

cargo

Das Schweizer Logistikmagazin

2 | 2021

TREMIE 2V1

LE WAGON DOIT
CIRCULER AVEC LES
TAMBOURS EN
POSITION CIRCULATION

TREMIE 2V1

Altglas auf der Schiene

Serbeco transportiert
jährlich 6000 Tonnen
Altglas in ein Recycling-
werk.

Ab Seite 20





Doppelt nachhaltig: Schrott per Schiene zurück in den Kreislauf

SBB Cargo realisiert mit dem Logistikpartner Ultra-Brag AG und der Stahl Gerlafingen AG eine klimafreundliche Transportlösung für Schrott zur Stahlrückgewinnung. Statt wie bis anhin auf der Strasse werden künftig jährlich bis zu 100 000 Tonnen Stahlschrott für die Stahl Gerlafingen AG aus dem Ausland logistisch so gesteuert, dass sie auf Abruf per Schiene von den Schweizerischen Rheinhäfen direkt ins Werk Gerlafingen geliefert werden können. Für die temporäre Zwischenlagerung und den Verlad des Stahlschrotts ist die Ultra-Brag AG zuständig. Dies entlastet die Strassen um rund 4000 Lastwagenfahrten jährlich.

 Mehr Infos zum Transport von Stahlschrott unter: tiny.cc/schrott

Impressum

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

Redaktion SBB Cargo: Peter Imfeld, Stefanie Probst, Martina Riser, Miriam Wassmer

Konzept und Realisation: Infel AG, Zürich **Redaktion:** Alexander Jacobi

Projektleitung: Alexander Jacobi **Gestaltung:** Esther Stüdi

Übersetzungen: Sprachdienst SBB

Druck: Hertig + Co. AG, Lyss

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

Gesamtauflage: 4400 Exemplare

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

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

Editorial



Produkt mit Zukunft

Die SBB Cargo AG wurde vor 20 Jahren gegründet – Güterverkehr bietet die SBB jedoch seit über 100 Jahren an. Gestern wie heute: Die Schiene ist ein nachhaltiges Transportmittel. Bezogen auf die Transportleistung stösst der Schienengüterverkehr im Vergleich zum Lastwagenverkehr elfmal weniger Klimagase aus.

Nicht nur SBB Cargo, auch Kundinnen und Kunden sind in der Kreislaufwirtschaft tätig. Lesen Sie dazu den Beitrag über Serbeco, ein Westschweizer Unternehmen, das für seine Recyclingtransporte schon lange auf die Schiene setzt (Seite 20). Energie per Zug – mehr dazu erfahren Sie ab Seite 4: VARO Energy verbindet für ihre Transporte Schiff und Schiene und nutzt dazu das Angebot von ChemOil Logistics, einer Tochter von SBB Cargo.

Was macht SBB Cargo aus? Was wünschen sich unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter? Was schätzen sie an SBB Cargo? «Mittendrin» liefert dazu Antworten und Einblicke (Seite 24). Beim «Gipfeltreffen» lädt Désirée Baer zwei Mitarbeiter zum Gespräch. Wir erfahren, was die drei im Arbeitsalltag bewegt, wie sie die Coronazeit erleben und was sie SBB Cargo für die Zukunft wünschen (Seite 14).

Ich wünsche Ihnen eine angeregte Lektüre!

Miriam Wassmer
Leiterin Kommunikation SBB Cargo

4–9 Logistik-Fokus: Mineralöltransporte

Vom Hafen Birsfelden aus verteilt VARO Energy Brenn- und Treibstoffe in der ganzen Schweiz. Den Bahntransport übernimmt dabei ChemOil Logistics.



10 Schotter

Eine Stahlwanne ermöglicht den Bahnverlad von Sattelauflegern ohne Aufhängpunkte und weitere spannende Kurzmeldungen.

11–13 Auf einen Blick

Zwanzig Jahre SBB Cargo AG: Dies sind die Meilensteine.

14–18 Gipfeltreffen

Güterbahnchefin Désirée Baer unterhält sich mit zwei Mitarbeitern, die von ihrem Alltag erzählen und ihre Wünsche schildern.



20–23 Kundensicht

Das Unternehmen Serbeco ist spezialisiert auf den Transport rezyklierbarer Abfälle und baut seine Altglastransporte per Bahn aus.

19 Objekt

Der Etikettenkasten hat ausgedient. Transportdokumente sind jetzt digital.

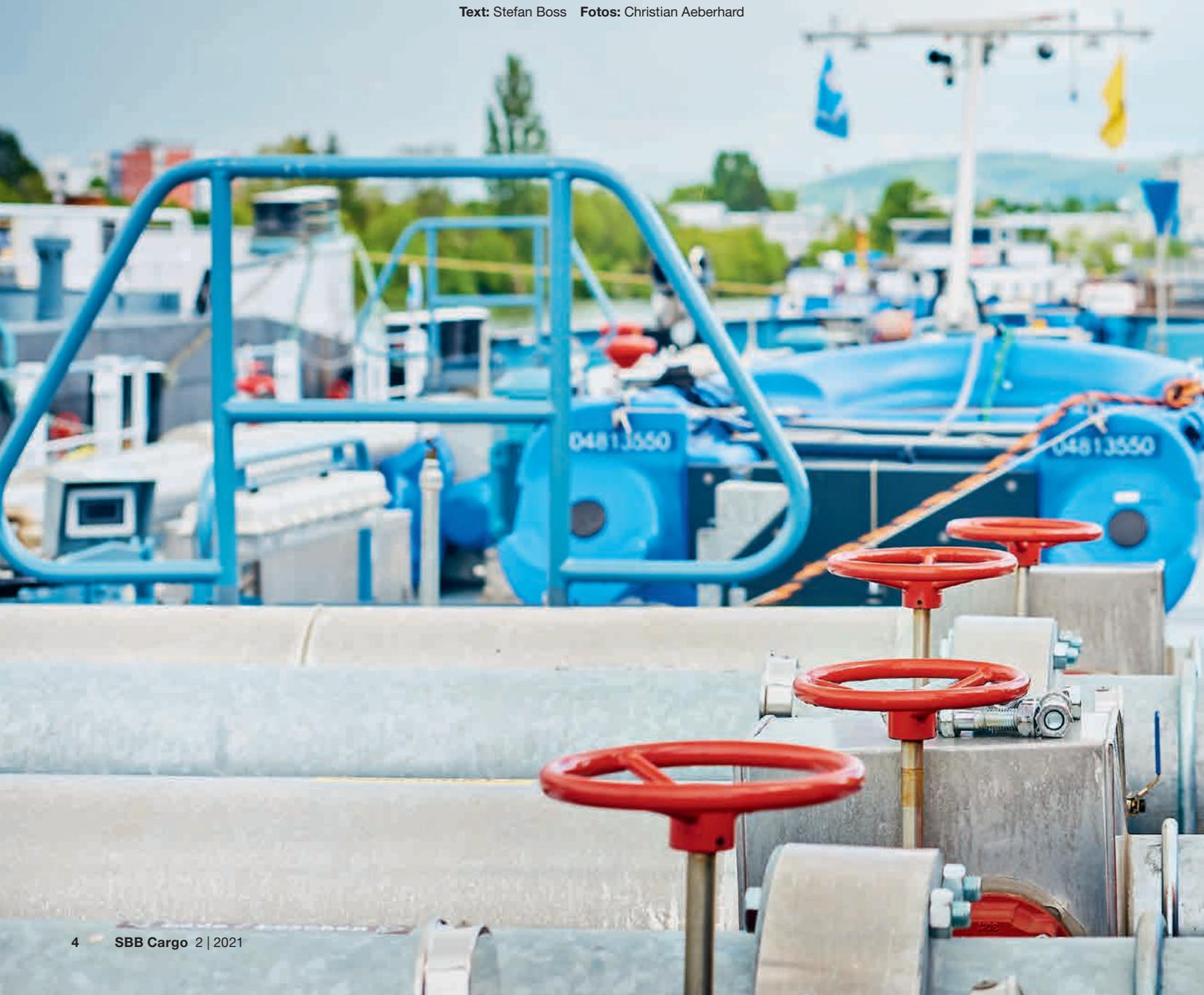
24–27 Mittendrin

Wie haben Mitarbeitende von SBB Cargo den Gang des Unternehmens in die Selbstständigkeit erlebt? Zwanzig Mitarbeitende erzählen.

Energie vom Schiff auf die Bahn umgeschlagen

Der Hafen in Birsfelden ist für das Energieunternehmen VARO eine wichtige Drehscheibe beim Umschlag von Mineralöl. Dieses kommt auf dem Rhein aus dem Norden. Heizöl, Benzin, Diesel und Flugbenzin werden ab Birsfelden durch ChemOil Logistics, eine Tochterfirma von SBB Cargo, per Bahn in die ganze Schweiz verteilt.

Text: Stefan Boss Fotos: Christian Aeberhard







Ab dem Hafen Birsfelden werden Heizöl, Benzin, Diesel und Flugbenzin durch ChemOil Logistics per Bahn in die ganze Schweiz verteilt.

Auf dem Hafensareal in Birsfelden hat leichter Nieselregen eingesetzt. Wir sind froh, auf ein grosses, gedecktes Gerüst mit schmalen Treppen und dicken Rohren zu steigen. Zu unseren Füßen wird gerade die Grundlage für eine Flugreise nach Istanbul, New York oder vielleicht Bangkok bereitgestellt: ein Zug mit Kesselwagen, den ein Arbeiter von VARO mit Flugbenzin befüllt. Eben macht er sich daran, den mächtigen Deckel des Kesselwagens wieder zu verschrauben und mit einer Plombe zu versehen. «Alle Produkte, die wir hier umschlagen, sind Gefahrgüter», erklärt Thomas Jetzer, Logistikleiter von VARO. «Es gelten sehr hohe Sicherheitsanforderungen.»

Hinter uns sehen wir grosse und kleine Türme mit grauen Metallwänden. In den beiden VARO-Tanklagern in Birsfelden gibt es rund 90 Tanks, von kleinen mit einem Volumen von 23 Kubikmetern bis zu grossen mit bis zu 20000 Kubikmetern. Birsfelden ist für das Unternehmen ein sehr wichtiger Standort: Hier legen die Rheinschiffe aus Rotterdam, Amsterdam und Antwerpen oder aus Raffinerien entlang des Rheins an. Ihre Mineralölprodukte

werden in die Tanklager und dann auf die Bahn oder – zur Feinverteilung in der Region Basel – auf Lastwagen umgeschlagen.

Lieferung von Brenn- und Treibstoffen

Das im Jahr 2012 gegründete Mineralölunternehmen VARO mit Sitz in Cham ZG besitzt über die ganze Schweiz verteilt mehrere Tanklager. Alle haben Bahnanschluss. Von diesen aus werden verschiedenste Kunden beliefert, von grossen Tankstellenbetreibern über regionale Brenn- und Treibstoffhändler bis hin zu Endkonsumenten. Das Unternehmen operiert international mit Schwerpunkt in Nordwesteuropa und verfügt über eigene Raffinerien und Pipelines, fördert aber selbst kein Rohöl. Auch die einzige Erdölraffinerie

der Schweiz, jene in Cressier NE, ist seit 2012 im Besitz von VARO. Dort wird aus Rohöl ein Viertel der in der Schweiz verbrauchten Mineralölprodukte hergestellt. Hauptsächlich sind dies Benzin, Diesel und Heizöl.

«Das Tanklager in Birsfelden ist für uns Dreh- und Angelpunkt», sagt Jetzer, während wir im Kontrollraum stehen. Weil zum Zeitpunkt unseres Treffens in der Raffinerie Cressier umfangreiche Revisionsarbeiten stattfinden, werden verstärkt Mineralölprodukte via Birsfelden importiert. Ein grosser Bildschirm zeigt die Füllstände der einzelnen Tanks. Auf dem Pult liegt ein Dienstplan mit vielen farbigen Feldern. «Pro Woche fahren wir in der Schweiz rund 50 Züge. Es ist wie ein Tetris-Spiel, so zu planen, dass die Produkte zur richtigen Zeit mit den richtigen Kesselwagen an die richtigen Standorte gelangen.» Passe ein Element in der Kette nicht, beeinflusse dies die gesamte Planungskette.

«Alle Produkte, die wir hier umschlagen, sind Gefahrgüter.»

Thomas Jetzer,
Logistics Manager VARO Energy Marketing AG

Für grosse Mengen die Güterbahn

Warum setzt VARO auf die Bahn? Sein Unternehmen transportiere so grosse Mengen, das könnte per Lastwagen nur





Thomas Jetzer ist Logistics Manager der VARO Energy Marketing AG.



Die Erdölraffinerie Cressier NE ist im Besitz von VARO. Der Abtransport der dort hergestellten Mineralölprodukte erfolgt mit der Bahn.



Foto: zVg

VARO in Zahlen

- Anzahl Mitarbeitende: 1260
- Kapazität Raffinerie Cressier: 3,3 Mio. Tonnen pro Jahr
- Kapazität Raffinerie Bayernoil (zu 51,4 Prozent in Besitz von VARO): 10 Mio. Tonnen pro Jahr
- Tanklagerkapazität (ohne Raffinerien): 2,3 Mio. Kubikmeter, davon 960 000 Kubikmeter in der Schweiz
- Produkte: Benzin, Diesel, Heizöl, Flugbenzin, Asphalt, Schweröl, Biotreibstoffe, Autogas (LPG)
- Eigene Tankstellen: 250 (in ganz Europa)

ChemOil in Zahlen

- Tochterunternehmen von SBB Cargo
- Anzahl Mitarbeitende: 40
- Transportvolumen: 8 Mio. Tonnen pro Jahr



In Birsfelden verfügt VARO über zwei Tanklager mit insgesamt rund 90 Tanks.



«Es ist wie ein Tetris-Spiel, so zu planen, dass die Produkte zur richtigen Zeit mit den richtigen Kesselwagen an die richtigen Standorte gelangen.»

Thomas Jetzer,
Logistics Manager VARO Energy Marketing AG

schwer bewältigt werden, hält Jetzer fest. «Zudem ist der Transport per Bahn praktisch CO₂-neutral», sagt er. So ersetze ein Ganzzug mit 20 Kesselwagen rund 40 Lastwagenfahrten. 2020 hat das Unternehmen durch die Bahntransporte in der Schweiz rund 20000 Tonnen CO₂ vermieden.

Für den Bahntransport setzt VARO seit der Firmengründung auf ChemOil. Diese war 1999 gleichzeitig mit der Auslagerung des Güterverkehrs aus der SBB gegründet worden. ChemOil ist eine Tochterfirma von SBB Cargo und hat sich auf den Transport von Mineralölprodukten und chemischen Stoffen spezialisiert. VARO ist einer ihrer wichtigsten Kunden. Neben fast sämtlichen Transporten ab der Raffinerie

in Cressier und den Zügen ab dem Hafen Birsfelden fährt sie für das Energieunternehmen auch Züge aus der Raffinerie Bayernoil (nördlich von München) in die Schweiz. Beim Mineralöl setzt ChemOil generell auf Ganzzüge, bei den chemischen Produkten ist sie ins System des schweizerischen Wagenladungsverkehrs eingebunden.

«Wir haben ein sehr partnerschaftliches und faires Verhältnis mit VARO», hat ChemOil-Kundenberater Daniel Huggler am Telefon erklärt. Man arbeite schon sehr lange zusammen, das zahle sich aus. Es ist ein Kompliment, welches das Energieunternehmen gerne zurückgibt. «Wir fühlen uns als Kunde verstanden und werden auch so behandelt», hält Jetzer fest.



Eine Übersichtstafel zeigt den Füllstand und das Füllgut der verschiedenen Tanks im Tanklager an.

Automatisierung und Digitalisierung im Fokus

Inzwischen sind wir am Schiffsteg angekommen. Im Rhein vor Anker liegt die «Saskia Reich», ein Lastschiff aus Amsterdam. Ein Arbeiter von VARO und einer der Schiffscrew setzen den Schiffs-ladearm an, damit sie die Fracht – 2,7 Mio. Liter Benzin – ins VARO-Lager pumpen können. Weiter aussen neben der «Saskia Reich» wird gleichzeitig die Ladung eines zweiten Schiffs gelöscht.

Auf dem Rückweg sehen wir, dass der Zug mit dem Flugbenzin inzwischen zur Abfahrt nach Zürich-Kloten bereitsteht. Der Regen hat aufgehört, und einzelne Sonnenstrahlen brechen durch die Wolken. Welches sind die Wünsche an ChemOil, und wie sieht VARO die Zukunft? VARO setzt stark auf Automatisierung und Digitalisierung, deshalb sei die automatische Kupplung der Kesselwagen sehr wichtig. Zudem müsse der Güterverkehr bei der Trassenvergabe gegenüber dem Personenverkehr fair behandelt werden. Für die Zukunft seines Unternehmens sei die Energiewende «eine grosse Herausforderung, die aber auch neue Möglichkeiten schafft», räumt Jetzer ein. VARO setzt deshalb bereits seit vielen Jahren auf Biotreibstoffe wie Ethanol und Biodiesel. Das Unternehmen will bei der Energiewende in Europa eine aktive Rolle spielen.

Tiefer geblickt



Claus Rütten, Geschäftsführer von ChemOil Logistics.

«Der Sicherheitslevel ist extrem hoch»

Laut ChemOil-Geschäftsführer Claus Rütten kann die Bahn beim sicheren Transport gefährlicher Güter besonders punkten. In Zukunft möchte er auch Wasserstoff und abgeschiedene Treibhausgase befördern.

Sie sind seit zehn Jahren Geschäftsführer bei ChemOil. Wie hat sich die Logistik verändert?

Der Anteil der internationalen Verkehre hat in dieser Zeit stark zugenommen. Generell erfolgen die Transportbestellungen wie auch in anderen Branchen immer kurzfristiger. Die Mitarbeitenden bewältigen dies dank enger Kundenkontakte und durch digitale Abläufe und Hilfsmittel.

ChemOil transportiert vorwiegend chemische Produkte und Mineralöl. Welche Sicherheitsmassnahmen treffen Sie?

Der Sicherheitslevel ist extrem hoch. Wir halten uns selbstverständlich an die internationalen Bestimmungen für Gefahrguttransporte auf der Schiene und gehen zum Teil darüber hinaus. Für den Transport von Chlorgas z. B. haben wir die Geschwindigkeit der Züge auf 40 Kilometer pro Stunde verringert.

Welche Vorteile hat die Bahn beim Transport von Gefahrgütern gegenüber der Strasse?

Das Unfallrisiko ist sicher kleiner. Es gibt nur sehr wenige Unfälle auf der Schiene, das ist unser grosses Plus. Der Transport der meisten Gefahrgüter erfolgt deshalb heute auf der Schiene.

2020 ging infolge der Coronavirus-Pandemie der Transport chemischer Produkte und von Mineralöl durch ChemOil zurück. Wie entwickeln Sie das Unternehmen weiter?

Vor allem das Volumen des Flugbenzins ist markant gesunken. Doch unabhängig von der Pandemie gibt es beim Mineralöl generell einen Rückgang. Bei den chemischen Produkten erwarten wir hingegen international weiteres Wachstum. In diesem Bereich möchten wir noch individueller auf Kundenwünsche eingehen. Zudem streben wir vermehrt internationale Kooperationen an.

Erschliessen Sie sich neue Geschäftsfelder?

Ja, wir transportieren z. B. auch Getreide. So holen wir aus verschiedenen europäischen Ländern Ganzzüge in die Schweiz. Zudem ergeben sich durch den Wandel der Mobilität neue Möglichkeiten, z. B. der Transport von Wasserstoff oder von abgeschiedenem CO₂.



Traveco: Ausbau kombinierter Verkehr Strasse/Schiene

Seit November 2020 baut das Transportunternehmen Traveco sein Engagement im kombinierten Verkehr stark aus. SBB Cargo transportiert für Traveco in der Schweiz täglich Sattelaufleger von Terminal zu Terminal. Im Juni 2021 wurde erstmals ein grösserer Schüttguttransport von Traveco intermodal abgewickelt: Wöchentlich rollen 100 Tonnen Holzpellets mit der Bahn aus Österreich bis zum Terminal Renens oder

Oensingen von SBB Cargo. Die letzten Kilometer bis zu den Empfängerinnen und Empfängern übernimmt ein Traveco-Lastwagen. Um Sattelaufleger, die nicht für einen Verlad per Kran ausgerüstet sind, trotzdem auf die Schiene bringen zu können, testet Traveco derzeit eine Wanne: Der Sattelaufleger wird auf der Wanne platziert und anschliessend samt dieser auf den Güterwagen gehievt.

Aushubtransport auf der Schiene

Der wachsende Bereich Baulogistik von SBB Cargo bietet Lösungen aus einer Hand. Ein Beispiel ist die Erneuerung des Speicherkraftwerks Ritom (TI) und dessen Erweiterung zum Pumpspeicherkraftwerk. Dafür hat SBB Cargo schon 180 000 Tonnen Aushubmaterial transportiert, weitere 140 000 Tonnen

folgen. Ein weiteres Beispiel: der Aushubtransport im Rahmen des Bahnhofumbaus in Sion. SBB Cargo befördert täglich 750 Tonnen Material zur Aufbereitung nach Rümlang oder Birsfelden. Das transportierte Volumen wird insgesamt 50 000 Tonnen betragen. sbbcargo.com/de/bau



Einen Baum für jede Antwort

Im Rahmen der Kundenzufriedenheitsumfrage 2020 hat SBB Cargo der Eidgenössischen Forschungsanstalt für Wald, Schnee und Landschaft (WSL) 347 Bäume gespendet. Auch 2021 spendet SBB Cargo der WSL für jede beantwortete Kundenumfrage einen Baum. Die WSL forscht an Baumarten, die mit dem Klimawandel in der Schweiz – höhere Temperaturen, trockenere Sommer – zurecht kommen. Ein Beispiel ist die Elsbeere, ein sommergrüner Laubbaum, der bis zu 30 Meter hoch werden kann.



Mehr dazu im Blog:
tiny.cc/baumarten

Neue eServices für Kunden



«SBB Cargo Digital» heisst der Kundenzugang für sämtliche digitalen Anwendungen von SBB Cargo. Eine davon ist das neue Bestellportal «Cargo eBooking». Dank diesem wird künftig von der Bestellung über die Buchung, die Planung und die Abrechnung alles über eine einzige Plattform abgewickelt werden. Damit lässt sich die Benutzerfreundlichkeit erhöhen, der Bestellprozess vereinfachen und der Informationsfluss während des Transports verbessern.

Bis Ende 2021 werden alle Ganzzugsverkehre auf das neue Bestellportal migriert. Voraussichtlich bis 2023 werden auch alle Buchungen im Wagenladungsverkehr über die neue Plattform abgewickelt. Eine weitere Anwendung wird der eService «Cargo Storage» sein, den SBB Cargo bis Ende 2021 einführen wird. Mit einem smarten Cockpit haben die Kunden den Überblick darüber, welche Wagen wie lange auf ihrem Anschlussgleis stehen. sbbcargo.com/digital

Eine bewegte Geschichte

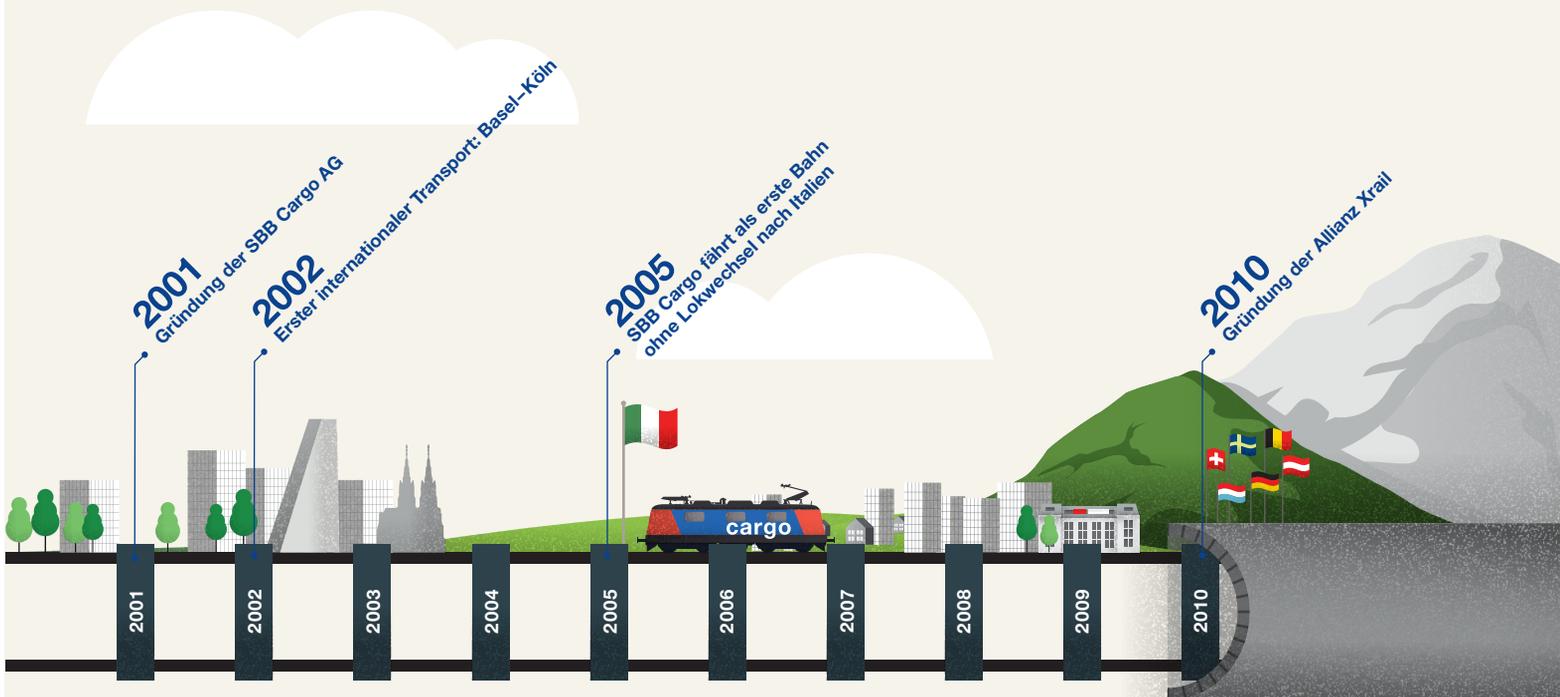
Am Puls der Schweizer Wirtschaft – und seit 20 Jahren eine eigenständige Aktiengesellschaft: ein Blick zurück auf die ereignisreichen Jahre und bedeutenden Meilensteine der SBB Cargo AG.

Text: Stefanie Probst, Miriam Wassmer Infografik: Pia Bublies

Seit zwei Jahrzehnten besteht die SBB Cargo als Aktiengesellschaft. Zuvor war die SBB als Anstalt des Bundes für den Gütertransport zuständig. Dies änderte sich im Jahr 1999 mit der Bahnreform, die unter anderem die Liberalisierung des Schienengüterverkehrs beinhaltet. Das Ziel der Reform bestand darin, die Bahn als Verkehrsträgerin kundenorientierter, effizienter und wettbewerbsfähiger zu machen.

Damit einher ging beim heutigen Mutterkonzern SBB die Aufspaltung in die drei unabhängigen Divisionen Personenverkehr, Güterverkehr und Infrastruktur. So entstand die Basis für die Gründung der Aktiengesellschaft und 20 ereignisreiche Jahre der SBB Cargo AG: mit bedeutenden Innovationen, Pionierleistungen, angepassten Rahmenbedingungen und langjährigen Kundenbeziehungen.





2001 Offizielle Gründung der SBB Cargo AG | Einführung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe

2002 Erster internationaler Transport: Basel-Köln | Lancierung des Produkts Cargo Domino (Transport von Stückgut)

2003 Optimierung des Wagenladungsverkehrs: zwei Wellen pro Tag | Einführung des Prinzips «Skilift» für die Transitachsen Gotthard und Simplon: Züge verkehren in fixen Intervallen

2004 Erhöhung der Transportleistung zwischen Deutschland und Italien

2005 SBB Cargo fährt als erste Bahn ohne Lokwechsel nach Italien | Optimierung des Netzes im Wagenladungsverkehr

2006 Anpassung der Organisation mit neuen Bereichen: Schweiz, International und Instandhaltung

2007 Nicolas Perrin ist Nachfolger von CEO Daniel Nordmann | Beschluss für Modernisierung des Industriewerks Bellinzona: Investition von 30 Mio. Franken

2008 Hohe operative Verluste: SBB gibt die Sanierung von SBB Cargo bekannt. Streik im Industriewerk Bellinzona (7.3.–5.4.2008) wegen der geplanten Massnahmen

2009 Angliederung des Industriewerks Bellinzona an die Division Personenverkehr | Inbetriebnahme der Umschlagsplattformen Sion und Renens | Start der Zusammenarbeit mit myclimate

2010 Gründung der Allianz Xrail mit weiteren europäischen Güterbahnen; Ziel: Stärkung des internationalen Wagenladungsverkehrs | **Ständerätliche Motion «Zukunft des Schienenverkehrs in der Fläche» eingereicht**

2011 SBB Cargo und Schweizerische Rheinhäfen starten Zusammenarbeit zur Planung des Gateways Basel Nord | Gründung von

SBB Cargo International durch SBB Cargo (75%) und Hupac (25%) | SBB Cargo transportiert seit 50 Jahren Aproz-Mineralwasser | Start strategische Ausrichtung Binnenverkehr

2012 Inbetriebnahme der Hybridlokomotive Eem 923 | Terminalstudie bestätigt Gateway Basel Nord | Aufbau von Linienzügen im kombinierten Binnenverkehr | Eröffnung des Terminals Cadenazzo | Totalunterbruch der Gotthardlinie wegen Felssturz | Zukunfts-Güterwagen 5L: Güterbahnen, Verlager, Industrie und Wissenschaft spannen zusammen

2013 Schwarze Zahlen erstmals seit 40 Jahren: Jahresergebnis SBB Cargo 14,7 Mio. Franken | Auftritt an der transport logistic in München mit SwissMovers | **Bundesrat legt «Gesamtkonzeption für den Schienengüterverkehr in der Fläche» vor** | Erste ECM*-Zertifizierung eines Güterwagens von SBB Cargo | Bestätigung der Terminalstrategie durch Bund und Branche

* ECM = Entity in Charge of Maintenance. Die für die Instandhaltung der Güterwagen zuständige Stelle ECM unterliegt strengen Vorschriften und ist für deren Umsetzung zuständig.



2014 Botschaft zur Totalrevision des Gütertransportgesetzes | Entscheidung für das regionale Terminal Limmattal

2015 Gründung der Planungsgesellschaft Gateway Basel Nord (SBB Cargo, Hupac und Contargo) | Jahresergebnis SBB Cargo: 33 Mio. Franken | Ständerätliches Postulat «Evaluation der Weiterentwicklung von SBB Cargo»

2016 Neues Gütertransportgesetz in Kraft: Aufhebung Prioritätenregelung und Einführung Netznutzungskonzept und -plan, Einführung Investitions- und Innovationsförderung | Eröffnung des Gotthard-Basistunnels | Ausrüstung der Güterwagen mit kontaktlosem Datenaustausch (RFID) | Entscheidung für Refit der Streckenlokomotiven Re 620 im Industriewerk Bellinzona

2017 Modernisierung des Wagenladungsverkehrs durch 3-Wellen-Produktion und Buchungsmanagement |

Bericht des Bundesrats in Erfüllung des Postulats «Evaluation der Weiterentwicklungsmöglichkeiten von SBB Cargo» | Start fünfjährige Pilotphase mit innovativen 5L-Güterwagen | Sechswöchiger Unterbruch der Nord-Süd-Achse in Rastatt, Deutschland (12.8.–2.10.2017)

2018 Einführung von Caros (System zur Planung von Lokpersonal und Lokomotiven) | Verabschiedung Sanierung und Weiterentwicklung 2018–2023 | Auslaufen der Subventionierung im Binnenschienengüterverkehr

2019 SBB Cargo wird Konzerngesellschaft und startet die Partnersuche für den Binnenvorkehr | Die eidg. Wettbewerbskommission gibt grünes Licht zur Betriebsgesellschaft Gateway Basel Nord | SBB Cargo transportiert seit 100 Jahren für den Circus Knie | Einführung der automatischen Kupplung als erste Güterbahn Europas

2020 Eröffnung des Ceneri-Basistunnels | Fertigstellung des 4-Meter-Korridors | Désirée Baer wird CEO von SBB Cargo | Swiss Combi übernimmt 35 Prozent von SBB Cargo, SBB Cargo International wird direkt der SBB unterstellt | Verkehrseinbruch im Binnengüterverkehr um rund 12 Prozent aufgrund der Coronavirus-Pandemie | Annahme der Motionen von Ständerat Josef Dittli zur Verlagerung und Automatisierung

2021 Start Klärung Rahmenbedingungen des Schienengüterverkehrs | Ständerätliches Postulat «Zukunft des Güterverkehrs» eingereicht | Erweiterung des Einsatzes der automatischen Kupplung | Abschluss Refit Re 620 mit der 50. Lokomotive

Anmerkung: Bei den **fetten Hervorhebungen** handelt es sich um politische Ereignisse.



«Für die Kunden das Optimum herausholen»

Vor 20 Jahren wurde SBB Cargo als Aktiengesellschaft gegründet – Zeit für Rückblick und Ausblick. CEO Désirée Baer lädt zwei Mitarbeitende zum Gespräch ein: Nathanael Wyser und Dominik Buser erzählen von den Freuden und Leiden ihres Alltags. Für die Zukunft wünschen sie sich neue Loks und mehr Austausch.

Interview: Stefan Boss Fotos: Daniel Winkler und Severin Nowacki

Was ist eure Aufgabe bei SBB Cargo?

Dominik Buser: Als Leiter der Werkstatt für den Lokunterhalt im Rangierbahnhof Muttenz habe ich neun Mitarbeitende und einen Lehrling. Wir arbeiten von 5 Uhr in der Früh bis um 15.20 Uhr und machen die leichte Instandhaltung der Loks. Man kann dies mit einem Service bei einem Auto oder einem Lastwagen vergleichen, doch die Instandhaltung einer Lok ist komplexer. Des Weiteren bin ich als Standortingenieur für den technischen Zustand der Fahrzeuge verantwortlich. Vor dreieinhalb Jahren habe ich mit Kollegen in einer ehemaligen Güterwagenhalle unsere Werkstatt für Lokomotiven aufgebaut. Bald schon konnten wir auch Arbeiten für andere Kundinnen und Kunden als SBB Cargo ausführen, zum Beispiel für grosse Lokomotivvermieter.

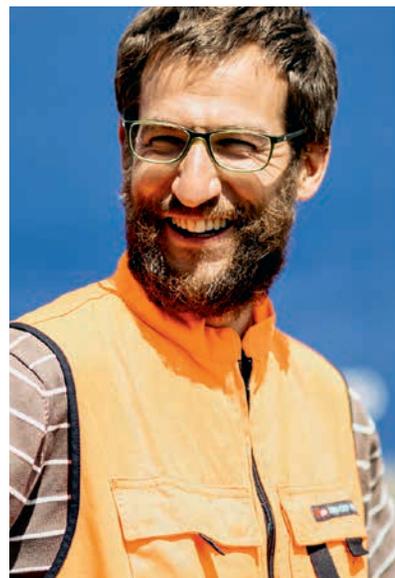
Nathanael Wyser: Als Mitarbeiter der regionalen Cargo Produktion in Schwerzenbach stelle ich die Güterwagen, die wir aus dem Rangierbahnhof Dietikon erhalten, den Kundinnen und Kunden zu. Ich mache dies meist allein: Ich hänge die Streckenlok in Schwerzenbach oder Hinwil ab und fahre die Wagen mit meiner Rangierlok ins Anschlussgleis. Dabei stehe ich auf dem letzten Wagen des Zugs und steuere von dort aus per Funk die Lokomotive. Eine unserer grössten Kundinnen ist die Migros, die in Neuendorf ein Verteilzentrum für den Non-Food- und den Tiefkühlbereich hat. Die Fracht umfasst zum Beispiel Sofas und Fernseher. In Volketswil wird sie von der Bahn auf den Lkw umgeladen und für die letzte Meile mit dem Lkw im Heimlieferdienst der Migros zu den Kundinnen und Kunden gebracht. Ich bin schon seit den Anfängen bei SBB Cargo und habe vor Kurzem mein 20-Jahre-Jubiläum gefeiert.

Désirée, du hast kürzlich bei SBB Cargo dein 1-Jahr-Jubiläum gefeiert. Wie siehst du deine Aufgabe: als oberste Entscheiderin, als SaniererIn oder als Motivatorin?

Désirée Baer: Entscheiden muss ich sicher in meiner Position. Die Mitarbeitenden zu motivieren, ist ebenfalls wichtig. Im Augenblick ist dies aber nicht ganz einfach, weil man sich wegen der Pandemie-schutzmassnahmen viel weniger sieht und weil es finanziell kein einfaches Jahr ist. Als SaniererIn dagegen sehe ich mich nicht. Ich betrachte mich eher als Impulsgeberin einer nachhaltigen SBB Cargo am Puls der Schweizer Wirtschaft.

Was mögt ihr an eurer Arbeit? Was macht weniger Spass?

Dominik Buser: Freude macht mir mein Team, das gut zusammenhält und in welchem alle füreinander eintreten. Zudem sehe ich jeden Tag,



Nathanael Wyser,
regionale Cargo
Produktion,
Schwerzenbach.

was ich gemacht habe: Wenn am Morgen sieben defekte Loks in der Werkstatt stehen und am Abend fünf davon wieder fahrtüchtig sind und Züge ziehen können, erfreut mich das. Energie

«Ich betrachte mich als Impulsgeberin einer nachhaltigen SBB Cargo am Puls der Schweizer Wirtschaft.»

Désirée Baer,
CEO SBB Cargo AG

gibt mir auch der Kontakt mit Kundinnen und Kunden – dass ich mit Menschen zu tun habe. Das haben Ingenieure sonst nur selten. Allgemein schwierig ist die wirtschaftliche Situation, in der wir stecken. Obschon wir im Team einen guten Job machen, fehlt es SBB Cargo an Geld, weil letztes Jahr wegen der Coronavirus-Pandemie weniger Züge fahren konnten. Dies meinen Mitarbeitenden zu erklären, ist nicht ganz einfach.

Nathanael Wyser: Einerseits mag ich es, Verantwortung zu tragen und allein zu arbeiten. Wenn ich am Morgen einen Zug mit 25 Bahnwagen erhalte, muss ich mich gut organisieren, um sie zur richtigen Zeit am richtigen Ort hinzustellen. Ich versuche, bei der Verteilung der Wagen das Optimum für die Kundinnen und Kunden herauszuholen. Ich denke, das liegt mir sehr gut. Nicht so mag ich dagegen, dass ich auf gewissen Diensten wenig

Dominik Buser,
Werkstatteleiter
Lokunterhalt
SBB Cargo, und
Désirée Baer, CEO
von SBB Cargo.



Nathanael Wyser
Alltag hat sich durch die Pandemie nicht allzu sehr verändert. Für Désirée Baer hingegen war es schwierig, Kunden kennenzulernen.

Kontakt mit anderem Rangierpersonal oder mit Kundinnen und Kunden habe. Manchmal fühle ich mich als Einzelkämpfer.

Was hat sich durch die Coronavirus-Pandemie in eurem Arbeitsalltag verändert?

Nathanael Wyser: Wir bemerkten im Alltag nicht viel von der Pandemie, ausser dass wir zu Beginn eine grosse Flasche mit Desinfektionsmittel erhielten. (lacht) Ich habe es geschätzt, dass ich kein Homeoffice machen musste und täglich draussen

«Beim Lokunterhalt ist pünktliches Arbeiten sehr wichtig.»

Dominik Buser,
Werkstattleiter Lokunterhalt SBB Cargo

arbeiten konnte. Da ich allein unterwegs war, musste ich auch keine Gesichtsmaske tragen. Weil der Heimlieferdienst der Migros rege genutzt wurde, hatten wir sogar mehr Wagen als üblich.

Désirée Baer: Für mich war es schwierig, Kundinnen und Kunden persönlich kennenzulernen. Mit einigen konnte ich erst über digitale Kanäle Kontakt knüpfen. Positiv dagegen finde ich, dass die Pandemie uns über alle Hierarchiestufen zusammengeschweisst hat. Dies gilt innerhalb des Unternehmens, aber auch in der ganzen SBB und mit unseren Partnern.

Wo habt ihr im Alltag Kundenkontakt?

Nathanael Wyser: An der Rampe im Verteilzentrum Volketswil. Es gibt ein Team für die eintreffenden und eines für die ausgehenden Wagen. Mit beiden stehen wir in regem Austausch.

Dominik Buser: Ich sehe meine Kundinnen und Kunden selten persönlich. Sie stellen ihre Lok bei uns ab, damit wir sie reparieren. Mein Hauptkunde ist SBB Cargo International, eine Tochterfirma der SBB, die auf der Nord-Süd-Achse verkehrt und ihre Lokomotiven deshalb in Muttenz oder in Chiasso in den Unterhalt bringt. Der Kontakt erfolgt meist telefonisch oder per E-Mail. Ab und zu fahre ich für den Austausch eines Scheibenwischers mit meinem Auto selbst zum Lokführer, damit er die Lok nicht in die Werkstatt bringen muss. In der Coronazeit freute man sich richtig, wieder einen Menschen zu treffen.

Vor 20 Jahren wurde SBB Cargo als Aktiengesellschaft gegründet. Welche Aktivitäten sind zur Feier des Jubiläums geplant?

Désirée Baer: Wir möchten Feste für die Mitarbeitenden durchführen. Leider müssen wir das aufgrund der aktuellen Lage auf das nächste Jahr verschieben. Zudem werden wir zwei Loks speziell mit dem Jubiläumssignet beschriften, die dann in der ganzen Schweiz unterwegs sind.

Was bedeutet euch das Jubiläum?

Dominik Buser: Ich finde den Rückblick wichtig. Man sollte nicht vergessen, was geleistet wurde und was einmal war. Welche Ziele hatte man

Die Gesprächspartner



Nathanael Wyser (40) ist Mitarbeiter der regionalen Cargo Produktion in Schwerzenbach ZH. Er bringt die Güterwagen mit der Rangierlok zu den Kundinnen und Kunden ins Anschlussgleis oder in den Freiverlad. Er arbeitet seit 20 Jahren bei SBB Cargo und machte seine Betriebslehre bei der SBB.



Dominik Buser (42) leitet die Werkstatt für Instandhaltung der Lokomotiven im Rangierbahnhof Muttenz BL. Er arbeitet in einem Pensum von 80 Prozent und ist seit sechs Jahren bei SBB Cargo. Zuvor war er vier Jahre Projektleiter bei SBB Infrastruktur. Ursprünglich machte er eine Berufslehre als Radio- und Fernselektiker und absolvierte anschliessend das Technikum als Elektroingenieur in Muttenz.



Désirée Baer (51) 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. Sie ist diplomierte Betriebswirtschafterin HSG.

bei der Gründung von SBB Cargo als Aktiengesellschaft vor 20 Jahren? Wurden diese Ziele erreicht, und welche Vision haben wir heute? Wenn zum Jubiläum zwei Loks speziell beschriftet werden, gefällt uns «Lökelern» das zweifelsohne. Und ja, ans Fest werde ich sicher gehen.

Nathanael Wyser: Einerseits freue ich mich. Andererseits finde ich, dass wir seit 20 Jahren immer wieder auf die gleichen Rezepte zurückgreifen. So gab es sehr viele Veränderungen bei unseren ORS-Standorten (operative Rangiersteuerung). Den Teams der regionalen Cargo Produktion wurden jeweils neue Ansprechpartner zugewiesen. Unser Ansprechpartner befindet sich jetzt in Niederglatt. Diese Wechsel sorgen jeweils bei uns, aber auch bei den Kundinnen und Kunden für Unruhe.

Und wie stehst du zum Jubiläum, Désirée?

Désirée Baer: Voraussetzung für die Gründung einer Aktiengesellschaft war die Liberalisierung des Güterverkehrs in der Schweiz im Jahr 1999. Güter transportiert die SBB aber schon sehr viel länger, seit rund 100 Jahren. Wir können also auf eine lange Tradition zurückblicken.

Dominik Buser: Ich möchte nochmals auf den Rückblick zurückkommen: Die Neat mit Gotthard- und Ceneri-Basistunnel haben wir ja für den Güterverkehr gebaut. Heute werden die Tunnel aber in erster Linie als Personenverkehrstunnel wahrgenommen. Das finde ich schade.

Die Pünktlichkeit der Züge ist SBB Cargo sehr wichtig. Was könnt ihr dafür tun, um sie zu beeinflussen?

Nathanael Wyser: Indem ich meine tägliche Arbeit speditiv erledige. Auch muss ich ausgeruht sein und darf keine Fehler machen: Eine Entgleisung zum Beispiel führt zu grossen Verzögerungen.

Dominik Buser: Ich kann die Pünktlichkeit am stärksten beeinflussen, indem ich eine möglichst verlässliche Prognose erstelle: Bis wann ist eine Lok wieder einsatzbereit? Wenn ich meine Prognose nicht einhalten kann, fährt ein ganzer Zug nicht. Deshalb ist in diesem Bereich genaues Arbeiten sehr wichtig. Wir haben eine rollende Planung. Wenn nötig, arbeiten wir auch mal eine halbe Stunde länger, um eine Reparatur an einer Lok fertigzustellen.

Wo steht SBB Cargo bei der Pünktlichkeit?

Désirée Baer: Letztes Jahr rollten unsere Transporte sehr pünktlich. Dieses Jahr etwas weniger, deshalb richteten wir kürzlich während einer Woche den Fokus speziell auf die Pünktlichkeit. Für gut 50 Prozent der Pünktlichkeit sind wir selbst verantwortlich. Hier müssen wir alles daransetzen, besser zu werden. Auf Ereignisse wie grossen Schneefall oder





Désirée Baer möchte den Kundinnen und Kunden innovative und nachhaltige Produkte anbieten.

heruntergerissene Fahrleitungen haben wir keinen Einfluss. Die Kundinnen und Kunden möchten bei Störungen in jedem Fall rasch und offen informiert werden. Auch hier müssen wir uns noch verbessern.

Sicherheit hat für SBB Cargo ebenfalls hohe Priorität. Wie prägen die entsprechenden Vorschriften euren Alltag?

Nathanael Wyser: Wenn ich um 1 Uhr aufstehen muss für meine Nachtschicht, ist es manchmal schwierig, genügend Schlaf zu bekommen. Auch wenn ich um 20 Uhr – gleichzeitig mit meinen Kindern – ins Bett gehe, reicht dies noch nicht aus.

«Ich mag es, Verantwortung zu tragen und allein zu arbeiten.»

Nathanael Wyser,
regionale Cargo Produktion, Schwerzenbach

Dominik Buser: Sicherheitsthemen beschäftigen uns in vielfältigster Weise: Zuoberst steht das internationale Regelwerk ECM, das unsere Rolle als Instandhalter einer Lok definiert und eine Rückverfolgbarkeit einzelner Lokteile ermöglicht. Auch müssen wir in unserer Werkstatt Störungen am Zugsicherungssystem einer Lok beheben, das die Fahrt der Züge in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit kontrolliert. Nicht zuletzt tragen unsere Mitarbeitenden Schutzausrüstung und müssen sich im Umgang mit gefährlichen Stoffen auskennen.

Wenn ihr einen Wunsch frei hättet für SBB Cargo: Was wünscht ihr dem Unternehmen für die nächsten 20 Jahre?

Dominik Buser: Ich wünsche mir, dass wir als Güterbahn von der SBB nicht stiefmütterlich behandelt werden. Und dass wir als Mitarbeitende den Elan behalten, als SBB Cargo weiterzukommen. Zudem finde ich, dass unsere ältesten Loks, die «BoBos» (Re 420) und die Re 620, ziemlich in die Jahre gekommen sind. Repariert man an einer Stelle etwas, geht anderswo etwas kaputt. Es wäre deshalb an der Zeit, über die Anschaffung neuer Streckenloks nachzudenken.

Nathanael Wyser: Ich wünsche mir, dass wir als Mitarbeitende wieder stärker eine Familie werden. Heute sind wir ja oft allein unterwegs, früher waren wir mehr zu zweit. Deshalb ist der Austausch sehr wichtig. Zudem fielen wegen der Pandemie auch die Teamanlässe aus.

Désirée Baer: Aus finanziellen Gründen können wir es uns nicht leisten, zwei Leute auf den Güterzügen zu haben, wenn es auch allein geht. Aber der Austausch und die Teamanlässe sind sehr wichtig, dem stimme ich zu. Erste Diskussionen zu neuen Streckenloks haben wir bereits geführt. Da es bis zu vier Jahren dauern kann, um neue Loks zu beschaffen, müssen wir das Thema frühzeitig aufgreifen. Ich selbst wünsche mir für die Zukunft eine gesunde finanzielle Basis des Unternehmens. Und dass wir auf dieser Grundlage unseren Kundinnen und Kunden nachhaltige und innovative Produkte anbieten können!

Hinter Gittern



Bis 2011 wurde jeder Güterwagen etikettiert und der A5-Papierzettel im Etikettenkasten deponiert. Auf der Etikette standen Wagennummer, Abgangs- und Empfangsbahnhof, Absender und Empfänger sowie Warenart und Gewicht. Auch Zolldokumente und Ähnliches wurden hinter dem Gitter deponiert. Heute hat der Etikettenkasten im Binnenverkehr ausgedient. Die Kunden von SBB Cargo erfassen alle Wagendaten online am PC oder direkt am Wagen mit dem Smartphone. Danach werden die Daten via eService CIS-online an SBB Cargo übermittelt, wo sie von den Mitarbeitenden weiterverarbeitet werden – von der Buchung über die Transportüberwachung bis zur Abrechnung erfolgt alles digital.



Mit dem Greifer seines Baggers lädt ein Mitarbeiter von Serbeco das im Recyclingzentrum «R» Praille gesammelte Glas in den Güterwagen von SBB Cargo.

Klimafreundlicher Glastransport seit mehr als 40 Jahren

Seit seiner Gründung im Jahr 1977 transportiert das auf Abfallbewirtschaftung spezialisierte Unternehmen Serbeco wiederverwertbares Glas auf der Schiene. In Zusammenarbeit mit SBB Cargo und weiteren Genfer Unternehmen denkt das KMU über eine neue gemeinsame Sortier- und Verarbeitungsplattform mit Schienenanbindung nach.

Text: Patricia Michaud Fotos: Fred Merz

Der Bahnhof Genève-La-Praille an einem sonnigen Maitag. Trotz der frühen Stunde sitzt Paulo bereits im T-Shirt im Führerhaus seines Baggers. Vor ihm erhebt sich ein Berg aus leeren Flaschen und Glasbehältern in allen möglichen Farben, die er zunächst zu einem kompakten Haufen zusammenschiebt. Dann füllt er sie mit dem Greifer in den daneben stehenden roten Güterwagen. Dreimal pro Woche schickt SBB Cargo diesen Güterwagen zum Recyclingzentrum «R» Praille der Firma Serbeco. Diese füllt ihn mit Glas, das aus allen Ecken des Kantons Genf zusammengesammelt wurde. Das wiederverwertbare Material wird dann zum Standort von Vetropack in St-Prex VD verfrachtet, der letzten industriellen Glashütte der Schweiz. Hier wird es verkleinert, eingeschmolzen und zu neuen Verpackungen verarbeitet. So legen jährlich 6000 Tonnen Glas die Strecke zwischen «R» Praille und der Glashütte in St-Prex zurück.

Eine Vision und eine Auszeichnung

Die Idee, das Glas auf der Schiene zu transportieren, hatte Serbeco nicht erst gestern: Sie zieht sich durch die gesamte Geschichte des kleinen Familienunternehmens, das 1977 gegründet

wurde und sich auf Abfallbewirtschaftung spezialisiert hat. «Glas eignet sich besonders gut für den Transport im Güterwagen, da es nicht leicht davon-

«Die Nachhaltigkeit ist in der DNA von Serbeco verankert.»

Bertrand Girod,
Geschäftsführer von Serbeco

fliegt und einfach zu verladen ist», erklärt Bernard Girod, derzeitiger Verwaltungsrat der in Satigny GE ansässigen Firma. Er hat das Unternehmen 1991 gekauft, das zu diesem Zeitpunkt aus nur drei Angestellten und zwei Lastwagen bestand. Seit zwanzig Jahren arbeitet Bernard Girod unablässig für das Wachstum seiner Firma und an einem nachhaltigeren Modell der Abfallsammlung und -trennung, was ihn zu einem Schweizer Recyclingpionier macht.

Inzwischen beschäftigt der Serbeco-Konzern – seit 2012 unter der Leitung von Bertrand Girod, Bernards ältestem Sohn – über 150 Mitarbeitende und hat eine Flotte von rund fünfzig Fahrzeugen

vorzuweisen. Dank der hohen Verwertungsquote der verarbeiteten Abfälle – nämlich 76 Prozent – spart die Kundschaft des Unternehmens total 74 000 Tonnen CO₂-Äquivalente, während es selbst nur 4500 Tonnen ausstösst. Diese Bemühungen wurden 2019 belohnt, als die Firma Serbeco, die jährlich 80 000 Tonnen Abfall transportiert und mehr als 60 000 Tonnen verarbeitet, mit dem Wirtschaftspreis der Genfer Handels-, Industrie- und Dienstleistungskammer ausgezeichnet wurde.

Nachhaltigkeit in den Genen

Am Hauptstandort des KMU im Industriegebiet von Bois-de-Bay geht es zu wie auf einem Ameisenhaufen: überall Mitarbeitende in gelber Uniform, die eifrig mit Baggern, Kränen und anderen Sortiermaschinen zwischen riesigen Haufen aus Abfällen aller Art hantieren, daneben ein unaufhörliches Kommen und Gehen von Fahrzeugen unterschiedlicher Grösse – von Lieferwagen über Muldenkippern bis Sattelschleppern. Diese bringen Abfälle, die auf dem gesamten Kantonsgebiet auf Baustellen oder an Sammelstellen zusammengetragen wurden.

Da der Standort Satigny nicht an das Schienennetz angeschlossen ist,



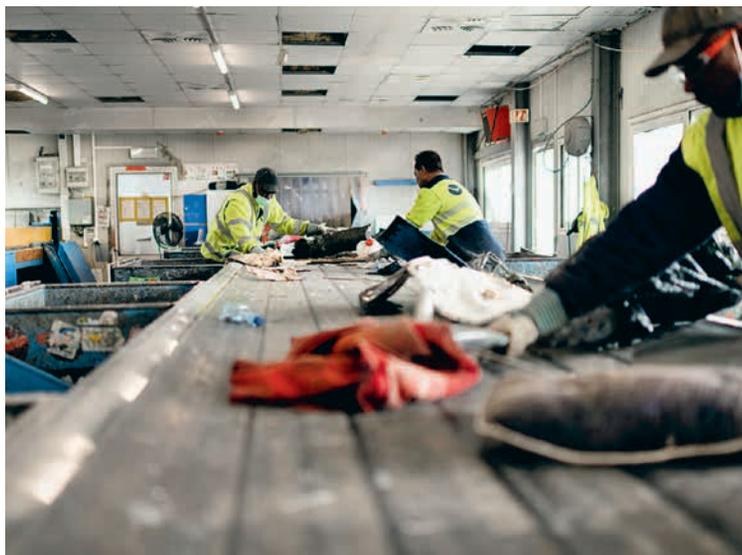
Drei Fakten



1 Der Serbeco-Konzern transportiert jährlich 80 000 Tonnen Abfall und verarbeitet über 60 000 Tonnen. Er beschäftigt mehr als 150 Mitarbeitende und verfügt über eine Flotte von rund fünfzig Fahrzeugen.

2 Dank der hohen Verwertungsquote der verarbeiteten Abfälle – nämlich 76 Prozent – spart die Kundschaft von Serbeco total 74 000 Tonnen CO₂-Äquivalente, während das Unternehmen selbst nur 4500 Tonnen ausstösst.

3 Seit der Gründung im Jahr 1977 transportiert Serbeco Glas auf der Schiene; jedes Jahr legen so 6000 Tonnen Glas die Strecke zwischen Genève-La-Praille und der Glashütte in St-Prex zurück.



Die Firma Serbeco ist ein Hauptakteur der Abfallbewirtschaftung im Kanton Genf.



CEO Bertrand Girod mit seinem Vater Bernard und seinen Brüdern im Hintergrund.

erfolgt der Transport der Abfälle zu den Sortier- und Verarbeitungsanlagen von Serbeco sowie des verwerteten Mate-

«Bei dieser Zusammenarbeit mit SBB Cargo wird der Transport der Zukunft konzipiert.»

Bertrand Girod,
Geschäftsführer von Serbeco

rials zu seinem Zielort grösstenteils auf der Strasse. «Die Nachhaltigkeit ist in unserer DNA verankert. Daher tun wir alles, um den ökologischen Fussabdruck unserer Fahrzeugflotte einzugrenzen», betont Bertrand Girod. Viele Fahrzeuge der Firma werden elektrisch oder mit Biodiesel angetrieben.

Der Transport der Zukunft

Serbeco will aber noch weitergehen. Überzeugt von den Vorteilen der Eisenbahn für den Abfalltransport, arbeitet die Firma zusammen mit SBB Cargo und anderen Genfer KMU

verschiedener Branchen an der Umsetzung einer gemeinsamen Plattform mit Schienenanbindung. Hier könnten verschiedene Güter direkt und zentral sortiert und verarbeitet sowie schliesslich auf umweltfreundliche Weise mit der Bahn zu den Endabnehmern transportiert werden. Die Business Unit Baulogistik und Recycling von SBB Cargo arbeitet übrigens an ähnlichen Projekten in vielen weiteren Agglomerationen landesweit.

In der Region Genf besteht eine der grössten Herausforderungen darin, eine ausreichend grosse Fläche unweit des Schienennetzes zu finden. «Daher ist es wichtig, gleichzeitig effizientere Abfallsortier- und -verarbeitungstechniken zu entwickeln, die weniger Platz benötigen», hebt Bernard Girod hervor. So trifft es sich gut, dass ebenso wie die Nachhaltigkeit «auch die Innovation in unserer DNA verankert ist», wie sein Sohn Bertrand unterstreicht. Die beiden Unternehmer sind überzeugt: Bei dieser Zusammenarbeit mit SBB Cargo wird der Transport der Zukunft konzipiert.

Tiefer geblickt



Claudia Schwab, Senior Project Managerin der Business Unit Baulogistik und Recycling bei SBB Cargo.

Lösungen für den Abfalltransport auf der Schiene

Was ist die Aufgabe der neuen Business Unit Baulogistik und Recycling von SBB Cargo?

Wir entwickeln Schienenlösungen zur Unterstützung der Kreislaufwirtschaft. In städtischen Agglomerationen, in denen Platz rar ist, stellt der Abfalltransport eine Herausforderung dar. Durch die Schaffung von weiteren Plattformen möchten wir den Materialtransport mit Güterwagen ausbauen und zur Wertschöpfungskette beitragen.

Was halten Sie von der Zusammenarbeit mit Serbeco?

Serbeco verfügt über ein starkes Netzwerk in der Region Genf. Der Firma liegen sowohl Nachhaltigkeit als auch Innovation am Herzen. Es ist toll, zusammen mit einem langjährigen Kunden nachhaltige und zukunftsorientierte Transportkonzepte auszuarbeiten. So können wir zusammen unseren Beitrag zur Kreislaufwirtschaft leisten.

Seit 20 Jahren eigenständig im Dienste der Logistik

Güterverkehr auf der Schiene gibt es schon seit mehr als 100 Jahren, aber erst vor 20 Jahren wurde die rechtlich eigenständige SBB Cargo AG gegründet.

Vorangegangen war die Auftrennung der SBB in die drei unabhängigen Divisionen Personenverkehr, Güterverkehr und Infrastruktur. Wie haben die Mitarbeitenden den Wandel erlebt? Was gefällt ihnen an SBB Cargo? 20 Mitarbeitende erzählen.



Der Austausch mit unseren Kunden ist mir sehr wichtig, um deren Bedürfnisse zu verstehen. SBB Cargo bietet mir eine enorm spannende Aufgabe – einzigartig und nahe beim Kunden.

Thomas Schweiger

Leiter Vertrieb,
bei SBB Cargo seit 2021

Das gefällt mir: Mit Kollegen kreativ sein, auch wenn der Kopf schon raucht. In den Regionen herzlich empfangen werden, auch wenn man sich nicht kennt. Brücken schlagen, auch wenn nicht jeder drüber will. Zusammen lachen, auch wenn es nicht immer lustig ist.



Nina Ayer

Product Owner
Minerva,
bei SBB Cargo seit 2007



Als SBB Cargo gegründet wurde und ich mich für diese neue Division beworben habe, wurde ich doch tatsächlich gefragt, ob ich denn verrückt sei. Doch ich habe diese Entscheidung nie bereut.

Claudia Marti

Businesspartnerin Human Resources,
bei SBB Cargo seit 1999



Gemeinsam mit meinen Kolleginnen und Kollegen sprechen wir Schwierigkeiten und Herausforderungen offen an und finden meistens gute Lösungen dafür.

Marco Matafora

Teamleiter Systeme & Auswertungen Transportplanung, bei SBB Cargo seit 2019



Ich konnte die Schritte vom trägen Betrieb zum kundenorientierten, flexiblen Unternehmen selbst mitgestalten. Die Kundenleistung, die Eigenständigkeit und die Wirtschaftlichkeit treiben uns an.

Andy Willimann

Produktmanager, bei SBB / SBB Cargo seit 1989



Mir gefällt der Kundenkontakt an der Verloaderampe und das Disponieren vor Ort. Ich finde es gut, dass es eine klare Arbeitsaufteilung gibt mit den entsprechenden Hierarchien.

Christoph Unternährer

Schichtleiter regionale Cargo Produktion, bei SBB Cargo seit 2000

Ich habe die alte SBB gekannt und die neue kennengelernt. Das Unternehmen hat sich nach einigen holprigen Phasen positiv entwickelt. Ich möchte noch weitere Fortschritte miterleben.



Urs Weidmann

Lokunterhaltsplaner, bei SBB / SBB Cargo seit 1993



Die Entwicklung von SBB Cargo war recht turbulent, doch es gab immer einen festen Anker. Ich schätze die interessanten Aufgabengebiete und die Chefs, die uns den Rücken stärken.

Delfina Baumgartner

Spezialistin After Sales, bei SBB Cargo seit 2007

**Ich darf mich innerhalb der gesetz-
ten Leitplanken frei bewegen und
meinen Handlungsspielraum verant-
wortungsvoll nutzen. So kann ich
meinen Arbeitsalltag flexibel gestalten.**

Kilian Pascual

Teamleiter Konzeptplanung im
Transportdesign,
bei SBB Cargo seit 2004



**Als Rugbyspieler arbeite ich
im Team, kann mit Stress um-
gehen und weiss Prioritäten
zu setzen. Das hilft auch, wenn
es bei SBB Cargo hektisch
zu und her geht.**



Mendy Prospère

Schichtleiter regionale Cargo Produktion,
bei SBB Cargo seit 2016

**Mit meinen Mitarbeitern habe ich seit Beginn von
SBB Cargo die Entwicklung und die Profession-
alisierung der Transportbranche mitgestaltet und
mich dabei immer wieder den Kundenbedürfnis-
sen angepasst.**



Olivier Rey

Teamleiter regionale
Cargo Produktion,
bei SBB Cargo seit 2000

**Bei meiner Arbeit liebe ich es, «vom
Drehbuch bis zum Film» dabei sein
zu können. Bei Schwierigkeiten
ziehen wir alle am gleichen Strick.**

Melanie Ringger

Transportvorbereiterin,
bei SBB Cargo seit 2015



**An SBB Cargo schätze ich die offe-
ne Kommunikation und die viel-
seitigen Entwicklungschancen.
Wir können auch über die Grenzen
des SBB-Konzerns hinaus bei der
Weiterentwicklung von SBB Cargo
mitwirken.**

Euplio Nuzzo

Produktionsplaner Instandhaltung,
bei SBB Cargo seit 2001



**Ich liebe meine vielseitige Arbeit. Jeder Tag
bringt neue Mandate und Herausforderun-
gen. Im Tagesablauf geht alles sehr schnell.
Ich habe grosse Freude am Umgang mit
Menschen.**

Bojan Trajilovic

Teamleiter regionale Cargo-Produktion,
bei SBB / SBB Cargo seit 1996



Ein Unternehmen wie SBB Cargo am Markt zu vertreten, bedeutet, für Qualität, Stabilität und Pünktlichkeit einzustehen. Ich nehme diese Herausforderung immer wieder sehr gerne an.

Knuth Rüegg

Sales-Manager Vertrieb, kombinierter Verkehr, bei SBB / SBB Cargo seit 1987



2011 bin ich bei der stark unter Druck stehenden SBB Cargo gestartet. Jedoch hat sich SBB Cargo in den letzten Jahren mit systemrelevanten Transporten und einem positiven Beitrag zur Nachhaltigkeit in meiner Wahrnehmung als kleine Perle entpuppt.



Anita Bühler

Senior Manager Projektgeschäfte, Baulogistik und Recycling, bei SBB Cargo seit 2011



Auch innerhalb von SBB Cargo kann man sich beruflich verändern. So hatte ich bisher leitende Funktionen in den Bereichen Anlageplanung, Kundenprojekte, Verkauf und Einkauf.

Marc Falconnier

Leiter Transportmanagement Office SBB, bei SBB Cargo seit 2003



Ich schätze SBB Cargo als bodenständiges Unternehmen, das sich stets weiterentwickelt und in vielen Themen auch eine Vorreiterrolle in der Branche einnimmt.

Claudia Ryser

Leiterin Sicherheits- und Risikomanagement, bei SBB Cargo seit 2014

Jeder Tag bringt neue Herausforderungen mit sich, es bleibt immer spannend auf der Dispo. Ich finde es grossartig, eine solche Verantwortung zu tragen und Züge in der ganzen Schweiz zu disponieren.



Bei SBB Cargo sind wir offene und gleichberechtigte Partner. Die Meinung eines jeden ist willkommen und wird berücksichtigt. Auf diese Weise lösen wir alle Probleme gemeinsam.

Amtul Khaliq

Sendungsüberwacherin, Personaldisponentin, bei SBB Cargo seit 2011



Attilio Albertini

Sicherheits- und Qualitätsbeauftragter, bei SBB Cargo seit 2001



Danke für Ihre Treue!

Seit 2001 sorgen wir als SBB Cargo AG für tonnenweise Transporte und effiziente Verbindungen. Wir freuen uns über das Jubiläum und versprechen: Wir bleiben auf der Spur – und damit die Zugkraft der Schweizer Wirtschaft.

www.sbbcargo.com



4076710000000
1400137670000000
7000000000000000
7000000000000000
7000000000000000