 Behälter (Container und Sattelaufleger) mit insgesamt 98743 Wagen im KV. Das entspricht einer Nutzlast von rund 1,5 Millionen Nettotonnen. Mit dem Ende August 2020 neu eröffneten KV-Terminal in Widnau SG wird die Kapazität im Binnen-KV-Netz weiter erhöht. Aktuell stehen 16 Umschlagterminals in der ganzen Schweiz zur Verfügung, wobei SBB Cargo zehn Terminals selbst betreibt.



Mit dem KV-Terminal in Widnau verfügt SBB Cargo neben Gossau neu über einen zweiten Standort in der Ostschweiz.

Die Vorteile des kombinierten Verkehrs sind:

- Hohe Planbarkeit aufgrund getakteter Fahrpläne
- Termingerechte, zuverlässige und nachhaltige Transporte ohne Stau
- Gütertransport in der Nacht mit Zustellung am frühen Morgen
- Wahl zwischen 16 Terminals
- Entlastung der Strasse



Das 3000 Quadratmeter grosse Firmenareal der saw gruppe hat einen eigenen Bahnanschluss.



«Unsere Kernkompetenz ist die Herstellung von Betonelementen. Damit ergeben sich interessante Transportmöglichkeiten auch für unsere Produkte, und wir leisten erst noch einen Beitrag zur Verlagerung auf die Schiene.»

Marcel Schmitter,
Geschäftsführer Betonwerk & Logistik und Verkauf,
saw gruppe

«Mit Widnau erschliessen wir die Wirtschaftsregion Rheintal und die Region Vorarlberg auf der Schiene und erreichen über Basel den Anschluss an die internationalen Verbindungen in Richtung der grossen Seehäfen in Deutschland, Holland und Belgien oder über die Nord-Süd-Achse in Richtung Italien.»

Bruno Fischer,
Leiter Kombiniertes Verkehr,
SBB Cargo





Erfolgreiche Eröffnung trotz ungewöhnlicher Umstände: Der neue KV-Terminal ist seit August 2020 in Betrieb.



Auf einem Rundgang durch das Firmengelände konnten sich die Besucherinnen und Besucher ein Bild von den Arbeiten der saw gruppe machen.

«Wir sind bestrebt, den Bahnverkehr zu erweitern.»

Michael Sieber, Leiter Ressourcen und Infrastruktur, Sieber Transport AG



Der neue KV-Terminal in Widnau steht auf dem Firmengelände der saw gruppe, eines auf die Produktion von Betonelementen spezialisierten Familienunternehmens mit eigenem Bahnanschluss. Marcel Schmitter, Geschäftsführer Betonwerk & Logistik und Verkauf, sagt: «Unsere Kernkompetenz ist die Herstellung von Betonelementen. Damit ergeben sich interessante Transportmöglichkeiten auch für unsere Produkte, und wir leisten erst noch einen Beitrag bei der Verlagerung auf die Schiene.» Zu den ersten Kunden in Widnau gehört die Sieber Transport AG. Der kombinierte Verkehr rechnet sich für das Transportunternehmen, wie Michael Sieber, Leiter Ressourcen und Infrastruktur, betont. «Wir gewinnen dadurch an Flexibilität und Geschwindigkeit.» Ausserdem spiele die Nachhaltigkeit bei Sieber Transport eine wichtige Rolle, und man wolle entlang der Lieferkette einen Beitrag dazu leisten.

Für SBB Cargo ist die Zusammenarbeit mit saw ebenfalls ein Glücksfall, denn das Bahnunternehmen hatte schon länger nach einem neuen Standort für einen neuen KV-Terminal in der Ostschweiz gesucht. Entsprechend

zufrieden ist Bruno Fischer, Leiter Kombiniertes Verkehr, mit dem neuen Partner: «Mit der saw gruppe konnten wir einen idealen Partner finden – die Zusammenarbeit war sehr eng und stets zielgerichtet.» Einen grossen Vorteil sieht Fischer in der Erschliessung der Wirtschaftsregionen Rheintal und Voralberg sowie in der Anbindung an die grossen Seehäfen in Nordeuropa.

Mehr Fokus auf die Baulogistik

Die Bau- und Entsorgungslogistik stellt ein zunehmend wichtiges Geschäftsfeld für SBB Cargo dar. Um die eigene Positionierung in diesen Bereichen zu stärken, setzt das Unternehmen neu eine eigens geschaffene Abteilung ein. Das Ziel ist, ab 2021 auf die schweizweiten Grossbauprojekte zu fokussieren, neue Kunden zu gewinnen und Potenziale in der Entsorgung zu eruieren. Im Zeithorizont bis 2035 haben die Verantwortlichen bereits gegen 50 Bauprojekte ins Auge gefasst. Für das Jahr 2021 steht das Projekt «Sicherheitsstollen Kerenzberg» im Vordergrund. SBB Cargo liefert im Auftrag der Rail Cargo Austria (RCA) rund 70 Ganzzüge mit



So geht moderne, urbane Entsorgung: Mitten in der Stadt Zürich, unweit des Prime Towers, betreibt die Debag AG Zürich seit 2018 einen Entsorgungshub mit direkter Anbindung an die Schiene.



Betonelementen nach Weesen SG. Vor Ort verantwortet SBB Cargo zudem den Umschlag auf den LKW. Die Betonelemente stammen von einem österreichischen Unternehmen, das seine Produkte zum ersten Mal überhaupt per Bahn in die Schweiz liefert.

Ein weiteres Vorhaben, das die neue Business Unit ebenfalls ab 2021 beschäftigen wird, ist der Aushubtransport für die Westschweizer Strassenbaufirma Colas Suisse. Nach einer intensiven Testphase im Sommer und Herbst 2020 ist geplant, dass SBB Cargo künftig jährlich bis zu 100 000 Tonnen Aushubmaterial zwischen Ville-neuve VD und Vernier GE abtransportiert. Parallel zu diesen beiden Projekten laufen die Vorbereitungen für weitere Grossbauprojekte – beispielsweise für den Bau der zweiten Strassenröhre im Gotthardtunnel sowie für den Bau des Umfahrungstunnels bei Le Locle im Kanton Neuenburg.

Lösungen für die Recyclingbranche

Mit den steigenden Bevölkerungszahlen nimmt hierzulande auch die Bedeutung von Recyclingmöglichkeiten zu.

Denn: Wo mehr Menschen leben, wird mehr konsumiert, und es entstehen mehr Abfälle. Gemeinsam mit Partnern ist SBB Cargo bemüht, das Netz an Entsorgungshubs in der Schweiz auszubauen, geeignete Bahnanschlüsse für Entsorgungs- und Recyclingströme zu schaffen und umweltfreundliche Lösungen in der City-Logistik zu erarbeiten. Ausserdem unterstützt SBB Cargo ihre Kunden zunehmend mit Logistikkonzepten in der Kreislaufwirtschaft, damit Zement, Altglas, Altpapier und weitere Materialien für den Wiedergebrauch aufbereitet werden können.

Ein gutes Beispiel ist der Entsorgungshub der Debag AG Zürich mitten in der Stadt Zürich: Seit 2018 werden dort Bauabfälle, Altglas und Papier zentral gesammelt, sortiert, verarbeitet und anschliessend umweltfreundlich per Bahn zum Endabnehmer transportiert. SBB Cargo richtet sich mit solchen Logistikkonzepten nicht nur an Unternehmen aus der verarbeitenden Industrie, sondern auch an Gemeinden und Kantone.

Das sind die Vorteile einer Entsorgungslogistik mit direktem Bahnanschluss:

- Ökologisch, weil zentral und verkehrsgünstig gelegen
- Zuverlässig und verbindlich, weil das Staurisiko entfällt
- Einfach, weil die operative Abwicklung über eine einzige Stelle geschieht



SBB CFF FFS Cargo

Drei Partner, ein Ziel: nachhaltige Entsorgung.

Die Partner Debag Spross, ACTS und SBB Cargo engagieren sich gemeinsam für eine umweltfreundliche Kreislaufwirtschaft im Bereich Recycling/Entsorgung sowie Transport.

www.sbbcargo.com/entsorgung

