



↔ SBB Cargo International

2020/2021 Beruf & Karriere

In Kooperation mit

DIE BAHNINDUSTRIE.

VDB VERBAND DER BAHNINDUSTRIE IN DEUTSCHLAND E.V.

SWISSRAIL
Industry Association

Die Zukunft der Mobilität.

ZUKUNFTS BRANCHE **BAHN**

alle Bahnberufe · Studium/Ausbildung · Kontakte

Ein Projekt von:



Unterstützt durch:



Inklusive
Bewerbungshelfer von:

Hesse/Schrader
Erfolg haben. Mensch bleiben.

Thomas Schäffler, SBB Cargo International

„Lokführer zu sein ist eine Lebensaufgabe“

Lokführer

SBB Cargo International ist Marktführer im Güterverkehr auf der Nord-Süd-Achse und bietet Kombinierten Verkehr, Chemie- und Öltransporte, Neuwagen- und Spotverkehre an. Thomas Schäffler passiert seit 2015 die Grenzen von den Niederlanden über Deutschland, die Schweiz bis nach Italien. Was den 28-Jährigen am Beruf begeistert, erklärt er im Interview.

Erzählt jemand über sich, er sei Lokführer, stellt man ihn sich unweigerlich in einem Führerstand vor, wo er stundenlang in die Ferne schaut und den Zug von A nach B fährt. Eine Lok zu führen ist aber nicht die einzige Aufgabe, der Sie als Lokführer bei SBB Cargo International täglich nachgehen.

Im Gegensatz zum Personenverkehr übernehmen wir dispositive Aufgaben, Dokumenten- und Frachtpflege. Wir überprüfen die Beförderungspapiere, kontrollieren die Waggonen und sorgen für lückenlose Kommunikation zwischen der Leitstelle und weiteren Prozesssteilnehmern. Zudem stehen wir im Austausch mit dem ausländischen Fahrpersonal, dem wir unsere Züge übergeben.

Wie kamen Sie auf die Ausbildung?

Lokführer zu sein war mein Kindheitstraum. Meine Familie hatte kein Auto, ich bin mit meiner Mama mit der S-Bahn zum Einkaufen gefahren und es hat mich fasziniert, am Bahnhof die Züge zu beobachten. An Weihnachten bekam ich meine erste Modelleisenbahn und mit sieben Jahren bin ich mit dem Cityexpress nach Hannover gefahren. Der Lokführer hatte mir erlaubt, im Führerstand mitzufahren. Es war ein schönes Gefühl, vor den Schaltern zu stehen und durch die große Scheibe in die Ferne zu sehen. Da wusste ich, dass ich an der Spitze stehen möchte.

Als Lokführer tragen Sie viel Verantwortung. Einerseits gegenüber den Waren, die Sie rechtzeitig und schadlos den Kunden übergeben müssen, andererseits gegenüber Passagieren und Ihnen selber. Wie kommen Sie mit dem Druck klar?

Ich spreche nicht von Druck, sondern von Respekt. Es ist ein gewaltiges Gefühl, um 4 Uhr morgens den Zug zur Fahrt bereitzustellen oder nachts 1400 Tonnen Güter über die Alpen zu transportieren. Ich bin der Kapitän von meinem Zug, diese Verantwortung zu tragen ist unglaublich. Es ist uns aber bewusst, dass wir keinen Fehler machen dürfen, wenn wir 1800 Tonnen Kerosin zum Flugplatz fahren.

Bei SBB Cargo International transportieren Sie Güter von den Niederlanden über Deutschland, die Schweiz nach Italien. Diese Länderübertritte machen das Unternehmen aus. Empfinden Sie diese Internationalität?

Auf jeden Fall. Es kann sein, dass ich in einer Schicht mehrere Grenzen überquere. Mit den Mehrsystemlokomotiven passieren wir diese fließend. Die Anforderungen in den Ländern sind unterschiedlich, wir müssen jeweils umdenken. In Deutschland ist Rechts-, in der Schweiz Linksverkehr. Wenn ich also von Deutschland in die Schweiz fahre, wechselt die Seite der Lichtsignale. Zudem treffe ich jeden Tag auf verschiedene Mentalitäten, Landschaften — und gutes Essen.

Was macht für Sie die Faszination des Lokführer-Berufes aus?

Freiheit! Ich bin mein eigener Chef im Zug, ich trage Selbstverantwortung. Und ich genieße es, der Einzige zu sein, der früh morgens den ersten Sonnenstrahl über dem Berggipfel aufgehen sieht. Manchmal stehe ich um 3 Uhr auf und frage mich, warum ich mir das antue. Dann setze ich mich in die Lok und weiß es wieder. Sie ist meine Belohnung für das frühe Aufstehen. Überhaupt sorgt der Schichtdienst dafür, dass kein Tag wie der andere wird.

Welche Eigenschaften müssen Lokführer in Ausbildung mitbringen?

Sie müssen flexibel sein, denn die Arbeitszeiten sind unregelmäßig. Zudem ist Selbstständigkeit wichtig. Und sie müssen Begeisterung empfinden. Lokführer zu sein ist nicht nur ein Beruf, es ist eine Lebensaufgabe.

Warum möchten Sie Ihren Job bei SBB Cargo International niemals hergeben?

SBB Cargo International lässt mich meinen Traum leben und nutzt mein Potenzial optimal. Das Unternehmen ist Tochtergesellschaft der Schweizer Bundesbahn, weswegen ich Güterzüge europaweit fahre. Wir sind ein junges Unternehmen mit kurzen bürokratischen Wegen. Und wir fahren ein breites Spektrum an tollen Lokomotiven: von modern bis nostalgisch. Es werden interne Weiterbildungen und Aufstiegsmöglichkeiten angeboten, die Wertschätzung ist groß und das Verhältnis unter den Mitarbeitenden sämtlicher Stufen familiär. Ich identifiziere mich mit bestem Gewissen mit SBB Cargo International und trage das gerne in die Bahnwelt hinaus.



Zur Person:

Alter: 28

Herkunft: München

Ausbildung: Lehre bei DB Regio Oberbay

Die tollste Lok: Taurus Lokomotive von Siemens

Die schönste Strecke: Gotthard-Berg-Strecke und Mittenwald-Innsbruck

Die größte Herausforderung: Fremdsprachen, Länderschulungen

Anton Hischier, SBB Cargo International

„Dank unserer Kontrollen schützen wir Menschenleben und die Umwelt“

Technischer Kontrolleur Cargo TKC

Anton Hischier arbeitet seit 37 Jahren als technischer Kontrolleur, anderthalb Jahre davon bei SBB Cargo International. Ohne sein Okay nach der Wagenkontrolle verlässt kein Zug den Bahnhof zur Weiterfahrt. Die Verantwortung, die er trägt, ist groß – genauso wie seine Faszination für den Beruf. Im Interview erklärt er, was ihn im Beruf besonders erfüllt.

Ein technischer Kontrolleur stellt vor jeder Zugfahrt die Betriebssicherheit und Verkehrstauglichkeit von Ganzzügen, Wagengruppen oder Einzelwagen sowie deren Ladung fest. Was sind Ihre Arbeitsschritte, bis Sie das Okay zur Weiterfahrt geben?

Nach der Dienstübergabe verschaffe ich mir einen Überblick über die anstehenden Aufgaben und priorisiere diese. Ich checke den Zustand der Wagen, überprüfe, ob die Ladung gesichert und allfälliges Gefahrgut richtig bezettelt ist, und führe, wenn nötig, eine Bremsprobe aus. Die entdeckten Mängel fotografiere ich und dokumentiere sie schriftlich. Einige Mängel lassen sich vor Ort beheben. Wagen mit größeren Mängeln müssen aus dem Zug ausgereiht werden.

Wie lange dauert eine Prüfung?

Die Dauer der Prüfung hängt von der Länge des Zuges, dem Wagentyp sowie allfälligen Schäden ab. Der Kesselwagen zum Beispiel weist eine offene Bauart aus. Daher sind die Bauteile für die Prüfung gut sichtbar und sie kann effizient durchgeführt werden. Bei Container- oder Autowagen hingegen ist das schwieriger. Hier müssen wir uns bücken, um die Bauteile ganz genau sehen und kontrollieren zu können.

Welche Hilfsmittel haben Sie auf Ihrer Tour immer dabei?

Das Merkblatt „Sofortmassnahmen bei Unfällen mit gefährlichen Gütern“, Lampe, Meter, Senkblei, QR-Lehre, Handy zur Dokumentation allfälliger Mängel, Kreide, um die Mängel am Wagen für die Werkstatt zu kennzeichnen, Hammer für die Bremsprobe, Fehlerkatalog sowie diverse Musterzettel.

Als technischer Kontrolleur tragen Sie eine große Verantwortung, damit der Zug ohne Komplikationen an sein Ziel kommt. Wie gehen Sie mit dieser Verantwortung um?

Ich bin in einer Großfamilie aufgewachsen und wurde früh zur Selbstständigkeit erzogen. Ich lernte bereits als Kind, Verantwortung zu übernehmen, was mir im Beruf des technischen Kontrolleurs zugutekommt. Unsere Kontrollen verrichten wir alleine. Ich muss vor Ort und unmittelbar Entscheidungen treffen. Auch durch die erlangte Berufserfahrung stellt dies für mich keine Belastung dar.

Warum haben Sie sich dazu entschieden, den Beruf als technischer Kontrolleur zu ergreifen?

Ich komme aus einer Eisenbahnfamilie, mein Vater war Rangiermeister bei der SBB.



FOTO: SBB CARGO INTERNATIONAL

Mir wurde früh mitgegeben, dass die SBB ein guter Arbeitgeber ist. Ich habe zuerst die Ausbildung zum Bauspengler gemacht, wusste aber immer, dass ich mal zur Bahn wechsele. Über einen Kollegen habe ich vom Beruf als Visiteur, wie der technische Kontrolleur damals hieß, erfahren und habe mit der Ausbildung begonnen – ohne zu wissen, was mich erwartet.

Was fasziniert Sie an Ihrem Beruf?

Als technischer Kontrolleur leisten wir einen Beitrag zur Arbeitssicherheit. Dank unserer Kontrollen schützen wir Menschenleben und die Umwelt. Das ist für mich eine sehr sinnstiftende Tätigkeit und gibt mir Befriedigung.

Um den Beruf zu erlangen, braucht es technische Affinität. Welche Voraussetzungen sollte ein angehender technischer Kontrolleur noch mitbringen?

Es braucht ein gutes Auge, um Abweichungen am Wagen oder an der Ladung zu erkennen. Mit der Zeit entwickelt sich die Sensorik für die

Zur Person:

Alter: 57

Herkunft: Basel

Einsatzort: Muttenz (CH)

Ausbildung: Bauspengler, Visiteur bei der SBB, technischer Kontrolleur Infrastruktur

Der komplizierteste Arbeitsschritt: Ladung mit Profilüberschreitung abmessen

Die grösste Herausforderung: Trotz unterschiedlicher Bedingungen (Wetter, Schichtarbeit) eine hohe Kontrollqualität ausführen

Schwachstellen. Man muss belastbar sein, um konstant gute Kontrollleistungen zu erbringen. Wir arbeiten im Schichtbetrieb und sind jeder Witterung ausgesetzt. Man muss verantwortungsbewusst und entscheidungsfreudig sein.

Was schätzen Sie besonders an SBB Cargo International?

Die Führungskultur ist offen und unkompliziert, der Umgang unter den Mitarbeitenden ungezwungen. Zudem arbeite ich sehr selbstständig, was mir besonders gefällt.

Sven Flore, CEO SBB Cargo International

„Wir garantieren beste Qualität“

Sven Flore ist seit zwei Jahren an der Spitze von SBB Cargo International. Die Herausforderung, Marktführer im Güterverkehr zu bleiben, ist groß – genauso wie die Zielstrebigkeit und die persönliche Begeisterung des CEO für die Bahn.

Die Anforderungen der Kunden an Unternehmen steigen stetig. Welche Herausforderungen muss SBB Cargo International als Marktführer auf der Nord-Süd-Achse meistern?

Als Eisenbahnunternehmen ist es essenziell, ein leistungsfähiges Liniennetz zu betreiben. Die Störung ist leider das neue Normal. Baustellen, Streckenunterbrüche müssen umgehend und professionell behandelt werden, um den Einfluss auf den Kunden möglichst bei „null“ zu halten. SBB Cargo International ist nicht nur auf der Nord-Süd-Achse unterwegs, wir können in Zusammenarbeit mit Partnern weitere stabile europäische oder nationale Netzwerke entwickeln. Und zuletzt stellen wir uns als Marktführer jeden Tag der Herausforderung, Effizienzsteigerungen zu generieren, um im Wettbewerb gegen den umweltschädigenden Straßenverkehr zu gewinnen.

Die Kunden buchen in der Regel Rundläufe über ein Jahr hinaus, es gibt aber auch spontane Tagesbestellungen. In herausfordernden Situationen (zum Beispiel Rastatt-Unterbruch, Coronavirus) ist dies keine einfache Ausgangslage. Wie halten Sie die Kunden?

Wir garantieren ihnen die beste Qualität, damit unsere Preise auch preiswert sind. Wir zeichnen uns durch Flexibilität aus und sind in der Lage, bei sich ändernden Kundenanforderungen proaktiv Lösungen zu finden. Während der



Corona-Krise haben wir keinen Tag einen „Lockdown“ gehabt, trotz sehr herausfordernder Fragestellungen, zum Beispiel bei den Grenzübertritten. Unsere Züge sind immer gefahren.

Was macht das Unternehmen aus?

Unser Unternehmen brennt dafür, seinen Kunden die optimalste Lösung zu liefern. Wir halten in allen Bereichen Alternativszenarien bereit. Unsere Lokführer verfügen über die Kompetenz, andere Strecken als die des Regelverkehrs zu fahren, und sind ausgebildet, mehrere Länder – von Italien bis in die Niederlande – zu durchqueren. Zudem sind unsere Loks mit modernster Technik gerüstet.

Was ist das mittelfristige Ziel, das Sie mit dem Unternehmen erreichen möchten?

Eine größere Reichweite zu erlangen, das Einzugsgebiet zu erweitern.

Wo steht SBB Cargo International in 10 Jahren?

Im Güterverkehr sind die Unternehmen DB und SNCF die Großen. Ich gehe davon aus, dass wir



SBB Cargo International

uns dazwischen erfolgreich positionieren, weil wir unser Kundenangebot mit höherer Zuverlässigkeit und den besten Partnern ausführen. Des Weiteren entwickeln wir unser bereits heute durchgängiges europäisches IT-

System weiter. Unser Planungsprozess wird automatisiert, um mehr Züge zuverlässig fahren zu können. Niemals jedoch wird der Mensch im Führerstand fehlen, denn wir sind ein Unternehmen, bei dem der Mensch im Mittelpunkt steht.

SBB Cargo International

Marktführer auf dem Nord-Süd-Korridor

Für SBB Cargo International ist das Jahr 2020 ein besonderes. Seit zehn Jahren sind unsere 150 Loks auf der Nord-Süd-Achse unterwegs und transportieren Güter durch die Schweizer Alpen. 550 Lokführer fahren wöchentlich 700 Züge durch Europa: von den Niederlanden über Deutschland, die Schweiz bis nach Italien.

Als Marktführer auf dem Nord-Süd-Korridor orientiert sich SBB Cargo International mit Sitz in Olten (CH) und Tochtergesellschaften in den genannten Ländern mit ihren Angeboten von Kombiniertem Verkehr, Chemie- und Öltransporten, Neuwagen- und Spotverkehren an den Bedürfnissen der Kunden und gestaltet die Prozesse innerhalb der Logistikketten effizient mit. Die Verantwortung für europaweite Transporte von Terminal zu Terminal übernehmen wir inhouse, was ein sorgfältiges Schnittstellenmanagement voraussetzt. Zudem lassen modernste Technik in den Loks sowie die Kompetenzen der Lokführer zu, die

Ware interoperabel zu transportieren.

Neben Klimaschutz, ist unser Anliegen, die Fähigkeiten der heute 900 Mitarbeitenden im Interesse des Unternehmens zukunfts- und erfolgsorientiert zu fördern. Wir legen Wert auf Weiterbildung und vielseitige berufliche wie persönliche Entwicklungsmöglichkeiten.

In Zusammenarbeit mit unserer Tochtergesellschaft RT&S Lokführer-Akademie in Duisburg bilden wir Lokführer aus. Überhaupt sind uns Nachwuchskräfte ein Anliegen.

 **Kontakt:**

SBB Cargo Deutschland GmbH
Mercatorstraße 1a-1b
D-47051 Duisburg

bewerbung.de@sbbcargoint.com
WhatsApp: +49 (0) 152 079 730 89

www.sbbcargo-international.com/de/

