

# Cargocare AG im Rennen um Zürcher Arbeitgeber-Award

**Firma aus Embrach** Cargocare AG ist Finalistin im Rennen um den «This Priis». Der kantonale Arbeitgeber-Award geht jedes Jahr an eine Firma, die sich für Menschen mit einer Krankheit oder einer Behinderung starkmacht.

**Barbara Stotz Würzler**

Obwohl er nicht viel Aufhebens um sein soziales Engagement macht: Etwas stolz ist Marco Burri schon, dass sein Betrieb für den «This Priis» nominiert ist. Seine Firma Cargocare AG mit Sitz im Embraport in Embrach gehört zu den fünf Finalisten. Die Sozialversicherungsanstalt des Kantons Zürich (SVA) vergibt diesen Preis jährlich an Arbeitgeber, welche Menschen im ersten Arbeitsmarkt eingliedern. Wer dieses Jahr das Rennen macht, entscheidet die Jury am 7. April.

Marco Burri bietet seit einigen Jahren Männern oder Frauen, die wegen einer psychischen Krankheit oder eines anderen Handicaps aus dem Arbeitsprozess ausgeschieden sind, eine zweite Chance. Oftmals sind die mehrmonatigen Arbeitsversuche von Erfolg gekrönt: Der 43-jährige Unternehmer hat schon mehrere Personen nach dem Probeauftrag fest angestellt. «Der Vorteil ist, dass diese Menschen nach dem Arbeitsversuch den Betrieb schon sehr gut kennen und hoch motiviert sind», sagt er. Er beob-

achtet dabei, wie es den Betroffenen guttue, wieder eigenverantwortlich und selbstständig zu arbeiten. «Ihr Selbstwertgefühl kommt wieder ins Gleichgewicht», so Burri.

## Aufschwung dank Corona

Cargocare AG ist eine Logistik- und Speditionsfirma mit Sitz im Embraport, die seit knapp vier Jahrzehnten besteht. Der Embracher Marco Burri hat vor zwei Jahren den Betrieb übernommen – er hatte hier schon seine Berufslehre als Spediteur gemacht. Heute ist er Chef von 75 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Im letzten, von der Corona-Pandemie geprägten Jahr ist seine Firma grösser geworden. Denn wegen der geschlossenen Läden begann der Onlinehandel in gewaltigem Ausmass zu boomen. «Wir hatten schon zuvor viel Erfahrungen im Onlinebereich», erklärt Marco Burri. Da dieser sehr personalintensiv sei, habe er im vergangenen Jahr mehrere neue Mitarbeitende eingestellt, um der gestiegenen Nachfrage gerecht zu werden. Cargocare ist spezialisiert auf die Aufbereitung, Bereitstellung



Marco Burri, CEO der Cargocare AG, im Lager in Embrach. Foto: Leo Wyden

und die Auslieferung von Textilien, Kleidern, Schuhen, Sportartikeln und Nahrungsergänzungsmitteln. Das Business ist sehr dynamisch und muss daher straff geplant und organisiert werden.

## Zwei Lehrstellen geschaffen

Weil das Geschäft gut läuft, gibt es auch immer wieder Möglichkeiten für Arbeitsversuche. Der wichtigste Partner dabei

ist die Stiftung Wisli in Bülach. Deren Arbeitsintegrationsprogramm We-Care vermittelt Personen in die Wirtschaft, die wegen gesundheitlichen Gründen vorübergehend arbeitsunfähig waren und wieder praktische Erfahrungen sammeln wollen. Marco Burri geht dabei kein finanzielles Risiko ein: Die Lohnkosten werden von der Invalidenversicherung übernommen. Die Zeit, die er in die Betreuung

und Einarbeitung der Wisli-Leute investiert, rechnet er nicht zusammen. «Es ist für mich eine Selbstverständlichkeit, mich für diese Menschen zu engagieren.» Ausserdem empfindet er die Begegnungen mit ihnen als bereichernd und nimmt Anteil an ihren oftmals nicht einfachen Lebensgeschichten. Als selbstständiger Unternehmer sei ihm ausserdem bewusst, dass es manchmal nur wenig brauche, damit jemand aus der Bahn geworfen werde.

Weil er mit den Wisli-Leuten gute Erfahrungen macht, hat er im letzten Jahr zwei IV-Lehrstellen im Bereich Logistik und Systemtechnik geschaffen. Und zusätzlich kommt derzeit jeden Nachmittag eine Gruppe von Wisli-Teilnehmenden nach Embrach, um Gesundheitsmatratzen für den Versand vorzubereiten. Auch für andere befristete Projekte sind schon Leute aus Arbeitsintegrationsprogrammen eingesetzt worden. «Bei uns ist es mittlerweile ganz normal, dass wir uns sozial engagieren», so der Chef.

[www.this-priis.ch](http://www.this-priis.ch)

## Umfahrung soll berücksichtigt werden

**Bassersdorf** Durch Bassersdorf rollen täglich bis zu 20'000 Fahrzeuge und verursachen lange Staus. Das lässt vermehrt den Ruf nach einer Entlastungsstrasse ertönen. Aktuell haben drei Kantonsräte einen Vorstoss unter dem Titel Umfahrung Süd lanciert. In dem Postulat verlangt der einheimische Thomas Lamprecht (EDU) zusammen mit Daniel Sommer (EVP, Afoltern am Albis) und Ulrich Pfister (SVP, Uster), der Regierungsrat möge wenigstens einen ersten Schritt machen für eine spätere Option auf eine Entlastungsstrasse bei Bassersdorf.

Konkret soll geprüft werden, ob die bestehenden Ausfallachsen von Bassersdorf im Westen (Klotenerstrasse) und Süden (Zürichstrasse) miteinander verbunden werden könnten. Dazwischen fehlt momentan eine Verbindung. Es würde eine rund 1,2 Kilometer lange Strasse brauchen, damit der ganze Durchgangsverkehr nicht mehr mitten durchs Dorf geführt werden müsste.

## Entlastung als Option in den Richtplan

Nun wollen die drei Kantonsräte anregen, dass der Neubau einer zweispurigen Umfahrungsstrasse in die bevorstehende Teilrevision 2020 des kantonalen Richtplans aufgenommen wird. Das soll dank zusätzlicher Massnahmen eine umweltverträgliche Lösung des Verkehrsproblems in und um Bassersdorf möglich machen.

Als Begründung führen die Politiker ins Feld, dass der Bau des künftigen Brüttenertunnels der SBB sowieso eine teilweise Verlegung der Durchgangsschneise (Baltenwilerstrasse) in Bassersdorf erfordert. Nun bestehe die Möglichkeit, mit einer Weiterführung auf der bestehenden Zürichstrasse und anschliessend auf einer neu zu erstellenden Strasse in Richtung Kloten durchs Gewerbegebiet Grindel diese Umfahrung zu realisieren.

Die Kantonsräte betonen, dass selbst ein Spezialbericht des kantonalen Amtes für Verkehr die Südumfahrung baulich und verkehrstechnisch als machbar bezeichnet. Zugleich gebe es zwar umweltrechtlich gewisse Bedenken. Wenn allerdings die Hauptstrasse im Dorf selber beruhigt und abklassiert würde, könnte einer generellen Verkehrszunahme entgegen gewirkt werden, so die Vorstösler.

Die Klotenerstrasse ist als künftiges Trasse der Glattalbahn vorgesehen. Die Trams würden künftig ohnehin auf der Strasse verkehren, wodurch deren Kapazität kleiner würde. Schliesslich könnte eine neue Verbindungsstrasse ausserdem auf Tempo 50 oder 60 limitiert werden, schlägt das Trio vor. Die Verzweigungen und Kreisell auf der Umfahrungsachse würden dann den Verkehrsfluss zusätzlich abbremmen. Auch ein «Tropfenzähler» könne unterstützend wirken. Dadurch würde die benötigte Reisezeit mit dem motorisierten Individualverkehr nicht kürzer, was den ÖV im Gegenzug auch nicht konkurrenzieren.

Der Kanton hatte die Optionen in Bassersdorf schon 2020 geprüft und eine Entlastungsstrasse für Bassersdorf fallen gelassen. In Eglisau und Grüningen werden indes spektakuläre Umfahrungsprojekte mit Brückenbauten von Stararchitekt Santiago Calatrava weiterverfolgt.

**Christian Wüthrich**

## Zeitreise

# Drei Tage Spektakel für den neuen Bahnhof Zürich-Flughafen

«In einem Zug zum Flug» – bis 1980 war dies noch eine mitnichten populäre Idee. Doch ab dem 1. Juni jenes Jahres änderte sich das radikal. Es war der Tag, an dem der erste fahrplanmässige Zug über die neue SBB-Linie zum Bahnhof Zürich-Flughafen rollte.

Dabei war die Idee, den Flughafen Zürich auch durch die Bahn zu erschliessen, nicht einmal neu; schon seit der Eröffnung des Flughafens 1949 dachte man darüber nach. Trotzdem dauerte es 20 Jahre, bis Otto Baumann, damaliger Chef des Studienbüros der SBB-Generaldirektion, die Integration des Flughafens in das Schnellzugnetz der SBB vorschlug. Und dann galt es, angesichts der bevorstehenden dritten Ausbaustappe des Flughafens, schnell zu handeln.

## Der Adel fährt mit

Schon im September 1971 erfolgte der Spatenstich – noch nie in der Geschichte der SBB war ein Projekt dieser Grössenordnung in so kurzer Zeit zur Baureife gebracht worden. Nach achteinhalb Jahren Bauzeit war die bisher grösste und wichtigste Investition für den Personenverkehr der Bundesbahnen abgeschlossen.

Entsprechend gross war dann auch das Brimborium bei der Eröffnung der neuen SBB-Linie zwischen Zürich und Winterthur. Ende April wurde als erster Zuggast niemand anderes als Queen Elizabeth II am Flughafen von Bundespräsident Georges-André Chevallaz empfangen und zum Extrazug geleitet. Das eigentliche Eröffnungsfest aber fand zwischen dem 29. und 31. Mai 1980 statt. In einem zeremoniellen Akt durchschnitt



Bundesrat Leon Schlumpf schneidet am Donnerstag, dem 29. Mai 1980, symbolisch das Band über der neuen SBB-Linie Zürich-Winterthur via Zürich-Flughafen durch. Archivfoto: Keystone

Bundesrat Leon Schlumpf am Donnerstag das Band über den neuen SBB-Linie und eröffnete den neu erstellten Bahnhof. Am Freitag und Samstag dann war jede und jeder eingeladen, den ersten, komplett unterirdisch gebauten SBB-Bahnhof zu entdecken. Stündlich verkehrten drei Extrazüge ab Zürich HB, Zürich-Altstetten und Winterthur, mitfahren durfte man ohne Ticket.

Im Flughafen selber gab es Loks und Personenwagen zu bestaunen, Poster und Sonderstempel und Erinnerungstaler zu kaufen.

## Erfolgsmodell eingeläutet

Die SBB warben schon von vornherein gross damit, dass die Reise vom Zürcher Hauptbahnhof zum Flughafen nur noch knapp zehn Minuten dauern und 3.20 Franken kosten würde. Da-

vor musste man am HB in einen der zwölf – teils zweistöckigen – Swissair-Busse einsteigen und dafür einen Fünfliber hinlegen. Um diese Busse – wie auch um den Swissair-Terminal am Hauptbahnhof – war es mit der Inbetriebnahme der Flughafenlinie denn auch geschehen. Nachdem sie in den 20 Jahren davor insgesamt rund zehn Millionen Kilometer hinter sich gebracht

hatten, wurden sie an verschiedene Interessenten verkauft.

Heute liegt der Bahnhof Zürich-Flughafen mit rund 50'000 Passagieren pro Tag an elter Stelle der meistbenutzten Bahnhöfe der Schweiz; die SBB haben mit dem Modell der Bahnschleife um die Stadt Kloten herum Erfolg.

**Sharon Saameli**