

# cargo

Das Schweizer Logistikmagazin

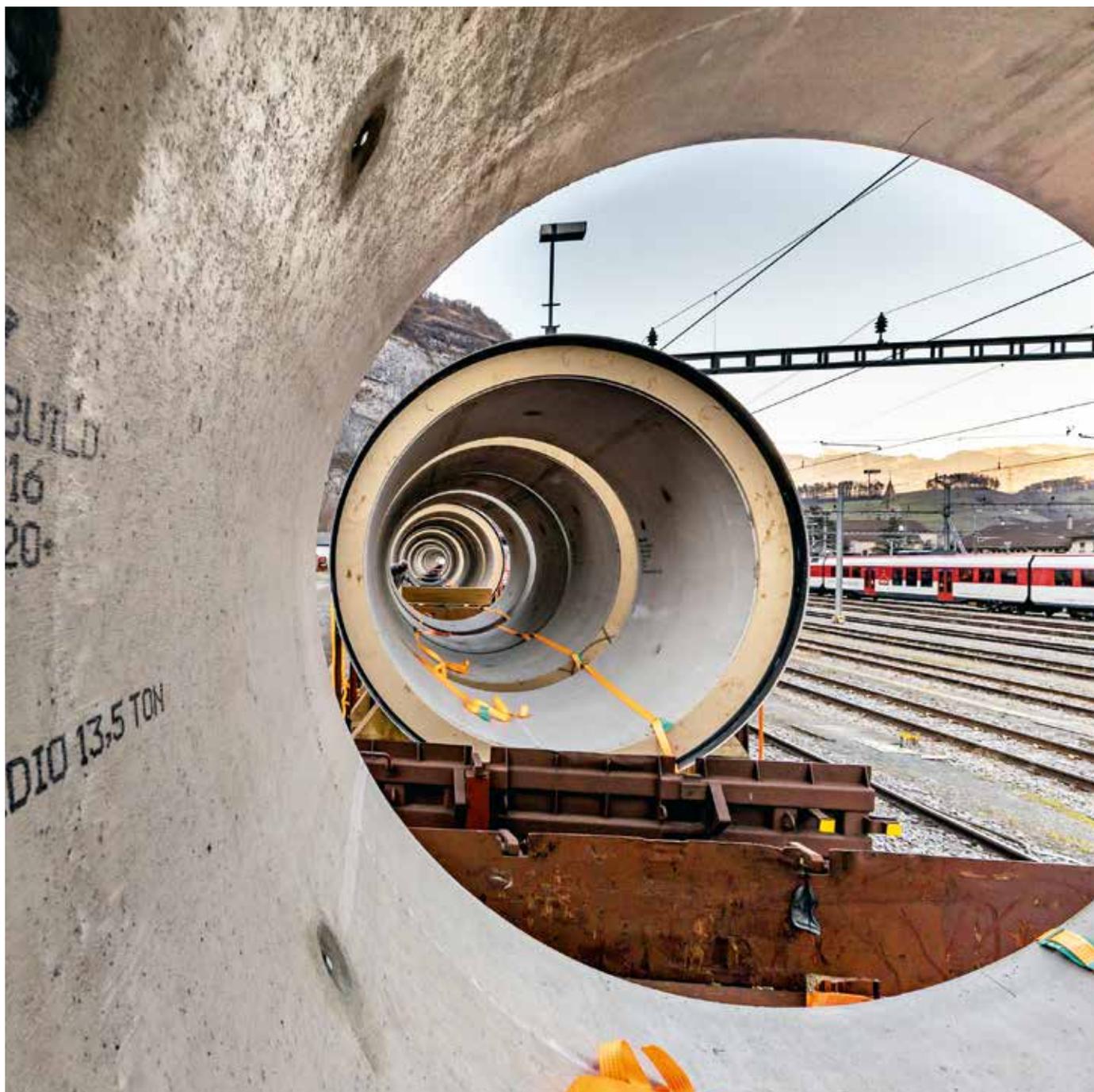
1 | 2021

## Container- hauptstadt

Was Basel mit dem  
Angebot Swiss Split von  
SBB Cargo zu tun hat.

Ab Seite 4





#### Für ein stabiles Netz: Transporte für Swissgrid

Die Betonelemente warten darauf, tief unter der Erdoberfläche verbaut zu werden. Im Auftrag der italienischen Güterbahn Mercitalia transportiert SBB Cargo mit sieben Zügen insgesamt 532 Betonelemente von Domodossola (IT) nach Saint-Maurice im Wallis. Dort werden sie für eine unterirdische Hochspannungseinführung der nationalen Netzgesellschaft Swissgrid verlegt. Weil die Tunnelbohrmaschine im Dauerbetrieb laufen muss, ist eine lückenlose Lieferkette entscheidend.

Lesen Sie mehr über die Swissgrid-Transporte im Blog unter: <http://tiny.cc/swissgrid>

#### Impressum

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

**Redaktion SBB Cargo:** Anouk Ilg, Peter Imfeld, Martina Riser, Miriam Wassmer, Robert Wildi  
**Konzept und Realisation:** Infel AG, Zürich **Redaktion:** Alexander Jacobi, Michelle Russi, Christine Spirig

**Projektleitung:** Michelle Russi **Gestaltung:** Murielle Drack

**Übersetzungen:** Sprachdienst SBB

**Druck:** Hertig + Co. AG, Lyss

**Redaktionsadresse:** SBB Cargo, Redaktion Logistikmagazin «cargo», Bahnhofstrasse 12, 4600 Olten, [cargomagazin@sbbcargo.com](mailto: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 [sbbcargo.com/de/abonnement](http://sbbcargo.com/de/abonnement). Abonnieren Sie das «cargo»-Magazin schweizweit kostenlos, oder lesen Sie die Online-Version unter [sbbcargo.com](http://sbbcargo.com). Adressänderungen oder Löschung des Abonnements bitte an [cargomagazin@sbbcargo.com](mailto:cargomagazin@sbbcargo.com).

Editorial



## Mehr Automation für die ganze Schweiz

Der grenzüberschreitende Güterverkehr funktioniert auch in Zeiten der Covid-19-Pandemie ohne Probleme. SBB Cargo investiert in Basel in ein trimodales Terminal für den Import und Export, um Mengen zu bündeln und möglichst lange auf der Schiene zu transportieren. Im kombinierten Verkehr geht es um die Zusammenarbeit von Schiene und Strasse – wie dieses Zusammenspiel im Detail funktioniert, lesen Sie in unserem Beitrag auf Seite 4.

Automation und Digitalisierung sind wichtig für SBB Cargo, um effizienter und damit wettbewerbsfähiger zu werden. Seit Mai 2019 fährt die Güterbahn mit der automatischen Kupplung im kombinierten Binnenverkehr, Mitte 2021 werden weitere Terminals angebunden. Um aber die gesamte Schweiz zu automatisieren, braucht es eine Umstellung auf einen Schlag, abgestimmt mit Europa. Wie das gehen könnte, erfahren Sie in der Rubrik Gipfeltreffen im Gespräch zwischen Désirée Baer, CEO SBB Cargo AG, und Josef Dittli, Ständerat und Präsident VAP.

Ich wünsche Ihnen eine angeregte Lektüre – bleiben Sie gesund!

**Miriam Wassmer**  
Leiterin Kommunikation SBB Cargo

### 4–9 Logistik-Fokus: Internationaler Containerverkehr

Internationale Waren sollen über die grösstmögliche Distanz auf der Schiene transportiert werden. Erreichen lässt sich dieses Ziel mit der Anschlusslösung Swiss Split.



### 10–11 Auf einen Blick

Digitale Prüflöge: Künftig funktioniert die technische Zuguntersuchung teilweise automatisiert.



### 12–15 Gipfeltreffen

Verlagerung? Ständerat Josef Dittli und Güterbahnchefin Désirée Baer nehmen Stellung.



### 16–18 Innovation

Mit getrennten Güterwagen will SBB Cargo ihre Flotte allmählich ersetzen. Das steckt dahinter.

### 19 Objekt

Sie ist knallgrün, empfindlich und einmalig. Die Zollplombe ist mehr als ein Stück Kunststoff am Wagen.

### 20–23 Kundensicht

Frage: Wie gelangen die Stahlprodukte der Firma Panlog von Emmenbrücke nach Lecco in Italien? Antwort: in einem Ganzzug.



### 24–26 Mittendrin

Routine hat Fitim Badalli genug. Konzentration braucht der Reachstacker-Fahrer trotzdem, denn er hebt 45-Tonnen-Container.

### 27 Schotter

Eine neue Business Unit, ein Emissionsreporting und ein Wettbewerb – wichtige Neuigkeiten auf einer Seite.





# Swiss Split: möglichst lange auf der Schiene

Wie gelangen Container aus Übersee in die Schweiz?  
Wie funktioniert die Feinverteilung in die Regionen? Und welche  
Rolle kommt dabei dem geplanten trimodalen Terminal  
Gateway Basel Nord zu? Wir stellen das Angebot Swiss Split vor.

Text: Michelle Russi Fotos: Kostas Maros



25 Meter über dem Boden bereitet der Kranführer den Umschlag vor.

**B**estellt ein Schweizer Detailhändler Waren aus China, ist er automatisch in internationale Lieferketten eingebunden. Für Kunden wie ihn, die im Import- und Exportgeschäft tätig sind, hat SBB Cargo das Angebot Swiss Split entwickelt. Es handelt sich um eine Anschlusslösung für den kombinierten Verkehr (KV) in der Schweiz, mit der eine direkte Anbindung an internationale Transportketten gewährleistet wird. Die bestellten Waren gelangen in den meisten Fällen auf dem Seeweg in einen der grossen Seehäfen Europas: Rotterdam, Antwerpen, Hamburg oder in jüngsten Jahren vermehrt auch Mittelmeerhäfen. Von dort werden sie per Schiff, Bahn oder Lkw – je nach Hafen, Spediteur und Endkunde – nach Basel transportiert, von wo aus die Feinverteilung in die Schweiz stattfindet.

Und bei dieser Feinverteilung in die Regionen setzt Swiss Split an. Ziel ist es, den Bahntransport zu fördern und die Waren ab Basel so lange wie möglich auf der Schiene zu befördern. Dafür werden die angelieferten Container in den Basler Umschlagterminals aufgeteilt – «gesplittet», daher der Name «Swiss Split» – und auf die Bahn verladen. Waren für Kunden, die über ein eigenes Anschlussgleis verfügen, transportiert SBB Cargo direkt auf der Schiene ans

Ziel. Waren für Kunden ohne direkte Bahnanbindung bringt die Güterbahn in einen der regionalen KV-Terminals, wo sie für die letzte Meile auf den Lkw umgeschlagen werden.

#### **Ausbau der Anlagen**

Obwohl eine Vielzahl der Schweizer Empfänger von internationalen Transporten einen eigenen Bahnanschluss hat, baut SBB Cargo ihr Terminalnetz im ganzen Land aus. Im August 2020 wurde in Widnau SG der zehnte von SBB Cargo betriebene KV-Terminal eröffnet. Damit stehen aktuell insgesamt 16 Terminals zur Verfügung. Gemäss Bruno Fischer, Leiter Kombiniertes Verkehr, investiert man bewusst in die Terminalinfrastruktur, um mehr Kunden ohne Anschlussgleis einen einfachen Zugang zur Bahn zu ermöglichen. «Viele dieser Kunden lassen ihre Importe heute von Basel bis vor die Tür des Empfängers per Lkw transportieren. Mit unserem Anschlussangebot zeigen wir ihnen, dass es auch anders und vor allem ökologischer geht.»

Eine wichtige Rolle beim Aufbau von Terminalanlagen spielt der geplante neue Containerterminal Gateway Basel Nord (GBN) in Basel (vgl. Box und Interview auf S. 8–9). Der trimodale Terminal mit Anbindung an Rhein, Schiene

und Strasse soll zu einem modernen Eingangstor für internationale Warenströme werden. Heute stehen im Grossraum Basel mehr als ein halbes Dutzend Terminals für den Containerumschlag zur Verfügung, was die Koordination und Verteilung aufwendig und teuer macht. Zudem erfüllt keiner davon moderne Standards in der Bahnproduktion. Im GBN sollen mehrere Züge mit einer Länge von bis zu 750 Metern gleichzeitig verarbeitet werden. Das wäre schweizweit einzigartig und brächte grosse Vorteile für die Kunden von SBB Cargo mit sich. Fischer betont: «Der Ausbau der Infrastruktur in Basel ermöglicht die Verteilung sämtlicher Containermengen ab einem Standort in der Schweiz. Das bringt für die Bahnunternehmen we-

### **«Wir zeigen, dass die Feinverteilung auch ökologischer geht.»**

Bruno Fischer,  
Leiter Kombiniertes Verkehr, SBB Cargo AG

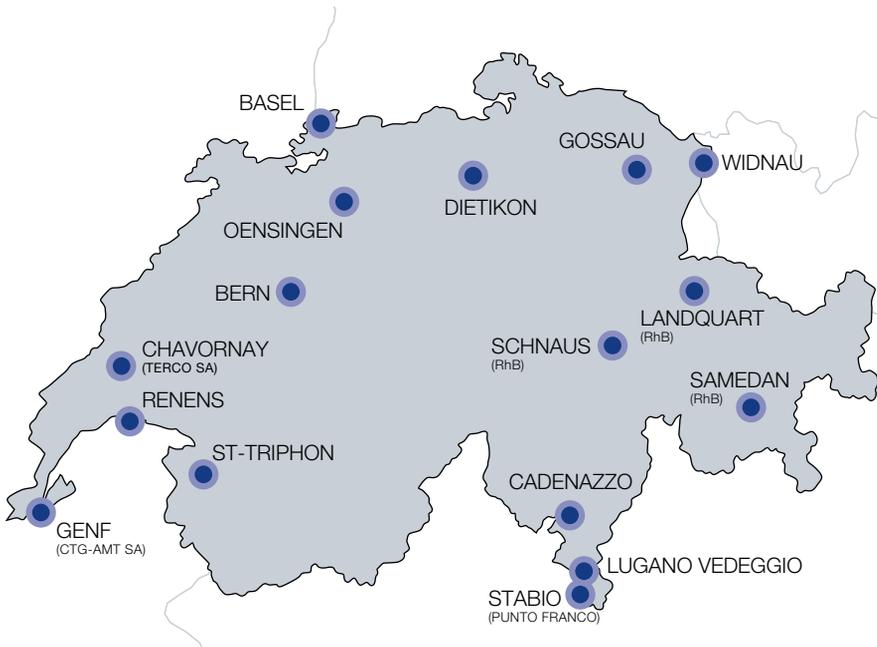
sentliche Vereinfachungen und für die Kunden eine starke Flexibilisierung bei der Planung ihrer Transporte.»

Wie der Leiter KV sagt, lohnen sich die Investitionen. Er ist überzeugt, dass die internationalen Lieferketten trotz der Coronavirus-Pandemie bestehen bleiben und der interkontinentale Handel keinen langfristigen Schaden nehmen wird. «Obwohl die Pandemie die Warenströme im Jahr 2020 kurzzeitig veränderte, haben die wenigsten Unternehmen ihre Produktionsstandorte nach Europa zurückverlegt.» Es sei deshalb davon auszugehen, dass die Nachfrage nach Waren aus Asien auch in Zukunft gross sein werde.

#### **Selbst für kurze Strecken**

Dass Swiss Split sogar für kurze Transportwege genutzt werden und auch für Lkw-Unternehmer ein interessantes Geschäft sein kann, zeigt die Paul Leimgruber AG, eine Kundin von SBB Cargo.





In der Schweiz stehen aktuell  
16 Umschlagterminals für den kombinierten Verkehr zur Verfügung.  
10 davon betreibt SBB Cargo selbst.



«Fliegende» Container: Güterumschlag vom Schiff auf die Bahn im Containerterminal von Contargo in Basel.



Sie wollen noch mehr Transporte auf die Schiene bringen: Martin Haller (SBB Cargo), Sebastian Furrer (Leimgruber) und Bruno Fischer (SBB Cargo) (v.l.).



Die Lage am Rhein macht Basel zum idealen Eingangstor für internationale Warenströme.



Leimgruber ist spezialisiert auf Strassentransporte. Neu setzt die Basler Firma aber auch auf die Bahn.

Im November 2020 hat dieser Basler Strassentransporteur einen Teil seiner Containertransporte von Basel ins Mittelland auf die Schiene verlagert. Weitere Transporte sollen folgen. Mit Swiss Split fährt SBB Cargo die Container von Basel-Kleinhüningen über Nacht – mittels Nachtsprung – in den rund 55 Kilometer entfernten KV-Terminal Oensingen. Ein Fahrer von Leimgruber holt die Container dort ab und bringt sie zum Endkunden. Mit dem Bahntransport reduziert Leimgruber einerseits seine Strassenkilometer und entlastet den Verkehr in der Region Basel. Andererseits erhöht das Unternehmen die Produktivität der eingesetzten Fahrzeuge und minimiert seine CO<sub>2</sub>-Emissionen. «Nicht nur bei uns, auch bei unseren Kunden wächst das Bedürfnis nach nachhaltigen Transportlösungen», betont Sebastian Furrer, Leiter Containerlogistik bei Leimgruber. Zudem würden die Containerterminals in Basel an ihre Kapazitätsgrenzen stossen, was Wartezeiten für die Fahrer und folglich Kosten für das Unternehmen verursache. «Da kommt es uns natürlich entgegen, die viel belastete Achse Basel-Oensingen per Bahn zu fahren.»

#### «Marktfähig»

Für Bruno Fischer von SBB Cargo ist die Zusammenarbeit mit der Paul Leimgruber AG wegweisend: «Wenn ein Strassentransporteur für kurze Strecken auf die Bahn setzt, ist Swiss Split offensichtlich marktfähig.» Die kurzen Distanzen in der Schweiz seien für die Weiterentwicklung des kombinierten Verkehrs eine grosse Herausforderung. «Ist der Strassentransport zu einem Containerterminal auch nur einige Kilometer zu lang, entscheiden sich noch immer viele Kunden, die gesamte Transportstrecke mit dem Lkw zurückzulegen.» In Ländern mit grösseren Transportdistanzen sei dies anders. Die Lösung liegt laut Fischer in einer «engmaschigen» Verteilung der KV-Terminals. Die Standorte werden demnach so gewählt, dass die Distanz zum Kunden für den strassenseitigen Transport im Vor- und Nachlauf möglichst klein ist.

## Für Schiene, Rhein und Strasse

Gateway Basel Nord (GBN) ist ein geplanter nationaler Containerterminal in Basel mit Anbindung an Schiene, Rhein und Strasse. Damit sollen künftig 50 Prozent des internationalen Containerverkehrs auf die Schiene verlagert werden. Heute verlassen nur circa 10 Prozent der Container die Hafenterminals per Bahn. Realisiert wird der trimodale Terminal von der Gateway Basel Nord AG und den Schweizerischen Rheinhäfen, und zwar in zwei Etappen. Bis Ende 2023 entsteht der bimodale Terminal für Schiene und Strasse, danach folgt bis Ende 2026 das Hafenbecken 3 mit Anschluss an die Rheinschifffahrt. Das Projekt erfuhr in den letzten Jahren grosse Verzögerungen, unter anderem wegen Einsprachen von Naturschutzverbänden und Wettbewerbern. Ende November 2020 genehmigte das Basler Stimmvolk die Finanzierung des neuen Hafenbeckens, nachdem zuvor bereits der Basler Grosse Rat grünes Licht für das Bauvorhaben erteilt hatte. Auch die Eidgenössische Wettbewerbskommission hatte das Projekt gutgeheissen. Hängig sind indes aufgrund der genannten Einsprachen noch Plangenehmigungs- und Förderverfahren beim Bundesamt für Verkehr.



Lesen Sie das **Kurzinterview mit Leimgruber** im Blog unter: <http://tiny.cc/leimgruber>

# Von Basel in die Welt

SBB Cargo gehört zu den treibenden Kräften hinter dem geplanten Containerterminal Gateway Basel Nord. Verwaltungsrat Martin Haller nennt die Vorteile des Projekts und sagt, wo dieses aktuell steht.

Interview: SBB Cargo Foto: Kostas Maros

## Wie können heutige und zukünftige Kunden vom Gateway Basel Nord (GBN) profitieren?

Das Gateway wird die Transportketten vom Seehafen zum Empfänger (und umgekehrt für den Export) leistungsfähiger und kostengünstiger machen. Grund dafür sind die hervorragende Lage direkt an der Landesgrenze und die moderne Infrastruktur. Für die Bahnen nimmt der Rangieraufwand mit dem GBN deutlich ab. Aber auch Lkw werden auf eine schnellere Abwicklung und weniger Wartezeit zählen können. Die GBN-Kunden gewinnen aber auch Flexibilität. Durch das Zusammentreffen verschiedener Transportwege an einem Punkt, verbunden durch die moderne Umschlagsanlage, können Spediteure den Weg ihrer Container vom GBN in die Welt hinaus sehr flexibel gestalten. Durch diese Vorteile erhoffen wir uns, alte und neue Kunden für die Bahn zu begeistern und gleichzeitig den Anschluss für die Schweizer Wirtschaft an die Welt zu verbessern.

## Weshalb ist gerade der Standort Basel interessant?

In Basel kommen die wesentlichen europäischen Transportkorridore zusammen, die für den Import und Export der Schweiz relevant sind. Der schiffbare Rhein endet hier, und Basel liegt direkt am europäischen Güterverkehrskorridor Rotterdam-Genua. Es können sowohl die Gotthard- als auch die Lötschbergachse angefahren werden. Ausserdem finden sich im Raum Basel die für den internationalen Containerverkehr hoch relevanten Leercontainerdepots sowie weitere Unternehmen, die vor- und nachgelagerte Dienstleistungen erbringen. Basel ist sozusagen die Logistik- und Containerhauptstadt der Schweiz. Nun braucht sie auch einen entsprechenden Hauptbahnhof an der NEAT.

## Inwiefern hat die Coronavirus-Pandemie die Anforderungen an den GBN verändert?

Die Pandemie hat natürlich Überlegungen hinsichtlich der globalen Lieferketten ausgelöst. Warenströme sind kurzzeitig deutlich eingebrochen. Grundlegende Mechanismen des globalen Handels bzw. der Arbeitsteilung werden aber auch dadurch nicht völlig über den Haufen geworfen

werden. Aussenhandel, speziell Import, wird für die Schweiz weiterhin existenznotwendig sein. Und klimafreundliche Transportketten werden mit dem «European Green Deal» in Zukunft noch stärker in den Fokus rücken. Eben weil wir noch nicht genau wissen, welche Transportwege, Behältertypen usw. sich durchsetzen, ist die flexible Aufstellung des Gateways ein grosses Plus.

## Basel hat den Bau des neuen Hafenbeckens genehmigt. Was sind die nächsten Schritte?

Wir sind sehr froh um den Vertrauensbeweis und den Rückenwind, den uns die Basler Bevölkerung mit auf den Weg gegeben hat. Wir verstehen das Votum als Auftrag, eine moderne Logistik am Standort Basel Nord zu realisieren und gleichzeitig die sehr wertvolle Flora und Fauna des Projektstandortes möglichst zu erhalten und zu ersetzen. Aktuell sind wir an der detaillierten Ausarbeitung unseres Naturschutzkonzeptes und werden es in Kürze beim Bundesamt für Verkehr – der Genehmigungsbehörde für das Projekt – eingeben.

## Das Projekt wird seit Jahren bekämpft. Wie zuversichtlich sind Sie, dass der trimodale Terminal Ende 2023 in Betrieb geht?

Im besten Fall könnte das Projekt im ersten Quartal 2022 mit der Realisierung beginnen, sodass die ersten Container gegen Ende 2023 umgeschlagen werden könnten. Dies erfordert aber eine Verständigung mit den beteiligten Fachbehörden und den Naturschutzverbänden. Gelingt uns diese Verständigung nicht, könnten einige Jahre mit juristischen Verfahren ins Land gehen. Dies wäre bedauerlich, zumal uns die Belange des Naturschutzes auch wichtig sind. Wir würden unsere Mittel lieber in eine gute Lösung für die Natur investieren als in Rechtsverfahren. Ausschliessen lässt sich eine mehrjährige Verzögerung Stand heute aber definitiv nicht.

## Zur Person



Martin Haller ist Verwaltungsrat der Gateway Basel Nord AG. Diese setzt sich aus den Logistik- und Transportunternehmen Contargo, Hupac und SBB Cargo zusammen.

# Güterzüge digital prüfen

Im Rahmen ihres Automatisierungsprogramms entwickelt SBB Cargo eine digitale Prüflogik. Sie soll die bisher manuell erfolgte technische Zuguntersuchung teilweise automatisieren. Dies erhöht die Zuverlässigkeit und die Kundenzufriedenheit.

Text: Alexander Jacobi | Infografik: Pia Bublies

## Wozu die technische Zuguntersuchung?



Gewährleistet Lauf-  
fähigkeit und  
Betriebssicherheit



Gewährleistet  
geschlossene Türen  
und Verschlüsse

## Technische Zuguntersuchung heute



Durch Mitarbeiter  
am Güterwagen

## Technische Zuguntersuchung in Zukunft: digitale Prüflogik

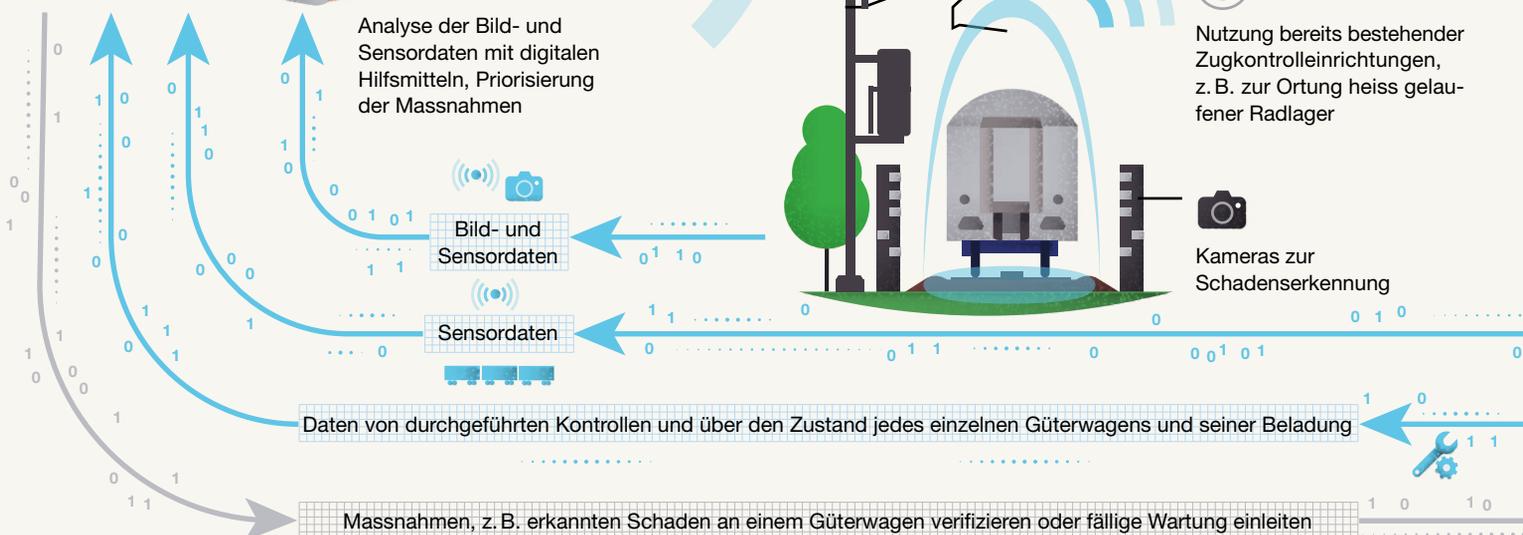
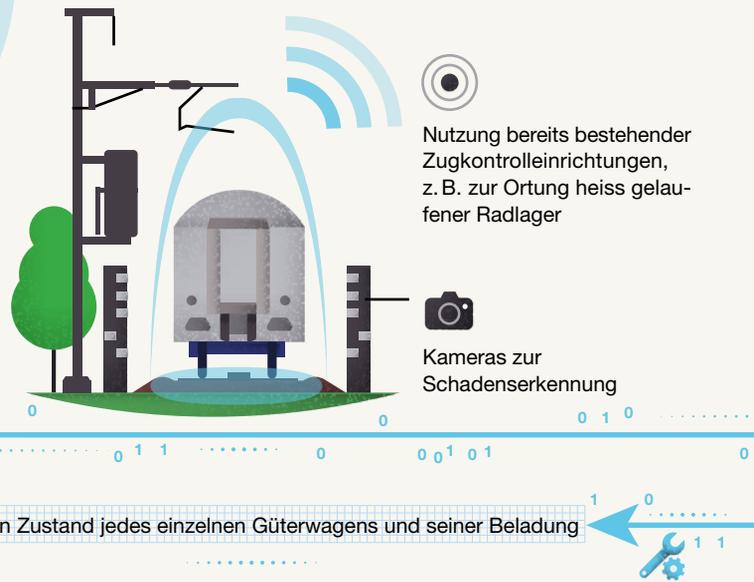
### Leitstelle Cargo Zugvorbereitung

«Digitaler Zwilling» jedes einzelnen Güterwagens



Analyse der Bild- und Sensordaten mit digitalen Hilfsmitteln, Priorisierung der Massnahmen

### Streckenseitige Messsysteme (Wayside Intelligence):





**Gewährleistet  
vorschriftsgemäße  
Beladung und  
gesicherte Ladung**



**Mindestens einmal  
pro Tag und zudem  
nach jeder Beladungs-  
änderung**



**Deckt Mängel und  
Schäden am  
Güterwagen auf**



**Waggonseitige Messsysteme (Asset Intelligence),**  
nur bei einem Teil der Güterwagen vorhanden:

-  Türkontakte
-  Temperaturüberwachung
-  Ladegutüberwachung
-  Bremsüberwachung
-  Erschütterungssensoren

## Nutzen der digitalen Prüflogik

Keine systematische (tägliche) visuelle technische Zuguntersuchung vor Ort mehr nötig

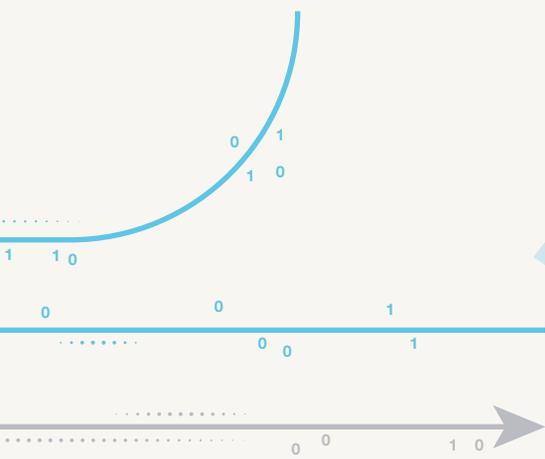
Gezielter Einsatz der menschlichen Fähigkeiten

Erhöhung der Betriebs- und der Arbeitssicherheit

Digitale Dokumentation des Wagenzustands und der Kontrollen

Ermöglichung einer zustandsabhängigen Wartung (so spät wie möglich, aber so früh wie nötig)

Erhöhung der Kundenzufriedenheit, da weniger Ausfälle von Güterwagen auf der Strecke



**Mitarbeiter** mit mobilem Gerät (z. B. Tablet) führt am Güterwagen nur noch spezifische Kontrollen durch:

-  Hochoauflösende Fotos der Güterwagen
-  Checklisten zum Abarbeiten
-  Informationen aus dem Datenzentrum



# «Automation unterstützt Verlagerung auf die Schiene»

Désirée Baer, CEO SBB Cargo, und Josef Dittli, Ständerat und Präsident des Verbands der verladenden Wirtschaft, im Gespräch über die Zukunft des Schweizer Schienengüterverkehrs. Eines ist sicher: Es braucht die Automation – je schneller, desto besser.

Interview: Robert Wildi Fotos: Daniel Winkler

**Herr Dittli, blicken wir fünf Jahre in die Zukunft. Wo sollte der Schienengüterverkehr aus Ihrer Sicht 2026 stehen?**

**Josef Dittli:** Ich wünsche mir, dass Digitalisierung und Automatisierung im Schienengüterverkehr bis zu diesem Zeitpunkt so weit entwickelt und fortgeschritten sind, dass die Wettbewerbsfähigkeit gegenüber der Strasse nochmals deutlich besser ist. Es wäre wünschenswert, dass die Bahn ihren Kunden mithilfe dieser Innovationen qualitativ noch hochwertigere und schnellere Logistiklösungen bieten kann, die preislich vertretbar bleiben. Immer mit dem übergeordneten Ziel, die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene weiter zu beschleunigen.

**Frau Baer, haben Sie mitnotiert? Schafft SBB Cargo diese Vorgaben bis 2026?**

**Désirée Baer:** Was die Digitalisierung unserer Prozesse betrifft, bin ich absolut zuversichtlich. Wir verfügen über die Systeme und Lösungen und können den Fahrplan für die Umsetzung weitgehend selbst bestimmen. Auch was die Automatisierung betrifft, verfolgen wir einen ambitionierten Zeitplan. Wir sprechen hier primär von der flächendeckenden Einführung der automatischen Kupplungen sowie der Bremsprobe. Da der Schienengüterverkehr grenzüberschreitend ist, sind wir hier bei der Umsetzung indes von anderen Protagonisten abhängig. Dazu gehören die Wagenhalter, Kunden, aber auch zahlreiche europäische Akteure. Da liegt viel Arbeit vor der Branche. Dass wir bis in fünf Jahren all dies unter einen Hut bringen, ist ein sportliches Ziel. Wohl etwas zu sportlich.

**Fehlen dazu auch die finanziellen Mittel?**

**Baer:** Natürlich stellt sich auch die Geldfrage. Damit die Automatisierung im europäischen Schienengüterverkehr funktioniert, braucht es jedoch primär eine länderübergreifende Harmonisierung der Systeme. Und zwar auf den Zeitpunkt X. Wir reden hier also von einem Big Bang, der notwendig, aber höchst anspruchsvoll ist.

**Was die automatischen Wagenkupplungen betrifft, laufen in Europa viele Bestrebungen. In einer Ihrer beiden Motionen, Herr Dittli, fordern Sie den Bundesrat auf, die entsprechende Transformation auch in der Schweiz zu beschleunigen. Wie soll das funktionieren?**

**Dittli:** Sehr rasch braucht es zunächst einmal ein Konzept, wie man die entsprechende Umrüstung in der Schweiz vorantreibt und europäisch kompatibel macht. Heute werden die Bahnwagen im hiesigen Güterverkehr noch immer wie vor

100 Jahren gekuppelt. Damit die technische Ausrüstung auf automatisierte Kupplungen und Bremsprüfungen gelingt, braucht es neben diesem Konzept auch finanzielle Anreize, um aus dem Pilotprojekt in ein alltagstaugliches System für alle Güterbahnen wechseln zu können.

**Baer:** Wir haben bei SBB Cargo noch vor den europäischen Bewerbern mit eigenen Mitteln bereits in die Entwicklung solcher Systeme investiert. Dafür haben wir ein unternehmerisches Risiko auf uns genommen im Wissen, dass es nur funktionieren wird, wenn alle übrigen Akteure auf Dauer mitziehen. Aber dafür braucht es einen Konsens. Auch deshalb sind für uns die beiden Motionen von Herrn Dittli so hilfreich und wichtig.

---

**«Der Bund soll nicht alles bezahlen, aber eine Anschubfinanzierung ist gefragt.»**

Josef Dittli,  
Ständerat und Präsident VAP

---

**Also soll der Bund jetzt übernehmen, die Umsetzung in die Wege leiten und idealerweise auch bezahlen?**

**Dittli:** Auf keinen Fall soll der Bund alles bezahlen. Aber eine Anschubfinanzierung ist schon gefragt, um SBB Cargo und die Partner hier nicht im Regen stehen zu lassen. Dazu soll der Bund abgestimmt mit Europa solide Rahmenbedingungen für diese Innovation schaffen und die wichtigen Protagonisten und Akteure gemeinsam an einen Tisch bringen.

**Obschon Ihre Motion zum Thema «Automatisierung» im Nationalrat mit 136 zu 50 Stimmen angenommen wurde, gab es auch ablehnende Stimmen, die der Förderung des Schienengüterverkehrs keinerlei Bundesgeld zubilligen wollen. Können Sie diese verstehen?**

**Dittli:** Nur bedingt, denn Investitionen in moderne Kupplungs- oder Bremsprüfungssysteme führen ja letztlich zu massiven Kostensenkungen, da der Schienengüterverkehr damit gegenüber der Strasse viel effizienter und in der Folge konkurrenzfähiger wird. Diese Anschubfinanzierung kann also eine Dynamik ins Rollen bringen, die letztlich auf das staatlich definierte Verlagerungsziel hin zur Schiene einzahlt. Damit tun wir auch etwas zur Erreichung des Klimaschutzziels, das vorsieht, dass die Schweiz ab 2050 keine Treibhausgase mehr ausstösst.



## Die Gesprächspartner



**Josef Dittli** sitzt seit 2015 für den Kanton Uri im Ständerat. Der FDP-Politiker ist unter anderem Präsident des Verbands der verladenden Wirtschaft (VAP). Im Mai 2020 reichte Dittli zwei Motionen zum Schienengüterverkehr im Parlament ein: Die erste Motion verlangt, dass der Anteil an CO<sub>2</sub>-ärmeren Transportlösungen im Güterverkehr gesteigert wird. Mit der zweiten Motion möchte Dittli die Finanzierung von technischen Neuerungen im Bereich Automation gezielt fördern. Beide Motionen wurden angenommen.

**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.

**Damit sprechen Sie gleich Ihre zweite Motion an, die den Bund auffordert, dem Parlament einen Massnahmenplan vorzulegen, wie der Bahngüterverkehr und multimodale Logistiklösungen stärker zur Senkung des CO<sub>2</sub>-Ausstosses im Güterverkehr beitragen können. Sie wurde ohne eine Gegenstimme angenommen. Frau Baer, was macht SBB Cargo heute bereits für den Klimaschutz?**

**Baer:** SBB Cargo kann und will auf zwei Arten zum Klimaschutz beitragen. Wir beziehen heute Strom, der zu 90 Prozent aus erneuerbaren Energien (Wasserkraft) produziert wird. Und wir setzen uns zum Ziel, so rasch wie möglich ein klimaneutrales Unternehmen zu werden. Um das zu schaffen, müssen wir kurz- und mittelfristig auch unsere Dieselloks, die noch verbreitet auf der letzten Meile zum Einsatz kommen, durch Hybrid- und E-Loks ersetzen. Auch das kostet Geld, das wir zuerst verdienen müssen, um es investieren zu können. Auf der anderen Seite stellen wir der Schweizer Wirtschaft ein System zur Verlagerung zur Verfügung, das hilft, den CO<sub>2</sub>-Ausstoss des Gütertransportes zu senken. Wenn Güter auf der Schiene transportiert werden, braucht dies siebenmal weniger Energie und stösst elfmal weniger Klimagase aus. Und dazu brauchen wir auf der Schiene siebenmal weniger Fläche.

---

**«Ohne die Politik wäre es noch schwieriger, in Innovationen zu investieren.»**

Désirée Baer,  
CEO SBB Cargo AG

---

**Dittli:** Deshalb muss SBB Cargo nach betriebswirtschaftlichen Prinzipien funktionieren und Rückstellungen für Investitionen ansparen können. Wenn dies nur über hohe Preise geschieht, dann bleibt die Schiene gegenüber der Strasse im Nachteil. Darum sage ich nochmals, dass ich mir über die Motionen mehr Engagement vom Bund wünsche, um dem Schienengüterverkehr die so dringend notwendigen technischen Fortschritte zu ermöglichen. Als Konsequenz hätten wir mehr Effizienz auf der Schiene und dadurch sinkende Kosten. Die Einsparungen kann man einerseits zum Teil an die Kunden weitergeben, andererseits für Investitionen nutzen – eine positive Spirale im Sinne der so notwendigen Verlagerung auf die Schiene.



Kämpfen auf verschiedenen Bühnen für dieselben Ziele: Güterbahnchefin Désirée Baer und Ständerat Josef Dittli.

**Müsste der Bund zur Erreichung der Klimaziele zusätzlich nicht auch die Verursacher des Klimawandels stärker in die Pflicht nehmen?**

**Dittli:** Das geschieht ja bereits über das beschlossene CO<sub>2</sub>-Gesetz. Gleichwohl lehne ich als liberaler Politiker einen Systemwandel über Subventionen ab. Die Verkehrsverlagerung auf die Schiene soll nicht mittels einer gesetzlich verordneten Umverteilung stattfinden, sondern über Anreizsysteme und den technischen Fortschritt.

**Bezüglich Verlagerung herrscht das grösste Potenzial wohl im Binnenverkehr.**

**Baer:** Das stimmt. Im Transitgüterverkehr werden schon heute rund 80 Prozent des Volumens über die Schiene abgewickelt, worauf wir stolz sein dürfen. Im Binnenverkehr ist es genau umgekehrt, da ist die Schiene bei einem Marktanteil von knapp 20 Prozent. Das hat einerseits mit der Wettbewerbsfähigkeit zu tun. Je kürzer die Distanzen, desto unattraktiver sind wir preislich gegenüber der Strasse. Andererseits haben sicher auch die Verlagerungsanreize, die im Transitverkehr etabliert wurden, ihren Anteil am hohen Modal Split.

**Dittli:** Auch diese Aussage untermauert genau die Notwendigkeit der technischen Aufrüstung. Denn je kosteneffizienter SBB Cargo zum Beispiel auch die Ost-West-Achse innerhalb der Schweiz bedienen kann, desto mehr Kunden wechseln, und desto schneller wird die zurzeit komplett überstrapazierte Strasse zugunsten der Umwelt entlastet.

**Schlussfrage. Herr Dittli, welchen wichtigsten Wunsch richten Sie an die Güterverkehrsunternehmen?**

**Dittli:** Ich wünsche mir ganz fest, dass alle Protagonisten der Branche, ob Schiene oder Strasse, die grossen Herausforderungen der Zeit als Chance sehen. Dass sie sich zusammenraufen und unterstützt von der Politik gemeinsam nach zukunfts-trächtigen Lösungen suchen. Wir vom VAP bieten gemeinsam mit dem Cargo Forum Schweiz dazu schon lange eine offene Plattform an. Dies mit dem übergeordneten Ziel, den Kunden qualitativ hochwertige Dienstleistungen zu bieten, die zahlbar bleiben und dank beliebig gestaltbarer Verknüpfung von Rhein, Strasse und Schiene unser Klima maximal schützen. Ich träume weiter davon, dass wir 2026 schon viel weiter sind als heute. (lacht)

**Frau Baer, was wünschen Sie sich von der Politik?**

**Baer:** Ich wünsche mir, dass die beiden für SBB Cargo wertvollen und deutlich angenommenen Motionen von Herrn Dittli auch tatsächlich gute Resultate zur Folge haben werden. Ich wünsche mir, dass der Bund eine Justierung bei den Rahmenbedingungen vornimmt, da diese gegenwärtig nicht mit den politischen Erwartungen kongruent sind, die an uns gestellt werden. Aber vor allem möchte ich der Politik danken, dass sie uns in dieser schwierigen Zeit unterstützt hat. Ohne diese Unterstützung wäre es noch schwieriger, Investitionen in Innovationen ins Auge zu fassen – zugunsten eines wettbewerbsfähigen und klimaschonenden Güterverkehrs auf der Schiene.



## Was rollt da auf uns zu?

Der konventionelle Güterwagen hat es schwer: Er ist alt, die Branche und die Kundenbedürfnisse ändern sich, und der Lkw ist ein innovationsstarker Konkurrent. Die neue Generation Güterwagen soll deshalb aus einem standardisierten Unterbau und flexiblen Oberbauten bestehen.

**Text:** Michelle Russi **Fotos:** Tomas Nyitray, SBB Cargo

**S**ie sind in die Jahre gekommen, die Güterwagen von SBB Cargo. Einige sind über 50 Jahre alt und haben ihren Zenit längst überschritten. Normalerweise werden Güterwagen nämlich für einen Zeitraum von 30 bis 40 Jahren gebaut. Anstatt viel Geld in die Revision der Wagen zu investieren, will SBB Cargo den Grossteil ihrer Flotte bis 2030 ersetzen – und zwar mit sogenannten getrennten Güterwagen. Diese bestehen aus einem standardisierten Unterbau mit einer Lebensdauer von rund 30 Jahren und einem flexiblen, auf Kundenbedürfnisse abgestimmten Oberbau mit einer Lebensdauer von 10 bis 15 Jahren.

**Wandelbar und konkurrenzfähig**

Mit dem Standardunterbau sind die Ersatzteilbeschaffung und der Unterhalt künftig einfacher und günstiger. Heute stehen bis zu 50 verschiedene Güterwagentypen im Einsatz mit beispielsweise unterschiedlichen Bremsystemen. Das macht die Wartung aufwendig und teuer. Der neue, flexible Oberbau erlaubt es, besser und schneller auf Kundenwünsche und branchenspezifische Veränderungen zu reagieren. Zudem können saisonale Unterschiede bei der Auslastung leichter ausgeglichen werden. Steigt etwa im Herbst die Nachfrage nach einem Oberbau zum Transportieren von Betonelementen, können die zuständigen Mitarbeitenden kurzfristig die Unterbauten von anderen Wagen mit diesem Oberbau ausrüsten.

**Das spricht für flexible Oberbauten**

- Einfachere Ersatzteilbeschaffung und günstigerer Unterhalt
- «Innovationsfreundlicher» als alte Güterwagen (alle zehn Jahre ein neues Modell)
- Funktional an Kundenbedürfnisse angepasst
- Leichtere Bauweise und geringere bahntechnische Anforderungen
- Flexible Handhabung bei saisonbedingter Nachfrage



Oben links: Der erste Verlad des neuen Oberbaus auf den Unterbau fand im Terminal Oensingen statt.

Oben rechts: Beim Positionieren der Betonelemente auf dem Wagen ist Präzision gefragt.

Rechts: Der flache Oberbau wurde in Zusammenarbeit mit den Kunden entwickelt.



Damit wird es in Zukunft keine Güterwagen mehr geben, die mehrere Monate auf einem Abstellgleis stehen, weil sie nur für bestimmte, saisonale Transporte eingesetzt werden können.

Ein weiterer Vorteil des flexiblen Oberbaus: Wenn alle zehn Jahre ein neues Modell bereitsteht, schliesst die Bahn innovationstechnisch zur Konkurrenz auf, namentlich zum Lkw. «Ein Lkw wird üblicherweise nach sieben Jahren ersetzt», erklärt Patrik Dober, Senior Manager Projektgeschäfte bei SBB Cargo. «Zudem bringen Hersteller laufend neue Fahrzeugmodelle auf den Markt, während es in unserer Branche die Bahnen selbst sind, die Innovationen vorantreiben müssen.»

Neben SBB Cargo arbeiten derzeit auch Rail Cargo Austria (RCA) und DB Cargo an Konzepten mit getrennten Güterwagen, wie Patrik Dober weiss. Ein aktiver Austausch findet aber noch zu wenig statt. «Das wäre eigentlich wünschenswert, schliesslich müssen die Neuerungen im grenzüberschreitenden Verkehr irgendwann für ganz Europa kompatibel sein.» Er spricht ein

bekanntes Problem an: Der länderübergreifende Austausch bei Innovationen funktioniert bei den Güterbahnen häufig schlecht bis gar nicht. Einerseits hoffe jede Bahn, dass sich ihr Konzept durchsetzen werde, sagt Patrik Dober. «Andererseits ist die Bahnbranche generell vorsichtig, was Innovationen angeht: Alle warten ab, bis eine Idee das Rennen macht – und investieren erst dann.»

**Der flache Oberbau macht den Anfang**

Bei SBB Cargo sind die Innovationsbestrebungen zur neuen Generation Güterwagen bereits fortgeschritten. Im Herbst 2021 soll mit dem flachen Oberbau ein erster Typ in Betrieb gehen. Dieser eignet sich insbesondere für Transporte von Zement- und Stahlprodukten und soll den bisherigen sogenannten Holzbodenwagen – den ältesten Güterwagen der Flotte – ersetzen. Im Herbst 2020 fanden erste Testfahrten mit dem Prototyp statt (vgl. «Tiefer geblickt» auf Seite 18), und im Frühjahr 2021 wollen die Verantwortlichen eine erste Serie bestellen. Patrik Dober ist zuversichtlich: «Es handelt



sich um einen vergleichsweise simplen Oberbau ohne komplizierte Elemente, und die Kundenfeedbacks waren grösstenteils positiv.»

Ebenfalls in Entwicklung befindet sich der temperaturgeführte Oberbau, bei dem die Temperatur an das jeweilige Transportgut angepasst werden soll. Das Modell ist als Ersatz für die bisherigen Kühlwagen geplant, existiert aktuell aber erst auf Papier. Ein Prototyp wurde noch nicht gebaut. Einen geeigneten Produzenten in Europa zu finden, ist gemäss Patrik Dober schwierig. «Der hiesige Güterwagenmarkt ist ausgetrocknet, und die wenigen Hersteller produzieren nur Standardwagen in grossen Mengen.» Für sie seien neuartige Oberbauten in kleinen Mengen meist nicht interessant. Aus diesem Grund arbeitet SBB Cargo für die Oberbauten auch mit Start-ups aus ganz Europa zusammen. Patrik Dober schliesst jedoch nicht aus, dass in Zukunft auch Hersteller aus Asien infrage kommen könnten, obwohl das mit höheren Transportkosten verbunden wäre.

## «Wir Bahnen müssen Innovationen selbst vorantreiben.»

Patrik Dober,  
Senior Manager Projektgeschäfte, SBB Cargo AG

### Sind die Wagen günstiger?

Die Kostenfrage stellt sich auch bei der Herstellung der neuen Güterwagen. Das Ziel ist, dass die Summe von Unter- und Oberbau maximal dem Preis eines konventionellen Güterwagens entspricht. Möglich sein soll dies, indem SBB Cargo den Materialeinsatz so reduziert, dass der jeweilige Oberbau wirklich nur die vom Kunden geforderten Funktionen erfüllt. Zudem sollen die neuen Oberbauten zukünftig als «Ladegut» und nicht als «Bahnwagenbestandteil» klassiert werden, was die bahntechnischen Anforderungen für die Zulassung und folglich die Realisationskosten minimieren würde. Entsprechende Verhandlungen mit dem Bundesamt für Verkehr sind im Gang.

### Tiefer geblickt



Frank Sporbeck, Bereichsleiter bei Vigier Rail.

## «Die Güterwagen hinterlassen einen sehr guten Eindruck.»

Der Schweizer Betonwarenhersteller Vigier Rail gehört zu den ersten Kunden von SBB Cargo, die den flachen Oberbau getestet haben.

### Weshalb hat sich Vigier Rail zu den Tests bereit erklärt?

Unsere Produkte werden fast ausschliesslich per Bahn transportiert. Für uns ist es daher wichtig, bei der Konzeption neuer Güterwagen eigene Optimierungsvorschläge zum Verladen von Betonschwellen einzubringen. Die Arbeitssicherheit unserer Mitarbeitenden beim Verlad hat höchste Priorität, und wir möchten diese stetig erhöhen. Ausserdem pflegen wir eine langjährige Partnerschaft mit der SBB und mit SBB Cargo und möchten dazu beitragen, mit neuartigen Lösungen die Kosten im System Bahn zu senken.

### Wie fällt Ihr Fazit aus?

Die Güterwagen hinterlassen einen sehr guten Eindruck. Der rutschfeste, beschichtete Stahlboden des Oberbaus erhöht die Arbeitssicherheit. Dank der Verladetests vor Ort konnten wir die Benutzerfreundlichkeit prüfen

und die noch vorhandenen Schwachstellen eliminieren.

### Was muss konkret noch verbessert werden?

Das Beladen der neuen Wagen gestaltet sich momentan noch schwierig und verursacht einen beträchtlichen Mehraufwand auf unserer Seite. Konkret müssen die Länge und Breite des Oberbaus vergrössert werden, damit unsere Mitarbeitenden die Betonschwellen optimal verladen können. Zudem wurden die Schwellen bislang mit dem Gabelstapler gegen die Seitenwände geschoben und so optimal platziert. Beim neuen Oberbau aber fehlen die Seitenwände, was das Positionieren erschwert. Und schliesslich sind die Seitenrungen und Rohrklappen noch zu schwer, und es fehlen Anhängeseilen zur Befestigung unserer Gurte und Stahlseile.

### Was halten Sie vom Konzept getrennter Güterwagen generell?

Es ist ein interessanter, innovativer Ansatz, dass die Güterwagen durch die Austauschbarkeit des Oberbaus flexibler genutzt werden können. Dies ermöglicht schnellere Innovationszyklen und reduziert die Kosten. Natürlich hoffen wir, künftig auch davon zu profitieren, sodass es zu einer Win-win-Situation für alle kommt.

# Gütesiegel



Die farbige Bahnplombe ist eine Individualistin. Mit ihrer einmaligen Kennnummer wird sie überall anerkannt. Gleichzeitig ist sie empfindlich, denn Entfernen und Wiederanbringen ist nichts für sie. Sie wird darum von den Zollbehörden in ganz Europa als Zollverschluss akzeptiert. Der Absender der Bahnsendung bringt die Zollplombe nach dem Verlad am Bahnwagen selbst an und bestätigt damit, dass die Ladung mit den Frachtdokumenten übereinstimmt. Ein Halt bei der Zollbehörde ist somit hinfällig, und die Zollabfertigung wird effizienter. SBB Cargo bietet übrigens an 16 Orten an der Grenze und im Inland alle Zolllösungen an, die es für einen speditiven Transportablauf benötigt: [sbbcargo.com/zoll](https://sbbcargo.com/zoll)

KUNDENSICHT



# Ein Transport mit Stahlkraft

Das Innerschweizer Logistikunternehmen Panlog setzt für den Export von Stahlprodukten auf die Bahn. Bei einem Werkbesuch erfahren wir, warum nach Italien immer ein Ganzzug unterwegs ist und was bei grenzüberschreitenden Verkehren weniger gut läuft.

Text: Michelle Russi Fotos: Matthias Jurt

**M**orgens um halb zehn in Emmenbrücke: Ein 1400 Tonnen schwerer Güterzug von SBB Cargo rollt aus dem Bahnhof in Richtung Süden. Sein Ziel ist die italienische Kleinstadt Lecco in der Lombardei. Gut zehneinhalb Stunden dauert die Fahrt, wobei der Zug an der Grenze in Chiasso drei Stunden lang stillsteht. Das Transportgut, 900 Tonnen Stahl, muss verzollt werden. In etwa 20 Prozent der Fälle schaut der Zollbeamte die Ware genau an, weshalb ein solcher Zeitpuffer notwendig ist. Gegen 20 Uhr erreicht der Ganzzug den Bahnhof Lecco. Ein Ganzzug transportiert grosse Gütermengen eines Kunden und fährt nicht über Rangierbahnhöfe, sondern direkt zum jeweiligen Empfangsbahnhof. Die Komposition wird

Links: Der Ganzzug startet seine Fahrt in den Süden.

Unten: Das Transportgut ist Walzstahl in Stäben der Firma Panlog.




---

**«Mit SBB Cargo kombinieren wir Ganzzüge und Wagenladungsverkehr – das ist ein enormer Vorteil für uns.»**

Peter Klarer, CEO Panlog

---

unterwegs also nicht neu zusammengestellt. Von Lecco aus schliesslich gelangt der Stahl tags darauf am frühen Morgen dank Vertragspartnern von Panlog per Lkw zu den italienischen Endkunden. Und in Emmenbrücke machen sich fast zeitgleich die nächsten 18 Bahnwagen auf den Weg nach Italien.

## Mit Ganzzügen zum Erfolg

So funktioniert, etwas vereinfacht gesagt, das Ganzzugkonzept des Stahltransporteurs Panlog und von SBB Cargo. Fünf bis sieben Ganzzüge verlassen jede Woche den Bahnhof Emmenbrücke. Im Jahr sind das durchschnittlich 242 000 Tonnen Stabstahl und Walzdraht, die Panlog mit der Bahn nach Italien exportiert. Das Ganzzugkonzept gilt als Erfolgsstory. Das bestätigen Fabienne Häcki und Peter Klarer, Geschäftsleitungsmitglieder von Panlog, sowie Yves Tschopp von SBB Cargo bei einem Treffen am Sitz von Panlog in Emmenbrücke. «Wir haben die Abläufe über die Jahre laufend optimiert, sodass wir heute die gewünschten Mengen fahren und die Waren termingerecht in Lecco

→



Einmal mitten durch Emmenbrücke: Der Zug hat Vortritt.

Produktionshalle der Panlog-Schwester Steeltec.



Das Transportteam ist überzeugt von den Ganzzügen nach Italien und schätzt reibungslose Abläufe: Yves Tschopp von SBB Cargo (rechts) sowie Fabienne Häcki und Peter Klarer von Panlog (unten).

## Das ist Panlog

Das Stahllogistikunternehmen Panlog wurde 1993 gegründet und gehört heute zur Swiss Steel Group, einer international tätigen Stahlfirma mit rund 10000 Mitarbeitenden weltweit. Auf dem Werkplatz Emmenbrücke LU sind neben Panlog auch die Swiss Steel AG und Steeltec AG tätig. Panlog ist spezialisiert auf die Beschaffungs-, Werks-, Lager- und

Distributionslogistik und beschäftigt 32 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie 3 Lernende. Weitere Dienstleistungen umfassen: Rangierdienst in Emmenbrücke, Personalverleih, Ausbildungszentrum für angehende Logistikerinnen und Logistiker, Verzollung und Beratung in Aussenhandelsfragen.



ausliefern können», sagt Fabienne Häcki. Die Leiterin Internationale Spedition und Bahnproduktion arbeitet seit 20 Jahren bei Panlog und erinnert sich, warum das Ganzzugkonzept im Jahr 2012 überhaupt lanciert worden ist – gewissermassen aus einer Not heraus. «Damals fuhren wir im Wagenladungsverkehr (WLV) nach Italien, was immer Probleme an der Grenze verursachte, weil die italienische Bahn die Ware in Chiasso nicht weiterspedierte.» Manchmal hätten die Kunden wochenlang auf eine Lieferung warten müssen. Mit dem Wechsel auf Ganzzüge hat sich das geändert, da die Zustellung seither direkt und ohne Rangiermanöver erfolgt.

### Reibungslos im Rundlauf

Die Idee für das neuartige Konzept hatte Panlog mit einem anderen Unternehmen entwickelt. SBB Cargo übernahm die Transporte erst 2015 – und wird sie bis mindestens Ende 2023 fahren. Im Sommer 2020 haben Panlog und die Güterbahn den Vertrag um weitere drei Jahre verlängert. «Die Zusammenarbeit ist ein Bekenntnis», betont Yves Tschopp, der Panlog als Senior Key Account Manager betreut. Einerseits handle es sich um wirklich grosse Mengen, die SBB Cargo fahren dürfe. «Andererseits läuft das Zusammenspiel von Ganzzug und WLV extrem gut.» Will heissen: Nach dem Entladen des Ganzzugs in Lecco werden die Bahnwagen jeweils für Transporte anderer Kunden direkt in den Wagenladungsverkehr eingespeist und müssen somit nicht leer in die Schweiz zurückgeführt werden. «Dieser Rundlauf ist ein riesiger Vorteil», sagt Tschopp, «schliesslich ist es gut für uns, wenn die Wagen nicht leer rollen.»

Die Kombination von Ganzzug und WLV ist für Peter Klarer, CEO von Panlog, einer der Hauptgründe für die Vertragsverlängerung mit SBB Cargo. Auf dem Rundgang durch das grosse Werkgelände in Emmenbrücke – Panlog teilt es sich mit der Schwesterfirma Steeltec – zeigt Klarer, wie reibungslos die Abläufe hier vor Ort funktionieren. SBB Cargo liefert den Schrott, der in den Werken zu Stahlprodukten verarbeitet wird, im WLV an. Das zuständige Rangier- und Lokführerteam von Panlog verantwortet den Umschlag und das Verschieben des Materials auf dem Werkgelände. Sobald die Stahlprodukte bereit sind, beladen die Mitarbeitenden von Steeltec die Bahnwagen, und SBB Cargo holt den Ganzzug wieder ab. «Von diesem Wiederbelad der Wagen lebt das System», erklärt Peter Klarer. Der grosse Vorteil der Bahn gegenüber dem Lkw liegt für den CEO in der grösseren Nutzlast eines Güterwagens. Zudem können die Materialien direkt nach der Produktion in

die Wagen verladen und offen transportiert werden. Klarer: «Umschlag und Handling sind damit einfach und schnell.»

### Nachverfolgen ist schwierig

Aktuell kommt Panlog auf einen Bahnanteil von rund 66 Prozent, wobei Import und Export den allergrössten Teil ausmachen. Pläne, den Bahntransport weiter auszubauen, verfolgt man laut Fabienne Häcki derzeit nicht. «Wir sind der Meinung, dass jeder Verkehrsträger seine Berechtigung hat – auch, weil wir uns so breiter abstützen

## «Bei internationalen Verkehren fehlt es an Transparenz.»

Fabienne Häcki,  
Leiterin Internationale Spedition, Panlog

können.» Eine Schwierigkeit im internationalen Schienengüterverkehr seien die mangelnde Transparenz und Nachverfolgbarkeit. «Im Binnenverkehr werden wir umgehend informiert, wenn eine Sendung verspätet ist oder umgebucht wird, international ist dies nicht der Fall.» Ausserdem gebe es bei der Verzollung immer wieder Restriktionen, welche die Auslieferung erschwerten. Auch Yves Tschopp von SBB Cargo wünscht sich international besser abgestimmte Fahrpläne, damit Züge nicht mehrfach «umrangierte oder an den Landesgrenzen unnötigerweise zurückgehalten werden».

## Drei Fakten

**1\_\_** In jedem europäischen Auto sind circa **50 Kilogramm Stahl** aus Emmenbrücke zu finden.

**2\_\_** Panlog fährt **66 Prozent** der Transporte mit der Bahn. Das entspricht einer jährlichen Menge von **580 000 Nettotonnen**.

**3\_\_** Von jeher setzt Panlog auf die Bahn. Durch eine stetige Verlagerung der Güter auf die Schiene sparte man zwischen 2016 und 2019 fast **180 000 Lkw-Fahrten** und knapp **35 000 Tonnen CO<sub>2</sub>** ein.



## Unterwegs mit dem Kraftprotz

Damit Waren sicher und effizient zum Zielort gelangen, müssen sie fachmännisch verladen werden. Das ist die Aufgabe von Fitim Badalli, der im KV-Terminal von SBB Cargo in Dietikon Container um Container umschlägt. Mit einem speziellen Arbeitsgerät.

Text: Christine Spirig Fotos: Basil Stücheli



Nur mit einem Reachstacker kann man Container oder – wie hier – Sattelaufleger sowohl von oben als auch von unten heben.

**E**s ist ein Ungetüm, das auf uns zusteuert. Die Räder der Maschine sind hoch wie ein Personenwagen, und wenn sie ihre Hebearme ausfährt, erinnert sie an ein riesiges Insekt aus einem Science-Fiction-Thriller. Im Gegensatz dazu scheint die Person, die oben in der Führerkabine sitzt, winzig klein. Wir befinden uns im KV-Terminal in Dietikon, in einem von 16 Umschlagplätzen für den kombinierten Verkehr von SBB Cargo. Das besagte Gefährt ist ein sogenannter Reachstacker. Er dient zum Stapeln und Umschlagen von Containern, Wechselbehältern und Sattelauflegern von der Strasse auf die Schiene und umgekehrt. Der Reachstacker hat rund 45 Tonnen Hublast und an die 72 Tonnen Eigenmasse.

Fahrer Fitim Badalli öffnet die Kabine und steigt die grossen Stufen herunter. Seit drei Jahren fährt er den Reachstacker und hebt täglich Hunderte Tonnen hoch. Und das in Präzisionsarbeit. «Wenn wir die Container von den Lastwagen auf die Bahnwagen umladen, kann es auf wenige Zentimeter ankommen», erklärt er. Er nimmt uns mit in die Führerkabine, und schnell wird klar: Von Vollautomatisierung keine Spur, hier ist Handarbeit gefragt. Die wenigen Knöpfe sind zum Bedienen der einzelnen Elemente des Hebewerks. Die richtigen Positionen und Distanzen abschätzen muss der Fahrer selbst. Zur Unterstützung sind zwei Kameras am Fahrzeug angebracht, die ihm die Ladeumgebung via Bildschirm aus der Nähe zeigen.

### Drei Jahrzehnte bei der Bahn

«Das richtige Handling kommt mit der Übung», sagt Badalli. Das A und O aber

sei die Konzentration, diese dürfe man auch mit der Routine nie vernachlässigen. Er arbeitet seit nunmehr 30 Jahren bei SBB Cargo, 25 davon war er Rangierarbeiter. Gabelstapler habe er schon damals bedient, doch das sei nicht dasselbe: «Schon allein von der Hebekraft her.» Und nur mit dem Reachstacker könne man die Container von oben oder von unten heben, je nach Typ. Nichtsdestotrotz ist die Staplerausbildung eine Voraussetzung, um einen Reachstacker zu fahren. Als Badalli hörte, dass Cargo diese Weiterbildung anbietet, hat er sich gleich gemeldet. «Ich fand es spannend», sagt der 50-Jährige, «auch weil die Rangierarbeit ab einem gewissen Alter nicht mehr ideal ist.»

In der einwöchigen Weiterbildung lernte Badalli das Gefährt und den Umgang damit kennen. «Körperlich ist es viel weniger anstrengend als Rangieren, doch die ersten Wochen war ich nach der Arbeit fix und fertig», erinnert er sich lachend. Die hohe Konzentration forderte ihren Tribut. «Man muss sich immer bewusst sein, mit welcher grossen Kräften und Massen man arbeitet», so Badalli. «Wenn etwa aus Unachtsamkeit ein 45 Tonnen schwerer Container

in einen Lastwagen kracht, ist der Schaden enorm.» In den drei Jahren hat der Reachstacker-Fahrer glücklicherweise noch keinen solchen Vorfall erlebt.

### Bitte immer pünktlich!

Sicherheit ist das oberste Gebot in diesem Beruf. Bei Arbeitsbeginn wird die Maschine vom Fahrer geprüft. Dieser

**«Auch mit der Routine darf man nie die Konzentration vernachlässigen.»**

Fitim Badalli,  
Reachstacker-Fahrer, SBB Cargo AG

macht einen Rundgang und kontrolliert, ob irgendwo Flüssigkeit ausgetreten ist. In solchen Fällen wird die Servicefirma kontaktiert, die den Schaden repariert. «Zum Glück haben wir hier eine Reservemaschine, sodass die Kunden nie warten müssen», sagt Badalli. In Dietikon arbeiten zwei Fahrer in zwei Schichten: Die erste beginnt morgens um 4.45 Uhr und endet um 13 Uhr. Die





Fitim Badalli beim sogenannten Check-in: Er überprüft die Container und quittiert den Auftragschein.



Nichts mit Automatisierung: Die Bedienung des Reachstackers ist Präzisionsarbeit. Da kann es auf wenige Zentimeter ankommen.

zweite dauert abends bis 21.15 Uhr. Die erste Schicht wird jeweils von einem Terminalmitarbeiter allein bestritten. Von 12 bis 20 Uhr sind zwei Mitarbeiter im Einsatz, einer von beiden überprüft, ob die Container auf den richtigen Wagen verladen wurden. Danach gibt er die exakten Platzierungen ins System ein. «Für den Kunden wäre es fatal, wenn die Ware an den falschen Ort geliefert würde», betont Badalli.

**«Ich würde auch Frauen diesen Beruf empfehlen. Die können das genauso gut.»**

Fitim Badalli, Reachstacker-Fahrer, SBB Cargo AG

Bei jedem Lastwagen, der auf dem Gelände einfährt, kontrolliert der Terminalmitarbeiter die Container, etwa ob sie richtig verschlossen sind. Dann quittiert er den Auftragschein und übergibt ihn dem Chauffeur. Check-in nennt

sich dieser Arbeitsvorgang. Danach beginnt das Ab- und Aufladen. Pünktlichkeit ist zentral, Zeitdruck spürt Badalli aber eigentlich nie. Ein geübter Fahrer, zu denen er sich zählen darf, braucht pro Container etwa drei Minuten. «Klar, manchmal ist es Akkordarbeit, und die Lastwagen stehen Schlange, aber dann gibt es auch ruhigere Momente.» Von der pandemiebedingten Ruhe hat Badalli nichts mitbekommen: «Unsere Frachten beinhalten Güter des täglichen Gebrauchs – Lebensmittel, Elektrogeräte, Industrieware –, und die Nachfrage ist immer da.»

**Vielleicht bis zur Pension**

Hat Fitim Badalli schon als kleiner Junge davon geträumt, mit einer solch grossen Maschine zu arbeiten? Er lacht: «Als ich ein Bub war, gab es so etwas gar nicht.» Aber sein neunjähriger Sohn interessiert sich sehr für seine Arbeit, erzählt der fünffache Familienvater. Würde er den Beruf seinen Kindern empfehlen? «Ich würde ihn jedem empfehlen, der sich dafür interessiert», sagt er. Auch Frauen, die könnten das genauso gut. Und was ist das Schönste am Beruf? «Alles», sagt er prompt, und man glaubt

es ihm. «Ich habe Verantwortung, viel Abwechslung, Kundenkontakt, ein tolles Team und einen tollen Arbeitgeber.» Die langjährige Treue gegenüber SBB Cargo spricht für sich. Entsprechend kann sich Badalli vorstellen, bis zur Pension für die Bahn zu arbeiten. Zufrieden mit dem sein, was man hat, die Vorteile schätzen und täglich das Beste geben: Damit ist Fitim Badalli bisher sehr gut gefahren.

## Profis für Logistiklösungen im Bereich Baulogistik und Recycling

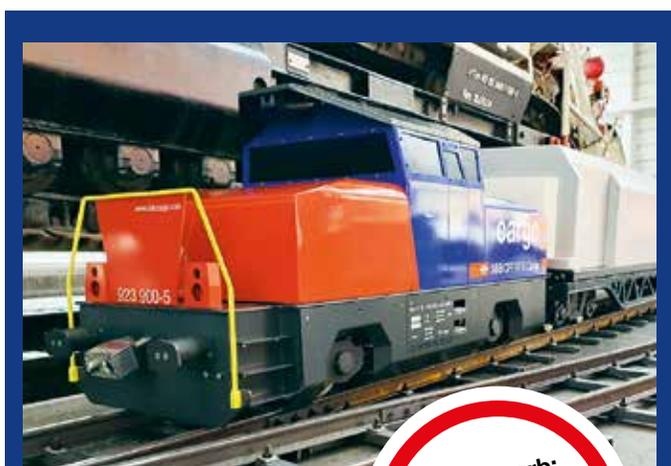
Seit Anfang Jahr ist die neue Business Unit Baulogistik und Recycling bei SBB Cargo aktiv. Neben Entwicklung, Realisierung und operativer Begleitung umfassender (Bahn-)Logistiklösungen im Hoch- und Tiefbau verantwortet sie auch die projektseitige Erarbeitung innovativer Lösungen im Bereich Kreislaufwirtschaft und Entsorgung. Der Fokus richtet sich auf innovative Lösungen mit Einbindung der Schiene. Ziel sind die Weiterentwick-

lung des Angebots von SBB Cargo in diesen relevanten Schlüsselmärkten sowie die Erarbeitung attraktiver, nachhaltiger Logistiklösungen für Kunden und Partner. Lösungen am Markt werden bereits umgesetzt. Darunter fallen zum Beispiel das Leistungsangebot am Entsorgungshub Hardfeld in Zürich oder der Transport von Betonelementen für eine Hochspannungsleitung im Wallis (siehe «Blickfang» Seite 2). Mehr erfahren Sie unter



[sbbcargo.com/entsorgung](https://sbbcargo.com/entsorgung) sowie [sbbcargo.com/bau](https://sbbcargo.com/bau)  
Oder kontaktieren Sie Katharina Wachs, Leiterin

Business Unit Baulogistik und Recycling: [katharina.wachs@sbbcargo.com](mailto:katharina.wachs@sbbcargo.com)



### Selbst kuppeln und rangieren im Verkehrshaus

SBB Cargo ist Teil der Sonderausstellung «Logistik erleben» im Verkehrshaus Luzern ([verkehrshaus.ch](https://verkehrshaus.ch)). Besuchen Sie die Ausstellung, und tauchen Sie ein in die Welt der Logistik. Ob gross oder klein, schlüpfen Sie in die Rolle eines SBB Cargo-Rangierspezialisten, und kuppeln und rangieren Sie selbst Güterwagen auf der 18 Meter langen



Rangieranlage. Erfahren Sie zudem alles zum Fortschritt in der Automation des Schienengüterverkehrs.

**Wir verlosen 10 x 2 Eintritte für das Verkehrshaus Luzern. Viel Glück!** Gratisteilnahme unter [sbbcargo.com/wettbewerb](https://sbbcargo.com/wettbewerb). Teilnahmeschluss: Freitag, 21. Mai 2021.

# 460 000

Tonnen CO<sub>2</sub> eingespart:  
Die Kunden von SBB Cargo haben im Jahr 2020 dank Bahntransporten in der Schweiz circa 2,2 Millionen Lastwagenfahrten eingespart und rund 460 000 Tonnen CO<sub>2</sub>-Emissionen vermieden. Das entspricht der Menge an CO<sub>2</sub>, die 177 000 Retourflüge Zürich–New York verursachen würden.  
Die Kunden können ihr persönliches Emissionsreporting kostenlos bestellen und damit ihre positive Umweltbilanz ausweisen:

[sbbcargo.com/emissionsreporting](https://sbbcargo.com/emissionsreporting)



# Fahren Sie mit uns. Europaweit.

Haben Sie internationale Transportbedürfnisse? Ob Getreide, Baustoffe, Handelsgüter oder Stahlprodukte – wir koordinieren den internationalen Transport Ihrer Waren gemeinsam mit unserer Tochterfirma ChemOil Logistics und weiteren Partnern.  
[www.sbbcargo.com](http://www.sbbcargo.com)