

# cargo

Das Logistikmagazin von SBB Cargo

1 | 11



**Umfassend...** 4  
... lebt SBB Cargo ihre Sicherheitskultur.

**Gefährlich...** 8  
... sind die Güter, sicher ist ihr Transport.

**Erfolgreich...** 12  
... startet SBB Cargo International.

**Rasant...** 16  
... und doch sicher sind Russis Pisten.



## Bild der Saison.

### Bildschirmschoner: jetzt downloaden.

Sperrige Güter stellen besondere Anforderungen an die Sicherheit. Schert ein Baumstamm beim Verlad aus, kann er vorbeifahrende Züge auf dem Nachbargleis gefährden. SBB Cargo hat deshalb spezielle Holzverladebahnhöfe definiert und führt mit den Kunden Sicherheitsworkshops durch. Im Bild: Holzverlad in Brig, Kanton Wallis.

Entdecken Sie die virtuelle Transportreise durch die Bildwelten dieses Magazins – als Bildschirmschoner.

Einfach auf Ihren Computer laden. Wir wünschen Ihnen viel Vergnügen!





## Die Sicherheit leben.

Liebe Leserin, lieber Leser

Für uns ist es schon fast selbstverständlich: Täglich rollen die Züge von SBB Cargo sicher von A nach B. Hinter dieser Selbstverständlichkeit stecken – wie so oft bei hoher Kunst – harte Arbeit und ein uneingeschränktes Bekenntnis: Sicherheit als wichtigster Bestandteil der Unternehmenskultur.

Gerade weil SBB Cargo innerhalb des Schienenverkehrs eine grosse Verantwortung trägt, ist Sicherheit für uns ein zentraler Faktor: Jährlich transportieren unsere Züge über 10 Millionen Tonnen Gefahrgüter. Dabei darf nichts dem Zufall überlassen werden, weshalb das Thema Sicherheit unabhängig von der Unternehmensebene immer zuoberst auf der Prioritätenliste steht.

Nicolas Cedraschi, Sicherheitschef bei SBB Cargo, verfolgt dabei zwei Ziele, wie er im Interview mit dem SBB Cargo Magazin sagt: Zum einen soll jede Mitarbeiterin und jeder Mitarbeiter nach der Arbeit wieder gesund nach Hause gehen. Und zum anderen sollen die Züge ohne Zwischenfälle ankommen.

Modernes Sicherheitsmanagement basiert auf der Analyse und dem Umgang mit Risiken. Entscheidend ist, von einem reaktiven zu einem präventiven Umgang mit Gefahr zu finden. Denn Sicherheit ist keine Selbstverständlichkeit, sondern harte Disziplin. Daran arbeiten wir zum Vorteil für unsere Kunden, unsere Mitarbeitenden und die Schweiz. Denn Sicherheit bedeutet unter dem Strich auch Nachhaltigkeit.

Nicolas Perrin  
CEO SBB Cargo

## Inhalt.

- 4 **Von unten bis ganz oben.**  
Sicherheit zählt im ganzen Unternehmen.
- 6 **Vorausschauend.**  
«Mister Sicherheit» von SBB Cargo.
- 8 **Gefährlich – aber sicher!**  
Gefahrgüter problemlos verfrachten.
- 10 **Mit Prüferblick.**  
Da bleibt keine Schraube locker.
- 12 **Partnerschaftlich.**  
SBB Cargo International gut gestartet.
- 14 **Schotter.**  
Preise. Helpdesk. Transport Logistic.
- 16 **Russi baut.**  
Ski-Abfahrtsrennen sicher spannend machen.
- 17 **Subjektiv riskant.**  
Gastkolumne von Simone Dohle.
- 18 **Nur nicht routiniert!**  
Jonathan Sulmoni coacht Cargo-Mitarbeiter.



# Sicherheit steht an erster Stelle.

Sicherheit ist für SBB Cargo der oberste Anspruch. Damit dieser jederzeit und überall erfüllt werden kann, schult das Unternehmen alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter vom CEO bis zum Rangierarbeiter in spezifischen Sicherheitswerkstätten.

TEXT: URSULA HOMBERGER – FOTO: BERNHARD LOCHMATTER



Das Verladen von Baumstämmen ist anspruchsvoll, da die Stämme bei unsachgemässer Handhabung fahrende Züge auf Nachbargleisen gefährden würden.

Zwei grosse Poster hängen im Sitzungszimmer der Geschäftsleitung von SBB Cargo am Hauptsitz in Basel. Comicfiguren sind darauf zu sehen, eine Unfallstatistik, gezeichnete Güterzüge auf dem Weg zum Erfolg und bunte Farbsäulen: Platz für Themen, die es anzupacken gilt. Auf den Postern kleben zahlreiche Post-it-Zettel mit der Handschrift von SBB Cargo-CEO Nicolas Perrin. Was auf den ersten Blick so locker amüsant daherkommt, ist der Zugang zu einem äusserst ernstesten Thema: Das Poster ist ein Element der «Sicherheitswerkstatt» von SBB Cargo. Nicht nur in der Chefetage in Basel, sondern verteilt über die ganze Schweiz in rund hundert Büros, Sitzungs- und Teamzimmern hängen die Poster, jeweils mit anderen Zetteln beklebt, die

andere Handschriften tragen, andere Probleme und Massnahmen auflisten, je nach Tätigkeitsfeld des jeweiligen Teams. Gemeinsam ist allen jedoch das Ziel: Erhöhung der Sicherheit, Verhinderung von Unfällen (siehe auch Seite 18).

### Gelebte Sicherheitskultur.

Die Sicherheitswerkstätten beweisen, wie zentral dieses Thema für SBB Cargo ist. Und sie verdeutlichen eindrücklich, wie die Mitarbeitenden konzernweit in das Thema einbezogen und darin ausgebildet werden. Auf Führungsebene bedeutet die Arbeit mit den Werkstätten beispielsweise, die Umsetzung internationaler Sicherheitsrichtlinien zu diskutieren und zu

terminieren. Ein Rangierteam wiederum identifiziert eine gefährliche Arbeitssituation und beschliesst Massnahmen zu deren Beseitigung. «Im Zentrum steht stets dieselbe Aussage, nämlich «Sicherheit beginnt bei mir», und diese Haltung muss sich durch die ganze Hierarchie ziehen», sagt Nicolas Cedraschi, Leiter Sicherheit bei SBB Cargo.

Die gelebte Sicherheitskultur zeitigt in Bezug auf die Arbeitsunfälle bereits deutliche Erfolge: Seit dem Jahr 1994 konnten diese Ereignisse um zwei Drittel gesenkt werden, sodass sie heute bei jährlich drei pro hundert Mitarbeitenden liegen. «Das sind noch drei zu viel», sagt Nicolas Cedraschi, «und um diese Zahl gegen >

null zu senken, bedürfte es eines Quantensprungs. Im Rahmen der Sicherheitswerkstätten arbeiten wir an diesem Quantensprung.»

### Das oberste Qualitätsmerkmal.

Weit stärker als die Arbeitssicherheit steht die Betriebssicherheit im Bewusstsein von Öffentlichkeit und Kunden. Ob ein Zug sicher vom Absender zum Empfänger gelangt, gilt als oberstes Qualitätsmerkmal einer Güterbahn. Entsprechend stark beeinflussen betriebliche Sicherheitsmassnahmen den Alltag von SBB Cargo. Diese Massnahmen setzen bereits lange vor der Abfahrt eines Zuges ein, nämlich mit der sorgfältigen Wartung des Rollmaterials. Die Wartung ist der Grundstein dafür, dass es auf der Schiene nicht zu Zwischenfällen kommt. SBB Cargo hat als erstes europäisches Eisenbahnunternehmen die Zertifizierung als Entity in Charge of Maintenance (ECM) erhalten. Ein ECM-Unternehmen verpflichtet sich, seine Wagen gemäss einem Instandhaltungsplan und geltenden internationalen Richtlinien zu warten.

Seit Jahresbeginn 2011 dürfen auf dem europäischen Schienennetz nur noch Wagen verkehren, die einer ECM-zertifizierten Stelle zugewie-

sen sind und deren korrekter Unterhalt dadurch sichergestellt ist. «Die Übernahme von Bahnwagen Dritter ist eine der Nahtstellen, auf die wir ein besonderes Augenmerk richten, denn an solchen Stellen kann Unsicherheit in unser System eindringen», sagt Cedraschi. «ECM ist daher eine wichtige netzübergreifende Massnahme im Umgang mit Risiken. Das heisst auch, dass wir aufgrund der Erkenntnisse aus einem Ereignis nicht nur direkt auf den Unterhalt unserer eigenen Wagen einwirken können, sondern wir haben in den ECM-Stellen anderer Unternehmen geeignete Ansprechpartner.»

### Sicher beladen – sicher fahren.

Ebenso wichtig wie einwandfreies Rollmaterial sind korrekt beladene und gesicherte Wagen. Deshalb werden die Kunden von SBB Cargo bereits anlässlich des Verkaufsgesprächs auf die entsprechenden Verladerichtlinien aufmerksam gemacht. Mit der Unterzeichnung der allgemeinen Geschäftsbedingungen verpflichten sie sich, jene zu befolgen. Dabei geht es sowohl um den Belad der Wagen wie auch um die Sicherung für den Transport. Das Verladen langer Güter – beispielsweise von Baumstämmen – ist besonders heikel, weil diese ausschwenken

und ins Profil von Nachbargleisen hineinragen könnten.

SBB Cargo hat deshalb spezielle Holzverladebahnhöfe definiert. Meistens sind das solche, die über einen genügend grossen Gleisabstand verfügen. Wo der Sicherheitsabstand nicht gewährleistet ist, das hohe Aufkommen von langen Gütern den Betrieb eines Verladepunkts

Im Zentrum steht stets dieselbe Aussage:  
«Sicherheit beginnt bei mir.»

Nicolas Cedraschi

dennoch erfordert, schützen im Verladebereich Gitternetze die durchfahrenden Züge.

«Holz wird grösstenteils von Stammkunden verladen, deren Transporteure mit unseren Sicherheitsrichtlinien vertraut sind und über viel Routine verfügen», erklärt Heinz Frauchiger, Kundenberater für die Branche Holz bei SBB Cargo. Dennoch werden mit den Kunden und ihren Transporteuren regelmässig Workshops

## Von einem reaktiven zu einem präventiven Umgang mit Gefahr finden.

Nicolas Cedraschi ist «Mister Sicherheit» bei SBB Cargo. Mit dem Willen, jeden Unfall zu verhindern, und der Überzeugung, dass man einem möglichen Ereignis zuvorkommen muss, begegnet er den vielfältigen Gefahren, die im Alltag einer Güterbahn lauern.

INTERVIEW: URSULA HOMBERGER – FOTO: GIAN VAITL



durchgeführt, um ihnen geltende Richtlinien in Erinnerung zu rufen oder sie mit neuen vertraut zu machen. Ausserdem stehen ihnen im Internet alle nötigen Verhaltensregeln für den sicheren Umschlag von Gütern zur Verfügung.

Ungeachtet all dieser Massnahmen vor der Abfahrt gilt jedoch: Kein Zug fährt los, ehe er von einem technischen Kontrolleur von SBB Cargo überprüft und freigegeben wurde (siehe auch Seite 10). Sobald er grünes Licht erhält, ist die Division SBB Infrastruktur zuständig für die Sicherheit der streckenseitigen Anlagen und der Betriebsführung.

### ... Kontrolle ist besser.

Kontrollen sind bei SBB Cargo nicht nur für den einzelnen Güterzug, sondern für das gesamte Unternehmen an der Tagesordnung. So untersuchen und bewerten interne Sicherheitsspezialisten im Rahmen von Audits kontinuierlich ganze Arbeitsprozesse hinsichtlich der Erfüllung von Anforderungen und Richtlinien, etwa bei der Zusammenstellung oder der Abfertigung von Zügen.

Als externe Kontrollinstanz schliesslich fungiert das Bundesamt für Verkehr (BAV). Bei so-



Witzige Aufbereitung, ernstes Thema: Sicherheitswerkstatt SBB Cargo.

nannten Betriebskontrollen hält es Güterzüge an und überprüft – analog einer Lastwagenkontrolle auf der Autobahn – ihre Fahrtüchtigkeit und ihre Papiere. Im Rahmen der jährlichen Sicherheitsüberwachung führt auch das BAV bei SBB Cargo Audits durch – von der Führung bis hinaus in die Fläche zum Rangierarbeiter. Zusammen mit den Massnahmen und Kontrollen von SBB Cargo ergibt sich so ein engmaschiges Sicherheitsnetz, das die Risiken, die das Betreiben eines Bahnunternehmens mit sich bringt, so weit wie möglich reduziert. ■

### Neue Stabsabteilung QSU.

Auf den 1. Januar 2011 hat SBB Cargo die neue Stabsabteilung Qualität, Sicherheit, Umwelt (QSU) geschaffen, die direkt dem CEO rapportiert. Die Stelle bündelt die Kräfte der zuvor auf verschiedene Zentralbereiche verteilten Abteilungen. Dadurch werden die Informationsflüsse zwischen den drei eng ineinander verzahnten Themen verbessert und die Fachführung gestärkt. Die Leitung der Stabsabteilung QSU hat Beat Gutzwiller übernommen, der bisherige Leiter Audit.

#### Herr Cedraschi, haben Sie ein «Sicherheitsgen»?

Die Sicherheit der Mitarbeitenden, der Kunden und der Bevölkerung liegt mir sehr am Herzen. Ein Gen dafür habe ich jedoch nicht (lacht). Mich fasziniert die analytische Herausforderung, denn das Thema Sicherheit zieht sich quer durch die ganze SBB Cargo, und dies erfordert ein vernetztes Denken.

#### Wie wird man Sicherheitsverantwortlicher?

Neben einer höheren technischen Ausbildung sollte man Führungsqualitäten, Erfahrung im Qualitätsmanagement und einen soliden Hintergrund im spezifischen Tätigkeitsbereich – in meinem Fall die Bahn – mitbringen. Ich bin Elektroingenieur und habe bei

zweitens wollen wir unsere Züge sicher von A nach B bringen. Das wollen wir erreichen, indem wir Sicherheit zu unserer Kultur, zu einem übergeordneten Thema machen. Das heisst, dass Sicherheit an jedem Meeting zuoberst auf der Prioritätenliste stehen muss, egal auf welcher Unternehmensebene dieses Meeting stattfindet; egal, ob es um eine Gefahrenquelle auf einem Rangierbahnhof oder um einen strategischen Entscheid geht. Das Sicherheitsdenken muss also ganz oben einsetzen. Sicherheit heisst natürlich auch Ausbildung; in unseren Sicherheitswerkstätten, die auf allen Ebenen der Division Güterverkehr stattfinden, wird das Personal für das Thema Sicherheit im Team sensibilisiert und im Umgang damit geschult.

#### Was tut SBB Cargo für die Prävention?

Für die Prävention ganz wesentlich ist es, Ereignisse zu analysieren und daraus zu lernen. Nicht nur jedes Ereignis, sondern auch jedes Beinahe-Ereignis wird bei uns nach derselben Methodik analysiert. Gerade die Auswertung von Beinahe-Zwischenfällen hat einen hohen präventiven Wert. Eine solche Analyse kann je nach Schweregrad sehr weite Kreise ziehen, zum Beispiel bis hin zur Abteilung Human Resources und zur Frage, worauf bei der Personalrekrutierung vermehrt geachtet werden muss. Aus den Ergebnissen werden Massnahmen abgeleitet, umgesetzt und schliesslich von unseren Sicherheitsfachleuten auf ihre Wirksamkeit hin überprüft.

Natürlich haben auch externe Ereignisse auf uns einen Einfluss. Nach der Entgleisung eines Güterzugs und der Explosion von zwei Gastankwagen im italienischen Viareggio im Jahr 2009 haben wir unsere Systeme auf die Schwachstellen hin durchleuchtet, die zu einem

solchen Unglück führen konnten. Unterdessen haben wir die Achsen unserer Wagen überprüft und führen neue Verfahren zu deren Kontrolle ein.

#### Ist es für eine Güterbahn nicht ein Ding der Unmöglichkeit, alle Risiken im Griff zu haben?

Das ist in der Tat anspruchsvoll. Wir sind uns bewusst, dass in unserem Geschäft Risiken bestehen. Selbst wenn wir sie theoretisch alle in den Griff bekommen sollten, ist es letztlich immer der Mensch, der Fehler machen kann. Modernes Sicherheitsmanagement basiert auf der Analyse dieser Risiken und dem Umgang mit ihnen. Dies ist wesentlich schwieriger als der Umgang mit einem Ereignis: Ein Unfall, der sich tatsächlich ereignet hat, liefert ganz konkrete Anhaltspunkte, während das Risiko stets abstrakt bleibt. Genau darin liegt meine Aufgabe als Sicherheitsverantwortlicher: das Management dahin zu führen, wo es sich der Risiken bewusst wird, die Verantwortung übernimmt und in geeignete Massnahmen zur Reduktion der Risiken investiert. Die Kunst besteht darin, von einem reaktiven zu einem präventiven Umgang mit Gefahr zu finden.

## Das Thema Sicherheit zieht sich quer durch die ganze SBB Cargo.

Nicolas Cedraschi

SBB Infrastruktur gearbeitet, wo ich an der Einführung des Europäischen Zugsicherungssystems ETCS beteiligt war; das Thema Sicherheit spielte da bereits eine zentrale Rolle. Seit zwei Jahren bin ich bei SBB Cargo für den Bereich Sicherheit verantwortlich.

#### Wie packen Sie das weitläufige Thema Sicherheit an?

Wir wollen primär zwei Dinge: Erstens soll jeder Mitarbeitende abends gesund nach Hause gehen, und

### Zur Person.

Nicolas Cedraschi, 35, ist seit zwei Jahren Leiter Sicherheit bei SBB Cargo. Er lebt mit seiner Frau, einem zwei- und einem vierjährigen Sohn in Muttenz bei Basel.



# Gefährliche Fracht sicher verfrachten.

SBB Cargo transportiert jährlich mehr als 10 Millionen Tonnen Gefahrgüter. Über 70 Prozent davon sind brennbare Flüssigkeiten wie Benzin, Heizöl und Kerosin. Je nahtloser die Sicherungssysteme von Befüllern, Entladern und Beförderern ineinandergreifen, desto kleiner ist das Risiko.

TEXT: BERNHARD RAOS – FOTO: SBB CARGO



## MARKTNEWS

## Lärmsanierung der Güterwagen abgeschlossen.

Im vergangenen Dezember wurde die Lärmsanierung der Güterwagen abgeschlossen: Seit 2005 hat SBB Cargo 5492 Wagen saniert und unter anderem die Bremszylinder ersetzt und die Gussbremsklötze durch K-Sohlen (siehe «Frage» unten) ersetzt. Neue Wagen wurden nur lärmarm beschafft. Nach dem Abschluss dieses Programms sind 85 Prozent aller Cargo-Wagen lärmsaniert; die übrigen 15 Prozent werden in den nächsten Jahren ausser Betrieb genommen. Damit ist SBB Cargo in Europa in diesem Bereich Spitzenreiterin.



Foto: Alain D. Beilliat

## Was ist eine K-Sohle?



Fahrende Güterwagen machen vor allem deshalb Lärm, weil ihre Räder nicht völlig rund sind. Kleine und kleinste Unebenheiten werden zum grössten Teil verursacht von den herkömmlichen Bremsklötzen aus Guss, die beim Bremsen die Laufflächen aufrauen. Anders ist dies mit Bremsklötzen aus Kunststoff-Verbundstoff, sogenannten K-Sohlen: Diese schonen die Laufflächen und vermindern den Lärm um bis zu 10 Dezibel, was einer Halbierung der Lautstärke entspricht.

Auf diese Bilanz ist Klaus Hill stolz. Der Gefahr- gutbeauftragte von SBB Cargo musste in den letzten fünf Jahren nur einen Unfall auswerten, der die definierten Schwellenwerte überstieg. Beim registrierten Ereignis traten in einem Tanklager im Thurgau einige hundert Liter Heizöl aus: «Der Unfall kann sich so nicht wiederholen. Im Tanklager wurde eine technische Einrichtung installiert, die dies verhindert. Zudem haben wir die Kommunikation zwischen Befüller und Beförderer verbessert.» Auch schwere Person unfälle gab es bei Gefahrguttransporten von SBB Cargo seit 2005 keine.

Hill kennt das Business. Der studierte Umweltschutztechniker war Gefahrgutbeauftragter einer Speditionsfirma, ehe er 2004 in dieselbe Funktion zu SBB Cargo wechselte. Besonders wichtig ist ihm die Schulung: «In den Manage-

## Melden die Sensoren Abweichungen, wird der Zug gestoppt.

mentsystemen, den Richtlinien und im Gesetz sind die Standards und Auflagen alle definiert und geregelt. Funktionieren kann Sicherheit aber nur, wenn sie von allen Beteiligten gelebt wird.» Papier sei bekanntlich geduldig, und gerade für Gefahrguttransporte gebe es gar viel Papier und oft lange Checklisten.

## Ein Fünftel sind Gefahrgüter.

Von den 50 Millionen Nettotonnen, die SBB Cargo 2009 transportierte, waren 22 Prozent Gefahrgüter. Mit 8 Millionen Tonnen machten brennbare Flüssigkeiten (Benzin, Diesel, Heizöl, Kerosin) den Löwenanteil aus. Chemoil, die auf den Transport von Gefahrgut spezialisierte Tochter von SBB Cargo, vermittelt hier einen Grossteil der Transportdienstleistungen über die gesamte Lieferkette.

SBB Cargo stellt die Lokomotiven und fährt die Züge, während die Waggons für Gefahrgüter meist privaten Anbietern gehören. Diese Konstellation bringt eine Schnittstelle mehr. Bei den Wagen hats auch immer wieder mal einige «Tröpfler», also undichte Wagen. Verantwortlich für die Minilecks sind weniger undichte Bodenventile oder Verschlusskappen, sondern meist Nachlässigkeiten in der Wartung. «Solche

Misstände werden mit den Kunden besprochen und behoben. Alle Beteiligten sitzen da im selben Boot», sagt Hill.

Dass sowohl der Güter- wie auch der Personenverkehr im internationalen Vergleich hohe Standards erfüllen, hängt auch mit dem flächendeckenden System der Zugskontrolleinrichtung zusammen. Dabei messen Sensoren etwa die Temperatur der Bremsen oder auch den Radstand. Werden hier Abweichungen festgestellt, wird der Zug gestoppt. Dies macht auch den Gefahrgutverkehr sicherer. ■

## Richtlinie für Gefahrguttransporte.

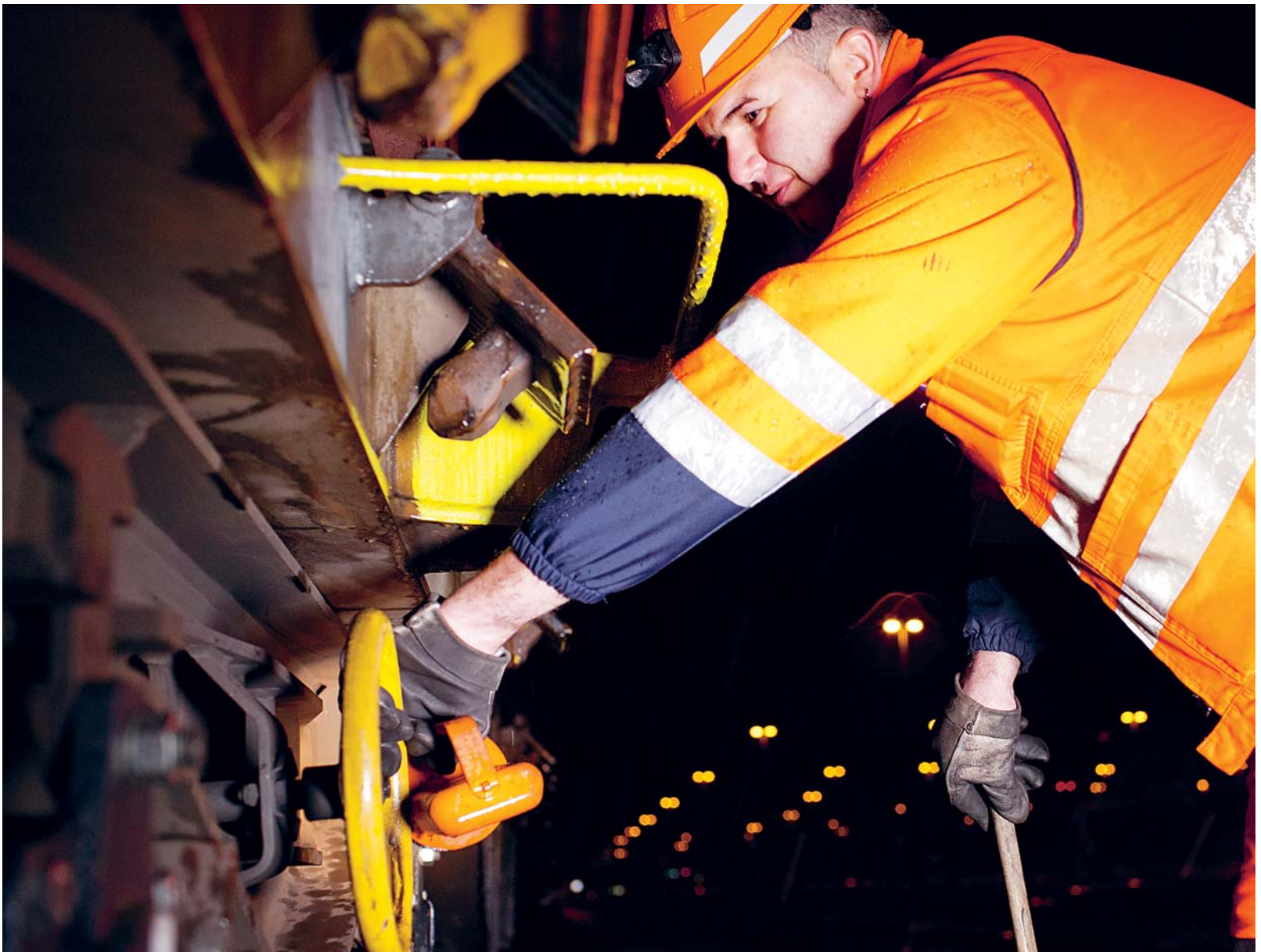
SBB Cargo hat eine Richtlinie erlassen, die von Kunden bei der Übergabe von gefährlichen Gütern zwingend einzuhalten ist. Sie gilt für Belader, Entlader und Umlader auf dem Schweizer Schienennetz und orientiert sich am entsprechenden internationalen Règlement concernant le transport international ferroviaire de marchandises dangereuses (RID). Dieses verlangt beispielsweise Gefahrgutausschlüsse – eine Reihe von Stoffen sind zur Beförderung auf der Schiene nicht zugelassen.

Zur Dienstleistung von SBB Cargo gehört nur der Transport der Güter, nicht aber das Beladen und das Befüllen sowie das Entleeren der Waggons. Die eigentliche Schnittstelle bezüglich Sicherheit ist also die Kontrolle bei der Übernahme von Gefahrgut: Mängel werden wenn möglich vor Ort behoben oder führen zu einer Intervention beim Kunden. Erst wenn die Abweichungen korrigiert sind, fährt der Gefahrguttransport los. Es gilt ein Qualitätsmanagementsystem, das nach DIN EN ISO 9001 zertifiziert ist.

Um die hohen Standards im Bereich Chemie zu erfüllen, unterzieht sich SBB Cargo seit 2003 regelmässig den Prüfungen gemäss SQAS (Safety and Quality Assessment System). In der Richtlinie von SBB Cargo sind auch die notwendigen Begleitpapiere und Gefahrgutangaben genau definiert, ebenso die Vorgaben zur Ladungssicherung.

[www.sbbcargo.com/ang\\_sicherheit](http://www.sbbcargo.com/ang_sicherheit)





## Da sitzt keine **Schraube locker.**

Bevor ein Güterzug den Rangierbahnhof Limmattal verlässt, wird jeder Wagen technisch geprüft. Einer der 29 dafür zuständigen Kontrolleure ist der 26-jährige Jordan Gajic. Cargo hat ihn bei der Abnahme eines Zuges begleitet.

TEXT: ALEXANDER SAHEB – FOTOS: GIAN VAITL

Der Rangierbahnhof Limmattal kennt keine Nachtruhe. «Zwischen 20 und 4 Uhr ist am meisten los», sagt Jordan Gajic, der als Technischer Kontrolleur Cargo (TKC) zwischen Gleisen und Zügen unterwegs ist. Der 26-jährige Luzerner arbeitete nach einer Ausbildung zum Logistikassistenten zunächst bei der SBB-Tochter Login, bevor er 2007 die acht Monate dauernde Ausbildung zum TKC absolvierte. Seitdem ist die technische Untersuchung der Güterzüge vor der Abfahrt sein Job. Gajic und seine 28 Kollegen mit gleicher Funktion sind im Rangierbahnhof Limmattal die letzte Instanz in Sachen Sicherheit. Wenn sie dem Zugverkehrsleiter im geheizten Kontrollturm ihr Okay gefunkt haben, springen die Ausfahrtsignale auf Grün.

Die meisten von Gajic kontrollierten Güterzüge haben vierzig Wagen und sind rund 700 Meter lang. Dann braucht er für seinen Kontrollgang auf beiden Zugseiten mehr als eine Stunde. Heute steht um 17.40 Uhr auf Gleis 407, mitten im Gleisfeld, ein mit 22 Wagen eher kurzer Zug

Ein verzogenes  
Wagenprofil wäre bei  
Tunnelfahrten **sehr  
gefährlich.**

bereit. «Aber egal wie lang ein Zug ist, ich überprüfe natürlich jeden einzelnen Wagen ganz genau», sagt Gajic. Nach dem Zusammenstellen der Komposition hat ein anderer Mitarbeiter die Güterwagen schon gekuppelt und die Bremskupplungsschläuche verbunden. Der Kontrolleur hängt nun den Luftdruckschlauch der Vorbrem Anlage an. Diese liefert die Druckluft, die sonst von der Lokomotive kommt, und erlaubt die Prüfung der Bremsen. Mit seinem gelben Funkgerät kann Gajic die Anlage fernbedienen. Zischend strömt Luft ein, ächzend packen die Bremssohlen zu.

Jetzt wendet sich der Kontrolleur dem ersten Wagen zu. Das ist ein mit einem gelben Grosscontainer beladener Flachwagen vom Typ Ks. Gajic nimmt die Puffer in Augenschein. Sind alle Schrauben fest, berühren sich die Puffersteller gleichmässig? Dann folgt die Ladungskontrolle. Damit der Container nicht auf dem Güterwagen herumrutscht, sichert man ihn mit Vierkanthölzern. Gajic prüft, ob diese Hölzer vorhanden und ausreichend nah am Container positioniert sind. Nun ist der vordere Radsatz



Eine Stunde für vierzig Wagen: Kontrolleur Jordan Gajic an der Arbeit.

dran. Mit einem langstieligen Hammer schlägt er an die Bremssohle und prüft, ob sie fest am Rad anliegt. Der Test verläuft zu seiner Zufriedenheit, die Bremse greift und die Bremssohlen sind nicht gerissen. Danach kontrolliert er die Feststellbremse des Wagens. In Ordnung – das gelbe Rad ist in der richtigen Stellung und die Feststellbremse ist gelöst. Anschliessend kommt der hintere Radsatz an die Reihe. Am Ende des Wagens gilt das Augenmerk des Kontrolleurs nochmals den Puffern. Und dann ist Gajic schon beim zweiten Wagen.

Nach einigen weiteren containerbeladenen Güterwagen folgen nun andere mit hohen stählerne Wänden. Überall ist deren Blech verbeult. «Mit diesen Wagen wird Stahlschrott transportiert», erklärt Gajic. Die Dellen entstehen, wenn der Kran beim Beladen den Schrott in den Wagen hineinpresst. Ganz wichtig ist, dass die Wände keine Risse haben und der ganze Wagenaufbau nicht verbogen ist. Ein verzogenes Wagenprofil wäre bei Tunnelfahrten nämlich sehr gefährlich.

«Zug 63536 ist fahrbereit!»

Entdeckt der Kontrolleur einen Defekt an einem Wagen, kommt es darauf an, ob dieser betriebsgefährlich ist oder nicht. Ist er es – etwa bei einer gebrochenen Tragfeder –, muss der Wagen sofort aus dem Verkehr gezogen und in die Werkstatt überführt werden. Andernfalls erhält der Wagen einen Aufkleber und wird nach der Fahrt repariert.

Am Zugsende prüft Gajic das Schlusslicht und schaltet es ein. Dann greift er zum Funkgerät und

löst per Fernbedienung die Vorbrem Anlage. Die Luft entweicht aus allen Bremszylindern, und beim Rückweg auf der anderen Seite des Zugs kontrolliert er sorgfältig, ob sich auch alle Bremssohlen von den Rädern gelöst haben.

Schliesslich steht Gajic wieder vorn an der Wagenkette. Er ist zufrieden. Mittlerweile ist der Lokführer eingetroffen und fährt seine rote Ae610 an die Wagen heran. Mit Druckluft der Lok erfolgt jetzt am ersten Wagen die sogenannte Zusatzbremsprobe; die Bremse wird also nochmals getestet. Dann spricht Gajic per Funk mit dem Zugverkehrsleiter. «Zug 63536 in Gleis 407 mit dem ersten Wagen Nummer 813-0 ist fahrbereit», sagt er; die Wagennummer ermöglicht dem Fahrdienstleiter eine zusätzliche Kontrolle.

Damit ist seine Arbeit an diesem Zug abgeschlossen. Kurz darauf springt das Signal vor der Lok auf Grün. Erst langsam, dann immer schneller rollen die Wagen vorbei. Schliesslich verschwindet das rote Schlusslicht blinkend im Gleisfeld. Und Jordan Gajic macht sich auf den Weg dorthin, wo sein nächster Zug zur Kontrolle bereitsteht. ■



Michail Stahlhut, CEO SBB Cargo International (links), und Frank Schuhholz, Managing Director ERS Railways, bei einem Treffen in Rotterdam.

## Erfolg für eine starke Partnerschaft.

Am 1. Januar 2011 hat SBB Cargo International, die neue Tochter von SBB Cargo und Hupac, ihre Tätigkeit aufgenommen. Das Unternehmen konnte zum Start einen grossen Erfolg verbuchen: Gegen harte Konkurrenz erhielt es den Zuschlag für einen Grossauftrag.

TEXT: STEPHAN DIETRICH – FOTO: CHRIS DE BODE

Nach elf Stunden Fahrt trifft der 550 Meter lange Containerzug aus dem holländischen Venlo kurz vor Mittag im Rangierbahnhof Muttenz ein. Gezogen wird er von einer Lokomotive der privaten ERS Railways. Für sie und ihren Lokführer ist die Fahrt hier zu Ende. Den Weitertransport nach Melzo bei Mailand übernimmt SBB Cargo International. Acht Stunden später wird die Fracht im dortigen Containerterminal ankommen.

Für SBB Cargo International hat diese neue Verbindung eine besondere Bedeutung: Es war der erste Grossauftrag, den das frisch gegründete Unternehmen (siehe Kasten) an Land ziehen

## Die Kunden bringen auch dem neuen Unternehmen Vertrauen entgegen.

Michail Stahlhut

konnte. Und das war keine Selbstverständlichkeit: «SBB Cargo International musste sich im Vorfeld der Vergabe dieses Transportpakets in mehreren Runden gegen einige andere, ebenfalls sehr leistungsfähige Interessenten für unser gesamtes Niederlande-Italien-Volumen durchsetzen», erklärt Frank Schuhholz, Managing Director von ERS Railways. «Die Ergebnisse der Ausschreibung haben uns Gewissheit gegeben, dass wir auch in Zukunft mit dem richtigen Partner zusammenarbeiten.»

Sehr zufrieden über den gewonnenen Auftrag ist natürlich Michail Stahlhut, CEO von SBB Cargo International. Für ihn ist ein Aspekt besonders wichtig: «Dieser Erfolg zeigt uns, dass die Kunden auch gegenüber dem neuen Unternehmen Vertrauen haben.»

### Langjährige Zusammenarbeit.

SBB Cargo und ERS arbeiten bereits seit mehreren Jahren zusammen. Auf den Verbindungen Rotterdam–Melzo und Rotterdam–Padua hat SBB Cargo bisher rund 1100 Güterzüge pro Jahr an der deutsch-schweizerischen Grenze übernommen und nach Italien gefahren. Mit der neuen Verbindung Venlo–Melzo sowie der Ausweitung des bereits bestehenden Korridorangebots vertiefen die beiden Unternehmen ihre gute Zusammenarbeit und weiten sie um mehr als 50 Prozent aus.

Warum fährt ERS Railways ihre Züge – wie andere international tätige Bahngesellschaften

## Ein privater Player in ganz Europa.

Die ERS Railways BV mit Sitz in Rotterdam ist ein privates Eisenbahnverkehrsunternehmen und gehört zu 100 Prozent der dänischen A.P. Møller-Mærsk-Gruppe. Sie betreibt wöchentlich hundert feste Shuttleverbindungen als Intermodaloperator. Schwerpunkte der Aktivitäten liegen in Deutschland, den Beneluxstaaten, im alpenquerenden Verkehr nach Italien sowie bei Verbindungen nach und innerhalb von Zentral- und Osteuropa wie auch innerhalb Schwedens. Das Unternehmen verfügt insgesamt über rund 850 Waggons, 10 Elektro- und 3 Diesellokomotiven für die Langstrecken und 3 Rangierlokomotiven.

auch – nicht selbst nach Italien? «Wir haben uns entschieden, nicht alle Länder in Eigenregie zu bedienen, weil wir an starke Partnerschaften glauben. Wir wollen die jeweiligen Ressourcen sinnvoll einsetzen und die jeweiligen Stärken weiter festigen», erklärt Schuhholz.

### Das Geschäft ist noch ausbaufähig.

Die Beteiligung der Hupac AG an SBB Cargo International hat aus seiner Sicht nichts verändert. «Sollten wir aber das Gefühl haben, dass es hier Interessenkonflikte gibt, werden wir dies als Grosskunde von SBB Cargo Internati-

onal auch direkt so ansprechen und auf schnelle Lösungen drängen», sagt der ERS-Railways-Chef unverblümt.

Dass ERS Railways für SBB Cargo bereits heute – und besonders mit diesem neuen, zusätzlichen Auftrag – ein bedeutender Kunde ist, weiss natürlich auch Michail Stahlhut. «Doch das Geschäft ist durchaus noch ausbaufähig», sagt er. Ähnlich sieht das Frank Schuhholz. «Wir haben, wie gesagt, mit SBB Cargo International den richtigen Partner gefunden und glauben an den Erfolg des neuen Unternehmens.» ■

## SBB Cargo International: Schlank in die Zukunft.

Per Anfang 2011 haben die SBB das alpenquerende Transitgeschäft an SBB Cargo International ausgelagert. An diesem neuen Unternehmen sind die SBB mit 75 % und der Schweizer Kombioperateur Hupac mit 25 % beteiligt. Dank schlanker Strukturen soll SBB Cargo International schnell und flexibel auf das rasch wechselnde Marktumfeld reagieren können. Derzeit werden die Geschäfte noch vom SBB Cargo-Hauptsitz in Basel geleitet, Mitte Jahr erfolgt der Umzug nach Olten. «Der Standort liegt zentral, direkt auf der strategisch wichtigen Nord-Süd-Achse und ist für die Mitarbeitenden aus verschiedenen Regionen gut erreichbar», begründet CEO Michail Stahlhut den Standortentscheid. Ausserdem erlaube der Wegzug von Basel, sich von der Muttergesellschaft ein Stück weit abzunabeln.

Vor seinem Einstieg bei SBB Cargo International sammelte der 44-jährige Stahlhut jahrelang Erfahrung im Eisenbahngüterverkehr. Zuletzt war er Geschäftsführer Technik von Arriva Deutschland. In dieser Funktion verantwortete er den Ausbau des Cargogeschäfts, die Werkstätten sowie die Infrastruktur. Vorher hatte er für eine private Firma ein Eisenbahnverkehrsunternehmen aufgebaut und bei der Railion AG den Cargobahnhof Mannheim geleitet.

## KLIPP & KLAR

### STRECKE

Venlo (NL) – Melzo (I)

### DISTANZ

960 km

### FAHRZEIT

22 Stunden

### ZUGLÄNGE

550 m

### TRANSPORTGUT

Unterschiedliche Waren in Containern, Wechselbrücken usw.

### LOKOMOTIVEN

Venlo – Basel (ERS):  
Siemens ES64F4

Basel – Chiasso  
(SBB Cargo): Re  
10/10 (Doppeltraktion)

Chiasso – Melzo  
(SBB Cargo): E 484

## SBB Cargo präsentiert sich an der **Transport Logistic**.

Vom 10. bis 13. Mai findet in München die diesjährige Transport Logistic statt. Mehr als 1700 Aussteller aus 55 Ländern präsentieren sich an der weltweit anerkannten Leitmesse für Logistik, Mobilität, IT und Supply Chain Management. Die Messe ist seit 1978 zugleich Marktplatz und Impulsgeberin und zeigt innovative, zukunftsorientierte Lösungen. Bei der letzten Durchführung, 2009, verzeichnete sie mit 1764 Ausstellern aus 55 Ländern und rund 48 000 Besuchern neue Rekordzahlen. SBB Cargo empfängt ihre Gäste wiederum auf dem Freigelände (Stand 804/1). Platz für gute Gespräche findet man jederzeit auf ihrem grosszügigen, einladenden Stand. Mehr zum Auftritt von SBB Cargo an der Transport Logistic gibt es bald auf der Homepage [www.sbbcargo.com](http://www.sbbcargo.com)



Infos über die Transport Logistic 2011 finden Sie unter [www.transportlogistic.de](http://www.transportlogistic.de)

## **Angebot:** SBB Cargo übernimmt für die umweltbewusstesten Kunden die **CO<sub>2</sub>-Kompensation**.

Wer seine Güter mit der Bahn transportiert, leistet einen wesentlichen Beitrag zum Umweltschutz. Mit einem speziellen Wettbewerb engagiert sich SBB Cargo zusammen mit der Schweizer Nonprofitstiftung myclimate für umweltschonende Transporte. Die Kunden, die 2011 in drei verschiedenen Kategorien gegenüber dem Vorjahr am meisten CO<sub>2</sub> eingespart haben, erhalten einen Preis; die Verleihung findet im Frühling 2012 statt. Der Preis besteht darin, dass SBB Cargo den Gewinnern für die neuen Transporte im Jahr 2012 die CO<sub>2</sub>-Kompensation über myclimate bezahlt.

Ab Anfang März können sich die Kunden über das Internet anmelden. Alle angemeldeten Kunden erhalten gratis und automatisch ein detailliertes Emissionsreporting für das Jahr 2010. Der übersichtliche Bericht enthält wertvolle Informationen für die Ökobilanz einer Firma und ist ein ideales Instrument für die Umweltkommunikation.





Sven Budde (DB Schenker, Projektleiter Xrail), Sassan Rabet (SBB Cargo, Deputy CEO Xrail), Günther J. Ferk (CEO Xrail S.A.), Chantal Schilter, Hartmut Schäfer, Peter Schär, Nicolas Perrin (alle SBB Cargo von links).

## Xrail mit dem Schweizer Logistikpreis ausgezeichnet.

SBB Cargo erhält den bedeutendsten Logistikpreis der Schweiz: Der Fachverband GS1 Schweiz hat Xrail am 24. November als innovative Dienstleistung mit dem Swiss Logistics Award 2010 ausgezeichnet. «Dank Xrail wird die Schiene auch für internationale Verkehre einzelner Wagen attraktiver, vor allem für umwelt- und qualitätsbewusste Kunden», hält GS1 Schweiz fest.



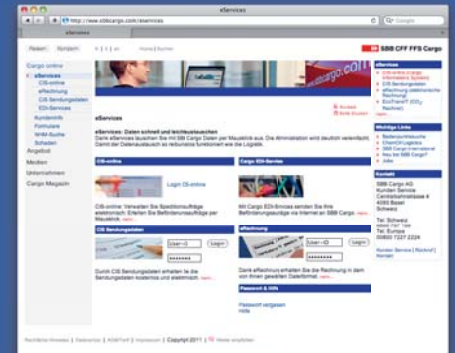
## Helpdesk für Cargo-Lokführer.

Eine neue Dienstleistung von SBB Cargo für die Lokführer erhöht die Verfügbarkeit der Lokomotiven und verkürzt die Standzeit in der Werkstatt: Ein Helpdesk am Hauptsitz in Basel ist von Montag bis Freitag von 4 bis 20.30 Uhr, ab April sogar während 24 Stunden erreichbar. Bei Problemen können die Lokführer dort anrufen und bekommen Tipps, wie sie – wenn möglich – ihr Problem beheben können. Am Helpdesk sitzen erfahrene Kollegen, die selber weiterhin zu 50 Prozent im Führer-

stand unterwegs sind. Sie unterstützen aber nicht nur die Leute an der Front, sondern sammeln auch die Meldungen zur Weiterleitung an die Werkstätten. Dank diesem System gehen rund hundert Loks pro Monat nicht mehr wie früher sofort in die Reparatur, sondern werden koordiniert in den Unterhalt geschickt. Davon profitieren auch die Werkstätten, die sich frühzeitig und gezielt auf die Reparatur vorbereiten können.

## Einfacherer Zugang zu den elektronischen Services.

eServices, die Online-Schnittstelle für die Kunden von SBB Cargo, ist neu gestaltet und übersichtlicher strukturiert worden. Unter dem Link [www.sbbcargo.com/eservices](http://www.sbbcargo.com/eservices) können Kunden und Mitarbeitende jetzt leichter auf die elektronischen Angebote zugreifen. Zurzeit sind dies die elektronische Rechnung, CIS-Sendungsdaten, CIS-online und der Austausch von Beförderungsdaten (Cargo EDI-Services). Für jedes Angebot sind alle relevanten Informationen jetzt auf einer Site übersichtlich zusammengestellt und meist mit einem Mausklick abrufbar.



[www.sbbcargo.com/eservices](http://www.sbbcargo.com/eservices)

Vor Kurzem haben zudem die Arbeiten für die vollständige Erneuerung des SBB Cargo-Hauptauftritts im Internet begonnen, im Spätherbst 2011 soll die neue Site aufgeschaltet werden. Das Ziel ist es, den Auftritt aufzufrischen und zeitgemässer zu gestalten, damit die Benutzerführung verbessert und der Zugang zu den Informationen vereinfacht wird.



## Den **Respekt** gegenüber Piste und Berg fördern.

Skirennen sind schnell und gefährlich. Wenn Pistenbauer Bernhard Russi für den Weltcup neue Abfahrtsstrecken plant, hat die Sicherheit der Fahrer für ihn höchste Priorität. Ganz ohne Risiken donnern sie jedoch nie zu Tal.

TEXT: ROBERT WILDI – ILLUSTRATION: MICHAEL MEISTER

Bernhard Russi zählt nicht mehr. Wie viele Rennstrecken er für den Skiweltcup schon geplant und gebaut hat, kann der Ex-Abfahrtsolympiasieger aus Andermatt nicht genau sagen. «Es waren sicher über zwei Dutzend.» Der 62-jährige Russi hat die Entwicklung des Skirennensports in den letzten Jahrzehnten wie kaum ein anderer begleitet und mitgeprägt.

Dabei ist er stets mit der Zeit gegangen. Quantensprünge bei Material und Ausrüstung sowie die enormen Fortschritte der Rennfahrer punkto Technik und Athletik haben Russis Arbeit am Berg beeinflusst. Das übergeordnete Ziel ist

geblieben: Die Strecke muss attraktiv sein und gleichzeitig den Fahrern maximale Sicherheit gewährleisten. Eine anspruchsvolle Aufgabe, bedenkt man die horrenden Geschwindigkeiten, mit denen Cuche, Janka, Défago und all die anderen heute die Hänge hinunterbetreten. Fliehkräfte müssen präzise in die Streckenführung einberechnet, Sturzzäume genau ausgemessen und Fangnetze sinnvoll angebracht werden. Der Pistenbau ist eine Wissenschaft. Jeder Fehler kann verheerende Folgen haben.

Dessen ist sich Bernhard Russi bewusst, wenn er die Planung einer Strecke in Angriff nimmt.

Er ist stets bemüht, die natürlichen Gegebenheiten am Berg – Kuppe, Schräghang oder Bodenwelle – in den Kurs zu integrieren. Damit will er die Rennstrecke einerseits anspruchsvoller, gleichzeitig aber auch sicherer machen, was für ihn kein Widerspruch ist: «Durch die technischen Schwierigkeiten werden die Fahrer stets in Bewegung gehalten und gezwungen, ihr dynamisches Gleichgewicht zu finden», erklärt er. Die Konzentration und die Aufmerksamkeit der Athleten sollen in keinem Moment des Rennens nachlassen. «Ich möchte mit einer anspruchsvollen Streckenführung den Respekt der Fahrer gegenüber Piste und Berg fördern und so ihre >



Eigenverantwortung erhöhen.» Dazu kommt ein sicherheitswirksamer Nebeneffekt: Die Fahrer drosseln vor solchen Passagen automatisch ihren Speed.

### Mit Toren bremsen.

Es erstaunt nicht, dass Russi den Bau von eher «leichten» Strecken als seine grösste Herausforderung bezeichnet: Wo keine natürlichen Hindernisse, Kanten oder Steilhänge vorhanden sind, muss er als Pistenbauer selber nachhelfen. So geschehen bei der Abfahrtsstrecke, die er für die WM 1989 im amerikanischen Vail-Beaver Creek konstruierte. Russi musste die langen Flachstücke mit künstlichen Sprüngen

Wenn es um die Sicherheit geht, kenne ich **keine Kompromisse.**

Bernhard Russi

bestücken und errichtete eine Art Halbpipeline mit vier Kurven. Das Problem dabei: «Wir hatten keine Erfahrungswerte, wie sich ein Fahrfehler in dieser künstlich errichteten Passage auswirken könnte.»

Problematisch wird es auch, wenn selbst Netze und Sturzräume nicht ausreichen, um das Verletzungsrisiko bei Stürzen genügend einzudämmen. Helfen kann hier der Kurssetzer. «Mit einer geschickten Anordnung der Tore können die Fahrer ziemlich stark heruntergebremst werden», sagt Russi.

Totale Sicherheit gibt es auf Skirennstrecken indes nicht. Stürzt ein Fahrer, müssen rasche Bergung, Versorgung sowie Notfalltransport gewährleistet sein. Dafür braucht es an Trainings- und Renntagen eine funktionierende Logistik neben der Piste. Bei Weltcuprennen werden diverse Rettungsteams mit Ärzten entlang der gesamten Strecke postiert. Landplätze für Hubschrauber sind obligatorisch. Ob ein verletzter Fahrer ins Spital geflogen oder mit dem Schlitten ins Tal gebracht wird, werde vom lokalen Rettungsteam situativ entschieden. Damit es nur in ganz seltenen Fällen überhaupt so weit kommt, scheut Russi bei der Planung von neuen Strecken keine Mühen: «Wenn es um die Sicherheit der Fahrer geht, kenne ich keine Kompromisse.» ■



Foto: Guy Perrenoud

### Risiko ist ein **subjektiver Begriff.**

*Liebe Logistikerinnen, liebe Logistiker*

*Was als Risiko gesehen wird, ist selten objektiv begründbar. Wir alle wissen, dass Flugzeuge sicherer sind als Autos, dennoch: Das mulmige Gefühl beim Start des Fliegers bleibt. Was sind demnach die Faktoren, die unsere subjektive Risikowahrnehmung beeinflussen?*

*Ein wichtiger Faktor ist die Bekanntheit eines Risikos. Das Aufkommen von Personen- und Güterzügen im 19. Jahrhundert war eine technologische Revolution. Dieser Fortschritt und die hohen Geschwindigkeiten der Dampflokomotiven lösten aber auch Ängste und Befürchtungen in der damaligen Bevölkerung aus. Zu unbekannt war das Risiko. Heute, wo Züge aus dem Alltag nicht mehr wegzudenken sind, haben dafür andere Risiken an Bedeutung gewonnen. Atom-, Nano- und Gentechnologie sind die Dampflokomotiven des 21. Jahrhunderts.*

*Risiken werden zudem eher akzeptiert, wenn wir sie freiwillig eingehen. Und je unmittelbarer und augenfälliger ein Risiko ist, desto eher fühlen wir uns bedroht. Die Folgen technischer Unfälle beispielsweise sind oft direkt sichtbar, die Folgen von Gesundheitsrisiken wie Rauchen oder Übergewicht dagegen nicht; sie treten erst verzögert ein. Auch die Konsequenzen der globalen Erwärmung werden erst in einigen Jahren deutlicher zu Tage treten. Wären sie greifbarer, so würden wir uns vermutlich viel mehr für Umweltschutz und Nachhaltigkeit einsetzen, als dies bisher der Fall ist. Die fehlende Unmittelbarkeit macht es uns leichter, unbequeme Risiken, die eigenes Handeln erfordern, zu ignorieren – mit fatalen Folgen.*

*Risiko, so lässt sich festhalten, entsteht immer erst im Auge des Betrachters. Neben einer objektiven Einschätzung von Wahrscheinlichkeit und Ausmass eines Risikos ist es daher unerlässlich, die menschliche, subjektive Komponente des Risikos zu berücksichtigen. Erst dann ist sichergestellt, dass aus Gefahren keine Katastrophen werden.*

*Simone Dohle ist Post-Doktorandin und Forschungsassistentin in der Gruppe Consumer Behavior am Institut für Umweltentscheidungen, ETH Zürich*



## Routine ist die Feindin der Sicherheit.

Jeder und jede Einzelne ist für die Sicherheit im Unternehmen mitverantwortlich. Sicherheitscoach Jonathan Sulmoni zeigt in Sicherheitswerkstätten, worauf es ankommt.

TEXT: SUSANNE WAGNER – FOTO: GIAN VAITL

Wie wichtig die Sicherheit bei der Bahn ist, weiss Jonathan Sulmoni seit seiner Kindheit in einer Bähnlerfamilie. Dass es im Gleisbereich gefährlich ist, hat er schon als kleiner Junge von seinem Vater gehört, der als Rangierangestellter arbeitete. Auch er begann seine Berufslaufbahn als Rangierarbeiter bei den SBB. An seinem ersten Arbeitstag vor über 21 Jahren hörte er von einem erfahrenen Kollegen einen Satz, den er nie vergessen wird: «Man muss vorsichtig sein auf dem Gleis. Und zwar immer, denn Routine ist die Feindin der Sicherheit.»

Inzwischen hat Sulmoni die Sicherheit zum Beruf gemacht. Als Sicherheitscoach bei SBB Cargo ist er als Berater und Begleiter bei vielen Workshops tätig. So wirkt er als Assistent auch an der Sicherheitswerkstatt mit – einem Angebot, das alle Mitarbeiter von SBB Cargo quer durch die Hierarchie, vom CEO bis zum Rangierarbeiter, in Anspruch nehmen. Initiiert wird die Sicherheitswerkstatt jeweils vom Chef eines Teams. «Das ist entscheidend, weil die Vorgesetzten den Mitarbeitern so signalisieren, wie wichtig Sicherheit ist», sagt Sulmoni.

### Fairness und Selbstverantwortung.

Ziel der halbtägigen Sicherheitswerkstatt ist, sämtliche Mitarbeiter über die Möglichkeiten und Massnahmen rund um die Arbeits- und Betriebssicherheit zu informieren. Es ist gemäss Sulmoni entscheidend, dass die Mitarbeiter stets ohne Angst vor Sanktionen zu den Vorgesetzten gehen können, um von gefährlichen Situationen oder Fehlern zu berichten. Dabei spielen Fairness und Kommunikation eine entscheidende Rolle. «Die Teams besprechen gemeinsam gefährliche Situationen, Unfälle und Beinahe-Unfälle», sagt Jonathan Sulmoni. «Die Mitarbeiter schätzen es, sich auszutauschen, Vorschläge zum Thema Sicherheit zu machen und gemeinsam Massnahmen zur Prävention zu erarbeiten.» Auch die Kontrolle, ob die beschlossenen Massnahmen umgesetzt wurden, obliegt dem Team beziehungsweise dessen Vorgesetztem. Damit wird die Selbstverantwortung betont.

**Jonathan Sulmoni, 42**, lebt mit seiner Frau und seiner kleinen Tochter im Tessiner Bleniotal. Er arbeitet seit 21 Jahren bei den SBB und SBB Cargo. Nach zehnjähriger Tätigkeit als Rangierarbeiter liess er sich für die Arbeit am Billettschalter umschulen. Zusätzlich absolvierte er die Ausbildung zum Fahrdienstleiter und arbeitete drei Jahre lang in verschiedenen Bahnhöfen im Tessin. 2003 folgte eine Ausbildung im Bereich Arbeitssicherheit bei der Unfallversicherungsanstalt Suva. Seit 2006 ist er bei SBB Cargo als Coach Sicherheit und Qualität tätig.

Als Sicherheitsexperte der Region Nord-Süd besucht Jonathan Sulmoni auch regelmässig Teams, um zu prüfen, ob die Sicherheit gewährleistet ist. Dabei kommt ihm zugute, dass er innerhalb SBB Cargo gut vernetzt ist und die Arbeit der Rangierarbeiter und Fahrdienstleiter aus eigener Erfahrung kennt.

**Die Sicherheit kontinuierlich erhöht.**

In den letzten Jahren konnte SBB Cargo die Sicherheit bei steigender Produktivität kontinuierlich erhöhen. Dass Jonathan Sulmoni dazu beigetragen hat, macht ihn stolz. «Aber wir wollten noch mehr tun für die Sicherheit. Darum haben wir 2010 die Sicherheitswerkstatt eingeführt.»

Bei der Begleitung und der Moderation von Unfallanalysen kommt Sulmonis Freude am Beobachten und Nachdenken zum Tragen. Wenn er Fakten zusammenträgt, um Ursachen eines Ereignisses zu analysieren, ist er im Element. Vielleicht liest der Sicherheitsspezialist deshalb so gerne Krimis von Henning Mankell in seiner Freizeit: «Auch wenn ich nicht arbeite – das Thema Sicherheit begleitet mich ständig.» ■



**3 Fragen.**

**Welches war Ihre erste Logistikleistung?**  
*Als Kind liebte ich es, Schlachten mit Bleisoldaten nachzuspielen. Da war Logistik ganz wichtig für das Überleben meiner «Truppen».*

**Was fällt Ihnen zum Stichwort Chaos ein?**  
*Der Strassenverkehr: Da muss ich unweigerlich an meine Heimatregion Mendrisiotto denken, die aufgrund einer wilden Raumplanung und wegen immer mehr Verkehr in den letzten Jahren zu einem wahren Chaos geworden ist.*

**Welches zusätzliche Talent hätten Sie gerne?**  
*Ich würde gerne tanzen können. Ich habe versucht, es in einem Kurs zu lernen, musste aber leider vor meinem fehlenden Talent kapitulieren.*

**Impressum.**  
 cargo 1|11. Februar 2011. Das Logistikmagazin von SBB Cargo erscheint viermal pro Jahr in Deutsch, Französisch, Italienisch. **Auflage** 20 000 Exemplare. **Redaktion** Heini Lüthy (Leitung), Martin Radtke, Martina Riser, Christoph Rytz, Matthias Widmer, Tom Schaich. **Grafik/Satz** Scholz & Friends Basel. **Litho** ExactaPro, Arlesheim. **Druck** Stämpfli AG, Bern. **Redaktionsadresse** SBB Cargo, «Redaktion Logistikmagazin cargo», 4065 Basel, Schweiz, Telefon +41 (0)43 233 88 84, Fax +41 (0)51 229 00 69 [www.sbbcargo.com/magazin](http://www.sbbcargo.com/magazin)  
 Das Copyright für dieses Magazin liegt bei SBB Cargo. Der Abdruck von Artikeln ist unter Quellenangaben erlaubt. Bitte schicken Sie uns jeweils ein Belegexemplar.

**Sie wünschen ein Gratisabonnement?**  
 Sie finden das Online-Formular unter: [www.sbbcargo.com/magazin](http://www.sbbcargo.com/magazin). Dann erhalten Sie cargo viermal pro Jahr kostenlos ins Büro oder nach Hause gesandt.

**Änderung von Adresse oder Abonnement**  
 Bitte schicken Sie die Originaletikette zusammen mit der Angabe der gewünschten Änderung (Adresse, Anzahl Exemplare, Sprache etc.) per Fax +41 (0)51 229 01 02, E-Mail [cargomagazin@sbbcargo.com](mailto:cargomagazin@sbbcargo.com) oder per Post an: SBB Cargo, cargo magazin, G-CH-MS-M, Centralbahnstrasse 4, 4065 Basel, Schweiz

**Kunden Service:**  
**SBB Cargo AG**  
 Kunden Service  
 Centralbahnstrasse 4  
 4065 Basel  
 Schweiz  
 Tel. Schweiz 0800 707 100  
 Fax Schweiz 0800 707 010  
 Tel. Europa 00800 7227 2224  
 Fax Europa 00800 7222 4329  
[cargo@sbbcargo.com](mailto:cargo@sbbcargo.com)  
[www.sbbcargo.com](http://www.sbbcargo.com)

**Marketing & Sales:**  
**Verkauf Schweiz**  
 Postfach  
 4065 Basel  
 Schweiz  
 Tel. 0800 707 100  
 Fax 0800 707 010  
[cargo@sbbcargo.com](mailto:cargo@sbbcargo.com)

**SBB Cargo International**  
 Riggbachstrasse 8  
 4600 Olten  
 Schweiz  
 Tel. Schweiz 0800 707 100  
 Tel. Europa 00800 7227 2224  
[info@sbbcargo-international.com](mailto:info@sbbcargo-international.com)

**Chemie, Mineralöl**  
 ChemOil Logistics AG  
 Güterstrasse 97  
 Postfach  
 4002 Basel  
 Schweiz  
 Tel. +41 (0)61 226 60 60  
 Fax +41 (0)61 226 60 30  
[info@chemoil.ch](mailto:info@chemoil.ch)

**FSC**  
 www.fsc.org  
 MIX  
 Papier aus verantwortungsvollen Quellen  
 FSC® C016087

**myclimate**  
 neutral  
 Drucksache  
 No. 01-11-320097 – [www.myclimate.org](http://www.myclimate.org)  
 © myclimate – The Climate Protection Partnership



# Klimaneutrale Transporte kommen nicht nur beim Kunden besser an.

Ab sofort können alle Kunden von SBB Cargo ein Zeichen für aktiven Klimaschutz setzen. Denn die grösste Schweizer Güterbahn lanciert zusammen mit myclimate – einer internationalen Klimaschutzorganisation – den klimaneutralen Bahntransport.

Der Bahntransport ist die umweltfreundlichste Beförderungsmöglichkeit im Transportgeschäft, doch ganz ohne CO<sub>2</sub>-Emissionen geht es nicht. Mit dem neuen Angebot bietet SBB Cargo ihren Kunden nun die Möglichkeit, auch die unvermeidlichen Emissionen zu kompensieren.

Einen Bahntransport zu kompensieren, ist ganz einfach: CO<sub>2</sub> kennt bekanntlich keine geografischen Grenzen. Die Emissionen, die bei einem Transport entstehen, werden woanders auf der Welt durch Klimaschutzprojekte vollständig kompensiert.

Als sichtbares Zeichen für diese Kompensation erhalten SBB Cargo-Kunden, die das neue Angebot nutzen, von myclimate ein Zertifikat und dürfen ihre Bahntransporte mit dem offiziell anerkannten Label «klimaneutral» auszeichnen. So kann das Engagement im Klimaschutz nach innen und aussen optimal kommuniziert werden.

Wir alle möchten den zukünftigen Generationen einen lebenswerten Planeten hinterlassen. Einen intakten Lebensraum, in dem Kühe friedlich weiden können.

Mehr zum Thema «klimaneutrale Transporte» erfahren Sie unter [www.sbbcargo.com/klimaneutral](http://www.sbbcargo.com/klimaneutral)