

cargo

Das Schweizer Logistikmagazin

1 | 2020

Auf dem Spitzenplatz

Nathalie Simplet ist Lokführerin aus Überzeugung – auch wegen der schönen Aussicht aus ihrem «Büro».

Ab Seite 20





Die Eule sieht alles

Eulen haben typischerweise grosse, runde Augen und können insbesondere in der Nacht gut sehen. Kein Wunder, trägt das neue Kollisionswarnsystem auf der Rangierlok den Übernamen «Eule». Es besteht aus einer mit visuellen und akustischen Signalen weiterentwickelten Funkfernsteuerung, mit der sich der Fahrweg überwachen lässt. Das Kollisionswarnsystem ermöglicht das Rangieren mit nur einer Person und ist damit für den angestrebten Ein-Personen-Betrieb unabdingbar.



Mehr Informationen zur «Eule» und zu weiteren Innovationen von SBB Cargo unter: [sbbcargo.com/innovation](https://www.sbbcargo.com/innovation)

Impressum

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

Redaktion SBB Cargo: Brigitte Hager, Anouk Ilg, Peter Imfeld, Regula Jauner, Lea Meyer, Miriam Wassmer

Konzept und Realisation: Infel AG, Zürich **Redaktion:** Alexander Jacobi, Michelle Russi, Manuel Bühlmann, Karin Rechsteiner

Projektleitung: Bärbel Jördens **Gestaltung:** Murielle Drack

Übersetzungen: UGZ Übersetzer Gruppe Zürich GmbH, Zürich

Druck: Hertig + Co. AG, Lys

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

Gesamtauflage: 5000 Exemplare

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

Gratisabonnement auf www.sbbcargo.com/de/abonnement. Abonnieren Sie das «cargo»-Magazin schweizweit kostenlos, oder lesen Sie die Online-Version unter www.sbbcargo.com. Adressänderungen oder Löschung des Abonnements bitte an cargomagazin@sbbcargo.com.

Editorial



Lokführermangel in Europa

Seit zwei, drei Jahren suchen alle europäischen Bahnen händeringend nach Lokpersonal. Schichtbetrieb und Nacharbeit im Güterverkehr haben dazu beigetragen, dass das Berufsbild beim Nachwuchs stark an Attraktivität eingebüsst hat. In dieser Ausgabe erklären zwei Berufsleute, was für sie die Faszination im Führerstand einer Lokomotive ausmacht. Dabei fallen Begriffe wie Freiheit und Abwechslung. Nochmals vor die Wahl gestellt, könnten sie sich auch heute keinen anderen Beruf vorstellen. Was für Möglichkeiten es gibt, das Berufsbild attraktiver zu gestalten, erklärt Isabelle Betschart, Leiterin Produktion von SBB Cargo, im Kurzinterview auf Seite 22.

Mit der Einführung der automatischen Bremsprobe setzen wir diesen Sommer nach der Inbetriebnahme der automatischen Kupplung einen weiteren Meilenstein im Netz des kombinierten Binnenverkehrs. Damit werden wir konkurrenzfähiger und bleiben Pionierin in der Schweiz und in Europa. Wie die Bremsprobe auf dem Tablet funktioniert, erfahren Sie ebenfalls in diesem Magazin.

Ich wünsche Ihnen viel Spass bei der Lektüre.

Brigitte Hager
Kommunikation SBB Cargo

4–9 Logistik-Fokus: kombinierter Verkehr

Schnell und trotzdem mit der Bahn? Das geht. Zu Besuch beim Paketdienstleister DPD, der seine Autoreifen neu mit SBB Cargo ausliefert – und weitere Transporte ins Auge fasst.



10–11 Auf einen Blick

Wie genau funktioniert die automatische Bremsprobe? Was sind ihre Vorteile? Und wo liegen die Herausforderungen in der Umsetzung?

12–15 Gipfeltreffen

CEOs unter sich: Nicolas Perrin mit Nachfolgerin Désirée Baer.



16–19 Innovation

Die Instandhaltung in Chiasso boomt – gerade bei Drittkunden. Deshalb wird im Tessin fleissig investiert.



20–23 Mittendrin

Glücklich im Führerstand: Zwei Lokführer erzählen, warum sie den Beruf gewählt haben und heute wieder wählen würden.

24–26 Kundensicht

Ob Rahm, Putzmittel oder Pasta, Saviva liefert alles, was Gastro- und Hotelbetriebe brauchen. Und die Grosshandelstochter der Migros setzt auf die Bahn.

27 Objekt

Ade, Schraubekupplung! Ein Vorgängermodell im Fokus.

28–29 Grenzüberschreitend

Auf leisen Sohlen durchs Land: Seit Anfang 2020 sind in der Schweiz nur noch lärmsanierte Güterwagen zugelassen.

30–31 Schotter

Gemüse so schwer wie der Eiffelturm – die Leistungen von SBB Cargo für einmal anders dargestellt. Plus News aus der Branche.



Ein Päckchen Verantwortung tragen

DPD Schweiz hat seinen Autoreifentransport von der Strasse auf die Schiene verlagert und spart damit zehn Lastwagen pro Nacht ein. Weil erste Erfahrungen mit dem kombinierten Verkehr so erfolgreich waren, werden jetzt alle Linienverkehre des Paketdienstleisters auf eine mögliche Verlagerung hin geprüft.

Text: Katharina Rilling Fotos: Dan Cermak



Für den Grossteil der Versender und Paketempfänger ist die schnellstmögliche Auslieferung ihrer Ware das Wichtigste – um nicht zu sagen: oft das einzige Kriterium, nach dem sie einen Paketdienstleister auswählen oder bewerten», weiss Rolf Neeracher, Linienverkehr-Manager beim Paketdienstleister DPD Schweiz. Trotzdem wickelt er einen Teil seiner Transporte seit Herbst 2019 fix per Zug ab. Warum? «Es gibt tatsächlich Zielkonflikte: Der Zug ist ökologisch, aber nicht das schnellste und flexibelste Transportmittel für unsere Pakete.» Allerdings beobachtet Rolf Neeracher derzeit einen Wertewandel bei seinen Kunden: «Man fragt immer wieder direkt nach, warum wir zusätzliche Transportmengen nicht per Bahn befördern, obwohl das etwas länger dauern würde. Und einige entscheiden sich gezielt für uns, weil wir uns freiwillig dazu verpflichten, CO₂ zu kompensieren.»

Nachhaltigkeit als starkes Argument

Dass DPD Schweiz jetzt täglich jeweils 1–2 Wechselbehälter – spezielle Container für Strassen- und Schienenverkehr – ab Gossau nach Cadenazzo und Renens im Rundlauf mit SBB Cargo transportiert, zahlt denn auch primär auf die Umweltziele des Unternehmens ein. Bis 2025 will man die Emissionen pro Paket um 30 Prozent senken. Dank Bahntransport werden jetzt erstmal zehn Lastwagenfahrten und rund 1,2 Tonnen CO₂ pro Nacht eingespart. Die Entlastung des Strassennetzes bringt DPD aber nicht nur ökologische, sondern auch wirtschaftliche Vorteile: Neben der CO₂-neutralen Belieferung werden für den Bahntransport weniger personelle Ressourcen gebraucht, und somit wird die hohe Nachfrage nach Fahrern im Markt kompensiert. «Für mich persönlich hat das Argument Nachhaltigkeit inzwischen genauso viel Gewicht wie der finanzielle Aspekt», sagt Rolf Neeracher.

«Das Argument Nachhaltigkeit hat genauso viel Gewicht wie der finanzielle Aspekt.»

Rolf Neeracher,
Linienverkehr-Manager DPD Schweiz

Früher Flop, heute top

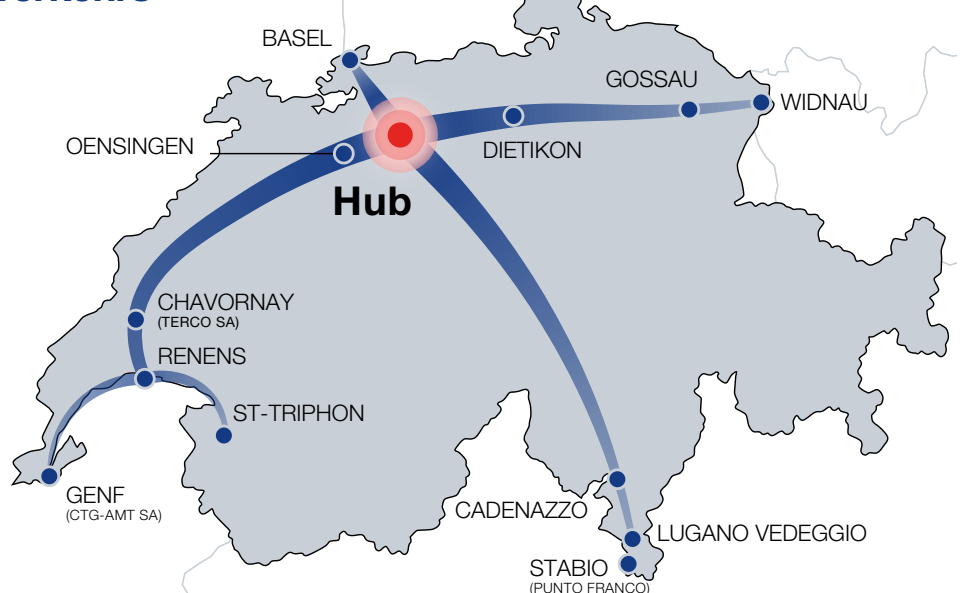
Der Linienverkehr-Manager trippelt auf der Stelle, haucht und reibt die Hände aneinander. Die Kälte kriecht langsam die Hosenbeine hoch. Rolf Neeracher und sein Team stehen am Gleis des Umschlagterminals Dietikon und lächeln Knuth Rüegg, den Sales Manager kombinierter Verkehr von SBB Cargo. Dieser hat seine neuen Kunden zur Terminalbesichtigung eingeladen. «Nur so erlebt der Kunde hautnah, was in seiner Logistikkette in einem regionalen Umschlagterminal mit seinem Ladegut geschieht.» Begleitet wird

der Besuch vom geschäftigen Brummen des Reach-Stackers, einer Art Kreuzung aus Kran und Traktor, der den DPD-Wechselbehälter zur Demonstration vom Lastwagen auf den Zug hebt. Kinderleicht sieht das aus – ist es aber nicht. Es braucht eine spezielle Ausbildung, um das Schwergewicht sicher bedienen zu können. Knuth Rüegg zeigt auf die gebrandeten Behälter und erklärt: «DPD hat sein eigenes Equipment. Die Vor- und Nachläufe, also den Transport per Lastwagen hin zum und weg vom Umschlagterminal, organisiert das Unternehmen selbst. Wir bieten bei Bedarf aber auch das Rundum-sorglos-Paket an.» Die Kapazitätsauslastung liege voll und ganz bei SBB Cargo. «Man kann sich das wie bei einem Sessellift vorstellen, der immer fährt, egal, ob er gerade voll besetzt oder leer ist. Der Kunde trägt da keine Verantwortung.»

Trotz Eiseskälte ist die Stimmung heiter, immer wieder wird gescherzt oder eine Anekdote zum Besten gegeben. Zum Beispiel diese hier: «Als



Liniennetz des kombinierten Verkehrs





Gebrandete Container: Paketexperte DPD stellt sein eigenes Equipment.



Schwergewicht: Der Reach-Stacker manövriert die Container sicher von der Strasse zum Gleis.



Während der Terminalbesichtigung erklärt Knuth Rüegg (links) dem DPD-Team genau, was mit dem Ladegut passiert.



Mit dem Reach-Stacker lassen sich Lasten von bis zu 50 Tonnen heben.



Vorteil Lage: Die Umschlagterminals liegen in unmittelbarer Nähe zu vielen Depots von DPD.

Alles in einem Paket: klimaneutral und nachhaltig

Die DPDgroup kompensiert auf freiwilliger Basis seit 2012 sämtliche CO₂-Emissionen, die durch den Transport und die Auslieferung der Pakete entstehen. In den einzelnen Landesgesellschaften der DPD wird der Ausstoss an CO₂ zudem permanent reduziert. So wurde allein 2019 (Stand Oktober) in 16 Ländern eine Reduktion um 355 Tonnen CO₂ erzielt – vor allem durch alternative Antriebs- und Fahrzeugkonzepte, aber auch durch Fotovoltaikanlagen und die Verwendung von LED-Lampen in den Sortierzentren.

SBB Cargo auf uns zukam, hatte ich meine Erfahrungen aus vergangenen Zeiten vor Augen», wirft Rolf Neeracher schmunzelnd in die Runde. «Früher musste ich in Aarau regelmässig auf den Zug mit unseren Wechselbrücken warten. Es kam auch vor, dass der Zug dann überhaupt nicht mehr eintraf. Ich hatte also den kombinierten Verkehr als ziemlich unzuverlässig in Erinnerung.» Dass Rolf Neeracher über seine frühen Erfahrungen mit SBB Cargo inzwischen lachen kann, hat freilich mit der jüngsten, sehr erfolgreichen Zusammenarbeit zu tun. «Allein die Testphase hat uns dermassen überzeugt, dass wir alle unsere Verkehre hinsichtlich der Möglichkeiten für den Bahntransport überprüfen», sagt der Linienverkehr-Manager.

Weniger Stauverlust, keine Schäden

Als erster Schritt wurden zeitunkritische Produkte wie Autoreifen auf die Bahn verlagert. Sie sind dreimal so gross und schwer wie durchschnittliche Pakete. Jedes Jahr im Frühling und im Herbst hat die voluminöse Fracht die DPD-Linienverkehre enorm belastet. «Indem wir die Reifen von den restlichen Paketen trennen und weniger Stauverlust haben, können wir mit unseren regelmässigen Strassentransporten dreimal mehr Pakete transportieren als bei einer Gemischtverladung. Zudem lassen sich so Schäden an normalen Frachten besser verhindern», erklärt Rolf Neeracher.

Gepunktet hatte SBB Cargo in diesem Zusammenhang mit ihrem Linienverkehr und der günstigen Lage der Umschlagterminals. Ein Grossteil der Depots von DPD befindet sich im Umkreis von 20 Kilometern um einen der Umschlagbahnhöfe. Knuth Rüegg wirbt: «Wir prüfen laufend Kundenbedürfnisse und erweitern, wo nötig, die Terminlandschaft. Ab April 2020 bieten wir eine weitere Umschlagmöglichkeit in Stabio an; Widnau folgt im August.» Und SBB Cargo habe in den letzten Jahren darauf hingearbeitet, dass die Kunden ihre Wechselbehälter möglichst spät anliefern und möglichst früh am Zielort abholen könnten. Das mache es einigen Kunden erst möglich, mit der Bahn zusammenzuarbeiten.



Früher musste er auf seine Wechselbrücken warten, heute ist er überzeugt vom kombinierten Verkehr: Linienverkehr-Manager Rolf Neeracher (rechts).

Nach den ersten Transporten hat Rolf Neeracher erkannt, dass «es inzwischen sehr unkompliziert geworden ist, eine Wechselbrücke auf die Bahn zu bringen und von dort wieder zu holen». Zum Glück, steht doch die Zuverlässigkeit

«Einige Kunden entscheiden sich für uns, weil wir freiwillig CO₂ kompensieren.»

Rolf Neeracher,
Linienverkehr-Manager DPD Schweiz

für den Paketdienstleister an oberster Stelle: «Das erfüllt SBB Cargo heute zu 100 Prozent.» Er empfinde die Zusammenarbeit als sehr angenehm, besonders in der KV-Dispo herrsche ein tolles Klima. «So gut wie alle unsere Wünsche wurden zur vollsten Zufriedenheit erfüllt. Und wenn etwas mal nicht umgesetzt werden kann, werden Varianten vorgeschlagen. Das schätze ich sehr.»

Werte als Herausforderung

Geplant ist, dass auch einige der regulären Pakete ab diesem Jahr per Bahn

transportiert werden. Hierfür befindet sich DPD gerade in Vorbereitung. Knuth Rüegg ist zuversichtlich: «Die Möglichkeit, mehr zu transportieren, ist von unserer Seite von heute auf morgen gegeben – wir sind parat.» Zunächst braucht es allerdings noch mehr Sortierkapazität seitens DPD. Eine weitere Hürde liegt in der Organisation der Transporte: Ein Bahntransport ist für den Paketdienstleister immer noch speziell, sodass die Mitarbeitenden in den Depots geschult werden müssen. Zudem schwanken die Paketmengen stark, was die Planbarkeit erschwert. In einigen Fällen bleibt somit die Flexibilität der LKW wichtig, die eine zusätzliche Runde fahren können. Und nicht zuletzt, betont Rolf Neeracher, bleibe die Erwartung der Versender an eine spätestmögliche Anlieferung und eine schnellstmögliche Auslieferung nach wie vor eine Herausforderung: «Der Wertewandel in der Gesellschaft muss hier erst noch weiter voranschreiten.»

Die Bremsen schneller geprüft

Die automatische Bremsprobe macht die Abläufe im Rangierbetrieb effizienter. Doch wie funktioniert sie eigentlich?

Text: Alexander Jacobi | Infografik: Pia Bublies

Güterzüge werden im Wagenladungsverkehr oft neu zusammengestellt. Eine Bremsprobe danach gewährleistet, dass die Bremsen ordnungsgemäss funktionieren. Mit der automatischen Bremsprobe kann die Zugvorbereitungszeit gegenüber der manuellen Bremsprobe signifikant verkürzt werden. Damit wird der Rangierbetrieb schneller und sicherer. Die automatische Bremsprobe ist – zusammen mit der automatischen Kupplung und dem Kollisionswarnsystem – der nächste Schritt zum Ein-Personen-Betrieb.

Manuelle Bremsprobe

1 Mitarbeiter 1 füllt in der Lok die Hauptleitung mit Druckluft (5 bar). Nun sollten alle Bremsen gelöst sein.



2 Mitarbeitender 2 prüft an mindestens einem Fahrzeug, ob die Bremsen gelöst sind: bei Klotzbremsen durch einen Schlag gegen den Bremsklotz, bei Scheibenbremsen durch einen Blick durch das Sichtfenster.



7 Wenn alle Bremsen gelöst sind, meldet Mitarbeiter 2 dem Mitarbeiter 1 «Bremsen gut».



Automatische Bremsprobe



1 Der Mitarbeitende hat über ein Tablet Funkverbindung zur Elektronik jedes Wagens, bei dem Bremszylinderdruck, Bremskraft (bei Klotzbremsen) und Feststellbremse zu überprüfen sind. Als Erstes füllt er in der Lok die Hauptleitung mit Druckluft (5 bar). Nun sollten alle Bremsen gelöst sein.

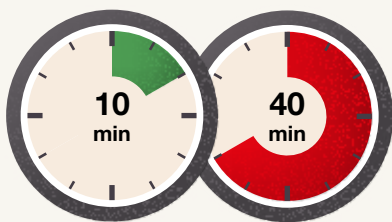


2 Der Mitarbeitende prüft auf dem Tablet, ob von jedem Wagen der gelöste Zustand der Druckluftbremse und der Feststellbremse gemeldet wird.

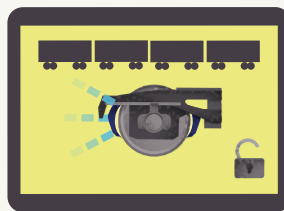


3 Der Mitarbeitende führt eine Betriebsbremsung durch (Luftdruck von 5 auf 4 bar senken). Nun sollten alle Bremsen bremsen.

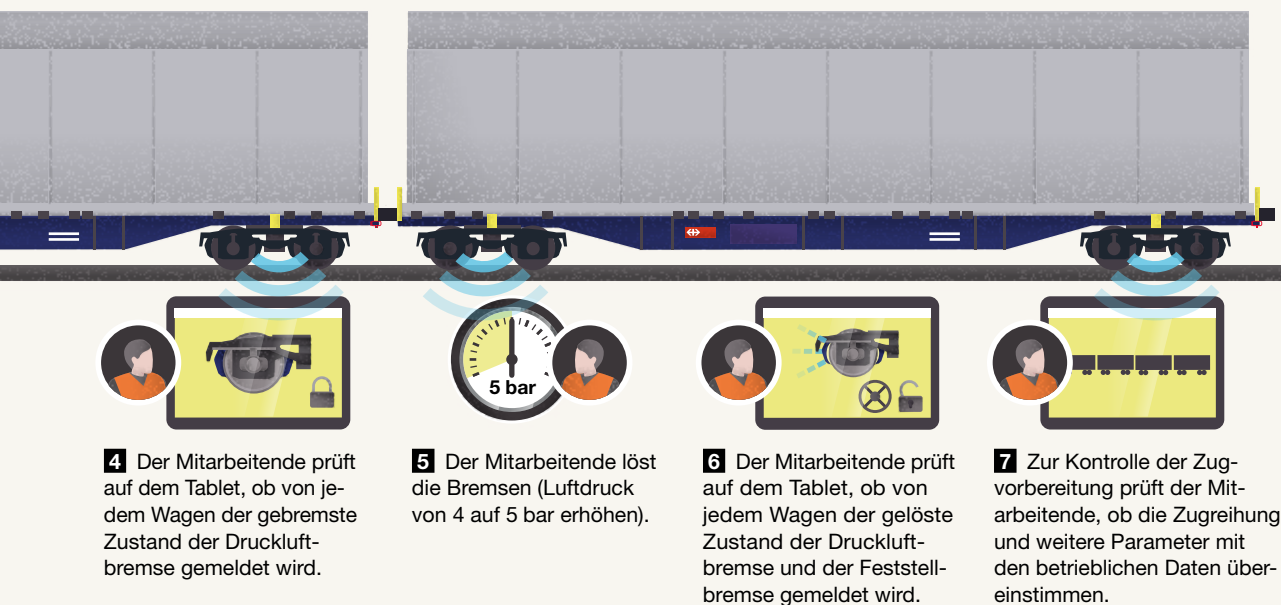
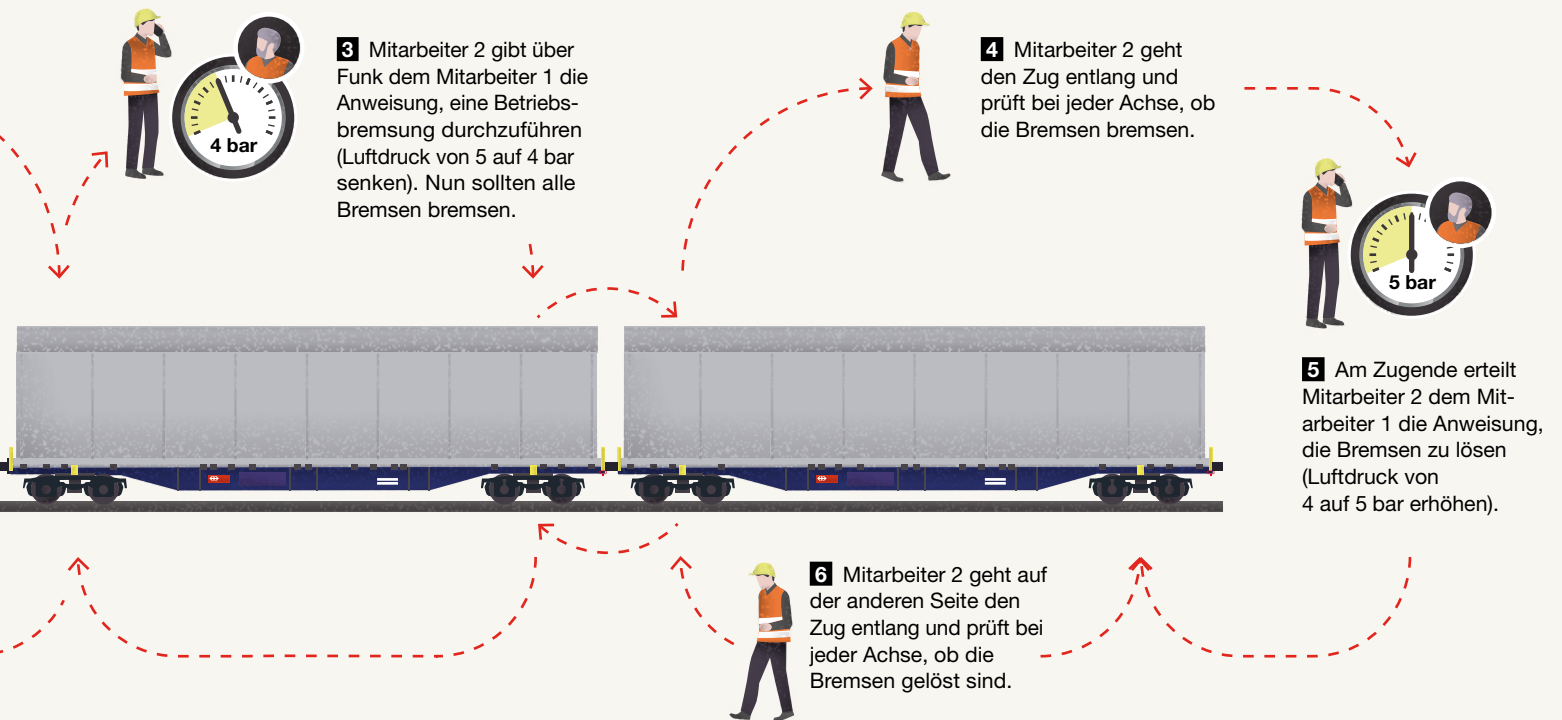
Vorteile der automatischen Bremsprobe



Grosser Zeitgewinn:
Dauer rund 10 min (statt 40 min)



Überblick über die Bremszustände
des ganzen Zugs



Neuland bei der behördlichen Zulassung

Bei der automatischen Bremsprobe liegen die grossen Herausforderungen einerseits bei der sicherheitsrelevanten technischen Entwicklung, andererseits bei der Integration in die Betriebsprozesse, beim Nachweis der funktionalen Sicherheit und bei der

behördlichen Zulassung. Da bis jetzt keine andere Güterbahn Europas mit einer automatischen Bremsprobe arbeitet, betreten alle Beteiligten Neuland. SBB Cargo entwickelt das System der automatischen Bremsprobe – unter Einhaltung

der geltenden europäischen Normen – zusammen mit ihren Partnern PJ Messtechnik GmbH und Rail Cargo Austria AG. Dies ist eine Voraussetzung, dass die automatische Bremsprobe auch in anderen Ländern eingesetzt werden kann.

A photograph of two people, a man and a woman, standing on a train platform. They are both wearing high-visibility work jackets. The man on the left is wearing a dark blue jacket with orange and reflective silver stripes. The woman on the right is wearing a bright orange jacket with reflective silver stripes. They are both smiling and looking towards each other. In the background, there is a yellow and white train and a blue sign that says 'Olten Hammer'. The sky is clear and blue.

«Wir möchten in Zukunft noch sportlicher werden»

Désirée Baer, die neue Chefin von SBB Cargo, setzt auf zukunfts- und marktorientierte, innovative Lösungen, um das Ergebnis nachhaltig zu verbessern. Kurz vor der Stabübergabe am 1. März 2020 haben wir sie und ihren Vorgänger Nicolas Perrin zum Interview getroffen.

Interview: Stefan Boss Fotos: Daniel Winkler

Frau Baer, welches ist Ihr Eindruck nach den ersten Tagen Ihrer Einarbeitungsphase bei SBB Cargo?

Désirée Baer: Ich treffe auf sehr engagierte Mitarbeitende, die offen sind für einen Führungswechsel und sich zur neuen Partnerschaft mit Swiss Combi (bestehend aus den Firmen Planzer, Camion Transport, Bertschi und Galliker) bekennen.

Herr Perrin, nach 13 Jahren geben Sie die Leitung bei SBB Cargo ab. Sind Sie wehmütig?

Nicolas Perrin: Es war eine sehr spannende und intensive Zeit, die ich bei SBB Cargo verbrachte. Es ist klar, dass mich der Abschied als Leiter des Unternehmens emotional bewegt. Ich freue mich aber, dass mit Désirée Baer eine kompetente Nachfolgerin gefunden wurde, und freue mich auf meine Zukunft.

Die Güterbahn hat bewegte Zeiten hinter sich. Welches war der schönste Moment?

Perrin: Sicher bleiben wird mir der Augenblick, als wir vor über 15 Jahren den ersten eigenen Zug mit SBB Cargo in Deutschland und in Italien fuhren. Nach der Liberalisierung des Schienengüterverkehrs hatten wir eine Pionierrolle eingenommen. Hervorheben möchte ich auch, dass wir 2013 zum ersten Mal nach über vier Jahrzehnten schwarze Zahlen schrieben. Zudem freut es mich, dass die Güterwagen im kombinierten Verkehr in der Schweiz seit einem Jahr automatisch gekuppelt werden. Das ist ein erster Schritt in die Zukunft des Schienengüterverkehrs. Letztlich zählt jedoch die Summe von allem – und die vielen positiven Begegnungen und Arbeiten mit Menschen.

Frau Baer, Sie bringen grosse Führungserfahrung mit: Zuletzt haben Sie die Securitrans geleitet, und früher waren Sie Geschäftsführerin des Start-ups Eyezone, eines Optik-Retailers. Haben Sie auch Führerstandserfahrung?

Baer: Bei der SBB fuhr ich schon öfter im Führerstand mit. Zwar noch nie mit einem Güterzug, aber mit Rangier- und Bauzügen. Ich lenkte sogar schon selbst das hochmoderne Unterhaltsfahrzeug für den Gotthardbasistunnel – auf einem Gleis beim Lieferanten. Es war ein sehr tolles Gefühl, die vielen PS zu spüren. Ich freue mich, wenn ich künftig auch mit unseren Mitarbeitenden regelmässig auf einem Güterzug mitfahren darf.

Was verbindet Sie mit der Güterbahn? Als Geschäftsleitungsmitglied bei SBB Infrastruktur waren Sie ja für Logistikprozesse verantwortlich.

Baer: Wir arbeiteten bei SBB Infrastruktur eng mit



Fast schon eingelebt: Désirée Baer am Bahnhof Olten Hammer, unweit ihres neuen Arbeitsplatzes.

SBB Cargo zusammen, etwa beim Unterhalt der Flotte und bei Beschaffungen und Innovationen. Wir hegten auch Pläne für einen gemeinsamen Logistik-Hub in Hägendorf, verfolgten sie aber nicht weiter. Auch bei der Securitrans, die ich bis

«Läuft etwas nicht ganz rund, rutscht man in dieser Branche sofort in die Verlustzone.»

Désirée Baer,
CEO von SBB Cargo

vor Kurzem leitete, arbeiteten wir für die Baulogistik mit SBB Cargo zusammen. Deshalb kannte ich schon einige Leute in diesem Unternehmen.

Die Logistikbranche ist eine Männerwelt. Wie kommen Sie damit klar?

Baer: In den letzten 25 Jahren bewegte ich mich beruflich nur in Männerwelten, ich begann ja in der Finanzbranche und arbeitete dann in der Beratungsbranche. Deshalb habe ich gar keine Bedenken. In der Geschäftsleitung von SBB Cargo sind wir nun übrigens mehr Frauen als Männer, das wird für mich eine neue Erfahrung sein.

Herr Perrin, Sie sind künftig als Verwaltungsrat von SBB Cargo tätig. Welches sind Ihre Ziele?

Perrin: Unsere Aufgabe ist primär, die Strategie des Unternehmens festzulegen und zusammen mit dem Management eine gute Planung sicherzustellen. Ich werde vor allem die Interessen der SBB und generell der Bahn einbringen. Das ist eine der





«SBB Cargo ist in guten Händen.»
Nicolas Perrin über seine Nachfolge.

Stärken der Schweiz, dass die Bahn als Gesamtsystem gedacht wird und nicht als Summe von Einzelinteressen. Zudem gehe ich davon aus, dass ich meine Erfahrung und mein Netzwerk einbringen kann. Sicher zurückhalten werde ich mich aus dem operativen Geschäft, aber das fällt mir auch nicht schwer, weil es in guten Händen ist.

Dank Sparmassnahmen hat SBB Cargo in den letzten zwei Jahren schwarze Zahlen geschrieben. Sind die Zeiten mit Verlusten vorbei?

Perrin: Nein, SBB Cargo ist noch nicht gesund. Wir haben immer gesagt, dass die Jahre 2019 und 2020 sehr herausfordernd werden. 2019 erzielten wir bloss wegen der Sondereffekte einen Gewinn. Das laufende Geschäftsjahr wird sehr schwierig. Durch die Marktsituation, den starken Franken und das Coronavirus stehen wir zurzeit im Ge-

«Die aktuelle wirtschaftliche Situation des Unternehmens bleibt schwierig.»

Nicolas Perrin,
Verwaltungsrat von SBB Cargo

genwind. Die aktuelle wirtschaftliche Situation des Unternehmens bleibt schwierig.

Baer: Das sehe ich auch so. Die Partnerschaft mit den vier Logistikdienstleistern hat sicherlich zu einem guten Spirit geführt und dazu, dass man noch sportlicher werden möchte. Ich fand immer, SBB Cargo sei innerhalb der SBB schon dynamisch. Man kann aber festhalten, dass die Marge in unserer Branche sehr gering ist, und wenn etwas nicht ganz rund läuft, rutscht man sofort in die Verlustzone. Hinzu kommt, dass der Druck

für die Mitarbeitenden sehr gross und ihre Zufriedenheit ziemlich niedrig ist. Meine Aufgabe ist also nicht leicht. Das habe ich allerdings auch nicht erwartet.

Wo sehen Sie als Leiterin von SBB Cargo die grössten Herausforderungen für dieses Jahr?

Baer: Der Fokus muss sich auf ein positives operatives Jahresergebnis richten. Daneben werden wir Innovationsprojekte wie die automatische Bremsprobe und die automatische Kupplung bei den Zügen vorantreiben, welche die Geschwindigkeit und Effizienz erhöhen und positive Auswirkungen auf die Gesundheit der Mitarbeitenden haben.

Wie arbeiten Sie sich ins neue Amt ein? Werden Sie Kunden und Mitarbeitende besuchen?

Baer: Ich fahre in alle Regionen der Schweiz, um möglichst viele Mitarbeitende zu treffen. Auch Kundentermine sind schon zahlreiche geplant. Aufgrund der Coronavirus-Pandemie verschiebt sich das persönliche Kennenlernen etwas. Trotzdem freue ich mich, hoffentlich bald zahlreiche Kunden persönlich begrüßen zu dürfen.

Herr Perrin, ab Sommer 2020 kommt bei SBB Cargo die automatische Bremsprobe im kombinierten Verkehr zum Einsatz. Was versprechen Sie sich von dieser Neuerung?

Perrin: Die automatische Bremsprobe ist zusammen mit der automatischen Kupplung ein weiterer Schritt hin zum Ein-Personen-Betrieb, der die letzte Meile effizienter macht. Die Mitarbeitenden müssen nicht mehr vor jeder Fahrt einmal komplett um den ganzen Zug herum schreiten und brauchen für die Bremsprobe eine halbe Stunde weniger. SBB Cargo ist in Europa die erste Güterbahn, die diese Neuerung im kommerziellen Betrieb einführt.

Die Gesprächspartner



Désirée Baer, 50, 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.

Nicolas Perrin, 60, leitete SBB Cargo von 2007 bis Februar 2020. Seit April 2020 ist er Verwaltungsrat von SBB Cargo. Bis Ende 2018 war er Mitglied der SBB Konzernleitung, seither wird SBB Cargo als eigenständige Konzerngesellschaft geführt. Perrin ist diplomierter Bauingenieur ETH und arbeitete seit 1987 bei der SBB.

Inwiefern profitieren die Kunden?

Perrin: Vor allem durch die Zeitersparnis steigern wir unsere Konkurrenzfähigkeit gegenüber der Strasse – im kombinierten Verkehr ist das ja ein zentraler Faktor. Mithilfe der Automation können wir auch einfacher rangieren, also zum Beispiel Wagen abhängen und dann mit dem restlichen Zug weiterfahren. Dadurch können wir flexiblere Angebote machen und uns besser neuen und dynamischen Marktentwicklungen anpassen.

Zum Schluss eine persönliche Frage: Frau Baer, wie schalten Sie nach einem intensiven Arbeitstag ab – mit Netflix oder mit einem Buch?

Baer: Am liebsten mit beidem nacheinander (lacht). Wenn ich Zeit habe, schaue ich auch gerne Sportübertragungen wie Fussball und Tennis. Unter den Büchern, die ich kürzlich las, hat mich «Das glücklichste Volk» sehr fasziniert. Es geht um die Begegnung des amerikanischen Forschers Daniel Everett mit einem Amazonasvolk in Brasilien und die starke Verbindung von Sprache und Kultur. Ich habe Erkenntnisse für meinen eigenen Alltag gewonnen. Wenn ich zum Beispiel Kunden in der Romandie besuche, würde ich nie Englisch reden. Man kommt viel eher an die Menschen heran, wenn man ihre Sprache spricht – in dem Fall also Französisch. Und im Tessin Italienisch.

Herr Perrin, werden Sie in Zukunft auch wieder mehr Zeit zum Lesen finden?

Perrin: Ich hoffe es. Bisher habe ich vor allem Akten gelesen und hoffe, mir künftig wieder vermehrt Belletristik und Sachbücher zu Gemüte zu führen.

Was haben Sie neben Ihrem Verwaltungsratsmandat für SBB Cargo sonst noch für Pläne?

Perrin: Ich werde auch Verwaltungsratspräsident bei der Ruag MRO Schweiz. Diese erbringt Dienstleistungen für das VBS. Ich freue mich sehr auf diese Aufgabe in einer für mich neuen Branche. Ich befürchte, dass ich in Zukunft nicht weniger arbeiten werde, bin aber froh, wenn ich nicht mehr so stark fremdbestimmt bin.

Das letzte Wort gehört Ihnen, Frau Baer: Gibt es etwas, das Sie noch anfügen möchten?

Baer: Ich freue mich auf die Treffen mit Kunden und Mitarbeitenden und hoffe auf eine gute Zusammenarbeit zum Wohl einer nachhaltigen Schweizer Wirtschaft.

INNOVATION



Dicker im Geschäft

Instandhaltungsarbeiten für Drittkunden sind ein zunehmend wichtiges Geschäftsfeld für SBB Cargo, besonders auf der Nord-Süd-Achse. Um den Standort Chiasso zu stärken, werden die dortigen Werkstätten saniert und umgebaut. Das Ziel: den Umsatz mit Drittkunden mittelfristig deutlich erhöhen.

Text: Michelle Russi Fotos: Claudio Bader

Was für uns der Besuch beim Coiffeur oder Zahnarzt ist, ist für Güterzüge der Halt in der Instandhaltungswerkstatt. Regelmässig lassen sie hier ihre Räder und Bremsen kontrollieren, defekte Achsen auswechseln, versprayte Türen übermalen und das Sicherungssystem prüfen. Lokomotiven erhalten durchschnittlich alle zwei Monate eine Auffrischung, Güterwagen typenabhängig entweder nach einem Jahr oder nach rund 20000 zurückgelegten Kilometern. Diese leichten, betriebsnahen Instandhaltungsarbeiten, wie sie SBB Cargo in Chiasso und an drei weiteren Standorten in der Schweiz ausführt, dauern normalerweise zwei bis drei Tage. Für die umfangreicheren Revisionsarbeiten in Bellinzona und Biel werden Loks und Wagen meist über einen Monat aus dem Verkehr gezogen.

Ein «One-Stop-Shop» für Bahnen

Am Standort Chiasso kümmert sich das 25-köpfige Team nicht nur um Güterzüge von SBB Cargo, sondern auch um jene von Drittkunden. Weil die Nachfrage nach Instandhaltungsarbeiten an diesem wichtigen Knotenpunkt auf der

Transitachse stetig zunimmt, möchte SBB Cargo den Umsatz in den kommenden Jahren deutlich steigern. Dafür lässt die Bahn die fast 100-jährige, unter Denkmalschutz stehende Lok-Werkhalle zurzeit sanieren. Bis Juni 2020 werden das Dach und die elektrischen Installationen erneuert. Die restliche Bausubstanz wird lediglich sanft renoviert.

In einem zweiten Schritt will SBB Cargo bis Mitte 2021 das Gebäude der Wageninstandhaltung neu bauen und mit einer Unterflurdrehbank zur Reprofilierung von Radsätzen ausstatten. Da während dieser Bauphase mit grösseren Einschränkungen bei der Instandhaltung zu rechnen ist, prüfen die Verantwortlichen Ersatzkonzepte. Voraussichtlich



Zunehmend gefragt: Immer mehr Kunden lassen ihre Wagen und Loks in Chiasso warten.



Bis zu 70 Wagen und 25 Loks werden im Tessin jede Woche aufgefrischt.



Will den Standort Chiasso noch weiter stärken: Tizian Faddi.

Wartungskapazität pro Jahr

Aktuell



1200

Lokomotiven

In Zukunft



1500

Lokomotiven



2500

Güterwagen



3000

Güterwagen



Kampf gegen Graffiti: Das Übermalen versprayerter Türen ist Teil der Instandhaltung.

Bild links:
Die Sanierung der Lok-Werkhalle (Gebäude links) ist im Sommer 2020 abgeschlossen. Danach erfolgt der Neubau der Güterwagenhalle (rechts).

Bild rechts:
Teamleiter Marco Gozzoli ist stolz auf seine «internationale» Werkstatt.



wird eine provisorische Zelthalle im Gleisfeld vor der bestehenden Halle errichtet, um das Team unterzubringen. Die Sanierung und der Neubau beider Hallen kosten insgesamt zehn Millionen Franken, wovon SBB Immobilien die Hälfte übernimmt.

Tizian Faddi, stellvertretender Leiter der vier Instandhaltungsteams in Chiasso, Brig, Muttenz und Dietikon, ist überzeugt, dass sich die Investitionen in den Standort Chiasso lohnen: «Im Gespräch mit unseren Kunden hat sich herausgestellt, dass wir vor allem mit der neuen Unterflurdrehbank eine Marktlücke im Tessin und in Norditalien besetzen können.» Schweizweit betreibt die SBB bislang drei solcher Anlagen: in Zürich, Basel und Genf. Kunden, die im Tessin unterwegs sind, haben folglich das Nachsehen und müssen ihre Loks und Wagen unter Umständen an zwei Orten warten lassen – das kostet Zeit und Geld. «Mit der Unterflurdrehbank und unserem bereits vorhandenen Know-how im Bereich Zugsicherungssysteme können wir den Kunden hier in Chiasso künftig einen «One-Stop-Shop» anbieten», sagt Faddi. Ausserdem blieben dadurch wichtige Arbeitsplätze in der Region erhalten beziehungsweise würden neu geschaffen.

«Mit der neuen Unterflurdrehbank können wir eine Marktlücke besetzen.»

Tizian Faddi, stellvertretender Leiter
Instandhaltung Stützpunkte

Chiasso verbindet zwei Welten

Von einer «Riesenchance» spricht auch Marco Gozzoli, Teamleiter der Lokomotivwerkstatt in Chiasso. Sein Team arbeitet momentan in einem Zweischicht-Betrieb von 6 Uhr morgens bis 10 Uhr abends, damit es trotz Hallensanierung zu keinen Einschränkungen in der Instandhaltung kommt. «Das ist eine Herausforderung», betont Gozzoli, «vor allem für jene Mitarbeiter, die einen langen Arbeitsweg haben.» Zudem sind die Platzverhältnisse viel knapper als während des Normalbetriebs, weil nur eine Seite der Halle für Reparaturen und Sicherheitstests zur Verfügung steht. Die andere Seite wird parallel saniert und modernisiert.

Das Team unterhält durchschnittlich 25 Loks und 60 bis 70 Güterwagen pro Woche. Aufgrund der Nähe zu Italien

sind die Mitarbeiter – Frauen gibt es im Team von Marco Gozzoli bislang keine – mit schweizerischen und italienischen Güterzügen und Sicherheitssystemen bestens vertraut. Bei der Ausgangskontrolle der Lokomotiven müssen sie beispielsweise testen, ob diese sowohl für die 3-Kilovolt-Fahrleitung in Italien als auch für die 15-Kilovolt-Fahrleitung in der Schweiz funktionieren. Ausserdem sind sämtliche Mitarbeiter so ausgebildet, dass sie mit beiden Loksystemen fahren können. Das ist keine Selbstverständlichkeit. Teamleiter Gozzoli jedenfalls ist stolz auf diese Expertise in Chiasso: «Wir sind eine internationale Werkstatt, die zwei Welten miteinander verbindet.» Nach der Sanierung und dem Umbau sind es womöglich gar drei Welten, die hier zusammenkommen: Die Instandhaltung Chiasso möchte sich in Zukunft nämlich verstärkt auch auf deutsche Kunden spezialisieren, die auf der Nord-Süd-Achse verkehren.



Mit Leib und Seele im Lokführerstand

Personalmangel, Nachwuchsproblem: Der Lokführerberuf steht unter Druck. Zwei, die im Führerstand ihre Passion gefunden haben, sind Nathalie Simplet und Felix Eggenschwiler. Wir haben mit ihnen gesprochen.

Text: Karin Rechsteiner, Manuel Bühlmann Fotos: Niels Ackermann, Hans Schürmann

Fester Händedruck, blondes, offenes Haar, strahlendes Lachen und ein herzliches «Salut». So begrüsst Nathalie Simplet, Lokführerin bei SBB Cargo, um 9 Uhr ihre Besucher am Güterbahnhof Denges-Echandens bei Lausanne. Und das, obwohl ihre Schicht an diesem Tag bereits um 3 Uhr morgens begonnen hat. Müde? Nein, müde ist sie nicht. «Jetzt beginnt mein Tag zum zweiten Mal», witzelt sie. Die 40-Jährige ist gelernte Dentalassistentin. 15 Jahre hatte sie in ihrem Beruf gearbeitet und dann, mit Mitte 30, kam die grosse Frage: Und jetzt? Per Zufall erfuhr sie, dass SBB Cargo Lokführer suchte. Sie zögerte nicht lange – und voilà, da fährt sie nun. Und das zu jeder Tages- und Nachtzeit. «Am liebsten fahre ich in den Sonnenaufgang», sagt sie lachend. Das sei jedes Mal ein besonderer Moment. Sie geniesse die Nähe zur Natur und das Unterwegssein zu jeder Jahreszeit sehr. Ihre Lieblingsroute führt dem Genfersee entlang von Lausanne nach Villeneuve oder von Puidoux über Grandvaux nach Lausanne. «Das Highlight der Strecke ist der Moment, wenn der Zug den Tunnel verlässt und den Blick über den See und die Rebberge des Lavaux freigibt – das ist unvergleichbar.»

Trotz den schönen Aussichten, Nathalie Simplet muss im Führerstand jederzeit präsent und konzentriert sein. «Wenn etwas passiert, muss ich schnell reagieren», sagt sie. Ihr Zug an diesem Morgen hatte 20 Wagen, war 273 Meter lang und wog 1805 Tonnen. «Mein Bremsweg ist lang und das Streckennetz dicht befahren, ich kann nicht einfach schnell anhalten.» An diese

Verantwortung über die vielen Tonnen und über 10000 PS hat sie sich rasch gewöhnt. Nicht zuletzt dank der grossen Unterstützung ihrer Kollegen. Simplet ist in Lausanne aktuell noch die einzige Lokführerin, Ende 2020 wird sie voraussichtlich drei neue Kolleginnen erhalten. «Der Zusammenhalt im Team ist gross. Ich habe mich von Anfang an integriert und willkommen gefühlt», windet sie ihren Kollegen ein Kränzchen. «Vorher habe ich eher in einem Frauenberuf gearbeitet, jetzt arbeite ich in einem Männerberuf – und Letzteres mag ich lieber.»

Nathalie Simplet hat keine Kinder und sagt von sich, sie sei sehr flexibel, verstehe aber, wenn gerade jüngere Leute aus Rücksicht auf die Familie einen anderen Beruf wählten. Sie selbst geniesst

die Freiheit, an einem Mittwochmorgen auf die Skipiste zu gehen oder einem Montagnachmittag Freunde zu treffen. «Nein, als Lokführer muss man kein Einzelgänger sein», betont sie. «Aber klar, es macht mir nichts aus, alleine zu sein. Die Freiheit im Führerstand bedeutet mir viel.» Es ist inzwischen schon fast Mittag, Zeit für Simplet, die Heimfahrt anzutreten, bevor die nächste Schicht beginnt. Jetzt freut sie sich auf etwas Bewegung an der frischen Luft, denn: «Sport ist für mich der perfekte Ausgleich zum Job.»



Nathalie Simplet, Lokführerin

«Die Freiheit im Lokführerstand bedeutet mir viel.»



Felix Eggenchwiler, Lokführer

«Man muss in der Lage sein, in kurzer Zeit selbstständig Entscheidungen zu treffen.»



Langeweile im Job? Für Felix Eggenchwiler ein unbekanntes Gefühl. Wenn der Lokführer von seinem Berufsalltag zu erzählen beginnt, blüht er so richtig auf. Seit er vor 32 Jahren seine Betriebslehre begann, ist er der Bahn treu geblieben. Mit 18 Jahren hatte er sich vom Rangierarbeiter zum Vorarbeiter hochgearbeitet. Danach folgte die Ausbildung über mehrere Stufen zum Lokführer. Für SBB Cargo ist der 48-Jährige seit 20 Jahren an der Front im Einsatz – und hat auch nicht vor, so schnell etwas daran zu ändern.

In seiner Laufbahn arbeitete er sowohl im Personen- wie auch im Güterverkehr als Lokführer, über mehrere Jahre gar gleichzeitig. «Es war eine abwechslungsreiche Zeit. Morgens fuhr ich einen Personenzug an die Zieldestination, und abends ging es mit einem Güterzug wieder zurück», erinnert sich Eggenchwiler. Als SBB Cargo 1999 eine eigene Division wurde, musste er sich allerdings für eine Seite entscheiden. «Die Wahl fiel mir nicht schwer. Ich habe mich für den Güterverkehr entschieden, weil ich so nur selten an einem Wochenende arbeiten muss», erklärt er seine pragmatische Entscheidung.

Eggenchwiler arbeitet im Schichtbetrieb. Dienstantritt hat er jeweils im Depot in Olten. Bei seiner Fracht handelt es sich meistens um Getreide, das er in der Westschweiz abholt und in Richtung Osten transportiert. Es fasziniert ihn, schwere Lasten zu bewegen. Und er mag die Abwechslung. Denn seine Tätigkeit beschränkt sich nicht nur auf den normalen Lokführerdienst vom Führerstand aus. Wenn er einen sogenannten Support-Einsatz hat, bewegt er sich auch zwischen den Geleisen und ist für das Kuppeln der Güterwagen und die Bremsprobe zuständig. Dabei bedient er die Rangierlok mittels einer Funkfernsteuerung. Ein weiterer Punkt, den er bei seiner Arbeit schätzt, ist die einzigartige Aussicht, die sich ihm bietet. Eggenchwiler fährt immer wieder durch schöne Regionen, die er auch schon privat erkundet hat.

Lokführerinnen und Lokführer sind zurzeit stark gesucht. Doch nicht alle sind für diesen Job geeignet. Eggenchwiler weiss, welche Voraussetzungen erfüllt werden müssen: «Beim Eignungstest scheiden viele Interessenten aus, weil sie farbenblind sind und dadurch die Signale nicht richtig lesen

können. Und zweisprachig muss man heutzutage auch sein. Zudem sind eine gute Konzentrationsfähigkeit, ein hervorragendes Gedächtnis sowie eine schnelle Reaktion von Vorteil. Und Kandidatinnen und Kandidaten müssen sich bewusst sein, dass es ein Einzelgängerjob ist und man in der Lage sein muss, in kurzer Zeit selbstständig Entscheidungen zu treffen – das kann belastend sein und ist nicht jedermanns Sache.»

Für Felix Eggenchwiler selbst sind dies bis auf die Farbenblindheit aber alles machbare Hürden, die es sich zu überwinden lohnt: «Ich würde wieder genau den gleichen Weg einschlagen und kann mir keinen anderen Job vorstellen», so der Vollblutbähnler.

Den Beruf auch zukünftig attraktiv gestalten

Der Beruf Lokführer oder Lokführerin soll attraktiv bleiben und Perspektiven bieten. Wie setzt sich SBB Cargo als Arbeitgeberin dafür ein? Fünf Fragen an Isabelle Betschart, Leiterin Produktion.

Text: Miriam Wassmer, SBB Cargo **Foto:** Hans Schürmann

Braucht SBB Cargo weiterhin Lokführerinnen und Lokführer?

Ganz bestimmt, ja. Die Automatisierung und die digitalen Hilfsmittel unterstützen unsere Mitarbeitenden zwar stark bei der täglichen Arbeit. Der Mensch bleibt aber weiterhin im Mittelpunkt und bedient das Fahrzeug. Das betrifft sowohl die Strecken- als auch die Rangierlokführenden.

Wie gelingt es, die Berufsbilder für die Zukunft weiterzuentwickeln?

Wir müssen unsere Berufsbilder so entwickeln, dass unsere Mitarbeitenden marktfähig bleiben. Aber auch attraktive Lebensmodelle bei der Bahn sind gefragt. Heute geht niemand mehr davon aus, über die gesamte Berufstätigkeit die gleiche Arbeit zu machen. Für SBB Cargo als Arbeitgeberin ist es zentral, durchlässige und anschlussfähige Jobprofile sowie Perspektiven anzubieten, in denen sich Mitarbeitende entwickeln können. Unsere Mitarbeitenden sollen stolz sein auf ihren Beitrag, den sie für Kunden und die Landesversorgung leisten.

Welche Herausforderungen stellen sich SBB Cargo dabei?

Logistik findet im Hintergrund und im Falle des Güterverkehrs auf der Schiene oft nachts statt. Wir müssen den Stellenwert der Berufe und die Weiterentwicklungsmöglichkeiten genügend sichtbar machen. Das gilt für Lok- als auch für Rangierpersonal. Sonst sind wir auf dem Arbeitsmarkt nicht ausreichend konkurrenzfähig. Wir arbeiten auch an der Frage, wie Schichtarbeit attraktiv gestaltet werden kann. Denn die Güterbahnproduktion wird auch in Zukunft vorwiegend in der Nacht stattfinden. Zudem rollt eine grössere Pensionierungswelle auf uns zu. Wir gehen davon aus, dass wir gar nicht so viele Mitarbeitende vom Arbeitsmarkt rekrutieren können, wie wir bräuchten. Mit der Automation und flexibleren Arbeitsmodellen versuchen wir, diese Lücke zu schliessen. Wir sind auch mit steigenden Kundenanforderungen und dynamischen Marktbedürfnissen konfrontiert – die Eisenbahn ist heute noch nicht so flexibel aufgestellt. Wir arbeiten daran, auch diese Ansprüche erfüllen zu können.

Zur Person



Seit Juli 2019 ist Isabelle Betschart für den grössten Geschäftsbereich von SBB Cargo, die Produktion, verantwortlich.

Welche Rolle spielt die Digitalisierung?

Die Digitalisierung ist auch bei der Eisenbahn Realität. Wichtig ist, bei der Transformation umsichtig vorzugehen und klare Vorstellungen zu haben, wie die neuen Abläufe und die konkreten Entwicklungen aussehen sollen. Denn: Es geht stets um Menschen mit jahrelang ausgeübten Handbewegungen und deren Zukunft bei der Bahn. Die Hilfsmittel werden immer ausgefeilter, aber den Menschen braucht es nach wie vor, und er steht für mich im Zentrum der Veränderungen. Die Sicherheit bleibt auch mit der Digitalisierung und der Automatisierung das höchste Gut.

Was heisst das für die Ausbildung?

Generell beobachten wir, dass das Bildungsniveau immer höher wird. Neben der Logistikerin EFZ (eidgenössisches Fähigkeitszeugnis) gibt es nun auch die Möglichkeit für den Lokführer, sich zertifizieren zu lassen, damit er das Zertifikat EFZ erhält. Für SBB Cargo ist es wichtig, diese Berufsbilder möglichst zukunftsfähig und durchlässig weiterzuentwickeln, um nachhaltig die Zuverlässigkeit und hohe Qualität vom Schienengüterverkehr beim Kunden sicherzustellen. Und natürlich wollen wir auch in Zukunft eine attraktive Arbeitgeberin sein.

The Saviva logo is displayed on the side of a modern, white building. The letters are in a bold, sans-serif font, with a color gradient from yellow to red. A stylized red and pink swoosh is positioned above the 'V'.

Alles express bei Saviva

Die Terminvorstellungen von Saviva waren eine Herausforderung – gefunden hat man sich trotzdem. Besser noch: Die Grosshandelstochter der Migros und SBB Cargo wollen gemeinsam weitere Verkehre auf die Schiene verlagern. Wie kommts?

Text: Ruedi Eichenberger Fotos: Marvin Zilm



Leader im Schweizer Gastrogeschäft: Das Sortiment von Saviva ist schier grenzenlos.



Walter Künzler sieht Potenzial im Bahntransport.

Kreuz und quer sausen die elektrischen Wägelchen durch die Lagergassen am Hauptsitz in Regensdorf, ihre Fahrer «picken» hier Rahm, dort Pasta oder Putzmittel auf – kommissionieren heisst das in der Fachsprache. Die Arbeitskleider tragen das Saviva-Logo oder noch jenes der Vorgängerin Scana. Als Unternehmen gibt es Saviva seit 2013, doch markenmässig und logistisch ist die Integration von Scana, Mérat und Lüchinger + Schmid – alle schon zuvor in Migros-Besitz – noch sehr jung.

Manches aus den Regalen kommt aus Migros-Produktion, anderes trägt Namen wie Emmi, Hero oder Kambly. Das Sortiment scheint end- und die Aufnahmebereitschaft für Fremdmarken grenzenlos. Sogar Zigarren oder ein guter Whisky sind bei Saviva bestellbar. «Wir liefern alles, was Gastronomen brauchen», sagt Walter Künzler, der durch diesen Ameisenhaufen führt. Als Besucher des Zentrallagers muss man trotz gelber Leuchtweste stets auf der Hut sein. Das bringt Künzler, Leiter Supply Chain Management und Logistik, zum Schmunzeln: «Sie müssten am Nachmittag da sein, da geht es erst richtig los.»

Spagat für den neuen Kunden

Das Liefertempo von Amazon & Co. hat auch den Grosshandel erfasst. Bei Saviva, einem der drei Leader im Schweizer Gastrogeschäft, gilt heute: heute bestellt, morgen geliefert. Kann die Bahn diesen Anforderungen gerecht werden? Ja, wie sich zeigt. Mit der Bahn können die Güter nämlich über Nacht transportiert und frühmorgens ausgeliefert werden. Was simpel klingt, war mit Anstrengungen seitens SBB Cargo verbunden. «Wir haben einen ziemlichen Spagat gemacht, um das Projekt erfolgreich zu implementieren», sagt Patrik Dober von SBB Cargo. In enger Zusammenarbeit mit dem





Bis zu 1000 Rollgitter verlassen täglich das Warenlager von Saviva im zürcherischen Regensdorf.

Migros-Mutterkonzern konnten die Verantwortlichen letztlich aber die gewünschte, nachhaltige Lösung finden.

Das Ergebnis lässt sich sehen: Seit Juli 2019 werden kontinuierlich Verkehre von der Strasse auf die Schiene verlagert. Heute fährt das Rangier-

«Wir liefern alles, was Gastronomen brauchen.»

Walter Künzler,
Leiter Supply Chain Management
und Logistik bei Saviva

team von Regensdorf jeden Morgen zwei gedeckte Kühlwagen mit Schiebewänden durch die Industriezone von Regensdorf zum aus jahrzehntelangem Dornröschenschlaf erwachten Anschlussgleis. Der erste Wagen ist bis 13.15 Uhr gefüllt und fährt in die Romandie zum Migros-Verteilzentrum in Ecublens, mit Ankunft um 3 Uhr früh. Der zweite für das Tessin rollt um 19 Uhr nach San Antonino und trifft dort um 5 Uhr ein. Beide sind prallvoll geladen mit Ware auf Rollgittern für Hotels, Restaurants, Spitäler, Heime und andere Kunden. Auch die Rückfahrt wird genutzt, so etwa für Reis aus der Riseria Taverna. Noch bewältigen zwei Bahnwagen pro Tag erst einen kleineren Teil der 800 bis 1000 Rollgitter, die jeden Tag aus Regensdorf ausgeliefert werden. Das Gros reist weiterhin noch auf der Strasse zu den Verteilzentren und den Kunden.

Ringens um Franken und Minuten

Für Walter Künzler steht Saviva punkto Bahnbenützung folglich erst am Anfang. Kurzfristig sieht er ein Potenzial von sieben Wagen pro Tag. Dazu

muss das bestehende Anschlussgleis verlängert und die Verladerampe so ausgebaut sein, dass vier Wagen gleichzeitig beladen werden können. «Schon im Sommer kann dies so weit sein, die Baubewilligung von der Gemeinde haben wir bekommen», blickt er voraus.

Nicht allein die CO₂-Ziele der ganzen Migros-Gruppe motivieren Saviva zum Ersatz von Strassen- durch Schienentransporte. Im Zug der Integration von Scana sowie Lüchinger + Schmid hat der Grosshändler seine ganze Logistik reorganisiert, frühere eigene Plattformen aufgegeben und in die regionalen Migros-Verteilplattformen eingebettet. Diese besitzen alle Gleisanschluss. Für Künzler, der selbst lange bei der SBB tätig war, ist die Bahn auch eine Herzenssache. Aber nicht nur das: Mit gleicher Akribie wie den Frankeneffekt einiger zusätzlicher Hochregale in Franken kalkuliert der Logistiker den Wert der zusätzlichen Bahnwagen an der Verladerampe: «Wir gewinnen glatt 200 Quadratmeter Lagerfläche – das fällt ins Gewicht.»

So ist denn fast alles im grünen Bereich. Auch für Rampenchef Dario Bernasconi, der sagt: «Es läuft sehr gut, die Rangierteams sind pünktlich und zuvorkommend und warten auch mal eine Viertelstunde, wenn der Verlad noch nicht ganz fertig ist.» Einen Wunsch hat Künzler trotzdem noch übrig: «Es wäre toll, könnten wir die letzten Güterwagentüren um 20 Uhr schliessen.»



Lesen Sie zusätzlich ein Kurzinterview zum Thema auf dem Blog: tiny.cc/saviva

Vorgängermodell



Kupplungsbolzen, -laschen, -spindel und -bügel: Die Schraubekupplung ist ein simples System. Sie überträgt die Zugkräfte zwischen zwei Wagen via den gefederten Zughaken, während die Druckkräfte durch eine Stossvorrichtung (Puffer) übernommen werden. Im Gegensatz dazu überträgt die automatische Kupplung sowohl die Zug- als auch die Druckkräfte. SBB Cargo hat noch über 9000 Schraubekupplungen im Einsatz.

Geplant ist aber, eine Mehrheit der Wagen des kombinierten Binnenverkehrs bis Mitte 2021 (rund 210) auf die automatische Kupplung umzurüsten. Davon sind heute schon 85 Wagen «modern» unterwegs.

Leise rollt die Bahn

Auf dem Schweizer Schienennetz sind seit Anfang 2020 nur noch lärmsanierte Güterwagen zugelassen. SBB Cargo unterstützt das neue Gesetz, steht aber hinsichtlich Import- und Exportverkehr vor grossen Herausforderungen. So geht die Bahn die Schwierigkeiten an.

Text: Michelle Russi **Illustration:** Murielle Drack

Wer die Verlagerung auf die Schiene fördern will, muss den Bedürfnissen der Nachbarn gerecht werden», sagt Malte Günther, Leiter Indirekter Verkauf und Strategisches Pricing bei SBB Cargo. Mit anderen Worten: Damit der Schienengüterverkehr seine Akzeptanz in der Bevölkerung nicht verliert, muss er leiser werden. Nachdem der Bund im Rahmen des ersten Lärmschutzprogramms bis 2015 bereits in Lärmschutzbauten und die Sanierung inländischer Wagen investiert hatte, folgte per 1. Januar 2020 das Verbot für nicht lärmsanierte Güterwagen. Damit sind in der Schweiz seit Anfang Jahr nur noch «lärmarme» Güterwagen zulässig.

SBB Cargo unterstützt die neue Regelung und hat bis Ende 2019 das Bremssystem ihrer gut 5000 Wagen umbauen lassen. Die alten Grauguss-Bremssohlen wurden durch neue, leisere Kompositsohlen aus Verbundwerkstoffen ersetzt. So erfüllen die Wagen den neuen europäischen Lärmgrenzwert von 83 Dezibel.

Vorreiterin Schweiz

In puncto Lärmsanierung nimmt die Schweiz eine wichtige Rolle ein: Sie ist das erste Land, welches das Verbot für

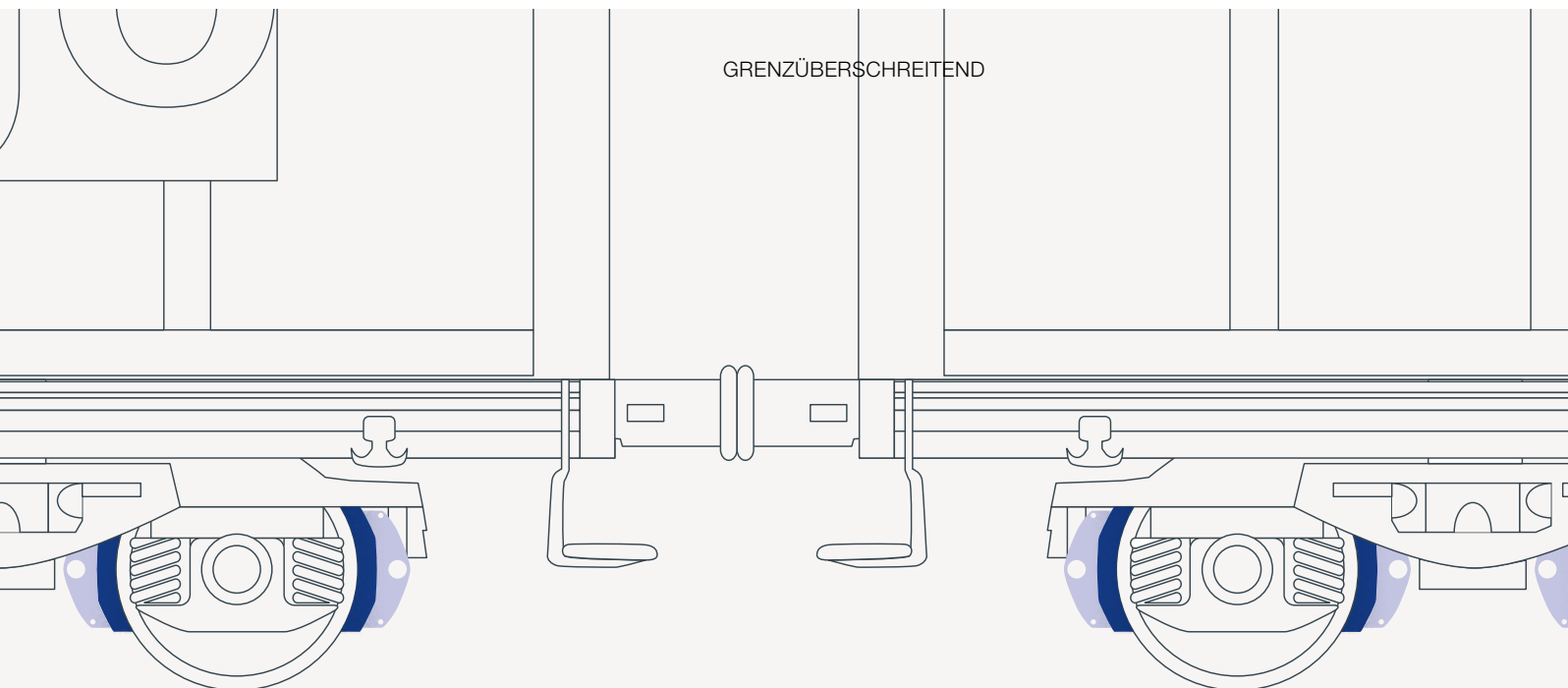
nicht lärmsanierte Güterwagen umsetzt. Ab 2024/2025 werden ähnliche Gesetze in Europa gelten. Doch gerade diese Vorreiterrolle birgt Schwierigkeiten, insbesondere für SBB Cargo. «Die Umsetzung ist eine Herausforderung, da uns Erfahrung und systemseitige Unterstützung fehlen», erklärt Malte Günther. Zwar habe jedes Bahnunternehmen eine eigene Datenbank mit Informationen zur Flotte – etwa ob ein Wagen lärmsaniert sei oder nicht – doch eine harmonisierte, europäische Datenbank existiere noch nicht. «Im grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr ist die datentechnische Kontrolle der Bahnwagen vor dem Übertritt in die Schweiz aktuell nur manuell möglich.» Günther schätzt, dass 15 bis 20 Prozent der Wagen, die in die Schweiz kommen, nicht lärmsaniert sind.

Mit einem Message Broker – einem Computerprogramm, das Daten von A nach B transferiert – soll es bis spätestens Ende 2020 möglich sein, die Informationen aus den einzelnen Datenbanken miteinander abzugleichen. Dann kann früher interveniert werden, wenn nicht lärmsanierte Wagen im Import- und Exportverkehr unterwegs sind. Befindet sich ein entsprechender Zug

beispielsweise auf dem Weg in die Schweiz, bekommt SBB Cargo eine Meldung und kann reagieren, bevor der Zug die Grenze passiert. Heute verweigert SBB Cargo noch keine Züge, obwohl dies theoretisch möglich wäre. Sollte es künftig aufgrund der neuen Gesetzeslage jedoch zu zivilrechtlichen Klagen gegen die Bahn kommen, müsste das Unternehmen solche Züge vor der Grenze stoppen. Dies wiederum gilt es zu vermeiden, wie Günther klarmacht: «Für den Schienengüterverkehr wäre es alles andere als förderlich, da die Gefahr besteht, dass gewisse Transporte wieder auf die Strasse verlagert würden.»

Partner in der Pflicht

Die zivilrechtliche Seite ist das eine, der Verlust des Lärmbonus für ganze Züge, in denen ein nicht lärmsanierter Güterwagen verkehrt, ist das andere. Verstossen Wagenhalter mehrfach gegen das Gesetz, könnten sie sogar ihre Netzzugangsbewilligung verlieren. Zwar will das Bundesamt für Verkehr (BAV) im ersten Jahr bei Verstössen «nur» mahnen, doch SBB Cargo ergreift bereits Massnahmen, um möglichen Geldstrafen durch den Bund vorzubeugen, und



informiert ihre Kunden und ausländischen Partner laufend. Allfällige Busen werden dem jeweiligen Vertragspartner geltend gemacht. Ebenso die Ausfallzahlungen, sollte es zu einem Entzug der Lärmboni kommen. Um den finanziellen Anreiz zur Lärmsanierung aufrechtzuerhalten, hat das BAV nämlich entschieden, die während des ersten Lärmschutzprogramms eingeführten Bonusgelder noch bis 2024 weiterzuzahlen. Wie hoch der Bonus ist, hängt vom Wagentyp und von den zurückgelegten Kilometern ab. «Wir sprechen von teils beachtlichen Summen, die den Wagenhaltern sonst verloren gingen», erklärt Malte Günther und rechnet vor: Nach 20000 zurückgelegten Kilometern ergibt dies für einen sogenannten Kesselwagen (Chemie- und Mineraltransport) zum Beispiel einen Bonus von rund 1600 Franken.

Hindernisfrei durch die Schweiz

Um den hindernisfreien grenzüberschreitenden Bahnverkehr zu stärken, hat der Bundesrat im November 2019 beschlossen, die technische Säule des vierten EU-Eisenbahnpakets zu übernehmen. Das Eisenbahnpaket hat zum Ziel, den Schienenverkehr in der EU zu harmonisieren und wettbewerbsfähiger zu gestalten. Es beinhaltet marktregulatorische sowie technische Massnahmen. Mit der technischen Säule werden etwa Zulassungsverfahren harmonisiert und vereinfacht. Bislang mussten Rollmaterialproduzenten und Bahnunternehmen in jedem Land, in dem ihre Züge eingesetzt werden, ein Zulassungsverfahren durchlaufen. Seit Juni 2019 erteilt die Europäische Eisenbahnagentur (ERA) die Zulassungen und Sicherheitsbescheinigungen. Neu reicht auch bei Mehrländerzulassungen ein einziges Gesuch. Die vollständige Übernahme der neuen Regelung ins schweizerische Recht erfolgt in zwei Schritten: Im November 2019 wurde die Eisenbahnverordnung angepasst. In einem zweiten Schritt müssen die Verfahren der Schweiz und der EU zusammengelegt und das Eisenbahngesetz entsprechend angepasst werden.



750 m

beträgt das neue Überholgleis für den Güterverkehr zwischen Coppet und Founex im Kanton Waadt. Die Idee dahinter: Güterzüge sollen trotz Zunahme der Personenzüge nicht eingeschränkt werden. Nebst der Stabilisierung des Fahrplans ermöglicht es, die Kapazität für den Güterverkehr zu steigern und den Kunden eine gute Anbindung an die Wirtschaftszentren der Schweiz zu bieten. Es ist das erste Güterverkehrsprojekt beim momentan grössten Bahnausbau in der Westschweiz: Léman 2030. Mit diesem Programm will der Bund den gesamten Eisenbahnverkehr zwischen Genf und Lausanne verbessern. Das neue Überholgleis wurde Ende Februar 2020 offiziell eingeweiht. Unter den Anwesenden waren Peter Jedelhauser, Direktor Programm Léman 2030, Pierre-André Meyrat, stellvertretender Direktor des BAV, Regierungsvertreter der Kantone Genf und Waadt sowie Nicolas Perrin. Für Nicolas Perrin war es der letzte öffentliche Anlass in seiner Funktion als CEO von SBB Cargo.

Neue KV-Terminals in Stabio und Widnau

Im April 2020 hat SBB Cargo ihr Terminalnetzwerk im kombinierten Verkehr (KV) um den Standort Stabio (TI) erweitert – Widnau (SG) folgt im August. Im Tessin stehen Kunden neu drei Terminals zur Verfügung (Cadenazzo, Lugano Veduggio und Stabio), in der Ostschweiz



deren zwei (Gossau und Widnau). Die beiden neuen Terminals bieten Lagermöglichkeiten für sämtliche Behältertypen ohne RID (Gefahrgüter) und können bis zu 45 Tonnen pro Wechselbehälter, Container oder Sattelaufleger auf einmal umschlagen.



Cargo Push: Kunden sind zufrieden

Die im Herbst 2019 neu eingeführte digitale Anwendung Cargo Push findet bei Kunden Anklang. 80 Prozent gaben bei einer Umfrage an, mit der App zufrieden bis sehr zufrieden zu sein. Mit Cargo Push erhalten die Nutzer automatisierte und zeitnahe Nachrichten, sobald sich die geplante Ankunftszeit einer Lieferung ändert. Bei Bedarf lassen sich diese Kundenmeldungen individuell anpassen. SBB Cargo will die App weiter optimieren, beispielsweise mit genaueren Prognosemeldungen.

«Logistik erleben» – Ausstellung im Verkehrshaus

Ab Sommer 2020 bis Mitte Oktober 2021

Voraussichtlich ab Sommer 2020 ist die Ausstellung «Logistik erleben» im Verkehrshaus Luzern zu sehen. Neben einer permanenten Themeninsel erwartet Besucherinnen und Besucher eine «Logistik-Tour» durch das Verkehrshaus. SBB Cargo ist unter anderem mit ihren Automationsprojekten

vertreten. Als Highlight können Interessierte in die Rolle eines Rangierspezialisten schlüpfen und sich im Kuppeln von Güterwagen versuchen.

Weitere Informationen: verkehrshaus.ch



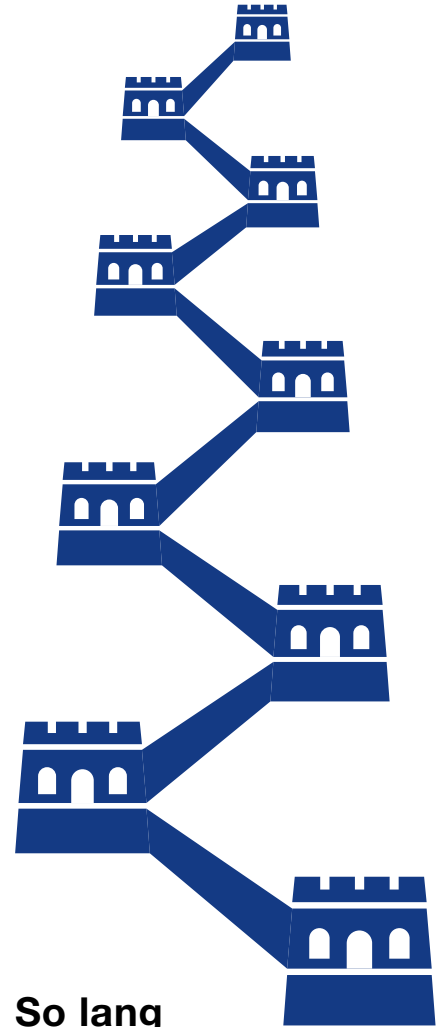
Gemüse so schwer wie der Eiffelturm

SBB Cargo befördert jährlich Frischgemüse und Früchte mit einem Gewicht von gut 10 000 Tonnen. Das entspricht dem Gewicht des Eiffelturms.



4 x

um den Globus: So lang ist die Strecke, wenn man alle Güterwagen aneinanderreihen würde, die SBB Cargo von 2015 bis 2019 durch die Schweiz und Europa gefahren hat.



So lang wie die Chinesische Mauer

8852 Kilometer misst die Chinesische Mauer. Fast ebenso lang wäre ein Zug, bestehend aus allen Wagen, die SBB Cargo zwischen 2015 und 2019 für die Migros befördert hat.

2000 000 000

Pro Jahr transportiert SBB Cargo rund 2 Milliarden Liter Heizöl. Das würde für mehr als die 3,8 Millionen Haushalte in der Schweiz reichen.

3276 x die «Titanic»



SBB Cargo hat von 2015 bis 2019 Güter mit einem Gewicht von 3276 «Titanic»-Schiffen verfrachtet, also gut 171 Millionen Tonnen.



SBB CFF FFS Cargo

Packend: KV-Terminals in Stabio und Widnau.

Wir erweitern unser Netzwerk im kombinierten Verkehr um zwei Standorte: Die Terminals Stabio TI und Widnau SG bieten Lagermöglichkeiten für alle Behältertypen ohne Gefahrgut. Sie können bis zu 45 Tonnen pro Wechselbehälter, Container und Sattelaufleger auf einmal umschlagen. Fragen Sie uns an unter cargo@sbbcargo.com.

Gut kombiniert. Gut unterwegs.
www.sbbcargo.com